INSTYTUT URBANISTYKI I PLANOWANIA
PRZESTRZENNEGO
POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ

temat opracowania :

„KOMUNIKACJA W OBSZARCH TURYSTYCZNYCH MIAST O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM

etap Ib

„TENDENCJE W OBSŁUDZE TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW TURYSTYCZNYCH MIAST O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM"

zadanie III.7.3.CPBP 08.06.

kierownik naukowy:
prof. dr hab.arch. Hanna Adamczewska-Wejchert

autor : mgr inż. Andrzej Zalewski

Warszawa, listopad 1987

SPIS TREŚCI

CZEŚĆ I

1. Wstęp
1.1. Przedmiot,cel i zakres pracy 1
1.2. Hipoteza badawcza 1
2. Wyniki przeglądu literatury 6
3. Zarys problematyki komunikacyjnej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym 14
3.1. Specyfika problemów komunikacyjnych w obszarach zabytkowych wych o funkcji turytycznej. 14
3.2. Wyznaczanie granic komunikacyjnych obszaru zabytkowego o funkcji turystycznej 16
3.3. Związki między obsługą komunikacyjną a rewaloryzacją i ochroną obszarów zabytkowych 18
3.4. Potrzeby komunikacyjne obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym 24
3.4.1. Klasyfikacja potrzeb komunikacyjnych 24
3.4.2. Charakterystyka i specyfika potrzeb komunikacyjnych 24
3.4.2. Ocena stopnia zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych 33
4. Wnioski końcowe - wskazania dla kierunku dalszych części pracy 34
Bibliografia 36

CZESC II

Przykłady obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym.

		str.
1.	Wybór przykładów, zakres i źródła informacji	1
2.	Przykłady krajowe	3
2.1.	Ciechocinek	5
2.2.	Częstochowa	10
2.3.	Gniezno	22
2.4.	Kazimierz Dolny	27
2.5.	Kraków	32
2.6.	Nowy Sącz	50
2.7.	Płock	56
2.8.	Poznań	599
2.9.	Pułtusk	66
2.10.	Sandomierz	69
2.11.	Toruń	
2.12.	Warszawa	89
2.13.	Włocławek	109
3.	Przykłady zagraniczne	
3.1.	Bathy /GB/	116
3.2.	Celle /D/	121
3.3.	Chartes /F/	124
3.4.	Chambery /F/	128
3.5.	Delft /NL/	144
3.6.	Kopenhaga /DN/	147
3.7.	La Rochelle /F/	152
3.8.	Les Saintses Marres de la Mer /F/	157
3.9.	Lourdes /F/	160
3.10.	Mont Saunt Michel /F/	164

		str.
3.11.	Norwich /F/	167
3.12.	Praga /CS/	171
3.13.	Roskilde /DN/	184
3.14.	Rouen /F/	187
3.15.	Saint Malo /F/	195
3.16.	Valencia /E/	202
3.17.	Wenecja /I/	222
3.18		
4.	Wnioski	225
	Spis rysunków	230
	Spis fotografii	236

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot, cel i zakres pracy

Opracowanie pt."Tendencje w obsłudze transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym " - stanowi etap I b zadania badawczego "Komunikacja w obszarach turystycznych miast o charakterze zabytkowym"noszęca numer koordynacyjny III. 7.3. wykonano w 1987 r., stanowi kontynuację koncepcji prac wykonanych w 1986 roku.

Przedmiotem tegorocznego opracowania są aktualne tendencje w obsłudze transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym.

Podstawowym celem pracy jest poznanie problemów transportowych obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym, na tle struktur funkcjonalno-przestrzennych miast pełniących funkcję turystyczną, ze szczególnym uwzględnieniem układu komunikacyjnego.

W realizacji pracy położony zostanie nacisk na następujące zagadnienia:

1/ poznanie tendencji w kształtowaniu obsługi transportowej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym,

2/ poznanie potrzeb komunikacyjnych turystów i wypoczywających w miastach z walorami turystyczno krajoznawczymi na tle potrzeb i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Formalną podstawę wykonania tegorocznego etapu pracy stanowią:

- zlecenie Instytutu Turystyki nr 843/86 z dnia 14.07.1986 r.
- umowa między Instytutem Urbanistyki i Planowania Przestrzennego

PW, a Instytutem Turystyki z X.1986 r.

- aneks do w.w umowy z 1987 r. wraz z harmonogramem tegorocznego etapu.

Dokumenty te wraz z załącznikami ustalają szczegółowy zakres pracy, obejmującej:

- wyszukiwanie, gromadzenie i opracowanie literatury dotyczącej problemów komunikacji w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym,
- opracowanie zarysu problematyki komunikacyjnej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym na tle specyfiki tych obszarów oraz specyfiki potrzeb transportowych użytkowników,
- wybór przykładów miast polskich do analiz obsługi transportowej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym stanowiących centra i ośrodki ruchu turystycznego,
- przeprowadzenie sondażu w biurach i instytucjach odpowiedzialnych za komunikację w wybranych miastach o w.w charakterze. /Zebrane materiały stanowiły podstawę do opracowania przykładów obsługi transportowej w.w obszarów/. Sondaż polegał na rozmowach - wywiadach z osobami odpowiedzialnymi za komunikację, turystykę i urbanistykę w danym mieście lub na szczeblu wojewódzkim, w zakresie kompetencji których leżały zagadnienia stanowiące przedmiot pracy. Sondaż uzupełniony został wizjami terenów i obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym oraz rozwiązań obsługi transportowej w stanie istniejącym.
- wybór i opracowanie zagranicznych przykładów obsługi transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym, w miastach wraz z wnioskami.

- opracowanie wniosków końcowych dla wskazania kierunku dalszej części pracy,
- nawiązanie kontaktów korespondencyjnych z placówkami naukowymi zajmującymi się powyższą problematyką za granicą /wymienione w pkt. 5 sprawozdania/,
- wyjazd popierany przez PW autora pracy na koszt własny poza kosztami podróży , do Pragi /Czechosłowacja/, celem uczestnictwa w Międzynarodowym Sympozjum Via Reereabilis 87' dotyczącym opracowywanych zagadnień /sprawozdanie z wyjazdu dołączone do opracowania w formie załącznika/
- udział w Seminarium Przeglądowym Grupy Tematycznej III i wygłoszenie referatu pt. "Tendencje w obsłudze transportowej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym",
- utrzymywanie stałych kontaktów roboczych z kierownictwem grupy tematycznej i biurem programu CPBP 08.06.

1.2. Hipoteza badawcza

Obszary turystyczne miast o charakterze zabytkowym stanowią specyficzne pod względem komunikacyjnym części miast. Jest to wynikiem nakładania się potoków ruchu kołowego i pieszego, które są pochodną programu i intensywności zagospodarowania miejskiego i turystycznego tam zlokalizowanego oraz występowania trudności w zaspokajaniu tych potrzeb w ruchu i w spoczynku, z uwagi na ograniczoną pojemność układu uliczno-parkingowego. Ponadto obiekty o często unikalnych wartościach wymagają ochrony przed możliwościami ruchu kołowego, a w szczególności wypadkach i ruchu pieszego, co pogłębia trudności w obsłudze potoków pojazdów.
Na formy rozwiązań układów komunikacyjnych obszarów turystycznych

o charakterze zabytkowym wywierają wpływ następujące czynniki:

- program funkcjonalny obszaru i jego intensywność,
- walory turystyczne i ich ranga,
- rozmieszczenie programu turystycznego wewnątrz obszaru,
- wielkość miasta i obszaru zabytkowego,
- położenie obszaru w strukturze przestrzennej miasta i aglomeracji
- stan rozwoju układu komunikacyjnego miasta, w tym sieci ulicznej sieci komunikacji zbiorowej i parkingów,
- funkcja układu ulicznego obszaru zabytkowego w układzie ogólnomiejskim,
- struktura układu komunikacyjnego obszaru sąsiadującego z obszarem turystycznym

Formy obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym powinny wynikać z zasad polityki komunikacyjnej wobec tego obszaru oraz zasad i przedsięwzięć rewaloryzacyjnych, a także lokalizacji i rozwoju funkcji turystycznej.

Praktyczną realizacją zasad polityki komunikacyjnej i rewaloryzacyjnej oraz turystycznej obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym stanowi przyjęcie koncepcji obsługi komunikacyjnej tego obszaru z uwzględnieniem poszczególnych rodzajów potrzeb transportowych i typów użytkowników obszaru.

Wpływ funkcji i zagospodarowania turystycznego na rozwiązania obsługi transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym zaznacza się szczególnie w miastach o najwyższej randze i ilości substancji zabytkowej oraz walorów turystyczno-krajoznawczych oraz o szczególnych motywacjach podróży turystycznych /np. ośrodki ruchu pątniczego/.

Znajduje to swoje odzwierciedlenie w:

- wykorzystywanych do obsługi obszaru różnych środkach lokomocji,

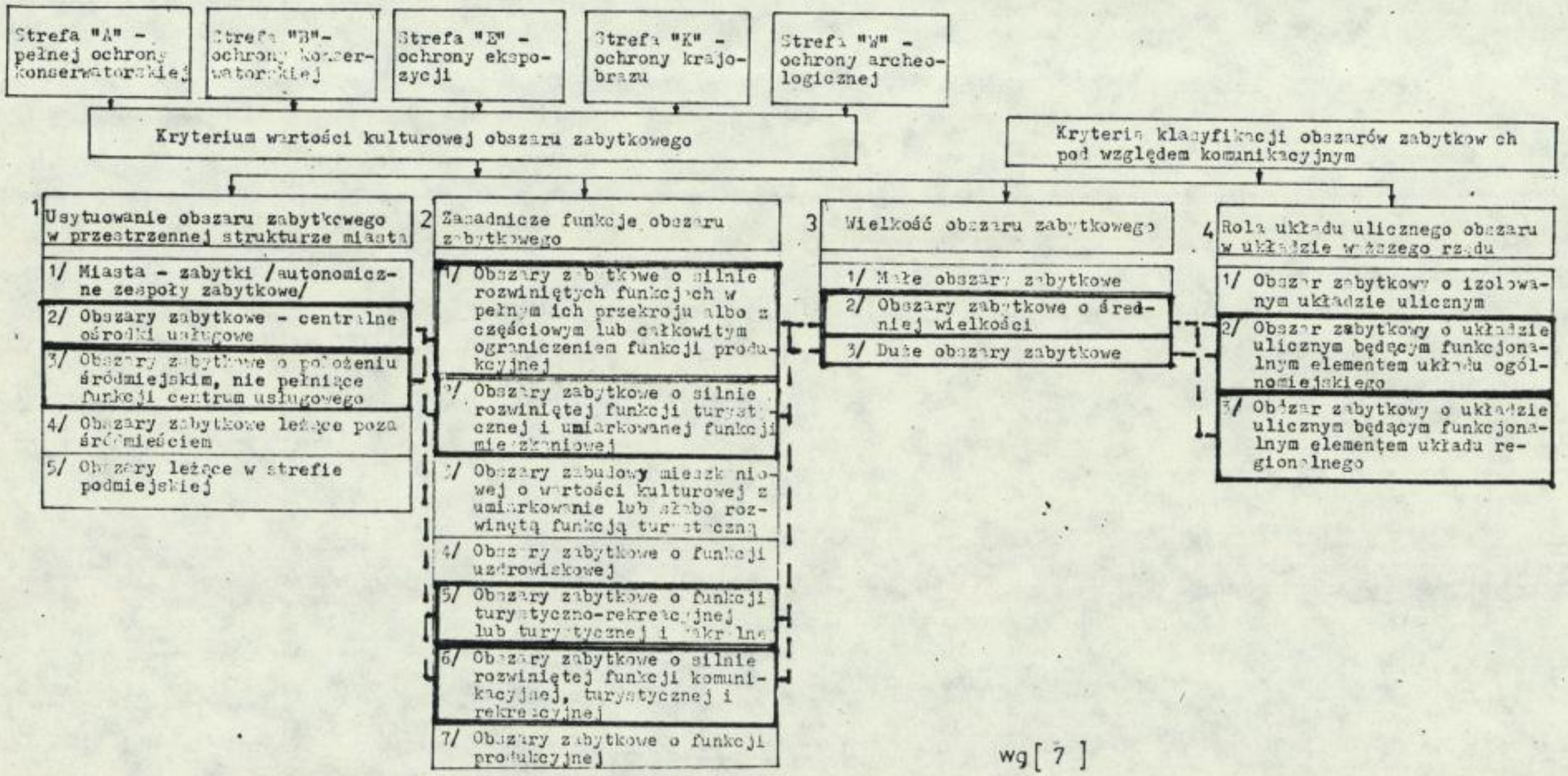
- układzie i strukturze układu ulicznego ogólnomiejskiego,
- tras, linii, lokalizacji przystanków i węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej,
- układzie organizacji ruchu i parkowania, różnorodności stosowanych zasad, metod i środków organizacji ruchu,
- systemie informacji,
- układzie zaplecza motoryzacyjnego,
- eksploatacji specjalnych środków transportu stanowiących dodatkowe atrakcje turystyczne.

Ograniczone z reguły przestrzenne możliwości rozwiązania obsługi transportowej obszarów zabytkowych oraz konieczność ich udostępnienia stałym mieszkańcom oraz przyjezdnym z innych części miasta zmuszają do spójnego i zintegrowanego kształtowania obsługi transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym, z uwzględnieniem specyficznych potrzeb turystów i wykorzystywanych przez nich środków transportu.

Ograniczona dostępność ww obszarów powoduje potrzeby zaspokajania potrzeb parkingowych turystów poza obszarem zabytkowym i zapewnienia dogodnej obsługi środkami komunikacji zbiorowej.

Rozwiązanie obsługi transportowej turystów i wykorzystywanych przez nich środków transportowych powinno stanowić integralny element obsługi transportowej obszaru.
Występowanie okresowo zwiększone potoki turystów z okazji specjalnych świąt lub wydarzeń odbywających się w analizowanych obszarach powodują potrzebę zabezpieczenia obsługi przyjezdnych, w tym również zapewnienie specjalnej obsługi transportowej, ze szczególnym podjęciem działań w układzie organizacji ruchu i parkowania w skali całego miasta.

Rys. 1 . Klasyfikacja obszarów zabytkowych ze względu na wartość kulturową i kryteria komunikacyjne



wg [7]

2. WYNIKI PRZEGLĄDU LITERATURY

W ramach prac nad niniejszym zadaniem dotyczącym komunikacji w obszarach turystycznych miast o charakterze zabytkowym dokonano przeglądu literatury krajowej i zagranicznej przedmiotu pracy, którego wyniki przedstawiono poniżej. Literatura przedmiotu przedstawiona w 1 zawarta jest w zasadzie w materiałach źródłowych z dziedziny urbanistyki i zagospodarowania przestrzennego , ze szczególnym podkreśleniem materiałów dotyczących rewaloryzacji zespołów zabytkowych, komunikacji miejskich oraz w nieco mniejszym stopniu w publikacjach dotyczących turystyki i zagospodarowania turystycznego.

Wśród zagadnień z zakresu komunikacji w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym, które są przydatne w opracowaniu niniejszego zadania badawczego można wyróżnić:

- funkcje komunikacji w tychże obszarach,
- specyfikę problemów komunikacyjnych w obszarach zabytkowych o funkcji turystycznej,
- związki między obsługą komunikacyjną a rewaloryzacją,
- klasyfikację obszarów zabytkowych ze względu na kryteria komunikacyjne,
- potrzeby komunikacyjne obszarów zabytkowych,
- zagadnienia polityki komunikacyjnej,
- zagadnienia organizacji ruchu i parkowania,
- środki lokomocji i formy ich wykorzystania w obsłudze komunikacyjnej obszarów zabytkowych,
- środki lokomocji jako atrakcja turystyczna obszaru.

Pod względem przedmiotowym literaturę omawiającą analizowaną problematykę można usystematyzować następująco:

1. materiały o charakterze wytycznych urzędowych i zaleceń do proje .owania,
2. opracowania naukowo-badawcze i studialne ujmujące problemowo niniejsze zagadnienia,
3. plany ogólne i szczegółowe zagospodarowania przestrzennego oraz plany rewaloryzacji jednostek urbanistycznych,
4. prace projektowe i studialne-projektowe stanowiące materiały wyjściowe /wyprzedzające/ do prac projektowych zzakresu urbanistyki i komunikacji lub uściślające rozwiązania zawarte w planach zagospodarowania przestrzennego,
5. opracowania przedmiotowe charakteryzujące obsługę i inne problemy komunikacyjne obszarów zabytkowych o funkcji turystycznej i dotyczące konkretnych miast i aglomeracji,
6. materiały o charakterze przewodników, planów miast i foldery turystyczne.

W latach 1981-1982 realizowany był w naszym kraju w Oddziale Krakowskim PAN i Politechnice Krakowskiej problem międzyresortowy MRI 6 pt. "Rewaloryzacja zespołów zabytkowych na tle rozwoju miast". w ramach którego prowadzona była grupa tematyczna VI "Problemy komunikacji w układach przestrzennych miast o charakterze zabytkowym" i wyniki prac tej grupy stanowią bardzo cenny materiał do wykorzystania w niniejszym zadaniu. Zakres i wyniki prowadzonych prac omawia m. in. A. Rudnicki w artykule Komunikacja w naukowych badaniach nad rewaloryzacją zespołów zabytkowych [2] . kierownictwo problemu w informacji MR I .6. VI/1986 [3.] .

Dorobek prac przedstawili autorzy m. in . w opublikowanych materiałach z krajowej konferencji naukowej "Inżynieryjne problemy w odnowie staromiejskich zespołów zabytkowych". [4].

Za najwartościowsze do wykorzystania w niniejszym zadaniu badawczym uważane są następujące prace: i omówienia wybranych problemów:

nia funkcje cząstkowe: ochronną, kompozycyjno-estetyczną, rewaloryzacyjną, udostępniania, regulacyjną i stymulującą /ożywiającą/.

W obszarach o funkcji turystycznej szczególnego znaczenia nabiera funkcja kompozycyjno-estetyczna, która jest jednym z elementów tworzących obraz zespołu zabytkowego pod względem estetycznym, krajobrazowym. Daje możliwość wyeksponowania bądź ukrycia, jak też ożywienia pewnych części obszarów. Funkcja egzogeniczna, ze szczególnym podkreśleniem, roli funkcji udostępniania i regulacyjnej stymulującej określa formę obsługi komunikacyjnej obszaru zabytkowego o charakterze turystycznym.

Innym zagadnieniem, które jest bardzo ważne dla niniejszego tematu jest klasyfikacja obszarów zabytkowych ze względu na kryteria komunikacyjne, gdyż ułatwia ona formułowanie problemów, które należy rozwiązać /obecnie lub w przyszłości/w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej tych obszarów, w tym:

- określenie zasad rozwiązywania tych problemów,
- określenie zbioru rozwiązań modelowych ukształtowania systemów transportowych obszarów zabytkowych różnych typów - sprecyzowanie standardowych i specyficznych zadań organizacji ruchu i organizacji parkowania w tych obszarach.

Zawarta w pracy [7] klasyfikacja autorstwa Sambora, Więckowskiego i Zalewskiego wyraźnie rozwija opracowane wcześniej klasyfikacje [13,15] /schemat 1/. Wśród typów obszarów zabytkowych, w których występują najbardziej odczuwalne problemy komunikacyjne i wymagają szczególnej uwagi w ich rozwiązaniu zaliczono obszary o funkcji turystycznej. Typy obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym zaznaczono na schemacie nr 1 linią przerywaną.

Spośród dość bogatego zestawu publikacji dotyczących problemów rewaloryzacji miast, a omawiających również analizowane zagadnienia zwraca uwagę monografia W. Ostrowskiego "Zespoły zabytkowe a urbanistyka" [13] oraz praca zbiorowa "Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce " t. 1. - Miasta Zabytkowe [16] , z której skorzystano przy wyborze i opracowywaniu przykładów obsługi komunikacyjnej zespołów zabytkowych miast polskich. Szereg wartościowych informacji zawiera praca "Małe miasta" - H. i K. Wejhertów / [17] , aspekty obsługi komunikacyjnej miast małych i ich walorów turystycznych oraz praca E. Szolginia - Estetyka miasta 18.
Spośród publikacji omawiających koncepcje zasady planowania turystycznego miejscowości o znaczeniu krajoznawczym i zabytkowym, w tym cenne są prace R. Przybyszewskiej-Gudeks i innych pracowników IT O/Bydgoszcz m. in. [20 - 22] .

Pewne informacje dotyczące specyfiki planowania komunikacji w ośrodkach turystycznych zawierają prace J. Friedberga m. in. Planowanie systemów transportowych [23]. Wśród prac badawczo-studialnych i projektowych rozwiązujących problemy komunikacji w obszarach zabytkowych o funkcji turystycznej w konkretnych miastach niezwykle interesujące są prace U. Adamus dotyczące Częstochowy [24, 25] i - wielkiego centrum pątniczego, A. Rudnickiego z zespołem -Krakowa i Sandomierza [26, 27] oraz A. Załuski [28] , która przedstawia koncepcję komunikacji w zespole staromiejskim Torunia mimo, że pewne proponowane rozwiązania wydają się być kontrowersyjne.

Spośród publikacji zagranicznych na szczególne wyróżnienie zasługuje książka "Se deplacer daus les Villes saisonnieres [29] wydana w 1980 r. przez Centrum Studiów Transportu Miejskiego w Bagneux k. Paryża, która omawia problemowo obsługę komunikacyjną miast i regionów o charakterze wakacyjnym, z tym że są to z reguły

obszary nadmorskie, co stanowi o ich specyfice.

Obsługę potrzeb transportowych obszarów zabytkowych o funkcji turystycznej w kontekście poszczególnych kategorii użytkowników lub środków lokomocji przedstawiają również inne publikacje CETUR m. in. ruch pieszy [30, 31] , strefy ruchu uspokojonego [30, 33] . Krajobrazowe prowadzenie dróg w obszarach zabytkowych i strefach ekspozycji [34] , rowerowy [35] , ruch dostawczy [36] , parkowanie [37 - 39] , CETUR jest również wydawcą pozycji poświęconej miejskiej komunikacji rowerowej, którą pod koniec lat 70-tych wprowadzono próbnie w La Rochelle. Planowanie obsługi na dworcach i w stacjach turystycznych przedstawia praca [41] . Niezwykle wartościową pozycją w zakresie rozwiązań ruchu pieszego i rowerowego w obszarach zurbanizowanych różnych typów są również m. in. prace [42,-44] . Problematykę oznakowania komunikacyjnego i informacyjnego w miastach omawia m. in. [45] . Problemy rozwiązania obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym przedstawione są również w szeregu artykułach i referatach konferencyjnych w tym m. in. [43 - 44] .

Specyficznymi materiałami są niepublikowane opracowania plany, projekty zagospodarowania przestrzennego miast i systemów transportowych, dokumenty i zarządzenia opracowane w Instytucie organizującym obsługę transportową w strefach turystycznych miast. W niniejszym etapie pracy skorzystano m. in. z [48 - 50] .

Bardzo przydatne dla poznania tendencji w rozwiązaniach obsługi komunikacyjnej i turystycznej zespołów zabytkowych w miastach są plany miast i foldery m. in. [51-54] , mimo że nie są to opracowania o charakterze naukowym.

Reasumując można stwierdzić, że problematyka komunikacji w obszarach turystycznych miast o charakterze zabytkowym zawarta jest w dużej liczbie publikacji i opracowań, niepublikowanych pracach

naukowych, studiach i materiałach informacyjnych. Brak jest jednak opracowań o charakterze monograficznym i problemowo ujmującym analizowane zagadnienia. Potwierdza to słuszność podjęcia prac nad wykonywanym tematem badawczym oraz celowość dalszych studiów literatury przedmiotu w następnym etapie pracy.

3. ZARYS PROBLEMATYKI KOMUNIKACYJNEJ W OBSZARACH TURYSTYCZNYCH O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM

3.1. Specyfika problemów komunikacyjnych w obszarach zabytkowych o funkcji turystycznej

Układy komunikacyjne, będące podstawowym elementem kompozycji zespołów zabytkowych, kształtowały się w sposób naturalny w procesie historycznego rozwoju miast i aż do końca XIX wieku były dostosowane do wolno rosnących potrzeb transportowych i turystycznych. Od początku XX wieku obserwuje się gwałtowny wzrost ruchu drogowego, wywołany przestrzennym rozwojem miast /będącym pochodną wynalezienia mechanicznych środków transportu/ i rozwojem techniki transportowej. Historyczne układy komunikacyjne okazują się zazwyczaj niedostosowane do potrzeb współczesnego ruchu.

Istota konfliktu między funkcjami i wartością zespołów zabytkowych a rosnącym ruchem drogowym i turystycznym wynika z dysproporcji między gęstością źródeł i celów ruchu i wynikającymi z tej gęstości natężeniami ruchu oraz zapotrzebowaniem na parkingi, a przepustowością i parametrami technicznymi historycznego układu ulicznego i chłonnością parkingową obszaru zabytkowego.

Dopuszczenie do wnikania ruchu samochodowego w głąb obszarów zabytkowych prowadzi do pogłębienia degradacji tych obszarów. Wąskie, źle przewietrzalne i bardzo akustyczne ulice w obszarach starej zabudowy wzmagają hałas, spaliny przyspieszają korozję materiałów budowlanych, a wzbudzane drgania powodują uszkodzenia elementów konstrukcji starych budowli. Wymienione uciążliwości komunikacji wpływają zdecydowanie na pogorszenie warunków życia mieszkańców tych obszarów w porównaniu z warunkami życia w nowych dzielnicach. Nie stwarzają dogodnych warunków pobytu i poznawania walorów historycznych i krajoznawczych przybywającym turystom.

- -

Przekroje ulic, zbyt wąskie w stosunku do natężeń ruchu kołowego i pieszego, prowadzą do konfliktów między różnymi kategoriami użytkowników. Powodują one, że piesi, środki komunikacji zbiorowej i inne pojazdy nie mogą poruszać się w sposób bezpieczny, wygodny i sprawny.

Podejmowane dotychczas próby dostosowania historycznych układów komunikacyjnych miast do potrzeb współszesnego ruchu prowadziły do zniszczenia wielu cennych zabytków architektury, poważnego naruszania tradycyjnej struktury obszaru i deformowania krajobrazu miejskiego. Ponadto przekroczenie pewnego poziomu intensywności ruchu kołowego wielkości ruchu odwiedzających ten obszar połączone niejednokrotnie z zajęciem dla jego potrzeb znacznej części przestrzeni ulicznej, a często również ze zmianą typu nawierzchni, prowadzi do degradacji tradycyjnego charakteru ulicy i placu jako miejsca kontaktów społecznych.

Obserwacje negatywnych skutków niekontrolowanego wnikania ruchu w głąb obszarów zabytkowych i nie uwzględniających charakteru tych obszarów prób dostosowywania ich układów komunikacyjnych do wymogów intensywnego ruchu samochodowego oraz rozpowszechniające się zrozumienie potrzeby ochrony zespołów zabytkowych przed zniszczeniem lub przekształceniem w stopniu powodującym utratę ich pierwotnego charakteru, stały się przyczyną zmiany podejścia do zagadnienia obsługi komunikacyjnej tego typu obszarów.
Współczesne podejście zakłada dopuszczanie ruchu do obszaru zabytkowego tylko w takim stopniu, jaki jest niezbędny dla właściwego spełniania funkcji występujących w tym obszarze.
W przypadku gdyby ruch wywołany przez istniejący lub założony program prowadził do "erozji komunikacyjnej" obszaru zabytkowego,

należy ograniczyć funkcje lub intensywność użytkowania w tym turystycznego do poziomu nie wywołującego ujemnych następstw.

3. 2. Wyznaczanie granic komunikacyjnych obszaru zabytkowego

W celu wyznaczenia zakresu przestrzennego prac mających na celu zorganizowanie ruchu i parkowania dla obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym należy wziąć pod uwagę:

- granice stref konserwatorskich, wyznaczające przestrzenny zasięg prac rewaloryzacyjnych,
- granicę jednostki strukturalnej /zespołu urbanistycznego lub zespołu przestrzennego/, do której należy zespół zabytkowy,
- zasięg niezbędnych przekształceń układu komunikacyjnego wyższego rzędu, mających na celu wyeliminowanie z obszaru zabytkowego ruchu niezwiązanego z tym obszarem,
- powierzchnię i rozmieszczenie terenów przydatnych do ewentualnego usytuowania parkingów służących użytkownikom obszaru zabytkowego,
- strefę intensywnego zwiedzania,
- strefę penetracji turystycznej.

W wyniku analizy urbanistycznej obszaru, zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi, można w nim wyznaczyć cztery strefy:

- strefę o przewadze budynków i przestrzeni o najwyższych wartościach architektonicznych /zabytkowych/ i historycznych,
- strefę o mniejszych walorach, lecz zawierającą również ważniejsze obiekty i przestrzenie i mającą swój specyficzny charakter,
- strefę o małej wartości architektonicznej i historycznej, nie wymagającą większych modernizacji,
- strefę bez większego znaczenia architektonicznego i historycznego, wymagającą kompleksowej odnowy.

Sterowanie tego rodzaju pozwala wyodrębnić w analizowanym obszarze tereny najłatwiejsze do adaptacji dla potrzeb komunikacji /strefy trzecia i czwarta, w których wytyczne konserwatorskie odgrywają mniejszą rolę, z wyjątkiem styków ze strefą pierwszą i drugą/. Waloryzacja terenów porządkuje w znakomity sposób tok poszukiwań terenów dla lokalizacji parkingów oraz ich form konstrukcyjnych. W szczególności pozwala na dokonanie wstępnej oceny możliwości spełnienia przyjętych standardów obsługi komunikacyjnej, dotyczących:

- możliwości dogodnego dojazdu do celu podróży.
- możliwości parkowania samochodu w odległości, która nie jest uciążliwa dla użytkowników przy jednoczesnej eliminacji lub ograniczeniu do nieszkodliwych rozmiarów uciążliwości, jakie wywołuje dla mieszkańców i turystów ruch samochodowy.

Analiza ogólnomiejskiego układu komunikacyjnego umożliwia wyznaczenie ciągów komunikacyjnych przeznaczonych dla obsługi ruchu niezwiązanego z obszarem zabytkowym. Ponadto analiza ta pozwala wyznaczyć powiązania wewnętrznego układu komunikacyjnego obszaru zabytkowego z układem ogólno-miejskim.

Przedstawiony tok postępowania określa ogólne zasady wyznaczania granic komunikacyjnych obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym. Jak wynika z tych zasad, granice te nie muszą pokrywać się z granicami zespołu urbanistycznego lub zespołu przestrzennego. Nie muszą również wiązać się ściśle z granicami obszaru objętego ochroną konserwatorską. Mogą bowiem obejmować tereny leżące w otoczeniu wymienionych obszarów, przeznaczone pod lokalizację parkingów służących użytkownikom obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym, które nie mieszczą się w obrębie tego obszaru. W granicach komunikacyjnych obszaru zabytkowego i jednocześnie

turystycznego powinny także znaleźć się ulice doprowadzające ruch miejski do obrzeża tego obszaru, a w szczególności z i do dróg wylotowych z miasta , dworców autobusowych, kolejowych, wodnych i lotniczych oraz węzłów przesiadkowych przy parkingach strategicznych.

Podsumowując; w granicach komunikacyjnych obszaru zabytkowego mogą się znaleźć:

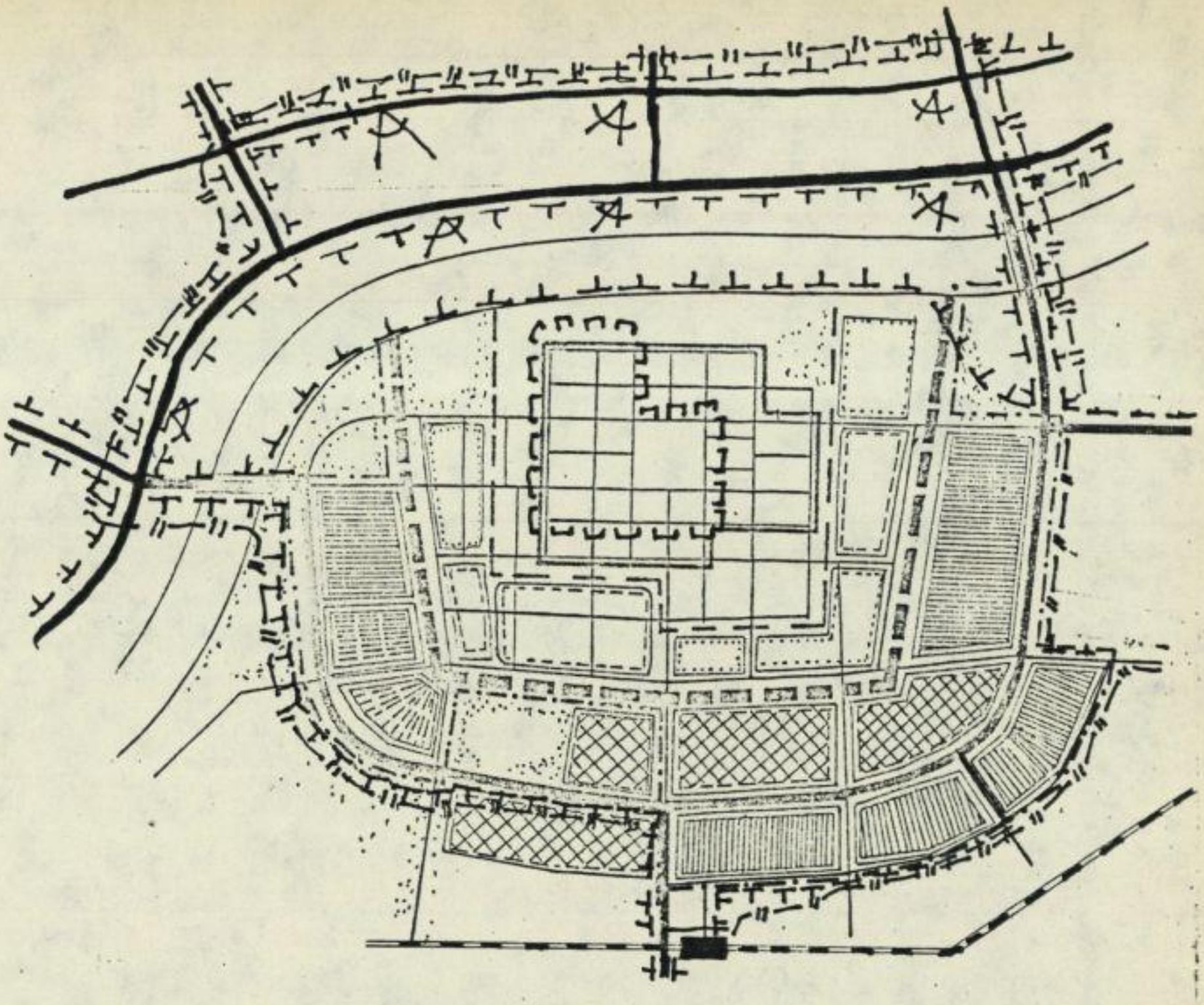
- elementy powierzchniowe: obszar zabytkowego zespołu urbanistycznego i tereny poza granicami tego zespołu, na których istnieją możliwości lokalizacji parkingów służących jego użytkownikom,
- elementy liniowe: ulice łączące wewnętrzny układ komunikacyjny obszaru zabytkowego z układem ogólno-miejskim i ciągi komunikacyjne prowadzące obwodnicowo ruch tranzytowy względem tego obszaru.

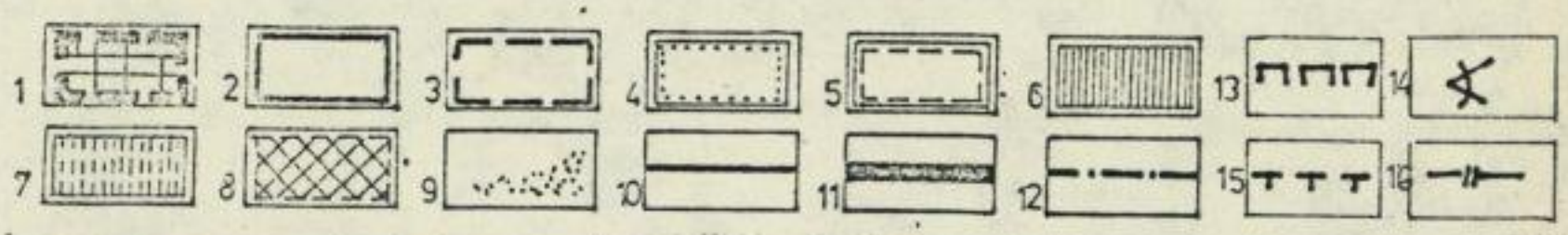
Schemat 1 przedstawia ideogram wyznaczania zasięgu przestrzennego prac dotyczących obsługi komunikacyjnej obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym.

3.3. Związki między obsługą komunikacyjną, ruchem turystycznym a rewaloryzacją i ochroną obszarów zabytkowych

Obszary zabytkowe miast stanowią narodowe i światowe dziedzictwo kulturowe, a ponadto mają poważną wartość materialną. Zachowanie unikalnej tkanki miejskiej i krajobrazu tych obszarów oraz zapewnienie odpowiednich warunków środowiskowych ich turystom i innym grupom użytkowników oraz mieszkańcom, jest poważną potrzebą społeczną naszych czasów.

Zakres przedsięwzięć prawnych, organizacyjnych i budowlanych, zmierzających do ochrony zespołów zabytkowych przed zniszczeniem lub zniekształceniem może być różny i zależy od specyfiki





Sch 2 . Ideogram wyznaczania zasięgu przestrzennego działań dotyczących obsługi komunikacyjnej obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym

1. Obszar zabytkowy i jego granice 2. Strefa o przewadze budynków i przestrzeni o najwyższych wartościach architektonicznych /zabytkowych/ i historycznych 3. Strefa o mniejszych walorach, lecz zawierająca ważniejsze obiekty i przestrzenie i mająca swój specyficzny charakter 4. Strefa o małej wartości architektonicznej i historycznej, nie wymagająca większych modernizacji 5. Strefa bez znaczenia architektonicznego i historycznego, wymagająca kompleksowej odnowy 6. Tereny parkowania w poziomie terenu służące użytkownikom zespołu zabytkowego 7. Tereny wielokondygnacyjnych parkingów nadziemnych lub podziemnych służące użytkownikom zespołu zabytkowego 8. Zabudowa współczesna 9. Tereny zieleni 10. Ulice łączące wewnętrzny układ komunikacyjny obszaru zabytkowego z układem ogólnomiejskim 11. Ciągi komunikacyjne prowadzące obwodnicowo ruch tranzytowy względem obszaru zabytkowego 12. Granice komunikacyjne obszaru zabytkowego 13 strefa intensywnego zwiedzania strefa penetracji turystycznej 14 punkt widokowy 15 granice komunikacyjne obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym

układu przestrzennego i zawartej w nim substancji materialnej.

Powodzenie działań rewaloryzacyjnych zależy w dużym stopniu od wypracowania rozsądnych zasad polityki komunikacyjnej względem obszarów zabytkowych i wcielania ich w życie. Zasady te sprowadzają się do wyeliminowania przepływu ruchu niezwiązanego z tym obszarem i ograniczenia nadmiernego powstawania ruchu z nim związanego, przy zapewnieniu należytego poziomu obsługi komunikacyjnej zespołów zabytkowych, bez której wykorzystanie wielkiej wartości i atrakcyjności tych zespołów nie byłoby możliwe. /Omówienie zasad polityki komunikacyjnej w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym przedstawione zostanie w następnym etapie pracy/.

Z powyższych względów udział specjalistów komunikacji w pracach rewaloryzacyjnych powinien zacząć się już na ich najwcześniejszym etapie, to jest przy ustalaniu funkcji i programu obszaru zabytkowego. Ich udział będzie polegać na oszacowaniu potoków ruchu i zapotrzebowania na miejsca parkingowe, wynikających z wielkości programu realizującego poszczególne funkcje obszaru zabytkowego. Odpowiedzi na pytania: czy oszacowane w ten sposób potoki ruchu nie stanowią zagrożenia dla zabytkowej substancji obszaru, nie obniżają naturalnych walorów tego obszaru oraz czy nie pogarszają warunków życia w nim i w jego otoczeniu, jak również czy istnieją techniczne, ekonomiczne i środowiskowe możliwości zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, mogą stanowić podstawę do podjęcia decyzji o ewentualnej zmianie funkcji i programu obszaru zabytkowego w stosunku do pierwotnych zamierzeń.

Konieczność chronienia obszarów zabytkowych o funkcji turystycznej przed szkodliwym oddziaływaniem zbyt dużych potoków ruchu, a jednocześnie konieczność zapewnienia odpowiednio

sprawnej obsługi komunikacyjnej tych obszarów muszą znaleźć wyraz w przyjętych formach obsługi komunikacyjnej poszczególnych rodzajów potrzeb transportowych. Wykonywane na tym etapie przedsięwzięcia rewaloryzacyjne i prace planistyczne - projektowe /z udziałem specjalistów komunikacji bub przez nich samych/, odnoszące się bezpośrednio do obszaru zabytkowego i jego najbliższego otoczenia, mogą dotyczyć wyznaczenia stref ruchu pieszego i rowerowego, ciągów ruchu mieszanego pieszo-jezdnego, tras ruchu pojazdów komunalnych i zaopatrzenia, tras komunikacji zbiorowej, tras ruchu samochodowego, lokalizacji parkingów, itp. Mogą to być również prace odnoszące się pośrednio do obszaru zabytkowego, dotyczące wytyczenia tras obejściowych dla ruchu niezwiązanego z tym obszarem. Omawiane przedsięwzięcia mogą wiązać się z koniecznością dokonania zmian w geometrii układu ulicznego miasta.

Ze względu na specyfikę obszarów zabytkowych przekształcenie ich systemów transportowych w sposób inwestycyjny /polegający na budowie nowych odcinków lub modernizacji odcinków istniejących prowadzącej do istotnej poprawy ich parametrów eksploatacyjnych/ może mieć dość ograniczony zakres. Dotyczy to zwłaszcza sieci ulic wewnętrznych obszaru, mniej natomiast takich przedsięwzięć jak: wykształcenie tras obwodowych w stosunku do obszaru, tworzenie parkingów strategicznych na jego obrzeżu i parkingów kubaturowych /głównie podzielonych/ w jego wnętrzu, przeprowadzenie tras transportu zbiorowego lub/ i ruchu tranzytowego przez obszar zabytkowy pod powierzchnią terenu, itp. Zasadniczymi ograniczeniami w tego typu przedsięwzięciach są ograniczenia ekonomiczne i przestrzenne.
Z tego względu działania organizujące ruch, będące domeną inżynierii ruchu, odgrywają w obszarach zabytkowych rolę pierwszoplanową.

- -

Odmienne są cele organizacji ruchu w obszarach zabytkowych o funkcji turystycznej.

Cel organizacji ruchu w jej tradycyjnym zakresie wynika zatem z potrzeb samego ruchu. Natomiast celem organizacji ruchu w obszarach zabytkowych funkcji turystycznej nie jest osiągnięcie warunków maksymalnie efektywnego przepływu ruchu ulicznego, lecz prowadzenie ruchu w sposób pozwalający na należyte zaspokojenie potrzeb transportowych wynikających z funkcji obszaru przy minimalizacji szkodliwego oddziaływania ruchu na substancję zabytkową i warunki życia mieszkańców oraz przy uzyskaniu wysokiego stopnia bezpieczeństwa uczestników ruchu, zwłaszcza pieszych w tym turystów i rowerzystów.

Odmienność celów organizacji ruchu w obszarach zabytkowych sprawia, że niektóre metody i środki wykorzystywane tradycyjnie w ogólnomiejskim układzie komunikacyjnym mogą mieć w tych obszarach tylko ograniczone zastosowanie, a pozostałe mogą okazać się niewystarczające. Pojawia się wówczas konieczność wprowadzenia metod i środków niekonwencjonalnych, dostosowanych do charakteru obszaru i obrazu ruchu, jaki chce się osiągnąć.

Opracowanie koncepcji organizacji ruchu obsługującego obszar turystyczny o charakterze zabytkowym musi być nierozerwalnie związane z opracowaniem sposobu zaspokojenia potrzeb parkingowych różnych kategorii użytkowników. Organizacja ruchu i organizacja parkowania powinny charakteryzować się spójnością rozwiązań, pozwalającą na zgodną realizację przyjętych zasad obsługi komunikacyjnej obszaru. Należy przy tym uwzględnić dwukierunkowość związków między zagadnieniami ruchu i postoju:

- liczba i rozmieszczenie stanowisk postojowych obsługujących obszar zabytkowy, limitujące możliwość odbywania podróży indywidualnymi środkami transportu, wyznaczają skalę i głębokość

dopuszczalnego wnikania ruchu do wnętrza obszaru /ten typ ograniczenia jest istotny przy deficycie miejsc postojowych/.

- wielkość ruchu, który może być przyjęty przez miejsca postojowe zlokalizowane w obszarze, nie może przekraczać "przepustowości środowiskowej" układu komunikacyjnego tego obszaru /tego typu ograniczenie jest istotne przy względnym nadmiarze powierzchni postojowych/.

Do zadań dla specjalistów z dziedziny inżynierii ruchu należy ponadto ustalenie takich form sterowania użytkowaniem układu komunikacyjnego obsługującego obszar turystyczny o charakterze zabytkowym, które zapewnią najlepsze wypełnienie zadań tego układu.
Sterowanie to odbywa się za pomocą metod i środków organizacji ruchu i organizacji parkowania i obejmuje:

- jednorazowe zmiany sposobu użytkowania poszczególnych fragmentów przestrzeni komunikacyjnej,
- kształtowanie zachowań komunikacyjnych użytkowników /takich jak: przestrzeganie wyznaczonych lub zalecanych tras przejazdu, podział zadań przewozowych między typy środków lokomocji, użytkowanie parkingów w pożądany sposób, itp./, w kierunku korzystnym ze społecznego punktu widzenia.

W ramach eksploatacji układu komunikacyjnego obszaru zabytkowego powinno się kontrolować i ewentualnie regulować pracę tego układu. Brak odpowiedniej kontroli może doprowadzić do przeciążenia obszaru ruchem kołowym, a także do pogorszenia standardów jego obsługi komunikacyjnej do niedopuszczalnego poziomu.

Skala oraz istota problemów rozwiązywanych metodami inżynierii ruchu jest uzależniona od istniejącej lub oczekiwanej sytuacji ruchowej w obszarze zabytkowym. Sytuacja ta wynika zazwyczaj z funkcji obszaru i ich intensywności, położenia i wielkości obszaru oraz z wielkości miasta, w którym on się znajduje, jak również z roli układu ulicznego obszaru zabytkowego w ogólnomiejskim układzie ulicznym.

