

USPOKOJENIE I POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU
KOŁOBRZEGU WRAZ Z UDOSTĘPNIENIEM WIĘKSZEJ PRZESTRZENI ULIC DLA
PIESZYCH I ROWERZYSTÓW

WOLAŃSKI



USPOKOJENIE I POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU KOŁOBRZEGU WRAZ Z
UDOSTĘPNIENIEM WIĘKSZEJ PRZESTRZENI ULIC
DLA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW

WSTĘPNA KONCEPCJA ORGANIZACJI RUCHU



Wolański sp. z o.o., Stawki 8/7, 00-193 Warszawa
Grudzień 2021

mgr inż. Mirosław Czerliński

inż. Jakub Kaczorowski



SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie.....	3
2. Stan obecny.....	4
3. Koncepcja rozwiązania	7
3.1. Trzy warianty	7
3.2. Wariant minimalny	7
3.3. Wariant pośredni	9
3.4. Wariant maksymalny.....	10
3.5. Korytarze rowerowe w obrębie Śródmieścia	11
4. Komentarz do koncepcji ronda na ul. Kamiennej.....	13
Załączniki.....	15

1. WPROWADZENIE

Śródmieście Kołobrzegu posiada znaczny potencjał jego uatrakcyjnienia z perspektywy mieszkańca, pieszego i rowerzysty. Pozytywnie oceniamy pomysły na koncepcje zmian w Śródmieściu miasta prowadzące do wyłączenia z ruchu kolejnych ulic miasta (odcinków ul. Armii Krajowej i Narutowicza), wraz z udostępnieniem całych przekrojów ulic dla pieszych. Powinien to być początek głębokich przemian Śródmieścia, doprowadzających do zwiększenia przyjazności mieszkańcom tego fragmentu miasta.

Obecnie przekroje wielu ulic śródmiejskich cechuje duża szerokość nieadekwatna do charakteru ulic i obserwowanego natężenia ruchu. Wyznaczone są nawet po 2 pasy ruchu na ulicach jednokierunkowych. Tymczasem o przepustowości w obszarach miejskich decydują skrzyżowania, więc szerokie przekroje drogowe na odcinkach między skrzyżowaniami są w tym obszarze niepotrzebne. Problemem są też miejsca postojowe (parkingowe) na chodnikach, które ograniczają znacznie szerokości przejścia dla ruchu pieszego. Na niektórych ulicach miejsca te można sprowadzić na poziom jezdni, wraz z możliwością wyznaczania miejsc tylko dla mieszkańców lub dostaw w określonych godzinach.

Ponadto śródmieście traktowane jest przez kierowców jako arteria przelotowa – w reakcji na to proponuje się w pierwszej kolejności przerwanie ciągów ulic przelotowych (zmiana kierunku ruchu na ul. Armii Krajowej czy fragmencie ul. Katedralnej) – by z jednej strony zapewnić zbilansowany układ wjazdów i wyjazdów ze śródmieścia, a także zwiększyć możliwości opuszczenia obszaru przez mieszkańców.

Z drugiej strony, podział śródmieścia na 3 podobszary zorganizowane wokół sieci dróg jednokierunkowych, pozwoliłby na rozbieżność natężenia ruchu na te podobszary, uniemożliwiając bezpośredni przejazd pomiędzy nimi, a w efekcie doprowadzając układ dróg na poziom, jakim powinno cechować się śródmieście – dróg dojazdowych, a nie rozprowadzających ruch. Drogi rozprowadzające ruch już znajdują się poza ścisłym Śródmieściem – to ulice: Kamienna, Łopuskiego i al. Jana Pawła II.

W dalszej perspektywie proponuje się przekształcenie wybranych fragmentów ulic w woonerfy, czyli ulice szczególnie atrakcyjne dla pieszych – z zielenią, meblami miejskimi, środkami uspokojenia ruchu. Woonerfy wprowadzałyby pojazdy w strefy zamieszkania – pieszy ma na nich pierwszeństwo na całym przekroju ulicy oraz prędkość ograniczona jest do 20 km/h.



