

## ULICA WOLSZTYŃSKA

Zakres opracowania konkursowego obejmuje odcinek ulicy Wolsztyńskiej od skrzyżowania z ulicą Niepodległości aż do okolic ronda łączącego z zachodnią obwodnicą Wschowy. Droga o klasie zbiorczej. Zakres ten można podzielić na dwa charakterystyczne odcinki. Pierwszy z nich obejmuje odcinek w ścisłej zabudowie pomiędzy ulicami Niepodległości a zjazdem w ulicę Czereśniową. Szerokość pasa drogowego waha się w przedziale 13-15m. Jezdnia o nawierzchni bitumicznej posiada szerokość ok 7-8m oraz chodniki i pasy zieleni o zmiennej szerokości. W chwili obecnej na tym odcinku nie ma drogi dla rowerów co oznacza, że ich ruch powinien odbywać się po jezdni.

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, szerokość pasa ruchu dla drogi klasy zbiorczej powinna wynosić 3,0m z dopuszczeniem zmniejszenia tej szerokości do 2,75m w przypadku uspokajania ruchu. Na tym odcinku zaprojektowano jezdnię o parametrach ruchu uspokojonego o szerokości jezdni z nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,5m ( 2x 2,75m ). Po obu stronach jezdni wyznaczono ciągi pieszo-rowerowe o szerokości 3m, które biegną wzdłuż całego zakresu opracowania ulicy Wolsztyńskiej. W miejscach gdzie szerokość pasa drogowego na to pozwala zaprojektowano zieleńce o szerokości min. 1-1,5m ( zgodnie z rozporządzeniem ). W pasach tych zaprojektowano zieleń średnią o charakterze żywopłotów formowanych , których zadaniem jest wyłapywanie pyłów z jezdni oraz ochrona przed ochlapaniem pieszych. Zastosowanie ciągu pieszo-rowerowego pozwala na jego miejscowe zawężenie do 2m lub rozdzielenie na dwa osobne pasy o szerokości min. 1m. Zabiegi te, razem z zmniejszeniem szerokości jezdni dają możliwość zachowania istniejących drzew , szczególnie na odcinku pomiędzy ulicami Cichą i Królowej Jadwigi.

Praca konkursowa proponuje zmniejszenie układu drogowego w miejscu skrzyżowań tak aby „odzyskaną” przestrzeń przeznaczyć na ciągi pieszo-rowerowe oraz zieleńce z nasadzeniami zieleni średniej i wysokiej. Skrzyżowanie ulicy Wolsztyńskiej i Plac Grunwaldu w chwili obecnej wydaje się być „przeskalowane” co nie ma odzwierciedlenia w upłynnieniu ruchu. Dalej jest to układ łączący drogę główną z drogą podporządkowaną. Skalę układu drogowego wzmacnia jeszcze bardziej zamknięty dla ruchu fragment ulicy Cichej ( w bezpośrednim sąsiedztwie wieży trafostacji ). W tym miejscu ruch pieszych staje się nieczytelny. Praca konkursowa proponuje w tym miejscu lokalizację ronda. Ułatwi to wyjazd z ulicy Placu Grunwaldu oraz będzie elementem uspokojenia ruchu. Pojazdy poruszające się ulicą Wolsztyńską będą zmuszone do zwiększenia uwagi poprzez załamanie kierunku jazdy przed wjazdem na rondo. Jest to jeden z zabiegów uspokojenia ruchu polegający na przelamywaniu długich odcinków prostej jezdni ograniczając rozpędzanie się pojazdów. Korzystając z spowolnienia pojazdów w bezpośredniej odległości od ronda zlokalizowano przejście dla pieszych przez ulicę Wolsztyńską. Zamknięty odcinek ulicy Cichej przekształcono w ciąg pieszo-rowerowy co uczyniło układ komunikacyjny. Dzięki zmniejszeniu nawierzchni utwardzonych w tym rejonie udało

się wygospodarować pas zieleni odsuwający ruch od okien bezpośrednio sąsiadującego budynku mieszkalnego. Pozwala to również na powiększenie terenów zielonych w otoczeniu istniejącej wieży trafostacji oraz na zachowanie istniejących drzew i dosadzenie nowych w celu stworzenia szpalerów.