Omawiane problemy dotyczą często rodzaju i zakresu ograniczeń swobody korzystania z układu uliczno-parkingowego obszaru zabytkowego przez użytkowników różnych kategorii /pod względem motywacji podróży i wykorzystywanych środków transportu/. Za środki lokomocji preferowane w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym należy uznać środki najmniej uciążliwe dla otoczenia /w porównaniu z ich zdolnością przewozową/ oraz wykazujące się możliwie małym zajęciem w ruchu i postoju powierzchni komunikacyjnej, przypadającej na 1 osobę przemieszczającą się. Z wymienionych względów w obszarachzzabytkowych i innych obszarach wymagających szczególnej ochrony należy preferować ruch pieszy i rowerowy oraz ruch środkami komunikacji zbiorowej.

Doświadczenie wskazuje, że omówione w artykule zagadnienia dotyczą w największym stopniu:

- obszarów zabytkowych stanowiących centralne ośrodki usługowe miast dużych i średnich,
- obszarów zabytkowych o wyjątkowym znaczeniu turystycznym,
- obszarów zabytkowych pełniących funkcje uzdrowiskowe,
- ośrodków kultu religijnego odwiedzanych masowo przez wiernych i turystów,
- historycznych ciągów komunikacyjnych.

3.5. POTRZEBY KOMUNIKACYJNE OBSZARÓW TURYSTYCZNYCH O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM

3.5.1. Klasyfikacja potrzeb komunikacyjnych obszarów zabytkowych

Usystematyzowanie potrzeb komunikacyjnych obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym przy ustalonym określeniu typów obszarów pod względem komunikacyjnym wraz z oszacowaniem intensywności zapotrzebowań na obsługę pozwala sformułować w racjonalny sposób zasady polityki komunikacyjnej w stosunku do tych obszarów i określić najwłaściwsze formy ich obsługi komunikacyjnej.

Powyższe stwierdzenie określa cel, dla którego opracowano klasyfikację potrzeb komunikacyjnych obszarów zabytkowych i uzasadnia przyjęcie następujących kryterów:

- mobilność masy transportowej,
- rodzaj transportu,
- kategoria użytkowników obszaru,
- konieczność zaspokojenia potrzeb,
- motywacja podróży,
- regularność występowania potrzeb.

Wzajemne zależności między kryteriami klasyfikacji i specyfiką potrzeb komunikacyjnych obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym na tle klasyfikacji potrzeb komunikacyjnych obszarów zurbanizowanych oraz podział potrzeb według tych kryteriów przedstawiono na schemacie 2.

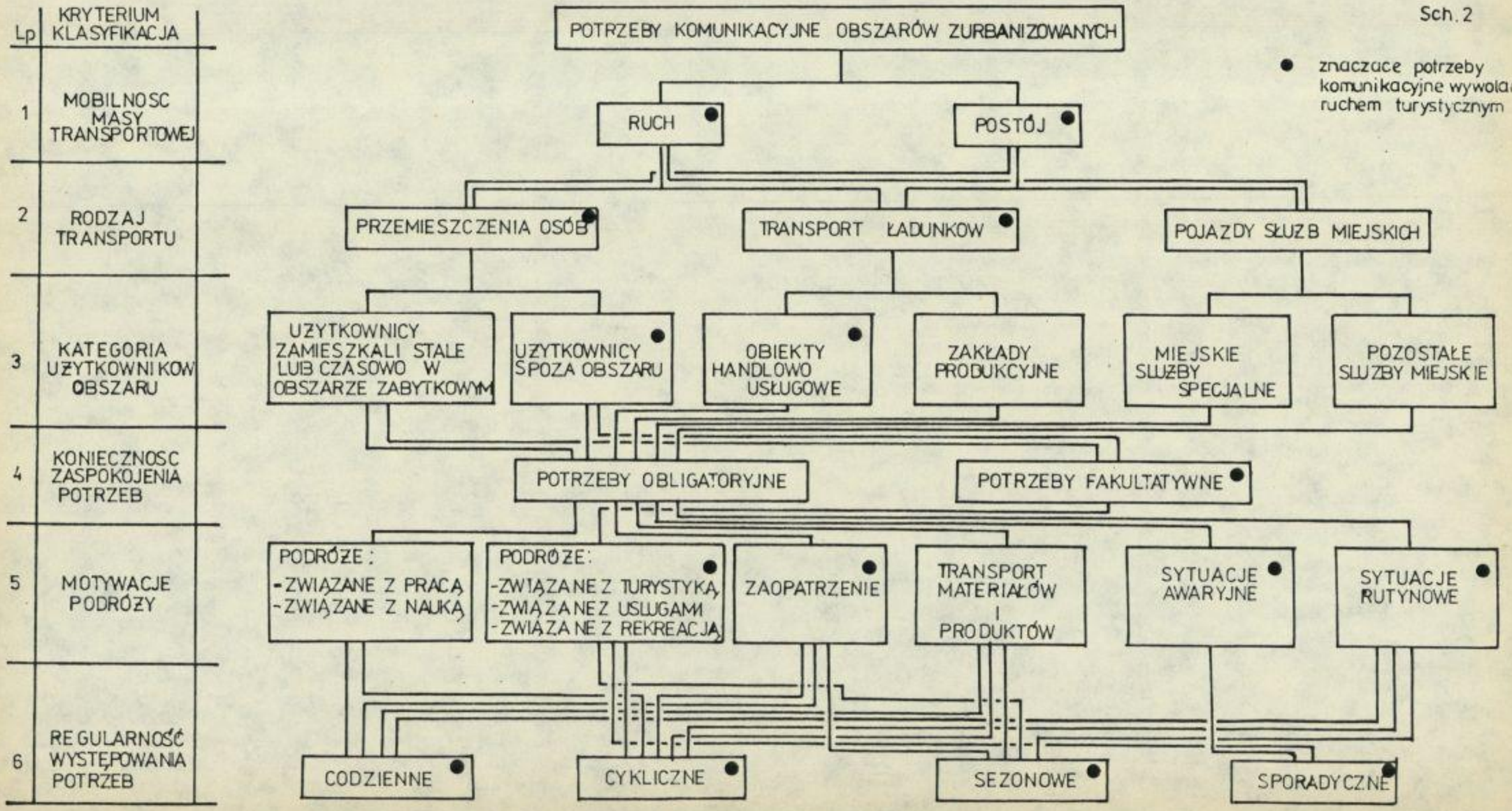
3.5.2. Charakterystyka specyfiki potrzeb komunikacyjnych obszarów o charakterze turystycznym

Rodzaj i intensywność potrzeb komunikacyjnych obszarów o charakterze zabytkowym miast wynika przede wszystkim z:

- programu funkcjonalnego obszaru,
- położenia w strukturze przestrzennej miasta,

SPECYFIKA POTRZEB KOMUNIKACYJNYCH OBSZARÓW TURYSTYCZNYCH O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM NA TLE KLASYFIKACJI POTRZEB KOMUNIKACYJNYCH OBSZARÓW ZURBANIZOWANYCH

Sch. 2



- stopnia jego atrakcyjności jako ośrodka turystycznego,
- wielkości obszaru określonej liczbą mieszkańców.
- cech społeczno-ekonomicznych i zwyczajów ludności,
- dominujących form pobytu turystycznego w miejscowościach.

Specyfika potrzeb komunikacyjnych /zarówno przemieszczenia się jak i postoju/ w obszarach zabytkowych polega głównie na tym, że na potrzeby komunikacyjne typowe dla obszaru zurbanizowanego nakładają się potrzeby wynikające z funkcji tego obszaru jako ośrodka zainteresowań turystycznych oraz sposobu zwiedzania miasta przez różne grupy przyjezdnych. Na te dodatkowe potrzeby komunikacyjne składają się:

- potrzeby osób odwiedzających obszar zabytkowy, związane z chęcią dotarcia do obszaru i poruszania się wnim,
- potrzeby obsługi transportowej zaplecza turystycznego.

Wzajemne proporcje intensywności standardowych potrzeb komunikacyjnych i potrzeb ruchu turystycznego zależą od zakresu funkcji spełnianych przez obszar zabytkowy w organizmie miejskim. Skalę zagadnienia ilustrują sytuacje skrajne. Z jednej strony występują obszary o wyłącznej funkcji turystycznej, wykazujące w związku z tym potrzeby transportowe związane tylko z ruchem turystycznym /np. zespoły pałacowo-parkowe/. Z drugiej zaś strony istnieją obszary o pełnym przekroju funkcji miejskich wraz z intensywną funkcją turystyczną. Występują w nich zatem potrzeby komunikacyjne wszystkich typów i najczęściej o znacznej intensywności. Dotyczy to przede wszystkim miast dużych, których ośrodek centralny ma charakter zabytkowy o wysokiej atrakcyjności turystycznej /np. Kraków, Praga/.

Szacowanie intensywności zapotrzebowania na obsługę komunikacyjną obszarów zabytkowych w tym także o funkcji turystycznej jest istotnym zagadnieniem przy rozwiązywaniu wielu problemów

pojazdów w wyznaczonym obszarze i w odpowiednim czasie /najczęściej w okresie szczytowego zapotrzebowania na parkowanie/. Sprawdzenie to może odbyć się przy użyciu jednej z trzech metod:

- przez porównanie zinwentaryzowanego potencjału parkingowego analizowanego obszaru lub jego poszczególnych rejonów z pożądaną liczbą stanowisk parkingowych wyznaczoną na podstawie wzorów lub wskaźników /w zależności od wielkości, charakteru i funkcji obszaru, zachowań komunikacyjnych ludzi, itp./.
- w opisany wyżej sposób, lecz w odniesieniu do wyróżnionych obiektów zlokalizowanych w obszarze,
- na podstawie wyników pomiarów intensywności zgłoszeń i czasów postojów na wyróżnionych parkingach leżących w analizowanym obszarze.

Ocena jakościowa zaspokojania potrzeb parkingowych odnosi się zwykle do zaspokojenia tych potrzeb przez poszczególne parkingi z osobna. Na tę ocenę składają się następujące oceny cząstkowe:

a/ ocena łatwości osiągnięcia parkingu przez użytkowników:
- łatwość dojścia do parkingu z ulicy,
- odległość dojścia od parkingu do punktu docelowego podróży,
- czas poszukiwania wolnego miejsca postojowego,
- utrudnienie dojścia do punktu docelowego podróży /np. wskutek konieczności przekroczenia ruchliwej ulicy/;

b/ ocena bezpieczeństwa:
- zagrożenie bezpieczeństwa parkujących pojazdów,
- zagrożenie bezpieczeństwa pojazdów w ruchu,
- zagrożenie bezpieczeństwa pieszych przebywających w sąsiedztwie stanowisk postojowych;

c/ ocena wyposażenia parkingu w urządzenia towarzyszące, do których należą:

- urządzenia zapewniające komfort użytkownikom /telefony, kioski, toalety/,
- stanowiska obsługowo-naprawcze w postaci podjazdów lub kanałów, myjni lub punktów poboru wody,
- oświetlenie elektryczne,
- zieleń służąca ochronie pojazdów przed nagrzaniem przez słońce oraz izolująca parking od otoczenia;

d/ ocena uciążliwości parkingu:

- utrudnienie dla ruchu pieszego i kołowego,
- utrudnienia w obsłudze technicznej i sanitarnej obszaru,
- blokowanie dojazdu samochodów dostawczych przez zaparkowane pojazdy,
- dewastacja środowiska naturalnego,
- pogorszenie walorów krajobrazowych.

praktycznych, występujących w pracach planistyczno-projektowych oraz przy bieżącym zarządzaniu ruchem i kontroli pracy układu komunikacyjnego obsługującego obszar zabytkowy. Do takich problemów należą na przykład:

- wyznaczenie intensywności spodziewanych użytkowników / w tym turystów/ i związanych z tym potoków ruchu przy ustalaniu docelowego programu funkcjonalnego obszaru zabytkowego,
- wyznaczenie natężeń ruchu kołowego w celu porównania ich z przepustowością techniczną i środowiskową układu ulicznego obszaru,
- wyznaczenie potoków ruchu pieszego /mieszkańców, przyjezdnych turystów/ ważne zwłaszcza przy rozważeniu decyzji o ewentualnym tworzeniu stref ruchu pieszego,
- wyznaczanie potoków pasażerskich komunikacji zbiorowej, przy projektowaniu obsługi obszaru zabytkowego przez ten rodzaj transportu,
- wyznaczanie potoków ruchu rowerowego, przy analizowaniu możliwości i celowości tworzenia specjalnych urządzeń dla potrzeb tego ruchu,
- wyznaczanie natężeń ruchu konkurujących środków lokomocji, przy rozważaniu celowości wprowadzenia i zakresu ewentualnych preferencji dla wybranych typów tych środków,
- szacowanie rozkładu przestrzennego i natężeń ruchu samochodowego, przy rozważaniu ograniczenia wnikania tego ruchu w głąb obszaru zabytkowego,
- ustalenie zapotrzebowania na miejsca postojowe, przy projektowaniu obsługi parkingowej obszaru zabytkowego.

Oszacowanie intensywności zapotrzebowania na obsługę komunikacyjną obszarów zabytkowych je funkcji turystycznej jest jednak zadaniem bardzo złożonym z wielu względów, gdyż:

a/ Występuje odmienność metodyczna ustalania zapotrzebowania na przemieszczania /osób, ładunków, pojazdów/ i na posłój pojazdów, ze względu na fizyczną odmienność obu tych zjawisk. Zwłaszcza proces ustalania zapotrzebowania na przemieszczanie, w którym najogólniej należy wyznaczyć liczbę odbywanych podróży lub

wielkość przewozów ładunków, ich rozkład w przestrzeni i w czasie, wykorzystywane środki lokomocji oraz trasy przemieszczeń, jest procesem dość złożonym,

b/ Występuje duża rozmaitość obszarów zabytkowych, wyróżnianych ze względu na kryteria komunikacyjne, charakteryzujących się odmiennymi problemami komunikacyjnymi i odmiennością charakteru potrzeb transportowych,

c/ Przeprowadzona klasyfikacja potrzeb komunikacyjnych obszarów zabytkowych wskazuje, że może być pożądane szacowanie wielkości tych potrzeb w bardzo różnych ich przekrojach, co dodatkowo komplikuje problem,

d/ Specyfika obszarów zabytkowych w stosunku do innych rodzajów obszarów zurbanizowanych może sprawiać, że stosowana metodyka ustalania prognoz ruchu może okazać się dla tych obszarów zawodna.

Powyższe przyczyny uzasadniają przekonanie, że opracowanie ogólnej metody szacowania intensywności potrzeb komunikacyjnych obszarów zabytkowych wydaje się bardzo trudne. /Takie zadanie wykraczałoby zresztą poza zakres niniejszej pracy/. Toteż w praktyce szacuje się wielkość tylko wybranych rodzajów potrzeb transportowych /pod względem motywacji podróży, używanego środka lokomocji, itp/. oddzielnie dla ruchu i dla postoju.

Szacunki o których mowa, mogą być dokonywane w sposób bezpośredni, na podstawie obserwacji i badań ruchu[x/] oraz ekstrapolacji ich wyników dla przyszłych okresów czasu, lub w sposób pośredni , na podstawie analogii z innymi obszarami zabytkowymi o podobnym charakterze albo na podstawie matematycznych modeli powstawania i przepływu ruchu, w których wykorzystuje się dane o zachowaniach komunikacyjnych ludzi /takie jak ruchliwość w podróżach

---

x/ patrz Adamus U. Studium ruchu turystycznego i pątniczego, WBP Częstochowa , 1987.

Uliczne pierzeje pomiędzy wymienionymi dominantami plastycznymi stanowią szeregi malowniczych, starych kamienic mieszczańskich, liczne pałace or-az bujna zieleń skwerów. Widok z ulicy ku północy zamyka panorama Starego Miasta z jej głównymi dominantami przestrzennymi: bryłą katedry Sw. Jana, kolumną Zygmunta oraz zrekonstruowaną ostatnio bryłą Zamku Królewskiego.

Rejon Starego Miasta jest wyraźnie wydzielony od reszty struktury przestrzennej. Jest to najstarsza dzielnica Warszawy /przełom XIII i XIV wieku/. Zniszczona w 90 % w czasie i po upadku powstania warszawskiego, została odbudowana w latach 1949-63 wraz z murami obronnymi i Barbakanem.

Obecnie rejon Starego Miasta i otoczenie Krakowskiego Przedmieścia oraz Nowego Swiatu pełnią funkcje kulturowe, turystyczne usługowe i mieszkaniowe. Ze względu na swe położenie w śródmieściu aglomeracji oraz kierunek zgodny z zasadniczym kierunkiem przemieszczeń w Warszawie /północ-południe/ ciąg ulic Nowy Swiat i Krakowskie Przedmieście pełni obecnie rolę jednej z ważniejszych arterii komunikacyjnych. Ze względu na brak możliwości zorganizowania prawidłowej obsługi wszystkich kategorii użytkowników, w omawianym rejonie zastosowano praktycznie zasady: ograniczeń dostępu do obszaru oraz priorytetów dla autobusów i taksówek w wykorzystaniu przestrzeni komunikacyjnej, rys. 40.

Od ponad 10 lat rejon Starego Miasta zamknięty jest dla ruchu kołowego z dopuszczeniem ruchu dostawczego i służb miejskich /rys. 41 i fot. 5 /. Dostępność do rejonu Nowego Miasta jest bardzo ograniczona. Poza w. w prawo dojazdu zapewnione jest na niektórych ulicach dla stałych mieszkańców. Obsługa komunikacją zbiorową warszawskiej starówki realizowana jest stycznie wzdłuż ulic

zapotrzebowania na przemieszczanie się ocenę tego typu stanowią na przykład: porównanie natężeń ruchu kołowego z przepustowością elementów sieci ulicznej, potoków pasażerskich z pojemnością środków transportu zbiorowego, potoków ruchu pieszego z przepustowością ciągów pieszych - w okresach szczytowych natężeń ruchu. Tak przeprowadzona ocena ilościowa nie pozwala jednak stwierdzić, jaki jest poziom jakościowy zaspokajania potrzeb komunikacyjnych. Zwykle wymaga się, aby był to pewien poziom wyższy od minimalnego. Ocena jakościowa stopnia zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych, pozwalająca na wyznaczenie tego poziomu, może odnosić się do wielu aspektów usług transportowych. Kryteria oceny dobiera się w zależności od celów, których spełnienia oczekuje się od systemu transportowego. Tymi kryteriami, w odniesieniu do zapotrzebowania na przemieszczanie się, mogą być na przykład:

- poziom swobody ruchu w poszczególnych elementach sieci ulicznej,
- czas podróży między wyróżnionymi punktami,
- koszt podróży między wyróżnionymi punktami,
- częstotliwości kursowania środków komunikacji publicznej,
- odległość dojścia do przystanku lub parkingu,
- napełnienie środków komunikacji publicznej,
- zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

Użytecznym sposobem prowadzenia oceny jakościowej jest porównanie ustalonych wartości miar jakości usług transportowych ze standardami komunikacyjnymi dotyczącymi poszczególnych kryteriów. Ułatwia to wnioskowanie, gdyż wartość standardowa ogranicza warunki zadowalające od niezadowalających, pozwalając na dokonanie kwalifikacji warunków obserwowanych lub przewidywanych. Ilościowa ocena stopnia zaspokojenia potrzeb postojowych sprowadza się do sprawdzenia możliwości zaparkowania odpowiedniej liczby

4.5. Wnioski końcowe i wskazania kierunku dalszej części pracy

Wykonanie analizy tendencji w obsłudze transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym, oparte o studia publikacji i materiałów źródłowych, sondaże w instytucjach zajmujących się w.w zagadnieniami i wizje terenowe w miastach, a także na podstawie opracowanych charakterystyk kilkunastu przykładów krajowych i zagranicznych prowadzą do następujących konkluzji:

1. Formy obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym wynikają z zasad polityki komunikacyjnej oraz typu walorów krajoznawczych i rozwoju funkcji turystycznej w danym mieście.

2. Obsługa transportowa potrzeb turystycznych obszarów zabytkowych jest elementem integralnym kształtowania obsługi transportowej miast, a występujące liczne uwarunkowania powodują, że powinna być rozwiązywana w skali większej niż obszar zabytkowy, w strefie penetracji turystycznej.

3. Wpływ funkcji i zagospodarowania turystycznego na rozwiązania obsługi obszarów o charakterze zabytkowym zaznacza się przede wszystkim w miastach wielkich i dużych miastach o najwyższej randze walorów i ilości substancji zabytkowej, w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym będących jednocześnie ośrodkami centralnymi miast oraz w miastach stanowiących ośrodki ruchu pątniczego.
   Znajduje to swoje odzwierciedlenie w wykorzystywanych do obsługi obszaru różnych środkach lokomocji, w układzie tras i linii komunikacji zbiorowej oraz lokalizacji przystanków, w różnorodności stosowanych zasad, metod i środków organizacji ruchu i parkowania, w stosowanym systemie informacji oraz w eksploatacji specjalnych środków transportu stanowiących dodatkowe atrakcje turystyczne.

4. Zasadniczymi problemami w rozwiązaniach obsługi potrzeb transportowych w. w obszarów są:
   - trasy dostępu dla autobusów turystycznych i samochodów indywidualnych,
   - układy parkingów, ze szczególnym uwzględnieniem parkingów dla autobusów turystycznych,
   - układy tras i linii komunikacji zbiorowej zaspokazających połączenia dworców, hoteli z obszarami tego typu,
   - układ ciągów i stref pieszych wynikających z układu tras turystycznych i zagospodarowania turystycznwgo.

5. Rozwiązania obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym zagranicą w porównaniu z rozwiązaniami krajowymi odznaczają się większą kompleksowością i spójnością, a także różnorodnością stosowanych form obsługi. Częściej też wykorzystuje się za granicą środki i infrastrukturę komunikacyjną jako element zwiększania atrakcyjności i walorów krajoznawczych obszaru zabytkowego.

6. Tylko w nielicznych miastach z obszarami turystycznymi o charakterze zabytkowym w Polsce uwzględnia się problematykę obsługi transportowej potrzeb turystycznych na etapie prowadzonej polityki komunikacyjnej.

7. W przewidzianych do opracowania modelowych rozwiązań obsługi transportowej obszarów turystycznych należy uwzględnić:
   - aktualne tendencje zagraniczne w tym przede wszystkim podjąć próbę wprowadzenia koncepcji stref ruchu uspokojonego,
   - estetykę i uatrakcyjnienie turystyczne projektowanych stref pieszych lub pieszo-rowerowych zagospodarowując je elementami małej architektury.

8. Wybór obszarów staromiejskich o funkcji turystycznej powinien pozostać w związku z innymi zadaniami wykazywanymi w ramach tematu 7, III grupy problemowej CPBR.

BIBLIOGRAFIA

1. Zalewski A., Koncepcja pracy naukowo- badawczej pt. "Komunikacja w obszarach turystychnych o charakterze zabytkowym" Instytut Urbanistyki i Planowania Przestrzennego /IUPP/ Politechnika Warszawska /PW/, Warszawa 1986,

2. Rudnicki A. Komunikacja w naukowych badaniach nad rewaloryzacją zespołów zabytkowych, Transport miejski 4/1986,

3. Informacja MR I 6, Politechnika Krakowska, Kraków VI/1986,

4. Materiały z krajowej konferencji naukowej "Inżynieryjne problemy w odnowie staromiejskich zespołów zabytkowych" t. 1.3 PAN, PZITB Politechnika Krakowska /PK/, Kraków 1986,

5. Rudnicki A., Problemy komunikacji w układach przestrzennych miast o charakterze zabytkowym - synteza grupy tematycznej VI /1982 r./, Informacje MR I 6, Kraków 1986,

6. Tracz M., Sterowanie ruchem w obszarach zabytkowych, Instytut Dróg, Mostów i Kolei, /IDKiM/ PK, Kraków 1983,

7. Sambor A., Więckowski M. i Zalewski A., Organizacja ruchu i parkowanie w zespołach zabytkowych, IDiM PW Warszawa, 1982-1985,

8. Bieda K. z zespołem, Kształtowanie stref ruchu pieszego i rowerowego, IUPP PK, Kraków 1982-84,

9. Sambor A., Więckowski M. i Zalewski A., Zagadnienia inżynierii ruchu w rewaloryzacji i ochronie zespołów zabytkowych miast., Konferencja Naukowa, Nauka i praktyka w transporcie t. V., Instytut Transportu PW, Jachranka 1985,

10. Kopta T., Techniczne środki uspokojenia ruchu. Transport miejski 9/1986,

11. Tracz M., Srodki realizacji polityki komunikacyjnej w miastach zabytkowych, Konferencja Naukowa "Inżynieryjne problemy ....." PAN, PZITB, PK, Kraków 1986,

12. Rudnicki A., Zarys ujęcia systemowego komunikacji w zespołach zabytkowych, j.w.

13. Ostrowski W., Zespoły zabytkowe a urbanistyka, Arkady, Warszawa 1986,

14. Czarnecki W. - Planowanie miast i osiedli. t. V. Sieć komunikacji miejskiej, PWN, Warszawa 1970,

15. Suchorzewski W., Sambor A., Sarna S. - Komunikacja w miastach zabytkowych - historia i perspektywy. W materiałach z międzynarodowego seminarium "Komunikacja miejska w miastach zabytkowych", Kraków 1975,

16. Praca zbiorowa, Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce, - t. I. Miasta zabytkowe, Arkady, Warszawa 1986,

17. Adamczewska -Wejchert H. i Wejchert K. Małe Miasta Arkady, Warszawa 1986,

18. Szolgina E. Estetyka miasta, Arkady Warszawa 1982,

19. Drzewiecki M. - Turystyczne zagospodarowanie przestrzenne Chełmna jako ośrodka krajoznawczego - Instytut Turystyki, Warszawa 1973.

20. Przybyszewska -Gudelis R., Grabiszewski M. , Iwicki S. Problematyka waloryzacji i zagospodarowania turystycznego miejscowości krajoznawczych w Polsce, Instytut Turystyki Warszawa 1979,

21. Przybyszewska-Gudelis R., - Zasady planowania zagospodarowania turystycznego miejscowości o znaczeniu krajoznawczym, Instytut Turystyki, Warszawa 1986,

22. Przybyszewska -Gudelis R., Grabiszewski M. - Funkcja turystyczna w zabytkowych ośrodkach miejskich - Instytut Turystyki Warszawa 1986,

23. Friedberg J. Planowanie systemów transportowych, SITK, Kraków 1984,

24. Adamus U., Charakterystyka ruchu turystycznego i pielgrzymkowego do Częstochowy w 1983 r. na podstawie badań terenowych i obserwacji Woj. Biuro Projektów, Częstochowa, 1984,

25. Adamus U. i inni " studium ruchu turystycznego i pątniczego w Częstochowie," Woj. Biuro Projektów, Częstochowa 1983,

26. Rudnicki A. z zespołem, Szkicowa koncepcja rozwoju systemu transportu woj. krakowskiego, SITK, Kraków 1986,

27. Rudnicki A. z zespołem, Studium komunikacyjne miasta Sandomierza, SITK Kraków 1985,

28. Załuski A., Studium obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego w Toruniu ZUT, NOT Toruń 1983,

29. Se deplacer en villes saisonnieres - l' organisation des transports de la circulation et l' amenagement des espaces publics - Centre des etudes des Transports Publics /CETUR/ Bagneux k. Paryża 1984,

30. Espace pietons - Catalogues des Cas. CETUR, Bagneux k. Paryża 1982,

31. La ville a pied, CETUR, Bagneux k. Paryża 1986,

32. Le mobilier urbani, CETUR, Bagneux k. Paryża 1986,

33. En rue libre - cours urbaines, rue a prieritè piètonne CETUR, Bagneux k. Paryża 1979,

34. Paysage prour une rocade, CETUR, Bagneux k. Paryża 1986,

35. Les livraisons dans le centre de ville, CETUR , Bagneux k. Paryża 1979,

36. Politiques en faveur des deux roues legers dans quatre pays europeens - Rapport de synthese, CETUR, Bagneux k. Paryża 1983,

37. Le stationnement dans les quartiers ancienes, CETUR, Bagneux k. Paryża 1982,

38. Le stationnement dans la ville t. 2, le cas de 18 villes francaises, CETUR, Bagneux k. Paryża 1980,

39. Approches et efudes de stationnement dossier no 20, CETUR, Bagneux k. Paryża, 1982.

40. Granger V. - Les Velos a la Rochelle - conceptri on d' une experiance et suivi de l' operation juillet 1976 a juillet, CETUR, Bagneux k. Paryża 1978,

41. Bedarf an Parkfeldern Verkehrspotentiale und Ganglinen von Gastberieben und touristischen Bahn stationen, Departament federal des transport , des comunikationes et de l energia , Office federal des routes, Bern 1986.

42. La Calle - Diseno para Peatones y cilcistas - Ministerio de Obras Publicas y Urbanismo, Direccion General de Accion Territorial y Urbanismo, Madrid 1983.

43. Demonstration Cycle Route Tilburg - Ministry of Transport and Public Works, Hague 1979,

44. The Hague Cycleway i Piolot Project 1975-79, Public. inf. Div. Public Works Dept. Hague 1979.

45. Zeniuk A., - Studium rewaloryzacji śródmieścia miasta Bath Miasto 3/4 - 1977,

46. Zalewski A., Tendencje w obsłudze komunikacyjnej miast średnich we Francji na przykładzie Chambery,

47. Recomendaciones para la Senalizacion Informativa Urbana- Comision de Circulation y Transportes de la Federation Espanola de Municipios y Provincios /FEMP/, Asociacion de ingenieros Municipales y Provinciales de Espana, AIMPE, Madrid 1981,

48. Acouerde Dirrection General de Traffico. Ayuntamiento de Valencia, Sobre Regulacion de Accesos, Valencia 1984,

49. Pietz E. i Kaczmarek M. Plan rewaloryzacji śródmieścia Gniezna, Miasto 8/1979,

50. General Dopravy Hladniho Mesta Prahy do roku 2000 Narodni Vybor Hladnino Mesta Prahy, Praha 1984

51. Praga i okolice - mały przewodnik turystyczny, KAW, 1977

52. Toruń - Plan miasta PPWK, Warszawa 1982,

53. Verk Celle - Verkehrsfuhrung. Parkmoglichkeiten Fussgangerzonem 1987,

54. Chambery et sa banlieue - plan guide repertoires des rues Plan Guide Blay, Paris 1983.

55. Materiały na posiedzenie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej we Włocławku dotyczące aktualizacji miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Ciechocinka, luty 1982,

56. Załuski A., Koncepcja organizacji ruchu oraz oznakowania ulic miasta Ciechocinka, Toruń 1973,

57. Informacji uzyskanych w Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta w Ciechocinku,

58. Materiały i informacje uzyskane w Wydziale Kultury Turystycznej i Turystyki UM w Częstochowie,

59. Materiały i informacje uzyskane w Wydziale Komunikacji UM w Częstochowie,

60. Gniezno - plan miasta PPWK, Warszawa- Wrocław 1987,

61. W. Łęcki - Gniezno i okolice - przewodnik Sport i Turystyka Warszawa, 1983.

62. Materiały i informacje uzyskane w UM w Gnieźnie.

63. Materiały i informacje WKFSiT UW w Poznaniu.

64. Cieśliński J. Układ komunikacyjny Krakowa /projekt przebudowy/ Transport miejski 8/1987

65. Materiały i informacje uzyskane w WKFSiT UM w Krakowie, 1987

66. Polska - przewodnik turystyczny. Wyd. SiT Warszawa 1978,

67. Trząski A., Rudnicki A., Melanowski Z.; Komunikacja w śródmieściu Krakowa - koncepcje uspokojenia ruchu, Materiały Konferencji Naukowej PAN SITK, PK nt. "Organizacja ruchu w śródmieściu", Kraków -Nowy Sącz, 1986,

68. Informacje uzyskane w WKFiST UW w Płocku

69. Informacje uzyskane w Wydziale Kom. UW w Płocku

70. Materiały i informacje uzyskane w WKFST UM w Poznaniu

71. Materiały i informacje uzyskane w WKOM UM w Poznaniu

72. Program rozwoju turystyki dla m. Poznania, WKFSiT UM, Poznań 1986.

73. Materiały i informacje WKFSiT UW w Tarnobrzegu,

74. Materiały i informacje WKFiT UM w Toruniu

75. Materiały i informacje W.K. UM w Toruniu

76. Informacje uzyskane w UM Stołecznym Wydziale Komunikacji w Warszawie,

77. Informacje uzyskane w WRFiT U. St. M. Warszawy,

78. Lejk J., Uździalewicz T. Knothe M. - Wprowadzenie uprzywilejowania miejskiej komunikacji zbiorowej w ruchu ulicznym w Warszawie. Materiały konferencji naukowo-technicznej nt. Priorytetowe zadania rozwoju miejskiej komunikacji zbiorowej w miastach i aglomeracjach., Poznań 1981,

79. Uździalewicz Z., Gajewniczek P. - Jadę do Zamku Królewskiego i na Warszawską Starówkę, Przewodnik dla kierowców, Wydawnictwo komunikacji i łączności, Warszawa 1979,

80. Informacje uzyskane z WKFiS UM we Włocławku

81. Informacje uzyskane z W. Komunikacji UW we Włocławku

82. Włocławek - Plan Miasta, WPG , Warszawa 1985

83. Praca zbiorowa, Ekspertyza układu komunikacyjnego m. Włocławka Synteza SITK Włocławek - Warszawa, 1983

84. Plan szczegółowego zagospodarowania przestrzennego śródmieścia Włocławka, WBPP Włocławek 1983,

85. Program przygotowań do sezonu turystycznego we Włocławku w roku 1987

86. Materiały źródłowe Biura Studiów Merostwa, Chambery 1984

87. Delft , Wegwijzer 1981-1982, wyd. Goemente Pocket

88. Delft, Holand, wyd. VVV Delft

89. Copenhagen - folder turystyczny, 1981

90. Lourdes, publikacje informacyjne Syndicat d' Intiative 1979,

91. Renouard Michel - Lourdes, Quest France, Rennes 1979,

92. Jackowski A. - Turystyka i pielgrzymki religijne
Problemy Turystyki 1/1987.

93. Mont Saint Michel - informator turystyczny, Rennes 1978

94. General Dopravy Hladniho Mesta Prahy do roku 2000

95. Narodni Vybor Hladnino Mesta Prahy , Praha 1984

96. Roskilde Danemark - Informator turystyczny, 1981

97. D. Getti, Bardin A., - Anthologie des Espaces pietons a Rouen
Revue Generale des Routes et des Aerodromes, 1978

98. Materiały i informacje uzyskane w Division de Trafico
Ayuntamiento de Valencia,

99. Memoria de Actividades - Junio 1983 - Junio 1984,
Aquntamiento de Valencia, Valencia 1984,

100. Propuerta de Actuacion en Materia de Accesos - Excumo
Ayunt de Valencia Inspeccion de Plainfication Viaria y
Transportes, Valencia 1984,

101. Systemy sterowania ruchem ulicznym - Praca zbiorowa
pod redakcją Jamroza K. WKiŁ, Warszawa 1984.

102. Encyklopedia powszechna, tom 4, PWN , Warszawa 1978 r.

1. Wybór przykładów, zakres i źródła informacji

II część opracowania zawiera przykłady krajowe i zagraniczne obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym w miastach. Wybór przykładów ma na celu przedstawienie praktycznie stosowanych lub projektowanych form i sposobów rozwiązywania problemów komunikacyjnych w obszarach tego typu.

Intencją autora było, aby wśród przykładów krajowych znalazły się obszary zabytkowe o funkcji turystycznej, w których problemy komunikacyjne są najsilniejsze, tj. w obszarach zabytkowych pełniących jednocześnie funkcję centrum miasta i wielkiego lub dużego centrum krajoznawczego, obszary zabytkowe o funkcji pątniczej, oraz obszary turystyczne o charakterze zabytkowym innych typów o mniejszej atrakcyjności turystycznej, aby stanowiły one reprezentatywny zbiór przykładów.

Wybrano przykłady miast usytuowanych w różnych krainach geograficznych Polski dla przeanalizowania lokalnych trendów obsługi komunikacyjnej. Większość analizowanych przykładów usytuowana jest nad królową rzek polskich - Wisłą..

Spośród miast krajowych wybrano w etapie I b pracy następujące: Ciechocinek, Częstochowę, Gniezno, Kazimierz Dolny, Kraków, Nowy Sącz, Płock, Poznań, Pułtusk, Sandomierz, Toruń, Warszawę i Włocławek.

. Starano się, aby wybrane miasta stanowiły ośrodki krajoznawcze obsługi ruchu turystycznego, w których dominuje turystyka przyjazdowa. Miasta te stanowiły w większości przykłady ilustrujące klasyfikację obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym zaproponowaną w I części niniejszego opracowania.

Zebranie danych oparto o wizje terenowe dokonywane w analizo-

wanych miastach, wywiady - sondaże przeprowadzane z osobami odpowiedzialnymi za komunikację i turystykę. Zebranie danych umożliwiających dokonanie bardziej szczegółowej inwentaryzacji stanu istniejącego w większej liczbie miast było w ciągu jednego tylko roku niemożliwe ze względu na bardzo ograniczony potencjał wykonawczy, czas i środki przeznaczone na wykonanie pracy.
Mimo to wydaje się, że przytoczone przykłady przedstawiają w dość reprezentatywny sposób obraz rozwiązywania problemów obsługi komunikacyjnej w obszarach turystycznych miast o charakterze zabytkowym.

Analizę niektórych przykładów uzupełniono zebranymi wcześniej materiałami do innych prac bądź też /jak np. Sandomierz, Nowy Sącz/ skorzystano ze specjalistycznych opracowań wykonanych dla potrzeb komunikacji w tych miastach.

Zestaw przykładów zagranicznych wynika głównie z dostępnych materiałów źródłowych /publikacji książkowych, czasopism, opracowań specjalistycznych, folderów komunikacyjno-turystycznych miast, fotografii i widokówek/. Większość materiałów uzyskano często w czasie wcześniejszych pobytów autora lub jego najbliższych współpracowników, które pozwoliły poznać bezpośrednio oferty zastosowanych rozwiązań . Przykłady zagraniczne obejmują następujące miasta: Bath, Celle, Chartres, Chambery, Delft, Kopenhaga, La Rochelle, Les Saintes Maries de La Mer, Lauddes, Mont Saint Michel, Norwich, Praga , Roskilde, Ronen, Saint Malo, Valencia i Wenecja. W trakcie pracy nad niniejszym opracowaniem autor na koszt własny odbył podróż do Pragi celem bezpośredniego poznania tendencji w obsłudze komunikacyjnej obszaru

turystycznego o wielkim mieście będącym równocześnie wielkim centrum krajoznawczym i położonym w części Europy co nasz kraj.

Prezentowanym przykładom krajowym i zagranicznym starano się w miarę posiadanych materiałów nadać formę zawierającą:

- charakterystykę opisową obszaru zabytkowego,
- charakterystykę problemów komunikacyjnych i sposobów ich rozwiązywania,
- schemat obsługi komunikacyjnej uwzględniający organizację ruchu i parkowania wszystkich środków lokomocji,
- specyficzne formy komunikacji stanowiące równocześnie atrakcję turystyczną, jeśli takie występują.

Zakres informacji zawartych w przykładach nie jest jednolity. Wynika to z trudności uzyskania materiałów o podobnej formie i treści. Wiele informacji dotyczących przykładów krajowych uzyskano w wyniku przeprowadzonych wywiadów z pracownikami Wydziałów Komunikacji oraz Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki Urzędów Miejskich i Wojewódzkich, Wojewódzkich Biur Planowania Przestrzennego, Biur Odnowy Zespołów Zabytkowych /np. w Toruniu/ udostępnionych planów ogólnych i szczegółowych zagospodarowania przestrzennego i rewaloryzacji. W trakcie przeprowadzonych wywiadów opracowano szkice planów sytuacyjnych i nanoszono elementy systemu transportowego oraz zagospodarowania turystycznego, obsługującego obszar turystyczny o charakterze zabytkowym. Informacje te uzupełniono spostrzeżeniami dokonywanymi podczas wizji lokalnych w terenie.

Rys. 1 . Usytuowanie wybranych do analiz miast z obszarami turystycznymi o charakterze zabytkowym na terenie Polski

- ● miasta objęte analizami w etapie I (1986/87)
- o miasta przewidziane do analiz w etapie II (1988)

2. Przykłady krajowe

2.1. CIECHOCINEK

Ciechocinek jest jednym z najstarszych uzdrowisk w centralnej Polsce. Podstawą funkcjonowania uzdrowiska są słone źródła także cieplicze oraz pokłady borowiny. Użytkowanie źródeł do celów leczniczych rozpoczęto w 1836 r.

Ciechocinek stanowi unikalny zespół przestrzenny, w którym dawna zabudowa pozostała w zgodzie ze środowiskiem naturalnym. Do najważniejszych walorów miasta zaliczyć należy następujące:

- harmonijność rozwiązań urbanistycznych /korzystna z uwagi na psychiczne potrzeby człowieka, zwłaszcza w uzdrowisku/,
- łagodny klimat cechujący się dużą liczbą cichych i słonecznych dni,
- zieleń bogato urozmaicona i niezwykle różnorodna w swym ukształtowaniu,
- tężnie stanowiące jedyny tego typu zespół w Polsce, a także ewenement w skali europejskiej,
- cisza i spokój, którego miejski hałas i motoryzacja nie zdołały jeszcze unicestwić,
- stosunkowo duża liczba obiektów zabytkowych o charakterystycznej architekturze,
- ustalona sława dobrego uzdrowiska, chętnie odwiedzanego przez kuracjuszy, jedynego w swej oryginalności w Polsce.

Funkcja lecznictwa uzdrowiskowego jest główną funkcją Ciechocinka, której powinny być podporządkowane wszystkie inne funkcje i wszystkie działania podejmowane w ramach społeczno-gospodarczego rozwoju zespołu uzdrowiskowo-miejskiego, w trosce o zachowanie wymienionych walorów miasta i umocnienia jego wartości kulturowych.

- funkcja rolnicza ;

funkcja ta powinna występować jedynie w ramach tzw. zaplecza żywicielskiego z odpowiednimi ograniczeniami,

- funkcja turystyczno-wypoczynkowa, ograniczona ze względu na priorytet dla funkcji lecznictwa sanatoryjnego.

Struktura funkcjonalno- przestrzenna zespołu uzdrowiskowo-miejskiego została ukształtowana przy przyjęciu zasady strefowania, zgodnie z którą wyznaczono następujące strefy funkcjonalno-przestrzenne Ciechocinka : uzdrowiskową, mieszkalno-pensjonatową, wypoczynkowo-turystyczną /ograniczona ze względu na priorytet funkcji uzdrowiskowej/, gospodarczo-techniczną, żywicielską.

W nawiązaniu do tych stref wyróżniono następujące typy obszarów miasta / rys. 6/:

- Obszar "A" , obejmujący dzielnicę lecznictwa uzdrowiskowego wraz z najbliższym terenem powiązanym z nią funkcjonalnie, zgodnie z określeniem w Statucie Uzdrowiska.
- Obszar "B", obejmujący bezpośrednie zaplecze ekologiczne obszaru "A".
- Obszar "C", obejmujący tereny wykraczające poza Ciechocinek, pełniący rolę otuliny miasta.

Zakres ochrony miasta, a w szczególności jego strefy uzdrowiskowej "A", obejmuje:

- ochronę powietrza atmosferycznego,
- ochronę ciszy,
- ochronę czystości i porządku sanitarnego,
- ochronę zabytków architektonicznych i innych obiektów związanych z historią i kulturą.

Ustalenia planu ogólnego wyznaczyły zadania i ograniczenia systemu transportowego w obsłudze komunikacyjnej miasta. Miasto leży na uboczu głównych tras komunikacji drogowej i kolejowej, tym niemniej posiada dogodne powiązanie z układem krajowym i regionalnym, któremu służy powiązanie kolejowe i drogowe z Aleksandrowem Kujawskim

oraz z trasą o znaczeniu międzynarodowym /droga E-75 Bratysława-Gdańsk/ przebiegającą w odległości 2, 5 km od centrum miasta. Układ ten pozwala na utrzymanie dalszych powiązań w zakresie komunikacji kolejowej i autobusowej z Aleksandrowem Kujawskim, Nieszawą, Toruniem i Włocławkiem, a także z innymi ośrodkami krajowymi.

Ta dogodna sytuacja w dziedzinie zewnętrznych powiązań komunikacyjnych nie ma odpowiednika w wewnętrznym układzie komunikacyjnym, w którym występuje szereg kolizji z funkcjami uzdrowiskowymi /przecięcia drogowe strefy sanatoryjnej, bocznica do warzelni soli odcinająca tereny tężni od pozostałej części uzdrowiska/.

Istniejący układ uliczny uformował się w dostosowaniu do układu dróg wlotowych do miasta z kierunku Aleksandrowa Kujawskiego i Nieszawy, których przebieg nawiązuje do przebiegu torów kolejowych. Geometria układu ulicznego nie stanowi z góry zaplanowanej całości. Można wyróżnić układ pierwotny, który tworzy ulice Kopernika i Nieszawska, natomiast pozostałe fragmenty sieci powstawały w wyniku ciągłej rozbudowy miasta w zależności od bieżących potrzeb, bez wyraźnego planu docelowego.

Szczególnie niekorzystne warunki występują w centralnej części strefy uzdrowiskowej, gdzie przecina się kilka kierunków drogowych.

Do niedawna dopuszczano ruch samochodowy na całej sieci ulicznej miasta bez większych ograniczeń /kilka ulic prowadziło ruch w jednym kierunku, w niektórych rejonach obowiązywał zakaz postoju, na całej sieci ograniczono prędkość do 40 km/h , obowiązywał zakaz używania sygnałów dźwiękowych/. Jednak wzrastający stopień uciążliwości komunikacji spowodował konieczność podjęcia bardziej radykalnych decyzji, wynikających z potrzeby zapewnienia

odpowiednich warunków środowiskowych funkcjonowania uzdrowiska. Toteż w obowiązującej aktualnie koncepcji obsługi komunikacyjnej miasta przyjęto za punkt wyjścia zasadę strefowania i segregacji ruchu.

Wprowadzono 3 zasadnicze strefy ruchu w mieście:

- strefę I - zewnętrzną, obejmującą dworcowy zespół komunikacyjny PKS-PKP oraz tereny gospodarcze, w której nie wprowadzono ograniczeń ruchu,
- strefę II - pośrednią, obejmującą tereny mieszkaniowe, pensjonatowe i usługowe, w której umożliwiono ruch samochodów osobowych, wozów obsługi komunalnej i wozów dostawczych oraz dojazd do parkingu położonego na obrzeżu strefy uzdrowiskowej,
- strefę III - wewnętrzną, obejmującą tereny uzdrowiskowe i wypoczynkowe, w której dopuszczono jedynie ruch pojazdów dostawczych w ustalonych godzinach, ruch pojazdów służb miejskich oraz okresowo / w dniach rozpoczynania i kończenia turnusów / ruch autokarów sanatoryjnych przywożących i odwożących kuracjuszy.

Przyjęta zasada strefowania i segregacji ruchu wyznaczyła ogólne wytyczne organizacji obsługi komunikacyjnej miasta.

