

Spis treści:

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	2
2. CEL OPRACOWANIA	2
3. OBSZARY OPRACOWANIA	2
4. CHARAKTERYSTYKA POŁOŻENIA MIASTA KOŃSKIE	3
5. ANALIZA PLANOWANEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO MIASTA KOŃSKIE	4
6. UKŁAD KOMUNIKACYJNY CENTRUM MIASTA - WYZWANIA I SZANSE	7
7. PARKOWANIE	13
8. PRZYKŁADOWE SPOSOBY ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU W CENTRUM.....	14
9. PIESI I ROWERZYŚCI.....	17
10. KOMUNIKACJA ZBIOROWA	18
11. WNIOSKI KOŃCOWE.....	20
12. BIBLIOGRAFIA.....	21

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest "Analiza istniejącego układu komunikacyjnego miasta Końskie - ulice: Piłsudskiego, Granata, Zamkowa, Plac Kościuszki " z uwzględnieniem zmiany charakteru zagospodarowania oraz nadania nowych funkcji w obszarze rynku.

2. Cel opracowania

Celem opracowania jest określenie sposobu wykorzystania istniejącej siatki ulic dostosowując ją do nowych funkcji i zadań. Określenie wstępnych parametrów oraz wytycznych dla rewitalizacji historycznego układu komunikacyjnego w centrum miasta.

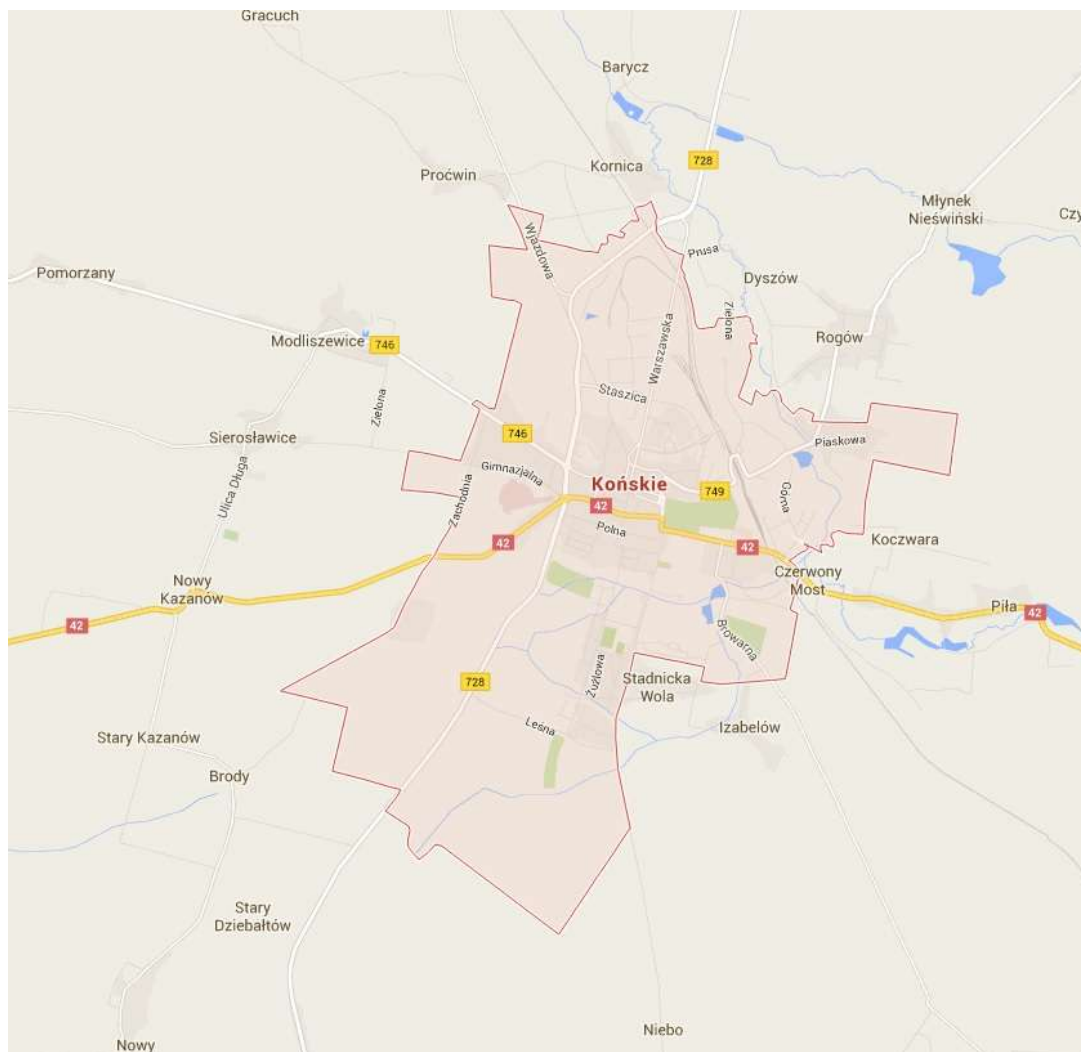
Określenie położenia analizowanego obszaru w kontekście hierarchicznego układu komunikacyjnego miasta Końskie z uwzględnieniem przebiegów dróg krajowych i wojewódzkich. Zmiany w układzie komunikacyjnym miasta są następstwem rozbudowy podstawowego układu komunikacyjnego i zmniejszeniem się ruchu w strefie centralnej.

