

Spis treści:

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	2
2. CEL OPRACOWANIA.....	2
3. OBSZARY OPRACOWANIA	2
4. CHARAKTERYSTYKA POŁOŻENIA MIASTA JĘDRZEJÓW	3
5. ANALIZA ISTNIEJĄCEGO I PLANOWANEGO UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO MIASTA JĘDRZEJÓW	4
6. CENTRUM MIASTA - OBSZAR RUCHU USPOKOJONEGO	8
7. PARKOWANIE I KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA.....	12
8. STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA	17

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest "Analiza istniejącego układu komunikacyjnego miasta Jędrzejów" z uwzględnieniem zmian zachodzących na sieci dróg krajowych i wojewódzkich.

2. Cel opracowania

Celem opracowania jest stworzenie hierarchicznego układu komunikacyjnego miasta Jędrzejów uwzględniającego aktualną charakterystykę ruchu drogowego. Zmiany w układzie komunikacyjnym miasta są następstwem oddawania do użytkowania kolejno wschodniej i północnej obwodnicy. Wschodnia obwodnica w ciągu drogi krajowej S7 (trasa międzynarodowa E77) została oddana do użytku w 2005 roku co pozwoliło wyeliminować z centrum ruch pojazdów na kierunku północ - południe. Otwarta w 2012 roku północna obwodnica w ciągu drogi krajowej nr 78 pozwoliła na całkowite wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta. W związku z powyższym konieczność aktualizacji układu komunikacyjnego, będącego w następstwie zmian w charakterze ruchu. W niniejszym opracowaniu, przy aktualizacji hierarchicznego układu komunikacyjnego Jędrzejowa, uwzględniono aktualne tendencje do uspokajania ruchu w centrum miasta i tworzenia przestrzeni publicznej przyjaznej dla niezmotywowanych użytkowników.

3. Obszary opracowania

W opracowaniu rozróżniono dwa obszary opracowania. Pierwszy - obejmujący miasto Jędrzejów w granicach administracyjnych, dla którego przeprowadzono analizę układu komunikacyjnego oraz drugi – centrum miasta, dla którego celem jest przedstawienie obszaru ruchu uspokojonego.



Rys. 1 - Zakres opracowania – miasto Jędrzejów

4. Charakterystyka położenia miasta Jędrzejów

Miasto Jędrzejów jest jednym z 32 miast województwa świętokrzyskiego o blisko 750-letniej tradycji (prawa miejskie uzyskał 16 lutego 1271 roku z rąk księcia Bolesława Wstydliwego). Jest siedzibą gminy miejsko-wiejskiej oraz stolicą starostwa jędrzejowskiego. Leży na przecięciu dwóch ważnych szlaków komunikacyjnych, drogi ekspresowej S7 (Gdańsk - Warszawa - Kielce - Kraków - Rabka-Zdrój) oraz drogi krajowej nr 78 (Chmielnik - Jędrzejów - Gliwice - Rybnik - Chałupki). Obecnie gminę miejsko-wiejską zamieszkuje ok. 29 tys. mieszkańców (w tym ok. 16 tys. w mieście), co plasuje ją na 14 miejscu w województwie.

Położenie Jędrzejowa na przecięciu dróg krajowych (S7 i DK 78) oraz dróg wojewódzkich nr 728 i nr 768 sprawiało, że ruch tranzytowy stanowił dominujący udział w natężeniu ruchu drogowego. Sytuacja ta uległa zmianie po oddaniu do użytkowania północnej obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 78 wraz z połączeniem z drogą wojewódzką nr 728 (Jędrzejów -

