

PREZYDENT MIASTA RADOMIA

**PLAN ROZWOJU
PODSTAWOWEGO UKŁADU DROGOWEGO
MIASTA RADOMIA
NA LATA 2011-2020**

Zespół autorski:

Miejska Pracownia Urbanistyczna w Radomiu

Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu

RADOM 2011

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie	4
1.1. Podstawa prawna opracowania	4
1.2. Cel opracowania	4
1.3. Zakres opracowania	4
2. Diagnoza stanu	5
2.1. Uwarunkowania przestrzenne	5
2.2. Istniejący układ drogowy	6
2.3. Powiązania zewnętrzne	9
2.4. Natężenia i warunki ruchu	10
2.5. Stan techniczny	12
3. Analiza SWOT	13
3.1. Mocne strony	13
3.2. Słabe strony	13
3.3. Szanse	13
3.4. Zagrożenia	14
4. Cele polityki przestrzennej miasta Radomia	15
4.1. Rozwój i optymalizacja systemu transportowego	15
4.2. Kreowanie policentrycznej struktury miasta	15
4.3. Inicjowanie utworzenia korytarzy aktywizacji zainwestowania	16
4.4. Poprawa efektywności zainwestowania obszarów urbanizacji	17
4.5. Rozwój funkcji terenów otwartych	17
4.6. Ograniczenie rozpełzania się zainwestowania	17
5. Podstawowe zadania drogowe	19
5.1. Polityka komunikacyjna miasta	19
5.2. Kluczowe zadania drogowe	19
5.3. Opis zadań kluczowych	22
5.3.1. Zadanie 1: Przebudowa miejskiego fragmentu drogi krajowej nr 12 w Radomiu – ul. 1905 Roku, na odc. od ul. Limanowskiego do wiaduktu w ul. Grzecznarowskiego wraz z dwupoziomowym skrzyżowaniem z ul. Młodzianowską	22
5.3.2. Zadanie 2: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 737 – ul. Kozienickiej na odc. od ronda ks. J. Popiełuszki do granic miasta	24
5.3.3. Zadanie 3: Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – ul. Słowackiego na odc. od Al. Wojska Polskiego (Rondo Matki Bożej Fatimskiej) do granic miasta	26
5.3.4. Zadanie 4: Budowa trasy N-S łączącej węzeł Młodzianowska-Czarna z etapem III obwodnicy południowej	28
5.3.5. Zadanie 5: Budowa miejskiej obwodnicy południowej	30
5.3.6. Zadanie 6: Budowa węzła komunikacyjnego na skrzyżowaniu ul. Młodzianowskiej z ul. Czarną i projektowaną trasą N-S	33
5.3.7. Zadanie 7: Budowa drogi powiatowej – ulicy Młodzianowskiej na odc. od ul. Orzechowej do ul. Godowskiej	35
5.3.8. Zadanie 8: Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – ulicy Żółkiewskiego na odc. od skrzyżowania z ul. Zbrowskiego do skrzyżowania z Al. Wojska Polskiego wraz z przebudową drogi krajowej nr 12 – ul. Zwolińskiego na odc. od ronda ks. J. Popiełuszki do granic miasta Radomia	37
5.3.9. Zadanie 9: Budowa trasy N-S na odcinku od ul. Prażmowskiego do ul. Żeromskiego	39
5.3.10. Zadanie 10: Rozbudowa drogi powiatowej – ul. Mieszka I na odc. od ul. Żółkiewskiego do ul. Aleksandrowicza wraz z budową przedłużenia	

do ulicy Witosa	41
5.3.11. Zadanie 11: Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – Al. Wojska Polskiego na odc. od ul. Kozienickiej do ul. Słowackiego	44
5.3.12. Zadania kluczowe na tle istniejącego i docelowego układu drogowego ..	47
5.4. Metodyka ustalania hierarchii inwestycyjnej	50
5.5. Analiza ekonomiczna	51
5.5.1. Analiza zbiorcza. Obliczenie zysków w całkowitych kosztach społecznych z tytułu realizacji podstawowych zadań drogowych	51
5.5.2. Analiza poszczególnych zadań inwestycyjnych. Obliczenie hierarchii inwestycyjnej zadań drogowych według czasu zwrotu nakładów	55
5.6. Hierarchia i wycena zadań kluczowych	93
6. Instrumenty i środki wdrażania planu	95
7. Zasady monitoringu i wskaźników realizacji planu	97

1. WPROWADZENIE

1.1. Podstawa prawna opracowania

Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. samorządzie gminnym Dz.U. 2001 Nr 142, poz. 1591, ze zmianami.

Polecenie Prezydenta Miasta Radomia w sprawie sporządzenia „Planu Rozwoju Podstawowego Układu Drogowego Miasta Radomia na lata 2011 – 2020” z dnia 25.05.2011 r.

1.2. Cel opracowania

Zgodnie z treścią Polecenia Prezydenta Miasta Radomia celem niniejszego dokumentu jest wsparcie działań mających na celu stworzenie sprawnego systemu transportowego miasta.

„Plan rozwoju podstawowego układu drogowego miasta Radomia na lata 2011-2020” z założenia ma służyć jednostkom zarządzającym miastem do ustalania priorytetów i kierunków rozwoju komunikacyjnego miasta w zakresie inwestycji drogowych na następne lata. Wpisany jest w ciąg ustawowo wymaganych dokumentów – jest rozwinięciem „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Radomia” (SUiKZP) w zakresie komunikacji (część drogowa), oraz będzie materiałem wejściowym dla opracowania interdyscyplinarnego zintegrowany program/strategia rozwoju transportu miejskiego, oraz planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

1.3. Zakres opracowania

W trakcie prac nad SUiKZP wykazano brak, w stopniu zasadniczym, należycie rozwiniętej sieci dróg podstawowego układu komunikacyjnego miasta Radomia. Budowa i funkcjonalne wyodrębnienie sieci dróg układu podstawowego jest w chwili obecnej zadaniem o znaczeniu strategicznym dla rozwoju miasta. Spośród całościowego zbioru zadań inwestycyjnych, zakresem niniejszego opracowania objętych jest jedenaście, wskazanych jako kluczowe.

Efektom prac nad niniejszym planem jest hierarchia kluczowych zadań inwestycyjnych, wynikająca ze wskaźników efektywności, oraz ogólne wytyczne planistyczne dla poszczególnych zadań.

2. DIAGNOZA STANU

2.1. Uwarunkowania przestrzenne

Radom jest 14 co do wielkości miastem w Polsce. Stanowi ważny węzeł komunikacyjny o znaczeniu regionalnym. Krzyżują się tu drogi: nr 7 północ-południe (Gdańsk–Kraków) i 12 wschód – zachód (Poznań/Wrocław–Lublin). Miasto dzieli również linia kolejowa łącząca Warszawę z Krakowem oraz Lublin z Łodzią. Wokół tych dróg zlokalizowane są tereny usługowo-handlowe, w mniejszym stopniu mieszkaniowe. Przylegają do nich również tereny przemysłowe, w znacznej części objęte Radomską Podstrefą Tarnobrzeskiej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁOSAN.

Radom jest doskonałym przykładem rozwoju przestrzennego miast. Widoczne fazy jego rozwoju decydują o jego unikalności. Z tego powodu układ architektoniczno-urbanistyczny został objęty ochroną konserwatorską. Śródmieście Radomia stanowią tereny głównie XIX wieczne, z zabudową charakterystyczną dla tego okresu, kamienic czynszowych z parterami przeznaczonymi na handel i usługi. Pośród nich lokowane są duże obiekty użyteczności publicznej będące siedzibą usług administracyjnych, sądowniczych, kulturalnych. Dopelnieniem tej przestrzeni są zabytkowe parki („Stary Ogród”, im. T. Kościuszki, „Leśniczówka”). Obecnie ta część miasta należy do atrakcyjniejszych. Próba stworzenia nowego centrum jest budowa „Słonecznego centrum”, kompleksu zabudowy z galerią handlową, aqua parkiem, lodowiskiem, zabudową mieszkaniową oraz urządzonymi terenami zielonymi wzdłuż Potoku Północnego.

Radom w okresie międzywojennym był miastem należącym do COP. Z tego okresu pochodzi struktura funkcjonalno-przestrzenna terenów południowych miasta sięgających do linii kolejowej. Składają się na nią teren dawnej fabryki „Broni” sąsiadującej bezpośrednio z linią kolejową, osiedle mieszkaniowe wielorodzinne dla pracowników, obiekty sportowe wzdłuż ulicy Narutowicza. Całość uzupełniona zabudową wielorodzinną powojenną. Wzdłuż linii kolejowej sytuowano dalsze zakłady przemysłowe. Ciągną się one od Starego Miasta przez Dzierzków, Glinice, Młodzianów, Borki, Żakowice. W okresie powojennym włączono do Radomia Potkanów, który stanowił nowe tereny przemysłowe. Dziś obszary te poddawane są przekształceniom. Wydzielone obiekty znajdują nowych właścicieli, zyskują nowe funkcje związane z usługami, handlem, gastronomią, produkcją, rzadziej z kulturą tworząc swoiste centra usługowo-handlowo-produkcyjne. W okresie międzywojennym powstało również lotnisko wojskowe na Sadkowie oraz radiostacja na Wacynie. Obecnie władze miasta podejmują działania zmierzające do przekształcenia lotniska w cywilny port lotniczy obsługujący pasażerów z Radomia i regionu, a także z województw sąsiednich.

Wśród terenów strefy śródmiejskiej a obecnymi przedmieściami znajdują się obszary dawnych przedmieść Radomia i powojennej zabudowy wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych. Przedmieścia te obecnie znajdują się w śródmieściu – są to obszary zabudowy jednorodzinnej z podstawowymi usługami zlokalizowanymi wzdłuż głównych ulic. Ze względu na podziały własnościowe i brak zdecydowanej miejskiej polityki przestrzennej, struktura funkcjonalno-przestrzenna tych obszarów nie podlega przekształceniom.