2. STAN OBECNY

Inwentaryzację obecnej sieci drogowej w Śródmieściu Kołobrzegu przedstawia Rysunek 1. Na rysunku zawarto wszystkie elementy przekrojów drogowych, w tym m.in. jezdnie, chodniki, schody, drogi dla rowerów, parkingi (wydzielone na jezdni i na chodniku), przystanki i zatoki autobusowe oraz obszary zieleni.

Rysunek 1. Pełna inwentaryzacja przekrojów drogowych w Śródmieściu Kołobrzegu.



Źródło: opracowanie własne.

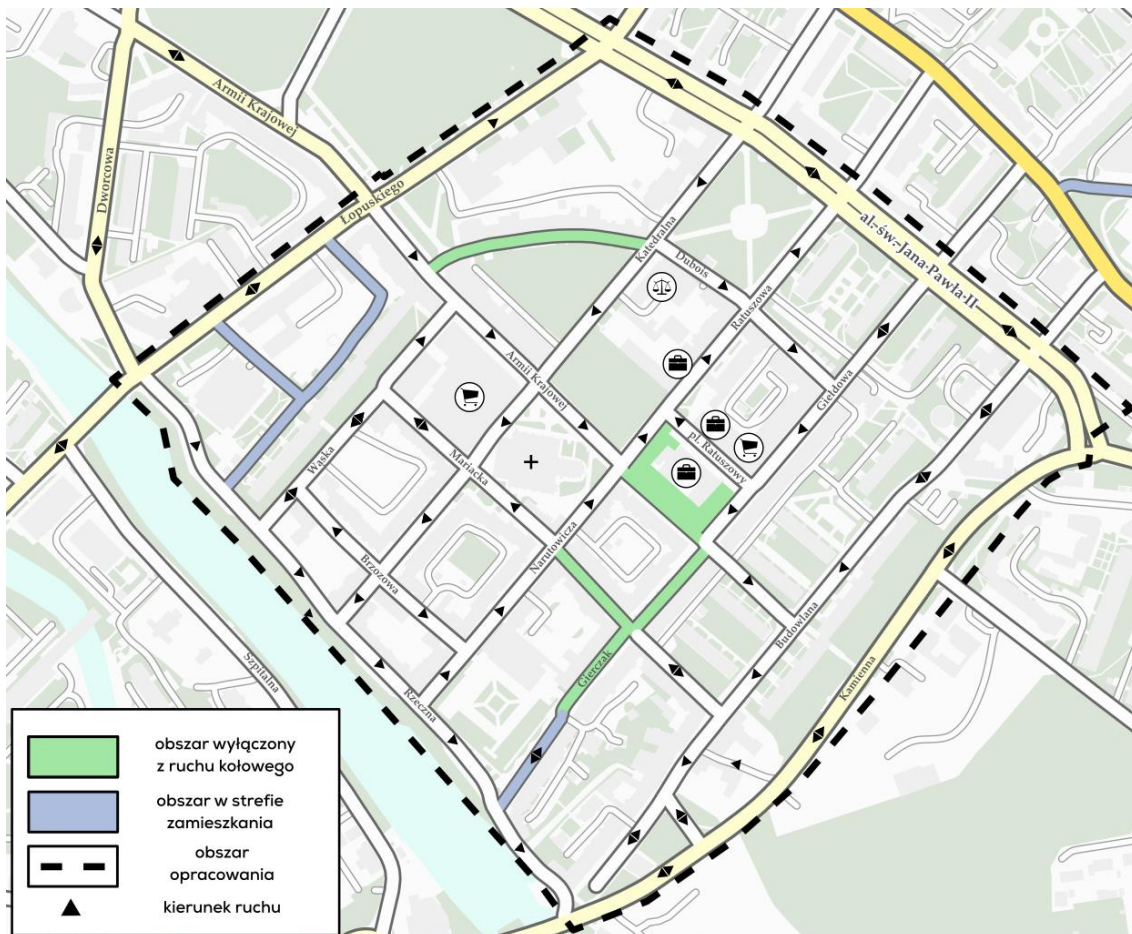
Obecną organizację ruchu, zawierającą kierunki ruchu pojazdów, przedstawia Rysunek 2. Układ drogowy cechuje duża przelotowość – kierowcy mogą korzystać ze Śródmieścia przy podróżach tranzytowych wykorzystując m.in. ulice: Rzeczną, Narutowicza, Katedralną i Armii Krajowej. W godzinach szczytu te korytarze mogą być atrakcyjniejsze pod względem czasu przejazdu niż ulice dookoła Śródmieścia, w sytuacji tworzenia się zatorów.

