

KONCEPCJA ROZWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH

**- WSPIERAJĄCYCH REWITALIZACJĘ OBSZARU
ŚRÓDMIEŚCIA W LESZNIE**

**mgr inż. Joanna Woźniak
styczeń, 2016**

WPROWADZENIE

Dynamiczny rozwój gospodarczy zaowocował boomem inwestycyjnym w sektorze budowlanym, także infrastrukturalnym. Z dużym opóźnieniem zainteresowano się jednak, postępującymi procesami dekapitalizacji tkanek śródmiejskich, które przegrywały w walce o inwestycje. Z terenów śródmiejskich, sukcesywnie uciekali nie tylko mieszkańcy, ale także program usługowy. Zmiana oczekiwań społecznych, co do standardów życia, wymusza podjęcie zdecydowanych działań na rzecz rewitalizacji obszarów śródmiejskich i przywrócenia im dawnego prestiżu.

W ramach struktury śródmieścia można wyróżnić najbardziej reprezentacyjną strefę centralną. Na obszarze centrum miasta skupia się uwaga wszystkich mieszkańców, każdy bowiem korzysta w mniejszym lub większym zakresie z jego zasobów. Prócz funkcji mieszkaniowych, centralną część Leszna charakteryzuje koncentracja usług wszelkiego rodzaju. Jest więc miejscem pracy, nauki, wypoczynku, rozrywki. To nagromadzenie interesariuszy o zróżnicowanych potrzebach będzie przesądzać o jego atrakcyjności, pod warunkiem że stworzy się optymalne środowisko dla ich koegzystencji. System transportowy jest jednym z podstawowych wyznaczników jakości tego środowiska. Jego rozwiązania będą determinować procesy rewitalizacyjne i rozwojowe, bowiem obok istniejącej tkanki występują tutaj także rezerwy terenów pod nowe inwestycje.

Krawędzie śródmieścia wyznaczają podstawowe elementy układu transportowego drogowego i kolejowego. Tym samym, to one i zagospodarowanie ich otoczenia decydują o wizerunku miasta i stanowią o jego odbiorze. Szczególną rolę pełni tu także Dworzec PKP - pierwsza brama do miasta.

Celem opracowania jest dokonanie diagnozy stanu faktycznego, poprzez rozpoznanie realnego stanu infrastruktury oraz analizę prowadzonych działań kierunkowych w sferze planistycznej i inwestycyjnej.

W kolejnym etapie zostaną przedstawione propozycje działań z zakresu systemów transportu, których celem jest podniesienie konkurencyjności inwestycyjnej obszaru śródmieścia.

CZĘŚĆ 1. DIAGNOZA

1.1 Podstawowy układ transportowy.

Leszno jest ważnym ośrodkiem regionalnym stymulującym rozwój południowo - zachodniej części Wielkopolski. Wynika to z lokalizacji w węźle komunikacyjnym skupiającym infrastrukturę drogową i kolejową. W Lesznie krzyżują się droga krajowa nr 5 łącząca Poznań z Wrocławiem oraz droga krajowa nr 12. Do nich podłączone są drogi wojewódzkie nr 323 oraz 432. Rozrząd ruchu przy obecnym układzie węzła odbywa się wewnątrz miasta Leszna, tworząc istotną barierę dla lokalnych powiązań funkcjonalnych, miejskich terenów zabudowanych. Ww. sieć dróg prócz relacji tranzytowych przenosi także ruch lokalny, związany z obsługą terenów miasta. Wysoka klasa dróg krajowych, wiąże się z ograniczeniem dostępu, w zakresie gęstości skrzyżowań z innymi drogami, a także zakazem obsługi terenów bezpośrednio do niej przyległych. Krzyż dróg krajowych wyznacza granice "nieformalnych" podziałów śródmiejskich. Do podstawowego układu drogowego Leszna należy zaliczyć także drogi powiatowe oraz drogi wykorzystywane do prowadzenia autobusowego transportu zbiorowego.

