



3.7. Wytyczne w zakresie infrastruktury służącej integracji sieci transportowej

3.7.3. Ruch pieszy i transport zbiorowy

Wytyczne w zakresie integracji ruchu pieszego z transportem zbiorowym dotyczą dwóch aspektów: dojścia pieszo do środka komunikacji zbiorowej oraz poruszania się pieszo w obrębie dworca i przystanku autobusowego oraz stacji i przystanku kolejowego. Integracja dotyczy również węzłów przesiadkowych, które włączają różne środki komunikacji zbiorowej. Przedstawiono najważniejsze wytyczne w zakresie integracji ruchu pieszego z transportem zbiorowym na obszarze LGOF, które powinny zostać zrealizowane priorytetowo w celu poprawy dostępności komunikacji zbiorowej dla pieszych. Do tych wytycznych należy zaliczyć:

- prawidłowe kształtowanie dojazdów pieszych do dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych,
- tworzenie lub wzmacnianie ciągów pieszych pomiędzy centrami miast a dworcami autobusowymi i kolejowymi,
- prawidłowe lokalizowanie przystanków autobusowych,
- właściwa struktura funkcjonalno-przestrzenna zabudowy w sąsiedztwie dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych,
- odpowiednia infrastruktura dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych,
- likwidowanie barier architektonicznych,
- tworzenie stref wejściowych przed budynkami dworców autobusowych i kolejowych,
- odpowiednie strefowanie przestrzeni węzłów przesiadkowych.

Wytyczne powinny być realizowane na terenach istniejącej oraz projektowanej zabudowy. Należy zaznaczyć, że w przypadku nowopowstającej struktury przestrzennej realizacja wytycznych powinna być łatwiejsza i szczególnie uwzględniana niż na terenach już istniejących.

Prawidłowe kształtowanie dojazdów pieszych do dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych

Zgodnie z założeniami zawartymi w Części I opracowania optymalny zasięg dojścia pieszego przystanku autobusowego wynosi 3-5min, czyli około 300m. Jednak dystans ten może być trudny do osiągnięcia w przypadku przystanków autobusowych na obszarze LGOF. Dlatego zalecany zasięg dojścia pieszego, równoznaczny z promieniem oddziaływania, nie powinien być większy niż:

- 600m – na obszarach wiejskich oraz o niskiej intensywności zabudowy,
- 400m – w miastach i na obszarach o wysokiej intensywności zabudowy.

Przyjęte wartości spowodują, że dystans będzie atrakcyjny do przejścia pieszo, a prawdopodobieństwo korzystania z komunikacji zbiorowej wzrośnie.

W przypadku środków transportu autobusowego i kolejowego, które mają większy zasięg oddziaływania, akceptowany czas dojścia pieszego jest również większe. Dotyczy to głównie dworców autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych, do których podróźni najczęściej docierają innymi środkami transportu, jednak możliwość dojścia pieszego również powinna być zapewniona. Zgodnie z założeniami zawartymi w Części I przyjmuje się, że czas dojścia do stacji lub przystanku kolejowego nie powinien przekroczyć 15-20min, czyli około 1000m. Jest to odległość powyżej, której większość podróźnych decyduje się na dotarcie do stacji lub przystanku innym środkiem transportu (np. rowerem, samochodem, autobusem lokalnym). Ten sam zasięg oddziaływania można przyjąć dla dworców autobusowych.



Kluczowym elementem integracji ruchu pieszego z transportem zbiorowym jest zapewnienie dojść do dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych spójnym systemem ciągów pieszych. Niedopuszczalne są rozwiązania, w których pieszy musi poruszać się wzdłuż pobocza, aby dojść do środka transportu zbiorowego. Należy kształtować przestrzeń chodnika w taki sposób, aby zapewnić komfort poruszania się pieszo. Należy przez to rozumieć odpowiednią szerokość chodnika dostosowaną do natężenia ruchu pieszego, elementy małej architektury, oddzielenie od ruchu samochodowego itp.