Ponadto układ zachęca turystów do przemieszczania się przez Śródmieście, ponieważ mogą z perspektywy samochodu łatwo przejeżdżać w okolicach katedry oraz poszukiwać w jej obrębie wolnych miejsc parkingowych. Ich liczba jest jednak na tyle niewielka, że większość osób wolnych miejsc dla siebie nie odnajdzie, co

USPOKOJENIE I POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU KOŁOBRZEGU WRAZ Z UDOSTĘPNIENIEM WIĘKSZEJ PRZESTRZENI ULIC DLA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW

generuje dodatkowy ruch z poszukiwaniem miejsc związany. Ponadto w obecnej sytuacji brakuje spójnego ciągu pieszego, który pozwoliłby na spacer przez Śródmieście.

Rysunek 2. Stan obecny organizacji ruchu w Śródmieściu Kołobrzegu.



Źródło: opracowanie własne.

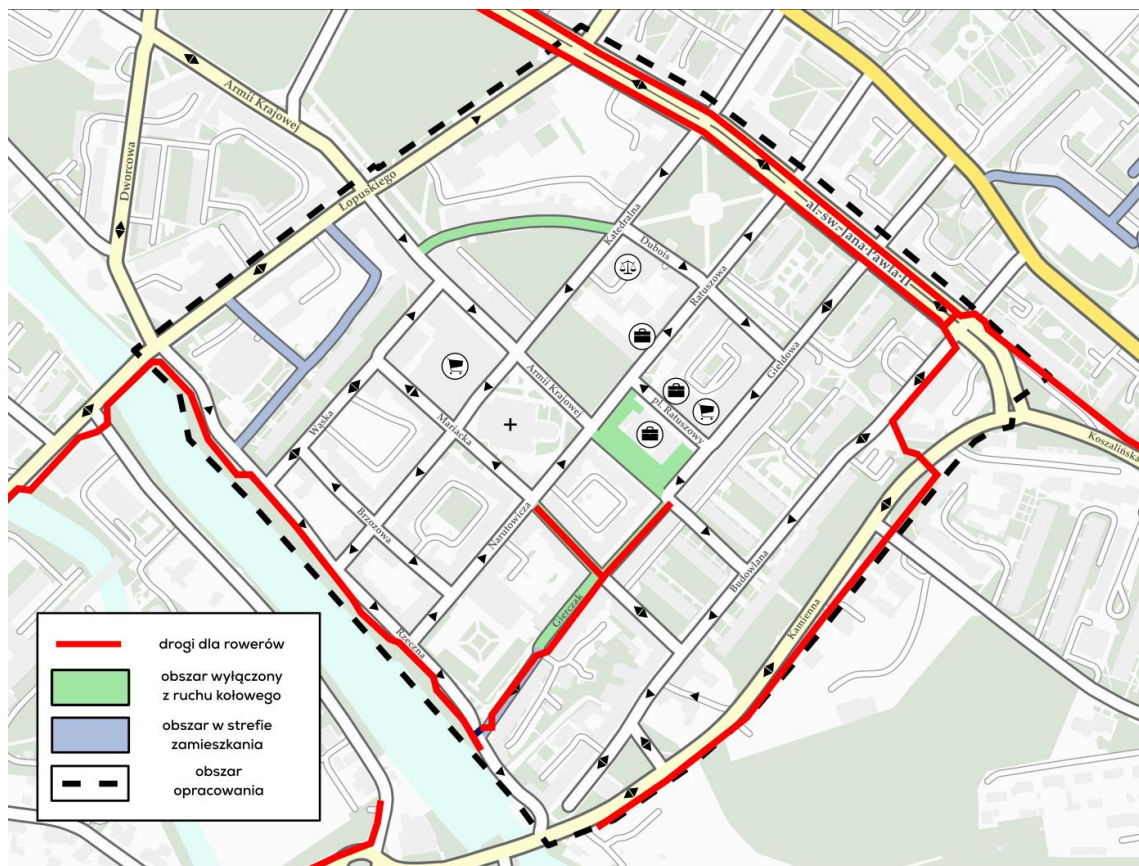
Obecny układ dróg rowerowych zawiera Rysunek 3. Układ ten cechuje przede wszystkim brak spójności – kompletnych ciągów rowerowych, które zapewniłyby rowerzystom bezpieczny i uregulowany przejazd przez Śródmieście.