W niniejszym opracowaniu, uwzględniono aktualne trendy do uspokajania ruchu w centrum miasta i tworzenia przestrzeni publicznej przyjaznej dla niezmotoryzowanych użytkowników.

3. Obszary opracowania

W opracowaniu rozróżniono dwa obszary opracowania.

Pierwszy - obejmujący miasto Końskie w granicach administracyjnych, dla którego przeprowadzono ogólną analizę układu komunikacyjnego oraz drugi – centrum miasta, dla którego przedstawiono propozycję zmiany sposobu zagospodarowania i użytkowania pasów drogowych.



Rys. 1 - Granice administracyjne miasta Końskie /maps.google.com/

4. Charakterystyka położenia miasta Końskie

Miasto Końskie jest jednym z miast województwa świętokrzyskiego o blisko 270-letniej tradycji (prawa miejskie 1748 roku). Jest siedzibą gminy miejsko-wiejskiej oraz stolicą powiatu koneckiego. Leży na przebiegu drogi krajowej nr 42 (Rudnik - Skarżysko-Kamienna - Radomsko - Jaworzno - Kamienna), która obok drogi krajowej nr 74 stanowi podstawowy układ komunikacyjny województwa świętokrzyskiego na relacji wchód - zachód. Przez miasto przebiegają również drogi wojewódzkie o nr: 728, 746 i 749. Droga wojewódzka nr 749 przebiega w obszarze analizy ciągiem ulic: Zamkowa - Odrowąża - 1 Maja.

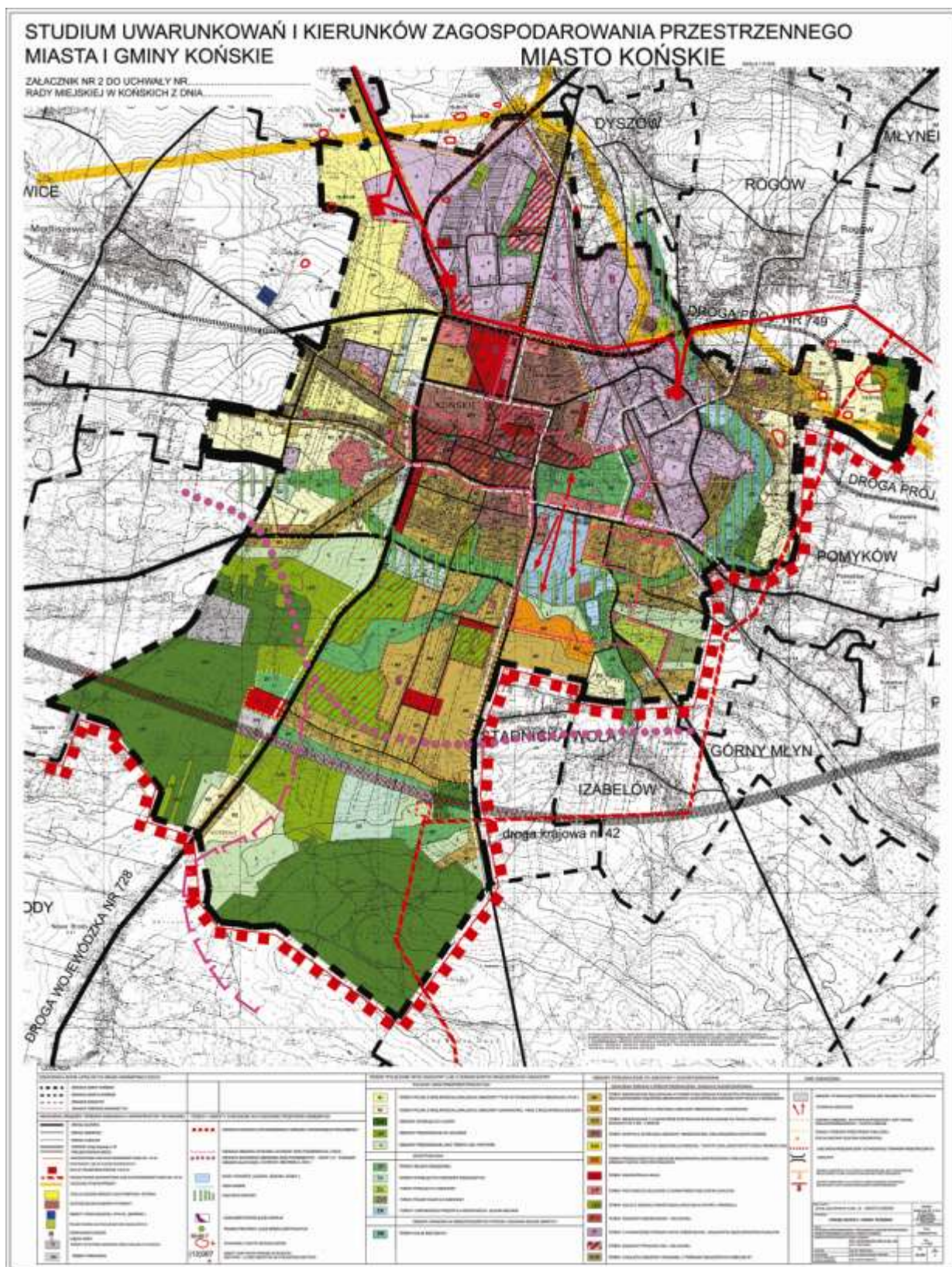
Obecnie gminę miejsko-wiejską zamieszkuje ok. 36,5 tys. mieszkańców (w tym ok. 20,5 tys. w mieście).