Ruch tranzytowy w relacji Aleksandrów Kujawski - Nieszawa jest prowadzony po obrzeżu miasta ulicami: Bema, Al. 700-lecia i Nieszawską. Wzdłuż tych ulic przebiegają trasy autobusów PKS. Autobusy te dojeżdżają ul. Zdrojową do dworca PKS położonego przy dworcu kolejowym, a wyjeżdżają z niego ul. Kopernika.

W strefie uzdrowiskowej urządzono kilka ciągów pieszych dzięki wyłączeniu ruchu kołowego /bez zmiany przekrojów normalnych ulic/.

Przewiduje się następujące działania usprawniające w przyszłości funkcjonowanie systemu transportowego miasta:

- urządzenie zespołu dworcowego PKP-PKS z niezbędnymi funkcjami towarowymi,
- urządzenie układu parkingów na obrzeżach strefy uzdrowiskowej "A",
- likwidację bocznicy kolejowej do warzelni soli /obecnie bocznica ta rozcina strefę uzdrowiskową, będąc w niej elementem obcym/,
- urządzenie dworca dla żeglugi na wiśle dla przewozów pasażersko-turystycznych.

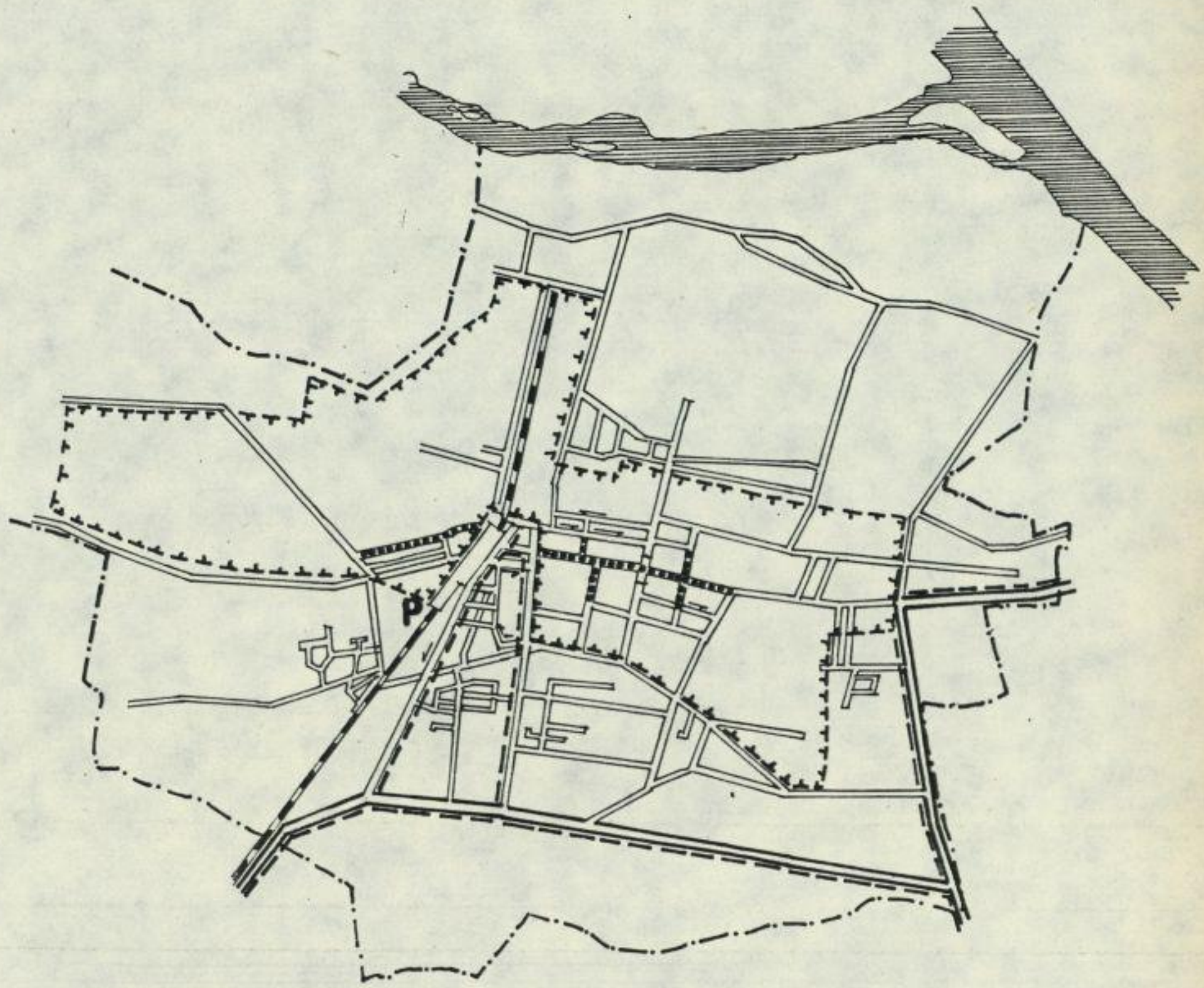
Opracowano na podstawie:

- materiałów na posiedzenie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej we Włocławku dotyczących aktualizacji miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Ciechocinka, luty 1982 r.
- Andrzej Załuski - Koncepcja organizacji ruchu oraz oznakowania ulic m. Ciechocinka; Toruń 1973 r.,
- informacji uzyskanych w Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta w Ciechocinku,
- Andrzej Sambor, Marek Więckowski, Andrzej Zalewski Organizacja ruchu i parkowanie w zespołach zabytkowych mps IDiM PW, Warszawa 1983 r.,

CIECHOCINEK

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ MIASTA

Rys. 2 .



granica miasta

granica strefy uzdrowiskowej „A"

ulice ruchu tranzytowego

ulice o ruchu jednokierunkowym

trasy linii PKS

ciągi piesze

zamknięcie ulicy

P parking

oprac. wg [ ]

2.2. CZĘSTOCHOWA

Częstochowa jest miastem wojewódzkim położonym na pograniczu Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej i Wyżyny Śląskiej u ujścia Stradomki do Warty i liczy obecnie ok. 250 tys. mieszkańców. Prawa miejskie Częstochowa /rejon wschodniego końca Alei Najświętszej Marii Panny/ otrzymała w latach 1370-1377, Częstochówka usytuowana w najbliższym sąsiedztwie Jasnej Góry/ wokół Rynku nazwanego obecnie Wieluńskim/ dopiero w 1717 r. Już w XIV wieku Częstochowa była znanym ośrodkiem hutnictwa żelaza. Dzieje miasta są ściśle związane z historią klasztoru na Jasnej Górze, który został ufundowany w 1382 r. przez księcia Władysława Opolczyka dla sprowadzonych z Węgier O. O. Paulinów. Od ponad sześciuset lat klasztor na Jasnej Górze sławę i znaczenie zawdzięcza Cudownemu Obrazowi Matki Boskiej, ofiarowanemu przez księcia Władysława Opolczyka. Między XV-XVII w. siedziba klasztoru została rozbudowana. Wykonano fortyfikację w postaci twierdzy bastionowej. W 1826 roku Częstochowa i Częstochówka połączone zostały w jedno miasto. Wytyczono Aleje Najświętszej Marii Panny łączącą oba miasta, do dziś stanowiącą główną oś kompozycyjną układu przestrzennego, a także bardzo wygodne połączenie piesze między dworcami kolejowym i autobusowym, a obszarem Sanktuarium.

Głęboka cześć okazywana Najświętszej Marii Pannie w Sanktuarium Jasnogórskim przyciąga od ponad sześciuset już lat tłumy wiernych i turystów z kraju i zagranicy.

Szacuje się, że przybywa tu prawie 8 mln pielgrzymów rocznie, co daje Częstochowie piąte miejsce wśród miejsc kultu wszelkich religii. Największe szczytowe natężenia ruchu pątniczego występują w okresie wielkich odpustów i wynoszą ok. 300 tys. wiernych/dobę. W sezonie

pielgrzymkowym /3.05.-15.09./ do Sanktuarium Jasnogórskiego przybywa średnio 15 - 20 osób dziennie, natomiast poza sezonem dobowe natężenie ruchu wynosi 3-10 tys. osób. W ciągu całego roku w sezonie i poza sezonem występują wahania natężeń ruchu wg typów dni tygodnia, przy czym w dni weekendowe bez świąt obserwuje się ruch pątniczy większy ok. 300-400 % oraz 6-7 raza większe w dni odpustów mniejszych. W stosunku do dni roboczych zmienność natężeń ruchu pątniczego zaobserwować można również w ciągu dnia. Najwięcej pielgrzymów i turystów gości w sanktuarium w godzinach południowych ok. 70 %, co spowodowane jest godzinami przyjazdów środków komunikacji zbiorowej, w tym przede wszystkim PKP i PKS. W potoku ruchu turystycznego dominują osoby, które jako główny cel określają pielgrzymkę /75-80 %/. Turyści - krajoznawcy stanowią średnio w roku 15 - 20 %, natomiast 5 % osób przyjeżdżających to osoby łączące odwiedzenie Jasnej Góry z pobytem w delegacji.

Częstochowa jest również dużym ośrodkiem przemysłowym, dzięki istnieniu zakładów przemysłu hutniczego, włókienniczego, metalowego, chemicznego i ceramicznego oraz ośrodkiem nauki i kultury.

Funkcje ogólnomiejskie wraz z funkcją sakralną i funkcją ośrodka ponadregionalnego nakładają się na siebie, co znajduje swoje odzwierciedlenie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej oraz układzie komunikacyjnym. Lokalizacja dużych zespołów mieszkaniowych na północy i terenów przemysłowych na południu wraz z występującymi ograniczeniami przestrzennymi w zakresie

---

x/ dojazd środkami komunikacji zbiorowej do Częstochowy poza PKP zapewnia PKS. Podjęta w roku 1983 próba uruchomienia linii lotniczej z Warszawy i Gdańska zakończyła się fiaskiem po kilku miesiącach, ze względu na niską frekwencję pasażerów co wynikało z dużej konkurencyjności PKP w zakresie czasu podróży oraz ceny biletów.

możliwości realizacji rozwiązań komunikacyjnych powodują, że znaczna część ruchu tranzytowego w stosunku do centrum odbywa się przez ten obszar /ul. Kościuszki, ul. Kilińskiego, ul. Dąbrowskiego, ul. Starucha/. Ruch kołowy tranzytowy w stosunku do miasta prowadzony jest poza strefą śródmiejską i Jasnej Góry lub stycznie do niej /ul. Lenina, ul. Św. Rocha, ul. Św. Jadwigi, ul. Św. Barbary, ul. Św. Kazimierza /rys. i //. Główna oś kompozycyjna miasta łącząca Stare Miasto i rejon dworców z Sanktuarium Jasnogórskim - Aleja NM Panny - należy do układu podstawowego sieci ulicznej, a w środku jej usytuowany jest szeroki ciąg pieszy wyznaczający i ułatwiający drogę pielgrzymom. Układ kolizji ruchu pieszego i kołowego oraz szacunkowych natężeń w śródmieściu Częstochowy przedstawiono na rys.6 i 7 .

Obsługa śródmieścia komunikacją zbiorową realizowana jest za pomocą sieci linii autobusowych, wykorzystujących przede wszystkim ulice układu podstawowego, oraz linii tramwajowej wzdłuż Al. Wolności i ul. T. Kościuszki. /rys. /.

Przebywanie w ciągu całego roku licznych mas pielgrzymów a szczególnie między 3 maja a 15 września spowodowało przystosowanie układu komunikacyjnego pod kątem potrzeb tej kategorii użytkowników. W rejonie ulic : Al. Lenina, Św. Rocha, Św. Jadwigi, Św. Barbary, Św. Kazimierza, Pułaskiego i Starucha, a więc dookoła obszaru Sanktuarium wyznaczono tzw. strefę turystyczną, w której wprowadzono zakaz wjazdu samochodów o nośności powyżej 2,5 Mg, z wyjątkiem autobusów turystycznych

i sytuacji wyjątkowych. W strefie tej usytuowano również parkingi, w tym 2 parkinki/z których tylko jeden dla autobusów/, w rejonie ul. Klasztornej i Ks. A. Kordeckiego, a więc w bezpośredniej bliskości klasztoru. W opracowanym w latach 1981-1982 Studium ruchu turystycznego i pątniczego w Częstochowie" / / w strefie ruchu turystycznego wyodrębniono podstrefy o jednolitej funkcji /rys. 5 /co stworzyło przesłanki do prowadzenia stosownej dla nich polityki turystyczno-transportowej oraz lokalizacji zagospodarowania turystycznego zgodnie z potrzebami użytkowników i charakterem danej podstrefy. Dostęp do terenu klasztoru Jasnogórskiego ułatwia również linia autobusowa komunikacji miejskiej prowadząca ul. Kamienic, a więc tuż przy samym wejściu do zespołu. Chociaż brak jest bezpośredniej linii autobusowej łączącej dworce PKP i PKS z wejściem do klasztoru. Istniejący układ organizacji ruchu i parkowania

W okresie o szczególnie dużym nasileniu ruchu pątniczego /tzw. wielkich odpustów oraz dni wejść pielgrzymek /3.05., 15 i 26.08, 8.09/ wyłącza się z ruchu ulice Św. Kazimierza i Św . Barbary od ul. 7 Kamienic do ul. Św. Augustyna oraz Aleję NM Panny na całej długości odcinkami z umożliwieniem przejazdu ulicami poprzecznymi, a regulacja ruchu prowadzona jest przez funkcjonariuszy służby drogowej MO. Zasięg i obsługę ruchu pielgrzymkowego w strukturze miejskiej w dni ich wejść do Częstochowy pokazano na rys. 8 . Ze względu na potrzeby ruchowe osób niepełnosprawnych, na skrzyżowaniach ulic, na chodnikach wykonano obniżenia krawężników /tzw. rampy/ ułatwiające zjazdy i podjazdy. Wszystkie główne skrzyżowania ulic w śródmieściu oraz ciąg pieszy wzdłuż Alei NM Panny wyposażone są w sygnalizację świetlną.

Szczególna organizacja ruchu obowiązywała podczas trzech wizyt Ojca Św. Jana Pawła II w Częstochowie. Wyłączono z ruchu obszar w strefie turystycznej oraz ulice w odległości 250 m od trasy przejazdu orszaku papieskiego. Przygotowano również szereg dodatkowych parkingów i pól namiotowych poza strefą śródmiejską. Schemat obsługi ruchu turystycznego i pielgrzymkowego w czasie II wizyty papieża w Częstochowie w dn. 18-21.06.83 r. na tle struktury miejskiej przedstawia rys. 9 .

Według opinii specjalistów z Wydziału Komunikacji Urzędu Miejskiego w Częstochowie zwiększone potoki ruchu kołowego występują poza szczególnymi świętami /daty ich wynieniono powyżej/ tylko w rejonie najbliższego otoczenia Sanktuarium oraz na ciągu pieszym i Alei NM Panny łączącej Jasną Górę z centrum i dworcami. Tam też koncentruje się zwiększone zapotrzebowanie na miejsca do parkowania.

Reasumując należy stwierdzić, że śródmieście Częstochowy a szczególnie rejon klasztoru Jasnogórskiego jest jednym z obszarów zabytkowych z najbardziej obciążonym ruchem turystycznym i pątniczym w Polsce. Rozpoznane są również potrzeby transportowe i bytowe przyjezdnych w ich skale, zakres oraz zmienność w czasie. Dalszych udoskonaleń wymaga jednak system obsługi transportowej w skali całego miasta i lepsze przystosowanie jego do dużych obciążeń ruchem pątniczym w tym:

- przystosowanie parkingów i miejsc postojowych przy wykorzystaniu parkingów stałych i urządzonych prowizorycznie oraz ulic z dozwolonym parkowaniem, aby zapewnić obsługę w okresie odpustów wielkich oraz w okresie sezonu turystycznego z uwzględnieniem struktury pojazdów,

- opracowanie systemu organizacji ruchu dla istniejącej i modernizowanej sieci ulicznej w celu ograniczenia kolizji ruchu kołowego z ruchem pieszym w okresie jego nasilenia.

- uporządkowanie otoczenia dworców w celu uzyskania dodatkowych powierzchni dla urządzenia miejsc na oczekiwanie oraz lokalizację sezonowych urządzeń sanitarno-higienicznych.

Źródło:- Materiały i informacje uzyskane w Wydziale Kultury Turystycznej i Turystyki UM w Częstochowie,

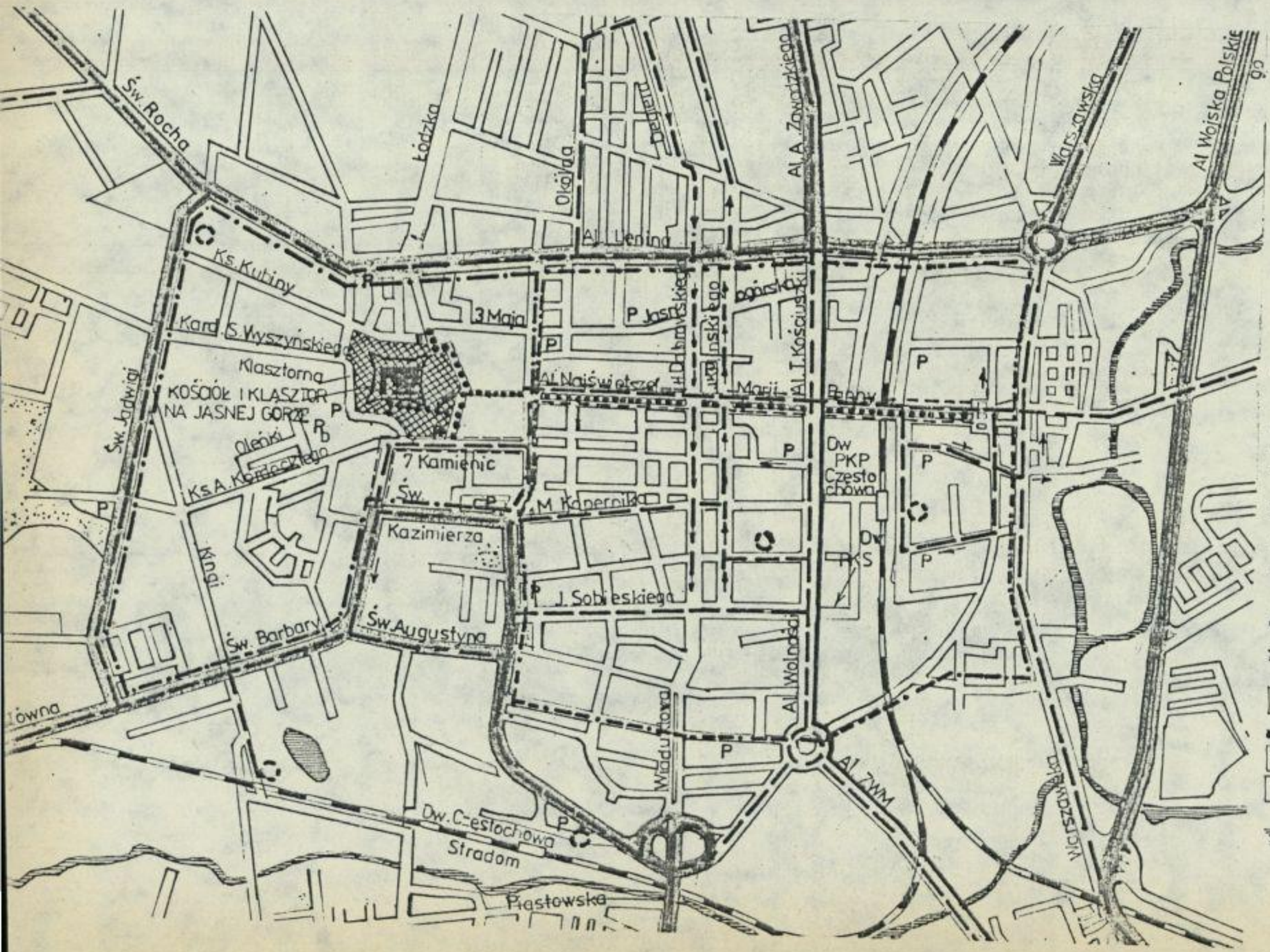
- Materiały i informacje uzyskane w Wydziale Komunikacji UM w Częstochowie,
- U. Adamus i inni "Studium ruchu turystycznego i pątniczego w Częstochowie" Woj. Biuro Projektów , Częstochowa 1983,
- U. Adamus, Charakterystyka ruchu turystycznego i pielgrzymkowego do Częstochowy w 1983 r. na podstawie badań terenowych i obserwacji, Woj. Biuro Projektów, Częstochowa 1984 r.

CZĘSTOCHOWA

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ŚRÓDMIEŚCIA I REJONU JASNEJ GÓRY

STAN 1987 r.

Rys. 3



- granice obszaru klasztornego na Jasnej Górze
- granice strefy turystycznej Jasnej Góry
- granice centrum
- ulice prowadzące ruch tranzytowy
- ulice jednokierunkowe
- trasa linii tramwajowej
- trasy linii autobusowych i pętle autobusowe
- strefy i ciągi piesze
- ulice zamykane dla ruchu w czasie wielkich odpustów
- P parkingi
- kolej
- zieleń
- P_b parking płatny niestrzeżony dla autobusów turystycznych
- wody

opracowano wg [ ]

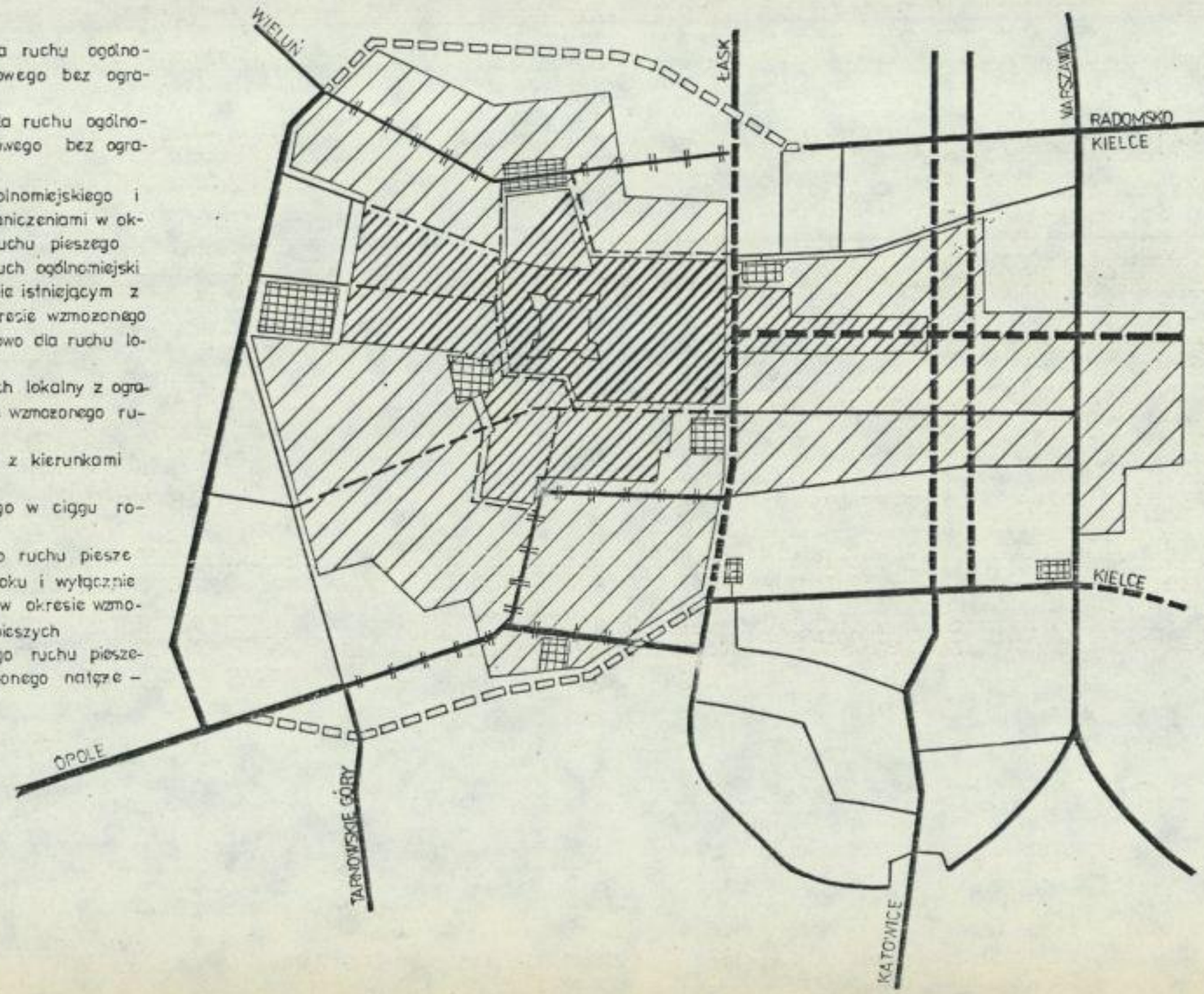
CZĘSTOCHOWA

SCHEMAT RUCHU KOŁOWEGO W REJONIE KLASZTORU

Rys. 4

- istniejące trasy dla ruchu ogólnomiejskiego i tranzytowego bez ograniczeń
- projektowane trasy dla ruchu ogólnomiejskiego i tranzytowego bez ograniczeń
- trasy dla ruchu ogolnomiejskiego i tranzytowego z ograniczeniami w okresie wzmożonego ruchu pieszego
- trasy prowadzące ruch ogólnomiejski i tranzytowy w stanie istniejącym z ograniczeniami w okresie wzmożonego ruchu pieszego docelowo dla ruchu lokalnego
- ulice obsługujące ruch lokalny z ograniczeniem w okresie wzmożonego ruchu pieszego
- ważniejsze parkingi z kierunkami dojazdów
- strefa ruchu pieszego w ciągu roku
- strefa preferowanego ruchu pieszego w ciągu całego roku i wyłącznie dla ruchu pieszego w okresie wzmożonego natężenia pieszych
- strefa preferowanego ruchu pieszego w okresie wzmożonego natężenia pieszych

0 100m 500m

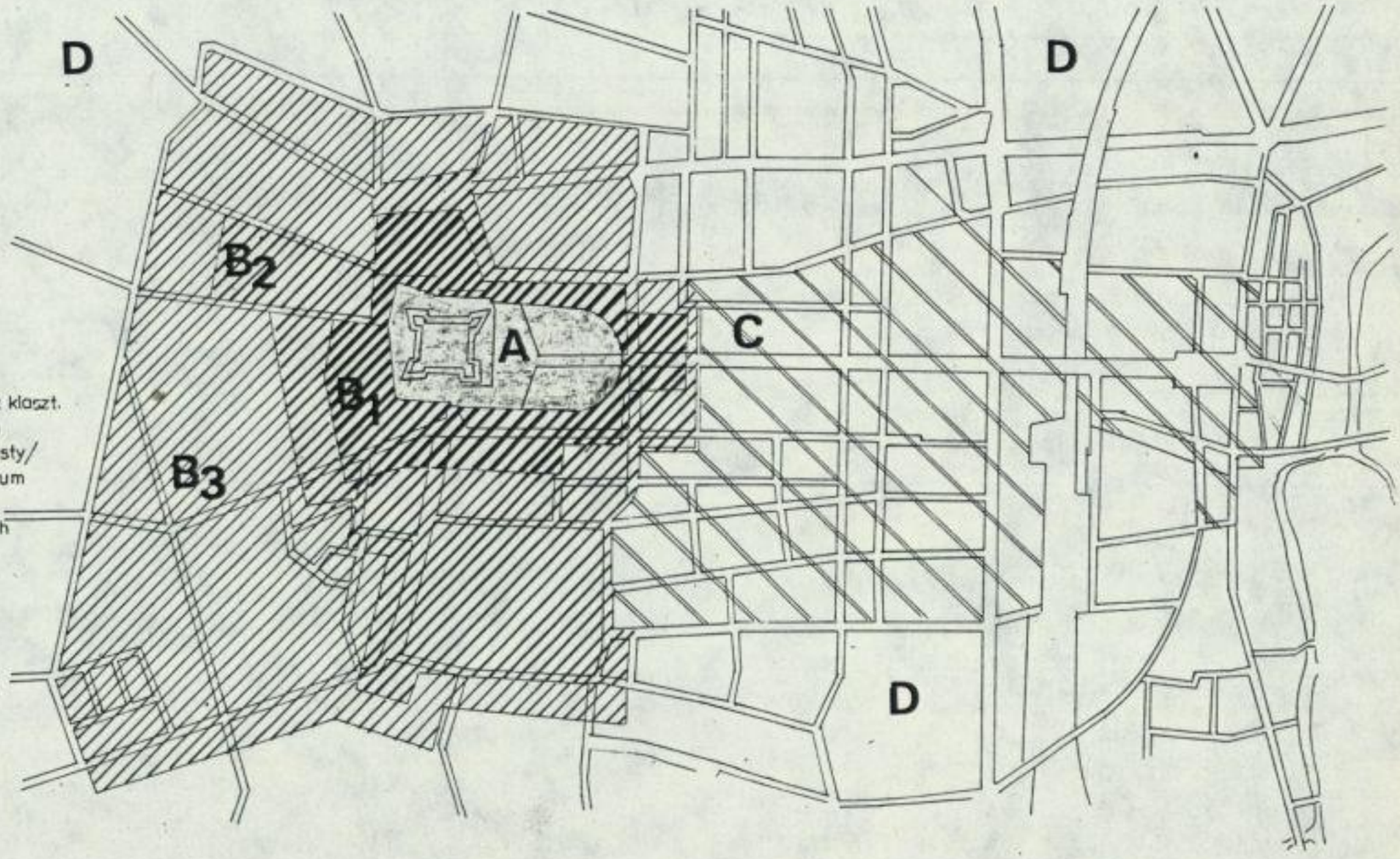


oprac. wg [ ]

CZĘSTOCHOWA

STREFY OBSŁUGI RUCHU TURYSTYCZNEGO

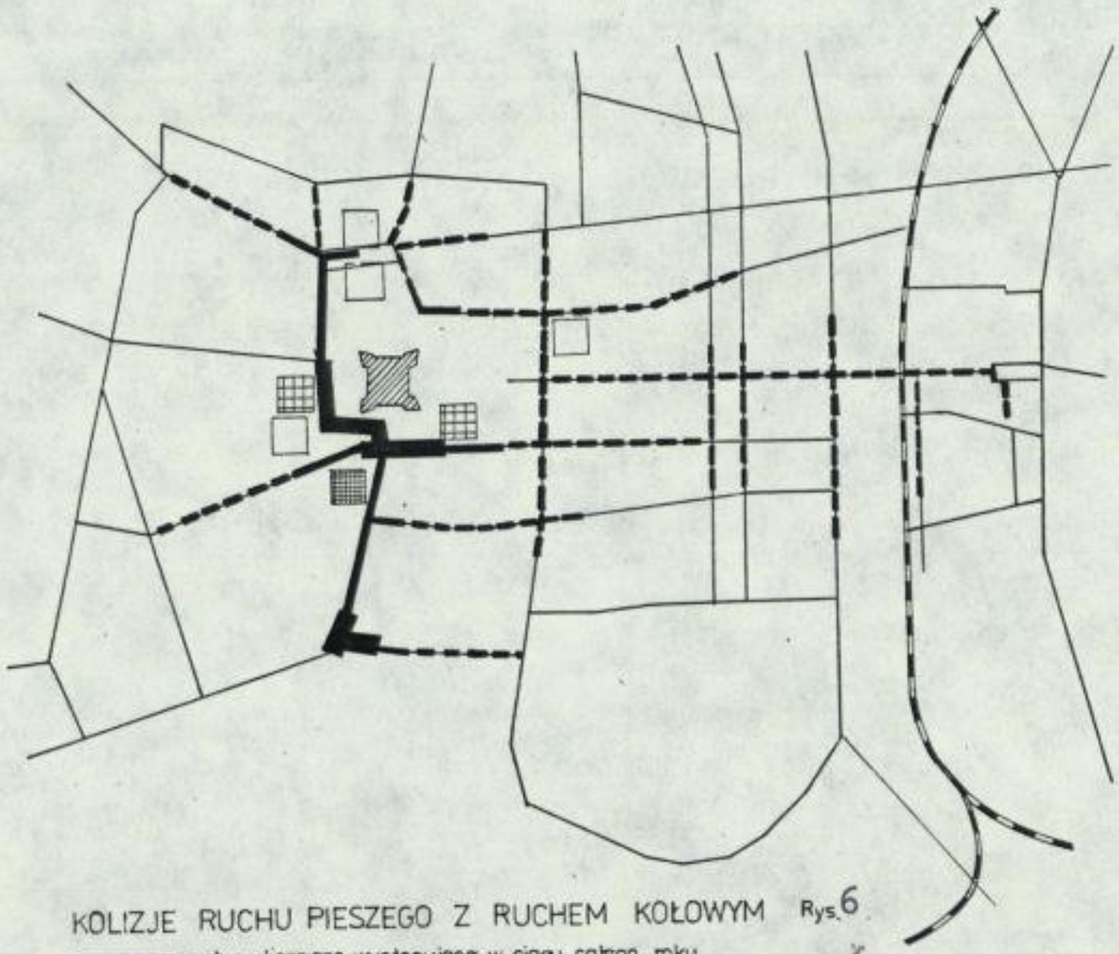
Rys. 5



A strefa ciszy
B_1 strefy bezpośrednio związane z klaszt.
B_2 kontaktów sobotnio-niedzielnych
B_3 kontaktów sporadycznych/odpusty/
C strefa urządzenia centrum ogólnomiejskiego
D strefa zewnętrzna w granicach miasta

oprac. wg [ ]

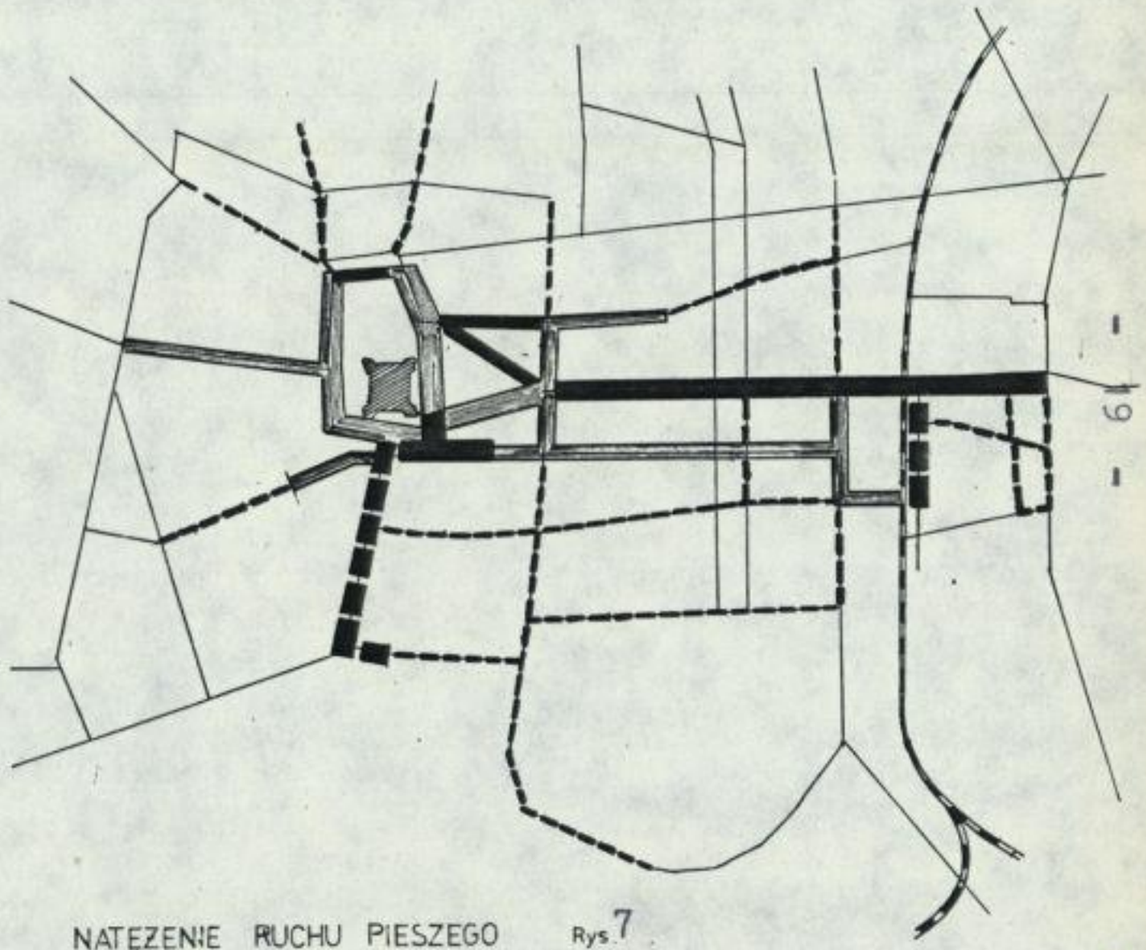
CZĘSTOCHOWA



KOLIZJE RUCHU PIESZEGO Z RUCHEM KOŁOWYM Rys. 6

- ruchu ulicznego występujące w ciągu całego roku
- ruchu ulicznego występujące w dni wolne i święta
- ruchu ulicznego występujące w święta kościelne
- parkingów w ciągu całego roku
- parkingów w dni wolne od pracy i święta
- parkingów w święta kościelne

oprac. wg [ ]



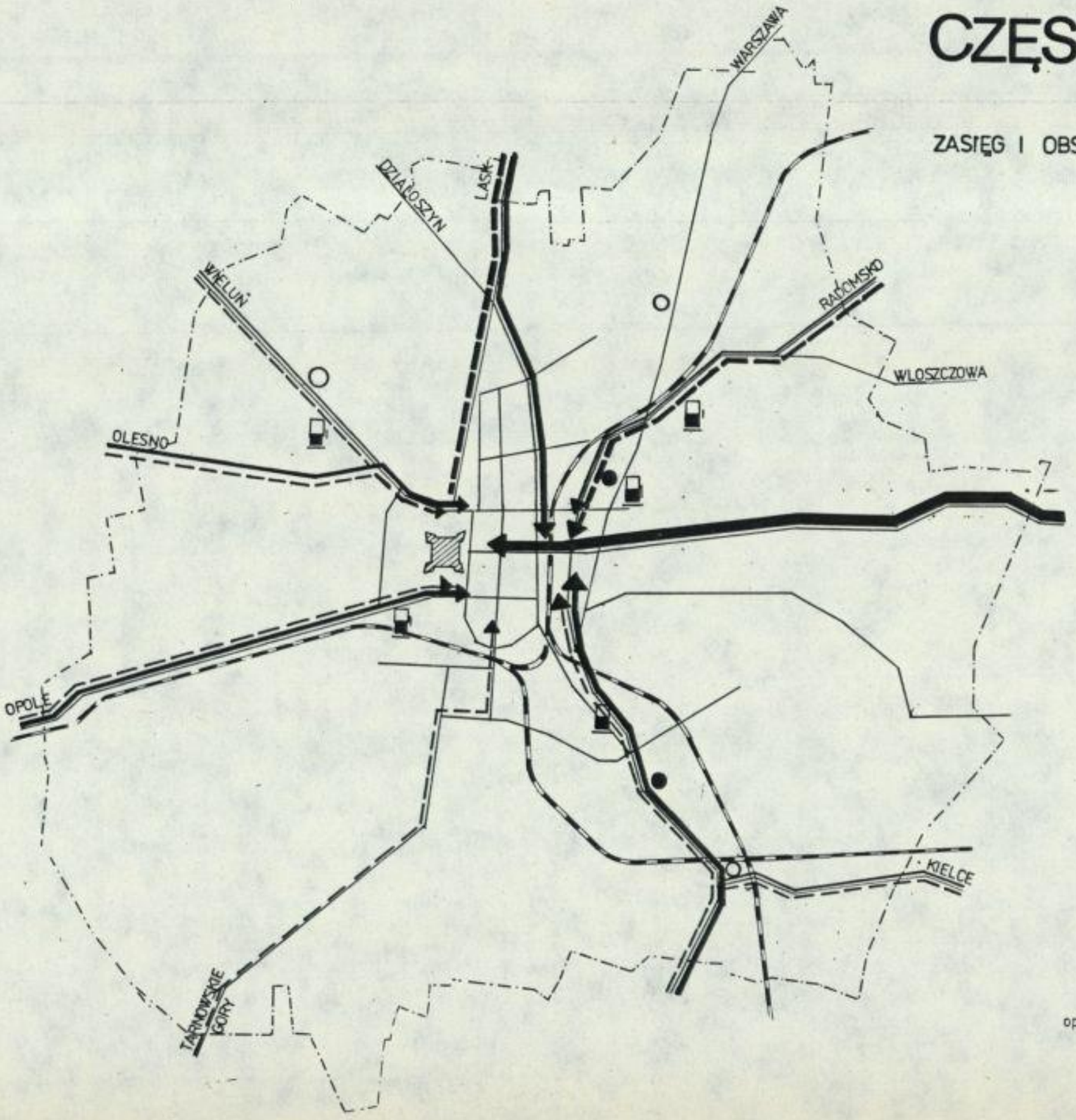
NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO Rys. 7

- duży ruch w ciągu całego roku
- ruch duży w dni wolne i święta, średni w dni powszednie
- ruch duży w święta i średni w dni wolne od pracy
- ruch średni w święta i dni wolne od pracy
- ruch średni w święta kościelne
- ruch występujący w święta kościelne

CZĘSTOCHOWA

ZASIĘG I OBSŁUGA RUCHU PIELGRZYMKOWEGO

Rys. 8



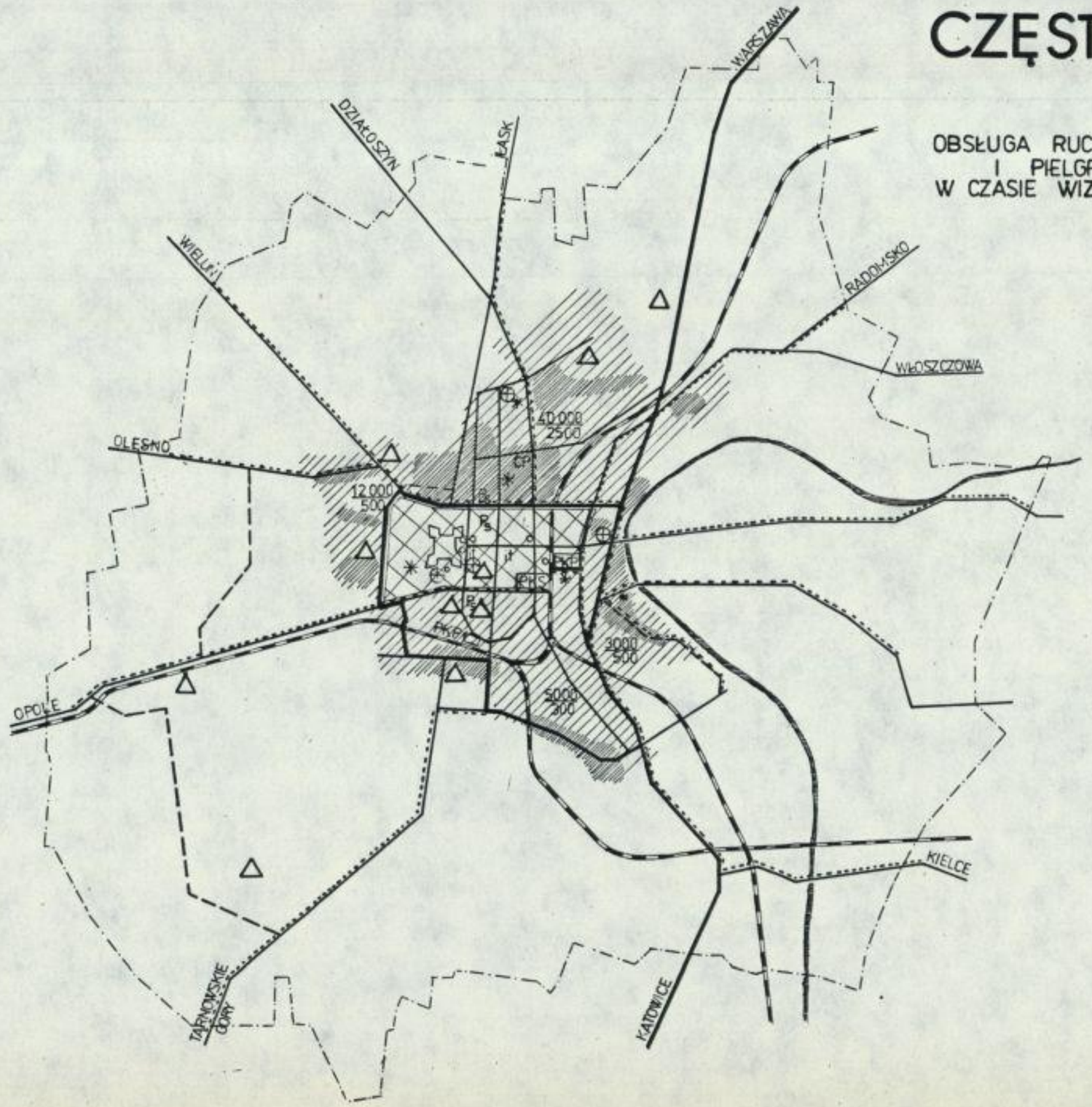
Trasy wejść pielgrzymek pieszych
—— na święto 14 15 sierpnia
– – – w innych terminach
liczba pielgrzymów w tys. osob
do 5
5 ÷ 25
powyzej 25
stacje paliw
zajazdy
motele

oprac. wg [ ]

CZĘSTOCHOWA

OBSŁUGA RUCHU TURYSTYCZNEGO
I PIELGRZYMKOWEGO
W CZASIE WIZYTY PAPIEŻA 18-21.06.1983

Rys. 9



- teren wyłączony z ruchu kołowego
- obwodnica śródmiejska
- układ podstawowy
- układ rezerwowy
- strefy parkingowe
- Ps parkingi specjalne
- zasięg skoncentrowanego parkowania
- 12.000/500 szacunkowa liczba parkujących pojazdów ogółem / autokarów
- ladowiska helikopterów
- trasy autobusowe MPK
- dworce PKP PKS
- punkty informacji turystycznej
- pola namiotowe
- koncentracje handlu i usług
- punkty pomocy medycznej
- punkty informacyjne MO
- CP centrum prasowe

oprac. wg [ ]

2.3. GNIEZNO

Gniezno jest miastem położonym w Wielkopolsce, liczącym ok. 70 000 tys. mieszkańców. Rozłożony jest na siedmiu wzgórzach otoczonych jeziorami. Jest grodem związanym z początkami państwa polskiego i pierwszą stolicą Polski. Zespół zabytkowy położony na wzgórzu Lecha z górującą nad nim katedrą Św. Wojciecha, która zbudowana została przez Mieszka I po chrzcie Polski w 966 r., jest największą atrakcją turystyczną miasta. Zespół zabytkowy miasta średniowiecznego położony jest na obrzeżach śródmieścia, które rozciąga się pomiędzy nim a linią kolejową Poznań-Inowrocław Obecny układ przestrzenny miasta ukształtowany został z początkiem XIX w. i nie jest zaliczany do układów zabytkowych. Nie mniej posiada niezaprzeczalne walory, szczególnie z turystycznego punktu widzenia. Najistotniejszy jest osiowy układ głównego ciągu handlowego ul. Chrobrego - Rynek - ul. Tumska w stosunku do katedry, który zapewnia widzialność tego ogromnego obiektu wzdłuż dużego odcinka tej trasy. Inną atrakcją turystyczną /rys. 11 / miasta stanowi Park Piastowski z muzeum i pomnikiem 1000 -lecia państwa polskiego, który położony jest w zachodniej części śródmieścia i oddzielony od Wzgórza Lecha i centrum funkcjonalnego jeziorem Jelonek. Znad jeziora oraz tras prowadzonych stycznie do wzgórza rozciąga się interesująca panorama śródmieścia z dominantą jaką tworzy potężna bryła katedry wraz z rytmem subdominant wyznaczonym przez kościoły.