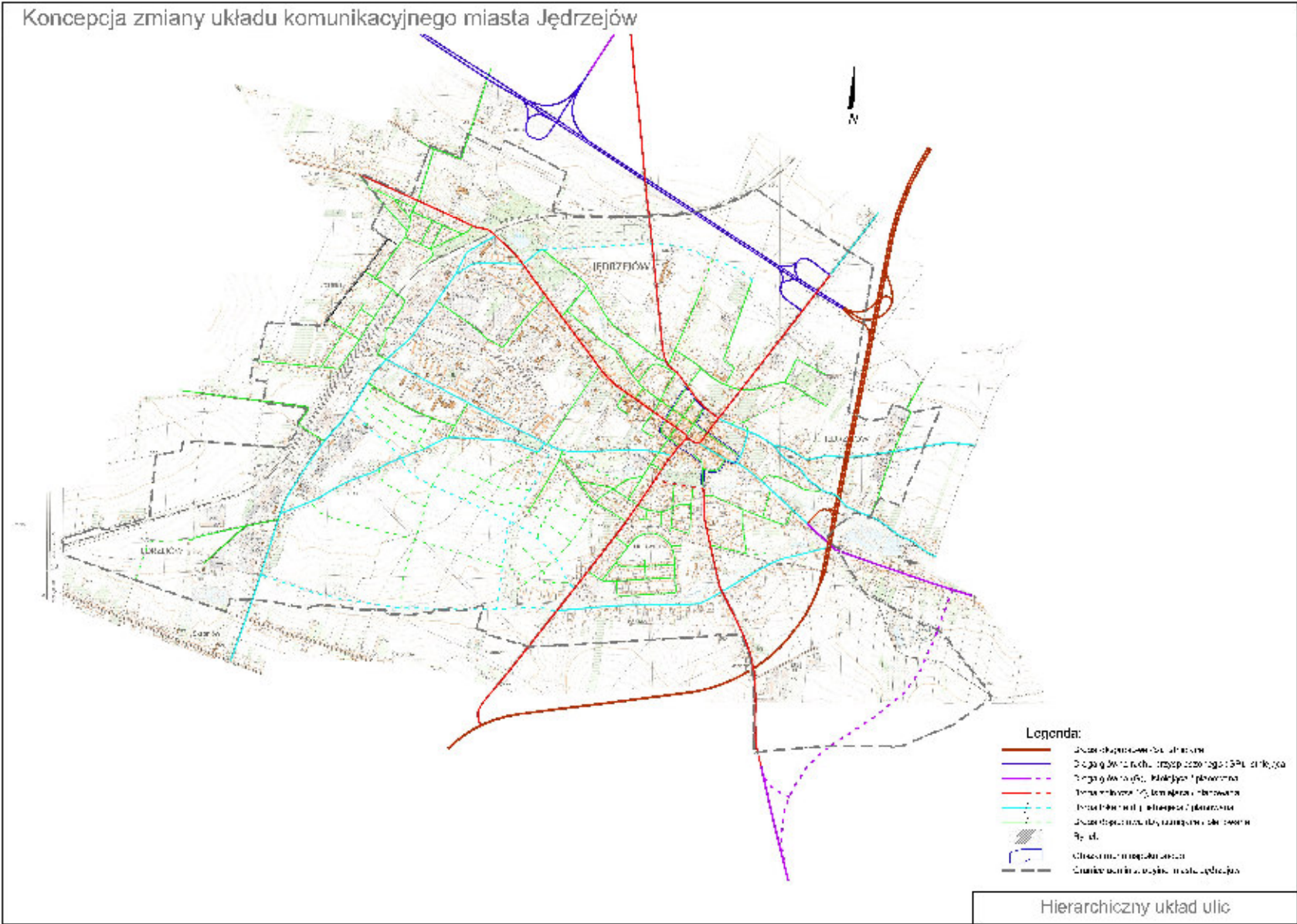
Końskie - Grójec). Obecnie trwają prace nad zmianą przebiegu drogi wojewódzkiej nr 768 i włączenie jej do drogi krajowej nr 78, co spowoduje całkowite wyprowadzenie ruchu z centrum Jędrzejowa.

Daje to możliwość rewitalizacji centralnej części miasta oraz zmianę jej charakteru na bardziej przyjazny mieszkańcom i turystom.