Leszno jest osadzone również na węźle linii kolejowych obsługujących ruch pasażerski i towarowy :

- nr 271 Poznań - Wrocław (E-59 wg numeracji AGC¹),
- nr 359 Leszno -Zbąszyń,
- nr 14 Łódź Kaliska-Tuplice, z przygotowywanym do elektryfikacji i rehabilitacji odcinkiem Leszno Głogów.

Na „Rys. 1 Podstawowy układ transportowy” przedstawiono schemat głównych powiązań transportowych.

1.2 Sieć drogowa w obszarze analizy.

Komunikacja samochodowa w obszarze opracowania opiera się na siatce ulic podłączonych do dróg krajowych nr 5 i 12 tj. ulic: Poznańskiej, Marszałka J. Piłsudskiego, Al. Konstytucji 3 Maja i Jana Pawła II. Drogi te zapewniają wyższy standard przejazdu, dzięki parametrom technicznym, w tym dwujezdniowemu układowi i ograniczonej akcesji. Na tej trasie zastosowano również sterowanie ruchem. W ciągu ul. Jana Pawła II na skrzyżowaniu z koleją zlokalizowano wiadukt drogowy, będący jednocześnie elementem półwęzła z ul. J. Kasprowicza prowadzącą i wyprowadzającą ruch samochodowy w kierunku Dworca PKP. Ww. wiadukt umożliwi bezkolizyjny przejazd z rejonu śródmieścia ulicą Tama Kolejowa w kierunku południowym.

Do zadań wewnętrznej sieci śródmiejskiej należy rozprowadzanie i zbieranie ruchu z obszaru. Należy tu wyróżnić ciągi ulic:

- Fabryczna - Śniadeckich - Z. Krasińskiego,
- A. Mickiewicza (układ dwujezdniowy) - J. H. Dąbrowskiego,
- Niepodległości – Grunwaldzka,

¹ AGC - umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych.

- oraz ciąg: Wilkowicka - Spółdzielcza - św. Franciszka z Asyżu - Święciechowska łączący tereny Zatorza ze śródmieściem.

Istotne znaczenie mają także ulice spinające wymienione trasy takie jak Bolesława Chrobrego, ciąg ulic Niepodległości -Ofiar Katynia - K. Marcinkowskiego oraz ciąg ulic Opalińskich - Zacisze.

Zaznaczenia wymaga fakt, iż na trzech trasach zorientowanych w relacji pn - pd możliwy jest przejazd tranzytowy przez obszar śródmieścia, alternatywny w stosunku do dróg głównych.

Ruch wewnątrz obszarów rozdzielonych ww. siatką ulic cechują ograniczenia: wynikające z przyjętej jednokierunkowej organizacji ruchu, ograniczeń prędkości, tonażu, a także miejscowego dopuszczenia ruchu samochodowego wyłącznie dla obsługi przyległej zabudowy. Dzięki ww. ograniczeniom, w ramach struktury drogowej zabezpieczono przestrzeń dla realizacji programu dedykowanego pieszym, rowerzystom, parkującym.

Na wjazdach do wnętrza śródmieścia obowiązuje ograniczenie tonażu do 10 t. Odstępstwa zastosowano na odcinkach ul. Fabrycznej w sąsiedztwie terenów przemysłowych oraz na ciągu ulic: Kilińskiego – S. Okrzei – Spółdzielcza, wzdłuż terenu kolejowego i strefy przemysłowej.

Opisany system przedstawiono na „Rys. 2 Istniejący układ drogowy.”

1.3 Transport zbiorowy.

W systemie transportu zbiorowego można wyróżnić 2 rodzaje transportu autobusowy i kolejowy.

Na terenie miasta Leszno funkcjonuje 9 linii autobusowych Miejskiego Zakładu Komunikacji. W układzie linii autobusowych widać, że jest on ukierunkowany na powiązania poszczególnych części miasta z obszarem centralnym oraz Dworcem PKP.