Wybudowana przed kilku laty obwodnica śródmiejska prowadzona po północno-zachodniej stronie zespołu zabytkowego zapewnia dogodne połączenie z układem uliczno-drogowym, w tym trasami tran-

---

x/ obecny obiekt w stylu gotyckim wzniesiony został w latach 1350-1595.

zytowymi. Większość ulic wewnętrznych dostępnych jest dla ruchu samochodowego. Zabytkowy obszar obsługiwany jest miejską komunikacją autobusową, która prowadzona jest średnicowo ul. Kardynała Łaskiego pomiędzy zabytkowymi wzgórzami i zapewnia bezpośrednie połączenie z dworcami PKP/PKS. Parkingi usytuowane są stycznie w stosunku do obsługiwanego zespołu zabytkowego w odległości dojścia pieszego. W okresie wielkich uroczystości kościelnych zamykany jest ruch na ulicach sąsiadujących z zespołem archikatedralnym, celem zagwarantowania bezpieczeństwa i spokoju ich uczestnikom.

Ruch turystyczny w Gnieźnie ma dwojaki charakter - brak dostatecznej bazy noclegowej o odpowiednio wysokim standarcie powoduje, że większość turystów przyjeżdża na pobyt kilkagodzinny. Mała odległość od Poznania powoduje, że Gniezno odwiedzane jest "przy okazji". Wg danych WKFSiT UW w Poznaniu ruch przyjazdowy w 1986 r. wyniósł ok. 2500 grup o około 100 000 osobach, nie licząc turystów indywidualnych. Innym typem turystów są przyjeżdżający do Gniezna, których głównym miejscem pobytu są okolice Gniezna bogate w pamiątki historyczne z okresu początków państwa polskiego.
Gniezno stanowi dla nich jeden z punktów zwiedzania. Często punkt początku lub końca wędrówki. W sezonie letnim obserwuje się liczne grupy turystów poruszających się rowerami, dla których brak jest w mieście urządzeń ułatwiających korzystanie z tego środka lokomocji /brak dróg rowerowych i parkingów/.

Ograniczony z reguły do kilku godzin pobyt turystów w mieście wymaga stworzenia odpowiednich warunków pobytów, w tym warunków komunikacyjnych. W opracowanym pod koniec lat siedemdziesiątych "Planie rewaloryzacji śródmieścia Gniezna poza przewidywanym powiększeniem liczby miejsc na parkingach

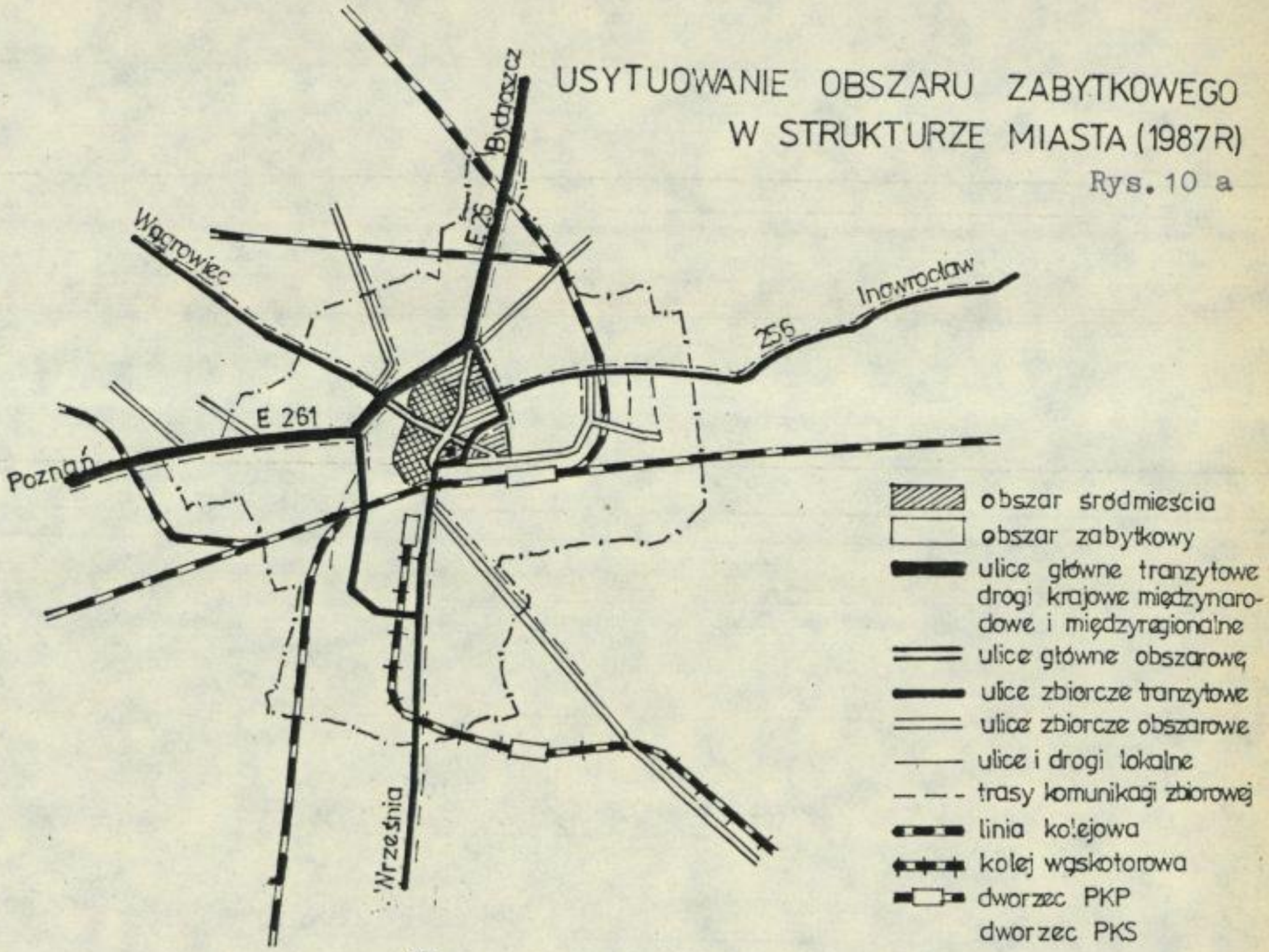
usytuowanych przy ulicach układu podstawowego lub w pobliżu miejsc stanowiących główne punkty aktywności, rejon Wzgórza Lecha przekształcono w tzw. strefę ciszy komunikacyjnej, z dużymi ograniczeniami dostępu dla samochodów osobowych oraz preferowanym ruchem pieszym /rys. 12/. Zaproponowano przekształcenie szeregu ulic lokalnych w ulice ruchu pieszego, m. in. opracowana koncepcja zapewnia piesze połączenie Wzgórza Lecha i Parku Piastowskiego z zespołem dworców PKP i PKS atrakcyjnym krajobrazowo ciągiem pieszym.

Opracowano wg: Gniezno - plan miasta, PPWK
Warszawa-Wrocław 1987
Łęcki W., Gniezno i okolice -przewodnik Sport i Turystyka, Warszawa, 1983.
Pietz E. i Kaczmarek M., Plan rewaloryzacji śródmieścia Gniezna, Miasto 8/1979, s. 5-14
Materiały i informacje uzyskane w UM w Gnieźnie,
Materiały i informacje WKFSiT UW w Poznaniu.

GNIEZNO

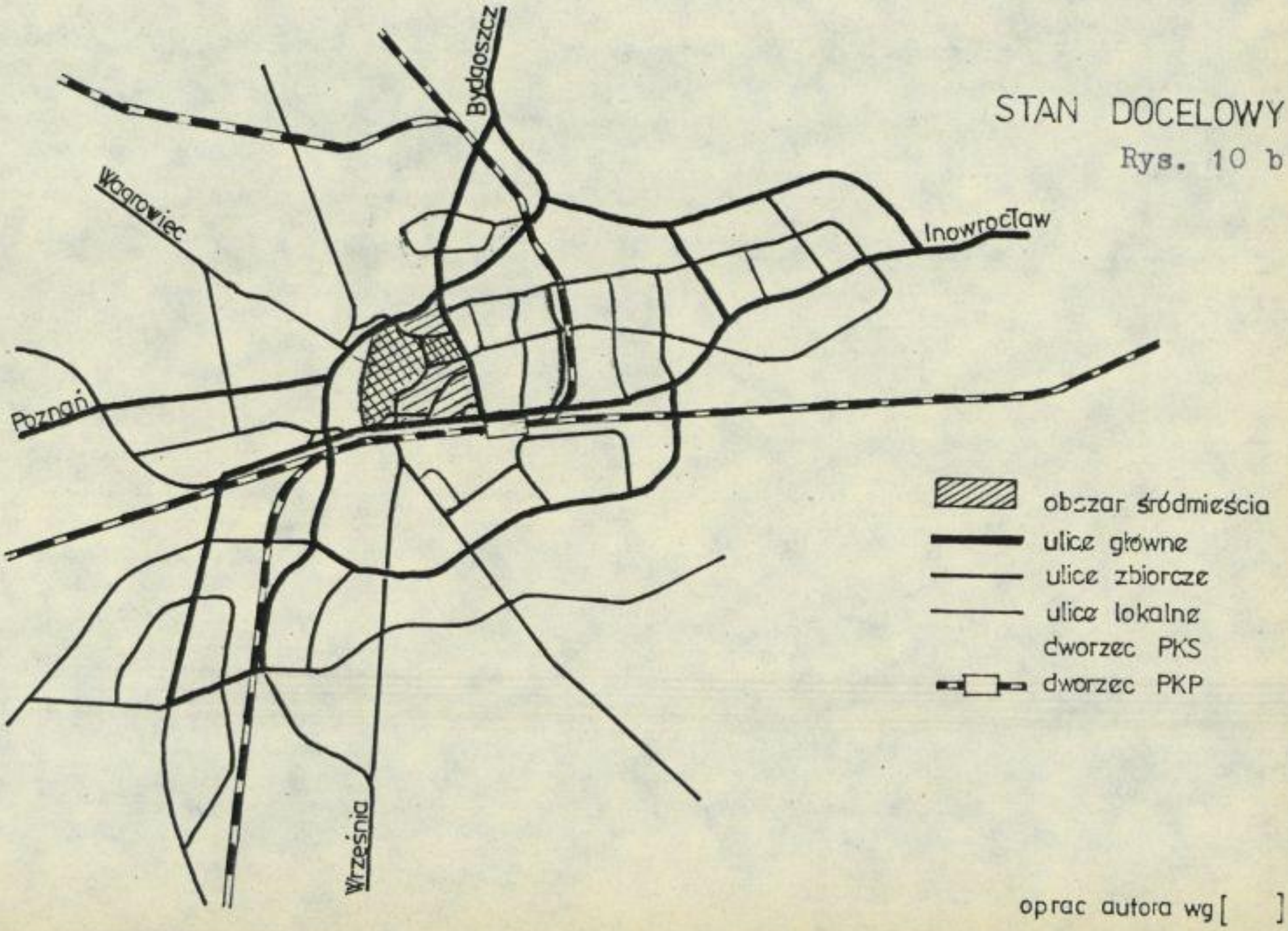
USYTUOWANIE OBSZARU ZABYTKOWEGO W STRUKTURZE MIASTA (1987R)

Rys. 10 a



STAN DOCELOWY

Rys. 10 b

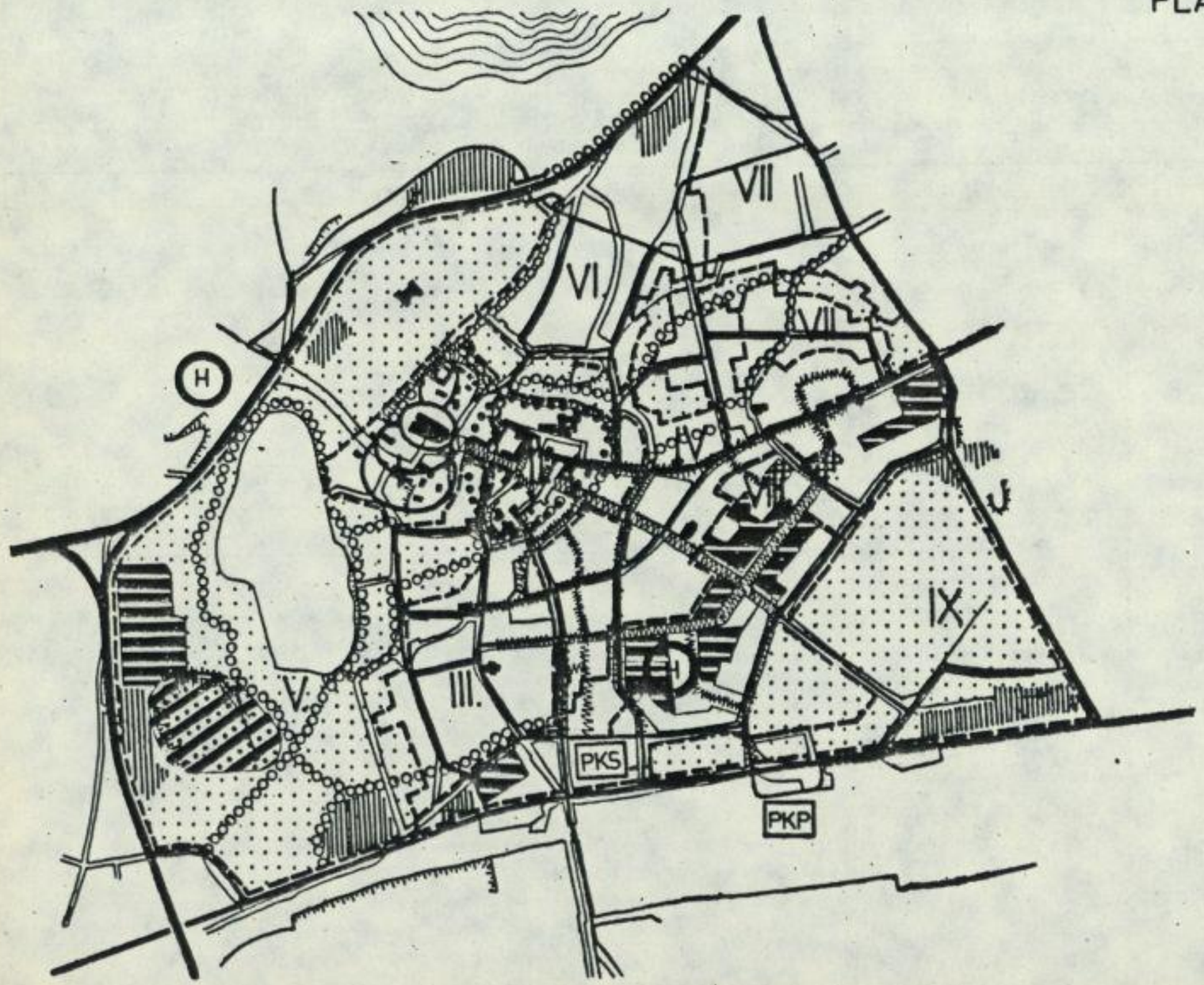


oprac autora wg [ ]

GNIEZNO

PLAN REWALORYZACJI ŚRÓDMIEŚCIA -
- ELEMENTY ATRAKCYJNOŚCI

Rys. 11.



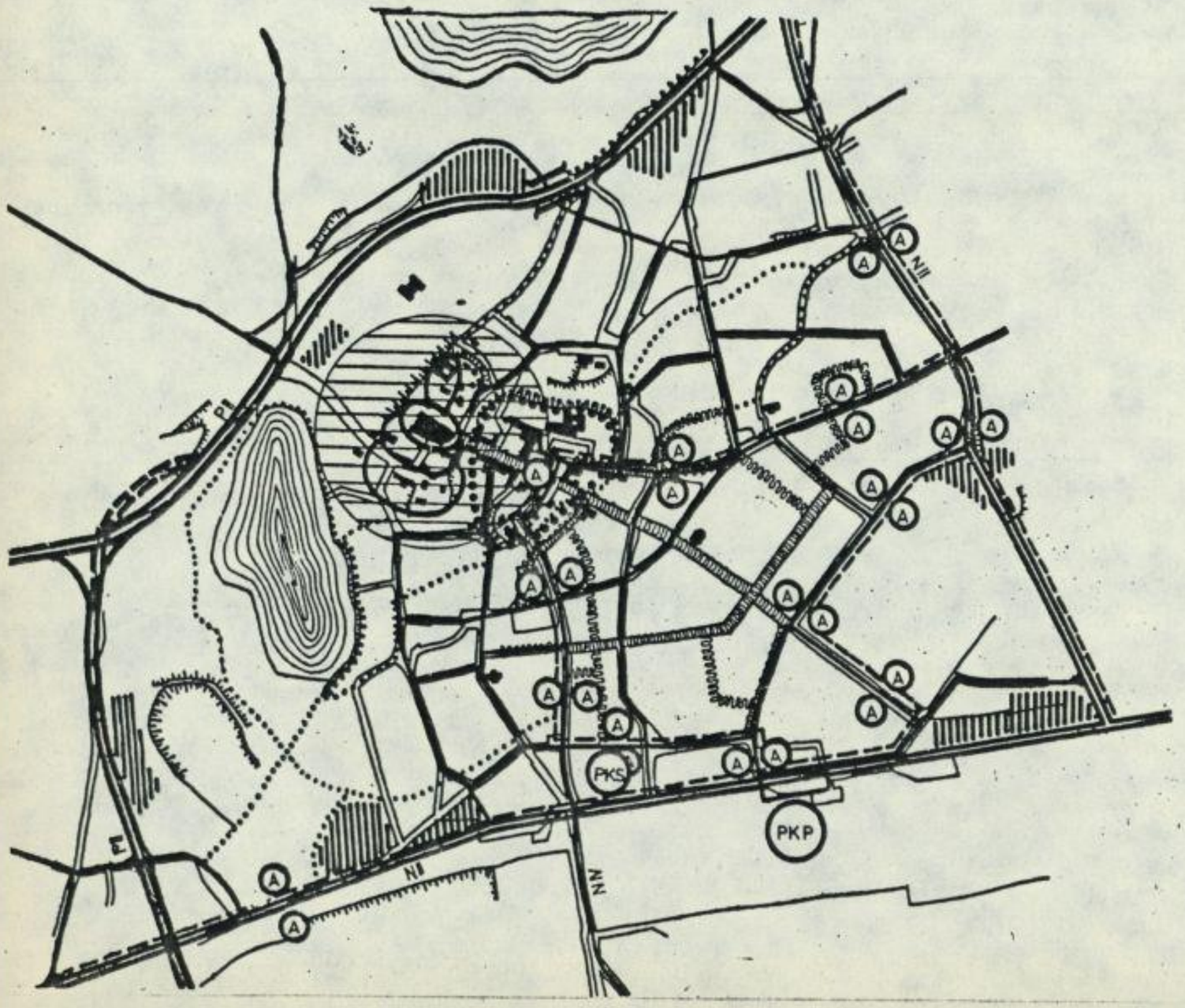
1. zabytki, 2. linia podziału na jednostki architektoniczno-krajobrazowe I-IX, 3. tereny zieleni, 4. projektowane centrum ogólnomiejskie, 5. obiekty pomnika Początków Państwa Polskiego-szkoła-muzeum, 6. stadion miejski z widokiem na panoramę śródmieścia, 7. projektowane hotele, 8. projektowane parkingi, 9. linia średniowiecznych murów miejskich zaznaczonych elementami małej architektury, 10. linia obwałowań wczesnośredniowiecznych zaznaczona za pomocą nawierzchni oraz żywopłotu, 11. ciągi piesze rekreacyjne, 12. ciąg handlowe i rzemieślnicze

oprac. wg [ ]

GNIEZNO

PLAN REWALORYZACJI ŚRÓDMIEŚCIA
UKŁAD KOMUNIKACYJNY

Rys. 12.



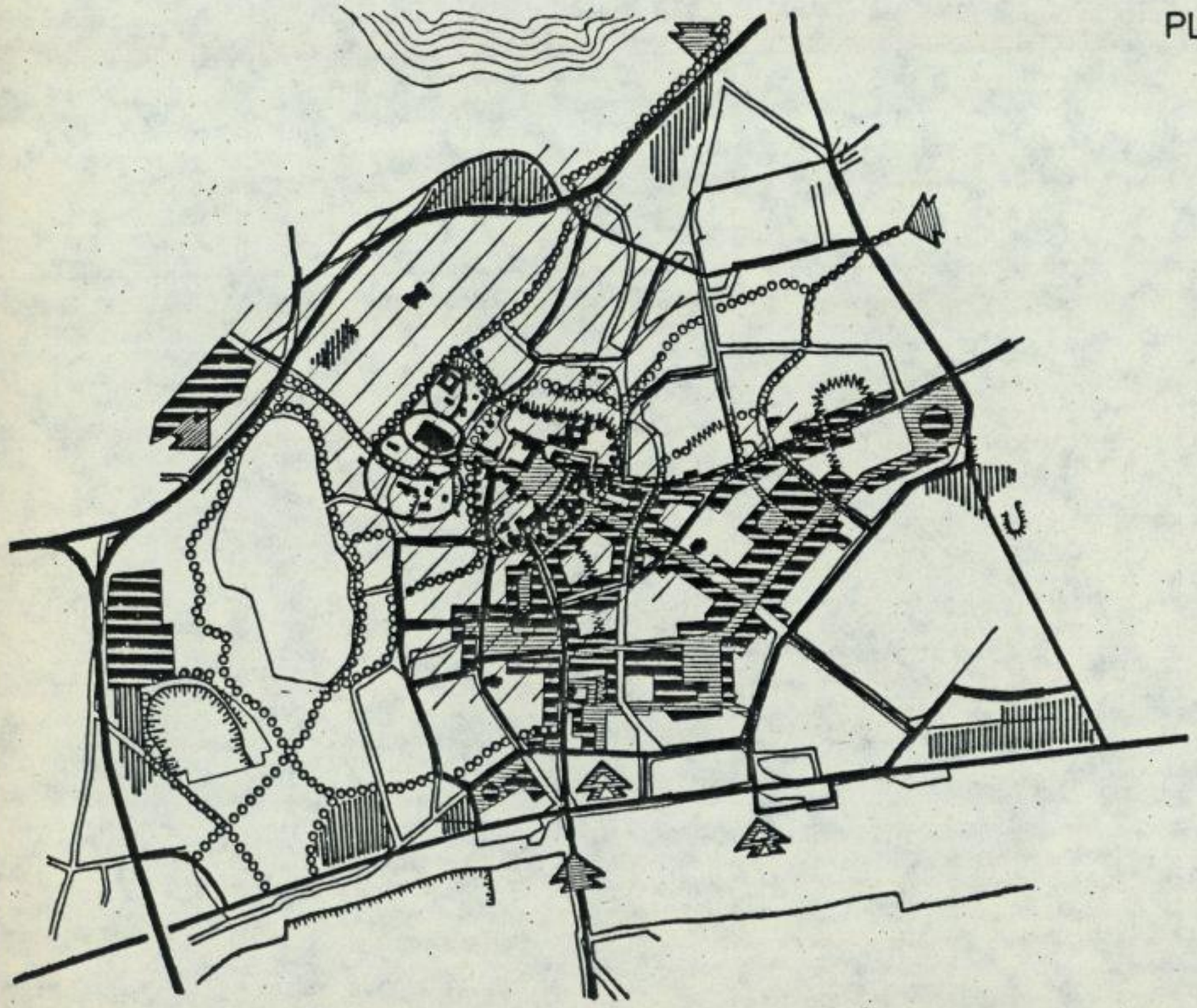
1. ulice układu podstawowego, 2. ulice lokalne, 3. trasy komunikacji miejskiej, 4. przystanki MPK, 5. dworzec PKS, 6. dworzec PKP, 7. parkingi, 8. ciągi handlowe, 9. ciągi piesze, 10. linia średniowiecznych murów miejskich 11. linia obwałowań wczesnośredniowiecznych, 12. strefa ciszy komunikacyjnej

oprac.wg [ ]

GNIEZNO

PLAN REWALORYZACJI ŚRÓDMIEŚCIA -
-UKŁAD CIĄGÓW PIESZYCH

Rys. 13.



1. zabytki, 2. ciągi handlowe, 3. teren projektowanego centrum i usługi wbudowane , 4. ciągi handlowe i rzemieślnicze, 5. spacerowe ciągi piesze, 6. główne źródła ruchu pieszego, 7. parkingi, 8. strefa ochrony konserwatorskiej, 9. linia średniowiecznych murów miejskich, 10. linia obwałowań wczesnośredniowiecznych

oprac. wg [ ]

2.4. KAZIMIERZ DOLNY

Kazimierz Dolny nad Wisłą /ok. 5 000 mieszkańców/ jest przepięknie położonym miasteczkiem o zabytkowym układzie urbanistycznym i renesansowej zabudowie, stanowiące cenny zespół architektoniczno- krajobrazowy. Położone na prawym brzegu Wisły, u podnóża płaskowyżu o zboczach poprzecinanych erozyjnymi wąwozami pokrytymi bujną roślinnością. Jedna z najpopularniejszych w Polsce miejscowości letniskowych masowo odwiedzana przez turystów, ośrodek wypoczynkowy. Turystyczna baza noclegowa w roku 1986 wynosiła 552 miejsca noclegowe w tym 113 było sezonowych, natomiast baza noclegowa 273 i w większości była bazą całoroczną. Z pobytu w Kazimierzu skorzystało w wymienionym roku 5 556 osób oraz kilkaset tysięcy na jednodniowych wycieczkach /ruch rejestrowany/.

Kazimierz Dolny - miasto zabytek o dużej atrakcyjności dla ruchu turystycznego początki swoje datuje na XIV w. Usytuowanie na szlaku wiślanym i przecinającym go trakcie Wschód-Zachód spowodowało rozkwit miasta w XVI i XVII w. Wtedy to było wielkim centrum handlu zbożem. Do najcenniejszych zabytków należą usytuowane w Rynku zabytkowe renesansowe kamienniczki Przybyłów oraz kościół farny z ok. połowy XIV w.

Układ sieci ulicznej zachował formę historyczną o nieregularnym kształcie. Od 1985 r. Kazimierz Dolny jest miastem położonym w oddali od międzyregionalnego układu dróg, gdyż została wybudowana obwodnica trasy Puławy-Opole Lub. omijająca miasto od wschodu. Wyeliminowanie ruchu tranzytowego w znacznym stopniu ograniczyło natężenia ruchu kołowego w mieście. Dla ruchu samochodowego w stanie obecnym nie ma graniczeń w dostępności do poszczególnych ulic. Ruch turystyczny samochodów osobowych i autokarów dojeżdżających do miasta od strony Puław zatrzymywany jest na wydzielonych, strzeżonych parkingach celem uniknięcia niepotrzebnego wprowadzenia go do

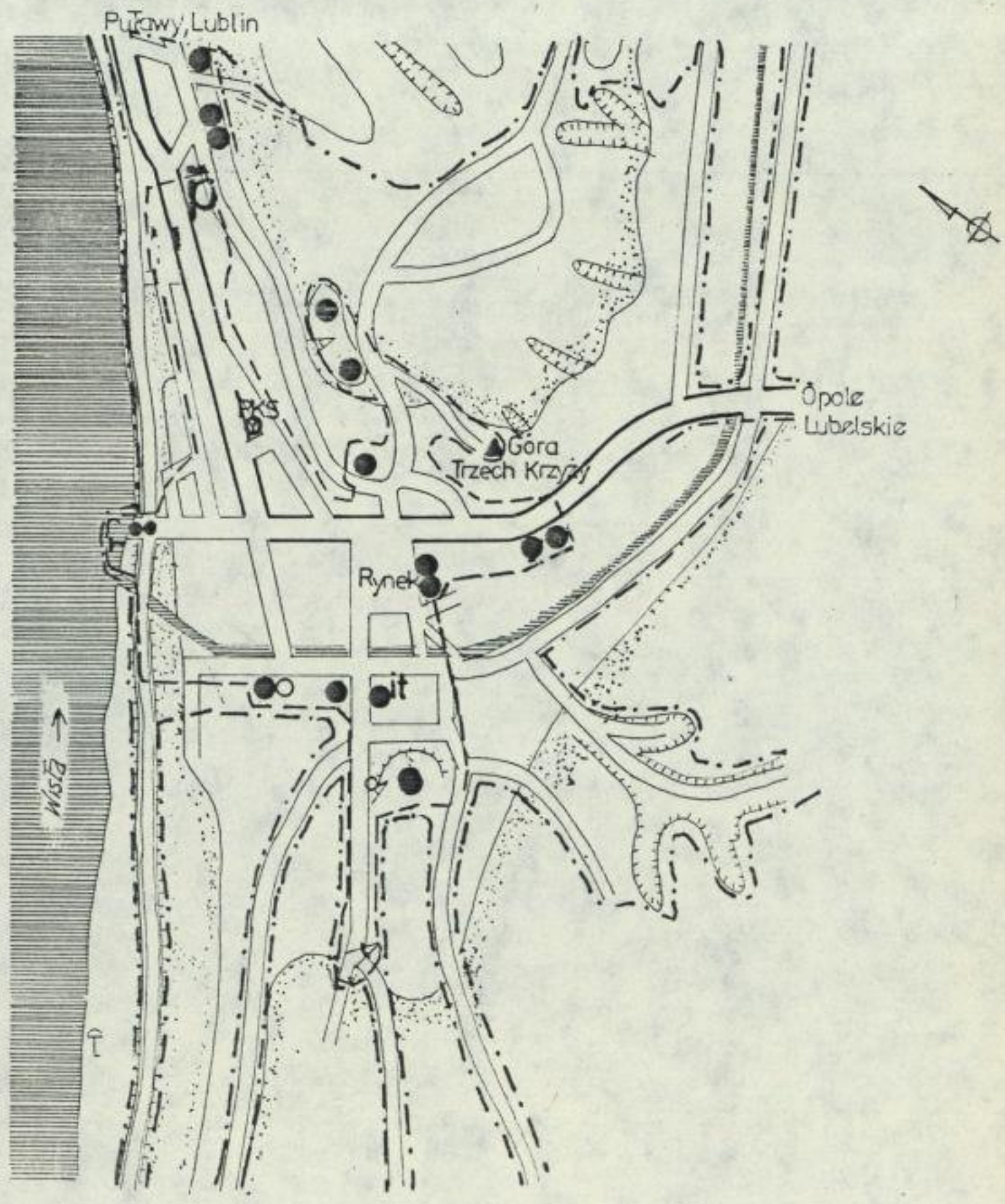
centrum. Wielkość miasta powoduje, że jest ono szczególnie atrakcyjne do penetracji pieszej. Liczne wzgórza otaczające miasto są niezwykle atrakcyjnymi punktami widokowymi na okolice co dodatkowo przyciąga turystów. Jeszcze na początku lat 70-tych w sezonie wiosenno-letnim atrakcją turystyczną miasta były spacery statkiem żeglugi wiślanej oraz regularne rejsy na trasie Kazimierz-Puławy i Kazimierz-Warszawa, które zlikwidowano. Pozostała jedynie przeprawa kilkuosobową łodzią na lewy brzeg Wisły do Janowca - do niedawna jedynego prywatnego zamku w Polsce /Zamku Firlejów/. Reasumując należy stwierdzić, że analizowany przykład stanowi przykład miasta zabytku o dużej atrakcyjności turystycznej i dużej dostępności dla ruchu samochodowego.

Opracowano wg: Wójcikowski W. Kazimierz Dolny i okolice,
WOiT Lublin - KKAW 1987,
Przewodnik po Polsce, Sport i Turystyka Warszawa
Informacje uzyskane w WKFiT UW w 1977 w Lublinie
1987,

KAZIMIERZ DOLNY

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ MIASTA-ZABYTKU

Rys. 14



2.5. KRAKÓW

Kraków dawna stolica Polski /700 tys. mieszkańców/ jest miastem położonym u wschodniego wylotu przełomu Wisły przez Jurę Krakowską /między Wyżyną Małopolską od pn a Pogórzem Wielickim od pd i na Podgórzu Krakowskim/. Jest miastem historycznym bogatym w zabytki, którego Stare Miasto zaliczone zostało przez UNESCO do pomników światowego dziedzictwa kulturowego. Jest wielkim centrum turystyki /ponad 3 500 000 turystów przyjeżdżających rocznie/, a równocześnie posiada rozwinięty przemysł oraz inne funkcje odpowiadające swą skalą miastu w.w wielkości.

Kraków jest przykładem miasta, którego współczesne śródmieście zawiera w sobie dawne historyczne miasta Kraków, Kazimierz i Podgórze. Jest zbiorem zespołów zabytkowych o różnej skali i samo w sobie stanowi taki zespół. Jednocześnie pełni funkcję centrum usług ogólnomiejskich i stanowi największą w mieście koncentrację miejsc pracy. Jest także dużym zespołem mieszkaniowym.

Komunikacyjną i przestrzenną osnowę północnej części śródmieścia Krakowa tworzy historycznie wykształcony promienisto -obwodnicowy układ ulic. Składają się nań I obwodnica—obejmująca układ staromiejski Krakowa nie w pełni wykształcona zamykająca obszar śródmieścia od północy i zachodu - II obwodnica oraz główne ulice promieniste. Układ zmienia swą zasadę w kierunku południowym. Cięciwa "plant Dietlowskich" oddziela Kraków od Kazimierza. Dwa wychodzące z Rynku /Starowiślańska i Krakowska/ są ramą prostokątnego w zasadzie układu ulicznego Kazimierza. Już po drugiej stronie Wisły zamyka je poprzeczny układ ulic Podgórza oparty o oś ulic Pstrowskiego i Limanowskiego. Sieć ulic uzupełniają, wiążące poszczególne kwartały zabudowy uliczki i zaułki.

Podstawowy środek transportu publicznego w śródmieściu, którym jest tramwaj, przewozi w szczycie na najbardziej obciążonym odcinku I obwodnicy ul. Basztowej ok. 11 tys. osób w jednym kierunku. Główny ciąg autobusowy w II obwodnicy /Aleje Trzech Wieszczów/ prowadzi potok prawie 10, 5 tys. pasażerów a promienista ul. Warszawska ok. 6, 5 tys. osób, w jednym kierunku w godzinach szczytu. W okresie szczytu wielkość ruchu na głównych ulicach śródmieścia przekracza praktycznie w całym układzie natężenie krytyczne. Konsekwencją są znaczne korki i inne pochodne tej sytuacji, tak dla ruchu jak i dla otoczenia.

W obszarze śródmieścia znajduje się ok. 7, 5 tys. miejsc do parkowania na placach postojowych i przy krawężnikach ulic, z czego nieco ponad 1200 wewnątrz I obwodnicy. Prowadzone badania wskazują, że wewnątrz I obwodnicy ilość parkujących pojazdów jest o 50 % wyższa niż ilość miejsc, co jest rezultatem przekroczenia niedozwolonego zasobu parkowania. Śródmieście jest też miejscem niebezpiecznym dla uczestników ruchu, gdyż wydarza się tu ponad 20 % wszystkich typów zdarzeń drogowych /wypadki, kolizje, itp. /.

Trudności komunikacyjne Śródmieścia wynikają z faktu stałego wzrostu liczby użytkujących obszar ponad poziom chłonności obszaru. Oprócz mieszkańców i zatrudnionych obciążony jest kilkoma milionami turystów w skali roku. Niedostatecznie rozwinięty jest również układ uliczny i komunikacji zbiorowej nie tylko w rejonie śródmiejskim, ale także poza nim co powoduje przepływ przez ten obszar wszystkich rodzajów ruchu miejskiego, /tranzyt międzymiastowy, międzydzielnicowy, ruch źródłowo-docelowy/. Sieć uliczna obsługuje również parkowanie oraz prowadzi trasy komunikacji zbio-

rowej, zwłaszcza tramwaje. Jedynie 50 % ulic zespołu staromiejskiego wyłączonych jest z ruchu kołowego. Głównie promienie układu ulicznego są ważnymi ciągami handlowymi i pieszymi, znajdując swą kulminację w Rynku Głównym. Usytuowanie zespołu staromiejskiego w strukturze miejskiej układu komunikacyjnego przedstawiono na rys. 15 , a komunikacyjny model śródmieścia Krakowa także w stanie istniejącym na rys. 16 .

Koncentracja dużych potoków ruchu kołowego powoduje wielokrotne przekroczenie dopuszczalnych norm skażenia spalinami i hałasu zespołu staromiejskiego, co powoduje zagrożenie zdrowia dla mieszkańców i użytkowników śródmieścia, niszczenie zieleni, klimatu i zastoju tego obszaru.
Spaliny powodują erozję elementów, wibracje naruszają ustroje konstrukcyjne rewaloryzowanych budowli.
Obszar centrum i śródmieścia zatraca kulturową i funkcjonalną wartość. Aby zatrzymać i odwrócić niekorzystny proces niezbędne jest prowadzenie odpowiednich działań zmierzających do zmiany w sposobie komunikacyjnego użytkowania terenu.
W centrum powyższe działania ze sfery organizacji ruchu polegają na ograniczaniu dostępności ruchu, wyłączaniu pewnych części obszaru zabytkowego z ruchu i przekształcanie ich w strefy piesze, a także wprowadzaniu koncepcji "uspokojenia" ruchu. Na rys. 17 przedstawiono schemat organizacji ruchu i parkowania na Starym Mieście w stanie istniejącym. Na całej długości I obwodnicy obowiązuje zakaz zatrzymywania się, a wjazd do jej wnętrza mają tylko samochody do 2, 5 Mg nośności. Ruch dostawczy dozwolony jest w godz. 19 wieczór - 10 rano.

Na uwagę zasługuje obszar Starego Rynku wyłączony z ruchu kołowego w 1979 roku oraz wprowadzone w roku 1984 zamknięcie ruchu w rejonie Placu Wiosny Ludów i przerwanie ciągłości przejazdu w ulicy Grodzkiej. Skutkiem tego ostatniego działania było wyeliminowanie podstawowego tranzytu przez Stare Miasto oraz zmniejszenie o około 60 % ruchu kołowego na sąsiednich ulicach. Zespół staromiejski dostępny jest dla ruchu rowerowego bez ograniczeń przestrzennych i czasowych, co stanowi w warunkach polskich swego rodzaju ewenement, gdyż w innych miastach np. w Warszawie Stare Miasto jest zamknięte dla dwóch kółek.

Potrzeby komunikacyjne ruchu turystycznego zabezpieczane są przy pomocy dworców głównych PKP i PKS usytuowanych stycznie na zewnątrz w stosunku do I obwodnicy w zasięgu kilkuminutowego dojścia pieszego. Dla zwiększenia przepustowości układu drogowego oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa wykonano w latach 70-tych przejście podziemne na głównym ciągu pieszym łączącym dworce ze Starym Miastem.
Obsługę autokarów turystycznych zapewniają trzy parkingi usytuowane poza parkingiem na placu Szczepańskim na zewnątrz I obwodnicy . Przy Domu Turysty dozwolony jest czas postoju do 1/2 godziny oraz parking strategiczny pod Wawelem w okolicy domu towarowego "Jubilat" /fot. /, gdzie postój możliwy jest bez ograniczeń. Autokar po wysadzeniu turystów może pojechać na ten parking, aby następnie na wezwanie telefoniczne powrócić w umówione miejsce.

Komunikacyjną atrakcją turystyczną Starego Miasta w Krakowie jest również zabytkowy omnibus konny /fot. / kursujący

w sezonie letnim na trasie Bramą Floriańską, Rynek, ul. Grodzka, Wawel, stwarzający możliwość innym sposobem niż pieszo zwiedzania Traktu Królewskiego.

Jedyną racjonalną formą rozwiązania problemów komunikacji w zespole staromiejskim Krakowa na przyszłość jest wprowadzenie koncepcji uspokojenia ruchu, którą można zdefiniować wg / / jako uporządkowanie i dostosowanie komunikacyjnego sposobu obsługi obszaru do jego podstawowych funkcji i charakteru użytkowego, przestrzennego, kulturowego , ekologicznego, etc.
Globalnym celem uspokojenia ruchu w obszarze zabytkowym jest przywrócenie właściwych proporcji w jego komunikacyjnym i niekomunikacyjnym użytkowaniu. Zawiera się w tym również cel ochrony obszaru przed uciążliwością niewłaściwie funkcjonującej komunikacji oraz użytkowanie turystycznego zespołu staromiejskiego.
Uspokojenie ruchu w centrum i śródmieściu Krakowa możliwe jest przez realizację szeregu celów cząstkowych i warunkujących je działań:

1/ rozwój sieci usług i handlu w skali miasta, reorganizację użytkowania przestrzeni przez przemieszczenie funkcji /instytucji/ nieswoistych dla obszaru centrum, a będących dużymi generatorami ruchu, w inne rejony miasta celem ograniczenia liczby podróży do centrum,

2/ eliminacje ruchów tranzytowych, przejazdów samochodów indywidualnych i ciężkich przez rozcięcie połączeń tranzytowych przechodzących przez ten obszar oraz przekształcenie układu komunikacji zbiorowej, ograniczanie i kanalizowanie marszrut tranzytowych w stosunku do obszaru, stworzenie sprawnego systemu przesiadkowego, eliminację tranzytu z obszaru przez rozwój sieci metra lub tramwaju szybkiego.

3/ Zmiany podziału zadań przewozowych przez stworzenie preferencji w relacjach do i z centrum oraz wewnętrznych dla komunikacji zbiorowej ruchu rowerowego i pieszego z jednoczesnym ograniczeniem dostępności dla samochodów osobowych, w tym:

- podnoszenie jakości transportu zbiorowego,
- tworzenie systemów przesiadkowych /park-and-ride/,
- stworzenie alternatywnych możliwości dojścia i dojazdu /drogi piesze i rowerowe/,
- wyodrębnienie w obszarze stref o równym stopniu dostępności dla poszczególnych form ruchu oraz zróżnicowanej dla tych form możliwości kontaktów między strefami.

4/ Wprowadzenie administracyjnych ograniczeń dostępności obszaru dla wybranych grup pojazdów /ruch ciężki i uciążliwe poj./.

5/ Zbilansowanie dostępności z chłonnością komunikacyjną obszaru dla poszczególnych form ruchu w śródmieściu:

- związanie ilości i przepustowości wlotów do obszaru dla ruchu samochodowego z chłonnością parkingową i pojemnością sieci ulicznej na pożądanym /ruskim/ poziomie - ograniczenie chłonności i dostępności do obszaru,
- zastosowanie odpowiedniej częstotliwości środków komunikacji zbiorowej na zreformowanej sieci.

6/ Zmiana sposobu użytkowania przestrzeni komunikacyjnej w obszarze i związana z nią zmiana zachowań komunikacyjnych wynikających z różnych form ruchu i ich wzajemnej koegzystencji,

- lansowanie i "wymuszanie" przyjaznych dla środowiska i innych użytkowników przestrzeni komunikacyjnej zachowań przez:

- stworzenie właściwej struktury wyspecjalizowanych ulic np. ulice piesze,
- wyodrębnienie stref o różnym sposobie użytkowania i obsługa tych stref odpowiednimi elementami układu komunikacyjnego,
- odpowiednią aranżacją wnętrz ulicznych,
- urządzenia wymuszające odpowiednie zachowanie uczestników ruchu,
- odpowiednie przepisy.

7/ Całościowe rozwiązanie problemu parkowania w pełni zaspokajające potrzeby mieszkańców obszaru wyodrębnienie ich w przestrzeni ulicznej:

- bilans potrzeb parkingowych mieszkańców i określenie ich przestrzeni do ich dyspozycji,
- zagospodarowanie pozostałych miejsc, w tym nowych zasobów uwolnionych od ruchu jako miejsc ogólnodostępnych o odpowiedniej sterownicy rotacji użytkowania,
- budowę parkingów kubaturowych wewnątrz obszaru oraz poza nim dla systemu park and ride,
- stworzenie sieci parkingów dla użytkowników rowerów, a także utworzenie sieci parkingów dla pojazdów turystycznych w tym autokarów.

Wymienionej wyżej cząstkowe cele i działania, których realizacja może doprowadzić do przekształcenia centrum i śródmieścia Krakowa w strefę ruchu uspokojonego wskazują na wielką złożoność procesu przekształcenia obejmują swym zasięgiem przestrzennym obszar całego miasta. Wymagają posunięć w strefie inwestycyjnej i organizacyjnej, przy czym niekiedy możliwości działań wewnątrz obszaru śródmieścia uwarunkowane są przedsięwzięciami poza jego obszarem.

Na rys. 18 - 22 przedstawiono warianty uspokojenia ruchu w śródmieściu Krakowa wg , które są pierwszą koncepcyjną próbą kompleksowego rozwiązania problemu obsługi komunikacyjnej tego obszaru zgodnie z ideą uspokojenia ruchu. Modele te konkretyzują zasady funkcjonowania śródmieścia jako kompleksu transportowego, określają jego infrastrukturę i precyzują zasady organizacji ruchu. Proponowane rozwiązanie odpowiadają określonemu stanowi systemu transportowego miasta. Jest to stan, w którym:

- zamknięta jest II obwodnica Krakowa tj. zrealizowana jest ztw. Trasa Kotlarska wiążąca ul. Wielicką przez Most Kotlarski, Al. Powstańców Warszawy, ul. Modrzewskiego, tunel pod dworcem z istniejącym węzłem z Alejami w rejonie Politechniki,
- układ tramwajowy uzupełniony jest powiązaniem linii obsługującej północną część Krakowa z I obwodnicą wzdłuż układu kolejowego /ul. Pawia/.

Podstawowe warianty różnią się:

- sposobem podejścia do zagadnienia dostępności obszaru śródmieścia oraz określeniem pożądanego poziomu chłonności obszaru dla samochodów /wariant I - podział obszaru na strefę A - niedostępną dla ruchu ogólnego, strefę B - dostępną dla ruchu ogólnego z ograniczeniami czasu w parkowaniu i wariant II - obszar śródmieścia podzielony jest na sektory dostępności leżące koncentrycznie względem Starego Miasta i dostępne z II obwodnicy. Odpowiednio ukształtowana sieć ulic wewnętrznych zorganizowana na zasadzie uspokojenia ruchu zapewnia dojazd do miejsc usytuowanych w jego wnętrzu różnym kategorim użytkowników/.
- rozwiązań systemu komunikacji zbiorowej /tramwajowej/.
  - w wariancie I - dotychczasowa organizacja układu linii poza w. w. oraz budową pętli przy I obwodnicy i wprowadzenie wahadłowych linii

autobusowych śródmieścia - dzielnice mieszkaniowe, wariant II natomiast przewiduje przekształcenie układu linii tramwajowych wieloliniowych w układ trzech linii magistralnych funkcjonujących w systemie przesiadkowym.