Drugim miejscem gdzie układ komunikacyjny jest „przeskalowany” jest skrzyżowanie ulicy Wolsztyńskiej z ulicą Czereśniową. W chwili obecnej pojazdy poruszające się ulicą Wolsztyńską mogą wjechać w drogę o charakterze osiedlowym bez zmiany kierunku jazdy i zmniejszenia prędkości. Praca konkursowa proponuje zmianę geometrii skrzyżowania tak aby oś ulicy Czereśniowej tęczyła się prostopadle do osi ulicy Wolsztyńskiej. Rozwiązanie to wymusi zmianę kierunku jazdy pojazdów poruszających się od strony centrum oraz uczelni wyjazd z ulicy Czereśniowej, który teraz może wprowadzać w błąd kierowców, którą jezdnią wyjechać w kierunku centrum miasta. Odzyskana przestrzeń pozwala na powiększenie terenów zielonych izolujących od ciągu pieszo-rowerowego oraz nasadzenie szpaleru drzew. Załamanie kierunku jazdy zwiększa również bezpieczeństwo na przyległym przejściu dla pieszych w kierunku Parku Wolsztyńskiego. W tym miejscu zaprojektowano również przejście na drugą stronę ulicy Wolsztyńskiej.

Na początkowym odcinku ulicy Wolsztyńskiej wzdłuż Szkoły Podstawowej nr.2 zaprojektowano zieleniec izolacyjny pomiędzy jezdnią a ciągiem pieszo-jezdny. Zaleca się również lokalizację w zieleńcu barier chodnikowych uniemożliwiających wbiegnięcie na jezdnię. Przejście dla pieszych przesunięto za skrzyżowanie z ulicą Jasną. Ma to na celu przesunięcie na oś pieszojezdni w kierunku ulicy Pustej / Garncarskiej oraz odsunięcie go od głównego wejścia na teren szkoły tak aby dzieci nie wybiegały wprost na jezdnię. Zmiana lokalizacji przejścia dla pieszych nie wydłuża żadnego z dojazdów, dalej obsługuje ulicę Jasną i nie będzie powodować skróconych przejść przez ulicę.

Projekt przewiduje zachowanie istniejących zatok autobusowych po obu stronach ulicy Wolsztyńskiej. Na przystanku przed ulicą Kamienną zlikwidowano wyspę dzielącą w celu „odzyskania” szerokości pasa drogowego pod ciąg pieszo-rowerowy o szerokości min. 3m.

Na działkach nr 376/46, 376/26, 376/44 i 376/43 zgodnie z wytycznymi regulaminu konkursowego zaprojektowano parking osiedlowy. Wjazd na teren parkingu zlokalizowany jest w miejscu istniejącego. Uzyskano 66 miejsc parkingowych, w tym 4 dla osób niepełnosprawnych. Miejsca parkingowe usytuowano w odległości 6m od granicy z działką 359/1 przeznaczoną w planie miejscowym pod funkcje usługowe ( zgodnie z warunkami technicznymi ). Miejsca postojowe w części środkowej przedzielono pasami zieleni oraz zaprojektowano nasadzenia drzew wzdłuż boków parkingu. Na etapie prac projektowych należy rozważyć zastosowanie nawierzchni z kostki betonowej ażurowej pozwalającej na odprowadzenie części wód opadowych bezpośrednio do gruntu.

Drugą charakterystyczną część ulicy Wolsztyńskiej stanowi odcinek od omawianego powyżej skrzyżowania z ulicą Czereśniową do końca zakresu opracowania w