Wielorodzinne osiedla mieszkaniowe powstawały od lat 50-tych do 90-tych XX wieku. Do najwcześniejszych należą osiedla „Obozisko” i „XV-lecia”. W latach 60-tych i 70-tych powstało w części północno-wschodniej miasta osiedle „Nad Potokiem”. Na południu, za linią kolejową, w latach 70-tych zbudowano największe osiedle Ustronie, które razem z Prędocinkiem zamieszkuje obecnie 25 tysięcy

This map illustrates the spatial distribution of land use in Bonn, Germany. The Rhine river is shown as a prominent blue feature flowing through the city. The land is divided into numerous colored polygons representing different land use categories: green for parks and green spaces, yellow for residential areas, orange for commercial and industrial zones, and various shades of pink and red for other urban developments. The map also shows the city's irregular boundary and its proximity to the surrounding landscape.

2.2. Istniejący układ drogowy

- drogi krajowej nr 7 (międzynarodowa trasa E77) relacji Gdańsk-Warszawa-Radom-Kraków-granica państwa w Chyżnem (w granicach Radomia ulice: Warszawska, Czarnieckiego, Kielecka),
- drogi krajowej nr 9 relacji Radom-Rzeszów-granica państwa w Barwinku (w granicach Radomia ulice: Żółkiewskiego, Wojska Polskiego, Słowackiego),
- drogi krajowej nr 12 relacji Piotrków Tryb.-Radom-Lublin-granica państwa w Dorohusku (w granicach Radomia ulice: Wolanowska-NSZZ Solidarność-Maratońska-1905 Roku-Dowkonta-Grzeczmarowski-Słowackiego-Zwolińskiego),
- drogi wojewódzkiej nr 737 relacji Radom-Kozienice (w granicach Radomia ulica Kozienicka),
- drogi wojewódzkiej nr 740 relacji Radom-Przytyk-Potworów (w granicach Radomia ulica Przytycka),

- drogi wojewódzkiej nr 744 relacji Radom-Starachowice (w granicach Radomia ulica Wierzbicka).



Przebieg dróg krajowych i wojewódzkich na terenie gminy Radom

Intensywny rozwój przestrzenny Radomia zapoczątkowany w latach 60 ubiegłego wieku, a związany z lokalizacją i rozwojem nowych gałęzi przemysłu i wizją Radomia jako miasta 300÷500 tysięcznego, prowadzony był zgodnie z przyjętym w planowaniu przestrzennym dla miasta układem pasmowo-krzyżowym. Założenie oparcia rozwoju miasta o liniowy przebieg trasy kolejowej wyraźnie odcinało się od historycznego, promienistego charakteru. Rozwój terenów przemysłowych, takich jak powstanie nowej dzielnicy przemysłowej Gołębiów, czy rozbudowa Potkanowa, były prowadzone równocześnie z powstawaniem nowych dzielnic mieszkalnych, osiedli: Ustronie, Południe, Gołębiów, Michałów i Woźniki. Dostosowywanie układu drogowego do rozwoju przestrzennego ograniczono do wybudowania nowych ciągów głównie w części północno-wschodniej miasta: ul. Żółkiewskiego i Al. Wojska Polskiego. W części zachodniej powstała ul. Maratońska. W rejonie południowym nie podjęto żadnych działań.

Brak tras tranzytowych o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i wojewódzkim, przebiegających poza terenami zurbanizowanymi Radomia, zrodził konflikty funkcjonalno-przestrzenne dezintegrując dzielnice, przez które one obecnie przebiegają. Rozbicie na mniejsze jednostki przedzielone ruchliwymi ulicami, zmusza do budowy większej ilości skrzyżowań, sygnalizacji świetlanych, przejść dla pieszych

przy jednoczesnej bezpośredniej obsłudze terenów przylegających do danej trasy. Powyższe parametry techniczne, oraz duże natężenie ruchu z wysokim udziałem szczególnie uciążliwego ruchu samochodów ciężarowych, wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo, płynność i swobodę ruchu. Kolejnym problemem jest wpływ na środowisko. Zanieczyszczenie powietrza, czy hałas na terenie osiedli mieszkaniowych, niekorzystnie wpływają na ich atrakcyjność.

Z badań wykonanych przez GDDKiA¹, wynika, że zarówno w Polsce jak i w okolicy Radomia, na drogach krajowych, w ostatnich latach nastąpił znaczny wzrost natężenia ruchu. W rejonie Radomskim zjawisko to jest szczególnie widoczne na drodze krajowej nr 7 oraz drodze krajowej nr 12 w stronę Lublina.

Do dnia dzisiejszego w Radomiu nie został zrealizowany podstawowy układ komunikacyjny, co jest paradoksalnie korzystne z uwagi na odmienne założenia schematu miasta – powrót do układu promienisto-obwodnicowego. Istniejący układ uliczny Radomia cechuje brak czytelności, niespójność i ograniczona sprawność. W wielu miejscach występują „wąskie gardła”, skutecznie zmniejszając atrakcyjność poszczególnych tras. Wiele ulic pełniących rolę dróg głównych, czy zbiorczych, nie spełniają podstawowych warunków technicznych wymaganych dla ich klasy. Zdegradowane ulice klas wyższych nie zapewniają odpowiedniego poziomu swobody ruchu, cechują się zmniejszeniem poczucia bezpieczeństwa i wygody jazdy, w związku z powyższym występuje wiele niekontrolowanych zjawisk na układzie komunikacyjnym – ruch międzypielnicowy pojawia się na drogach lokalnych lub nawet dojazdowych.

Na chwilę obecną głównymi mankamentami układu drogowego są:

- niedokończona budowa miejskiej trasy średnicowej – ciąg ulic 11-go Listopada-Szarych Szeregów - Mareckiego - Mariacka - Młodzianowska-Trasa N-S;
- niepełny system tras obwodowych – brak połączenia w części południowej miasta, brak ciągów obwodowych po stronie wschodniej centrum miasta;
- mała (6) liczba bezkolizyjnych przepraw przez tereny kolejowe;
- niski standard dróg – słabe parametry techniczne i funkcjonalne, w tym szczególnie duża dostępność dróg wyższej klasy.

Nakładanie się ruchu lokalnego i tranzytowego, brak tras obwodowych i niedostosowanie parametrów technicznych układu do potrzeb ruchowych oraz pełnionych funkcji, powoduje konflikty i uciążliwości, w skutek których pogarsza się jakość życia mieszkańców. Zwiększa się zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, a także pogłębia negatywny wpływ na środowisko.

Ustalona już lokalizacja przebiegu zachodniej obwodnicy Radomia w ciągu drogi ekspresowej S7, oraz będące już na ukończeniu prace związane z wyznaczeniem korytarza dla drogi ekspresowej S12 po stronie południowej miasta, to uwarunkowania silnie kształtujące zarówno hierarchię jak i sposób budowy podstawowego układu dróg w mieście. W ciągu drogi S7, przebiegającej poza granicami administracyjnymi Radomia, zaplanowano 4 węzły na przedłużeniu ulic: Warszawskiej i Kieleckiej – obecna droga krajowa nr 7, Wernera - nowy ślad drogi wojewódzkiej nr 740, oraz Wolanowskiej – obecna droga krajowa nr 12. W ciągu południowej obwodnicy Radomia S12 planuje się 3 węzły: na przedłużeniu ul. Kieleckiej – obecna droga krajowa nr 7, na nowym przebiegu drogi wojewódzkiej nr 744 (obecnie ul. Wierzbicka), na nowym przebiegu drogi krajowej nr 9 (obecnie ulica Słowackiego), która docelowo będzie wylotem w kierunku Rzeszowa i Lublina (ważny przebieg trasy z uwagi na potencjalny rozwój transportu lotniczego).

¹ Generalny Pomiar Ruchu 2005 i 2010 - GDDKiA

Wnioski:

- Warunkiem brzegowym kształtowania podstawowego układu drogowego Radomia jest optymalne połączenie z tworzoną systemem dróg ekspresowych S7 i S12;
- Istniejący układ o cechach promienisto-obwodnicowego wpisuje się w powiązania zewnętrzne – powinien być utrzymany i rozwijany;
- Przebieg głównych ciągów komunikacyjnych winien uwzględniać istniejące zagospodarowanie przestrzenne i uwarunkowania przyrodnicze, a jednocześnie być skorelowanym z planowanym zagospodarowaniem przestrzennym.

2.3. Powiązania zewnętrzne

Połączenie gminy Radom z gminami przyległymi, powiatami województwa mazowieckiego i pozostałymi regionami kraju opiera się na układzie dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych. Przebieg trzech dróg krajowych, dający pięć kierunków powiązań, uzupełniają trzy drogi wojewódzkie i sześć powiatowych. Rola dróg gminnych z uwagi na ich małą liczbę i bardzo niski standard jest marginalna.

W układzie powiązań regionalnych drogi krajowe i wojewódzkie zapewniają:

- DK7 na kierunku północnym – połączenie z Warszawą oraz z powiatami województw podlaskiego, warmińsko-mazurskiego, pomorskiego, kujawsko-pomorskiego i zachodniopomorskiego;
- DK7 na kierunku południowym – połączenie z Kielcami, Krakowem i Katowicami oraz innymi powiatami województw świętokrzyskiego, małopolskiego i śląskiego;
- DK9 – połączenie z powiatami województwa świętokrzyskiego: ostrowieckim, opatowskim i sandomierskim, oraz z Rzeszowem i powiatami województwa podkarpackiego;
- DK12 na kierunku zachodnim – połączenie z Piotrkowem Tryb., Łodzią i pozostałymi powiatami województwa łódzkiego oraz z województwami śląskim, opolskim i dolnośląskim;
- DK12 na kierunku wschodnim – połączenie z Lublinem i pozostałymi powiatami województwa lubelskiego;
- DW737 – połączenie z powiatami ryskim i łukowskim w województwie lubelskim;
- DW740 – połączenie z powiatami tomaszowskim, rawskim, łódzkim i skierniewickim województwa łódzkiego;
- DW744 – połączenie z powiatem starachowickim.