5. Analiza istniejącego i planowanego układu komunikacyjnego miasta Jędrzejów

Przedstawiony na planszy Infrastruktury technicznej w studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Jędrzejów układ komunikacyjny opiera się o założenia przebiegu dróg wysokiej klasy technicznej przez centrum miasta. Ulice: 11 Listopada, Kielecka i Pińczowska to ulice klasy technicznej GP (główne ruchu przyspieszonego), a ulice Małogoska i Głowackiego to ulice klasy technicznej G (główne). Przyjęcie wysokich klas technicznych było skorelowane z kategoriami poszczególnych ulic (GP - ciąg dróg krajowych, G - ciąg dróg wojewódzkich). Tak skonstruowany układ komunikacyjny, choć mający swoje prawne uzasadnienie, był następstwem przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich przez centrum miasta. Obecnie, gdy nie zachodzą już powyższe przesłanki należy określić hierarchiczny układ komunikacyjny Jędrzejowa w oparciu o nowe kryteria.

Głównymi przesłankami do klasyfikacji poszczególnych ulic i przyporządkowywaniu klas technicznych były: przebieg, długość, połączenia z ulicami poprzecznymi, obszar oddziaływania oraz istniejące parametry pasa drogowego. Do klasy ulic zbiorczych, które stanowią ruszt proponowanego układu hierarchicznego zaliczono ulice: 11 Listopada, Kielecka, Partyzantów, Małogoska - Jana Pawła II, Głowackiego oraz Murawiec. Zmiana klasy technicznej (podwyższenie z planowanej klasy technicznej L - lokalnej do Z - zbiorczej) ulicy Murawiec jest podyktowane uzyskaniem efektu sieciowego oraz wzajemnych połączeń pomiędzy ulicami tworzącymi ruszt komunikacyjny, ale poza obszarem ścisłego centrum. Dzięki tym zabiegom możliwe jest wyodrębnienie obszaru centrum miasta, który poddany będzie ocenie w zakresie możliwości wprowadzenia ruchu uspokojonego. Pozostałe ulice tworzące istniejący i planowany układ komunikacyjny Jędrzejowa zaliczono do ulic klasy lokalnej i dojazdowej (L i D).



Rys. 3 - Koncepcja zmiany układu komunikacyjnego miasta Jędrzejów

Przedstawiony powyżej układ komunikacyjny umożliwia sprawne prowadzenie ruchu lokalnego oraz daje możliwości jego realizacji w oparciu o wymagania Rozporządzenia Ministra transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w zakresie parametrów technicznych ulic.

6. Centrum miasta - obszar ruchu uspokojonego

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. W pierwszym kroku należy dokonać rewitalizacji Rynku oraz ulic do niego prowadzących. Podstawowym działaniem powinno być ograniczenie powierzchni ulic i wprowadzenie ruchu samochodowego wokół historycznego placu. Należy również ograniczyć dostępność do południowej i wschodniej pierzei Rynku, co umożliwi jego wykorzystanie na cele społeczne i kulturalne oraz wyeksponuje jego walory architektoniczne.