Tworzenie lub wzmacnianie ciągów pieszych pomiędzy centrami miast a dworcami autobusowymi i kolejowymi

Należy dążyć do ułatwiania przemieszczania się pieszo pomiędzy centrami miast, które najczęściej stanowi rynek, a dworcami autobusowymi i kolejowymi. Są to ważne cele podróży w miastach, które powinny być dobrze ze sobą skomunikowane. Ponadto w większości miast LGOF dystans ten nie przekracza 600-700m, zarówno w przypadku dworców autobusowych jak i kolejowych. Zatem jest to dystans do pokonania pieszo w czasie do około 8 min. Jednak w celu zwiększenia udziału ruchu pieszego niezbędne jest prawidłowe kształtowanie przestrzeni pieszej. Rozwiązaniem są **ciągi piesze** łączącego centra miast z dworcami autobusowymi i kolejowymi. Do najważniejszych cech, jakie muszą spełniać takie ciągi pieszy, należą:

- bezpieczeństwo i priorytet dla ruchu pieszego,
- czytelność przejścia,
- najkrótszy możliwy przebieg pomiędzy centrum miasta a dworcem,
- odpowiednia szerokość chodnika, dostosowana na natężenia ruchu pieszego,
- atrakcyjna przestrzeń publiczna wyposażona w elementy małej architektury.

Odpowiednio ukształtowana przestrzeń ciągu pieszego pomiędzy centrum miasta a dworcem powoduje wzrost atrakcyjność przemieszczania się pieszo i prawdopodobieństwa integracji ruchu pieszego z transportem zbiorowym.

Ciągi piesze pomiędzy dworcami a centrami miast powinny powstawać w szczególności w ośrodkach miejskich o znaczeniu lokalnym. Jest to uzasadnione mniejszymi odległościami pomiędzy tymi dwoma celami podróży niż w ośrodkach o znaczeniu regionalnym lub subregionalnym. W wielu przypadkach fakt ten ułatwia powstanie takiego ciągu pieszego. Ponadto w ośrodkach miejskich o znaczeniu lokalnym najczęściej nie ma komunikacji miejskiej, a mieszkańcy częściej przemieszczają się pieszo pomiędzy różnymi częściami miasta.

Zaproponowano przykładowe lokalizacje ciągów pieszych łączących istniejące dworce autobusowe i kolejowe z centrami miast na obszarze LGOF:

Typ przystanku	Miasto	Przykładowa lokalizacja ciągu pieszego
Dworzec kolejowy w ośrodku regionalnym oraz subregionalnym	Bolesławiec	ul. Adama Mickiewicza, Plac Wolności
	Głogów	Al. Wolności
	Legnica	ul. Najświętszej Mari Panny, pl. Kasztanowy
Dworzec autobusowy w ośrodku regionalnym oraz subregionalnym	Bolesławiec	ul. Bolesława Prusa lub ul. Armii Krajowej
	Lubin	ul. Skłodowskiej-Curie, ul. Tysiąclecia
	Polkowice	ul. Wojciecha Kossaka, ul. Młyńska
Dworzec kolejowy w ośrodku lokalnym	Chojnów	ul. Kolejowa
	Jawor	ul. Kolejowa, ul. Legnicka
	Ścinawa	ul. Jana Pawła II, ul. Stanisława Jagieły, ul. Kościószki
Dworzec autobusowy w ośrodku lokalnym	Chocianów	ul. Kolejowa
	Przemków	ul. Szprotawska

	Złotoryja	ul. Adama Mickiewicza lub ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego
--	-----------	--

Prawidłowe lokalizowanie przystanków autobusowych

Jednym z podstawowych elementów integracji ruchu pieszego z transportem zbiorowym jest prawidłowa lokalizacja przystanków autobusowych. Powinny one być lokalizowane na obszarach generujących największy ruch ludzi, czyli głównie w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Należy dążyć, aby przystanki autobusowe znajdowały się w takich punktach zespołów mieszkaniowych, które będą obsługiwać jak największą liczbę mieszkańców. Kolejne miejsca, w który należy lokalizować przystanki autobusowe, to punkty docelowe podróży. Są to najczęściej usługi ponadpodstawowe, centra miast, ważne węzły komunikacyjne itp.. Należy zadbać o lokalizację przystanku autobusowego jak najbliżej punktu docelowego, czyli strefy wejściowej do danej usługi lub centrum terenu, na której się znajduje. Zarówno w przypadku generatorów ruchu jak i celów podróży należy dążyć do takiej lokalizacji przystanków autobusowych, która zapewni ich największy zasięg oddziaływania.