Na „Rys. 3 System obsługi obszaru śródmieścia transportem zbiorowym” pokazano przebieg poszczególnych linii przez obszar śródmieścia. W efekcie tylko 3 linie cechuje konkurencyjność w stosunku do komunikacji samochodowej, jeżeli chodzi o czas podróży. Pozostałe linie dzięki "kluczeniu" po obszarze miasta, w tym śródmieścia zwiększają zasięg dostępu do transportu autobusowego, ale czas połączenia pomiędzy centrum i pozostałymi terenami jest nieatrakcyjny dla pasażerów.

Lokalizacje przystanków są dostosowane do lokalizacji obiektów generujących zapotrzebowanie na dostęp do transportu zbiorowego. Nie jest jednak spełniona zasada lokalizacji przystanków na rozwidleniach i przeplotach krzyżujących się linii, co ułatwiłoby przesiadki i tym samym zwiększało zasięg oddziaływania transportu zbiorowego. Dodatkowo w systemie funkcjonowania transportu zbiorowego dla większości linii, zrezygnowano z połączeń poza godzinami szczytu oraz zastosowano długie interwały czasowe pomiędzy kursami na poszczególnych liniach, co nie sprzyja przesiadkom.

Na „Rys. 4 Układ linii autobusowych” pokazano lokalizacje przystanków i gęstość linii w poszczególnych korytarzach.

Niezależnie od wymienionych systemów, funkcjonuje także komunikacja autobusowa PKS obsługująca połączenia lokalne oraz regionalne. Dodatkowo duże zakłady przemysłowe zlokalizowane na terenie miasta Leszno organizują przewozy pracownicze we własnym zakresie.

Na terenie śródmieścia można wyróżnić jeden główny węzeł przesiadkowy, jakim jest Dworzec PKP. Ma on ogromne znaczenie dla powiązań lokalnych i regionalnych miasta Leszno. W marginalnym zakresie jest wykorzystywany do komunikacji wewnątrzmięskiej - powiązanie z przystankiem kolejowym Leszno -Grzybowo (położonym w północnwschodniej części Leszno na linii kolejowej nr 14). Pomimo bliskiego sąsiedztwa z dworcem autobusowym PKS - z uwagi na brak łączników dla komunikacji pieszej, nie można mówić o pełnym zintegrowaniu obu dworców. Godna uwagi jest natomiast lokalizacja parkingu rowerowego za głównym budynkiem dworca.

1.4 Ruch pieszy i rowerowy.

Ruch pieszy z założenia stanowi najgęstsza sieć połączeń. Każda podróż zaczyna się i kończy dojściem pieszym. System komunikacji pieszej charakteryzuje się najszerszym dostępem. Korzystają z niego dzieci, młodzież, osoby starsze, osoby bez dostępu do samochodu.

Dużym ograniczeniem dla powiązań pieszych, na analizowanym obszarze, są tereny kolejowe i drogi główne. Szczególnie teren kolejowy który odcina rejon tzw. Zatorza od śródmieścia. Odległość pomiędzy łączącymi te dwa obszary funkcjonalne ulicami tj. Wilkowicką i Święciechowską wynosi 3.5 km. Na zachód od torów kolejowych analizowany obszar charakteryzuje się regularną siatką połączeń transportowych.

Wśród celów ruchu pieszego należy wyróżnić tereny zieleni oraz usługi, ze szczególnym uwzględnieniem obiektów oświatowych. Aleje i ciągi piesze zlokalizowane na terenach zieleni urządzonej wzbogacają system połączeń pieszych i pozwalają na skrócenie niektórych relacji. Na wyróżnienie zasługuje również Al. Z. Krasieńskiego z wydzielonym i urządzonym ciągiem pieszym w zieleni.

Na zlecenie miasta opracowano koncepcję "Ruchu pieszego w rejonie Centrum miasta Leszno w ramach ciągów pieszych powiązanych z istniejącą strukturą komunikacyjną miasta". Zaprojektowany ciąg pieszy przewiduje lokalizację kładek dla ruchu pieszego na przecięciu z koleją w rejonie dworców PKP i PKS, a tym samym integrację funkcjonalną obu dworców. W granicach uchwalonych planów miejscowych ww. ciąg pieszy został uwzględniony, nastąpiła również jego częściowa realizacja.