Po rozbudowie podstawowego układu komunikacyjnego miasta (drogi wojewódzkie) nastąpił spadek natężenia ruchu drogowego w ścisłym centrum miasta, co umożliwia podjęcie działań rewitalizacyjnych. Zmiana charakteru przestrzeni publicznej powinna stwarzać warunki przyjazne mieszkańcom i turystom.

5. Analiza planowanego układu komunikacyjnego miasta Końskie

Przedstawiony na planszy studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego miasta Końskie układ komunikacyjny posiada regularną strukturę i w przeważającej części stanowi go układ krzyżowo -pasmowy.

Układ ulic w centrum miasta jest odzwierciedleniem historycznego rozwoju struktury osadniczej i został adaptowany do potrzeb teraźniejszych. Obszar na południe od rynku (ul. Piłsudskiego) posiada regularną siatkę ulic i czytelną strukturę. Mniej czytelny jest układ ulic po północnej stronie rynku, gdzie przebieg ulic nie ma charakteru prostoliniowego, a w chwili obecnej organizacja ruchu w dużej mierze opiera się na ulicach jednokierunkowych. Nierównomierny rozkład terenów mieszkaniowych i przemysłowych (północno - wschodnia część miasta) względem centrum powoduje efekt nierównomiernego obciążenia układu komunikacyjnego. W efekcie takiego rozkładu zabudowy i niedoskonałości układu komunikacyjnego problemy północnej części miasta Końskie będą narastać. Niezbędnym jest realizacja połączenia na kierunku wschód - zachód na północ od ul. Piłsudskiego. Planowane w studium przedłużenie ul. Wojska Polskiego do drogi wojewódzkiej nr 728 spełnia te wymogi, a jego realizacja powinna być jedną z priorytetowych inwestycji komunikacyjnych w najbliższych latach. Pozwoli to na odciążać północną pierzeję rynku oraz zmienić charakter przestrzeni publicznej w kierunku rekreacyjno - kulturalnym, bez dominującej funkcji komunikacyjnej, jak ma to miejsce obecnie.



Rys. 2 - Plansza studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Końskie - miasto Końskie

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru obejmującego fragment terenu miasta Końskie w granicach ulic Ks. Granata, Strażackiej, Kazanowskiej i Piłsudskiego dostrzeżono potrzebę stworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznej w centrum miasta. Możliwość zmiany parametrów ulic publicznych na ciągi pieszo-jezdne (ul. Piłsudskiego, Plac Kościuszki) pozwala na zdefiniowanie nowych priorytetów w komunikacji.



Rys. 3 - Wyrys z mpzp rejonu obejmującego fragment terenu miasta Końskie w granicach ulic Ks. Granata, Strażackiej, Kazanowskiej i Piłsudskiego

Centralna część miasta Końskie powinna stać się przestrzenią zorientowaną na pieszych uczestników ruchu drogowego. Zmianie należy poddać zarówno sposób organizacji ruchu, a przede wszystkim urządzenie pasów drogowych.

W strategii rozwoju Miasta i Gminy Końskie na lata 2014-2022 autorzy słusznie zwracają uwagę: *"Powyższe drogi (DK 42, DW 749), z wyjątkiem drogi wojewódzkiej nr 728, przebiegają przez centrum miasta. Niektóre odcinki ulic miejskich wspólne są dla wszystkich wymienionych dróg. Wywołuje to szereg niekorzystnych zjawisk, do których należy m.in. prowadzenie ruchu tranzytowego przez centrum miasta, nakładanie się ruchu lokalnego i tranzytowego oraz wewnątrzosiedlowego, utrudnienia w ruchu, duże zagrożenie wypadkowe, duże natężenie hałasu i mało czytelny przebieg tras przelotowych potęgowany częstymi zmianami ruchu."*

Należy w pełni wykorzystać szansę jaką jest przebudowa rynku i ulic: Piłsudskiego, Granata, Odrowąż, Zamkowa i Plac Kościuszki. Należy dążyć do realizacji docelowego zagospodarowania, pomimo chwilowych trudności, które będą ustępować w miarę rozbudowy układu komunikacyjnego.