kierunku zachodniej obwodnicy Wschowy. Przebieg i parametry jezdni na tym odcinku zostają bez zmian. Po stronie północnej kontynuuje się ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3m aż do wjazdu do Parku Wolsztyńskiego. Ruch w obrębie parku odsunięty jest w głąb co zaznaczono schematycznie ( wg. opracowania konkursowego z roku 2020 ) aż do połączenia z istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym wzdłuż ogródków działkowych za ulicą Nowe Ogrody. Ciąg ten kończy się na wysokości bramy wjazdowej na teren ogródków działkowych. W tym miejscu proponuje się przejście / przejazd rowerowy przez ulicę Wolsztyńską do połączenia z ciągiem pieszo-rowerowym po stronie południowej, który jest kontynuacją istniejącego ciągu na wysokości Parku Wolsztyńskiego i obiektów handlowych. Na wysokości stacji paliw konieczne jest „przerzucenie” ciągu na drugą stronę istniejącego szpaleru drzew ( bliżej jezdni ) gdyż jego kontynuacja kolidowałaby z istniejącym parkingiem. Połączenie pieszo-rowerowe kontynuowane jest również w kierunku centrum miasta do ulicy Niepodległości. Koncepcja zakłada również zwiększenie ilości przejść dla pieszych. Na tym odcinku dodano przejście na wysokości ulicy Czereśniowej ( omawiane powyżej ) oraz na wysokości głównego wejścia do Parku Wolsztyńskiego ( przy Wieży Ciśnień ).

Proponuje się wykonanie przejazdów ciągu pieszo-rowerowego przez zjazdy w boczne ulice jako ciągłego z wyniesieniem.



## **ULICA NIEPODLEGŁOŚCI / KSIĘDZA KOSTKI**

Ulicę Niepodległości i Księdza Kostki w chwili obecnej stanowi jezdnia o szerokości ok 9 metrów wraz z obustronnymi chodnikami. Na odcinku ulicy Niepodległości nawierzchnia jezdni wykonana jest z granitowej kostki brukowej, natomiast na odcinku ul. Ks. Kostki z warstwy bitumicznej położonej prawdopodobnie na takiej samej kostce jak na początkowym odcinku. Po stronie zachodniej ulica zakończona jest charakterystycznym wnętrzem urbanistycznym w postaci poszerzenia kończącego się na wysokości ulicy Cichej. Na historycznych zdjęciach przestrzeń ta stanowiła miejsce pod swoisty parking dla powozów konnych. Umieszczona na środku wyspa zieleni pojawiła się w późniejszych latach. Parkowanie odbywa się obecnie wzdłuż północnej krawędzi jezdni w wyznaczonych oznakowaniem poziomym zatokach.



Obecnie ruch drogowy odbywa się po obu stronach zielonej wyspy dzielącej przestrzeń tej części ulicy.

Z racji faktu, iż układ jezdni tzn jej szerokość i przebieg krawężników nie zmienił się na przestrzeni kilkudziesięciu lat jest to układ historyczny. Zamawiający na etapie konkursu nie występował do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o określenie wytycznych dotyczących ewentualnej przebudowy. Zazwyczaj przy tego typu inwestycjach główną wytyczną konserwatorską jest zachowanie układu przestrzennego czyli właśnie przebiegu linii jezdni i w miarę możliwości zachowanie oryginalnego materiału nawierzchni.

Praca konkursowa przewiduje zachowanie szerokości obecnej jezdni wraz z przebiegiem krawężników ( przy ewentualnej ich wymianie na nowe ). Z racji dużej szerokości drogi wzdłuż południowej krawędzi wyznaczono zatoki parkingowe przedzielone co dwa miejsca dużymi zieleńcami. Przy szerokości miejsc parkingowych 2,5m szerokość pasa ruchu wynosi ok. 6,5m. Obecny układ parkowania odbito względem osi jezdni tak aby przenieść go na nasłonecznioną stronę południową co polepsza warunki wentylacji projektowanych nasadzeń. We wspomnianych zieleńcach zaprojektowano duże okrągłe donice o średnicy 1,8m i wysokości ok 60cm nad terenem i zagłębieniem na ok 30cm. Łączna głębokość donicy wynosi zatem 90cm. W donicach tych zaprojektowano nasadzenia drzew o charakterystycznej kulistej koronie, którą można też zobaczyć na starych zdjęciach ulicy. Proponuje się nasadzenia gatunku klon pospolity odm. Globosum, który jest odporny na warunki miejskie i osiąga wysokość 3-5m i koronę o średnicy do 6m. W gęstej koronie tych drzew chętnie gniazdują ptaki.