W układzie powiązań międzygminnych drogi wylotowe łączą:

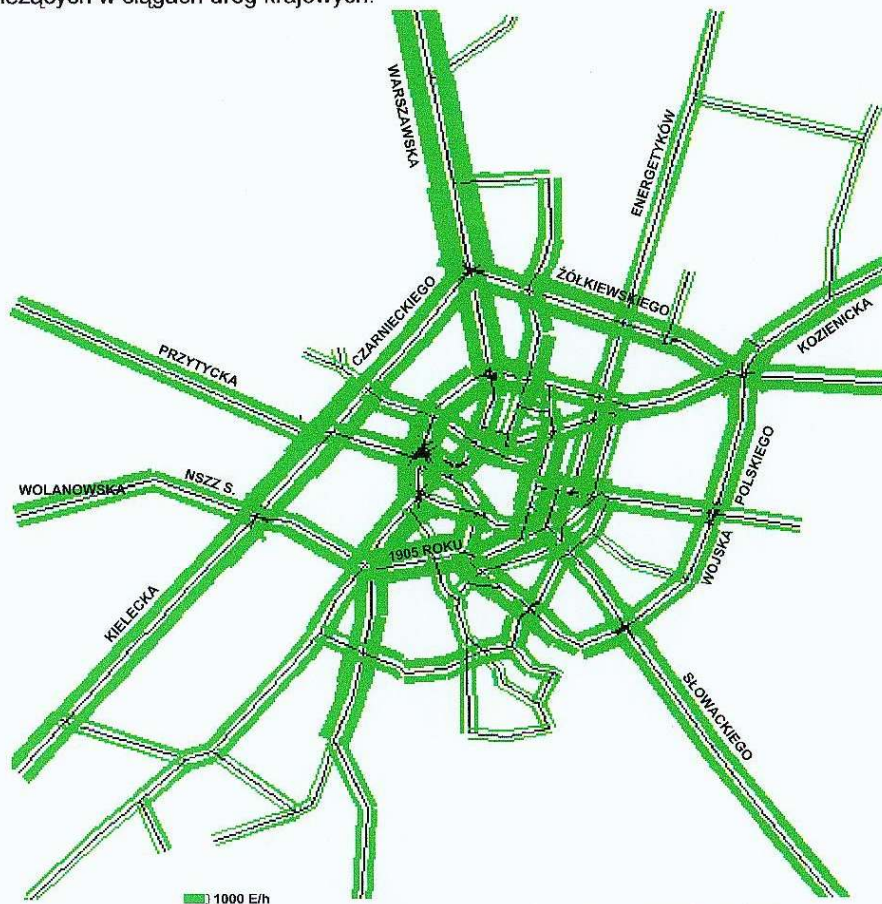
- DK7 na kierunku północnym – gminę Radom z terenami gminy Jedlińsk;
- DK7 na kierunku południowym – gminę Radom z terenami gmin Orońsko i Kowala;
- DK9 – gminę Radom z terenami gminy Skaryszew;
- DK12 na kierunku zachodnim – gminę Radom z terenami gminy Wolanów;
- DK12 na kierunku wschodnim – gminę Radom z terenami gmin Jedlnia Letnisko i Gózd;
- DW737 – gminę Radom z terenami gminy Jedlnia Letnisko;
- DW740 – gminę Radom z terenami gminy Zakrzew;
- DW744 – gminę Radom z terenami gminy Kowala;
- Drogi powiatowe ul. Energetyków i ul. Potkańskiego – gminę Radom z terenami gminy Jastrzębia;
- Droga powiatowa ul. Lubelska – gminę Radom z terenami gminy Gózd;

- Droga powiatowa ul. Witkacego – gminę Radom z terenami gminy Skaryszew;
- Droga powiatowa ul. Krychnowicka – gminę Radom z terenami gminy Kowala;
- Droga powiatowa ul. Zielona – gminę Radom z terenami gminy Jedlińsk.

Oprócz obsługi transportu indywidualnego układ dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych jest marszrutą transportu zbiorowego. Obsługę ruchu pasażerskiego realizują podmioty funkcjonujące na terenie gminy Radom i gmin ościennych, tj. MPK i PKS, oraz podmioty prywatne.

2.4. Natężenia i warunki ruchu.

Prowadzone na przestrzeni ostatnich lat badania, pomiary, analizy i studia ruchowe potwierdzają słabe punkty podstawowego układu drogowego Radomia. Na podstawie pomiarów ruchu i przeprowadzonych obliczeń stwierdzono duży odsetek odcinków ulic i skrzyżowań o niezadawalających lub złych warunkach ruchu. Najgorzej sytuacja wygląda na ciągach okalających Śródmieście i na ulicach leżących w ciągach dróg krajowych.



Natężenia ruchu w godzinie szczytu na sieci głównych ulic miasta

Na ciągach dróg krajowych i wojewódzkich najgorsze warunki ruchu – PSR D do E – panują na odcinku ul. Żółkiewskiego pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Energetyków i Al. Wojska Polskiego, na ulicach Słowackiego i Kozienickiej. Znaczne ograniczenia przepustowości występują na skrzyżowaniach leżących w ciągach tych ulic. Długoie kolejki pojazdów rejestrowane są na rondzie ks. J. Popiełuszki (połączenie DK9, DK12 i DW737), na skrzyżowaniach ul. Czarnieckiego (DK7) z ulicami Okulickiego i Wenera, na skrzyżowaniach w ciągu ulicy 1905 Roku (DK12). Ocena warunków ruchu wypada na poziomie PSR III (przeciętne) i IV (niekorzystne).



Natężenia ruchu w godzinie szczytu na sieci głównych ulic śródmieścia

Spośród ulic układu podstawowego leżących w strefie śródmiejskiej i dochodzących do niej najgorsze warunki ruchu panują na odcinku ul. 25 Czerwca pomiędzy skrzyżowaniami z ulicami Kelles-Krauza i Słowackiego. W godzinach szczytu warunki ruchu spadają do poziomu PSR F (ruch wymuszony na odcinku międzywęzłowym) i PSR IV (niekorzystne warunki ruchu na skrzyżowaniach). Długości kolejek pojazdów dochodzą do kilkuset metrów a średnie straty czasu wynoszą powyżej 45 s/poj. Niekorzystne warunki panują również na skrzyżowaniach w ciągach ulic Wenera, Zbrowskiego; „wąskimi gardłami” są skrzyżowania Lubelska-Zbrowskiego, Reja-Mireckiego, Wierzbicka-Toruńska-Wjazdowa, Pl. Kotlarza, rondo

Kisielewskiego – stwierdzone warunki ruchu to PSR III i PSR IV.

2.5. Stan techniczny

Układ komunikacyjny miasta Radomia obejmuje obszar 112 km². Na terenie miasta znajduje się około 489 km dróg, w tym 34 km dróg krajowych, 8 km dróg wojewódzkich, 101 km dróg powiatowych, 192 km dróg gminnych i 154 km dróg wewnętrznych. Ogólna powierzchnia dróg i ulic w mieście obejmuje około 4 400 tys. m². W układzie miasta znajduje się 120 skrzyżowań.

Tylko około 35% dróg (nawierzchni drogowych) w mieście znajduje się w dobrym stanie technicznym i nie wymaga napraw. Większość dróg wymaga przeprowadzenia modernizacji i napraw nawierzchni.

Główne przyczyny złego stanu nawierzchni to:

- Nieprzystosowane do zwiększonych nacisków konstrukcje nawierzchni dróg;
- Naturalny stopień zużycia wynikający z upływu zakładanego okresu ich użytkowania;
- Wzrastające natężenie ruchu samochodowego, w tym szczególnie pojazdów ciężkich;
- Brak lub niesprawnie działające systemy odprowadzania wód opadowych ze zlewni drogowych;
- Niedostateczna ilość środków finansowych w stosunku do wieloletnich zaniedbań infrastrukturalnych i przerzuceniu obowiązków finansowych z budżetu państwa na jednostki samorządu;

Ogółem przeprowadzenia różnego zakresu prac remontowych wymaga około 218 km ulic w mieście (w latach 2011-2020).

Zbiórce zestawienie oceny stanu technicznego ważniejszych ulic w Radomiu i szacunkowe koszty inwestycji:

Rodzaj zabiegu	Zabiegi konieczne [km]	Powierzchnia [m ²]	Powierzchnia [%]	Koszty [tys. zł]
Stan dobry – bez napraw	0	1 053 000	35	0
Remonty częściowe	67,0	603 000	20	3 000
Nakładki warstwy ścieralnej	34,0	306 000	10	8 000
Stan wymagający wymiany warstwy ścieralnej wraz z wymianą lub wzmocnieniem konstrukcji	117,0	1 053 000	35	39 000
Potrzeby inwestycyjne	Wg Wieloletniej Prognozy Inwestycyjnej na lata 2013-2039 z propozycją rozszerzenia o dodatkowe zadania			Szacunkowo 559 000 + 141 000 = 700 000 (283 000 wg WPF)
Ogółem	218,0	3 015 000	100	750 000

3. ANALIZA SWOT

3.1. Silne strony

- Wolne przestrzenie w korytarzach lokalizowania nowych ulic dla układu podstawowego. Brak kolizji z istniejącym zagospodarowaniem o charakterze konfliktogennym,
- Obecność na liście zadań priorytetowych GDDKiA budowy zachodniej obwodnicy Radomia w ciągu drogi ekspresowej S7 – termin realizacji IV kw. 2011+III kw. 2014,
- Opracowane Studium Wykonalności dla budowy drogi ekspresowej S12 Piotrków Tryb.-Radom-Lublin,
- Uregulowane stany własnościowe na znacznej długości korytarzy nowych ulic układu podstawowego,
- Opracowana więźba ruchu dla miasta i regionu – wariantowanie.