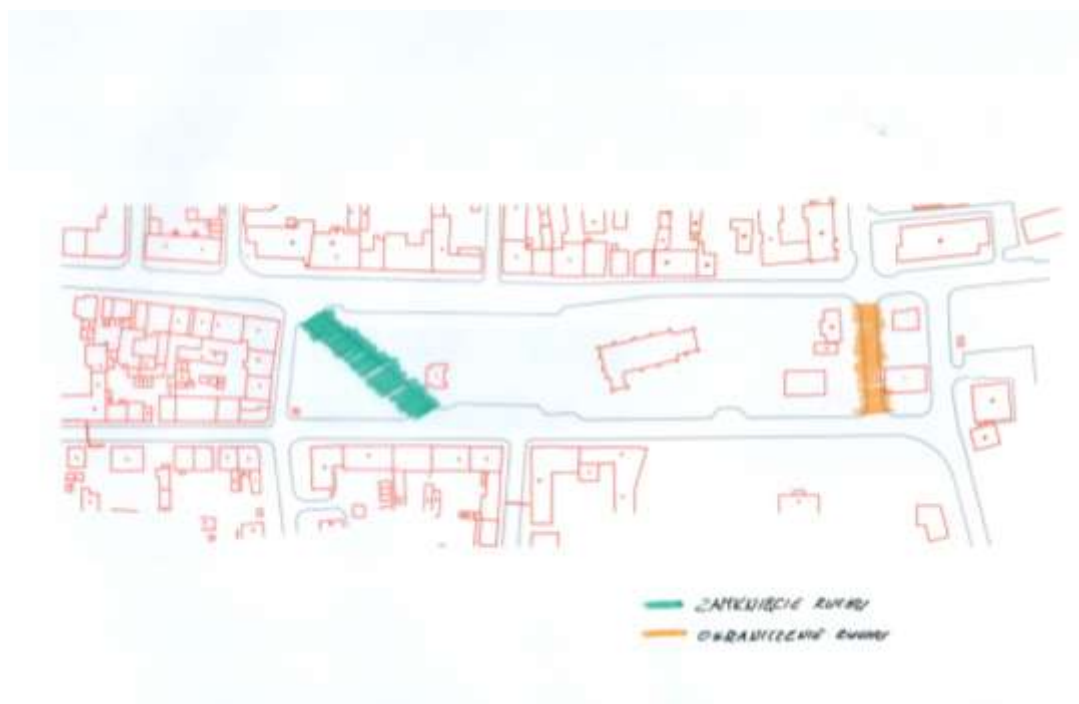
6. Układ komunikacyjny centrum miasta - wyzwania i szanse

Zmiana na sieci dróg krajowych i wojewódzkich, skutkująca znacznym obniżeniem natężenia ruchu samochodów w centrum miasta, pozwala na zagospodarowanie przestrzeni w sposób eksponujący walory architektoniczne i kulturowe.

Konieczne są działania w zakresie rewitalizacji centrum miasta, która skutkować będzie zorientowaniem działań na przestrzeń publiczną w jej wymiarze społecznym. Niezbędne w tym celu jest zweryfikowanie sposobu zagospodarowania pasów drogowych ulic: Piłsudskiego, Granata, Placu Kościuszki, Odrowąża i Zamkowej.

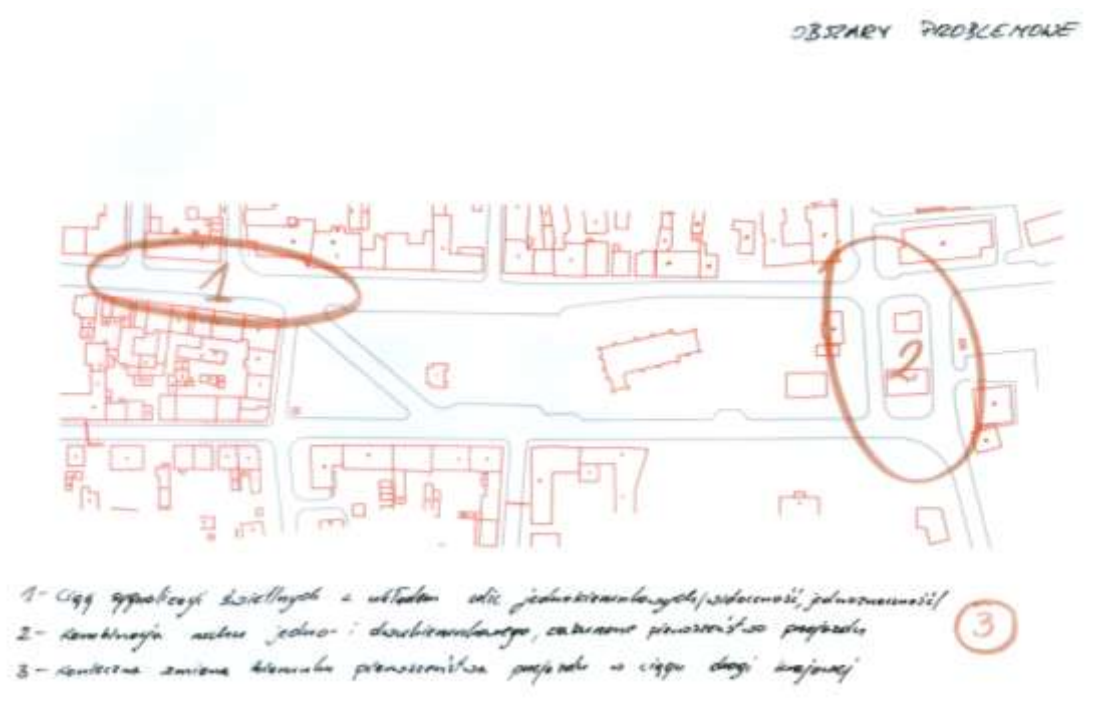
Istniejące ulice mają w zdecydowanej większości szerokość przekraczającą 7 m i po dwa pasy ruchu. W połączeniu z organizacją ruchu wprowadzając ruch jednokierunkowy, efektywności wykorzystania obecnych przekrojów ulic jest bardzo niska. Dodatkowo istniejące miejsca parkingowe w zatokach spowodowały iż przestrzeń przeznaczona na komunikację dominuje na pozostałych funkcjach. Realizacja połączenia drogowego przez plac Kościuszki dodatkowo rozdziela i izoluje go od pozostałej części Rynku, związanej przestrzennie z Kolegiatą św. Mikołaja.