W szczególności ciągów tych brakuje w przejeździe przez ściśle centrum (jedyna droga rowerowa urywa się na ul. Gierczak) oraz w przejeździe ulicą Kamienną – moście na Parsęcie. Ponadto brakuje połączenia drogi rowerowej w ul. Kamiennej z tą ul. Rzesznej. Rowerzyści w tym miejscu w większości korzystają z wąskich chodników, na których nie ma możliwości bezpiecznego poruszania się wraz z ruchem pieszym, co generuje konflikty pomiędzy tymi uczestnikami ruchu. Niewielka część rowerzystów natomiast korzysta z jezdni drogi ul. Kamiennej.

WOLAŃSKI



Rysunek 3. Stan obecny układu dróg dla rowerów w Śródmieściu Kołobrzegu.



Źródło: opracowanie własne.

3. KONCEPCJA ROZWIĄZANIA

3.1. TRZY WARIANTY

Proponowana koncepcja składa się z trzech wariantów:

I. Wariant minimalny

- możliwy do szybkiego wdrożenia, celem uzyskania pierwszych pozytywnych efektów przemian

III. Wariant pośredni

- wskazujący priorytety w zakresie przekształcania ulic w strefy zamieszkania – woonerfy – względem stanu obecnego

III. Wariant maksymalny

- zarysowujący kierunek, w którym należy podążać, by maksymalnie udostępnić obszar ulic śródmieścia pieszym i rowerzystom, przy zachowaniu ruchu samochodowego na przebudowywanych ulicach
- wariant ten przewiduje przebudowę ulic w strefy zamieszkania w formie woonerfów i należy uznać go za docelowy w perspektywie kilku-kilkunastu lat

3.2. WARIANT MINIMALNY

Wariant minimalny przedstawia Rysunek 4. Wśród głównych założeń przyjęto:

- wyłączenie z ruchu ul. Armii Krajowej na odcinku Katedralna - Narutowicza/Ratuszowa oraz wyłączenie z ruchu ul. Narutowicza na odcinku od ul. Armii Krajowej do wjazdu na teren spółdzielni mieszkaniowej (przejazd bramowy w budynku Narutowicza 7),
- zmianę kierunku ruchu na ul. Katedralnej na odcinku Rzeczna - Armii Krajowej,
- zmianę kierunku ruchu na ul. Armii Krajowej na odcinku Katedralna - Łopuskiego,
- wprowadzenie strefy zamieszkania w formie woonerfu na ul. Giełdowej (odcinek pl. Ratuszowy - Armii Krajowej, dopuszczony tylko przejazd mieszkańców) oraz ulicy Mariackiej (odcinek Katedralna - Narutowicza),
- wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Mariackiej na odcinku Katedralna - Wąska.

Rysunek 4. Propozycja zmian w Śródmieściu Kołobrzegu w wariantcie minimalnym.



Źródło: opracowanie własne.

Potencjalne korzyści wynikające z wprowadzenia zmian:

- przerwanie możliwości przejazdów tranzytowych przez teren Śródmieścia,
- utworzenie sektorów zamkniętego ruchu:
 1. Rzeczna – Narutowicza – Armii Krajowej – Wąska: wylot do Armii Krajowej -> Łopuskiego – brak możliwości wjazdu do ‘sektora mieszkalnego’ od Armii Krajowej;
 2. Katedralna – Armii Krajowej (przerwanie biegu ul. Katedralnej);
 3. Giełdowa – plac Ratuszowy – Ratuszowa;
- utworzenie przyjaznego pieszym i rowerzystom obszaru wokół katedry i ratusza (ograniczonego katedrą i skwerem, placem wokół ratusza, placem Ratuszowym od wschodu, ul. Gierczak i ul. Mariacką) z małą architekturą i uspokojonym ruchem samochodowym – także zachęcenie do odwiedzania ul. Giełdowej i północnej części obszaru oraz odwiedzenia ul. Mariackiej,
- zrównanie nawierzchni w placu Ratuszowym (wschodnia część) i ul. Mariackiej (Katedralna – Narutowicza), wytworzenie przestrzeni dla działających w parterach lokali usługowych

USPOKOJENIE I POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU KOŁOBRZEGU WRAZ Z UDOSTĘPNIENIEM WIĘKSZEJ PRZESTRZENI ULIC DLA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW

- uzyskanie przestrzeni do wykorzystania w ul. Mariackiej (Katedralna - Wąska) poprzez ujednolickowanie ulicy, która nie będzie stanowiła żadnej ważnej funkcji.