3.2. Słabe strony

- Bezpośrednia dostępność do istniejących ulic układu podstawowego, degradująca często klasę ulicy w stosunku do wymogów ustawowych i wielkości ruchu,
- Niedostateczna nośność konstrukcji nawierzchni jezdni znacznej części istniejących ulic układu podstawowego,
- Brak wydzielonych ciągów rowerowych wzdłuż ulic układu podstawowego,
- Niedostateczna współpraca z GDDKiA, MZDW i PZDP odnośnie przebiegu dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych na terenie Radomia, po wybudowaniu obwodnic w ciągach dróg ekspresowych,
- Wysoki odsetek występowania zabudowy mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie ulic układu podstawowego,
- Mała ilość bezkolizyjnych przekroczeń linii kolejowych,
- Nieczytelny istniejący układ drogowo-uliczny,
- Niedostosowana znaczeniowa klasyfikacja ulic do parametrów technicznych ulic i rozkładu ruchu,
- Słabe powiązanie układu wewnętrznego miasta z układem zewnętrznym – poprzez drogi wojewódzkie mocno zdegradowane w strefie podmiejskiej.

3.3. Szanse

- Zmiany w rządowym systemie pozyskiwania środków finansowych na budowę dróg krajowych, zmierzające do szybszej realizacji dróg ekspresowych S7 i S12 i krajowych DK9,
- Determinacja władz miasta do przyjęcia sztywnego czasowo planu rozwoju układu drogowego miasta,
- Uczytelnienie i zhierarchizowanie docelowego układu drogowego,
- Ścisła współpraca gminy z lokalnymi środowiskami inżynierskimi w kontekście realizacji drogowych zadań inwestycyjnych,
- Otwarcie nowych terenów inwestycyjnych,
- Stworzenie policentrycznego modelu miasta z lokalnymi centrami usługowo-handlowymi ściśle powiązanymi z centrami komunikacyjnymi.

3.4. Zagrożenia

- Realizacja dróg ekspresowych S7 i S12 w terminach późniejszych niż zaplanowane – oznacza dalsze występowanie ruchu tranzytowego na sieci ulic miejskich,
- Opóźnienie w opracowaniu i realizacji przez gminę planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- Niedostateczne ograniczenia bezpośredniej dostępności do ulic układu podstawowego,
- Opóźnienie w realizacji poprawy stanu powiązań z układem dróg krajowych – izolacja i stagnacja gospodarcza miasta.

4. CELE POLITYKI PRZESTRZENNEJ MIASTA RADOMIA

Aktualnie realizowana przez miasto Radom polityka przestrzennego rozwoju, nakreślona w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP) gminy Radomia (uchwalonym uchwałą Rady Miejskiej w Radomiu nr 221/99 z dnia 29 grudnia 1999r. i obecnie aktualizowanym), związana jest z harmonijnym rozwojem Radomia, który pozwoli na:

- zaspokojenie podstawowych potrzeb, a następnie podniesienie poziomu życia mieszkańców Radomia,
- podniesienie sprawności funkcjonowania jako podstawy rozwoju gospodarczego oraz zapewnienie podstaw rozwojowych miasta na przyszłość.

Polityka przestrzenna zmierzająca do wykreowania pożądanej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta formułuje 6 kierunków działań wspomagających:

1. Rozwój i optymalizacja systemu transportowego
2. Kreowanie policentrycznej struktury miasta
3. Inicjowanie utworzenia korytarzy aktywizacji zainwestowania
4. Poprawa efektywności zainwestowania obszarów urbanizacji
5. Rozwój funkcji terenów otwartych
6. Ograniczenie rozpełzania się zainwestowania

4.1. Rozwój i optymalizacja systemu transportowego

Rozwój i optymalizacja systemu transportowego zakłada realizację następujących celów:

- Integracja komunikacyjna miasta w zakresie dostępu mieszkańców do infrastruktury społecznej, usług, miejsc pracy i wypoczynku.
- Zabezpieczenie i usprawnienie funkcji układu transportowego z jednoczesną poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Poszerzenie zakresu opcji transportowych poprzez rozwój transportu zbiorowego oraz komunikacji rowerowej i pieszej.
- Maksymalizacja szans aktywizacji terenów inwestycyjnych.
- Zapewnienie zachowania funkcji i trwałego rozwoju obszarów zainwestowania.
- Zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców oraz minimalizacja jego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze.

System transportowy jest głównym elementem konstytuującym strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta, którego funkcjonowanie w znacznym stopniu jest bezpośrednio warunkowane sprawnością powiązań transportowych. Czynnikiem strukturyzującym jest tu zwłaszcza konfiguracja sieci powiązań pomiędzy obszarami węzłowymi w mieście oraz ich powiązań z układem zewnętrznym. Głównym elementem jest system drogowy wykorzystywany dla celów transportu indywidualnego i zbiorowego osób oraz transportu towarów.

Zakłada się, że dla osiągnięcia wyżej wyszczególnionych celów rozwoju i optymalizacji systemu transportowego miasta wdrożony zostanie element polityki przestrzennej, polegający na stworzeniu ciągłej sieci podstawowego układu komunikacyjnego i jej funkcjonalne wyodrębnienie z układu obsługującego.

4.2. Kreowanie policentrycznej struktury miasta

Kreowanie policentrycznej struktury miasta zakłada realizację następujących celów:

- Koncentracja zróżnicowanych funkcji w lokalizacjach kluczowych dla zrównoważonego rozwoju miasta.
- Wsparcie efektywnych form transportu (zwłaszcza zbiorowego).

- Poprawa dostępu mieszkańców do infrastruktury społecznej, usług i miejsc pracy.
- Maksymalizacja i różnicowanie szans aktywizacji terenów inwestycyjnych.
- Wsparcie przekształceń i rozwoju obszarów centralnych miasta.
- Kontrola i ograniczenie rozpełzania się zainwestowania, dekoncentracji akcji inwestycyjnych i degradacji obszarów dotychczasowej urbanizacji.
- Zapewnienie zachowania funkcji i trwałego rozwoju obszarów węzłowych w trakcie ich cykli życiowych.

Policentryczna struktura miasta winna zostać wykreowana na bazie hierarchicznej sieci skomunikowanych ze sobą obszarów węzłowych. Obszary węzłowe winny służyć dostępowi do terenów o jednorodnym przeznaczeniu np. przemysłowy, komercyjny albo terenów wielofunkcyjnych. Mogą znajdować się w nich instytucje publiczne np.: szpitale, urzędy, biblioteki, funkcje komercyjne, węzły integrujące komunikacji publicznej lub inne punkty dostępu komunikacyjnego, w zależności od roli i funkcji obszarów węzłowych w mieście.

4.3. Inicjowanie utworzenia korytarza aktywizacji zainwestowania

Inicjowanie utworzenia korytarza aktywizacji zainwestowania zakłada realizację następujących celów:

- Maksymalizacja szans aktywizacji zainwestowania w rejonach dogodnego skomunikowania za pomocą transportu zbiorowego.
- Poprawa efektywności powiązań zewnętrznych miasta, w tym:
 - poszerzenie bazy ekonomicznej miasta o regionalny rynek pracy i kapitał ludzki;
 - powiązanie kluczowych obszarów węzłowych miasta z zapleczem regionalnym;
 - koncentracja zainwestowania w wybranych rejonach strefy podmiejskiej i zmniejszenie presji na zainwestowanie terenów otwartych tej strefy.
- Budowa ekonomicznych podstaw dla rozwoju efektywnych form transportu szynowego (kolej regionalna i miejska zintegrowane z systemem miejskiego transportu).
- Gospodarcza regeneracja historycznego pasma zainwestowania wzdłuż linii kolejowej Warszawa-Kraków

Kluczowymi elementami tworzenia korytarza aktywizacji zainwestowania są:

- zapewnienie dobrej dostępności komunikacyjnej aktywizowanych obszarów na poszczególnych etapach inwestowania w obrębie korytarza;
- dyspozycja terenów zainwestowania pod kątem ich docelowej obsługi za pomocą wysokowydajnych mediów komunikacji zbiorowej, łączących ważne obszary węzłowe w obrębie aglomeracji;
- różnicowanie funkcji i intensywności zagospodarowania pod kątem maksymalizacji szans rozwoju i konkurencyjności terenów integrowanych za pomocą korytarza.
- ograniczenie potencjalnych konfliktów funkcjonalno-przestrzennych (np. brak obiektów uciążliwych);
- zapewnienie efektywnej obsługi infrastrukturalnej;
- usunięcie lub ograniczenie barier administracyjnych dla pożądanego kierunku zainwestowania (np. sporządzenie planów miejscowych z.p. dla obszarów w obrębie korytarza).

4.4. Poprawa efektywności zainwestowania obszarów urbanizacji

Poprawa efektywności zainwestowania obszarów urbanizacji zakłada realizację następujących celów:

- Zainwestowanie zorientowane na obsługę za pomocą transportu zbiorowego.
- Prawidłowe skomunikowanie ważniejszych generatorów ruchu, koordynacja z ich lokalizacji z kierunkami rozwoju sieci podstawowego układu komunikacyjnego.
- Prawidłowe relacje obszarów o wysokiej gęstości zaludnienia z infrastrukturą społeczną oraz terenami usług i miejsc pracy.
- redukcja liczby i długości koniecznych podróży pomiędzy ww. terenami;
- redukcja konfliktów funkcjonalno-przestrzennych pomiędzy terenami mieszkalnictwa i zainwestowaniem uciążliwym.
- Optymalizacja wykorzystania gruntu i dostarczanie lokalizacji mieszkań w sąsiedztwie miejskiej infrastruktury usług publicznych i komercyjnych.
- Maksymalizacja i różnicowanie szans aktywizacji terenów inwestycyjnych.
- Zapewnienie zachowania funkcji i trwałego rozwoju obszarów dotychczasowej urbanizacji.
- Stopniowy i efektywny rozwój infrastruktury.

4.5. Rozwój funkcji terenów otwartych

Rozwój funkcji terenów otwartych zakłada realizację następujących celów:

- Poprawa warunków życia mieszkańców poprzez:
 - poprawę dostępności terenów otwartych dla celów rekreacji i wypoczynku;
 - stworzenie zróżnicowanej i bogatej oferty usług sportu, kultury, edukacji i rozrywki w funkcjonalnym powiązaniu z terenami otwartymi.
- Zachowanie i odnowa zasobów środowiska warunkujących zrównoważony rozwój ekosystemu miejskiego, w tym zachowanie i regeneracja zasobu przestrzeni.
- Zachowanie i odnowa funkcji przyrodniczych na obszarze miasta.
- Zwiększenie zakresu opcji komunikacyjnych.
- Zachowanie i poprawa walorów krajobrazowych obszaru miasta.