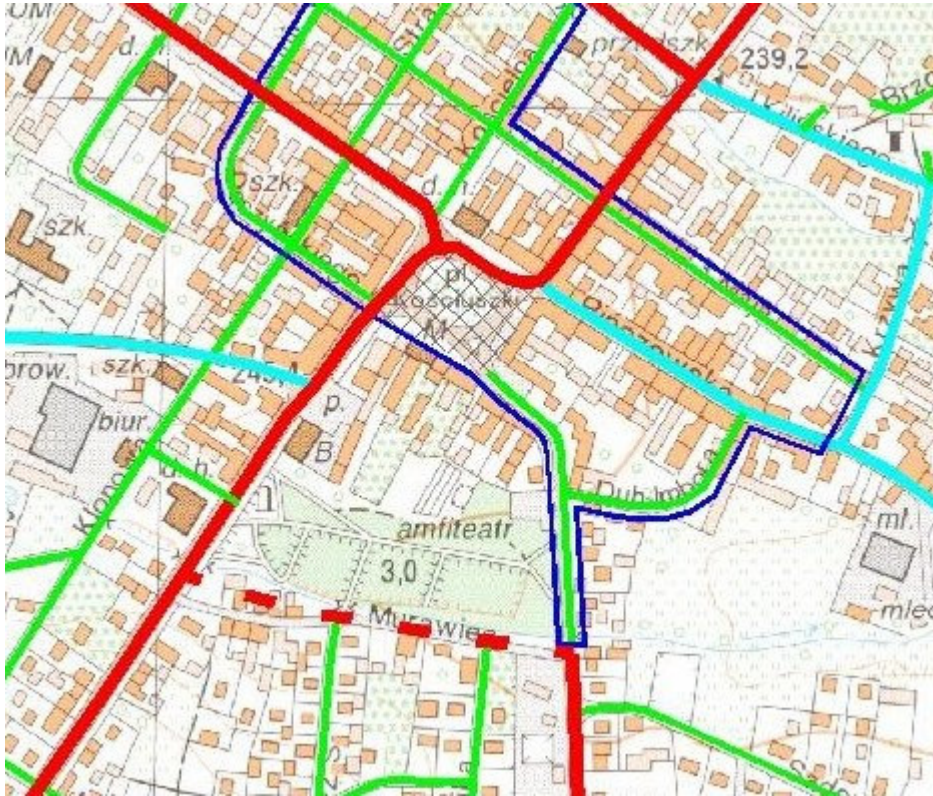
Rys. 4 – Ograniczenie dostępności południowej i wschodniej pierzei Rynku

Powyższe działania spowodują zmianę charakteru centrum Jędrzejowa z podporządkowanej komunikacji na bardziej przyjazną dla mieszkańców (stworzą możliwość realizacji ogólnodostępnej przestrzeni publicznej).



Fot. 1 - wlot ul. Kieleckiej na Rynek

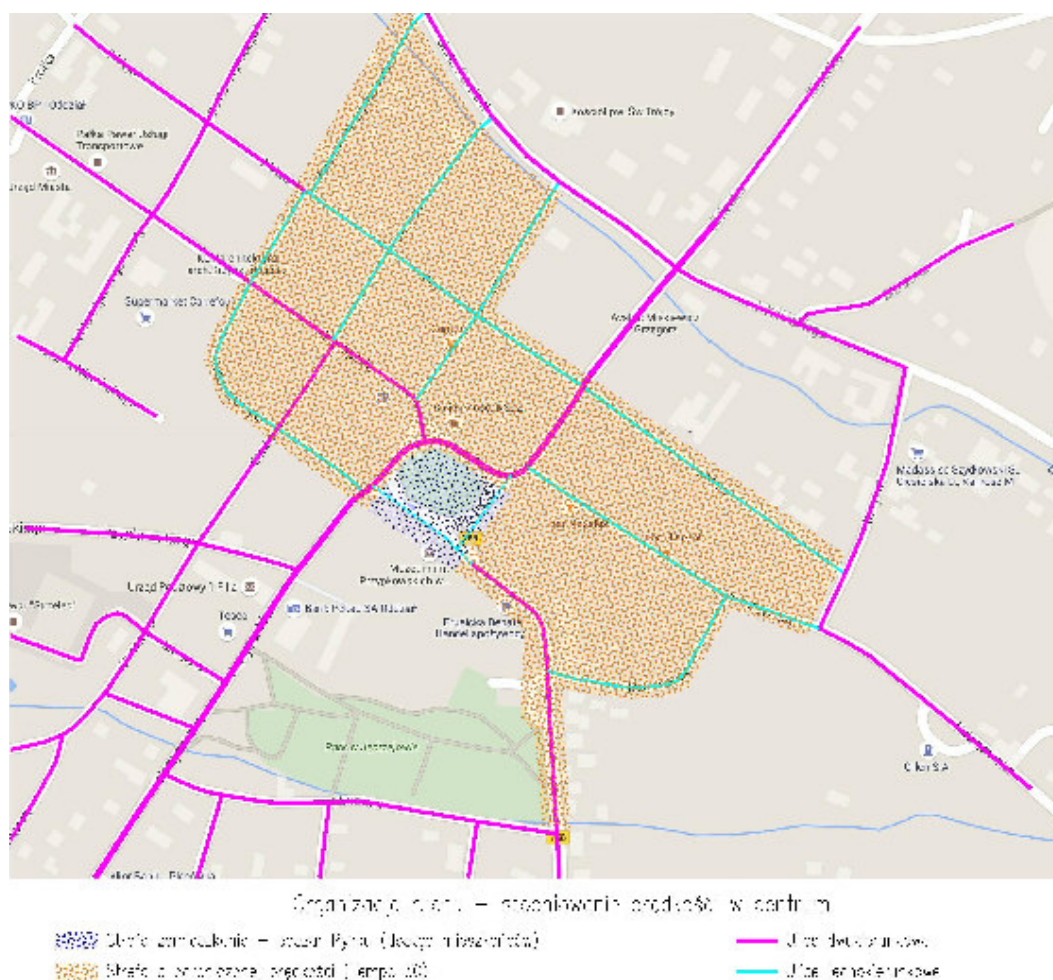
Działania zmierzające do ograniczenia i uspokojenia ruchu powinny obejmować oprócz Rynku, również ulice do niego dochodzące, tj: Kielecką, 11 Listopada, Partyzantów i Głowackiego. O ile zaleca się pozostawienie wzajemnych połączeń trzech pierwszych ulic, to ul. Głowackiego należy w jej ogólnodostępnym charakterze zakończyć przed wjazdem na Rynek. Główny strumień pojazdów winien być skierowany na zmodernizowaną ul. Murawiec, a fragment ul. Głowackiego pomiędzy ul. Murawiec i Rynkiem należy przeznaczyć na potrzeby ruchu lokalnego.