Właściwa struktura funkcjonalno-przestrzenna zabudowy w sąsiedztwie dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych

Dworce i przystanki autobusowe oraz stacje i przystanki kolejowe pełnią ważną rolę węzłową, która powinna być wzmocniona przez zabudowę o odpowiedniej strukturze i funkcji. Należy łączyć je głównie z zabudową mieszkaniową, która jest źródłem ruchu ludzi, oraz zabudową usługową, która jest jego celem. Całość powinna tworzyć centra usługowe o hierarchii odpowiedniej do swojej lokalizacji. Należy pamiętać, że koncentracja usług generuje ruch ludzi, a zwarta struktura zabudowy sprzyja przemieszczaniu się pieszo na małych odległościach. Czynniki te powodują wzrost prawdopodobieństwa wykorzystania przez pieszych transportu zbiorowego przy dalszych podróżach.

Konieczne jest nie tylko odpowiednie dopasowanie funkcji zabudowy, ale również jej forma. Parametry zabudowy, między innymi takie jak wysokość oraz intensywność, powinny być właściwie dobrane do hierarchii i lokalizacji węzła. Ważnym aspektem są również odpowiednie wysokie walory estetyczne zabudowy jak również jakość i styl architektury.

Poniżej przedstawiono przykładowe przeznaczenia terenu, jakie mogą być zlokalizowane w sąsiedztwie przystanków autobusowych i kolejowych. Wymienione przeznaczenia terenu stanowią przykłady, które należy skorygować również o hierarchię danego przystanku, zapotrzebowanie na usługi oraz uwarunkowania przestrzenne terenu.

Typ przystanku	Przykładowe propozycje przeznaczeń terenu w sąsiedztwie przystanków autobusowych i kolejowych	Przykładowa lokalizacja
Dworzec kolejowy w ośrodku regionalnym oraz subregionalnym	<ul style="list-style-type: none"> • usługi ponadpodstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy, usługi drobne/rzemiosła, gastronomia, biura, usługi administracji (?), hotele, przychodnie i gabinety lekarskie, kultura i rozrywka, kształcenie dodatkowe • usługi podstawowe: handel detaliczny 	Bolesławiec, Głogów, Legnica
Dworzec kolejowy w ośrodku lokalnym	<ul style="list-style-type: none"> • usługi ponadpodstawowe: handel detaliczny, usługi drobne/rzemiosła, gastronomia, przychodnie i gabinety lekarskie, kultura i rozrywka, kształcenie dodatkowe • usługi podstawowe: handel detaliczny 	Chojnów, Jawor, Ścinawa,



Przystanek kolejowy na obszarze wiejskim	<ul style="list-style-type: none"> • zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna lub jednorodzinna • usługi ponadpodstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy, usługi drobne/rzemiosła, kultura, usługi sportu • usługi podstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy • usługi edukacji: szkoły podstawowe, gimnazja 	Jaśkowice Legnickie
Dworzec autobusowy w ośrodku regionalnym oraz subregionalnym	<ul style="list-style-type: none"> • usługi ponadpodstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy, usługi drobne/rzemiosła, gastronomia, przychodnie i gabinety lekarskie, kultura i rozrywka, kształcenie dodatkowe • usługi podstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy 	Bolesławiec, Lubin, Polkowice
Dworzec autobusowy w ośrodku lokalnym	<ul style="list-style-type: none"> • usługi ponadpodstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy, usługi drobne/rzemiosła, gastronomia, przychodnie i gabinety lekarskie (?), kultura i rozrywka, kształcenie dodatkowe • usługi podstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy 	Chocianów, Przemków, Złotoryja
Przystanek autobusowy komunikacji miejskiej	<ul style="list-style-type: none"> • zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna lub jednorodzinna • usługi ponadpodstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy, usługi drobne/rzemiosła, kultura, usługi sportu, przychodnie i gabinety lekarskie • usługi podstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy • usługi edukacji: szkoły podstawowe, gimnazja 	przystanki komunikacji miejskiej w Bolesławcu, Głogowie, Legnicy, Lubinie i Polkowicach,
Przystanek autobusowy na obszarze wiejskim	<ul style="list-style-type: none"> • zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna lub jednorodzinna • usługi ponadpodstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy, usługi drobne/rzemiosła, kultura, usługi sportu • usługi podstawowe: handel detaliczny małopowierzchniowy • usługi edukacji: szkoły podstawowe, gimnazja 	przystanki autobusowe na obszarach wiejskich w LGOF