4.6. Ograniczenie rozpełzania się zainwestowania

Ograniczenie rozpełzania się zainwestowania zakłada realizację następujących celów:

- Poprawa ekologicznej i ekonomicznej efektywności struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta poprzez:
 - redukcję odległości i liczby podróży pomiędzy terenami o różnych funkcjach;
 - ograniczenie kosztów uzbrojenia i skomunikowania terenów zainwestowania;
 - ograniczenie obszarów uniemożliwiających efektywne skomunikowanie za pomocą transportu zbiorowego;
 - ograniczenie emisji i konsumpcji energii (transport, obsługa infrastrukturalna);
 - poprawa warunków funkcjonowania systemu przyrodniczego poprzez ograniczenie antropopresji.
- Koncentracja akcji inwestycyjnych miasta na obszarach o znaczeniu strategicznym.
- Zachowanie zasobów środowiska warunkujących zrównoważony rozwój ekosystemu miejskiego, w tym zachowanie i regeneracja zasobu przestrzeni.

- Zachowanie i poprawa walorów krajobrazowych obszaru miasta

5. PODSTAWOWE ZADANIA DROGOWE

5.1. Polityka komunikacyjna miasta

System transportowy jest głównym elementem konstytuującym strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta, którego funkcjonowanie w znacznym stopniu jest bezpośrednio warunkowane sprawnością powiązań transportowych. Czynnikiem strukturyzującym jest tu zwłaszcza konfiguracja sieci powiązań pomiędzy obszarami węzłowymi w mieście oraz ich powiązań z układem zewnętrznym. Głównym elementem jest system drogowy wykorzystywany dla celów transportu indywidualnego i zbiorowego osób oraz transportu towarów.

W ramach polityki przestrzennej miasta, kreującej pożądaną strukturę funkcjonalno-przestrzenną, silnemu rozwojowi podlegać będzie sieć ciągów komunikacyjnych, która stanowi szkielet efektywnego systemu transportu oraz obsługi obszarów zainwestowania miejskiego. Konfiguracja tego szkieletu zapewnić ma płynność ruchu oraz dostępność dla zróżnicowanych środków transportu. Hierarchizacja techniczna ciągów transportowych winna umożliwiać i wspierać wielofunkcyjne użytkowanie terenów przyległych (zwłaszcza centrów i obszarów intensyfikacji zainwestowania) i tworzenie modelu policentrycznego. Stworzenie policentrycznego modelu miasta ma na celu zmniejszenie liczby podróży indywidualnym transportem samochodowym, zwłaszcza przez najbardziej zatłoczone obszary śródmiejskie, skrócenie długości podróży i zachętę do zmiany środka transportowego.

W SUIKZP zakłada się, że podstawowy układ komunikacyjny miasta składać się będzie z podsystemów: drogowego i kolejowego, a także z węzłów transportowych integrujących te podsystemy, oraz zróżnicowane media transportu indywidualnego i zbiorowego. W chwili obecnej miasto nie posiada ciągłej i wystarczająco rozwiniętej sieci dróg podstawowego układu komunikacyjnego o odpowiedniej przepustowości, zapewniającej sprawną komunikację pomiędzy najważniejszymi generatorami ruchu. Dlatego budowa i funkcjonalne wyodrębnienie sieci dróg podstawowego układu komunikacyjnego jest w chwili obecnej zadaniem o znaczeniu strategicznym dla rozwoju miasta. SUIKZP akcentuje ponadto, że winno być sporządzone jako odrębne opracowanie interdyscyplinarne zintegrowany program/strategia rozwoju transportu miejskiego, o statusie aktu kierownictwa wewnętrznego gminy, zawierające m.in. wskazania w zakresie integracji polityki przestrzennej z polityką transportową oraz operacyjny program działań inwestycyjnych. Niniejszy program z założenia jest opracowaniem pośrednim pomiędzy SUIKZP a przyszłym programem/strategią.

5.2. Kluczowe zadania drogowe

Zgodnie ze SUIKZP zestaw strategicznych projektów na rzecz rozwoju transportu winien obejmować inwestycje związane z tworzeniem ciągłej sieci funkcjonalnie wyodrębnionego podstawowego układu komunikacyjnego miasta, w tym zwłaszcza:

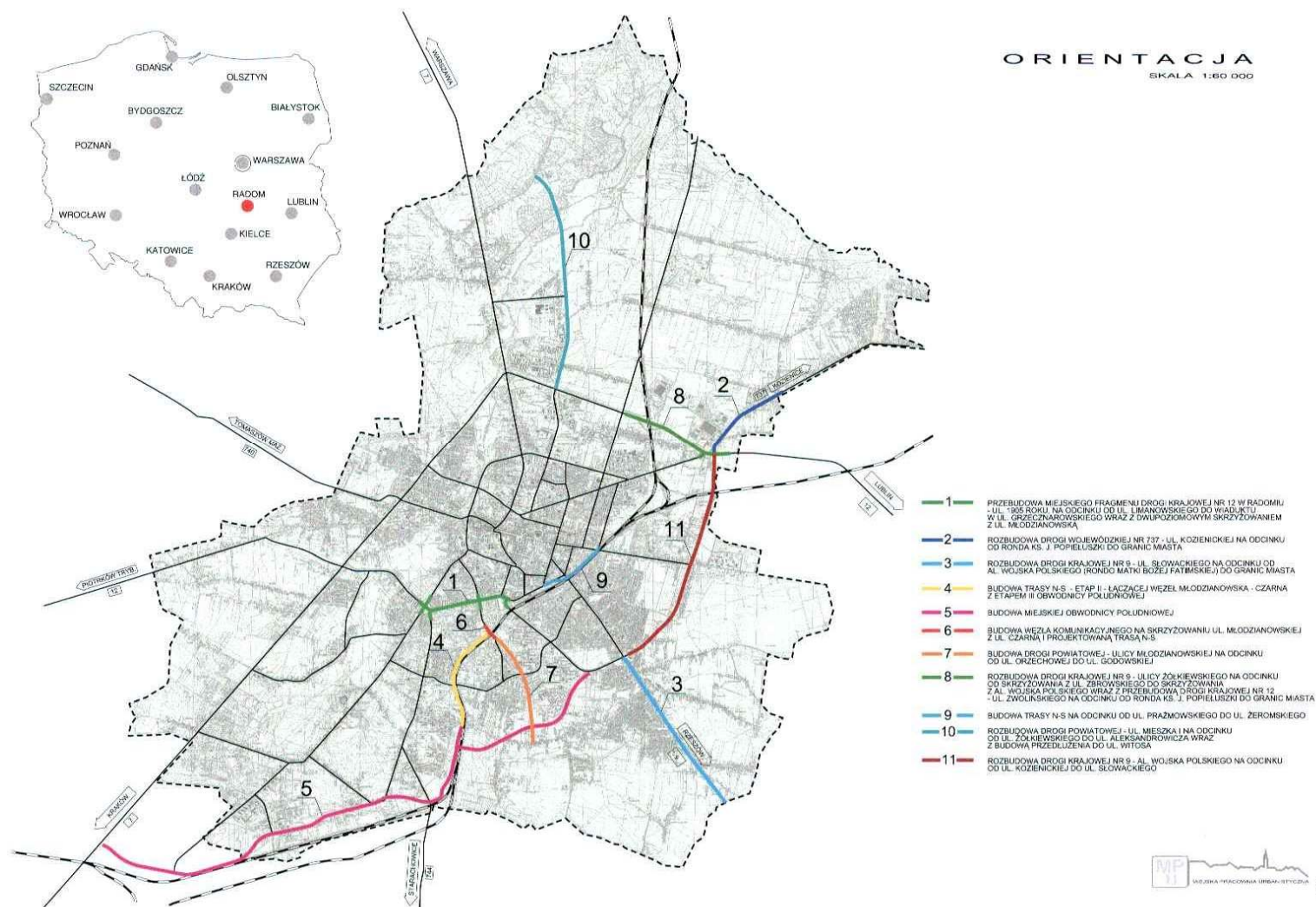
- tzw. rama, którą tworzą ciągi ulic: Kielecka, Czarnieckiego, Żółkiewskiego, Wojska Polskiego, Obwodnica Południowa;
- trasa średnicowa: ulice 11-go Listopada, Szarych Szeregów, Mireckiego, Limanowskiego, Mariacka, Młodzianowska, południowy odcinek tzw. trasy N-S;
- ciągi ulic:
 - Chrobrego, Mieszka I;
 - Warszawska;
 - nowy wlot drogi krajowej nr 9;

- o tzw. wschodnia obwodnica śródmieścia – ulice Zbrowskiego, Prażmowskiego, lub północny odcinek tzw. trasy N-S, Prażmowskiego;
- o NSZZ Solidarność-Maratońska-1905 Roku-Dowkonta-Grzeczmarowski;
- o Wenera;
- o nowy wlot drogi wojewódzkiej nr 737;

Powyższe zadania stanowią istotną część programu docelowego, który w ostatecznym kształcie pełną swoją rolę spełniać będzie w połączeniu z elementami zewnętrznymi, których realizację nadzorują Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa (S7, S12 i DK9) i Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie (DW737, DW740 i DW744). Ponieważ powyższe zarządy dróg dla zadań spójnych z programem Radomia mają swoje własne, czasowe harmonogramy realizacji, grupa zadań zostaje wyłączona z niniejszego programu, a w jej miejsce wprowadza się zadania modernizacyjne. Sytuacja dotyczy budowy nowych wlotów DK9 i DW737. Na liście występują więc przebudowy ulic Kozienickiej (obecny ślad DW737) i Słowackiego (obecny ślad DK9).