W donicach pod drzewami zaprojektowano nasadzenia zieleni o formach płózących, „sptywających” z donic. Natomiast w pozostałej części zieleńców w gruncie nasadzenia roślinności średniej o akcentach kolorystycznych. W projekcie unikano projektowania małych pasów zieleni, które ciężko utrzymać w warunkach miejskich. Wymiary standardowego zieleńca dzielącego pas parkingowy to 5 x 2,5m co zapewni wystarczająco miejsca na wegetację. Zieleńce przed przejściami dla pieszych mają długość min. 10m co wynika z przepisów mówiących o odległości miejsc postojowych od przejść dla pieszych. Podział pasa parkingowego co dwa miejsca pozwala na sezonowe wyłączenie poszczególnych odcinków i przekształcanie ich w ogródki kawiarniane i restauracyjne, zacieniane w słoneczne dni przez korony drzew i oddzielone od pozostałych miejsc parkingowych zieleńcami i donicami z drzewami.

Zastosowanie donic pozwala na dowolne kształtowanie szpalerów i ich równomierny rozstaw. W chwili obecnej obydwie strony jezdni posiadają bardzo gęste uzbrojenie podziemne, na które składają się sieci wodno-kanalizacyjne, gazowe, elektryczne i teletechniczne. Nie ma możliwości zachowania wymaganych przez gestorów sieci 2m odległości w rzucie od trasy instalacji. Również ich przebudowa wiązałaby się z przesunięciem całego uzbrojenia podziemnego co generowałoby ogromne koszty. Zastosowanie donic to jedyne rozwiązanie pozwalające na wprowadzenie zieleni wysokiej w przestrzeni ulic Niepodległości, Księdza Kostki oraz Bohaterów Westerplatte. Zapobiegają one zniszczeniu systemem korzeniowym podziemnych instalacji a w przypadku ich awarii pozwalają na przemieszczenie donicy. Przyjęte w projekcie donice o dużej średnicy i głębokości pozwolą na dobrą wegetację przyjętych drzew. W dolnej, podziemnej części donicy należy przewidzieć otwory odprowadzające nadmiar wody (umieszczone na wysokości ok 10cm nad dnem). Na etapie projektu należy przyjąć drzewa o większych parametrach i wykształconej koronie (średnica pnia 14-16cm) oraz rozważyć zastosowanie systemów nawadniających. Donice zaprojektowano ze stali corten o charakterystycznym rdzawym kolorze. Mimo iż jest to materiał droższy w zakupie w późniejszym etapie jest on praktycznie bezobsługowy i nie wymaga renowacji i malowania. Jest również odporny na korozję oraz doskonale się prezentuje w otoczeniu zieleni.

W obrębie poszerzenia ulicy Niepodległości praca konkursowa przewiduje zmniejszenie układu drogowego na rzecz przestrzeni publicznych i ciągów pieszych. Główny ruch kołowy odbywać się będzie w obrębie istniejącej jezdni co uczynione jest przez obustronny szpaler drzew. Wyłączono z ruchu odcinek jezdni wzdłuż południowej pierzei placu. W chwili obecnej jest to niepotrzebne dublowanie ruchu. Miejsca parkingowe na tym odcinku znajdują się po obu stronach głównej jezdni (co bilansuje usunięte z pod budynków miejsca). Odzyskują w ten sposób przestrzeń o klinowym kształcie przeznaczoną na szeroki ciąg pieszy będący kontynuacją południowego chodnika (stanowi on na tym odcinku ewentualny dojazd do budynków, dostaw do sklepów itp.) Zaprojektowano tu wyniesione granitowe zieleńce o bogatym programie nasadzeń, które jednocześnie stanowią siedziska. Zieleńce poprzecinane są ukośnymi ścieżkami, dzięki którym można

spacerować wśród roślinności. W najszerszej części zaprojektowano mały plac miejski z siedziskami na około oraz dużą pergolę z łamaczami słońca zapewniającymi cień w upalne dni. Całość oddzielna jest od jezdni wspomnianymi wyniesionymi zieleńcami i zielenią średnią. Dzięki granitowym stopniom zieleńców i pergoli stanowiącej swojego rodzaju zadaszanie i tło przestrzeń ta może pełnić funkcję małej sceny do organizacji spotkań, koncertów czy kina plenerowego. Plac daje przestrzeń do zabaw i gry w piłkę dla dzieci, której brakuje w tej części miasta oraz przestrzeń pod różnego rodzaju targi ( warzywne, świąteczne, targi staroci ) i ogródki kawiarniane.