Rys. 5 – Strefa centralna z planszy Koncepcji zmiany układu komunikacyjnego miasta Jędrzejów

Działania zmierzające do stworzenia strefy ruchu uspokojonego obejmować będą głównie obszar rynku oraz przyległych do niego ulic jednokierunkowych. Wprowadzenie strefy o dopuszczalnej prędkości 30 km/h (Tempo 30), pozwoli na ograniczenie presji pojazdów dla innych uczestników ruchu drogowego. Na obszarze Placu Kościuszki (poza jezdnią), na którym należy zapewnić dojazd do posesji, zaleca się wprowadzenie strefy zamieszkania. Dodatkowo, obok ograniczenia prędkości do 20 km/h oraz bezwzględnego pierwszeństwa pieszych w strefie zamieszkania, wprowadza się parkowanie dozwolone jedynie w miejscach do tego wyznaczonych. Takie obostrzenie pozwala na ścisłe określenie obszarów parkowania i daje skuteczne narzędzia w egzekucji tych przepisów, a tym samym pozwala utrzymywać wysoką jakość przestrzeni publicznej.

Lp.	Ulica	Odcinek	Strefa
1	Daszyńskiego	cała długość	Tempo 30
2	11 Listopada	Pl. Kościuszki - Daszyńskiego	Tempo 30
3	3 Maja	Daszyńskiego - Krzywa	Tempo 30
4	Pińczowska	Pl. Kościuszki - Krzywa	Tempo 30
5	Duh-Imbora	cała długość	Tempo 30
6	Głowackiego	Pl. Kościuszki - Murawiec	Tempo 30
7	Majora AK S. Gądzio-Kosa	cała długość	Tempo 30
8	Strażacka	Daszyńskiego - Jana Pawła II	Tempo 30
9	Kościelna	cała długość	Tempo 30
10	Kielecka	3 Maja - Pl. Kościuszki	Tempo 30
11	Pl. Kościuszki	PN i Wsch pierzeja Rynku	Strefa zamieszkania