Szczegółowa lista zadań drogowych niniejszego „Planu rozwoju podstawowego układu drogowego miasta Radomia na lata 2011-2020” obejmuje 11 inwestycji:

1. Przebudowa miejskiego fragmentu drogi krajowej nr 12 w Radomiu – ul. 1905 Roku, na odc. od ul. Limanowskiego do wiaduktu w ul. Grzeczmarowski wraz z dwupoziomowym skrzyżowaniem z ul. Młodzianowską.
2. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 737 – ul. Kozienickiej na odc. od ronda ks. J. Popiełuszki do granic miasta.
3. Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – ul. Słowackiego na odc. od Al. Wojska Polskiego (Rondo Matki Bożej Fatimskiej) do granic miasta.
4. Budowa trasy N-S łączącej węzeł Młodzianowska-Czarna z etapem III Obwodnicy południowej.
5. Budowa miejskiej obwodnicy południowej.
6. Budowa węzła komunikacyjnego na skrzyżowaniu ul. Młodzianowskiej z ul. Czarną i projektowaną trasą N-S.
7. Budowa drogi powiatowej – ulicy Młodzianowskiej na odc. od ul. Orzechowej do ul. Godowskiej.
8. Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – ulicy Żółkiewskiego na odc. od skrzyżowania z ul. Zbrowskiego do skrzyżowania z Al. Wojska Polskiego wraz z przebudową drogi krajowej nr 12 – ul. Zwolińskiego na odc. od ronda ks. J. Popiełuszki do granic miasta Radomia.
9. Budowa trasy N-S na odcinku od ul. Prażmowskiego do ul. Żeromskiego.
10. Rozbudowa drogi powiatowej – ul. Mieszka I na odc. od ul. Żółkiewskiego do ul. Aleksandrowicza wraz z budową przedłużenia do ulicy Witosa.
11. Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – Al. Wojska Polskiego na odc. od ul. Kozienickiej do ul. Słowackiego.



5.3. Opis zadań kluczowych

5.3.1. Zadanie 1: Przebudowa miejskiego fragmentu drogi krajowej nr 12 w Radomiu – ul. 1905 Roku, na odc. od ul. Limanowskiego do wiaduktu w ul. Grzeczmarowskiego wraz z dwupoziomowym skrzyżowaniem z ul. Młodzianowska.

Ulica 1905 Roku obsługuje ruch międzydzielnicowy, tranzytowy międzyregionalny i bezpośrednie otoczenie, jest również marszrutą komunikacji autobusowej. Ruch wewnątrzmijski jest generowany przez dzielnice zachodnie i południowo-zachodnie (Kozia Góra, Kierzków, Halinów, Wośniki, Jeżowa Wola, Potkanów, Żakowice, Os. Południe) oraz Śródmieście i dzielnice wschodnie i południowo-wschodnie (Dzierzków, Długojów, Malenice, Janiszpol, Idalin, Glinice i os. Ustronie). Ruch regionalny i międzyregionalny – tranzytowy prowadzony przez drogę krajową nr 12 – generowany jest przez powiaty przysuski, szydłowiecki, zwolenński oraz województwa środkowej, zachodniej i wschodniej Polski. Obsługa bezpośredniego otoczenia jest w zasadzie nieograniczona, co oznacza powstawanie poważnych utrudnień w ruchu, zwłaszcza, że ulica na znacznej długości ma przekrój jednojezdniowy, czyli brak jest fizycznych zabezpieczeń (barier) dla manewrów lewoskrętów. Śladem przedmiotowej ulicy wytyczonych jest 7 linii autobusowych komunikacji zbiorowej, zapewniającej dojazd z dzielnic wschodnich i południowych do dworca PKP i centrum miasta. Ruch pieszych odbywa się obustronnie po wydzielonych chodnikach.

Utrwalone i silne zainwestowanie w sąsiedztwie ulicy 1905 Roku ogranicza możliwości inwestycyjne, tj. rozbudowę ulicy z poszerzeniem jej linii rozgraniczenia. Istotniejszymi jednak od przepustowości odcinków międzywęzłowych, z punktu widzenia parametrów i funkcji przedmiotowej ulicy w docelowym układzie drogowym miasta, są ograniczenie obsługi przyległego terenu oraz przepustowość i bezpieczeństwo ruchu na skrzyżowaniach z ulicami: Limanowskiego, Łukasika, Obrońców, Młodzianowską, Kościuszki i Dowkonta. Dlatego niniejszy plan formułuje dla przedmiotowego zadania konieczność przebudowy ww. skrzyżowań z wprowadzeniem dodatkowych pasów dla relacji skrętnych i wielofazowych programów sygnalizacji świetlnej, fizycznej segregacji kierunków ruchu (przekrój 2x2), segregacji ruchu rowerowego, budowę węzła typu „karo” na połączeniu z ul. Młodzianowską (bezkolizyjnie należy prowadzić ruch w ciągu ul. Młodzianowskiej, która planowana jest jako element przyszłej trasy średnicowej).

Liczba lewoskrętów z ulicy na tereny przyległe winna ulec maksymalnej redukcji poprzez zastosowanie środkowego pasa dzielącego. W przypadku obsługi dużych podmiotów gospodarczych zjazdu do nich powinny być zintegrowane i obsługiwane poprzez dodatkowe pasy ruchu.

Zgodnie ze SUIKZP ul. 1905 Roku jest klasy G.

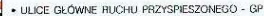


- LINE KOLEJOWE



- DWORZEC PKS

INFRASTRUKTURA DROGOWA



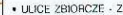
- ULICE GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO - GP



... ..



- ULICE ZBIORCZE - Z



- ULICE ZBIORCZE - Z

Przebudowa miejskiego fragmentu drogi krajowej nr 12 w Radomiu - ul. 1905 Roku,
na doc. od ul. Limanowskiego do wiaduktu w ul. Grzecznarowskiego
wraz z dwupoziomowym skrzyżowaniem z ul. Młodzianowską.

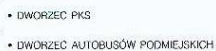
5.3.2. Zadanie 2: Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 737 – ul. Kozienickiej na odc. od ronda ks. J. Popiełuszki do granic miasta.

Ulica Kozienicka na przedmiotowym odcinku obsługuje ruch lokalny, międzydzielnicowy i w niewielkim stopniu tranzytowy międzyregionalny, jest również marszrutą miejskiej komunikacji autobusowej. Rozkład ruchu wzdłuż przedmiotowego odcinka ulicy jest zróżnicowany z uwagi na położenie głównych generatorów ruchu. Na ruch generowany przez dzielnicę Rajec oraz wsie Antonówka, Rajec Poduchowny i Siczki w gminie Jedlnia Letnisko, nakłada się ruch generowany przez strefę przemysłową zlokalizowaną przy ul. Zubrzyckiego. Ruch tranzytowy generowany jest głównie przez powiat kozienicki, w mniejszym stopniu przez północne gminy województwa lubelskiego. Ulica Kozienicka poprzez rondo ks. J. Popiełuszki redystrybuuje generowany ruch do pozostałych dzielnic Radomia i na pozostałe kierunki wylotowe z miasta.

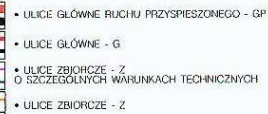
Kluczowym elementem analizowanego odcinka jest około 600-metrowej długości fragment od skrzyżowania z ulicami Zwolińskiego i Wojska Polskiego. Jest to strefa trzech skrzyżowań obciążonych ruchem osobowym i towarowym. Bezpośrednio przy drodze oraz w pasie do 600 m wzdłuż ulicy Zubrzyckiego zlokalizowane są tereny przemysłowo-usługowe. W tym przypadku niniejszy plan wskazuje zakres przebudowy ulicy zmierzający do wytworzenia przekroju dwujezdniowego (z zastosowaniem dodatkowych pasów dla relacji lewoskrętnych na skrzyżowaniach) i integracji zjazdów. W rejonie skrzyżowań z ulicami Północną i Potkańskiego – końcowy fragment zadania – bezpośrednio przy ulicy zlokalizowany jest kościół, a vis a vis niego funkcjonuje cmentarz. Jest to fragment newralgiczny z uwagi małą odległość między skrzyżowaniami (160 m) i wymienione generatory ruchu. Koniecznym jest wprowadzenie fizycznej segregacji kierunków ruchu pojazdów, bezpieczne i czytelne rozwiązanie połączeń z ulicami podrzędnymi w kontekście rozwoju terenów przyległych, oraz segregacja ruchu pieszego. W części środkowej przedmiotowego zadania w otoczeniu ulicy Kozienickiej występuje zabudowa mieszkaniowa niskiej intensywności. Obsługa odbywa się poprzez zjazdy indywidualne. Zakres rozwiązań projektowych powinien być spójny z przyjętymi dla elementów kluczowych.

Ważną kwestią jest rozwiązanie w sposób bezpieczny i sprawny ruchu pieszych i rowerzystów oraz obsługi pojazdów komunikacji zbiorowej. W chwili obecnej na znacznej części ulicy brak jest wydzielonych chodników, a ruch pieszych odbywa się po gruntowych poboczach. Z uwagi na wzrastający ruch rowerowy o charakterze gospodarczym oraz stale wysokie natężenie ruchu rekreacyjnego generowanego przez zalew w Jedlni Letnisko, plan rozbudowy ulicy powinien obejmować systemową segregację ruchu pojazdów i rowerów. Dla autobusów winny zostać zaprojektowane zatoki.

Zgodnie ze SUIKZP ulica Kozienicka jest klasy Z o podwyższonych parametrach.



INFRASTRUKTURA DROGOWA



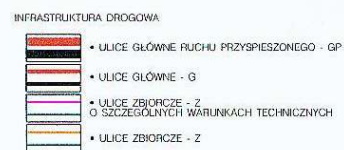
5.3.3. Zadanie 3: Rozbudowa drogi krajowej nr 9 – ul. Słowackiego na odc. od Al. Wojska Polskiego (Rondo Matki Bożej Fatimskiej) do granic miasta.

Ulica Słowackiego – miejski odcinek drogi krajowej nr 9 – obsługuje ruch międzyregionalny, regionalny i lokalny, jest marszrutą miejskiej komunikacji zbiorowej. Jest też trasą o znaczeniu międzynarodowym – E371. W ruchu tranzytowym łączy Warszawę, północne rejony Polski oraz Radom i okolice z południowo-wschodnimi rejonami kraju (woj. Podkarpackie) i Słowacją (przejście graniczne w Barwinku). W skali województwa obsługuje ruch generowany przez południowe i północne Mazowsze.