Odpowiednia infrastruktura dworców i przystanków autobusowych oraz stacji i przystanków kolejowych

Każdy dworzec i przystanek autobusowy oraz stacja i przystanek kolejowy na obszarze miejskim oraz wiejskim musi być wyposażony w podstawowe elementy infrastruktury. Jej rodzaj oraz skala są zależne



od typu oraz hierarchii danego przystanku. Ponadto muszą być w dobrym stanie technicznym oraz odpowiedniej jakości, co poprawia komfort i bezpieczeństwo podróżnych. Do podstawowych elementów infrastruktury należy zaliczyć:

- właściwe oznakowanie,
- wiata lub poczekalnia dla podróżnych,
- rozkład jazdy,
- informacja dla podróżnych na dworcach,
- toalety dla podróżnych na dworcach,
- możliwość kupna biletu (kasy biletowe, automaty biletowe itp.),
- odpowiednia wielkość oraz jakość przestrzeni pieszej.

Szczególne elementy infrastruktury muszą znaleźć się na dworcach autobusowych i kolejowych. Duże dworce powinny posiadać budynek, w którym będą znajdować się kasy biletowe, poczekalnia dla podróżnych oraz niezbędne usługi. Natomiast w przypadku małych stacji oraz przystanków infrastruktura ta jest prostsza, a budynek dworca może zastąpić poczekalnię dla podróżnych.

Likwidowanie barier architektonicznych

Należy dążyć do likwidacji barier architektonicznych dla pieszych na dworcach, stacjach i przystankach oraz w obrębie dojść pieszych do nich. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na eliminację najczęściej występujących barier, których usunięcie nie jest często kosztowną inwestycją, a znacząco poprawia komfort dotarcia do środka komunikacji zbiorowej, szczególnie osobom z ograniczoną mobilnością. Do najważniejszych barier architektonicznych należy zaliczyć:

- kładki dla pieszych,
- przejścia podziemne,
- schody,
- zbyt wysokie krawężniki,
- nierówną nawierzchnię,
- zbyt wąskie chodniki.

Likwidacja barier architektonicznych, zwłaszcza tych najtrudniejszych do pokonania dla osób z ograniczoną mobilnością, jest konieczna szczególnie na stacjach i przystankach kolejowych. Są to najczęściej wejścia na perony, do których dojście jest możliwe wyłącznie podziemnym tunelem lub kładką nad torami. Rozwiązaniem jest instalacja wind oraz podjazdów. Należy jednak zadbać o ich prawidłowe funkcjonowanie.


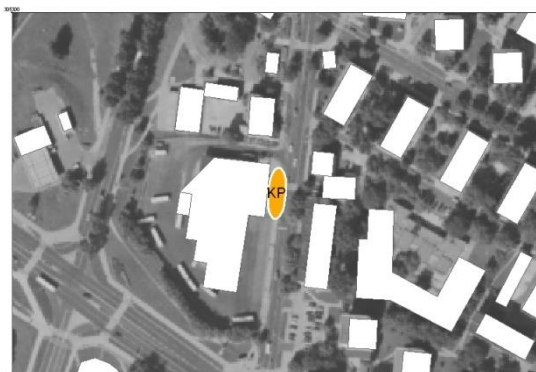


Tworzenie stref wejściowych przed budynkami dworców autobusowych i kolejowych

W celu właściwej integracji ruchu pieszego z transportem zbiorowym, konieczne jest odpowiednie kształtowanie przestrzeni publicznej przed budynkami dworców autobusowych i kolejowych. Powinny to być przestrzenie publiczne z priorytetem lub wyłączenie dla ruchu pieszego. Umożliwia to odpowiednie strefowanie przestrzeni przed dworcem, gdzie bezpośrednio przed wejściem do budynku powinien znajdować się plac, a dopiero w dalszej kolejności przystanki komunikacji miejskiej, B+R, K+R oraz P+R. Taka strefa wejściowa pełni również funkcję reprezentacyjną. W przypadku braku budynku dworca, nadal należy dążyć do takiego ukształtowania przestrzeni publicznej, aby wykreować wyraźną strefę wejściową.