Projekt przewiduje wykorzystanie istniejącej kostki granitowej na jezdni zarówno na ulicy Niepodległości jak również Ks.Kostki tak aby stanowiły one jednorodną ulicę. Pasy parkingowe zaprojektowano z ciemnej kostki granitowej aby uczynić podział funkcjonalny. W przypadku innego stanowiska konserwatora zabytków dopuszcza się wykorzystanie istniejącej kostki również w pasie parkingów ( z ewentualnym oddzieleniem 30 cm pasem ciemnej kostki ). Nie wpłynie to aż tak mocno na odbiór jezdni gdyż głównym elementem dzielącym zatoki parkingowe są zieleńce z drzewami. Chodniki zaprojektowano z płyt granitowych o powierzchni promieniowanej. Pasy kompensacyjne pomiędzy pasem płyt a uskokami poszczególnych budynków zaprojektowano z drobnej kostki granitowej w kolorze analogicznym do płyt chodnikowych. Projekt przewiduje zagęszczenie przejść dla pieszych co poprawia bezpieczeństwo i ułatwia poruszanie się w przestrzeni miejskiej. Przejścia z kontrastowej kostki granitowej obramowane wyniesionymi na 2 cm krawężnikami co jest jednym z zabiegów powodujących uspokojenie ruchu. Poszerzenie chodników w obrębie przejść ( o szerokość zatoki parkingowej ) skraca długość przejścia przez jezdnię.

Połączenie ulicy Niepodległości z ulicą Wolsztyńską, która jest relacją główną z podporządkowaną ulicą Kościuszki w obecnej formie blokuje ruch przy próbie zjazdu pojazdów poruszających się od strony centrum w kierunku zachodnim ( w ul. Kościuszki ). Koncepcja przewiduje w tym miejscu lokalizację ronda , które upłyni ruch i zrówna wszystkie trzy ulice w kwestii pierwszeństwa przejazdu. Wyspę środkową zaprojektowano również z kostki granitowej co pozwala na przejazd większych pojazdów. Rondo to sygnalizuje kierowcom również zmianę charakteru ulicy i wjazd w strefę o ograniczeniu ruchu do 30 km/h. Od tego momentu ruch rowerowy odbywa się po jezdni. Pozostałą część szerokiego pasa drogowego na tym odcinku przeznaczono na ciąg pieszy wzdłuż budynków oraz duży zieleniec wraz z drzewami.

Przyjęte na tym odcinku rozwiązania poprawiają bezpieczeństwo ruchu, sankcjonują sposób parkowania oraz polepszają jakość przestrzeni publicznej. Wprowadzają w sposób maksymalny zieleń a dzięki przyjętym rozwiązaniom nie generują potrzeby przekładania uzbrojenia podziemnego ( nie zmienia się przebieg jezdni, wykorzystanie istniejącego materiału kamiennego, drzewa w donicach ). Na etapie projektowym konieczne będą prace związane z ewentualnym przesunięciem wpustów drogowych, pracami remontowymi na starych sieciach, zabezpieczeniach sieci gazowych oraz skanalizowaniu instalacji eklektycznej i oświetlenia ulicznego ,

która obecnie biegnie na słupach. Część z tego zakresu to zadania, które powinny leżeć w gestii poszczególnych gestorów sieci.