W strukturze połączeń rowerowych zadbano o infrastrukturę rowerową wzdłuż dróg głównych tj. Al. J. Piłsudskiego, Al. Konstytucji 3 Maja, ul. Jana Pawła II, poprzez wydzielanie ścieżek rowerowych. Problemem stanowi, w większości, jednostronny układ tej infrastruktury, co przy tej klasie dróg i zwiększonych odległościach między

skrzyżowaniami, wydłuża trasy połączeń rowerowych. Większość ścieżek z uwagi na ograniczenia szerokości w przekroju dróg, łączy ruch pieszy i rowerowy. Rozwiązanie takie może być tolerowane tylko, przy niewielkich natężeniach ruchu pieszego i rowerowego. Na ścieżkach rowerowych przeważa nawierzchnia z kostki betonowej. Wraz z rozwojem systemu ścieżek zadbano o infrastrukturę towarzyszącą: stojaki rowerowe oraz punkty naprawy rowerów. Stojaki są ustawiane przy obiektach handlowych, oświatowych oraz wzdłuż ulic.

Przy organizacji stref ruchu uspokojonego, często stosuje się jednokierunkową organizację ruchu, która wymusza objazdy w ruchu rowerowym. Ostatnia zmiana przepisów o ruchu drogowym pozwala na zastosowanie "kontraruchu". W opracowywanych na zlecenie miasta projektach przewiduje się wdrożenie ww. rozwiązań.

Istniejący system powiązań pieszych i rowerowych pokazano na Rys. 5.

1.5 Parkingi i parkowanie.

W centralnej części miasta Leszno, można zaobserwować deficyt miejsc postojowych dla samochodów. Struktura zagospodarowania terenów zabudowanych w większości przypadków, nie posiada rezerw powierzchni, które można by przeznaczyć na zaspokojenie potrzeb w zakresie parkowania. Problem dotyczy zarówno programu usługowego jak i zabudowy mieszkaniowej. Wzrost wskaźników motoryzacji, spowodował zwiększony popyt na powierzchnię parkingową. Poszukiwanie miejsca postojowego przy ich deficycie, przekłada się na zwiększoną pracę transportową na sieci (objazdy w poszukiwaniu wolnego miejsca).

W centrum Leszna funkcjonuje strefa płatnego parkowania podzielona na dwie podstrefy A i B o zróżnicowanych stawkach opłat. Sukcesywnie przy przebudowie dróg, parkowanie przyuliczne jest porządkowane, a liczba miejsc postojowych zwiększana. W strefie uwzględniono wydzielenie bezpłatnych miejsc postojowych dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową dla osób niepełnosprawnych. Łącznie w strefie wydzielono 900 miejsc postojowych dla samochodów.

Przy obiektach komercyjnych są zorganizowane ogólnodostępne parkingi w postaci placów parkingowych, częściowo płatnych. Właściciele tych obiektów, szczególnie w strefie centralnej, wprowadzają ograniczenia dla osób z zewnątrz. Działa kilka placów parkingowych, również na działkach miejskich - dla których funkcja parkowania jest traktowana jako forma usługi. Rozwiązanie to jest stosowane jako tymczasowa forma zagospodarowania terenu, który w przyszłości może zostać wykorzystany pod zabudowę. Poza organizacją Strefy płatnego parkowania, w mieście nie prowadzi się obecnie działań systemowych związanych z organizacją i zarządzaniem parkingami. Opisany system przedstawiono na „Rys. 6 Istniejący program parkingowy”

W większości planów miejscowych obowiązujących na analizowanym terenie znalazły się zapisy regulujące normatywy parkingowe. Generalnie bazują one na wspólnych założeniach. W regulacjach planów zdarzają się zarówno przypadki dopuszczenia odstępstw od ustalonych norm oraz stosowania zastrzonych wymogów. Zestawienie norm przedstawia tabela poniżej.