Poniżej przedstawiono przykładowe lokalizacje stref wejściowych przed różnymi typami budynków dworców autobusowych i kolejowych w wybranych miastach LGOF. Są to orientacyjne lokalizacje, które podczas wykonywania koncepcji lub projektu powinny być skoordynowane inne uwarunkowania.

DWORZEC KOLEJOWY	DWORZEC AUTOBUSOWY
Dworzec kolejowy w ośrodku regionalnym lub subregionalnym	Dworzec autobusowy w ośrodku regionalnym lub subregionalnym



Głogów	Lubin
	
Dworzec kolejowy w ośrodku lokalnym	Dworzec autobusowy w ośrodku lokalnym
Ścinawa	Chocianów (brak budynku dworca)
	

Odpowiednie strefowanie przestrzeni węzłów przesiadkowych

Niezwykle istotne jest prawidłowe zorganizowanie ruchu pieszego w obrębie węzłów przesiadkowych na obszarze LGOF. Do najważniejszych zaleceń należy:

- właściwej rozmieszczenie elementów węzłów przesiadkowych,
- skracanie drogi pomiędzy środkami transportu.

Strefowanie przestrzeni węzła przesiadkowego polega na optymalnym rozmieszczeniu wszystkich jego elementów, zgodnie z wytycznymi zawartymi w Części I opracowania. Węzły przesiadkowe powinny być tak zorganizowane, aby zapewniały komfort dla ruchu pieszego. Dlatego należy umożliwiać szybkie i sprawne przemieszczanie się pieszo pomiędzy poszczególnymi środkami transportu. Jest to możliwe poprzez minimalizowanie dystansu jaki muszą pokonać podróżni.

Przedstawiono przykłady strefowania przestrzeni wybranych dworców autobusowych oraz stacji kolejowych na obszarze LGOF. Są to schematyczne rozwiązania, pokazujące ideę strefowania węzła przesiadkowego. Jednak przy opracowaniu bardziej szczegółowej koncepcji lub projektu należy uwzględnić wszystkie uwarunkowania.

Dworzec kolejowy w ośrodku regionalnym lub subregionalnym
Bolesławiec



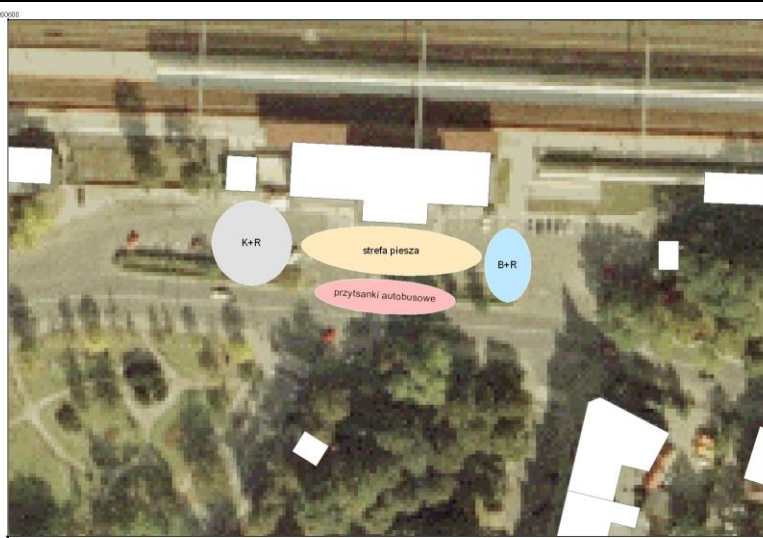
POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
jednostka
organizacyjna



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Dworzec kolejowy w ośrodku lokalnym

Jawor