### **ULICA OKRĘŻNA / KS.KOSTKI**

Koncepcja konkursowa przewiduje zmianę nawierzchni z kostki granitowej zastosowanej prostym odcinku ulic Niepodległości i Kostki na nawierzchnię asfaltową w ciągu ulicy Okrężnej. Zmiana materiału następuje na ostatnim przejściu dla pieszych przed zakrętem ulicy Księdza Kostki. Z racji małej szerokości pasa drogowego ograniczonego przyległymi budynkami zmiany na tym odcinku mają charakter „kosmetyczny”. W tym przypadku przyjęć można dwa scenariusze działań tj. pozostawienie istniejącego układu z wymianą nawierzchni chodników po obu stronach jezdni oraz wymianę warstwy ścieralnej nawierzchni bitumicznej jezdni. Do rozważenia na etapie projektowym jest zmiana geometrii wspomnianego zakrętu tak aby poszerzyć chodnik po północnej stronie jezdni. Drugim scenariuszem jest zwężenie jezdni do parametrów ruchu uspokojonego tj. 2x 2,75m co pozwoli na poszerzenie chodników. Rozwiązanie to generować będzie przebudowę warstw nośnych jezdni oraz przebudowę infrastruktury podziemnej, która kolidować może z nowymi krawężnikami.

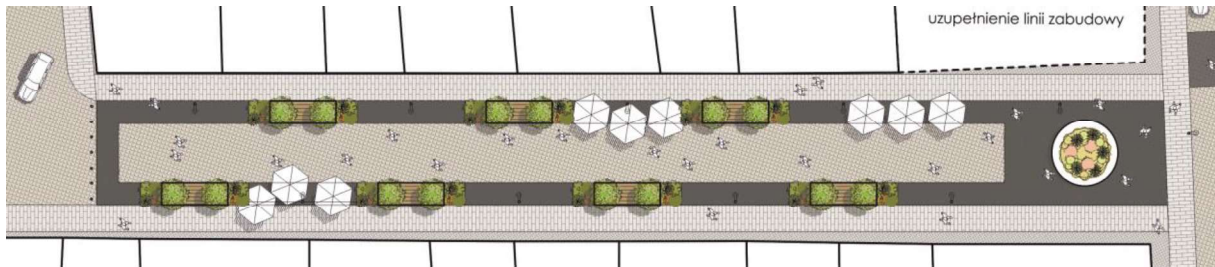
Praca konkursowa przewiduje również zmniejszenie skrzyżowania ulicy Kostki z ulicą Okrężną. Jest to pozostałość po starym układzie drogowym przed przecięciem ulicy Kostki ulicą 55 Poznańskiego Pułku Piechoty. Połączenie „ślepego” odcinka z główną relacją ul. Okrężnej odbywać się powinno pod kątem prostym do osi jezdni. Rozwiązanie to pozwoli na „odzyskanie” przestrzeni pod ciągą piesze, zieleniec z nasadzeniami drzew ( przy jednoczesnym zachowaniu istniejących) oraz zatokę parkingową na 5 samochodów. Ułatwi to również przejście piesze w kierunku ulicy Moniuszki. Koncepcja zakłada również zagęszczenie przejść dla pieszych ( w tym przejście na skrzyżowaniu z ulica Moniuszki )

### **DEPTAK BOHATERÓW WESTERPLATTE**

W chwili obecnej ulica Bohaterów Westerplatte stanowi jezdnię o szerokości ponad 9 metrów z chodnikami po obu stronach. Nawierzchnia jezdni z granitowej kostki brukowej o charakterystycznym wachlarzowym wzorze ułożenia, chodniki z płyt granitowych z obustronnymi pasami kompensacyjnymi z drobnej kostki granitowej. Podobnie jak w przypadku ulicy Niepodległości i Kostki układ ten będzie podlegać ochronie konserwatorskiej. Wytyczną konkursową dla tego odcinka jest zamknięcie ruchu samochodowego w celu wytworzenia miejskiego deptaka. Praca konkursowa zakłada zachowanie układu funkcjonalnego jezdni i krawężników. Część środkowa jezdni została obramowana 2-metrowym pasem z podłużnych, płyt ciemnego granitu stanowiących kontrastowe tło dla wewnętrznego pasa, który jest odtworzeniem nawierzchni z istniejącej kostki ułożonej w wachlarzowym wzór. Dzięki temu zabiegowi wytworzono efekt dużego dywanu rozwiniętego środkiem deptaka.