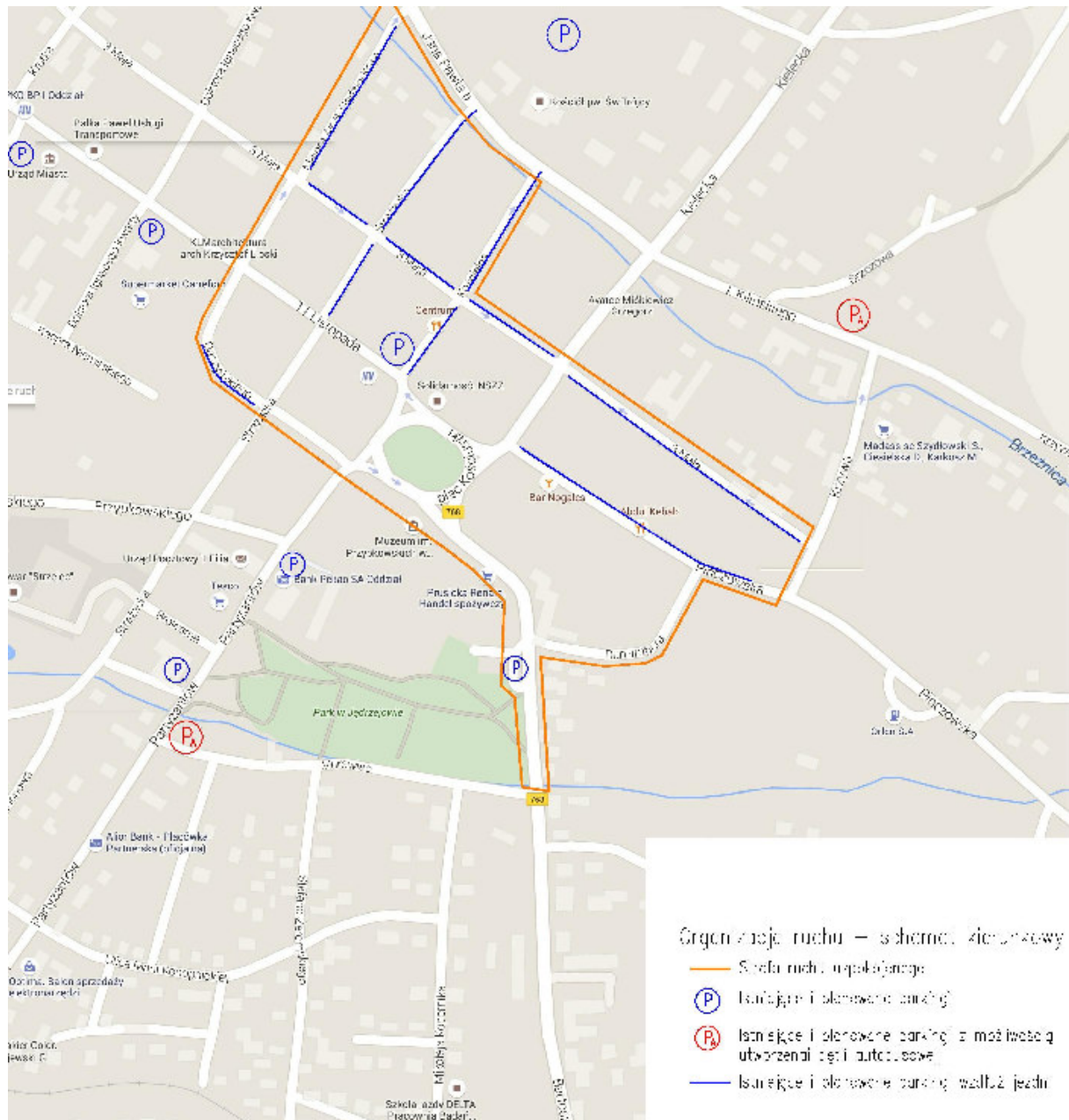


Rys. 6 – Obszar strefy ruchu uspokojonego, Organizacja ruchu – stopniowanie prędkości

7. Parkowanie i komunikacja autobusowa

Organizacja miejsc postojowych i parkingów w centrum miasta jest jednym z trudniejszych zadań stojących przed zarządcą dróg. Wzrost liczby pojazdów powoduje presję na tworzenie nowych miejsc postojowych. Ilość dostępnej przestrzeni jest ograniczona, a różnorodność funkcji i aktywności mogącej być na niej realizowana jest bardzo duża. Aby nie doprowadzić do całkowitego zawładnięcia przestrzenią publiczną przez parkujące pojazdy należy poszukiwać punktowych parkingów, które mogłyby przyjąć jednorazowo większą ilość pojazdów.