3.3. WARIANT POŚREDNI

Wariant pośredni przedstawia Rysunek 5. Wśród głównych założeń przyjęto:

- wprowadzenie strefy zamieszkania w formie woonerfu na placu Ratuszowym (odcinek Giełdowa - Armii Krajowej)
- przekształcenie w woonerf ul. Mariackiej na odcinku Katedralna - Wąska,
- przekształcenie w woonerf ul. Wąskiej (brak miejsc parkingowych – łatwe do wprowadzenia),
- przekształcenie w woonerf ul. Dubois,
- przekształcenie w woonerf ul. Giełdowej na odcinku Dubois - pl. Ratuszowy,
- przekształcenie w woonerf ul. Ratuszowej na odcinku pl. Ratuszowy – Dubois.

Rysunek 5. Propozycja zmian w Śródmieściu Kołobrzegu w wariantcie pośrednim.



Źródło: opracowanie własne.

Potencjalne korzyści wynikające z wprowadzenia zmian:

WOLAŃSKI

- wytworzenie przestrzeni przyjaznej niezmotoryzowanym w rejonie ratusza oraz na przedłużeniu pieszej ul. Dubois
- zapewnienie przestrzeni do działania dla licznych lokali usługowych przy ul. Dubois i Giełdowej
- możliwość stworzenia reprezentacyjnych przestrzeni publicznych przy budynkach ratusza i sądu
- wytworzenie korytarza pieszego północ-południe: Gierczak – Giełdowa – Dubois – plac Przybylskiego,
- modernizacja ulicy i wytworzenie nowej przestrzeni na zdegradowanej ulicy Wąskiej.

3.4. WARIANT MAKSYMALNY

Wariant maksymalny przedstawia Rysunek 6. Wśród głównych założeń przyjęto:

- przekształcenie w woonerf ul. Brzozowej (niemalże brak miejsc parkingowych – łatwe do wprowadzenia),
- przekształcenie w woonerf ul. Armii Krajowej na odcinku pl. Ratuszowy – Budowlana,
- przekształcenie w woonerf ul. Mariackiej na odcinku Gierczak-Budowlana.

Rysunek 6. Propozycja zmian w Śródmieściu Kołobrzegu w wariantcie maksymalnym.



Źródło: opracowanie własne.

USPOKOJENIE I POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU KOŁOBRZEGU WRAZ Z UDOSTĘPNIENIEM WIĘKSZEJ PRZESTRZENI ULIC DLA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW

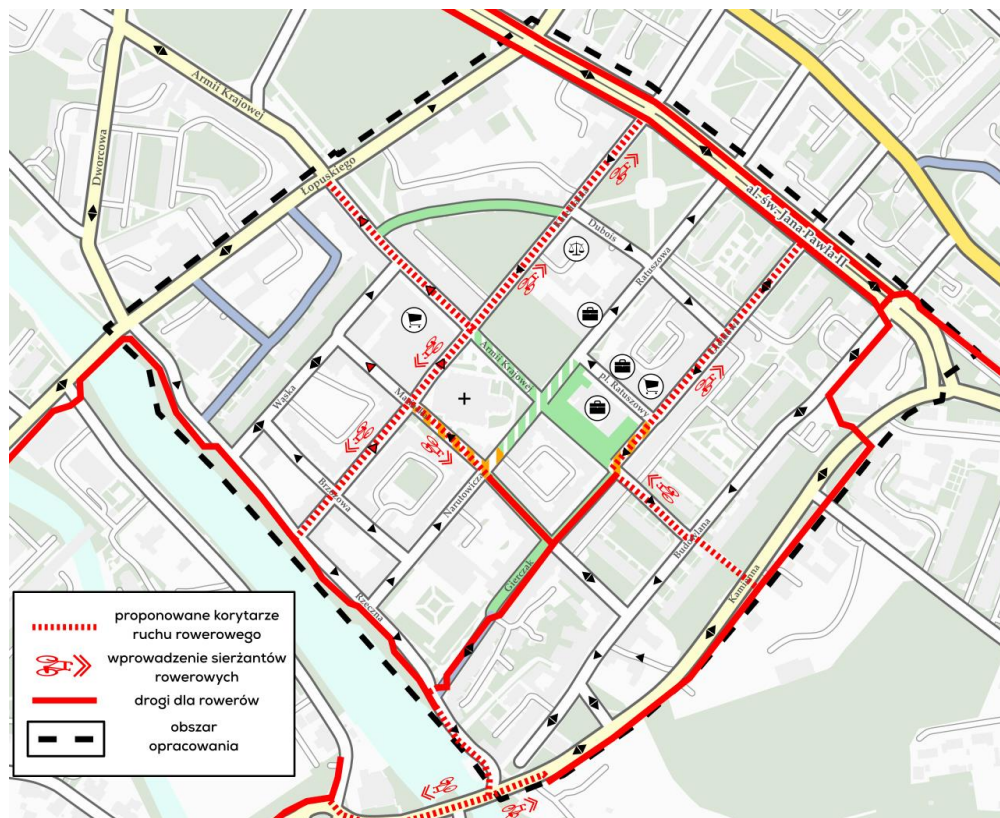
Potencjalne korzyści wynikające z wprowadzenia zmian:

- wytworzenie przestrzeni przyjaznej niezmotoryzowanym w rejonie ratusza oraz na przedłużeniu pieszej ul. Dubois,
- zapewnienie przestrzeni do działania dla lokali usługowych dla liczny lokali usługowych przy ul. Dubois i Giełdowej,
- możliwość stworzenia reprezentacyjnych przestrzeni publicznych przy budynkach ratusza i sądu,
- wytworzenie całej sieci korytarzy pieszych na Starówce, w tym korytarza wschód-zachód,
- modernizacja ulicy i wytworzenie nowej przestrzeni na zdegradowanej ulicy Brzozowej, prowadzącej m.in. do Muzeum Oręża Polskiego,
- woonerf na Armii Krajowej – zapewnienie ciągłości korytarza pieszego, pieszej bramy do Śródmieścia od strony wschodniej.

3.5. KORYTARZE ROWEROWE W OBRĘBIE ŚRÓDMIEŚCIA

Równoległe z przekształcaniem przestrzeni ulic oraz zmianą organizacją ruchu samochodowego i pieszego, należy podjąć działania doprowadzające do utworzenia korytarzy dla ruchu rowerowego – zapewniając dojazd rowerem ze wszystkich stron Śródmieścia (por. Rysunek 7).

Rysunek 7. Koncepcja korytarzy rowerowych w obrębie Śródmieścia Kołobrzegu.



Źródło: opracowanie własne.

Ruch rowerowy powinien zostać dwukierunkowo wprowadzony na wskazane ulice jednokierunkowe (Armii Krajowej, Katedralną, Mariacką i Giełdową), tak by utworzyć spójne korytarze i zwiększyć dostępność Śródmieścia. Środkiem do realizacji tego działania jest dopuszczenie ruchu rowerowego na ulicach jednokierunkowych „pod prąd” – w oznakowaniu pionowym umieszczenie tabliczki T-22 („nie dotyczy rowerów”) pod znakiem zakazu wjazdu B-2; a w oznakowaniu poziomym tzw. „sierżantów rowerowych” P-27, powtarzanych na jezdni przynajmniej co 50 metrów (por. Rysunek 8 i Rysunek 9).

Rysunek 8. Znak T-22: tabliczka wskazująca, że znak nie dotyczy rowerów jednośladowych.



Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, załącznik nr 2 (Dz.U. 2019 poz. 2311).

Rysunek 9. Znak P-27: „sierżant rowerowy” wskazujący kierunek i tor ruchu roweru – informacja, że w danym miejscu kierowca należy spodziewać się rowerzystów.



Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, załącznik nr 2 (Dz.U. 2019 poz. 2311).