W obrębie pasa z ciemnej kostki zlokalizowano podłużne siedziska z donicami pod drzewa ( analogicznie do rozwiązań zastosowanych na ulicy Niepodległości tutaj

również nasadzenia w gruncie kolidowałyby z infrastrukturą podziemną ). Z obu stron siedzisk przewidziano zieleńce na poziomie posadzki terenu, których rolą jest przejmowanie wód opadowych i odprowadzanie ich bezpośrednio w grunt. Dzięki rozlokowaniu siedzisk naprzemiennie po obu stronach deptaka wytworzono podział na mniejsze przestrzenie, w których można zorganizować ogródki kawiarniane.



Na zakończeniu deptaku wydzielono plac z charakterystycznym elementem małej architektury zamykającym oś kompozycyjną. Duże okrągłe siedzisko stanowi punkt charakterystyczny w mieście, miejsce orientacyjne, miejsce umówionych spotkań. Wyposażony został w górny pierścień będący jednocześnie lampą świecącą całym obwodem. Element ten może zmieniać się na przestrzeni roku i być dopasowywany w zależności od okazji. Może być on również sceną z górnym podświetleniem. Aranżacja zielenią może być inna na każdy sezon letni (a jej kolorystyka i układ być wyłanianiana np. w konkursach / plebiscytach dla mieszkańców). W okresie świątecznym może być miejscem ekspozycji miejskiej choinki.





## **BILANS MIEJSC PARKINGOWYCH**

ULICA KS. KOSTKI – 22 mp.

OKRĘŻNA- 5 mp.

NIEPODLEGŁOŚCI – 36mp

RAZEM 63mp ( tyle samo co obecnie w tym obszarze ).

BOHATERÓW WESTERPLATTE- wyłączone z ruchu zgodnie z wytycznymi regulaminu

PARKING PRZY UL. WOLSZTYŃSKIEJ 66 mp.

## **ORGANIZACJA RUCHU**

Zgodnie z wytycznymi regulaminu konkursu ulica Bohaterów Westerplatte została zamknięta dla ruchu samochodowego. Odbywał się na niej ruch jednokierunkowy z wjazdem od strony ulicy Niepodległości. W koncepcji przewidziano zamknięcie ruchu z możliwością czasowego wjazdu dla dostaw w określonych godzinach ( porannych ). Wjazd odbywać się będzie od strony ulicy Kilińskiego i ograniczony będzie słupkami chowającymi się w posadzkę ulicy.

Koncepcja zmiany organizacji ruchu zakłada przeniesienie ruchu jednokierunkowego z kierunku od ulicy Niepodległości na ulicę Poprzeczną. Po dojeździe do ulicy Pocztowej ruch jednokierunkowy odbywać się będzie w obie strony tzn. w lewo przez ulicę Pocztową do ulicy Kilińskiego / Boh. Westerplatte i dalej w ulicę Grabarską oraz w prawo ulicy Pocztowej w kierunku Klasztornej ( do powrotu do ulicy Niepodległości ). Wyjazd z obrębu Starego Miasta odbywać się będzie zatem przez ulicę Kilińskiego i Grabarską oraz dalej przez ulicę Nową do wyjazdu na ulicę Niepodległości. Podsumowując zmiana organizacji ruchu obejmuje tylko zmianę ruchu jednokierunkowego na odcinku ulicy Pocztowej pomiędzy ul. Boh. Westerplatte a Poprzeczną. Organizację ruchu zaznaczono na mapie na planszy nr3.

## **KOSZT REALIZACJI**

Przedstawiona koncepcja ukazuje potencjał i możliwości zagospodarowania wybranych obszarów przy użyciu powszechnie stosowanych, prostych i oszczędnych rozwiązań projektowych z poszanowaniem historycznego układu jezdni.

Zakres prac budowlanych zależy będzie w dużej mierze od konieczności przebudowy infrastruktury podziemnej. Na tym etapie nie ma informacji na temat jej stanu i warunków technicznych. Załączona mapa nie jest wektorowa a dokładność mapy rastrowej nie pozwala na dokładne odtworzenie przebiegu sieci.