Istniejący w centrum Jędrzejowa system ulic jednokierunkowych doskonale się sprawdza przy organizacji miejsc postojowych. Pozwala on na zachowanie dostępności, przy jednoczesnym dostępie do parkowania. Niestety długość ulic i ich pojemność parkingowa nie ulegnie zmianie, z uwagi na układ urbanistyczny. W tym przypadku jedynym rozwiązaniem jest organizacja sieci parkingów, które będą położone blisko centrum, a tym samym będą atrakcyjne dla mieszkańców. Ulice w części północnej Rynku: 3 Maja, Pińczowska, Głowackiego, Majora AK S. Gądzio-Kosa, Strażacka, Kościelna, umożliwiają parkowanie wzdłuż krawędzi ulicy, co jest podyktowane występowaniem zabudowy pierzejowej oraz organizacją ruchu (ulice jednokierunkowe). Chłonności w/w ulic wraz z miejscami postojowymi na Placu Kościuszki to ok. 300 miejsc postojowych. Jedynym dostępnym dla kierowców, obszarze centrum, jest "punktowy" parking przy obiektach handlowych, na skrzyżowaniu ulic: 11 Listopada i Kościelnej. Pozostałe wskazane na Rys. 7 lokalizacje parkingów, znajdują się w odległości nie większej niż 300 m od Placu Kościuszki (parking przy ul. Kilińskiego ok. 350 m).



Rys. 7 – Lokalizacja parkingów i parkowania w obszarze centrum miasta

Przedstawione na Rys. 7 istniejące i planowane parkingi częściowo wykorzystują istniejące lokalizacje przy obiektach handlowych, użyteczności publicznej lub sakralnych. Zabiegów inwestycyjnych wymagałaby organizacja parkingów w rejonie skrzyżowania ulic: Partyzantów i Murawiec (Fot. 2) oraz ulic: Krzywej i Kilińskiego (Fot. 3). Dwie wskazane lokalizacje, prócz funkcji parkingowej, stanowiłyby potencjalną lokalizację pętli autobusowej lub przystanku końcowego dla komunikacji zbiorowej.



Fot. 2 - skrzyżowanie ulic: Partyzantów i Murawiec



Fot. 3 - ul. Krzywa i ul. Kilińskiego - lokalizacja parkingu lub pętli autobusowej

W obecnym stanie, w którym w bardzo atrakcyjnej przestrzennie strefie Rynku (północna pierzeja) jest zlokalizowany przystanek komunikacji zbiorowej, nie jest rozwiązaniem korzystnym. Organizacja przystanku początkowego i końcowego wymaga wyznaczenia zatoki autobusowej, która umożliwi dłuższy postój autobusów oraz stworzy zapewnienie miejsca do zatrzymania dla linii dalekobieżnych i prywatnych przewoźników.



Fot. 4 - ul. Przystanek komunikacji zbiorowej przy północnej pierzei Rynku

Zasadnym wydaje się przeniesienie zatok autobusowych lub organizacja peronów przystankowych poza Plac Kościuszki.

Na Rys. 8 pokazano możliwe lokalizacje przystanków autobusowych na ul. 11 Listopada i ul. Partyzantów oraz lokalizację przystanku końcowego poza strefą centrum Jędrzejowa. Rys. 9 przedstawia przykładowe rozwiązania geometryczne w rejonie Placu Kościuszki..



Rys. 8 – Propozycja zmiany lokalizacji zatok autobusowych i przystanku końcowego



Rys. 8 – Przykładowe rozwiązania w rejonie Placu Kościuszki

Spis plansz:

1. Koncepcja zmiany układu komunikacyjnego miasta Jędrzejów – Hierarchiczny układ ulic,
2. Strefa ruchu uspokojonego
3. Organizacja parkowania
4. Przykładowa aranżacja Placu Kościuszki i ulic z nim sąsiadujących
5. Obszar strefy płatnego parkowania