Ulica jest jedynym elementem podstawowego układu komunikacyjnego w południowo-wschodnim rejonie Radomia. W przedmiotowym zakresie łączy się z 19 ulicami lokalnymi, spośród których tylko Idalińska i Skaryszewska mają parametry techniczne pozwalające na swobodny przejazd do dzielnic sąsiednich, a rolę pozostałych jest jedynie obsługa bezpośredniego otoczenia. Z tego powodu stanowi jedyne połączenie osiedli: Idalin, Janiszpol, Malenice i Długojów z pozostałą częścią miasta. Otoczenie ulicy stanowi zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, gdzieśgdzie przekształcona w obiekty handlowo-usługowe. Przy uwzględnieniu głównego, technicznego mankamentu ulicy – drogowego przekroju dwupasowego – ujawnia się zasadniczy problem niewydolności. Brak dodatkowych pasów dla relacji lewoskrętnych, chodników, ciągów rowerowych i zatok dla transportu zbiorowego oraz pełna dostępność z bezpośredniego otoczenia, obniżają przepustowość ulicy i poziom bezpieczeństwa ruchu, oraz nie gwarantują rozwoju ani poprawnego funkcjonowania przyległych terenów.

Zgodnie ze SUIKZP ulica Słowackiego jest klasy Z o podwyższonych parametrach, co wynika z wytyczenia alternatywnego wlotu DK9, któremu przypisano klasę GP. Zatem plan rozbudowy ulicy przewiduje uwzględnienie zarówno obecnej klasy technicznej – dla dróg krajowych min. G – jak i przyszłej funkcji. Główny nacisk kładzie się na poprawę bezpieczeństwa ruchu i zwiększenie przepustowości, poprzez zastosowanie rozwiązań mieszczących się w ramach istniejących możliwości terenowych (w ten sposób ograniczy się liczbę i skalę konfliktów z istniejącą zabudową). Rozwiązaniem sprzyjającym jest wprowadzenie przekroju trójpasowego, z pasem środkowym przeznaczonym dla manewrów lewoskrętów do posesji lub wydzielonym pasem na skrzyżowaniach. Takie rozwiązanie zwiększa płynność ruchu i przepustowość, a wprowadzenie azyli dla pieszych uniemożliwia wyprzedzanie. Zależnie od możliwości terenowych należy dążyć do maksymalizacji stosowania dróg lokalnych lub ciągów pieszo-jezdnich o charakterze odbarczającym. W każdym przypadku należy przeanalizować możliwość integracji zjazdów.

W ramach programu zwiększania roli roweru jako alternatywnego środka transportu priorytetowym elementem jest wprowadzenie na całej długości przedmiotowego zadania wydzielonych dróg rowerowych i ciągów pieszych, bądź też samodzielnych ciągów pieszo-rowerowych. Segregacja pieszych, rowerzystów i pojazdów jest, zarówno przy klasie G jak i późniejszej Z, konieczna. Dla transportu zbiorowego plan przewiduje budowę zatok.

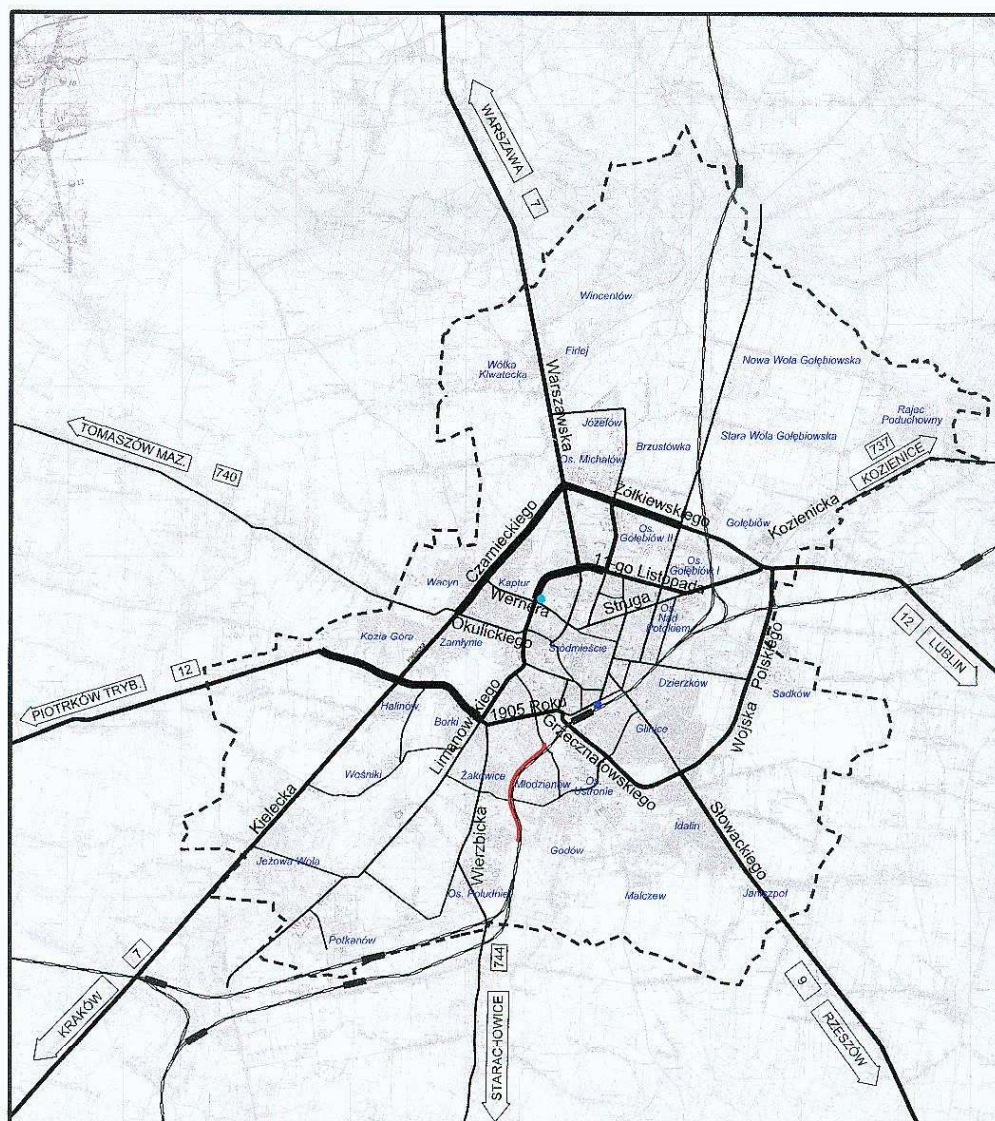


Rozbudowa drogi krajowej nr 9 - ul. Słowackiego
na odc. od Al. Wojska Polskiego (Rondo Matki Bożej Fatimskiej) do granic miasta 27

5.3.4. Zadanie 4: Budowa trasy N-S łączącej węzeł Młodzianowska-Czarna z etapem III obwodnicy południowej.

Przedmiotowa trasa N-S w docelowym układzie drogowym miasta Radomia będzie elementem miejskiej trasy średnicowej. Będzie łączyć południowe tereny miasta (os. Południe, Potkanów) ze śródmieściem i północnymi dzielnicami, a poprzez węzeł na połączeniu obwodnicy południowej z drogą wojewódzką nr 744 zapewni dostęp do planowanej drogi ekspresowej S12.

Zgodnie ze SUIKZP trasa N-S jest klasy G. Niniejszy plan przewiduje budowę ulicy o przekroju 1/2, z dostępnością wyłącznie poprzez skrzyżowania (na połączeniu z ulicą Wjazdową docelowo należy przewidzieć węzeł realizowany wraz z bezkolizyjnym przekroczeniem linii kolejowej). Obsługę terenów przyległych położonych po zachodniej stronie planuje się poprzez drogi lokalne o charakterze odbarczającym. Nie planuje się wprowadzania na trasę N-S linii autobusowych wymagających budowy zatok. Dla ruchu pieszych i rowerzystów plan wprowadza wydzielony ciąg pieszko-rowerowy.



INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

- PRZYSTANKI PKP - ISTNIEJĄCE
- LINIE KOLEJOWE

- DWORZEC PKS
- DWORZEC AUTOBUSÓW PODMIEJSKICH

INFRASTRUKTURA DROGOWA

- ULICE GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO - GP
- ULICE GŁÓWNE - G
- ULICE ZBIORCZE - Z
- ULICE ZBIORCZE - Z

PLAN ROZWOJU PODSTAWOWEGO UKŁADU DROGOWEGO RADOMIA

Budowa trasy N-S
 łączącej węzeł Młodzianowska - Czarna z etapem III obwodnicy południowej