Porównanie przedstawionych na rys. 21 wariantów wskazuje, że wariant I jest bardziej restrykcyjny w dostępie do pewnych obszarów i bardzo silnie uspokaja ruch na Starym Mieście, co jest korzystne z punktu widzenia tego obszaru jako strefy intensywnego zwiedzania turystycznego. Wariant II jest restrykcyjny w odniesieniu do pewnych ciągów i równomiernie w wysokim stopniu uspokaja ruch w całym śródmieściu. Wariant II jest również bardziej restrykcyjny dla tranzytu przez większą liczbę przecięć I obwodnicy oraz wykorzystuje więcej środków organizacji ruchu charakterystycznych dla koncepcji "uspokojenia ruchu".

Należy zwrócić uwagę, że w planie rozwoju systemu transportowego Krakowa przewidziano budowę wielofunkcyjnego nowego węzła komunikacyjnego w miejsce obecnych dworców PKP i PKS, łączących wszystkie rodzaje środków transportu, co zdecydowanie usprawni obsługę ruchu turystycznego.

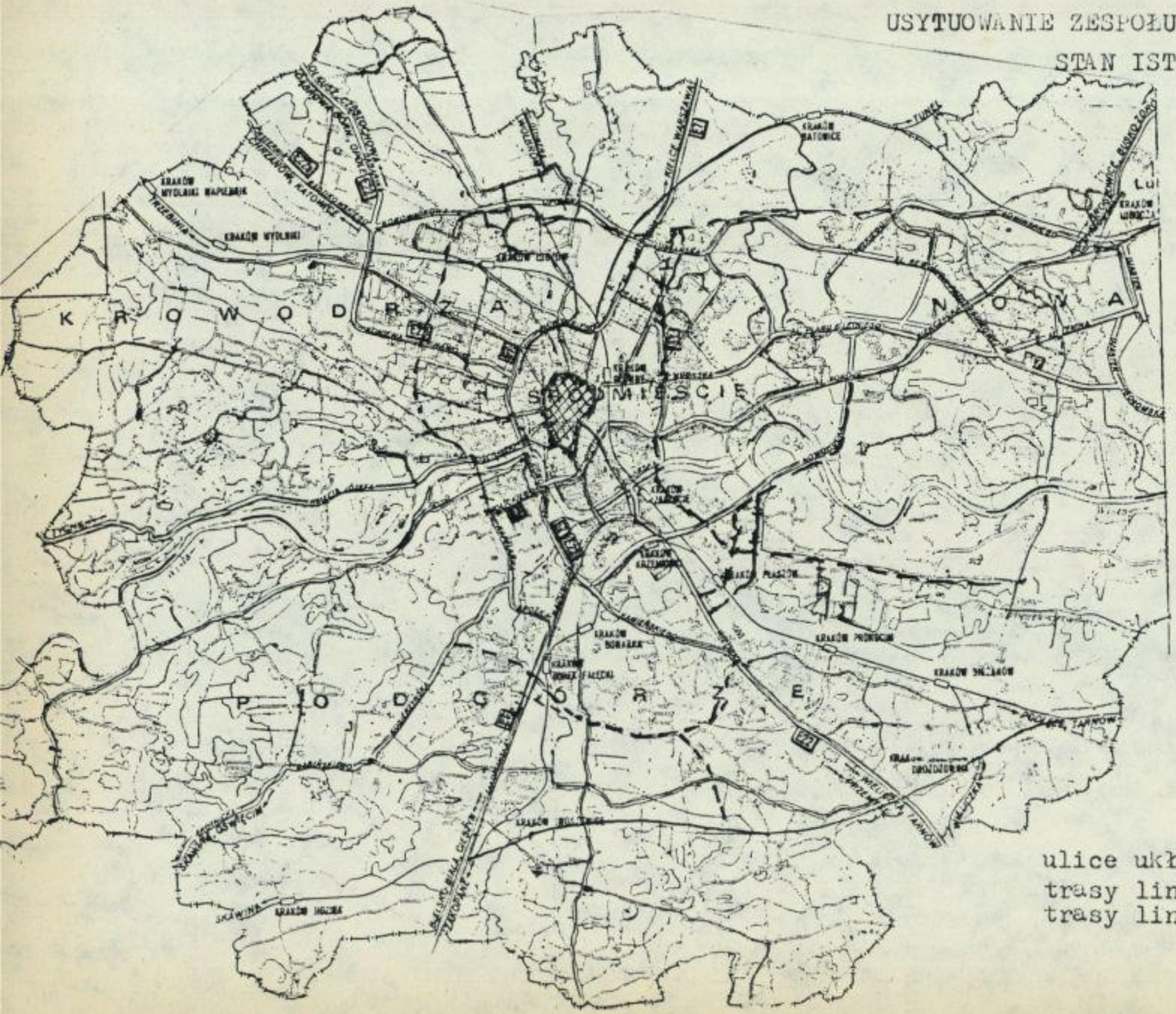
Zródło: Cieśliński J, Układ komunikacyjny Krakowa /projekt przebudowy/ s. 175-180,
Materiały i informacje uzyskane w WKFSiT UM w Krakowie, 1987
Materiały i informacje uzyskane w W. Kom. UM w Krakowie 1987,
Polska - przewodnik turystyczny, Wyd. SiT Warszawa, 1978,
Trząski A, Rudnicki A., Melanowski Zb., Komunikacja w śródmieściu Krakowa - koncepcje uspokojenia ruchu, Materiały Konf. Nauk. PAN SITK, PK nt. "Organizacja ruchu w śródmieściu" Kraków Nowy Sącz, 1986, s. 292-314.
Rudnicki A. z zespołem, Szkicowa koncepcja rozwoju systemu transportu woj. krakowskiego, SITK Kraków 1986

KRAKÓW

USYTUOWANIE ZESPOŁU SRODMIEJSKIEGO W STRUKTURZE MIASTA

STAN ISTNIEJĄCY 1987

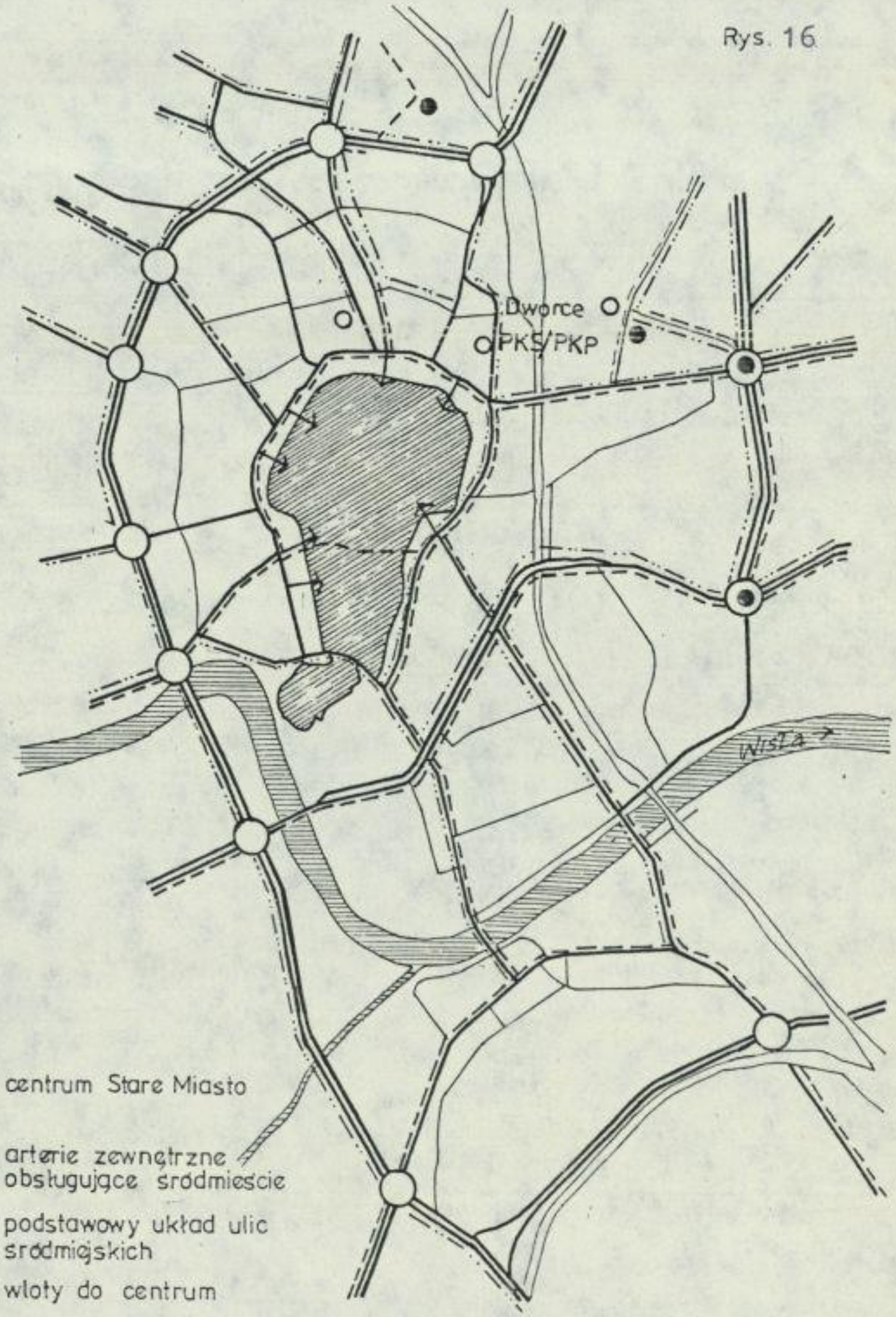
Rys. 14


KRAKÓW MYDLNIKI WAPIENNIK
KRAKÓW MYDLNIKI
KRAKÓW CZYŻYNY
KRAKÓW KATOWICE
KRAKÓW WOLEPARK
KRAKÓW BATOWICE
KRAKÓW LUBOCZA
KRAKÓW WIDOK
KRAKÓW PRADNICZANKA
KRAKÓW BIEŻANÓW
KRAKÓW PRÓCHNIK
KRAKÓW ŚWIĄTNIKI
KRAKÓW BIELANY
KRAKÓW PŁASZÓW
KRAKÓW PRĄDNICKA
KRAKÓW SOBIESKA
KRAKÓW KRZEMIONKI
KRAKÓW PODGÓRZE
KRAKÓW ZABŁOCIE
KRAKÓW DROGOMYŚLICE
KRAKÓW BONARKA
KRAKÓW SKAWINA
KRAKÓW HOLUBA
KRAKÓW BIAŁUCHA
KRAKÓW TYNIECKA
KRAKÓW TAŃCZYŃSKA
KRAKÓW TAŃCZYŃSKA
KRAKÓW TAŃCZYŃS

KRAKÓW

MODEL ISTNIEJĄCEGO UKŁADU OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ŚRÓDMIEŚCIA 1987r.

Rys. 16

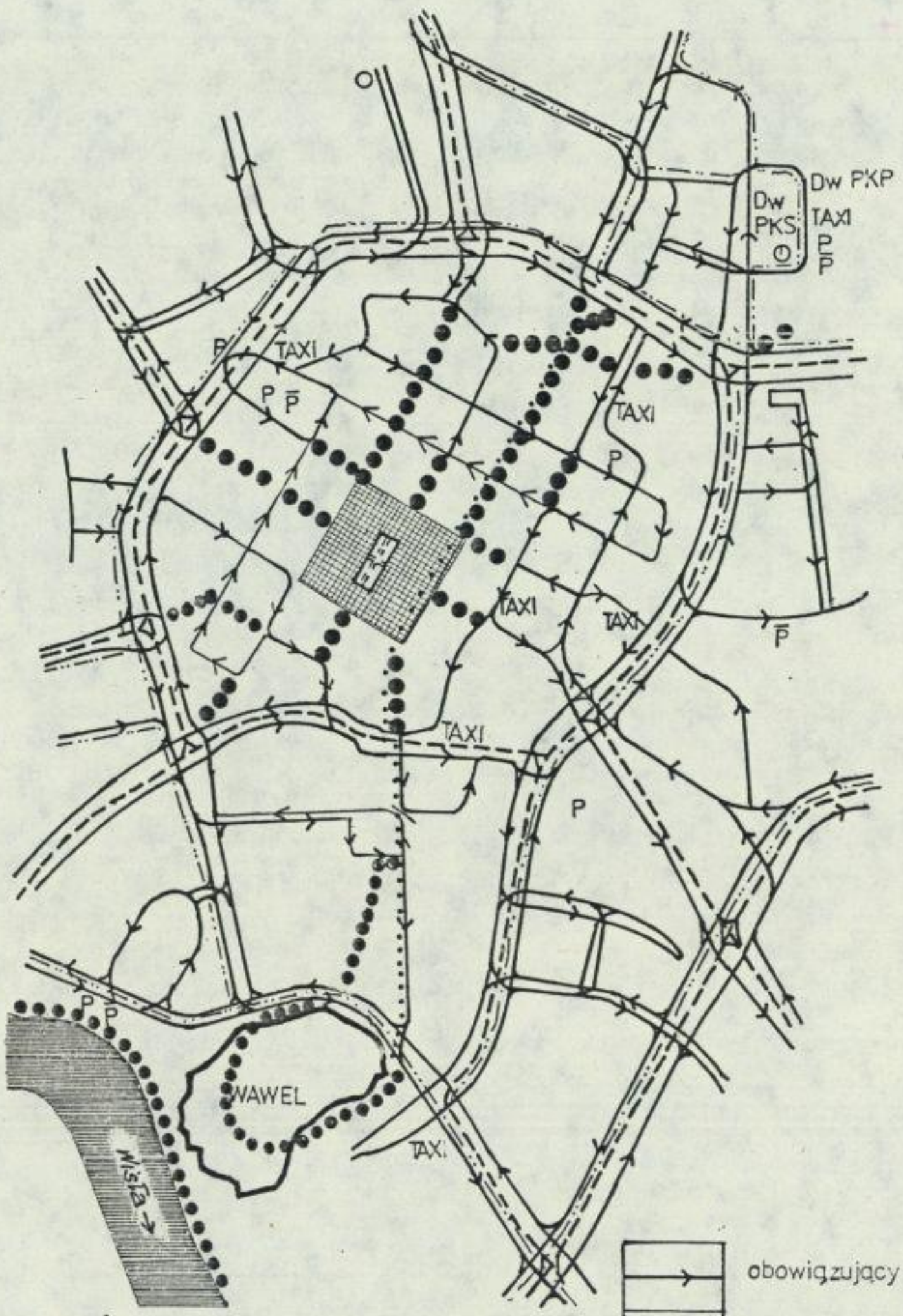


opracowano wg [ ]

KRAKOW

CENTRUM — STARE MIASTO
SCHEMAT ORGANIZACJI RUCHU I PARKOWANIA
/1987r./

Rys. 17.

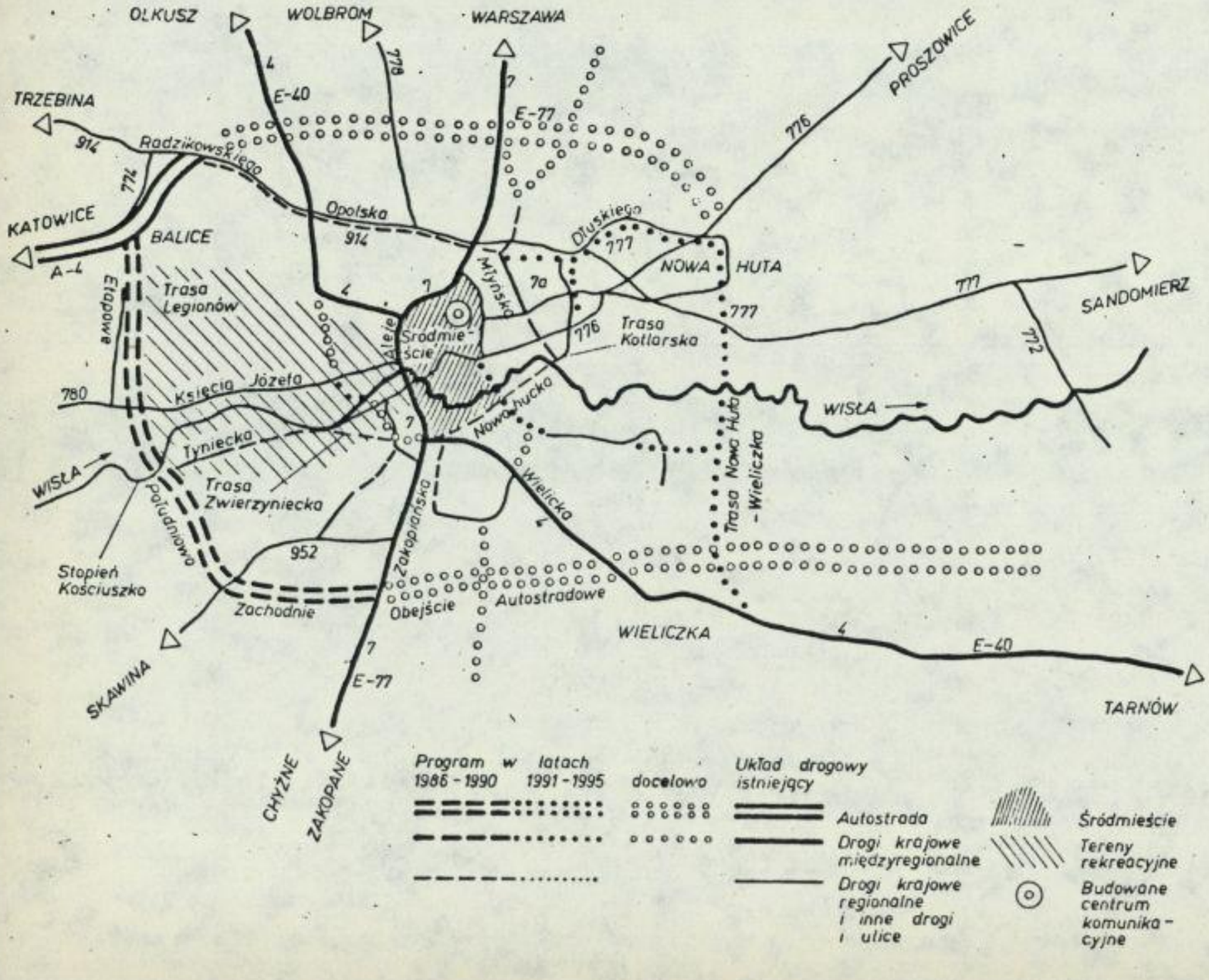


opracowano wg [ ]

KRAKÓW

PLANOWANY UKŁAD POWIĄZAŃ ZABYTKOWEGO CENTUM
Z UKŁADEM ULICZNO-DROGOWYM

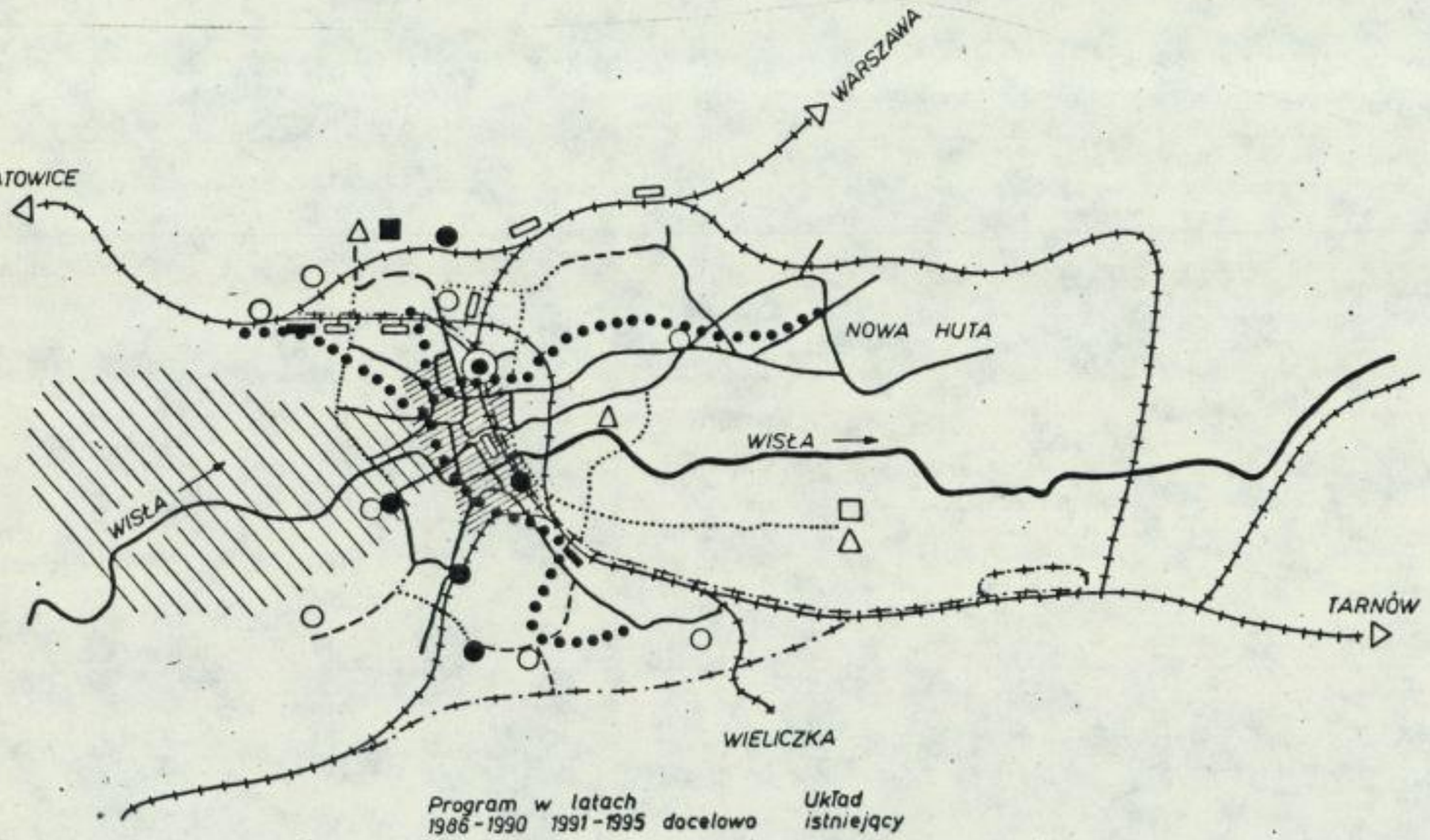
Rys. 18.



KRAKÓW

PLANOWANY UKŁAD POWIĄZAŃ ZABYTKOWEGO CENTRUM
Z SIECIĄ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

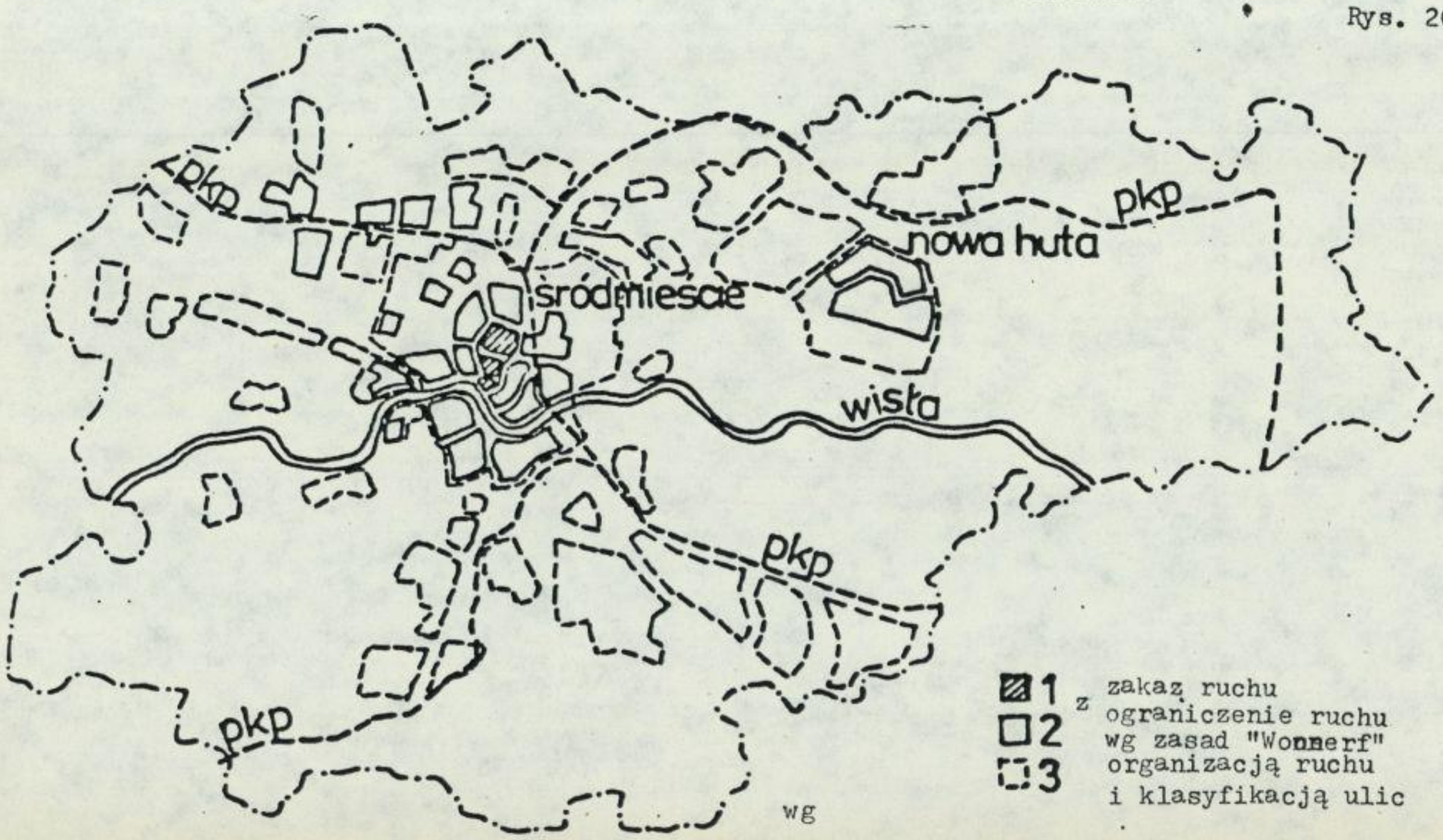
Rys. 19



KRAKÓW

UKŁAD STREF RUCHU USPOKOJONEGO W MIESCIE
- KONCEPCJA

Rys. 20 .



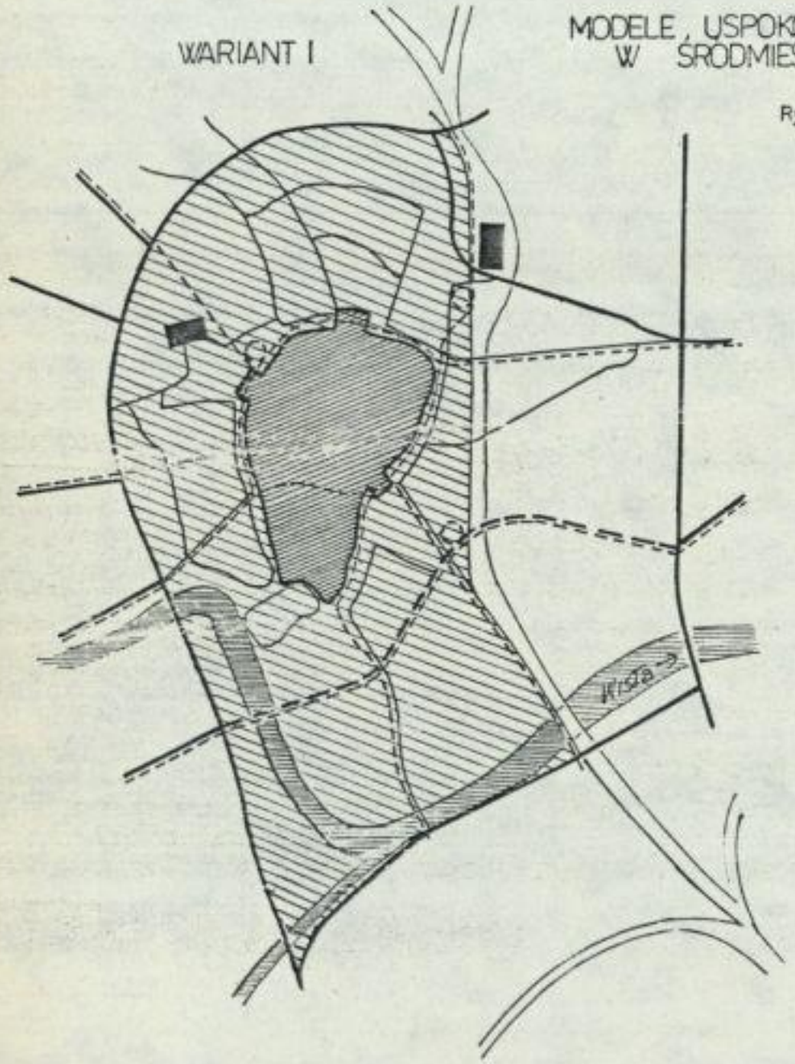
wg

KRAKÓW

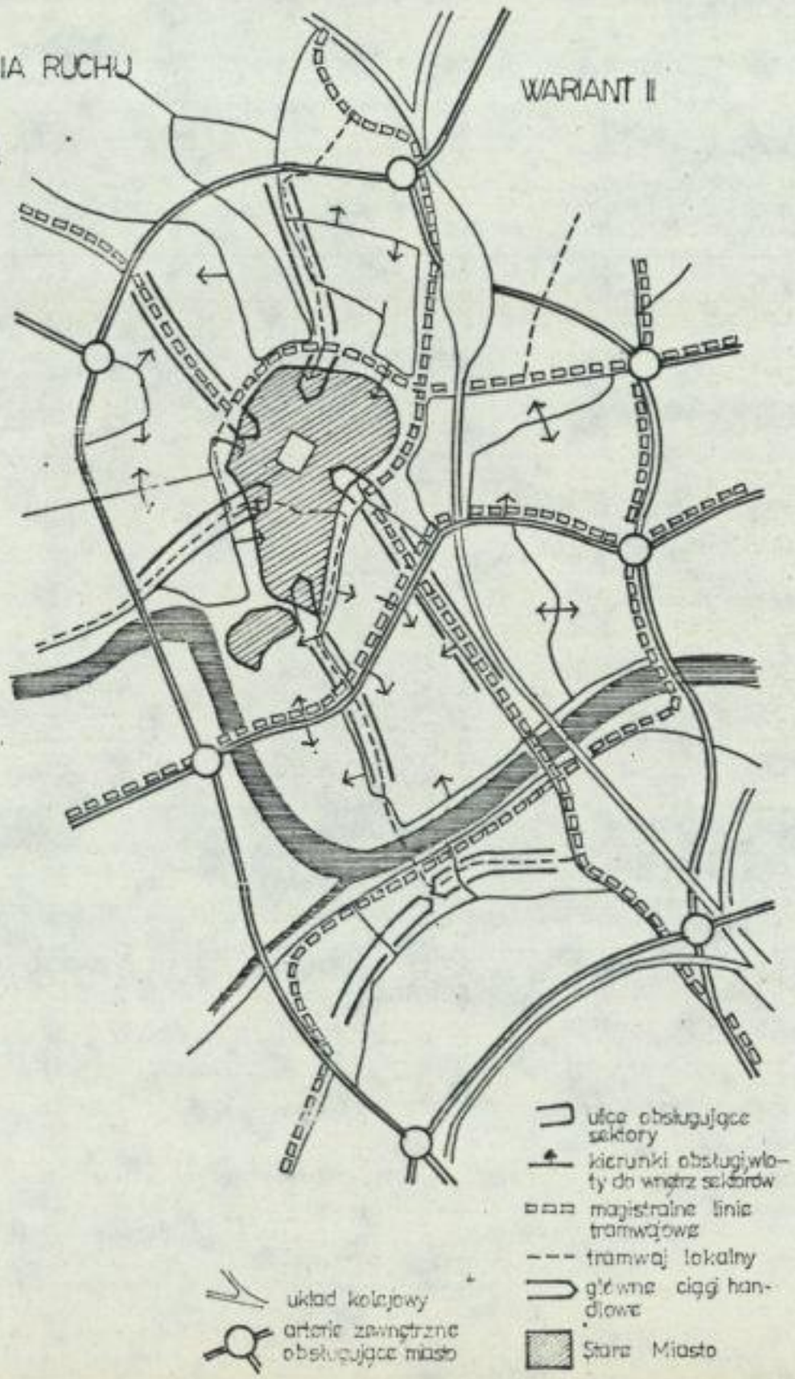
MODELE, USPOKOJENIA RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU

Rys. 21

WARIANT I

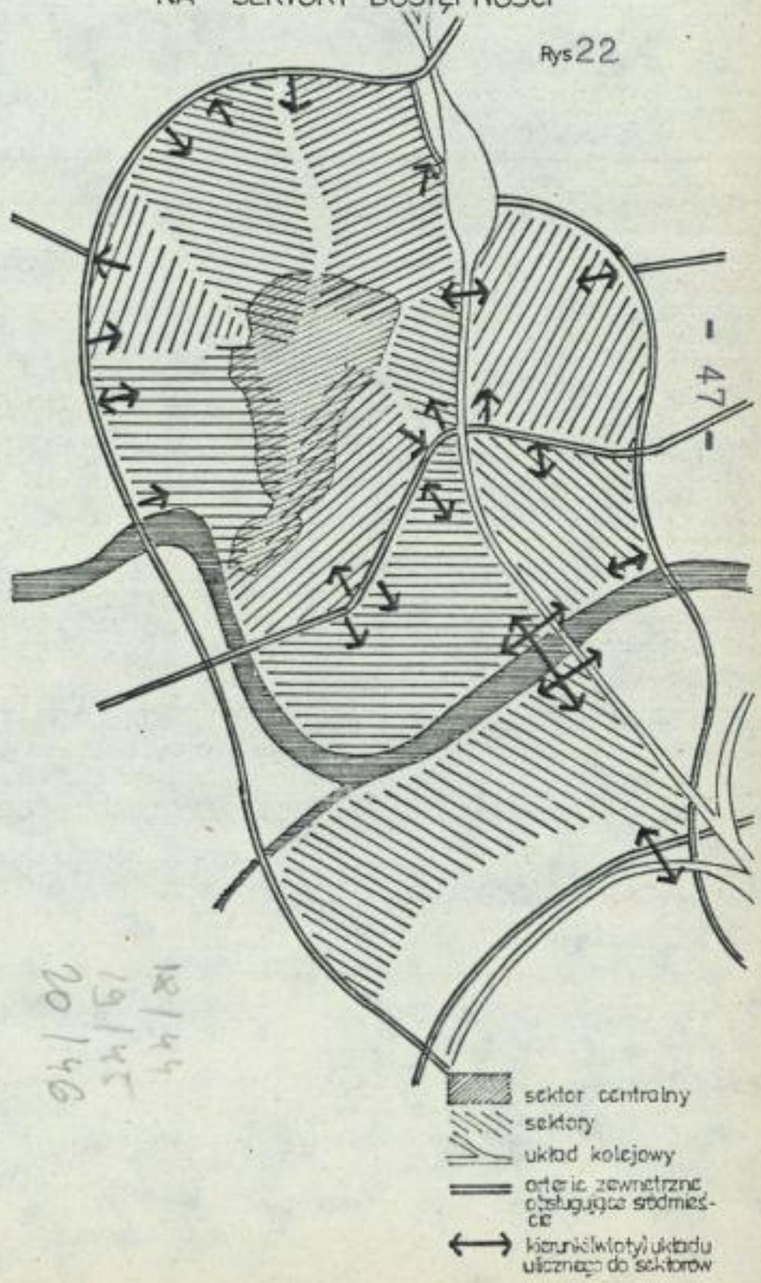


WARIANT II



ZASADA PODZIAŁU OBSZARU ŚRÓDMIEŚCIA NA SEKTORY DOSTĘPNOŚCI

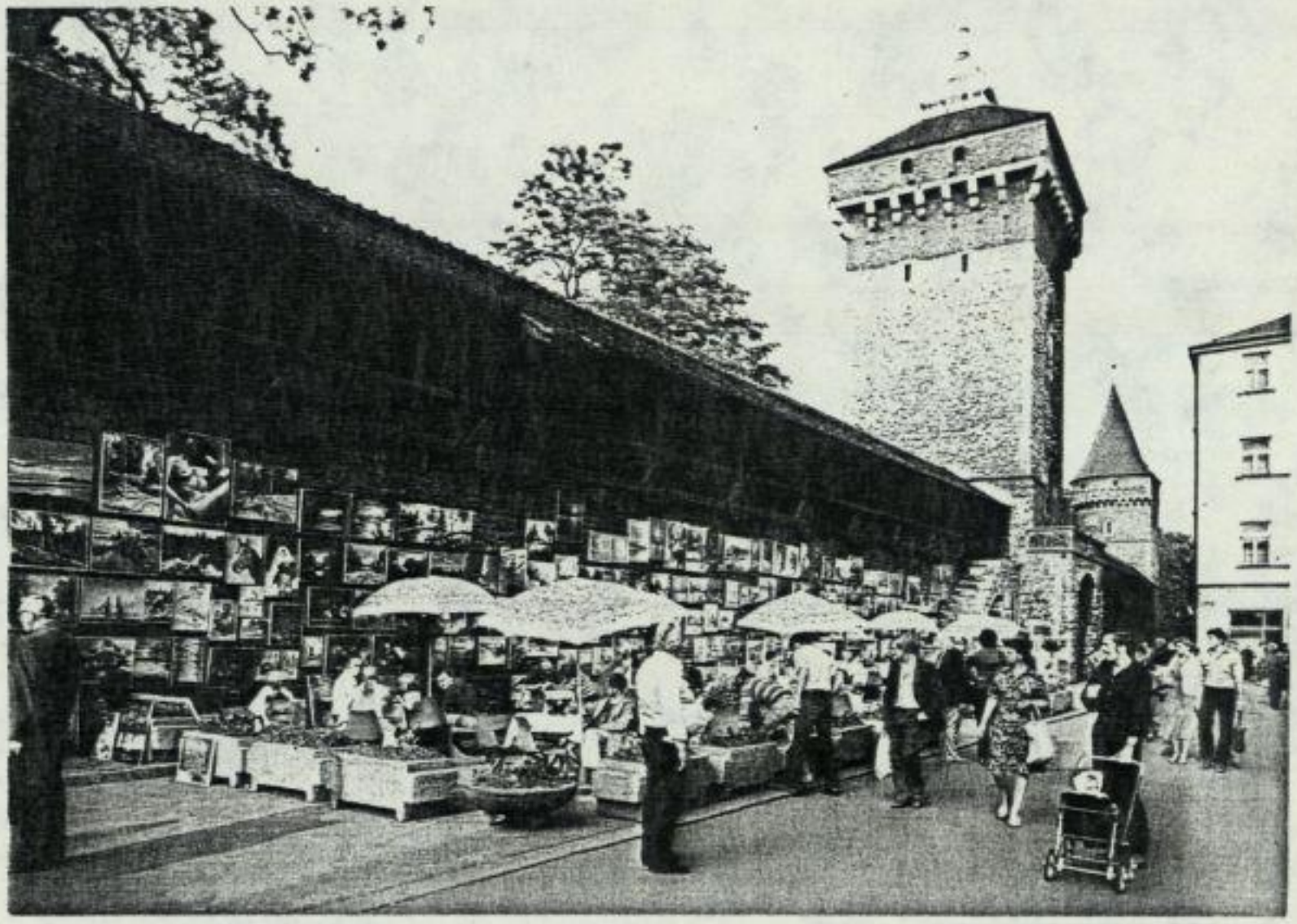
Rys. 22



opracowano wg[ ]

Fot. 1. Kraków-Rynek Główny-strefa wyłącznego ruchu pieszego i rowerowego (dopuszczony ruch dostawczy w godz. 19.00-10.00 oraz pojazdów służb miejskich i specjalnych)

Fot. 2 , Kraków -Rynek Główny - omnibus konny jedna z atrakcji turystycznych zabytkowego centrum



Fot. 3 . Kraków -Barbakan i Brama Floriańska -fragment strefy pieszej

Fot. 4 . Kraków-ul.Podwale ,parking dla samochodów osobowych i autokarów turystycznych u stóp Wawelu

2.6. NOWY SĄCZ

Nowy Sącz lokowany w dn. 8.11.1292 r. przez króla Wacława II leży na odgrywającym niegdyń ważną rolę szlaku handlowym łączącym Polskę z Węgrami. Miasto położone w północnej części Kotliny Sądeckiej w szerokiej dolinie Dunajca u spływu Kamienicy Nawojowskiej od południa ograniczone jest rzeką Poprad. Takie usytuowanie miasta miało wpływ na jego kształt wydłużony w kierunku północ-południe. Przepływające przez miasto rzeki, a także krzyżujące się szlaki handlowe Kraków-Krynica-Nowy Sącz - Stary Sącz, Limanowa -Gorlice wpłynęły na historyczny rozwój układu komunikacyjnego. Z biegiem lat miasto straciło swój handlowy charakter i obronny, a uzyskało znaczenie przemysłowe i turystyczne, stając się regionalnym ośrodkiem obsługi. Podstawowy układ tranzytowy pozostał właściwie bez zmian zyskując nowe funkcje istotne dla rozwoju współczesnego miasta.

Główne trasy przelotowe : z Krakowa przez Brzesko do Krynicy /dziś oznaczone w wykazie dróg krajowych nr 99/ do Nowego Targu przez Stary Sącz /dziś 969/ z odgałęzieniem do Piwnicznej i granicy państwa /970/ oraz z Limanowej do Gorlic /98/ krzyżowały się w centralnym punkcie miasta, czyli w Rynku. Ruch tranzytowy od strony Krakowa prowadził wprost do zabytkowego centrum i przez Rynek przebiegał w kierunku południowym. W połowie lat siedemdziesiątych wybudowano dwujezdniowy bulwar nadrzeczny, który odciążył zabytkowe centrum od ruchu kołowego przejmując jednocześnie ruch tranzytowy.

W ten sposób średniowieczny układ promienisty z głównym punktem w Rynku przekształcił się w nieregularny promienisto-obwodnicowy, przy czym centrum jest rozmywane na większy obszar. Nastąpiła zdecydowana zmiana funkcji układu centrum, z tranzytowej na wewnętrzną. Największe walory zabytkowe i turystyczne posiada obszar leżący w centrum usytuowany w widłach Dunajca i Kamienicy. Problemy związane z komunikacją z Centrum Nowego Sącza można uznać za typowe dla miast tego rodzaju i wielkości:

- koncentracja w centrum znacznej części zatrudnienia, nie zawsze związanego z centrum,
- położenie na trasie ciągów tranzytowych /w stosunku do centrum i do całego miasta/,
- narastający konflikt ruchu kołowego z ruchem pieszym, związany z funkcjami centrum,
- brak możliwości rozbudowy układu ulicznego /zwarta zabudowa, często o wysokich walorach kulturowych, zabytkowy układ urbanistyczny/.

Władze miejskie od szeregu lat prowadzą politykę komunikacyjną mającą na celu złagodzenie występujących w zabytkowym centrum trudności o charakterze spełniającym funkcję obszaru o wybitnych walorach krajoznawczych i obsługi ruchu turystycznego, w tym usuwania ruchów tranzytowych poza centrum, wyprowadzanie z centrum funkcji z nim nie związanych bezpośrednio, preferencje ruchu pieszego w największych jego koncentracjach. Uświadamianie społeczeństwa o konieczności dalszych działań, w tym: uprzywilejowania ruchu pieszego w całym centrum, komunikacji zbiorowej, ograniczanie dostępności dla samochodów i ograniczenia parkowania, realizację parkingów strategicznych poza

obszarem centrum, ograniczanie do minimum liczby linii komunikacji zbiorowej średnicowo przecinających centrum.
Prowadzona w mieście polityka ma na celu obok odnowy funkcji centrum, potrzebę ochrony wartości kulturowych obszaru zabytkowego i krajobrazu.

Na rys. 23 przedstawiono usytuowanie obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym w strukturze miejskiej w stanie istniejącym, a na rys. 24 przekształcenia układu komunikacyjnego śródmieścia w latach 1973-1986, które ilustrują podejmowane w mieście działania mające na celu odnowę funkcji centrum oraz ochronę wartości kulturowych obszaru zabytkowego i krajobrazu.

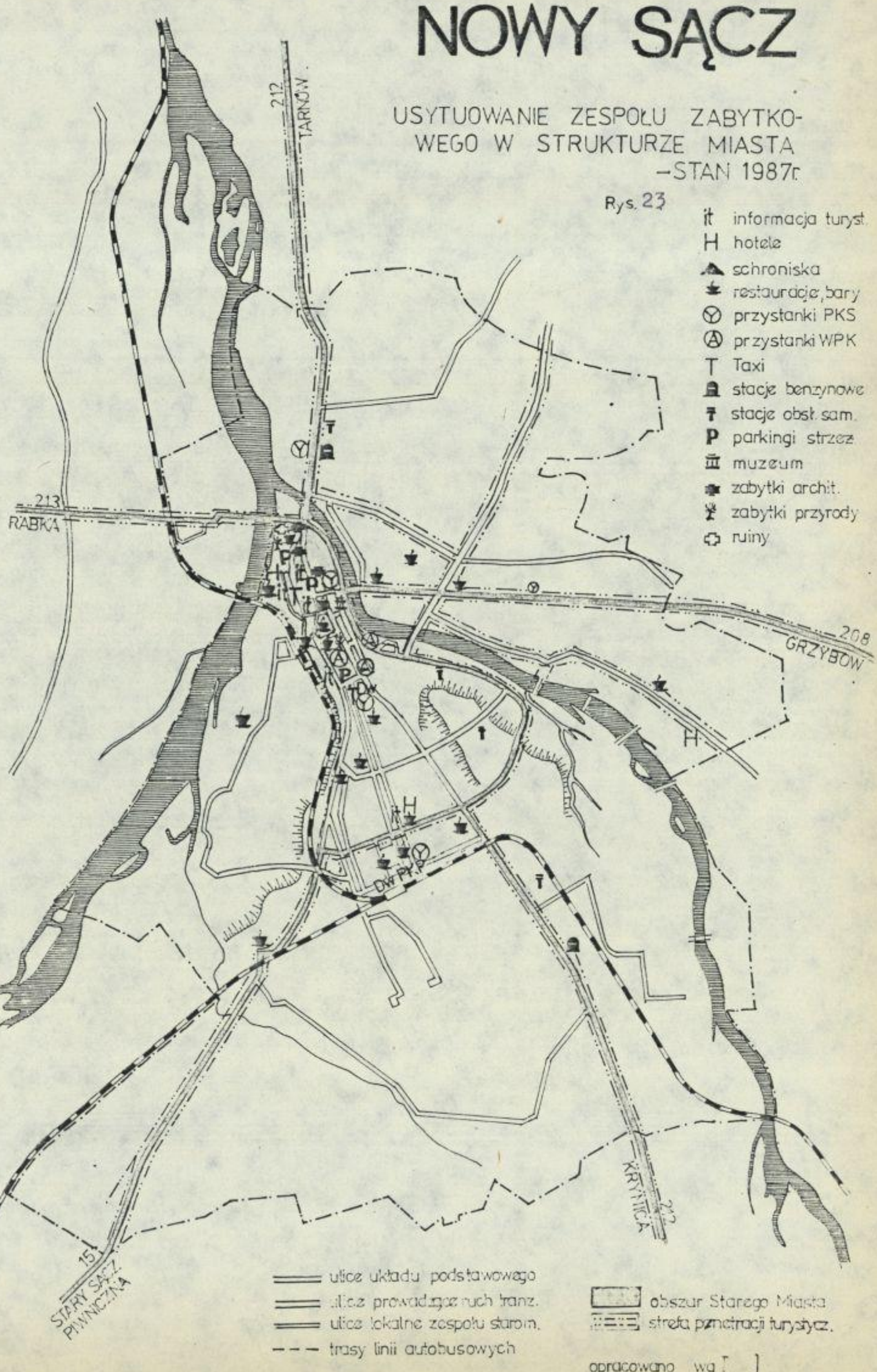
Z przewidywanych do wdrożenia rozwiązań w niedalekiej przyszłości za niezwykle ważne dla obsługi ruchu turystycznego jest planowana realizacja parkingów strategicznych na obrzeżu centrum, jak również przekształcenie zespołu staromiejskiego w strefę ruchu uspokojonego z preferencjami dla ruchu pieszego.