Niezbędnym jest podjęcie działań w celu ograniczenia powierzchni zajmowanych przez jezdnie przy jednoczesnym zamknięciu dla ruchu części placu Kościuszki oraz ograniczeniu ruchu na pozostałych ulicach centrum (np. ul. Odrowąża pomiędzy ulicami: Piłsudskiego i Granata).



Rys. 4 - Niezbędne działania w zakresie zmiany sposobu organizacji ruchu w centrum

Kompleksowe rozwiązania w rejonie centrum wymagają zdiagnozowania obszarów problemowych, które mają bezpośredni wpływ na sposób organizacji ruchu.



Rys. 5 - Obszary problemowe w obszarze analizy

Do głównych obszarów problemowych zaliczyć należy:

- 1- układ skrzyżowań ulic: Piłsudskiego - plac Kościuszki, Piłsudskiego - Warszawska, Piłsudskiego - Targowa, wyposażonych w sygnalizację świetlną. Tutaj prócz małych odległości pomiędzy skrzyżowaniami powodujących efekt "nakładania się optycznie" sygnalizatorów na siebie, dominuje szerokość jezdni (do 17 m) oraz mnogość możliwych kierunków jazdy.



Fot. 1 - ul. Piłsudskiego, widok w kierunku ulic: Warszawskiej i Targowej

- 2- układ ulic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 749 (ul. Zamkowa, ul. Odrowąża) rozdzielający kierunki ruchu na odcinki jedno i dwukierunkowe. Dodatkowo na skrzyżowaniu ulic: Odrowąża i Piłsudskiego występuje w ciągu drogi wojewódzkiej podporządkowanie jednego kierunku względem drugiego.



Fot. 2 skrzyżowanie ulic: Zamkowa i Mieszka I, widok w ul. Piłsudskiego

- 3- na skrzyżowaniu ulic: 16 stycznia i Zamkowa (droga krajowa nr 42 i droga wojewódzka nr 749) ustalenie pierwszeństwa przejazdu w ciągu drogi niższej kategorii powoduje "wprowadzanie" ruchu tranzytowego do centrum zamiast utrzymać go w ciągu drogi krajowej.



Fot. 3 skrzyżowanie ulic: Zamkowa 16 stycznia, widok w ul. Zamkową

Szansę na poprawę i zmianę charakteru centrum miasta daje wprowadzenie stref o ograniczonej prędkości (strefa tempo 30, strefa zamieszkania). Przy obecnej geometrii ulic samo ograniczenie prędkości nie przyczyni się do jej obniżenia, ale w połączeniu z przebudową takie działania wzajemnie będą się uzupełniać. Należy pamiętać, że przyjęcie założeń dotyczących uspokojenia ruchu powinno być warunkiem wyjściowym do projektowania, a nie jedynie sposobem organizacji ruchu już zaprojektowanego układu ulic (Rys. 6, Rys. 7).

Strefą „Tempo 30” można objąć większą część ulic w centrum miasta, a przedstawiony na Rys. 7 obszar należy scharakteryzować po względem zagospodarowania pasów drogowych, aby nadać mu jednolity charakter.



Rys. 6 - Podstawowy układ komunikacyjny miasta Końskie w obszarze analizy



Rys. 7 - Strefy ruchu uspokojonego w centrum miasta Końskie

7. Parkowanie

W centrum miasta Końskie, podobnie jak w innych miastach, występuje problem z brakiem dostatecznej ilości miejsc parkingowych. Obecnie parkowanie jest dopuszczone zasadniczo w trzech strefach wokół Rynku: skośnie w ciągu ulicy Piłsudskiego, skośnie przy placu Kościuszki (południowa strona) oraz przy ulicy Granata. Dodatkowo wyznaczono również postój Taxi wzdłuż północnej strony ul. Granata i przy placu Kościuszki.