5.3.5. Zadanie 5: Budowa miejskiej obwodnicy południowej.

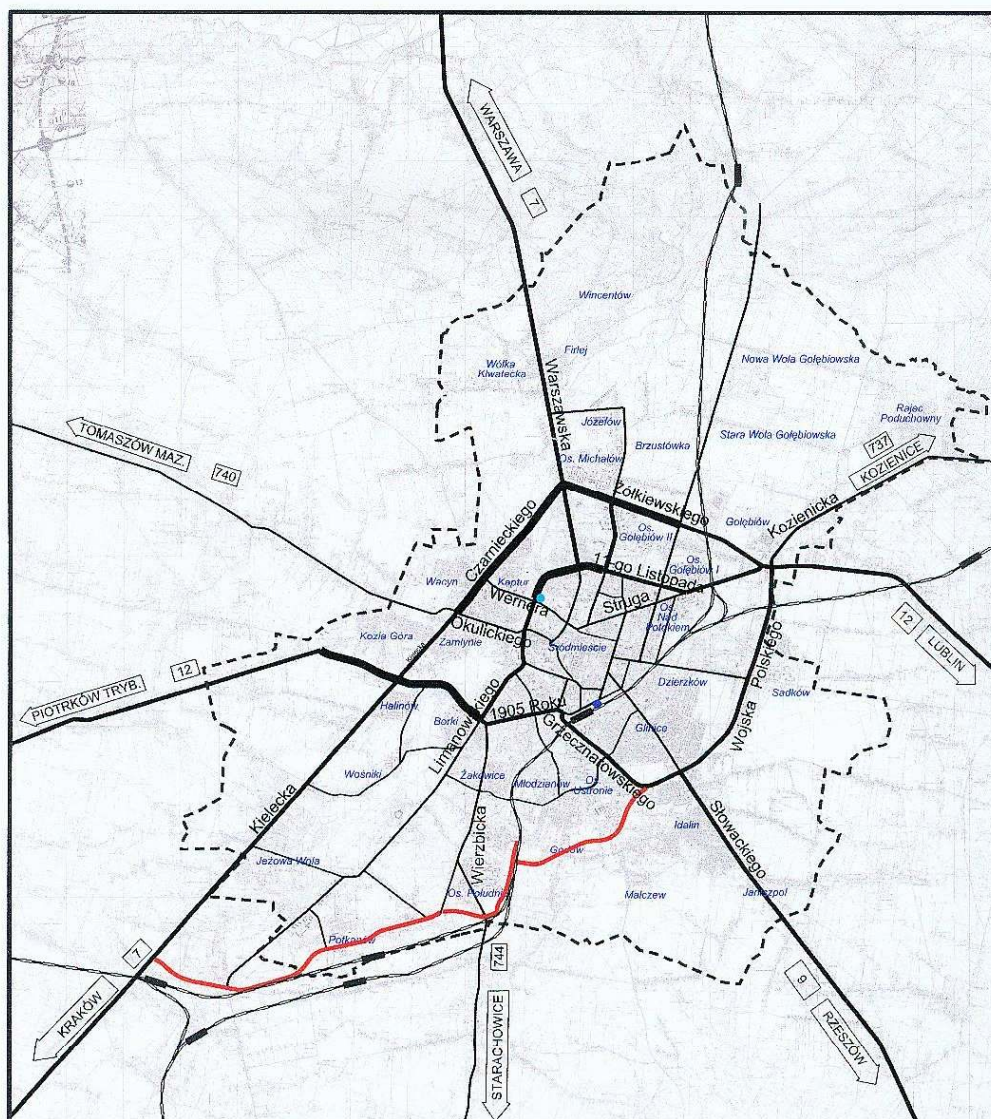
Południowa część miasta Radomia jest tą najbardziej niedoinwestowaną infrastrukturalnie. Pomiędzy dzielnicami Potkanów, os. Południe, Godów, Malczew, os. Ustronie, Idalin i Janiszpol brak jest połączeń komunikacyjnych. Bardzo słabo rozwinięta jest sieć ulic łączących wymienione dzielnice z podstawowym układem drogowym, a tym samym z pozostałymi dzielnicami, w tym także ze śródmieściem. Istniejące ulice Żelazna, Potkanowska (w dzielnicy Potkanów), Wiejska, Godowska, Witkacego (w dzielnicach Godów i Malczew) mają niskie bądź bardzo niskie parametry techniczne i silnie ograniczają funkcjonowanie i rozwój terenów, które obsługują.

Istotną przegrodą komunikacyjną pomiędzy wschodnimi i zachodnimi terenami jest przebiegająca na kierunku północ-południe linia kolejowa. Jedynym łącznikiem są ulice Wjazdowa i Gajowa, na styku których funkcjonuje kolizyjny przejazd przez tory kolejowe. Zarówno niskie parametry tych ulic (ulice lokalne o pełnej dostępności z terenów przyległych, złym stanie technicznym nawierzchni jezdni, braku poprawnie funkcjonującego odwodnienia) jak i przejazdu kolejowego (przebieg trzech torów szlakowych w łuku i jednostronnej przechylce) powodują, że jest to ciąg o bardzo ograniczonych parametrach.

Zgodnie ze SUIKZP obwodnica południowa jest klasy G, przy czym jej parametry techniczne i wyposażenie są zmienne w zależności od położenia w terenie i prognozowanego obciążenia ruchem. Na odcinku od skrzyżowania z Al. Grzeczmarowskiego do os. Południe plan zakłada przekrój czteropasowy, a dostępność wyłącznie poprzez węzły. Obsługa terenów przyległych winna być realizowana z dróg lokalnych. Planuje się połączenia obwodnicy z ulicami: Grzeczmarowskiego (skrzyżowanie wyposażone w sygnalizację świetlną), Wyścigową (węzeł), przedłużeniem ulicy Młodzianowskiej (węzeł), trasą N-S (węzeł) i nowym wlotem drogi wojewódzkiej nr 744 (węzeł). Na odcinku od os. Południe do granic gminy planuje się redukcję przekroju obwodnicy do jednojezdniowego, wyposażonego w zależności od potrzeb o trzeci pas manewrowy. Wszystkie połączenia z przecinanymi ulicami (Warsztatową, Potkanowską, nowoprojektowanym wjazdem do planowanej strefy przemysłowej Potkanów, Tokarską, Stalową) planuje się jako skrzyżowania; dodatkowo dopuszcza się, w przypadku braku innych możliwości, zjazdy o charakterze publicznym dla obsługi dużych podmiotów gospodarczych. W przypadku dostatecznej dostępności terenu należy zawsze przeanalizować budowę dróg lokalnych o charakterze odbarczającym – plan sugeruje adaptację istniejącej jezdni ulicy Żelaznej na potrzeby obsługi terenów przyległych. Na odcinku planowanym w granicach gminy Kowala planuje się utrzymać przekrój jednojezdniowy obwodnicy z zastrzeżeniem braku obsługi bezpośredniej terenów przyległych. Planuje się połączenia z drogą powiatową nr 3564W Radom-Kowala i z drogą krajową nr 7. Skrzyżowanie z drogą powiatową winno być typu skanalizowanego wyposażone w dodatkowe pasy dla relacji lewoskrętnych, natomiast połączenie z drogą krajową planuje się typu rondo. Dla obsługi terenów przyległych należy przewidzieć budowę dróg odbarczających. W miejscach krzyżowania się obwodnicy z drogami lokalnymi należy projektować bezkolizyjne przejazdy gospodarcze.

Zakres wyposażenia obwodnicy w równoległe ciągi piesze i rowerowe należy przeanalizować w kontekście obsługi potencjalnych generatorów ruchu. Niniejszy plan zakłada budowę ścieżek wzdłuż odcinka w granicach gminy Radom do skrzyżowania z ul. Stalową. W przypadku odcinka na terenie gminy Kowala liczbę

chodników i/lub ścieżek rowerowych w pasie drogowym planowanej obwodnicy należy ograniczyć do niezbędnego minimum – optymalnie brak.



INFRASTRUKTURA KOLEJOWA

- PRZYSTANKI PKP - ISINIEJĄCE
- LINIE KOLEJOWE

- DWORZEC PKS
- DWORZEC AUTOBUSÓW PODMIEJSKICH

INFRASTRUKTURA DROGOWA

- ULICE GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO - GP
- ULICE GŁÓWNE - G
- ULICE ZBIORCZE - Z
- O SZCZEGÓLNYCH WARUNKACH TECHNICZNYCH
- ULICE ZBIORCZE - Z

PLAN ROZWOJU PODSTAWOWEGO UKŁADU DROGOWEGO RADOMIA

Budowa miejskiej obwodnicy południowej

5.3.6. Zadanie 6: Budowa węzła komunikacyjnego na skrzyżowaniu ul. Młodzianowskiej z ul. Czarną i projektowaną trasą N-S.

Zgodnie ze SUIKZP ciąg uliczny Młodzianowska-NS ma klasę G1/2 a nowy ślad ul. Młodzianowskiej po wschodniej stronie linii kolejowej Z1/2. Przedmiotowy węzeł planowany jest jako splot dwóch potoków pojazdów (z osiedli Ustronie, Godów i Małcze oraz Południe, Potkanów) na trasie średnicowej. Analiza prognozowanych potoków pojazdów i dostępności terenu zakłada przekroje 1/2 w ciągach wymienionych tras. W obrębie zachodniej części ulicy Młodzianowskiej przekrój ulicy winien być 1/4 lub 2/2, gdzie skrajne pasy ruchu spełniać będą rolę pasów włączania i wyłączania. Następnie pasy te powinny przechodzić w wydzielone jednokierunkowe jezdnie – początek/koniec trasy NS – i biec dalej wzdłuż torów (przekrój 1/2) do ul. Żakowskiej. Przekrój jezdni na wiadukcie planuje się zmienny od 1/2 do 1/4 w celu uzyskania na skrzyżowaniu z jezdnią zbiorczo-rozprowadzającą (połączenie z ul. Czarną) pasa wyłączeniowego do skrętu w lewo oraz pasa włączeniowego. Na dalszym fragmencie ul. Młodzianowskiej (w kierunku ul. Jana Pawła II) przekrój powrócić powinien do dwupasowego. Połączenie jezdni zbiorczo-rozprowadzającej z ul. Czarną planuje się w formie skrzyżowania zwykłego. Organizacja węzła z łącznicą skutkuje likwidacją ukośnego połączenia ulicy Młodzianowskiej z ul. Czarną i podłączeniem jej „z podporządkowaniem” – takie rozwiązanie niniejszy plan zaleca.

W ramach przedmiotowego zadania przebudowie poddany winien być układ ciągów pieszych oraz należy przeprowadzić analizę możliwości wkomponowania w węzeł ciągu rowerowego.

UWAGA:

Analiza rozkładu wskaźników popytu dla wydzielonego tematycznie zadania jakim jest budowa węzła, jest uzasadniona tylko w kontekście elementu ul. Młodzianowskiej. Węzeł zawsze bywa technicznym rozwiązaniem uzależnionym od struktury kierunkowej ruchu.

Prawidłowość analizy autonomicznego zadania, tj. ul. Młodzianowskiej, powoduje, że przedmiotowe zadanie inwestycyjne traktuje się jako etap. Plansze analityczne zintegrowanych etapów inwestycyjnych nr 6 i nr 7 są podstawowe, a analiza hierarchii potrzeb i kolejności realizacji zadań jako etapu z całości będzie przedmiotem decyzji Rady Miejskiej.