4. KOMENTARZ DO KONCEPCJI RONDA NA UL. KAMIENNEJ

W kontekście zaprezentowanej koncepcji organizacji ruchu w Śródmieściu należy odnieść się też do koncepcji budowy ronda na skrzyżowaniu ul. Kamiennej i Rzecznej. W sytuacji udostępnienia dodatkowego wylotu ze śródmieścia ul. Armii Krajowej, co pozwoli na rozbitcie ruchu wyjazdowego pomiędzy tą ulicą a ul. Rzeczną, budowa ronda nie jest niezbędna dla mieszkańców śródmieścia.

Udostępnienie dodatkowej relacji (lewoskrętnej) z ul. Rzecznej, w tych okolicznościach staje się niepotrzebne. Utworzenie ronda wręcz doprowadziłoby do pogorszenia warunków ruchowych – rondo nie jest z natury rzeczy elementem drogowym zwiększającym przepustowość (w szczególności przy przecinających się relacjach ruchowych na jednym pasie jego pierścienia), a głównie środkiem służącym do uspokojenia ruchu. Nie jest jednak to element konieczny na ciągu ul. Kamiennej w tym miejscu, służącej do rozprowadzenia ruchu w tej okolicy, w szczególności że 150 metrów dalej znajduje się już rondo Kardynała Ignacego Jeża.

W ciągu ulicy Kamiennej najbardziej istotny jest natomiast inny problem – zapewnienia spójności infrastruktury rowerowej, która urywa się od strony ul. Rzecznej (por. Rysunek 10) oraz na ul. Kamiennej na wysokości parkingu strzeżonego Meteo (por. Rysunek 11) – brak organizacji ruchu wskazującej, jak rowerzysta ma przekroczyć most na Parsęcie.

W czasie wizji lokalnej zauważono w tym miejscu znaczny ruch rowerowy, który odbywa się głównie chodnikiem, niekiedy jezdnią ul. Kamiennej – sprawa wymaga rozwiązania i zachowania spójności infrastruktury, względem ciągu rowerowego który swoją kontynuację ma na rondzie Kardynała Ignacego Jeża (por. Rysunek 3).

Przekrój jezdni ulicy Kamiennej jest w tym miejscu jednak na tyle szeroki, że pozwoliłby to na organizację ruchu rowerowego na jezdni. Należałoby przy tym odpowiednio oznakować przekrój drogowy, tak by kierowcy i rowerzyści jednoznacznie wiedzieli jak z niego korzystać. Oznakowaniem, które informuje o tym że na jezdni należy spodziewać się rowerzystów jest tzw. „sierżant rowerowy” – znak poziomy P-27 (por. Rysunek 9). Ponadto należałoby przeprowadzić rowerzystów z ul. Kamiennej od strony parkingu strzeżonego na drugą stronę jezdni np. przy pomocy przejazdu dla rowerów umieszczonego obok istniejącego przejścia dla pieszych przez ul. Kamienną.

WOLAŃSKI

Rysunek 10. Urwany ciąg drogi dla rowerów na ul. Rzecznej za skrzyżowaniem z ul. Gierczak.



Źródło: portal <https://kolobrzeg.lp-portal.pl/>.

Rysunek 11. Urwany ciąg drogi dla rowerów na ul. Kamiennej na wysokości parkingu strzeżonego Meteo.



Źródło: portal <https://kolobrzeg.lp-portal.pl/>.

USPOKOJENIE I POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU
KOŁOBRZEGU WRAZ Z UDOSTĘPNIENIEM WIĘKSZEJ PRZESTRZENI ULIC DLA
PIESZYCH I ROWERZYSTÓW

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1. Pełna inwentaryzacja przekrojów drogowych w Śródmieściu Kołobrzegu.

Załącznik 2. Stan obecny organizacji ruchu w Śródmieściu Kołobrzegu.

Załącznik 3. Stan obecny układu dróg dla rowerów w Śródmieściu Kołobrzegu.

Załącznik 4. Propozycja zmian w Śródmieściu Kołobrzegu w wariantcie minimalnym.

Załącznik 5. Propozycja zmian w Śródmieściu Kołobrzegu w wariantcie pośrednim.

Załącznik 6. Propozycja zmian w Śródmieściu Kołobrzegu w wariantcie maksymalnym.

Załącznik 7. Koncepcja korytarzy rowerowych w obrębie Śródmieścia Kołobrzegu.