	Przeliczniki	dla budynków mieszkalnych jednorodzinnych	dla budynków mieszkalnych wielorodzinnej	dla obiektów produkcyjnych, magazynowych i składowych	dla obiektów i lokali usługowych	dla obiektów handlowych	dla obiektów handlowych >2000 m2	dla obiektów gastronomii	dla usług publicznych i oświaty	dla obiektów usług sakralnych
		budynek	lokal	na zatrudnionych /pow. parku magaz.	pow. użyt.	pow. sprzedaż.	pow. sprzedaż.	pow. użyt.	pow. użyt.	pow. użyt.
Nr uchwały	Tytuł mpzp									
NR XXII/248/2000	w rejonie ulic Spółdzielczej, Wilkowickiej i terenów kolejowych	x	x	x	x	x	x	x	x	x
NR XXIII/256/2000	w rejonie ul. Ostroroga, Studziennej, Niepodległości i Mickiewicza	x	x	x	x	x	x	x	x	x
NR XXVII/312/2008	w rejonie ulicy Wilkowickiej, Poznańskiej, Fabrycznej, Zacisze i torów kolejowych	2	x	1 na 2 zatrudnionych	1 na 50 m2	1 na 20 m2	x	x	x	x
NR XXXII/379/2009	w rejonie ul. Okrzei, torów kolejowych i granic miasta Leszna*	1	1	1 na 1000 m2 parku magazynowego	1 na 50 m2 / 1 na lokal	x	x	x	x	
NR XVI/228/2012	w rejonie „Zatorza	1-2		10 na 50 stanowisk pracy	1 na 50 m2	1 na 20 m2	x	x	x	x
NR XVI/229/2012	w rejonie osiedla „Nowego Miasta”, osiedla „Grunwald” i ulicy Ogrody*	1-2	1	x	1 na 50 m2	1 na 20 m2	x	1 na 8 konsumentów	x	x
NR XVII/247/2012	w rejonie centrum Leszna – część A*	1	1	1 na 5 zatrudnionych	1 na 50 m2	1 na 20 m2	1 na 35 m2	x	1 na 100 m2	1 na 200 m2
Nr VI/65/99	w rejonie ulic: Mickiewicza, Narutowicza i Fabrycznej	x	x	x	x	x	x	x	x	x
NR XX/322/2012	w rejonie osiedla „Podwale”	1	1	1 na 100 m2 ist. parku magazynowego	1 na 50 m2	1 na 20 m2	x	x	x	x
NR XXI/353/2012	w rejonie ul. Cypriana Kamila Norwida	Tereny zabudowy dla których zdefiniowano normy parkingowe znajdują się poza obszarem analizy								
NR XIX/310/2012	w rejonie Alei Jana Pawła II, ulicy Henryka Sienkiewicza, Obrońców Lwowa i Cypriana Kamila Norwida									
NR XXXIII/485/2013	w rejonie ul. E. Estkowskiego, Kameruńskiej, al. 21 Października, Kąkolewskiej i Al. Konstytucji 3 Maja*									

x - brak normy w danym zakresie w mpzp

*w planie zdefiniowano dodatkowe normy dla wybranych terenów

1.6 Zagospodarowanie przestrzenne.

Obszar śródmieścia wyróżnia się w strukturze miasta intensywnością zabudowy oraz ilością obiektów o funkcjach usługowych, w szczególności dotyczy to obiektów oświatowych i użyteczności publicznej. W strefie centralnej zabudowa ma zwarty charakter i mieszaną mieszkaniowo-usługową funkcję. Drobnny handel i usługi sytuowane są w parterowych kondygnacjach budynków wzdłuż uliczek prowadzących do Rynku.