Opracowano na podstawie: Tuleja K., Lipińska-Zwolińska A. i Friedberg J. Obsługa Komunikacyjna centrum Nowego Sącza, Konferencja Naukowa nt. "Organizacja ruchu w śródmieściu" SITK PAN Politechnika Krakowska, Kraków -Nowy Sącz 1986,

NOWY SĄCZ

USYTUOWANIE ZESPOŁU ZABYTKOWEGO W STRUKTURZE MIASTA –STAN 1987r.

Rys. 23

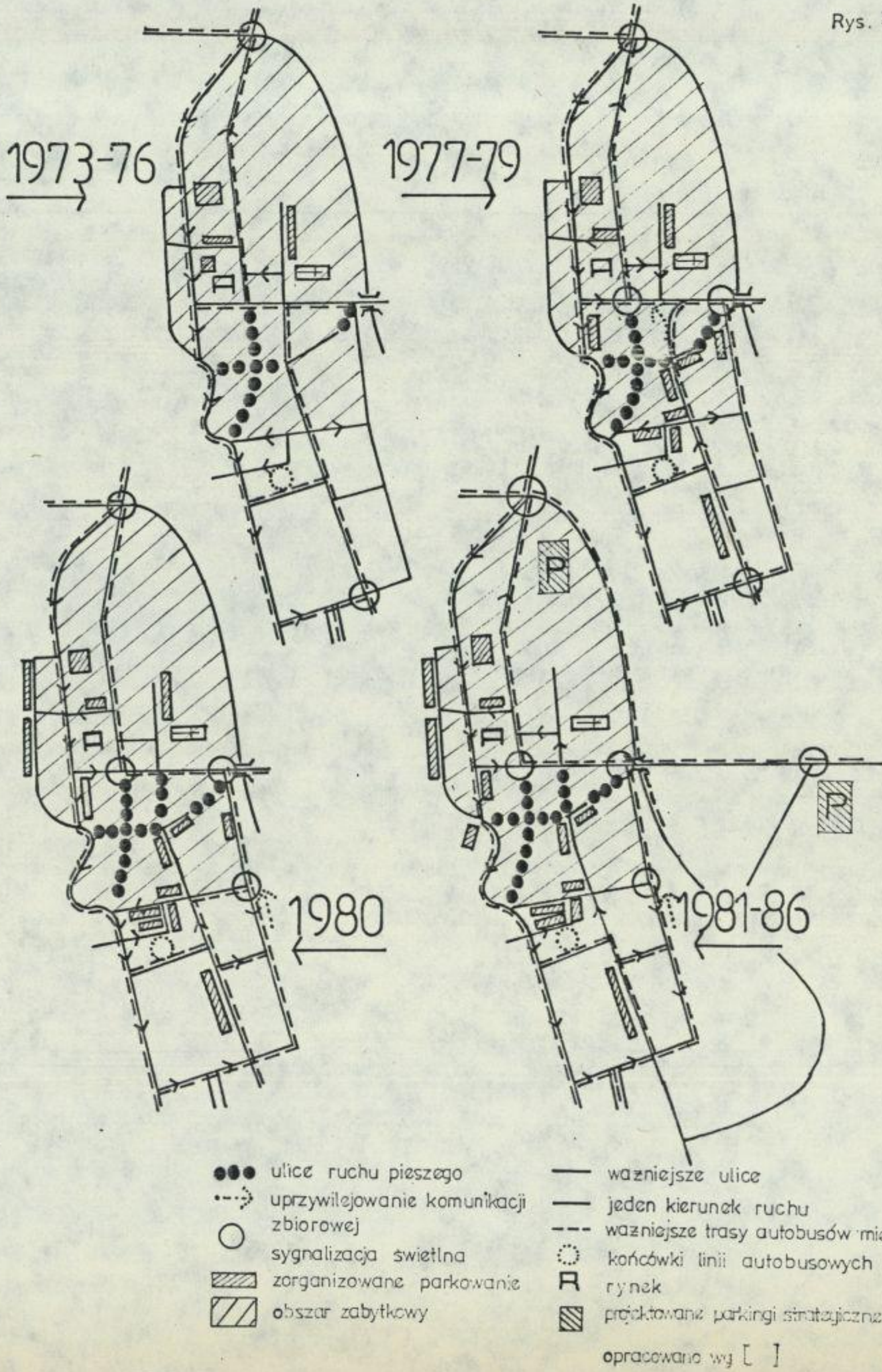


opracowano wg [ ]

NOWY SĄCZ

PRZEKSZTAŁCENIA UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO W ŚRÓDMIEŚCIU

Rys. 24



2.7. PŁOCK

Płock - ponad 100 tysięczna stolica polskiej petrochemii jest jednym z najstarszych miast Polski. Grodem był już w IX w., a prawa miejskie uzyskał w 1237 r. Najstarsza część miasta - tzw. miasto średniowieczne usytuowana jest na malowniczej skarpie wiślanej z której roztacza się piękny widok na przeciwległą stronę rzeki. Na Wzrórzu Tumskim usytuowane są najcenniejsze zabytki miasta stanowiące równocześnie największe atrakcje turystyczne tj. katedra romańska z ok. 1126-41 przebudowana na renesansową w XVI w. oraz pozostałości zespołu zamkowego książąt mazowieckich i dawnego opactwa benedyktyńskiego, w którym ulokowano obecnie Okręgowe Muzeum Mazowieckie.

Na przestrzeni wieków śródmieście miasta rozrosło się i struktura przestrzenna śródmieścia rozwinięta w obecnym kształcie ukształtowała się w XIX w.

Układ dróg tranzytowych międzymiastowych omija zabytkowe śródmieście przechodząc stycznie w formie półobwodnicy /rys. 25 /. Stycznie do zabytkowego średniowiecznego miasta przebiega ciąg komunikacyjny o charakterze ulicy zbiorczej, który ze względów komunikacyjnych i przestrzennych prowadzony jest dwiema równoległymi ulicami jednokierunkowymi. Ulicę Tumską łączącą nowe centrum miasta z placem na wzgórzu przed zespołem zamkowo-katedralnym przekształcono w strefę pieszą o funkcji handlowej turystycznej. Układ ulic zespołu staromiejskiego jest strefą o ograniczonym ruchu kołowym. Szereg ulic jest jednokierunkowych z ograniczeniami w parkowaniu. Zaspokojeniem potrzeb postojowych pojazdów służy sieć parkingów, z których parking na Wzgórzu Tumskim oraz przy ul. Kobylińskiego /przy Teatrze/ przeznaczone są dla autokarów turystycznych.

Wzdłuż Skarpy Wiślanej rozpościera się malowniczy ciąg pieszy z widokiem na zespół staromiejski stanowiący jedną z atrakcji turystycznych miasta.

Prowadzone obecnie prace rewaloryzacyjne w zabytkowym obszarze powodują, że niektóre jego części są wyłączone z użytkowania. Przewiduje się, że po przeprowadzeniu prac rewaloryzacyjnych rozszerzone zostaną strefy piesze oraz uporządkowane parkowanie w tym obszarze.

Natężenie ruchu turystycznego wynoszące ok 40 000 turystów rocznie a w sezonie turystycznym do kilkaset osób dziennie nie wpływają znacząco poza koniecznością zapewnienia miejsc parkingowych dla autokarów na obciążenie ruchem sieci ulicznej i nie wymagają podejmowania specjalnych działań w układzie organizacji ruchu poza rozwiązaniami rutynowymi.

Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego w stanie istniejącym przedstawiono na rys. 26

Opracowano na podstawie: Informacje uzyskane w WKFiST U. W. w Płocku

Informacje uzyskane w Wydziale Kom. U. W. w Płocku

Polska - przewodnik turystyczny, Sport i turystyka , 1977

Przybyszewska-Gudeks R. i Grabiszewski M. Funkcja turystyczna w zabytkowych ośrodkach miejskich, Instytut Turystyki, Warszawa 1986

Sokołowski Zb., Płock Przewodnik, Sport i Turystyka, Warszawa 1974,

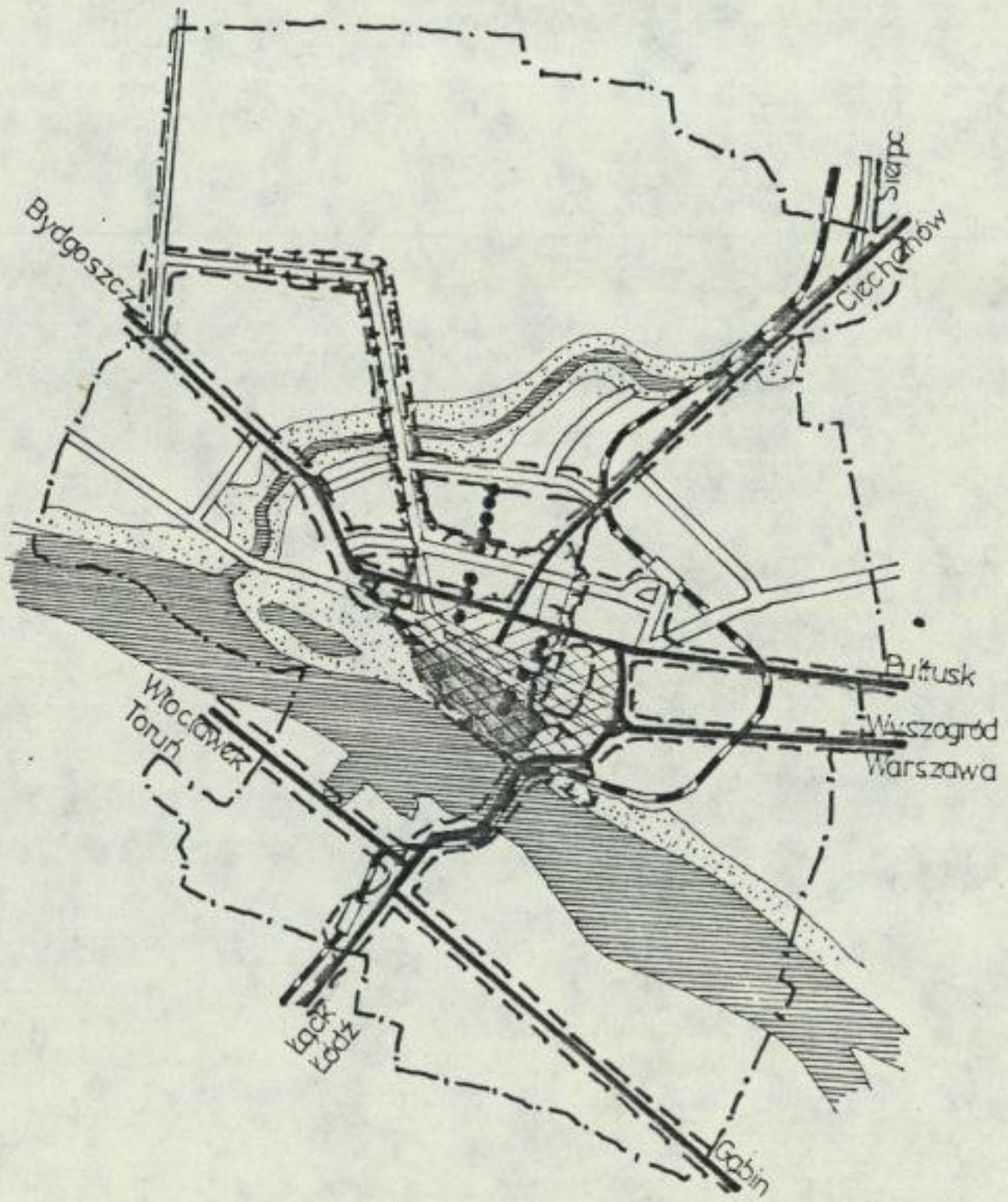
---

x/ Baza noclegowa miasta wynosi ok. 550 miejsc stałych i kilkadziesiąt sezonowych

PŁOCK

USYTUOWANIE ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO W STRUKTURZE MIASTA
STAN ISTNIEJĄCY 1986 r

Rys. 25



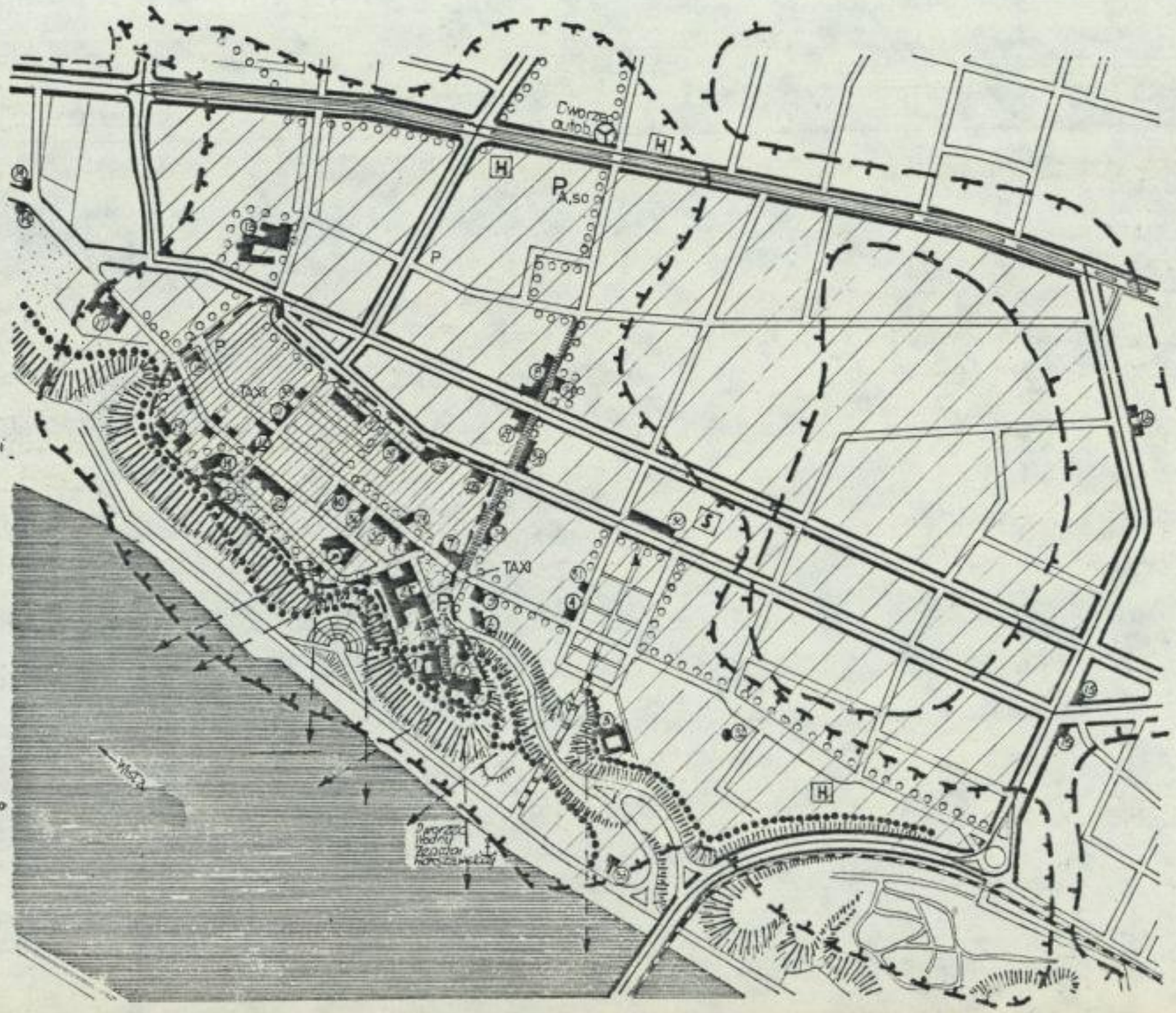
opracowano wg

PŁOCK

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO

STAN ISTNIEJĄCY 1986 r.

Rys. 26



Ważniejsze zabytki

1. Zespół dawnego zamku i opactwa Benedyktynów (10a)
2. Katedra Matki Boskiej Mazowieckiej (10b)
3. Zespół klasztoru Dominikanów (10c)
4. Dawny zajazd (10bc)
5. Dawny odwach (10b)
6. Dom „Pod Trąbami" (10b)
7. Domy przy pl. Narutowicza (10b)
8. Dom „Pod Opatrznością" (10b)
9. Zespół dawnego klasztoru Jezuitów (10b)
10. Kamienica berlinkowa (10b)
11. Kościół św. Bartłomieja (9a)
12. Ratusz (9ab)
13. Zespół dawnego klasztoru Reformatów (9ab)
14. Rogatki Dobrzyńskie (8,9a)
15. Rogatki Wyszogrodzkie (10d)
16. Rogatki Płońskie (9d)
17. Kościół i klasztor Mariawitów (9a)
18. Pozostałości obwarowań miejskich (9a, 9b)
19,20. Spichlerze (9,10a)
21. Dawny hotel „Poznański" (9b)
22. Domy przy pl. Nowotki (9,10ab)
23. Dawna bożnica (9b)
24. Dom przy ul. Grodzkiej 13 (10b)
25. Dawny pałac biskupi (10b)
26. Dom - siedziba Towarzystwa Naukowego Płockiego (10
27. Muzeum diecezjalne (10b)
28. Dom przy ul. Kwiatka 1 (9b)
29. Dawny hotel „Anglielski" (9b)
30. Dawna Kamera Pruska (10c)
31. Dom przy pl. Obrońców Warszawy (10c)
32. Dawna Loża Masońska (10c)
33. Dawny zajazd (11c)
34. Domy przy ul. Tumskiej (9bc, 9b, 10b)
35. Domy przy ul. Grodzkiej (10b)
36. Domy przy ul. J. Wieczorka (9a)
37. Domy przy ul. Kwiatka (9b)
38. Domy przy ul. Bielskiej (9b)

- ulice główne
- ulice zbiorcze
- ulice lokalne
- strefa piesza
- trasy komunikacji zbiorowej
- ważniejsze zabytki
- zieleń
- skarpa
- cmentarz
- punkty widokowe
- rzeka
- strefa intensywnego zwiedzania
- strefa penetracji turystycznej
- trasy zwiedzania
- granice zespołu zabytkowego
- dworzec autobusowy
- przystań żeglugi
- obszar śródmieścia
- obszar zespołu zabytkowego
- P_A parkingi autokarów turystycznych
- P parkingi samochodów osobowych
- H hotele
- S schroniska młodzieżowe

0 100 200 300 400 500m

opracowanie autora wg [ ]

2.8. POZNAŃ

Poznań stolica Wielkopolski /550 000 mieszkańców/ - miasto wojewódzkie, położone jest na tarasach po obu brzegach Warty, przy ujściach Bogdanki i Cybiny. Obecnie jest ważnym centrum administracyjnym , usługowym i kulturalnym o znaczeniu ponad regionalnym. Jest również jednym z najważniejszych ośrodków przemysłowych w tym przede wszystkim przemysłu maszynowego i metalowego. Poznań jest miejscem targów międzynarodowych i krajowych oraz wystaw odbywających się na przeciągu całego roku. Jest ośrodkiem naukowym i badawczym. Walory krajozawcze i zabytkowe miasta powodują, że odwiedza to wielkie centrum turystyki 3000000 osób rocznie /1986/ w tym ok. 200 000 w grupach zorganizowanych.

Powstanie i rozwój zawdzięcza Poznań strategicznym walorom swojego położenia. Już w IX w. na wyspie /zwanej później Ostrowem Tumskim/, przy jednej z ważniejszych przepraw przez Wartę istniał nieduży gród strażniczy, rozbudowany w X w. przez Mieszka I w jedną z najpiękniejszych twierdz.

Około połowy XII w. książe Przemysł I przeniósł do Poznania stolicę Wielkopolski i przystąpił do reorganizacji przestrzennej miasta polegającej m. in. na rozwoju nowego miasta /21 ha/ na lewym brzegu Warty. Układ przestrzenny obecnego zespołu staromiejskiego oparty jest o typowy w średniowieczu układ prostokątnej sieci ulic z położonym jednak niezupełnie centralnie rynkiem o planie zbliżonym do kwadratu i boku ok. 141 m. Rozległość przestrzenna zespołu Starego Miasta w osiach prostopadłych nie przekracza 600 m.

Usytuowanie zespołu urbanistycznego Starego Miasta w strukturze miejskiej w stanie istniejącym przedstawiono na rys. 27 .

Starówka położona jest centralnie w stosunku do struktury miejskiej; nie pełni jednak funkcji centrum, gdyż po II wojnie światowej przesunęło się ono nieco na zachód. Jest to obszar zabytkowy średniej wielkości, o wysokiej koncentracji obiektów funkcji turystycznej i mieszkaniowej. Od północy otoczone jest ulicą Małe Garbary a od wschodu ul. Garbary, które pełnią funkcję ulic głównych tranzytowych. Od funkcjonalnego centrum Stare Miasto oddzielają ulice Marcinkowskiego i Armii Czerwonej /Walki Młodych zamykające układ ulic podstawowych dookoła omawianego obszaru.

Układ komunikacyjny Starego Miasta jest strefą ruchu o wyraźnie ograniczonej dostępności dla ruchu samochodowego. Ulice wewnętrzne są ulicami lokalnymi lub dojazdami w większości jednokierunkowymi, o znacznych ograniczeniach w prędkości ruchu oraz zatrzymywania lub parkowania przykrawężnikowego. Srodek obszaru tzn. Stary Rynek i wychodzące z niego ulice na sąsiadujących z Rynkiem odcinkach są niedostępne dla ruchu samochodowego poza ruchem dostawczym w określonych godzinach i ruchem służb miejskich. Do Rynku dozwolony jest również dojazd wyznaczoną trasą dla nowożeńców do usytuowanej w jego środku Wagi Miejskiej pełniącej funkcję Pałacu Slubów. Niektóre z ulic w zespole staromiejskim mają charakter ulic pieszojezdnych dostępnych tylko dla mieszkańców, taxi oraz ruchu dostawczego w godzinach porannych.

Onsługę parkingową zespołu Starego Miasta tworzy sieć parkingów w poziomie terenu o różnych formach organizacyjnych /strzeżone - płatne, niestrzeżone - płatne, bezpłatne/, które usytuowane są wewnątrz Starówki na styku ulic układu podstawowego doprowadzających ruch do omawianego obszaru, jak również na

zewnątrz "obwodnicy staromiejskiej", zarówno w rejonie centrum funkcjonalnego jak i między Starym Miastem a Wartą - w rejonie Chwaliszewa.

Jest tam również usytuowany parking dla autokarów turystycznych i samochodów ciężarowych. Parking ten leży w zasięgu 10-minutowej izochrony dojścia pieszego w stosunku do środka Starego Rynku.

Obsługę komunikacyjną zespołu staromiejskiego zapewnia również sieć transportu zbiorowego rys. 23 . Trasy linii autobusowych i tramwajowych prowadzone są stycznie do w.w obszaru i zapewniają połączenia Starego Miasta z głównymi koncentracjami aktywności w całym mieście w tym głównymi dworcami kolejowym i autobusowym, hotelami, terenami targowymi i innymi obszarami atrakcyjności turystycznej leżącymi poza śródmieściem.

Obok konsekwentnie prowadzonej polityki komunikacyjnej mającej za zadanie ograniczenie ruchu kołowego na Starym Mieście wykorzystującej różnorodne zasady, metody i środki organizacji ruchu , zwrócić należy również uwagę na niektóre działanie kształtujące wnętrze urbanistyczne a związane z komunikacją i obsługą ruchu turystycznego. Tymi elementami, które zasługują na szczególną uwagę na starówce poznańskiej są nawierzchnie, Starego Rynku oraz sposób rozwiązania oświetlenia.

Na Rynku w ramach prac rewaloryzacyjnych nawiązując do tradycji wprowadzono kostkę kamienną /gruntową/ o dużych wymiarach stosowaną w końcu XIX w., która daje wrażenie bruku, a równocześnie stanowi nawierzchnię stosunkowo płaską, dogodną i dla pieszych i pojazdów. Sprawia ona wrażenie rozwibrowanej, żywej płaszczyzny w przeciwieństwie do asfaltu czy dużych płyt kamiennych.

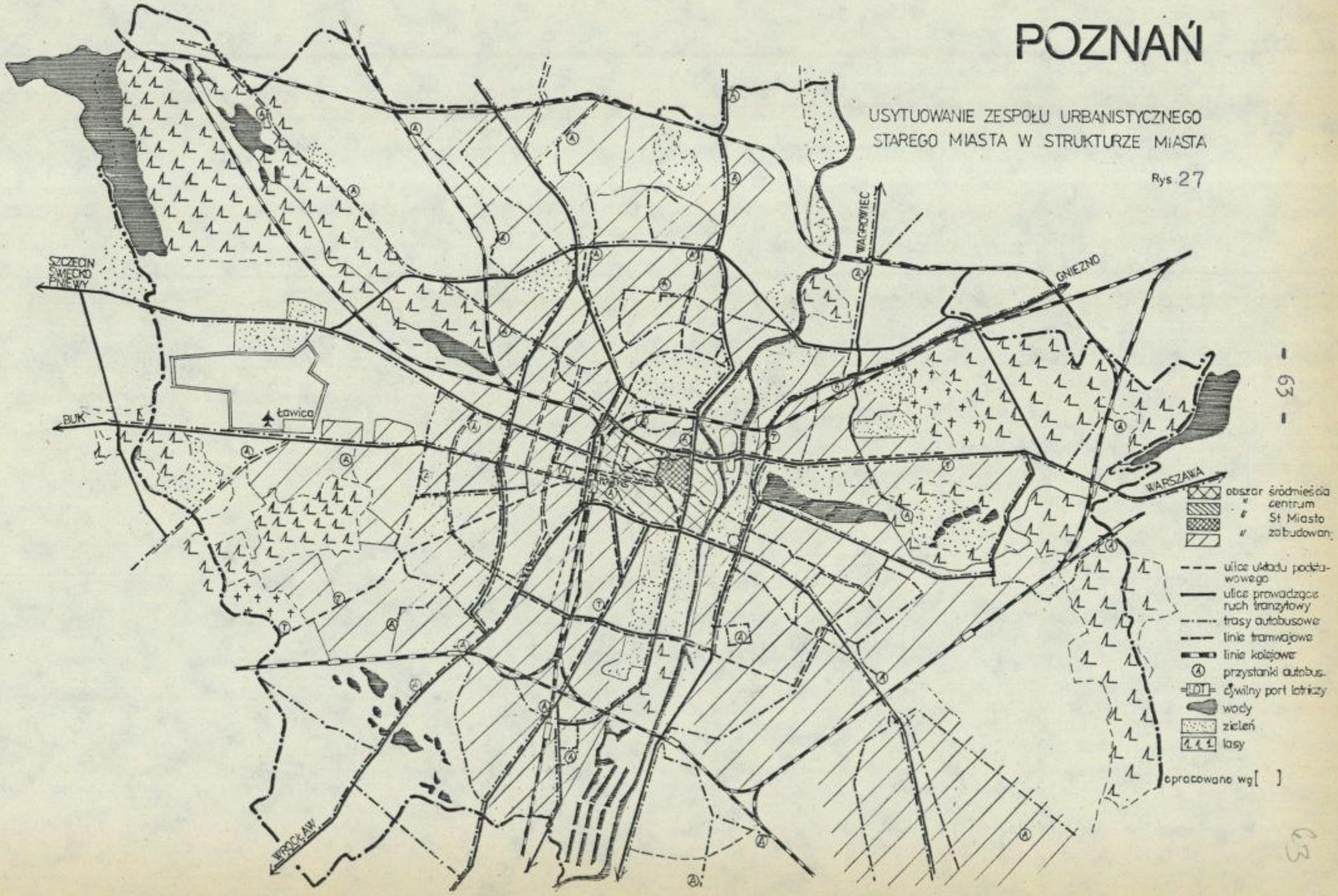
Na miejsce dawnego oświetlenia gazowego wprowadzono oświetlenie żarowe do starych lamp gazowych, z nieco bardziej ozdobnymi oprawami samego źródła światła. W celu uatrakcyjnienia zespołu zaprojektowano iluminację, której prawidłowe wykonanie nastręczało nie mało trudności. Iluminacją objęto obiekty najcenniejsze i w zasadzie nie zamieszkałe, w tym m. in. podcienia zabytkowych kamienniczek, podcienia domków budowniczych, odwach i pałac Działyńskich, Nielżyńskich i Studnię Urządzenia iluminacyjne wykorzystano w specjalnym programie "światło i dźwięk", który wieczorami w sezonie turystycznym przyciąga na rynek tłumy turystów i mieszkańców.

Zródła: Materiały i informacje uzyskane w WKFST U. M. w Poznaniu,
Materiały i informacje uzyskane w WKOM U. M. w Poznaniu,
Praca zbiorowa: Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce t. I Miasta zabytkowe, Arkady 1987,
Program rozwoju turystyki dla m. Poznania, WKF, SiT U. M. Poznań 1986,
Samber A, Więckowski M . i Zalewski A., Organizacja ruchu i parkowanie w zespołach zabytkowych, IDiM PW Warszawa, 1983.
Informator komunikacyjny MPK w Poznaniu,
PP GK Poznań 1985.

POZNAŃ

USYTUOWANIE ZESPOŁU URBANISTYCZNEGO STAREGO MIASTA W STRUKTURZE MIASTA

Rys. 27

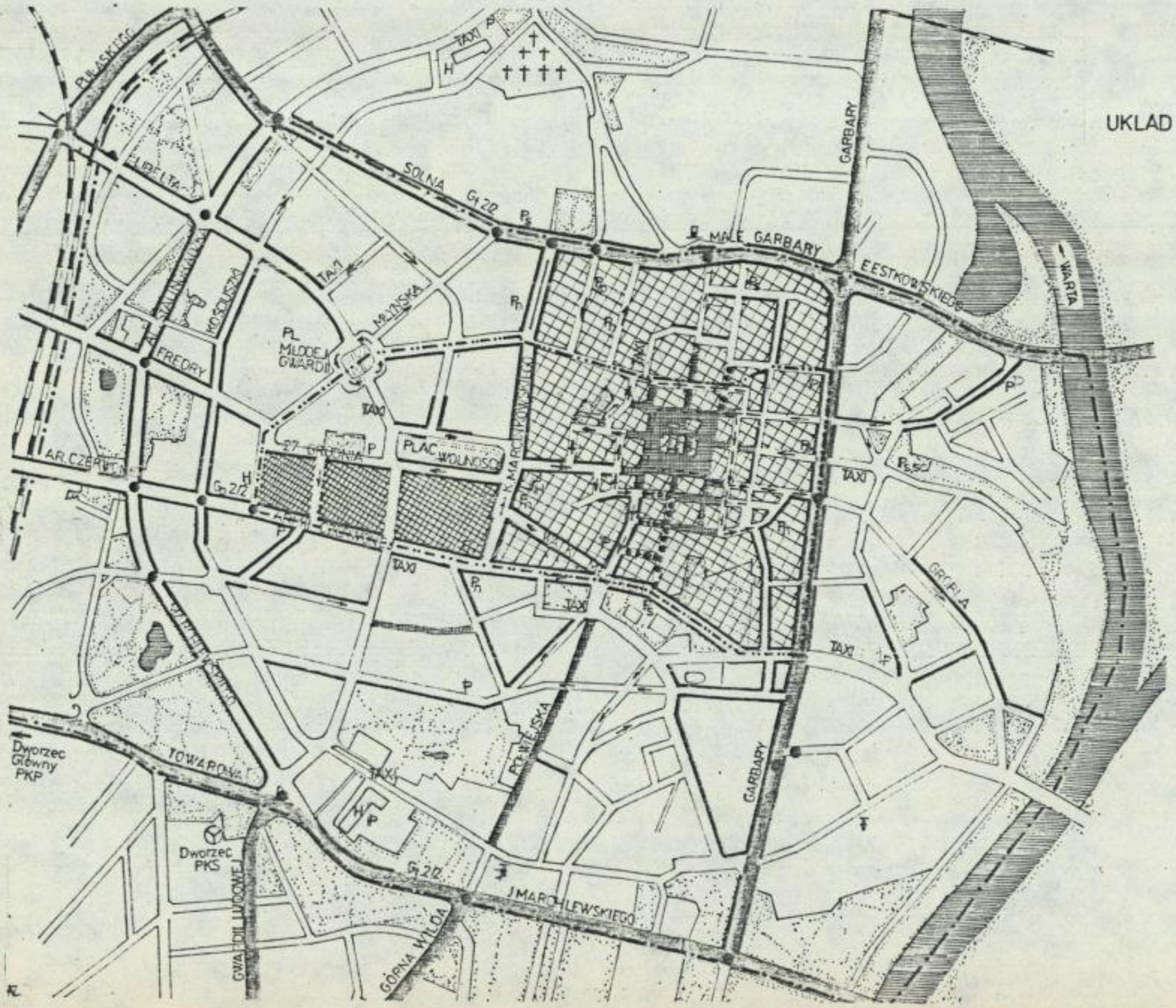


POZNAŃ

UKLAD ORGANIZACJI RUCHU I PARKOWANIA W ŚRÓDMIEŚCIU

STAN 1987r.

Rys. 28



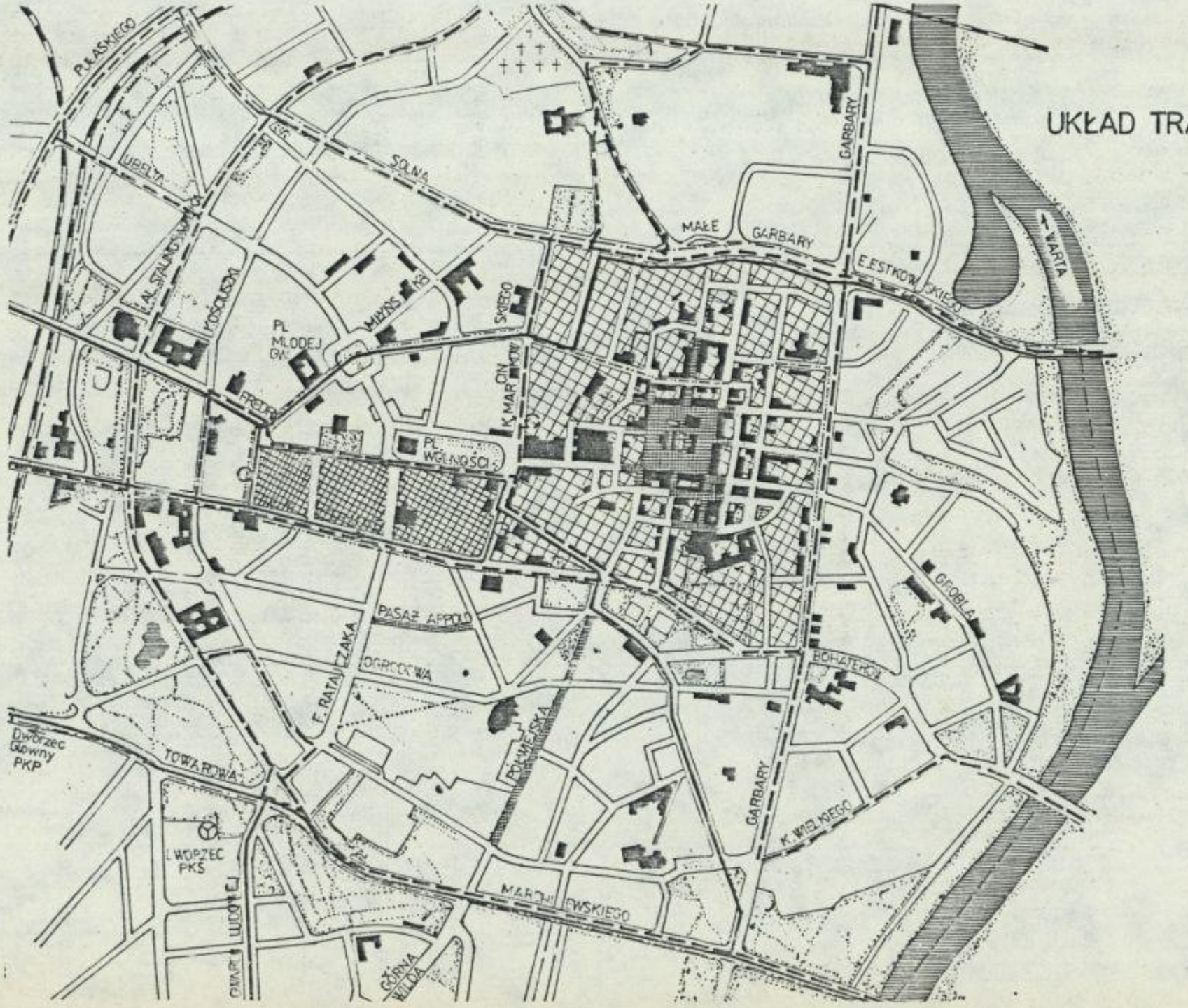
- obszar ścisłego centrum
- obszar Starego Miasta
- granice śródmieścia
  granice centrum
- strefy i ciągi piesze
- ulice ruchu tranzytowego
- odcinki ulic wzdłuż których obowiązuje zakaz postoju lub zatrzymywania
- jednokierunkowe odcinki ulic
- ulice pieszojezdne dostępne tylko dla r. lokalnego, taxi i r. dostawczego między 6÷9
- ulice ruchu lokalnego oraz dla taxi a dla ruchu dostawczego od 8 do 9
- skrzyżowanie z sygn. świetlną
- trasa dojazdu do USC
- P_s parking płatny strzeżony
- P_p parking płatny niestrzeżony
- P_n parking bezpłatny niestrzeżony
- kolej — TAXI postój taksówek
- zieleń — P parking autokarów turystycznych
- wody — stacje paliw i obsługi

opracowanie autora wa[ ]

POZNAŃ

UKŁAD TRAS KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W ŚRÓDMIEŚCIU

Rys. 29



obszar ścisłego centrum
obszar Starego Miasta
granice śródmieścia
granice centrum
ważniejsze obiekty zabytkowe
strefy i ciągi piesze
trasy autobusowe
trasy tramwajowe
pętle autobusowe i tramwajowe
kolej
zieleń
wody

opracowano wg [ ]

2.9. PUŁTUSK

Pułtusk jest miastem położonym nad Narwią w rejonie o wybitnych walorach dla rekreacji. Jest miastem o bogatych tradycjach historycznych i interesujących zabytkach, a obecnie również 20-tysięcznym ośrodkiem przemysłu elektrotechnicznego i spożywczego, oraz sztuki ludowej.

Historia miasta sięga XI-XIII w., gdy Pułtusk był ważnym grodem obronnym na pn. -wschodnich rubieżach Mazowsza. Prawa miejskie uzyskał w 1339 r., był siedzibą biskupów płockich, a w XV-XVI w. ośrodkiem handlu i nauki z siedzibą słynnego kolegium jezuickiego. Podczas ostatniej wojny miasto po przejściu frontu uległo zniszczeniu w 80 %. Obecnie odbudowane. Główną atrakcję turystyczną Pułtuska leżącego na szlaku drogi krajowej Warszawa-Augustów stanowi zabytkowe centrum miasta na wyspie utworzonej przez odnogi Narwi z najdłuższym w Europie bo aż 400 m Rynkiem. W rynku znajdują się m. in. odbudowany ratusz z późnogotycką wieżą XVI w. /obecnie muzeum regionalno-etnograficzne/ gotycka kolegiata z I połowy XV w. oraz d. Zamek Biskupi po przebudowie utrzymany w stylu renesansowym, pełniący obecnie Centrum Polonii. Baza noclegowa w mieście jest niewielka i stanowi ją "Zajazd na Skarpie" o pojemności 37 miejsc noclegowych oraz sezonowe schronisko młodzieżowe o 25 miejscach. Nieco większa baza znajduje się na terenie gminy Pułtusk i wynosi 686 m. n., z których 656 jest sezonowych. Walory krajoznawcze oraz wizualne, baza noclegowa, czynią Pułtusk ośrodkiem kulkugodzinnego pobytu turystycznego.

Schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego śródmieścia przedstawiono na rys. 30 . Główny problem komunikacyjny stanowi

przebiegająca przez Śródmieście droga krajowa nr 61 obciążona znacznymi natężeniami ruchu szczególnie w dni wyjazdów oraz powrotów z weekendów. Zabytkowy obszar z rynkiem położony jest na uboczu od tras tranzytowych. Jest obszarem do którego nie ma ograniczeń dostępności dla ruchu samochodowego. Nieliczne ograniczenia w parkowaniu występują jedynie na ulicy doprowadzającej ruch do Pułtuska w dni targowe /zakaz postoju/. Parkowanie autokarów turystycznych oraz samochodów przyjezdnych, jak i mieszkańców odbywa się w wydzielonej części Rynku.

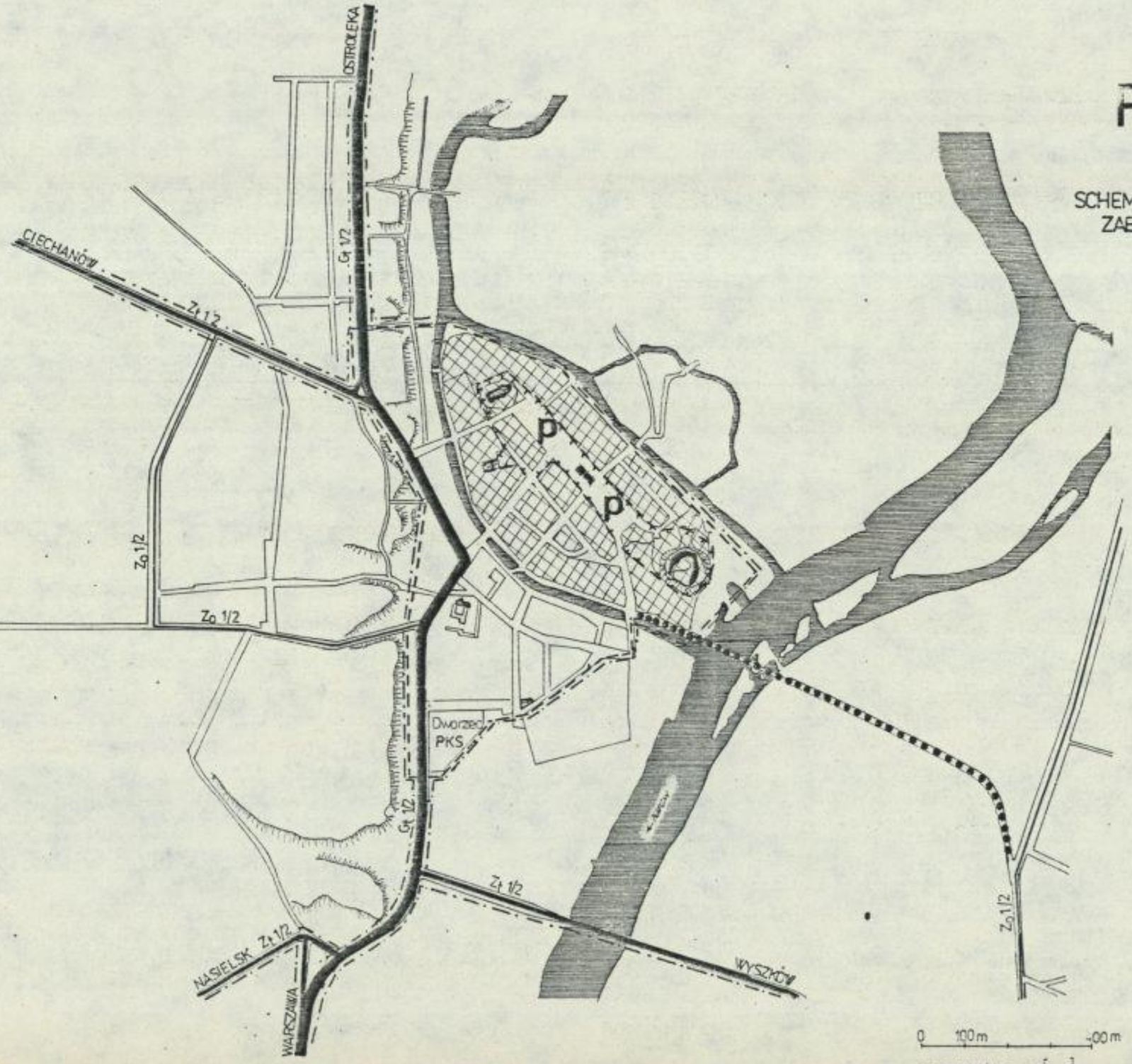
Stan Zespołu Staromiejskiego wymaga licznych prac rewaloryzacyjnych dla podniesienia walorów funkcjonalnych oraz wizualno-estetycznych. Jest to zespół staromiejski w którym można wprowadzić w praktyce koncepcje stref ruchu uspokojonego.

Opracowano na podstawie: Przewodnik turystyczny Sport i Turystyka 1977,
Materiały i informacje uzyskane w Wydziale Komunikacji U. M. w Pułtusku
Informacje uzyskane w W. KFiS U. W. w Ciechanowie

PUŁTUSK

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ
ZABYTKOWEGO CENTRUM
STAN 1987 r.