Sumaryczna ilość miejsc parkingowych zlokalizowanych przy ulicach okalających rynek wynosi niespełna 40 stanowisk, co nie jest ilością dużą przy tych rozmiarach rynku. Ważniejsze jednak od ilości miejsc parkingowych jest ich sposób rozmieszczenia. Dominują miejsca parkingowe umieszczone od strony terenów zielonych, a nie od strony obiektów usługowych i handlowych, które są naturalnymi generatorami ruchu. Powoduje to konieczność każdorazowego przekraczania jezdni okalających Rynek.

W zaproponowanym rozwiązaniu komunikacyjnym wyraźnie zwiększono liczbę miejsc parkingowych.

Dodatkowo wyznaczono zatokę techniczną, do obsługi wydarzeń kulturalnych (obsługa sceny).



Rys. 8 – Istniejąca lokalizacja zatok parkingowych i przystanków

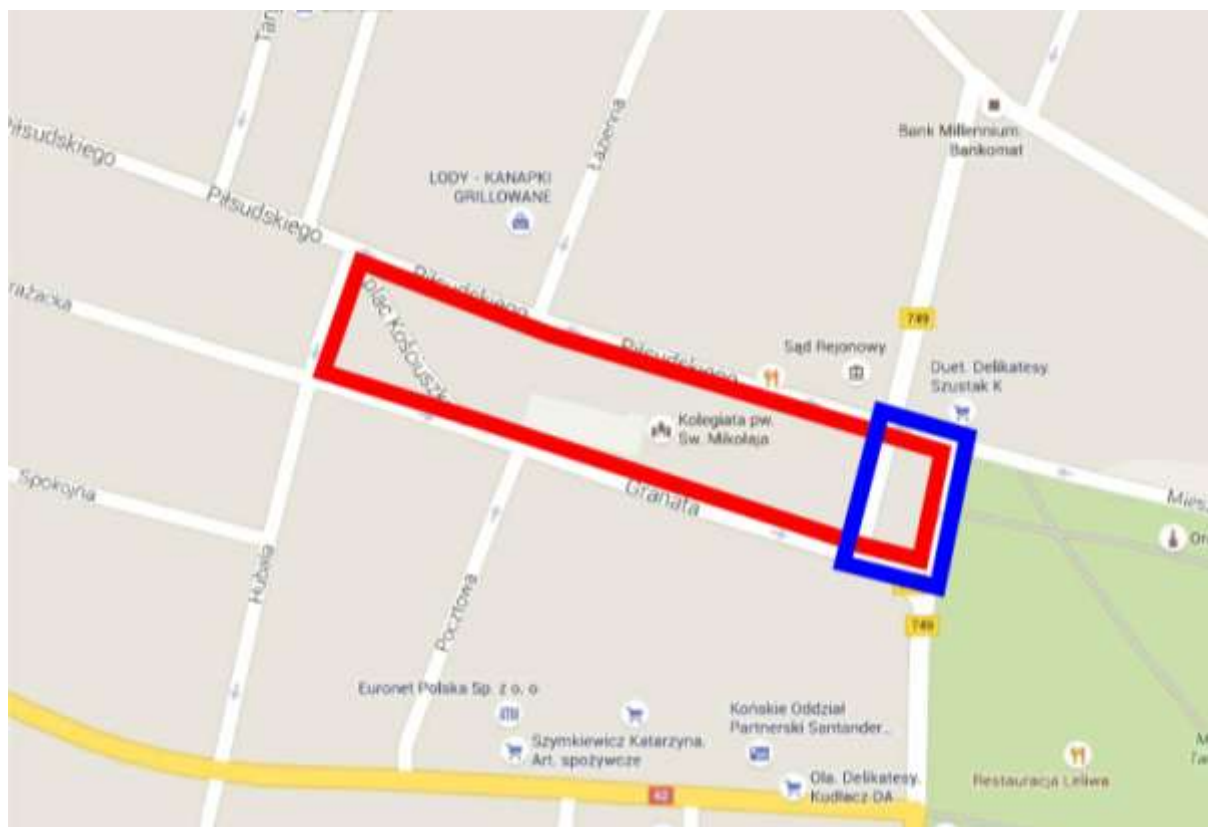


Fot. 4 ul. Piłsudskiego, w tle parkowanie na jezdni

8. Przykładowe sposoby zmiany organizacji ruchu w centrum

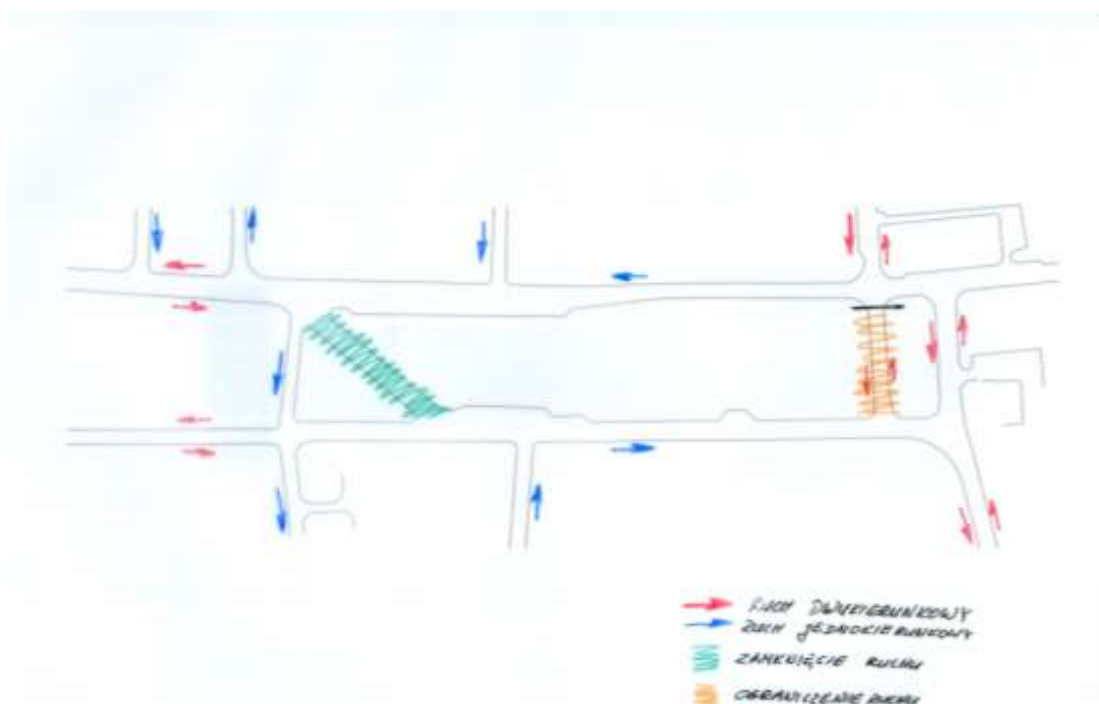
Punktem wyjścia do analizy możliwości zmiany organizacji ruchu w centrum miasta Końskie jest stan obecny oraz wskazane powyżej obszary problemowe. Ruch na ulicach okalających Rynek jest kombinacją ulic jedno i dwukierunkowych. Wytworzone w ten sposób "pętle" wzajemnie się przenikają, co utrudnia organizację ruchu – Rys. 8.

Możliwe jest wprowadzenie jednolitego systemu ulic jednokierunkowych, ale skutkowałoby to przeprowadzeniem drogi wojewódzkiej nr 749 dodatkowo ciągiem ulic: Piłsudskiego i Granata. Wydłużyłoby to trasę na kierunku północ - południe każdorazowo o ok 700m i wprowadzało niepotrzebnie ruch pojazdów na obwiednię Rynku.