Wzdłuż drogi krajowej nr 5 przy ul. Poznańskiej zlokalizowane są wielkopowierzchniowe obiekty handlowe. Duże obiekty handlowe usytuowane zostały także przy innych drogach, które charakteryzują się dogodnymi połączeniami i parametrami ruchowymi (drogi wyróżnione w pkt. 1.1). Każdy z tych obiektów posiada własne zaplecze parkingowe. W północnej części obszaru analizy zlokalizowane są również duże obiekty przemysłowe - dotyczy to terenów położonych po obu stronach terenów kolejowych połączonych z drogą nr 5 ul. Wilkowską.

W obszarze analizy można wyróżnić 4 kompleksy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - sytuowane peryferyjnie w stosunku do obszaru śródmieścia:

- w strefie północnej w rozwidleniu ul. G. Narutowicza, K. Karasia i Fabrycznej,
- w strefie południowo - wschodniej w rejonie ulicy 21 Października, Grunwaldzkiej, Jana Pawła II i Al. Konstytucji 3 Maja,
- w strefie zachodniej na Zatorzu poniżej ul. S. Okrzei,
- w strefie południowej na międzytorzu w pętli ul. J. Kasprowicza.

Pozostałe tereny zabudowane to zabudowa o charakterze rozproszonym i mieszanej funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej. W ramach funkcji usługowej należy wyróżnić urząd i jednostki miejskie, delegatury jednostek administracji ponadlokalnej, oraz obiekty oświatowe w tym wszystkie leszczyńskie uczelnie wyższe. Ilustruje to „Rys. 7 Istniejący program funkcjonalny budynków”.

Większość obszaru będącego przedmiotem analizy posiada obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. (Rys. 8 Sytuacja planistyczna)

Wyjątek stanowią zamknięte tereny kolejowe, które jeszcze do niedawna były wyłączone z władztwa planistycznego gmin. Na zlecenie miasta, we współpracy z PKP w 2009 r. została opracowana "Koncepcja urbanistyczna zagospodarowania terenów pokolejowych na odcinku od ulicy Święciechowskiej do Poznańskiej w Lesznie. Główne elementy założone w ww. koncepcji to:

- wyznaczenie terenów pod zabudowę o charakterze usługowym,
- wyznaczenie drogi lokalnej (po śladzie ul. Towarowej) z wykorzystaniem śladu nieczynnej linii kolejowej,
- wyznaczenie pasa terenu po wschodniej stronie torów pod lokalizację parkingów wielopoziomowych,

- wyznaczenie korytarzy dla ruchu pieszego w tym 4 kładek łączących, teren śródmieścia, dworca kolejowego i Zatorza.

Na potrzeby opracowania przygotowano schemat przeznaczenia terenów wg. mpzp, „koncepcji PKP” oraz istniejącego zagospodarowania poza obowiązującymi planami. – Rys.9 Na bazie ww. materiałów można wnioskować, że zgodnie z zamierzeniami planistycznymi w północnej części obszaru będą dominować funkcje produkcyjne i usługowe. Na terenie śródmieścia funkcje usługowe będą przemieszane z zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Wyznacza się tu również tereny dla których dopuszcza się handel wielkopowierzchniowy. Tereny w obszarze śródmieścia są w większości zagospodarowane, a przeznaczenia kierunkowe w planach miejscowych są zgodne z tym stanem.

W ramach przeprowadzonego przeglądu planów miejscowych dokonano również analizy elementów systemu transportowego zapisanych w planach. W zakresie wyznaczonej sieci dróg publicznych, zauważalny jest brak konsekwencji przy ustalaniu klas dróg publicznych układu podstawowego. Brak ciągłości w hierarchii sieci na trasach:

- Fabryczna - Śniadeckich - Z. Krasińskiego (klasy dróg Z i L)
- A. Mickiewicza - J. H. Dąbrowskiego (klasy dróg G i Z),
- Tama Kolejowa Towarowa (klasy dróg Z i L).

Ilustruje to: „Rys. 10 Klasyfikacja dróg według dokumentów planistycznych”

1.7 Delimitacja struktury funkcjonalno – przestrzennej.

Na potrzeby dalszych prac proponuje się podzielić obszar analizy na następujące strefy:

- strefy usługowo – przemysłową,
- strefę śródmiejską,
- strefę kolejową,
- strefy uspokojone.