Rys. 30



0 100m 400m

oprac. autora wg [ ]

obszar zabytkowy

obiekty zabytkowe

KLASYFIKACJA ULIC

ulice główne tranzytowe i krajowe drogi międzyregionalne

Z 1 ulice zbiorcze tranzytowe i drogi wojewódzkie

Zo ulice zbiorcze obszarowe

ulice lokalne

ciągi pieszo-rowerowe

P parkingi

skarpy

granice śródmieścia

granice stref penetracji turystycznej

granice intensywnego zwiedzania

2.10. SANDOMIERZ

Sandomierz to 20 tysięczne miasto położone jest na kilku wzgórzach krawędzi Wyżyny Sandomierskiej, opadającej stromo ku Wiśle. Sandomierz stanowi piękny zespół architektoniczno-krajobrazowy obejmujący miasto przedlokacyjne, miasto łokacyjne oraz przedmieście opatowskie. Sandomierz prawa miejskie uzyskał w 1286 r. lecz historia jego jako grodu plemiennego sięga I połowy X w. Usytuowanie zabytkowych obiektów architektonicznych w zespole staromiejskim przedstawiono na rys. 31. Do najważniejszych i najwartościowych należą: renesansowy ratusz, renesansowe kamienniczki w rynku oraz gotycka katedra. Miasto bogate w zabytki architektury i unikalnym położeniem i ukształtowaniem topograficznym stanowi centrum ruchu turystycznego i odwiedzane jest przez około 300 000 turystów.

Staromiejski zespół zabytkowy zaliczony jest w całości do strefy konserwatorskiej, położony w śródmieściu na skarpie nadwiślanej. Centrum miasta położone jest na zachód od Starego Miasta. Wewnętrzny układ komunikacyjny starówki ma charakter autonomiczny. Podstawowy układ ulic dochodu styczne do zespołu zabytkowego z trzech stron. Drogi regionalne układu tranzytowego prowadzone są stycznie do zespołu /rys. 32 /, co ułatwia dojazd turystom, dla których pomiędzy zespołem zabytkowym a trasami komunikacyjnymi usytuowane są parkingi dla samochodów osobowych i autokarów. turystycznych.

Rozrząd relacji regionalnych w obrębie miasta dokonuje się w sposób konsekwentny i przejrzysty /rys.32 /. Ciąg lipnik-Sandomierz-Tarnobrzeg- Nagajów /dawny przebieg ciągu międzyregionalnego Radom-Rzeszów/ w sposób płynny, łagodnym obszernym łukiem

omija od północy i wschodu gęsto zainwestowane rejony lewobrzeżnego Sandomierza. Ciąg ten wchodzi do miasta z kierunku zachodniego potem skręca na południe, aby wyjść z miasta w kierunku południowo-zachodnim. Do tego ciągu dochodzą z lewej strony /za wyjątkiem wlotu z Krakowa/ pozostałe ciągi regionalne tworząc skrzyżowania położone w odległościach 2 - 2,5 km. Części miasta po obu stronach rzeki Wisły połączone są jednym mostem, który obsługuje wszystkie rodzaje ruchów.

Układ zewnętrzny ma charakter promienisty ze zwornikiem przy Bramie Opatowskiej - newralgicznym punkcie komunikacyjnym części lewobrzeżnej. Ulice promieniste stanowią przedłużenie wlotów do miasta dróg regionalnych - służą wtedy do bezpośredniego wprowadzenia ruchów źródłowo-docelowych bądź stanowią "lokalne" połączenie z drogami regionalnymi przebiegającymi przez miasto.

Schemat sieci uliczno-drogowej w stanie istniejącym /1984 r./ przedstawiono na rys. 32 , natomiast układ organizacji ruchu i parkowania /wariant V/ zerowy na rys.

Stare Miasto jest obecnie obszarem dostępnym właściwie bez ograniczeń dla samochodów osobowych poza nielicznymi wyjątkami. Główną formą przemieszczania się jest w obrębie zespołu zabytkowego ruch pieszy. Najbardziej obciążona ruchem pieszym jest ulica Skopenki o znacznie ograniczonym ruchu kołowym łącząca Nowe Centrum przez Bramę Opatowską ze Starym Rynkiem.

Dworzec kolejowy PKP znajduje się w prawobrzeżnej części Sandomierza . Jest znacznie oddalony od rdzenia miasta - 3,5 km od Starego Miasta, a ok. 4,7 km od centrum i osiedli mieszkaniowych.

Połączenie z lewobrzeżną częścią zapewnia sieć miejskiej komunikacji autobusowej. Prowizoryczny dworzec PKS usytuowany jest w części

lewobrzeżnej miasta u wylotu ul. Swierczewskiego do ul. Sawickiej i znajduje się w odległości 1,0 km od Bramy Starego Miasta. Dojazd do niego jest trudny i uciążliwy. Komunikacja autobusowa miejska prowadzona jest stycznie do Starego Miasta ulicami układu podstawowego i zapewnia połączenie analizowanego rejonu z innymi miejscami aktywności w mieście. Występujące w stanie istniejącym trudności komunikacyjne w mieście, potrzeba uwzględnienia rozwiązania obsługi komunikacyjnej Starego Miasta w planach rewaloryzacji zabytkowej spowodowały, że opracowane zostało studium komunikacyjne części Sandomierza, z koniecznością ochrony wybitnych wartości naturalnych i kulturowych miasta a zwłaszcza wartości krajobrazowych.

Jednym z głównych zagadnień, na które zwrócono uwagę, a które są bardzo ważne z punktu widzenia obsługi potrzeb turystycznych, to: rozwiązanie podstawowego układu ulicznego w mieście oraz obsługi transportowej zespołu zabytkowego. Wybrany wariant koncepcji rozwoju sieci drogowo-ulicznej przedstawiono na rys. Charakteryzuje się on wyraźnym dążeniem do całkowitej eliminacji ruchu tranzytowego ze śródmieścia /projektowana nowa obwodnica zachodnia/ oraz ruchu międzydzielnicowego ze śródmieścia /nowa obwodnica wewnętrzna/ i rozcięcie zwornika ul. Mickiewicza i Armii Czerwonej, co wg projektu zmniejsza wyraźnie obciążenie ulic na styku ze Starym Miastem do przepustowości środowiskowej obszaru /300 p.u./h/. Projektowany ciąg pieszo-rowerowy łączący obie części miasta ze sobą. Prowadzony jest w rejonie starówki krajobrazowymi wąwozami /Piszczele i Podwale Dolne/, co podnosi jego atrakcyjność dla użytkowników. Może on stanowić po wykonaniu dodatkową atrakcję turystyczną miasta, ze względu na wybitne walory krajo-

brazowe terenu przez który przebiega oraz umożliwiać percepcję zespołu zabytkowego i wysokiej skarpy z różnych punktów trasy. Podobne walory mają pozostałe ciągi pieszo-rowerowe otaczające zespół zabytkowy.

Rozwiązanie obsługi komunikacyjnej obszaru staromiejskiego zaproponowane w formie strefy ruchu uspokojonego, co ma na celu:

- przywrócenie ulicom utraconych funkcji komunikacyjnych /m. in. jako miejsca kontaktów społecznych, a nawet jako miejsca zabaw dzieci/,
- poprawę warunków środowiskowych a zwłaszcza bezpieczeństwa pieszych,
- poprawę walorów estetycznych przestrzeni ulicy,
- intensyfikację parkowania samochodów.

Zaproponowane założenia, polityki komunikacyjnej w zespole staromiejskim oparto na następujących zasadach:

- ograniczeniu dostępności obszaru dla powszechnego ruchu kołowego, do niezbędnego minimum,
- stworzeniu maksymalnej dostępności obszaru z zewnątrz dla ruchów pieszych, powiązania obszaru z sąsiadującymi regionami,
- prowadzeniu komunikacji publicznej stycznie do obszaru,
- preferencjach ruchu pieszego w rozwiązaniach komunikacyjnych wewnątrz zabytkowego zespołu,

Uwzględniając powyższe zasady sformułowano dwie strategie dostępności obszaru staromiejskiego - warianty tych

strategii oraz przykładowe rozwiązania obsługi komunikacyjnej i organizacyjnej ruchu realizujące poszczególne warianty.
Strategia A - polegała na ograniczeniu dostępności obszaru dla powszechnego ruchu kołowego za wyjątkiem mieszkańców obszaru i obsługi /ruch dostawczy/komunalny/, - warianty I-IV /rys. 34 /
Strategia B - polegała na częściowym ograniczeniu dostępności obszaru dla powszechnego ruchu kołowego, warianty V-VI /rys. 35 /.
Wariantowaniu strategii poddano sposób realizacji 9 zasad opisujących każdą strategię, w tym:

1 - dostępności obszaru dla ruchu kołowego,
2 - bilansu miejsc parkingowych dla mieszkańców,
3 - organizacji ruchu kołowego w obszarze,
4 - prędkości ruchu kołowego w obszarze,
5 - ruchu rowerowego,
6 - restrykcji parkingowych w obszarze,
7 - dostępności obszaru dla ruchu pieszego,
8 - parkowanie dla użytkowników z zewnątrz,
9 - obsługi obszaru komunikacją publiczną.

Parkowanie dla turystów, interesantów i zatrudnionych w obszarze staromiejskim we wszystkich wariantach przewidziano na parkingach zlokalizowanych poza obszarem /stycznie do obszaru/. Punktem wyjścia do konstruowania poszczególnych wariantów był ogólny model sieci ulicznej zespołu staromiejskiego wartościujący poszczególne elementy tej sieci.

W obenie globalnej zdecydowanie korzystniej wypadły warianty strategii A, przy czym nieznacznie lepszym okazał się wariant IV. Wynik przeprowadzonych analiz bezspornie przekonał, co do celowości wyłączenie obszaru Starego Miasta w Sandomierzu z ogólno-dostępnego ruchu pojazdów. Podjęcie decyzji co do wyboru do dalszych prac projektowych wariantu strategii A wymaga uszczegółowienia i obiektywizacji ocen np. poprzez ankietowanie ekspertów oraz

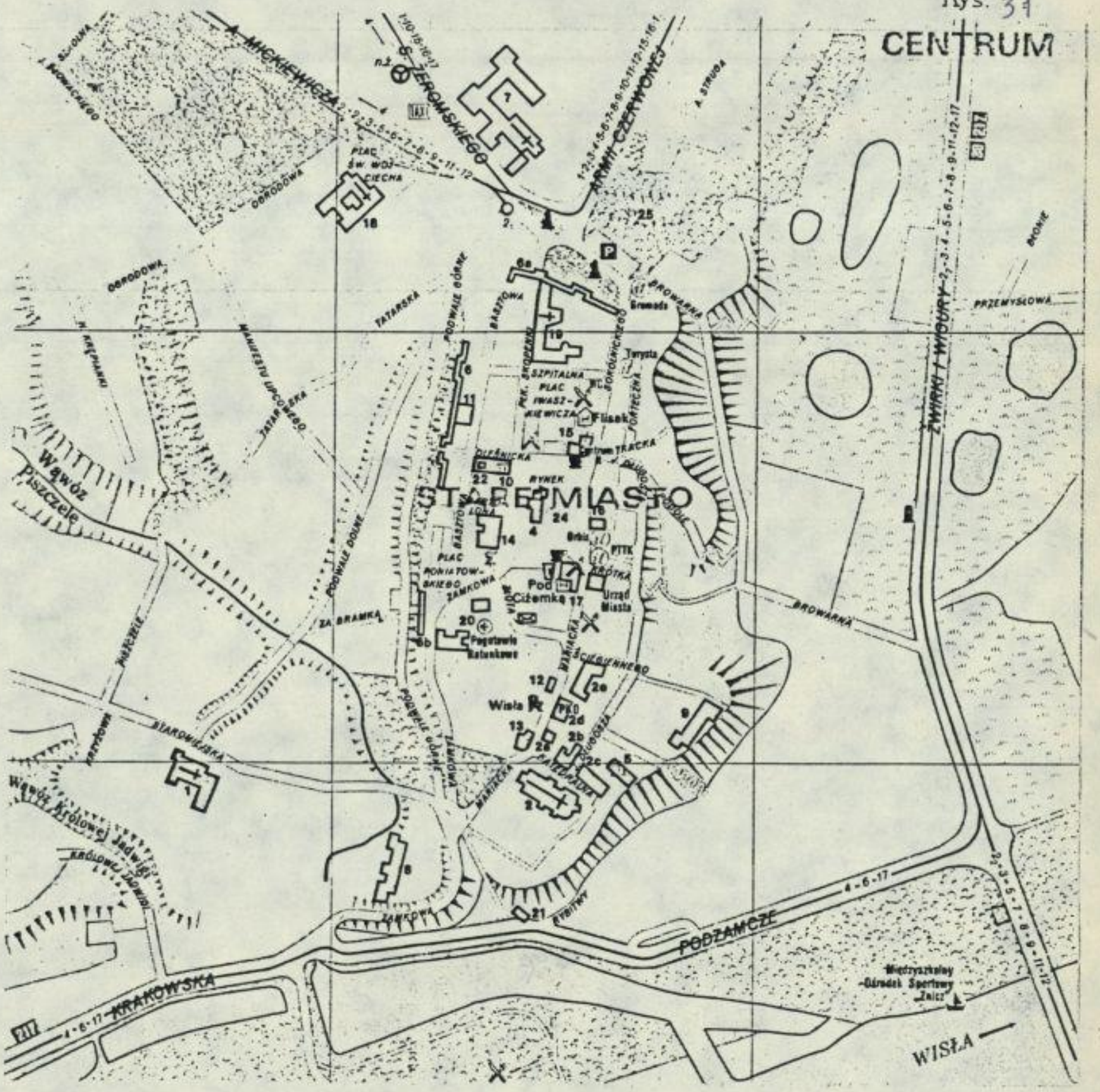
z uwzględnieniem tzw. opinii społecznej.

Zródła: Materiały i informacje WKFSiT UW w Tarnobrzegu,
Polska - przewodnik turystyczny, SiT, Warszawa 1978
Praca zbiorowa - Zabytki urbanistyki i architektury
w Polsce, Arkady, Warszawa 1987,
Rudnicki A, z zespołem, Studium komunikacyjne
miasta Sandomierza, SITK Kraków 1985.

SANDOMIERZ

USYTUOWANIE ZABYTKOWYCH OBIEKTÓW ARCHITEKTURY I ZAGOSPODAROWANIA TURYSTYCZNEGO W ZESPOLE STAROMIEJSKIM

Rys. 31



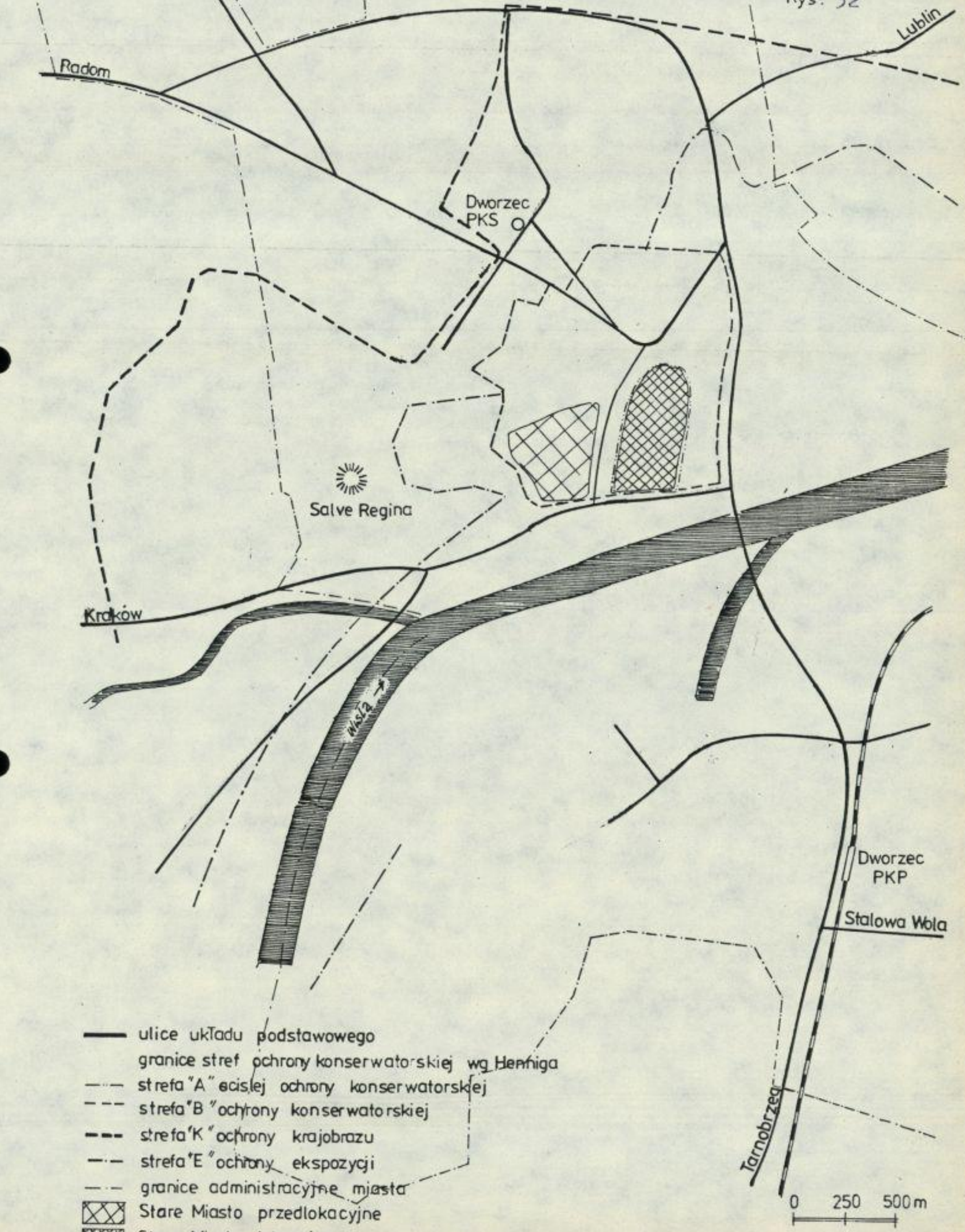
ważniejsze zabytki: Urbanistyczno-krajobrazowy zespół starego Miasta 1. Kościół św.Jakuba z zespołem klasztornym Dominikanów, 2.Katedra--bazylika Narodzenia NMP oraz zabudowania kapitulne :a)dzwonnica, b)sufragania,c)wikariat,d)Dom Księży Emerytów,e)Pałac Biskupi, 3.Zespółk kościoła Sw.Pawła, 4.Ratusz, 5.Dom Długosza, 6.Obwarowania miejskie :a)Brama Opatowska,b)Ucho igielne,7)Dawny Klasztor Bernardynek z Kościołem Św.Michała,8.Zamek ,9.Kollegium Gostomianum 10.Kamiennica Olesińskich,11.Synagoga, 12.dawna Kanonia 13.dawna szkoła parafialna , 14.Konwikt Boboli, 15.dom Mikołaja Gomółki, 16.Rynek ,17.Rynek27, 18.Kościół Sw.Józefa z zespołem dawnego klasztoru, 19.Dawny szpital z kościołem Sw.Rocha,20.Pozostałości dawnego klasztorru Dominikańskiego ,21.Spichlerz,22.Zabytkowe lochy, 23.Kurhan Salve Regina ,24Zabytkowa figura pod Ratuszem ,25.Zabytkowa figura na drodze do Zawichostu.

oprac. wg [ ]

SANDOMIERZ

SCHEMAT SIECI DROGOWO-ULICZNEJ
STAN 1984

Rys. 32



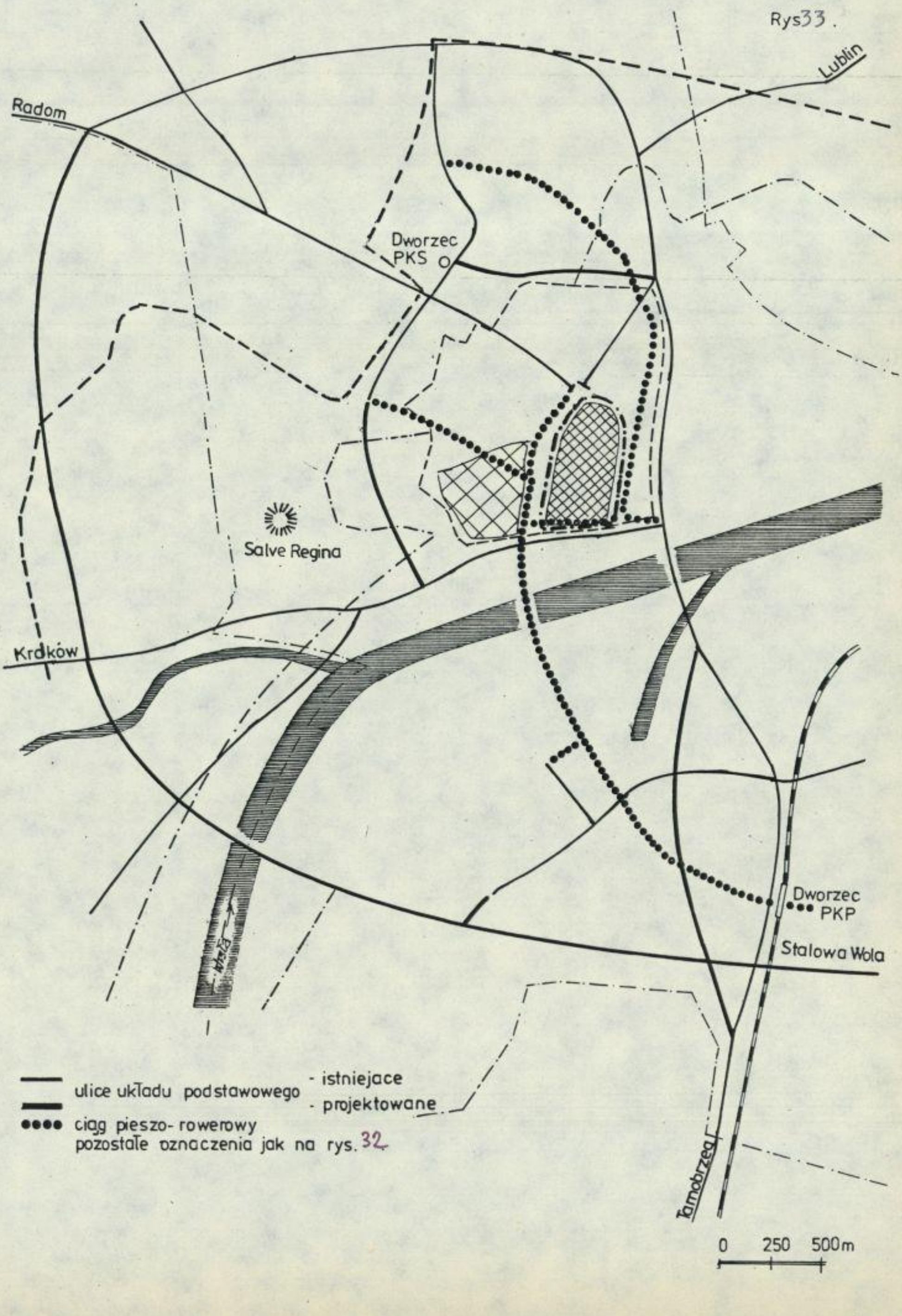
ulice układu podstawowego
granice stref ochrony konserwatorskiej wg Henniga
strefa "A" ścisłej ochrony konserwatorskiej
strefa "B" ochrony konserwatorskiej
strefa "K" ochrony krajobrazu
strefa "E" ochrony ekspozycji
granice administracyjne miasta
Stare Miasto przedlokacyjne
Stare Miasto lokacyjne

wg [ ]

SANDOMIERZ

KONCEPCJA SIECI DROGOWO-ULICZNEJ

Rys33.

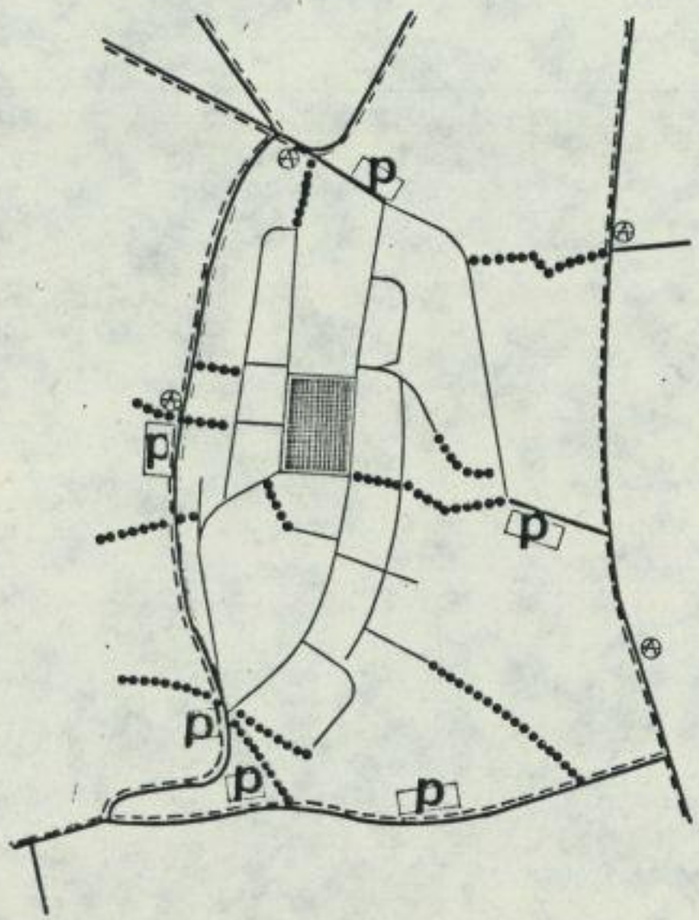


SANDOMIERZ

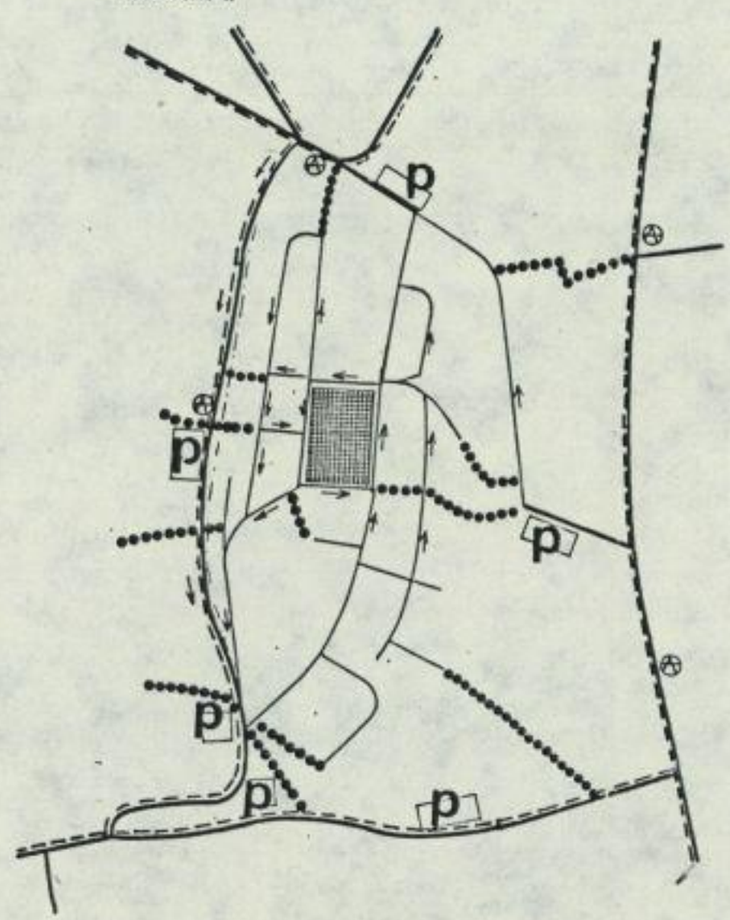
PROPOZYCJE WARIANTOWYCH ROZWIAZAŃ OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO

Rys. 34

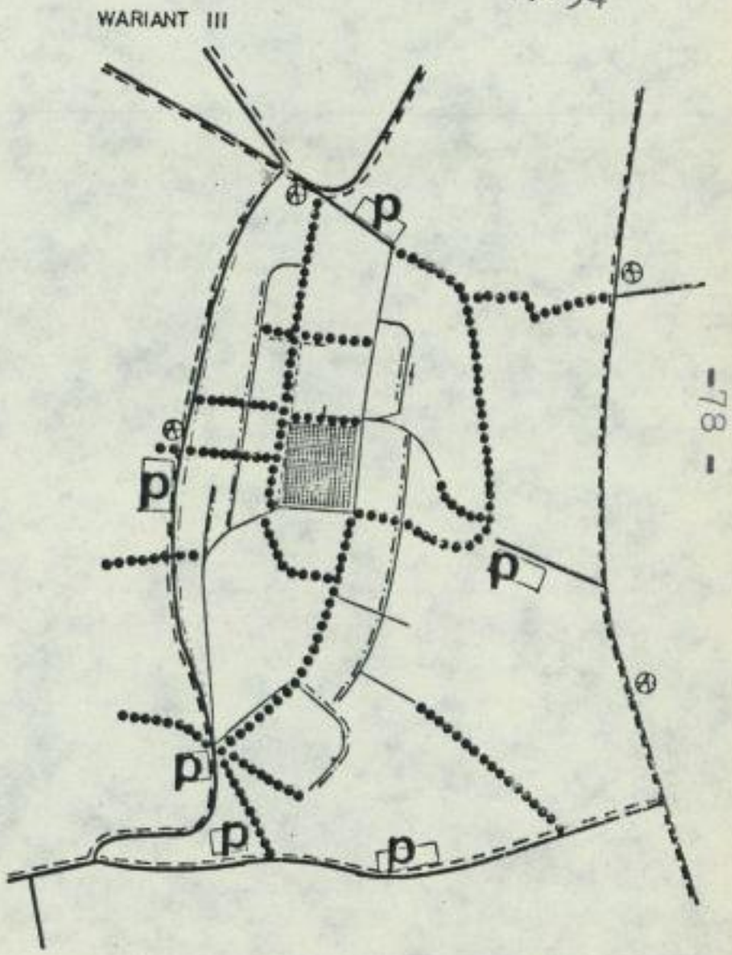
WARIANT I



WARIANT II



WARIANT III



- ulice zewnętrzne ogólnodostępne
- ulice wewnętrzne obszaru - wyłącznie dla mieszkańców i obsługi
- kierunki ruchu
- główne ciągi piesze
- P parkingi wydzielone dla użytkowników z zewnątrz
- parkowanie przykrawężnikowe w wyznaczonych miejscach
- ulice prowadzące ruch autobusów komunikacji zbiorowej
- przystanki autobusowe
- płyta rynku—strefa piesza
- możliwy wjazd samochodów dostawczych

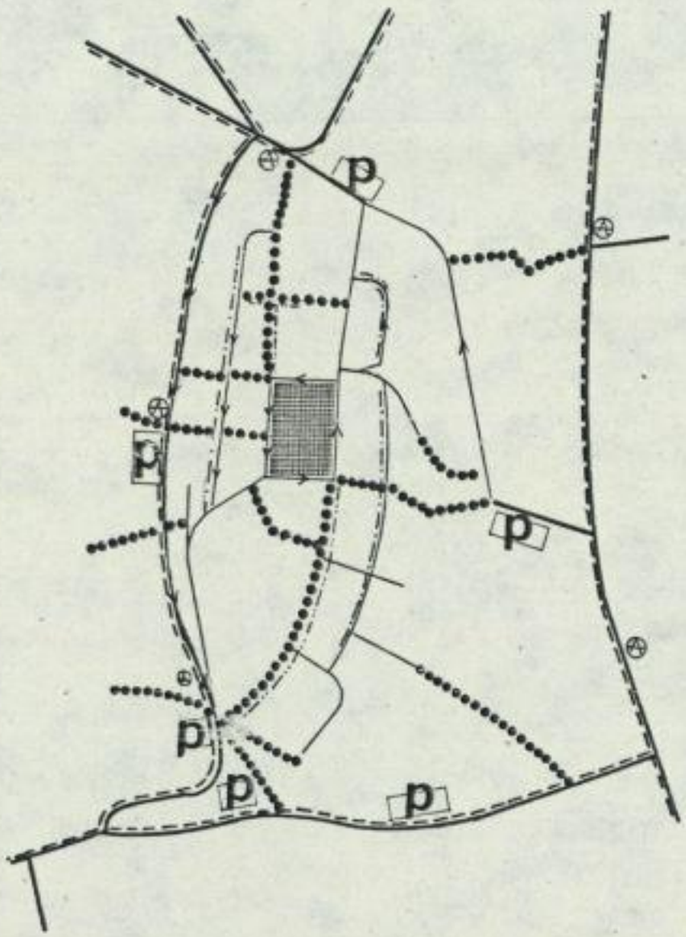
wg [ ]

SANDOMIERZ

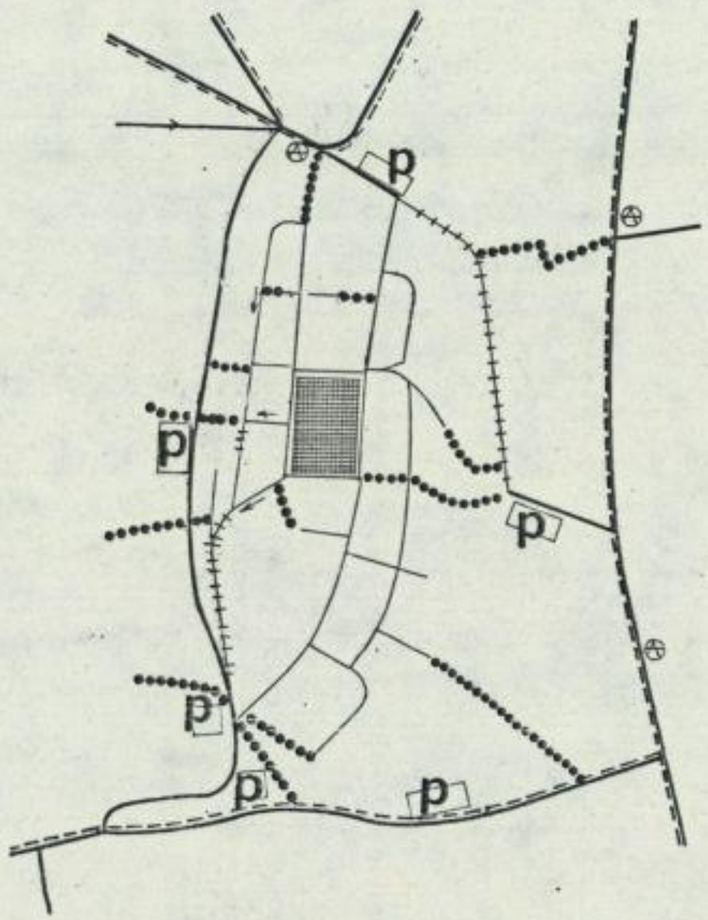
PROPOZYCJE WARIANTOWYCH ROZWIĄZAŃ OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO

Rys. 35

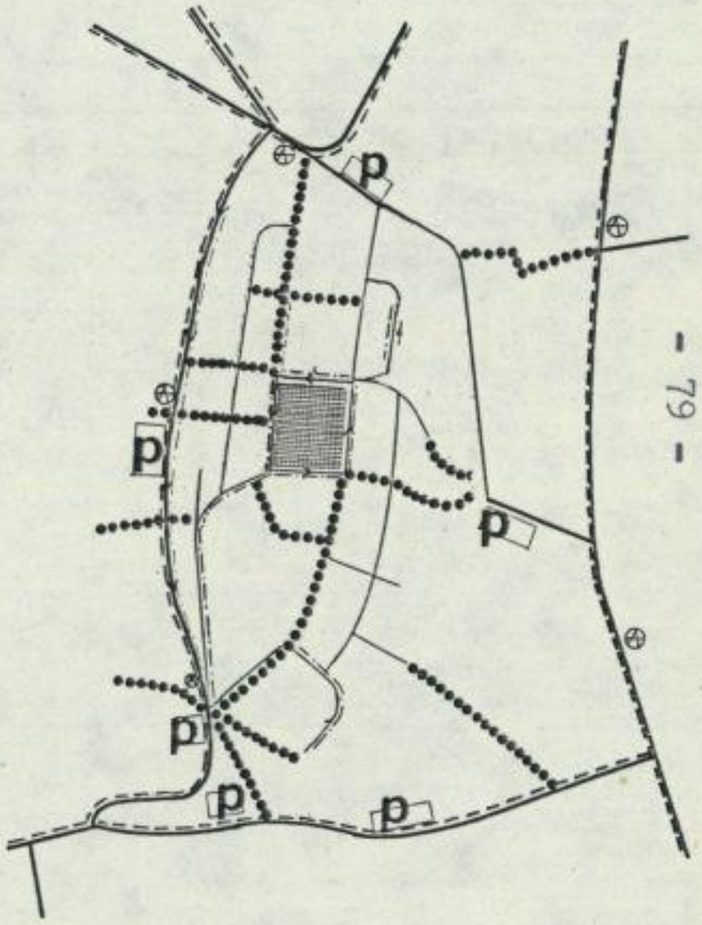
WARIANT IV



WARIANT V



WARIANT VI



- ulice zewnętrzne ogólnodostępne
- ulice wewnętrzne obszaru - wyłącznie dla mieszkańców i obsługi
- kierunki ruchu
- główne ciągi piesze
- P parkingi wydzielone dla użytkowników z zewnątrz
- parkowanie przykrawężnikowe w wyznaczonych miejscach
- ulice prowadzące ruch autobusów komunikacji zbiorowej
- przystanki autobusowe
- płyta rynku – strefa piesza
- możliwy wjazd samochodów dostawczych

wg [ ]

2.11. TORUŃ

Toruń jest starym miastem polskim, które prawa miejskie uzyskało w roku 1233. Położone jest nad Wisłą w miejscu skrzyżowania dol. Wisły z pradoliną Drwęcy i Noteci, na pd krańcu historycznej ziemi chełmińskiej. Obecnie liczy ok. 200 000 mieszkańców, jest ważnym węzłem komunikacji drogowej i kolejowej, znaczącym ośrodkiem przemysłu chemicznego, elektronicznego, metalowego i włókienniczego. Toruń, a przede wszystkim zespół urbanistyczny o unikalnej wartości w skali światowej obejmujący ponad 350 obiektów architektury /gotyk/ przyciąga co roku ponad 100 000 turystów z kraju i z zagranicy.

Stare Miasto rozplanowane na rzucie nieregularnego pięcioboku powstało w 1233 r., rozciąga się od pl. Rapackiego na zachód po ul. Podmurną na wschód /graniczy tu z Nowym Miastem i zamkiem krzyżackim/, na południe schodzi ku Wiśle . Od północy natomiast zamknięte jest ul. Fosa Staromiejska. W jego obrębie skupione są najokazalsze i najcenniejsze zabytki średniowiecznego Torunia.
Nowe Miasto położone jest na wschód od Starego, powstało w II połowie XIV w. Najwartościowsze, dotychczas zachowane obiekty zabytkowe w tym rejonie utrzymane są w stylu renesansowym i barokowym.
Przez wieki , a także obecnie staromiejski zespół zabytkowy położony w śródmieściu pełni funkcję centrum ogólnomiejskiego. Chociaż stycznie do zespołu od strony północno-zachodniej powstał w ostatnich 20-latach nowy ośrodek centralny. Nie mniej również i obecnie główne funkcje Starówki Toruńskiej to handel - usługi - administracja oraz turystyka.

Zespół staromiejski usytuowany jest na prawym brzegu rzeki Wisły, na ulicach go okalających zbiegają się promieniście ulice z innych części miasta oraz dawne szlaki historyczne dróg zamiejskich.

Centralne położenie w strukturze miejskiej daje łatwość dotarcia przyjezdnych do obszaru stanowiącego największą atrakcję turystyczną. W stanie istniejącym obwodnicą staromiejską zamykającą obszar od zachodu,północy i wschodu prowadzony jest ruch tranzytowy /Warszawa - Bydgoszcz - Szczecin, Łódź, Włocławek - Gdańsk/, Perspektywicznie ruch tranzytowy po wybudowaniu trasy średnicowej W-Z ma został przeniesiony dalej na północ poza nowe centrum, natomiast docelowo przewiduje się ich prowadzenie drogami ruchu szybkiego poza obszarem zabudowy miejskiej.
Rozmieszczenie głównych generatorów ruchu miejskiego powoduje również, że tranzyt wewnątrz miejski zbiega się na obwodnicy centrum. Położenie zespołu staromiejskiego w strukturze miejskiej pokazano na rys.
Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu w stanie istniejącym przedstawiono na rys.

Obszar zespołu zabytkowego jest obecnie strefą ograniczonego ruchu samochodowego. Tylko nieliczne ulice dostępne są dla ruchu samochodowego ogólnomiejskiego. W większości są to ulice jednokierunkowe. Wszystkie ulice łącznie z przekształconymi w strefę pieszą dostępne są dla ruchu dostawczego.
Zapewniony jest również dostęp do wnętrza dla mieszkańców taxi oraz służb miejskich.
Istniejące ograniczenia w dostępności dla samochodów osobowych są systematycznie łamane, a dzieje się to na skutek liberalizmu odpowiedzialnych władz oraz stosowania nieprzemyślanych "uprawnień" co doprowadza do niweczenia przyjętych zasad oraz demoralizacji kierowców.

Zabezpieczenie parkingowe dla zespołu staromiejskiego jest skromne i nie odpowiada już istniejącemu zapotrzebowaniu w okresie sezonu letniego. Poza miejscami parkingo-

wymi na sieci ulic wewnętrznych do dyspozycji pozostaje kilka parkingów położonych w pobliżu zespołu. Ich rozmieszczenie przedstawiono na rys. Obsługę potrzeb postojowych ruchu turystycznego zapewnia parking pod mostem drogowym, który w okresie letnim jest wykorzystywany prawie wyłącznie przez przyjezdnych do miasta. Jest to parking mało atrakcyjny dla mieszkańców Torunia - interesantów i klientów Starówki, ze względu na odległość od zespołu. Parking pozbawiony jest wyposażenia w punkt sanitarny, punkty gastronomiczne, brak telefonu i punktu informacji turystycznej, nie stwarza dogodnych warunków dla użytkowników. Biura obsługi ruchu turystycznego nie posiadają "optycznego" kontaktu z parkingkiem. Dla turysty indywidualnego obsługa jest tym bardziej skomplikowana , gdyż jest utrudniony dojazd własnym samochodem w rejon biur.

Historycznie kształtowany Zespół Staromiejski jako zespół głównych funkcji miasta wymagał i był zawsze uprzywilejowany w sieci komunikacji zbiorowej. Pierwsze linie tramwajowe przebiegały ulicami Starówki, dopiero w końcu lat 60-tych ostatnią linię tramwajową z ul. Szerokiej /obecnie część rozległej strefy pieszej/ przeniesiono na obrzeże tego zespołu. Obecnie wszystkie linie przebiegają stycznie do Starówki.
Na 13 linii autobusowych w Toruniu tylko trzy nie obsługują analizowanego obszaru. Pozostałe prowadzone są Al. 700 lecia, Wałem Gen. Sikorskiego i trasą W-Z. Przystanki tramwajowe usytuowane są na zamknięciach ruchu pieszego, co ułatwia korzystanie z nich użytkownikom Starówki. Od strony południowej zespołu ul. Bulwar Filadelfijski nie ma komunikacji zbiorowej, co stanowi znaczny mankament w zakresie długości dojścia pieszego oraz jego

przestrzennego rozkładu. Niedognodnością w układzie sieci tramwajowej jest tylko jeden wspólny dla wszystkich tras szlak wzdłuż ul. Wały Sikorskiego, co obniża niezawodność układu oraz brak możliwości lokalizacji przystanku tramwajowego w relacji most drogowy - Wały Gen. Sikorskiego.

Starówka jest dobrze skomunikowana z układem dworców PKP i PKS. Na styku z zespołem staromiejskim usytuowane są dworce PKS dalekobieżny i podmiejski oraz dworzec PKP Toruń-Miasto. Połączenie z dworcem PKP Toruń Główny było doniedawna realizowane przy pomocy linii tramwajowej, a obecnie linią autobusów miejskich /z Al. 700-lecia/.
Przy nabrzeżu wiślanym Bulwarze Filadelfijskim usytuowana jest przystań Żeglugi Rzecznej, z której do niedawna w sezonie letnim odbywały się rejsy do Ciechocinka i Włocławka, cieszące się dużą frekwencją wśród turystów. Obecnie ta atrakcja komunikacyjna została zlikwidowana, ze względu na braki paliwa oraz ogólną nierentowność.