Rys. 9 - Powiązania i konflikty w istniejącym systemie organizacji ruchu

Główna modyfikacja układu opiera się na zmianie obecnego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 749 i utrzymaniu ruchu dwukierunkowego na całym jej przebiegu. Fragment ul. Odrowąża pomiędzy ulicami: Piłsudskiego i Granata przeznaczono wyłącznie do obsługi komunikacji zbiorowej. Przedmiotowy odcinek ulicy będzie niedostępny dla ruchu ogólnego, a będzie głównym węzłem komunikacyjnym w tej części miasta. Taki sposób wykorzystania pasa drogowego pozwoli na zgrupowanie wszystkich kierunków jazdy busów i autobusów z jednego miejsca.



Rys. 10 – Schemat organizacji i kierunków ruchu

Na pozostałych ulicach okalających Rynek, utrzymano ruch jednokierunkowy z aranżacją zatok postojowych. Zmniejszono ilość pasów ruchu z dwóch do jednego, a przestrzeń wykorzystano na powiększenie przestrzeni publicznej oraz urządzenie parkowania.

Pozostawiono dotychczasowe kierunki jazdy pojazdów, z uwagi na ich powiązanie z całym układem w centrum miasta.

Zaproponowano również zmianę aranżacji pasa drogowego ulicy Piłsudskiego na jej dwukierunkowym docinku (od Placu Kościuszki do ulicy 3 Maja). Zaproponowano jezdnię o dwóch pasach ruchu z wydzielonymi miejscami parkingowymi w formie zatok.

Modyfikacji poddano również geometrie ulicy dowiązując do rozwiązania na skrzyżowaniu z ulicami 3 Maja i Kaznowskiego. Przy Placu Kościuszki wytworzono przy tym dodatkowa przestrzeń publiczną pomiędzy placem, a ulicą Warszawską.