Z uwagi na brak planu miejscowego dla niezabudowanego rejonu usytuowanego u zbiegu Al. J. Piłsudskiego i Al. Konstytucji 3 Maja, założono, że będzie on stanowił rezerwę inwestycyjną.

Przy analizowaniu rozwiązań transportowych dla poszczególnych stref należy kierować się wyznacznikami opisanymi poniżej.

Strefy usługowo – przemysłowe bazują na dogodnym dostępie do infrastruktury transportowej. Im szersze spektrum dostępnych środków transportu, tym większa atrakcyjność terenów inwestycyjnych. Dla działalności produkcyjnej, a także usług w szczególności handlu, dobry dostęp do dróg o wysokich parametrach, stanowi wręcz warunek lokalizacyjny. W układzie funkcjonalnym Leszna widać, że ta zależność jest wykorzystywana. W bezpośrednim sąsiedztwie dróg krajowych lokują się markety i centra handlowe. Funkcje te mogą rodzić uciążliwości dla innego programu, w szczególności mieszkaniowego, stąd w opracowaniu zaproponowano wyznaczenie odrębnej strefy usługowo - przemysłowej. Strefa ta opiera się głównie na komunikacji samochodowej.

W ramach obszaru śródmieścia funkcje usługowe będą przemieszane z zabudową mieszkaniową. Funkcje usługowe lokalizowane w tej strefie powinny wyróżniać się nie tylko programem, ale i wysoką jakością formy. Ich oferta powinna być otwarta na klientów korzystających ze wszelkich dostępnych na tym terenie form transportu, a nawet optować za dostępem opartym na komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej. Zarys obszaru śródmieścia powinien być czytelny z głównych korytarzy transportowych drogowych i kolejowych. Rejon Dworca powinien stanowić część śródmieścia. Organizacja komunikacji wewnątrz śródmieścia powinna, skupiać się na obsłudze tego obszaru i wykluczać przejazdy tranzytowe przez jego wnętrze.

Strefa kolejowa stanowi swoiste zaplecze dla strefy usługowo – przemysłowej oraz śródmiejskiej. W pierwszym przypadku może przekładać się na zagospodarowanie logistyczne, związane z obsługą przemysłu i specjalistycznych usług. Dla strefy śródmiejskiej może stanowić funkcję buforowo – izolacyjną. Z uwagi na wielkość przekształcanych terenów, mogą się tu pojawić większe kompleksy usługowe i parkingowe, odporne na uciążliwości wynikające z sąsiedztwa terenów kolejowych.

Strefa usługowo- przemysłowa oraz kolejowa wymagają nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę transportową. Nowe elementy komunikacji pośrednio będą służyć także strefie śródmiejskiej.

Występujące w analizowanym obszarze enklawy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, uzupełnione usługami podstawowymi, powinny podlegać ochronie przed uciążliwościami otoczenia. Układ transportowy wewnątrz ekstensywnej zabudowy, powinien być wykorzystywany wyłącznie do jego obsługi. Wyjątek stanowić mogą elementy systemu komunikacji pieszej i rowerowej, w zakresie uzupełnienia głównych powiązań.

Spis rysunków

Rys. 1 Podstawowy układ transportowy.

Rys. 2 Istniejący układ drogowy.

Rys. 3 System obsługi obszaru śródmieścia transportem zbiorowym.

Rys. 4 Układ linii autobusowych.

Rys. 5 Istniejący system ruchu pieszego i rowerowego.

Rys. 6 Istniejący program parkingowy.

Rys. 7 Istniejący program funkcjonalny budynków.

Rys. 8 Sytuacja planistyczna.

Rys. 9 Program funkcjonalny wg. mpzp, koncepcji PKP,

Rys. 10 Klasyfikacja dróg według dokumentów planistycznych.

Rys. 11 Delimitacja funkcjonalna obszaru analizy.