Całość rozwiązań w rejonie ulic: Piłsudskiego, Targowej, Warszawskiej i Placu Kościuszki będzie skutkowałą likwidacją sygnalizacji świetlnej i skomplikowanego układu pasów ruchu i relacji skrzyżowań. Rezygnacja

z sygnalizacji jest jednym z kluczowych elementów przy uspokojeniu ruchu i zmianie charakteru przestrzeni publicznej.

Zgodnie z Rys. 7 cały obszar rynku objęto „strefa zamieszkania”, co pozwoli zarządzać parkowaniem i podporządkuje przestrzeń publiczną potrzebom pieszych.

9. Piesi i rowerzyści

Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego są często w pracach projektowych pomijani jako podmiot uczestniczące na równych prawach w ruchu drogowym. Szczególne znaczenie ma to w strefach centralnych miast, gdzie ruch pieszych i rowerzystów jest szczególnie duży, a dodatkowo na ograniczonej przestrzeni należy wygospodarować przestrzeń na potrzeby m.in. parkowania pojazdów. W mieście Końskie w jego strefie centralnej problemem nie jest brak dostatecznej przestrzeni dla pieszych, ale sposób wzajemnych powiązań tych przestrzeni. Rozbudowany układ ulic jest fizyczną barierą, która utrudnia pieszym poruszanie się w sposób bezpieczny. Należy dążyć do skrócenia długości przejść dla pieszych aby umożliwić im szybkie pokonanie jezdni.

Wyznaczone na rys. 2.2 Plan sytuacyjny – cz. II wyznaczone przejścia dla pieszych mają charakter orientacyjnych i pokazują główne ciągi piesze przechodzące przez centrum (w strefie zamieszkania nie wyznaczamy przejść dla pieszych).

Zaobserwowany ruch rowerowy może nie stanowi dominującego środka transportu w centrum, ale jego obecności jest zauważalna. Niestety tak jak w wielu polskich miastach, również w Końskich ruch rowerowy w dużej mierze odbywa się po chodnikach. Nie tylko jest to niezgodne z prawem, ale również niebezpieczne dla pieszych. Powodem takiego zjawiska jest brak poczucia bezpieczeństwa na jezdni i brak wydzielonej infrastruktury rowerowej.

W niniejszym opracowaniu zastosowano rozwiązania dla ruchu rowerowego w postaci pasów rowerowych oraz wydzielonych dróg rowerowych. Kombinacja takich rozwiązań pozwoli skanalizować ruch

rowerowy oraz wyprowadzić go bezpiecznie z centrum w kierunku wschodnim do połączenia z Trasą Rowerową w Polsce Wschodnie Green Velo.

10. Komunikacja zbiorowa

W zakresie komunikacji zbiorowej, zastosowano rozwiązanie polegające na udostępnieniu fragmentu ulicy Odrowęża (na odcinku od ulicy Piłsudskiego do ulicy Granata), jedynie dla ruchu autobusowego.

Takie rozwiązanie umożliwia sprawna organizację ruchu komunikacji zbiorowej w każdym kierunku bez zbędnego wjazdu do w obszar centrum.



Rys. 11 – Proponowana lokalizacja przystanków i komunikacji zbiorowej

11. Wnioski końcowe

Przy projektowaniu przebudowy układu komunikacyjnego w centrum miasta Końskie należy zwrócić uwagę na następujące elementy:

- ograniczenie prędkości pojazdów, poprzez racjonalne urządzenie pasów drogowych, geometrię skrzyżowań oraz kształtowanie niwelety jezdni na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych (wyniesienie),
- wyeliminowanie ruchu tranzytowego z centrum,
- zmniejszenie ilości pasów ruchu,
- racjonalnie wykorzystanie pasów drogowych, tj. ilość pasów ruchu, lokalizacja i sposób parkowania, chodniki, infrastruktura rowerowa,
- zagospodarowanie zieleni, które nadaje finalny kształt i charakter przestrzeni publicznej (zachowanie zieleni przydrożnej bądź jej późniejsze odtworzenie)
- zapewnienie miejsc postojowych "technicznych" niezbędnych przy obsłudze wydarzeń kulturalnych (scena),
- lokalizacja przystanków autobusowych i organizacja ruchu komunikacji zbiorowej,
- dobór nawierzchni jezdni z uwagi na jej parametry, tj. szorstkość, równość, głośność (na jezdni zasadnym jest zastosowanie betonu asfaltowego),
- umożliwienie swobodnego przemieszczania się pieszym i rowerzystom (uwzględniając zmianę przepisów w zakresie organizacji ruchu rowerowego),
- zachowanie prostoliniowego charakteru układu komunikacyjnego.

12. Bibliografia

- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Końskie
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego mpzp rejonu obejmującego fragment terenu miasta Końskie w granicach ulic Ks. Granata, Strażackiej, Kazanowskiej i Piłsudskiego
- Strategia rozwoju Miasta i Gminy Końskie na lata 2014-2022,
- www.umkonskie.pl
- www.maps.google.com
- www.geoportal.gov.pl
- www.wrota.swietokryzskie.pl
- www.wikipedia.pl
- www.konecki24.pl