Obecny stan i poziom obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego należy uznać za przeciętny, wymagający wprowadzenia szeregu udoskonaleń w zakresie obsługi różnych kategorii użytkowników i środków lokomocji.
Propozycją rozwiązania i ulepszenia obecnego stanu jest w szeregu punktach dyskusyjna , opracowana przez A. Załuską "Koncepcja obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego w Toruniu", której główne idee przedstawiono na rys.
W. w rozwiązanie opracowane przy założeniu uprzedniej realizacji inwestycji handlu, usług i komunikacji o charakterze ogólnomiejskim

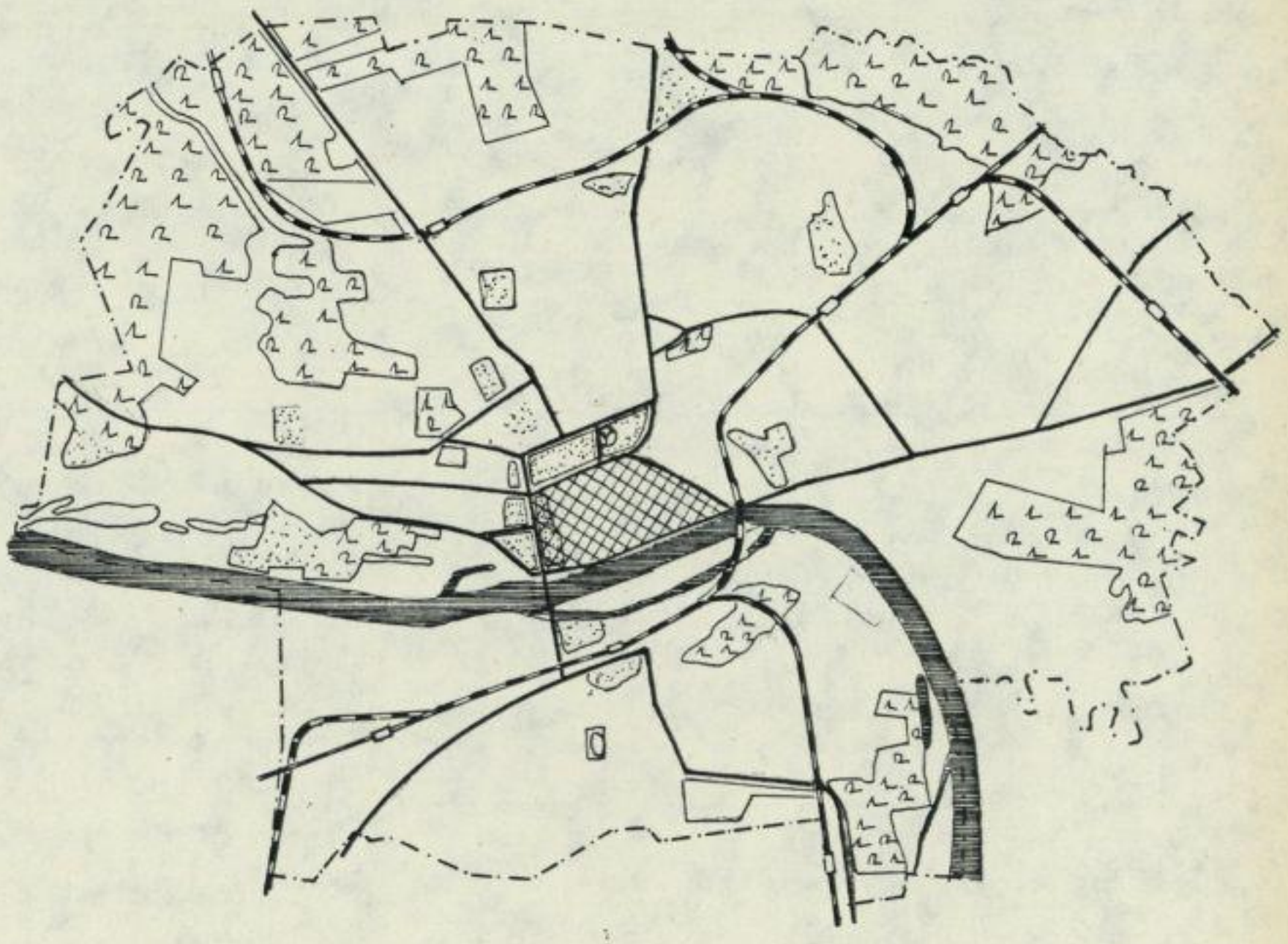
poza obszarem Starówki, zmierza do dalszego uporządkowania układu organizacji ruchu, parkowania w zespole zabytkowym, rozwoju przestrzennego stref pieszych, celem uatrakcyjnienia Starówki jako strefy penetracji i intensywnego zwiedzania turystycznego oraz centrum ogólnomiejskiego.
Dyskusyjna wydaje się propozycja zlikwidowania z ul. Wały Sikorskiego linii tramwajowej i przeniesienia jej na ul. Czerwona Droga i przekształcenie opuszczonego torowiska w zielony parking. Pewne wątpliwości budzi propozycja przekształcenia kortów tenisowych przy ul. Fosa Staromiejska w parking autobusów turystycznych, a także wyłączenie z ruchu ogólnomiejskiego ul. Bulwar Filadelfijski i pozostawieniem na niej linii autobusowej, taxi oraz ruchu dostawczego.

Reasumując należy stwierdzić, że zabytkowy zespół staromiejski w Toruniu jest strukturą urbanistyczną, której rozległość przestrzenna oraz konieczność ochrony i zachowania wartości zabytkowych, a jednocześnie udostępnienia turystycznego wymaga dalszych wnikliwych studiów i analiz nad obsługą komunikacyjną, a szczególnie rozwiązaniem układu organizacji ruchu i parkowania. Dlatego też w następnym etapie pracy podjęte zostaną prace nad opracowaniem rozwiązania modelowego obsługi transportowej dla tego obszaru o wybitnych walorach zabytkowych i atrakcyjności turystycznej.

Zródło: Gudeks-Przybyszewska R. Funkcja turystyczna w zabytkowych ośrodkach miejskich, Instytut Turystyki, Warszawa 1986,
Materiały i informacje WKFiT UM w Toruniu.
Materiały i informacje W.Kom. U. M. w Toruniu,
Praca zbiorowa, Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Miasta zabytkowe, Arkady, Warszawa 1987.
Toruń - Plan miasta PPWK Warszawa 1982,
Załuski A. Studium obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego w Toruniu ZUT, NOT Toruń, 1983.

TORUŃ

USYTUOWANIE ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO W STRUKTURZE MIEJSKIEJ



obszar staromiejski
ulice układu podstawowego
linie tramwajowe
linie autobusowe
linia kolejowa
dworce i przystanki PKP
dworzec PKS
zieleń urządzona
zieleń leśna
rzeka Wisła
granica miasta

2.12. WARSZAWA

Jako przykłady obsługi komunikacyjnej obszarów zabytkowych w Warszawie w stolicy Polski, miasta odwiedzanego rocznie przez ponad 4 miliony turystów, wybrano następujące zespoły urbanistyczno-architektoniczne: usytuowane wzdłuż Traktu Królewskiego Stare Miasto z Zamkiem Królewskim, Krakowskie Przedmieście i Nowy Swiat, Łazienki i Wilanów. Wybór właśnie tych przykładów podyktowany został z jednej strony - ich wysokimi walorami historycznymi i kompozycyjno-przestrzennymi, z drugiej zaś - rozmaitością zastosowanych tu praktycznie form i sposobów obsługi komunikacyjnej.

Odcinek ul. Nowy Swiat między Al. Jerozolimskimi a ul. Swiętokrzyską charakteryzuje się przestrzennym ładem i harmonią kompozycji. Gabaryt odbudowy tej ulicy zachowuje cechy charakterystyczne dla XIX wieku. Opisywany odcinek biegnie łagodnym łukiem, co umożliwiło kompozycyjne ograniczenie przestrzeni ulicznej jej parawanowym zamknięciem szeregową zabudową samej ulicy. Koniec tego harmonijnego, płynnego układu, znajdującego wyraz w szeregu fasad sąsiadujących ze sobą domów o wyrównanej wysokości, jest znakomicie zaakcentowany wieżami kościoła Sw. Krzyża przy niedalekim Krakowskim Przedmieściu.

Krakowskie Przedmieście jest jedną z najpiękniejszych ulic w mistach polskich. O wielkiej urodzie tej ulicy stanowi bogactwo jej przestrzennego ukształtowania oraz architektonicznych form jej obudowy. Ulica ta składa się z trzech wyraźnie odrębnych wnętrz, z których każde ma w planie zarys wydłużonego trójkąta. Wszystkie są wyraziście, plastycznie zaakcentowane bryłami barokowego kościoła Wizytek, rokokowego kościoła Karmelitów, klasycystycznego pałacu Staszica oraz barokowego kościoła Sw. Krzyża o dwuwieżowej fasadzie.

Uliczne pierzeje pomiędzy wymienionymi dominantami plastycznymi stanowią szeregi malowniczych, starych kamienic mieszczańskich, liczne pałace or-az bujna zieleń skwerów. Widok z ulicy ku północy zamyka panorama Starego Miasta z jej głównymi dominantami przestrzennymi: bryłą katedry Sw. Jana, kolumną Zygmunta oraz zrekonstruowaną ostatnio bryłą Zamku Królewskiego.

Rejon Starego Miasta jest wyraźnie wydzielony od reszty struktury przestrzennej. Jest to najstarsza dzielnica Warszawy /przełom XIII i XIV wieku/. Zniszczona w 90 % w czasie i po upadku powstania warszawskiego, została odbudowana w latach 1949-63 wraz z murami obronnymi i Barbakanem.

Obecnie rejon Starego Miasta i otoczenie Krakowskiego Przedmieścia oraz Nowego Swiatu pełnią funkcje kulturowe, turystyczne usługowe i mieszkaniowe. Ze względu na swe położenie w śródmieściu aglomeracji oraz kierunek zgodny z zasadniczym kierunkiem przemieszczeń w Warszawie /północ-południe/ ciąg ulic Nowy Swiat i Krakowskie Przedmieście pełni obecnie rolę jednej z ważniejszych arterii komunikacyjnych. Ze względu na brak możliwości zorganizowania prawidłowej obsługi wszystkich kategorii użytkowników, w omawianym rejonie zastosowano praktycznie zasady: ograniczeń dostępu do obszaru oraz priorytetów dla autobusów i taksówek w wykorzystaniu przestrzeni komunikacyjnej, rys. 41.

Od ponad 10 lat rejon Starego Miasta zamknięty jest dla ruchu kołowego z dopuszczeniem ruchu dostawczego i służb miejskich /rys. 41 i for. 5 /. Dostępność do rejonu Nowego Miasta jest bardzo ograniczona. Poza w. w prawo dojazdu zapewnione jest na niektórych ulicach dla stałych mieszkańców. Obsługa komunikacją zbiorową warszawskiej starówki realizowana jest stycznie wzdłuż ulic

otaczających obszar. Żadna z linii komunikacji zbiorowej nie wchodzi do wnętrza obszaru historycznego Starego Miasta, ze względu na preferencje w tym rejonie i duże natężenia ruchu pieszego i turystycznego, niedostateczne parametry techniczne sieci ulicznej i znaczną uciążliwość dla obszaru zabytkowego. Dla obsługi ruchu turystycznego usytuowano przystanek autokarów przy Pl. Zamkowym oraz specjalny parking na Placu Krasińskich, co odpowiada kierunkowi zwiedzania zespołu staromiejskiego. Pojemność w/w parkingu okazuje się w czasie sezonu turystycznego i weekendów często niewystarczająca, co powoduje, że dla parkowania wykorzystuje się jezdnie pobliskich ulic oraz parkingi położone poza najbliższym sąsiedztwem obszaru. Mimo parkowania płatnego i wymuszanej tym rotacji na parkingach na Krakowskim Przedmieściu oraz ul. Podwale nawet w godzinach wieczornych parkingi są zajęte w wysokim stopniu, co jest następstwem ograniczonej podaży miejsc postojowych oraz dużej atrakcyjności obszaru zarówno dla przyjezdnych z innych dzielnic jak i turystów.

Dla obsługi turystów na Starym Rynku zlokalizowano postój dorożek, który stanowi jedną z atrakcji obszaru. Warto wspomnieć, że w latach 70-tych funkcjonował na Pl. Zamkowym parking z małymi samochodzikami elektrycznymi wożącymi turystów po zespole staromiejskim. Niestety w 1982 r. melexy zostały zlikwidowane ze względu na przynoszony deficyt i brak części, ku powszechnemu niezadowoleniu turystów i mieszkańców Warszawy licznie odwiedzających ten obszar.

Ul. Krakowskie Przedmieście jest ulicą przenoszącą największy w Warszawie potok autobusów, przy czym dodatkowym utrudnieniem jest dość intensywny odpływ i dopływ autobusów na kolejnych skrzyżowaniach.

Natężenie ruchu autobusowego waha się na tej ulicy /w zależności od odcinka/ w granicach od 180 do 220 aut/h w jednym kierunku. Utrzymanie płynności ruchu tak dużego potoku autobusów możliwe było tylko dzięki rozdzieleniu przystanków /dla poszczególnych grup linii/. Wystąpowały jednak poważne utrudnienia w rejonie skrzyżowania z ul. Miodową i ul. Królewską, przy czym na pierwszym z wymienionych skrzyżowań autobusy zatrzymujące się na przystanku wschodnim /I/ skręcały w lewo w ulicę Miodową do dodatkowo stwarzało sytuację zagrożenia wypadkowego. Obsługę pasażerską w rejonie przystanku zachodniego /II/ dodatkowo utrudniały samochody zaopatrzenia.

Pod koniec lat 70-tych podjęto następujące działania w zakresie organizacji ruchu /rys. /:

- wydzielono pas ruchu szerokości 5,5 - 6,0 m dla autobusów oraz rozdzielono przystanki,
- skanalizowano ruch w rejonie przystanku wschodniego /I/,
- usunięto kolizje pomiędzy pojazdami skręcającymi z ul. Middowej w lewo i pieszymi przez odpowiednie zlokalizowanie przejścia dla pieszych,

Uzyskano dzięki temu wzrost bezpieczeństwa ruchu oraz możliwość zaopatrzenia sklepów bez szkody dla ruchu autobusów. Korzyści wynikające z tych działań dla ruchu autobusowego obliczone zostały dla rozwiązania całego ciągu, łącznie z ul. Nowy Swiat. Zmiany w organizacji ruchu w rejonie ul. Nowy Swiat objęły swym zakresem:

- zamknięcie ulicy dla ruchu indywidualnego /z dopuszczeniem autobusów MZK, taksówek, zaopatrzenia i pojazdów służb miejskich/ ul. Nowy Swiat na odcinku od ul. Kopernika do Al. Jerozolimskich,

- wprowadzenie związanych z tym ograniczeń relacji na skrzyżowaniach ul. Nowy Swiat z innymi ulicami,

- wcześniejsze ograniczenie dopływu ruchu indywidualnego do rejonu od strony ul. Miodowej /wydzielono pas ruchu dla autobusów na Krakowskim Przedmieściu na odcinku Królewska-Kopernika, rys. 19/.

W celu określenia skutków takiej organizacji ruchu przeprowadzono badania przed /maj 1977 r./ i po zmianach /wrzesień 1977 r./. Uzyskane wyniki oraz wyniki wcześniejszych badań pozwoliły na sformułowanie następujących wniosków:

- Natężenie ruchu kołowego wynosiło ok. 1300 - 1450 poj/h szczytu w obu kierunkach /tj. ponad 20 tys. poj./dobę/, w tym 260-300 /na odcinku Kopernika-Swiętokrzyska ponad 400/ autobusów MZK w godzinie szczytu w obu kierunkach,

- Autobusy przewoziły ponad 20 tys. pasażerów w godzinie szczytu co stanowiło ok. 92 % ogółu osób przejeżdżających przez przekrój ul. Nowy Swiat.

- ul. Nowy Swiat stanowiła od lat trasę o najgorszych warunkach ruchu komunikacji zbiorowej, przy czym warunki ruchu pozostałych pojazdów także stale i dość wyraźnie pogarszały się. W ciągu ostatnich pięciu lat szybkość komunikacyjna na tej trasie spadła o ok. 30 %, a udział czasu traconego na postoje w ogólnym czasie podróży wzrósł o 1/3,

- W wyniku wprowadzonych ograniczeń, ruch dobowy zmniejszył się o ok. 50-64 %, natomiast ruch w godzinach szczytu o 50-71 %/ w zależności od kierunku/ i wynosi obecnie w szczycie niespełna 300 P/h w jednym kierunku.

- Nowe warunki zachęciły do korzystania z tej trasy kierowców taksówek, które stanowią obecnie 44-71 % ruchu na ul. Nowy Swiat /w zależności od pory doby/,
- Liczba osób przejeżdżających przez ul. Nowy Swiat zmniejszyła się o ok. 7 %,
- Warunki ruchu autobusów uległy wyraźnej poprawie,
- Ruch kołowy, usunięty z ul. Nowy Swiat, rozłożył się w sposób dość korzystny dla pracy całego rejonu: 40-50 % ruchu przeniosło się na trasy odległe /Wisłostrada, Marchlewskiego, Marszałkowska/, 10-15 % ruchu przeniosło się na ulice doprowadzające do obiektów bezpośrednio przyległych do ul. Nowy Swiat,
- Liczba wypadków na ul. Nowy Swiat zmalała siedmiokrotnie. Porównania dotyczyły okresów półrocznych przed i po wprowadzeniu ograniczeń.

W ostatnich dwóch latach na ul. Nowy Swiat wzrosły potoki ruchu autobusowego, co spowodowane było zamknięciem Mostu Poniatowskiego i przełożeniem ruchu na nowy Most Syreny. Ul. Nowy Swiat spełniała funkcję ulicy doprowadzającej ruch do ul. Kopernika i dalej ul. Tamka do Mostu Syreny.

Zabytkowe zespoły pałacowo-parkowe Łazienek i Wilanowa są jednym z największych atrakcji turystycznych miasta, odwiedzanymi rocznie przez setki tysięcy turystów.

Klasycystyczny Zespół pałacowo-parkowy usytuowany poza śródmieściem ograniczony ulicami Al. Ujazdowskich, Belwederską /fragment Warszawskiego Traktu Królewskiego/, Podchorążych, Trasa Łazienkowska, Szwoleżerów i Wisłostradą jest przykładem

rozwiązań stosowanych szeroko w kraju i za granicą do tego typu zespołów urbanistycznych. Dostęp do w. w obszaru zapewnia sieć ulic układu podstawowego otaczających go. Jedna z wewnętrznych ulic ul. Agrykola pełni funkcje parkingu dla samochodów osobowych. Zwiedzanie zespołu przez grupy turystów przewidziane jest od Al. Ujazdowskich, gdzie w tym celu w rejonie Pomnika F. Chopina zlokalizowano przystanek dla autobusów turystycznych. Parking dla autokarów zlokalizowany jest w rejonie skrzyżowania ulic lokalnych Myśliwieckiej i Agrykoli, gdzie znajduje się zakończenie szlaku zwiedzania. Przystanek dla autobusów turystycznych usytuowano również przed Pałacem Belwederskim stanowiącym część Łazienek będącym obecnie siedzibą Przewodniczącego Rady Państwa PRL. W tym rejonie Al. Ujazdowskich obowiązuje całkowity zakaz zatrzymywania. Obsługę komunikacyjną obszaru zapewnia również sieć przystanków i linii autobusowych przebiegających ulicami układu podstawowego, które umożliwiają sprawny dojazd do centrum, Starego Miasta, dworców, a także innych części Warszawy o funkcji turystycznej.

W sezonie letnim 1987 r. wprowadzono do obsługi wewnętrznej zespołu parkowego przejażdżki zabytkową karetą stanowiącą równocześnie dodatkową atrakcję dla osób odwiedzających Łazienki. Obsługa komunikacyjna zabytkowego barokowego zespołu pałacowo-parkowego w Wilanowie stanowi przykład typowego rozwiązania obszarów zabytkowych wyłączonych z ruchu kołowego, a położonym peryferyjnie w stosunku do centrum miasta. Zespół pałacowo-parkowy obsługiwany jest z ulic układu podstawowego. Ulica główna i ekspresowa dochodzą stycznie do obszaru z nim sąsiadującego. W pobliżu skrzyżowania tych dwóch arterii usytuowana jest pętla autobusowa zapewniająca

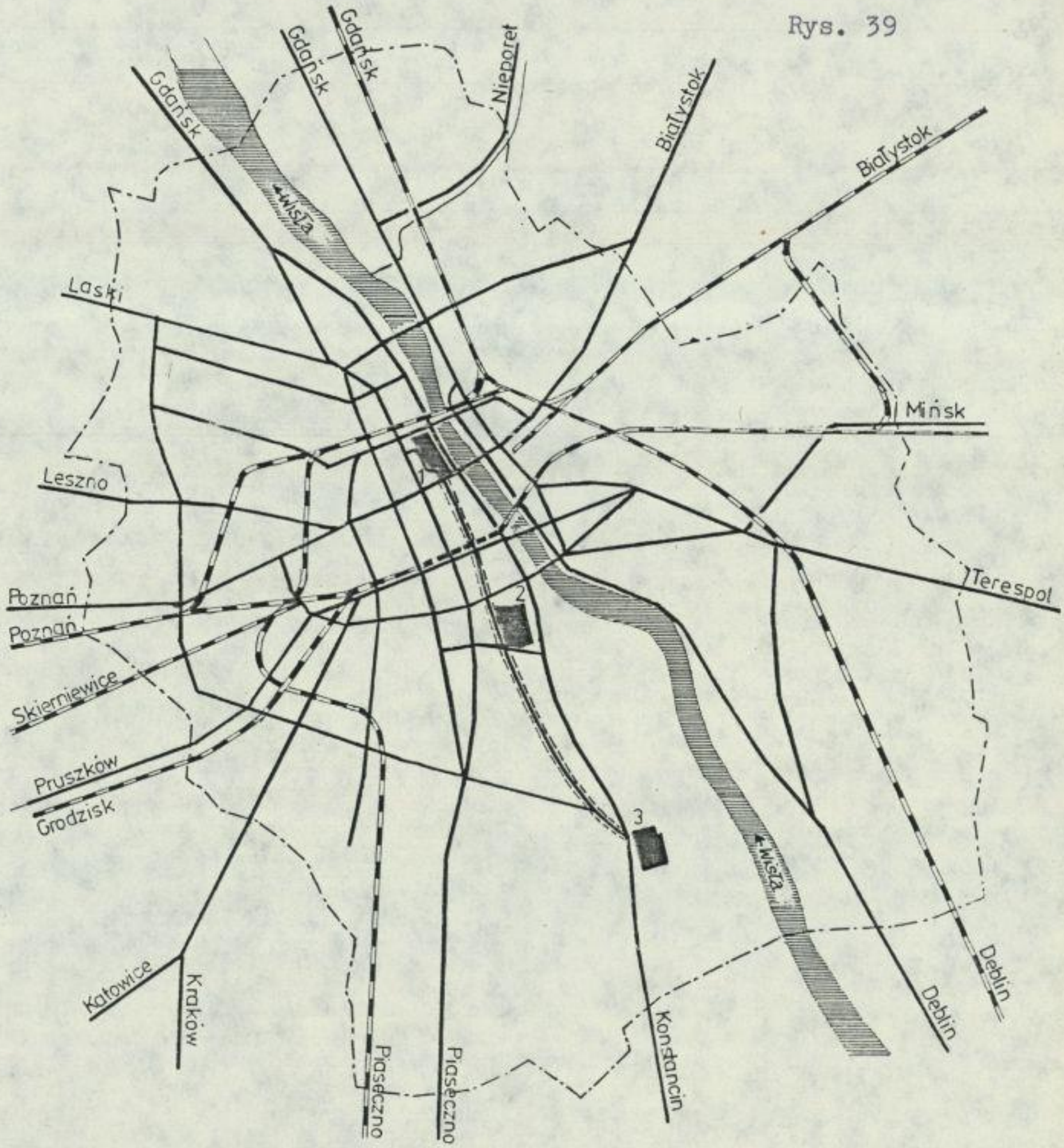
połączenie z centrum i innymi rejonami aktywności miejskiej i atrakcyjności turystycznej. Połączenie z centrum miasta oraz Starówką umożliwiają m. in. całodobowe linie autobusów przyspieszonych, których funkcjonowanie polega na połączeniu rejonów centralnych z rejonami peryferyjnymi z bardzo ograniczną liczbą przystanków pośrednich, co wydatnie skraca czas dojazdu. Dla obsługi samochodów osobowych i autokarów turystycznych na przeciwko pętli autobusowej usytuowano parkingi dla tej kategorii pojazdów.

Opracowano na podstawie: Informacje uzyskane w U. M. Stołecznym Wydziale Komunikacji w Warszawie,
Informacje uzyskane w WRFiT U. St. M. Warszawy
Witold Szelginia, Estetyka miasta. Arkady, Warszawa 1981 /43/
Jerzy Lójk, Teresa Uździalewicz, Maciej Knothe, Wprowadzenie uprzywilejowania miejskiej komunikacji zbiorowej w ruchu ulicznym w Warszawie. Materiały konferencji naukowo-technicznej nt.: Priorytetowe zadania rozwoju miejskiej komunikacji zbiorowej w miastach i aglomeracjach. Poznań, 27-28. IV. 1981 r. /21
Sambor A., Więckowski A., Zalewski A - Organizacja ruchu i parkowanie w zespołach zabytkowych t. 2 IDiM PW Warszawa 1983,

WARSZAWA

USYTUOWANIE WYBRANYCH OBSZARÓW TURYSTYCZNYCH O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM W STRUKTURZE MIASTA

Rys. 39



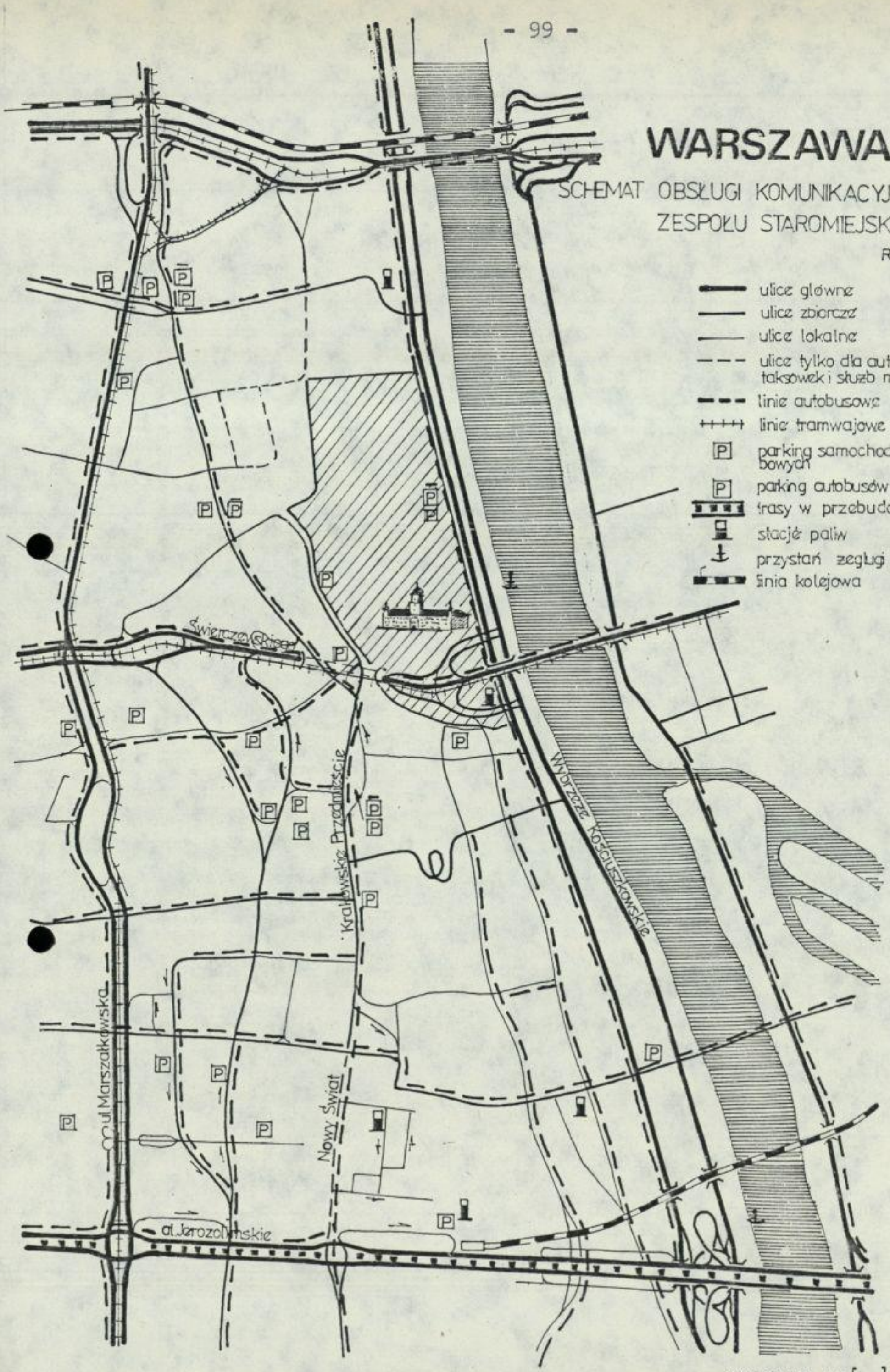
1 Stare i Nowe Miasto
2 Zespół parkowo – pałacowy Łazienki
3 Zespół parkowo – pałacowy Wilanów
Trakt Królewski

WARSZAWA

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO

Rys. 40.

- ulice główne
- ulice zbiorcze
- ulice lokalne
- ulice tylko dla autobusów taksówek i służb miejskich
- linie autobusowe
- linie tramwajowe
- P parking samochodów osobowych
- P parking autobusów turyst.
- trasy w przebudowie
- stację paliw
- przystań żeglugi
- linia kolejowa



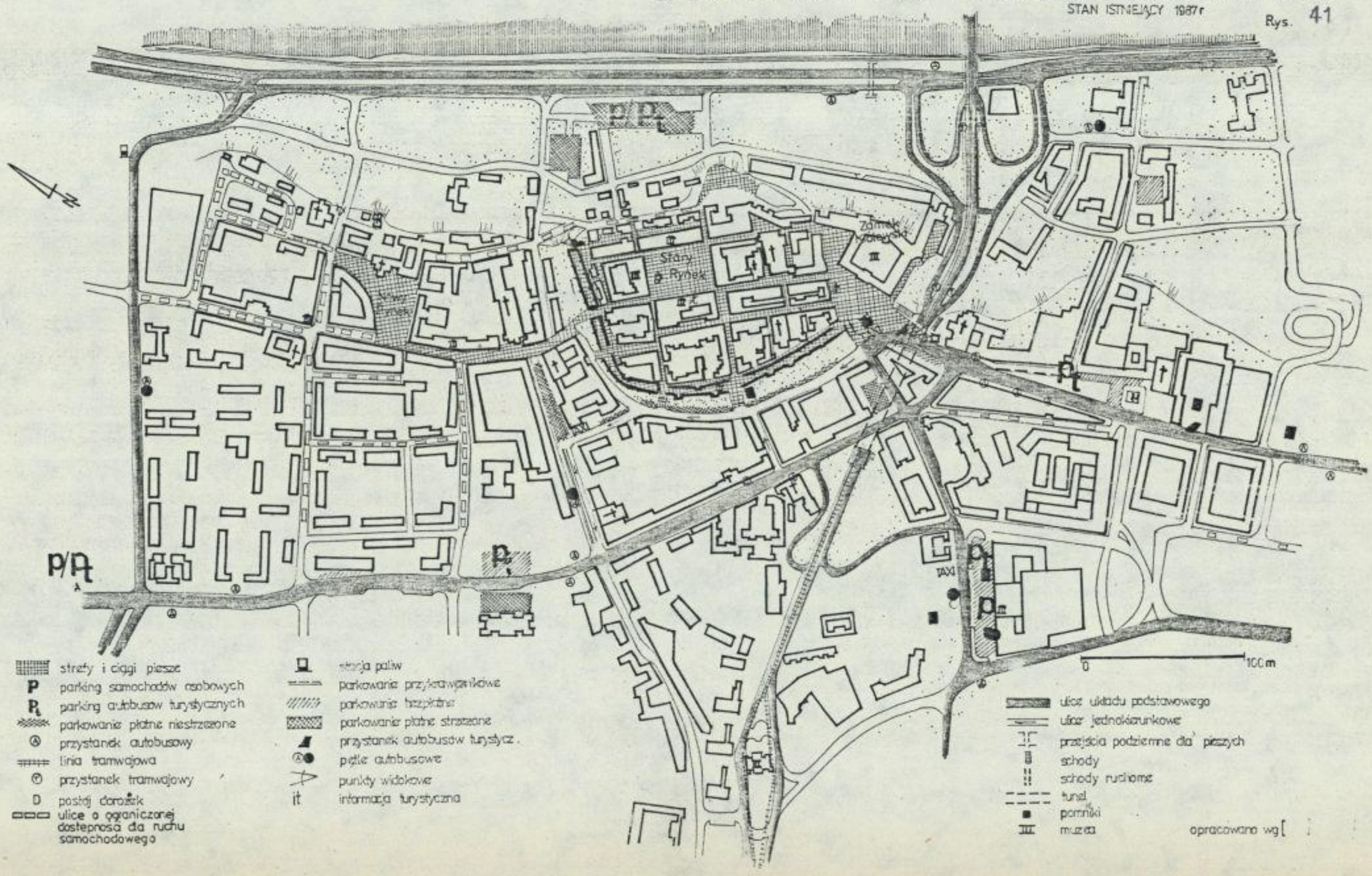
opracowano wg [ ]

WARSZAWA

SCHEMAT ORGANIZACJI RUCHU I PARKOWANIA W ZESPOLE STAROMIEJSKIM

STAN ISTNIEJĄCY 1987r

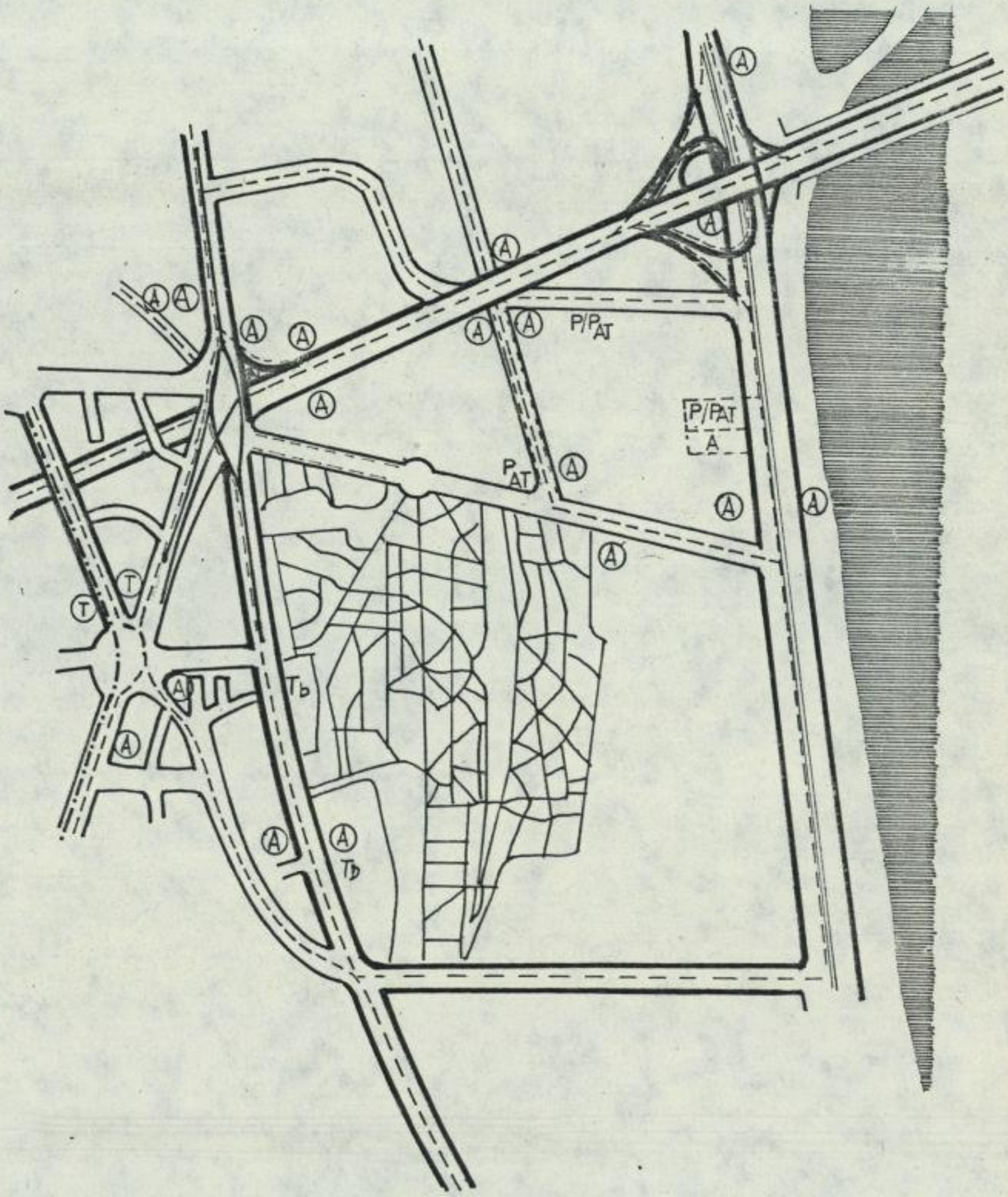
Rys. 41



WARSZAWA

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU PAŁACOWO-PARKOWEGO W ŁAZIENKACH

Rys. 42.



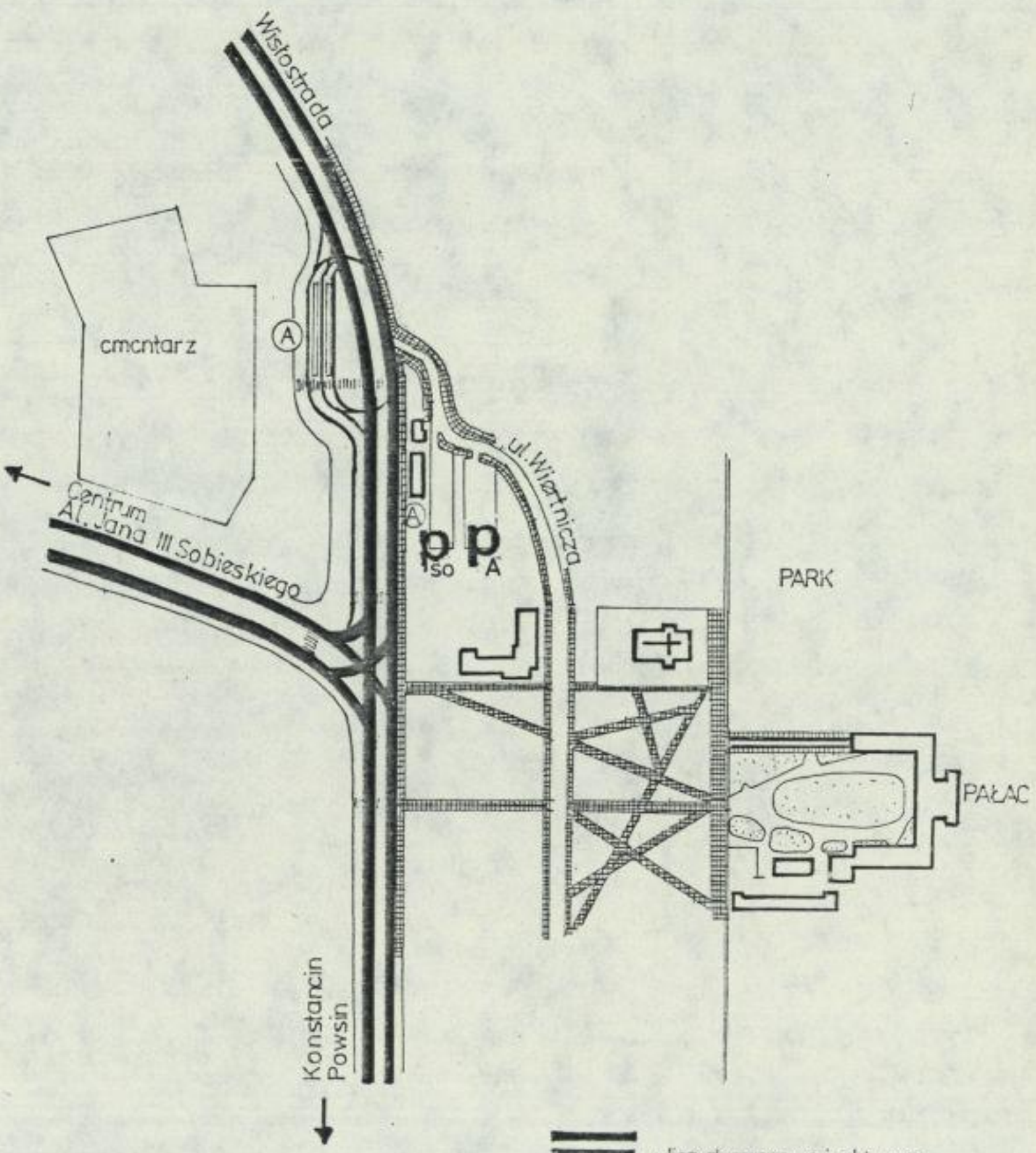
ulice główne
ulice zbiorcze
linie autobusowe
linia tramwajowa
P_{AT} parking autokarów turystycznych

Tb przystanek turystyczny
(A) przystanek autobusowy
(T) przystanek tramwajowy
parkowanie przykrawężnikowe
P parking
opracowano wg [ ]

WARSZAWA

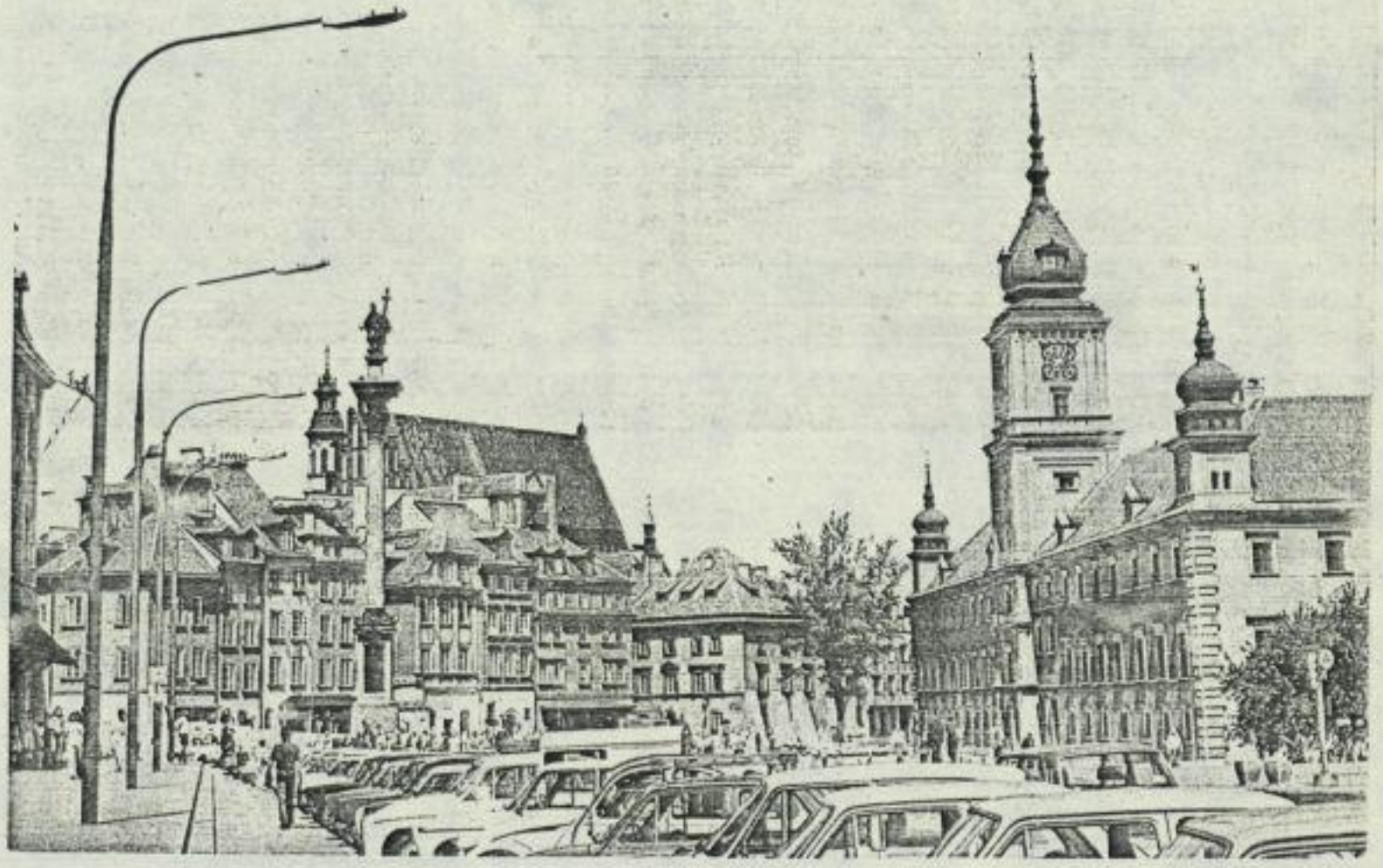
SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZABYTKOWEGO ZESPOŁU PAŁACOWO-PARKOWEGO W WILANOWIE

Rys. 43.

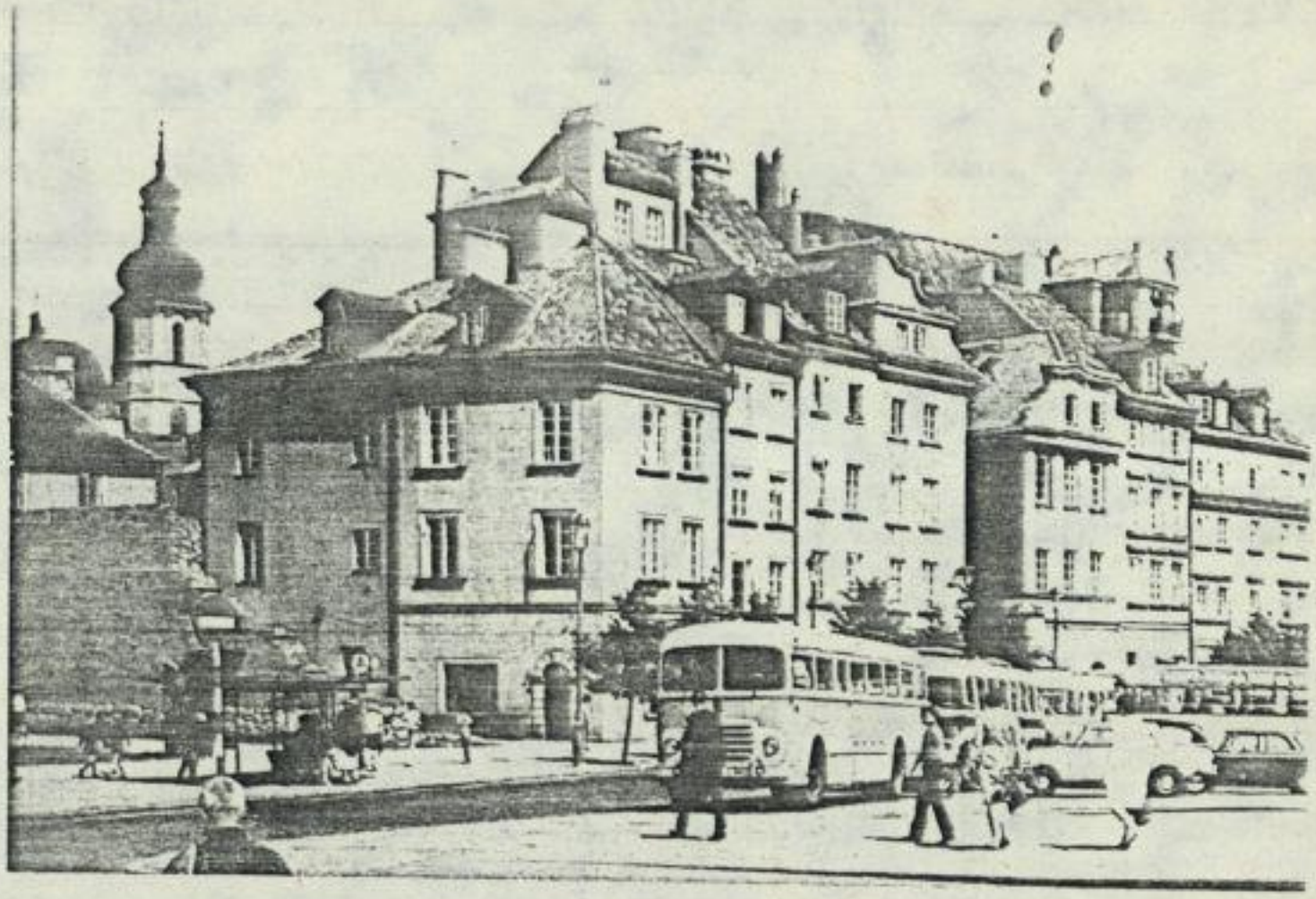


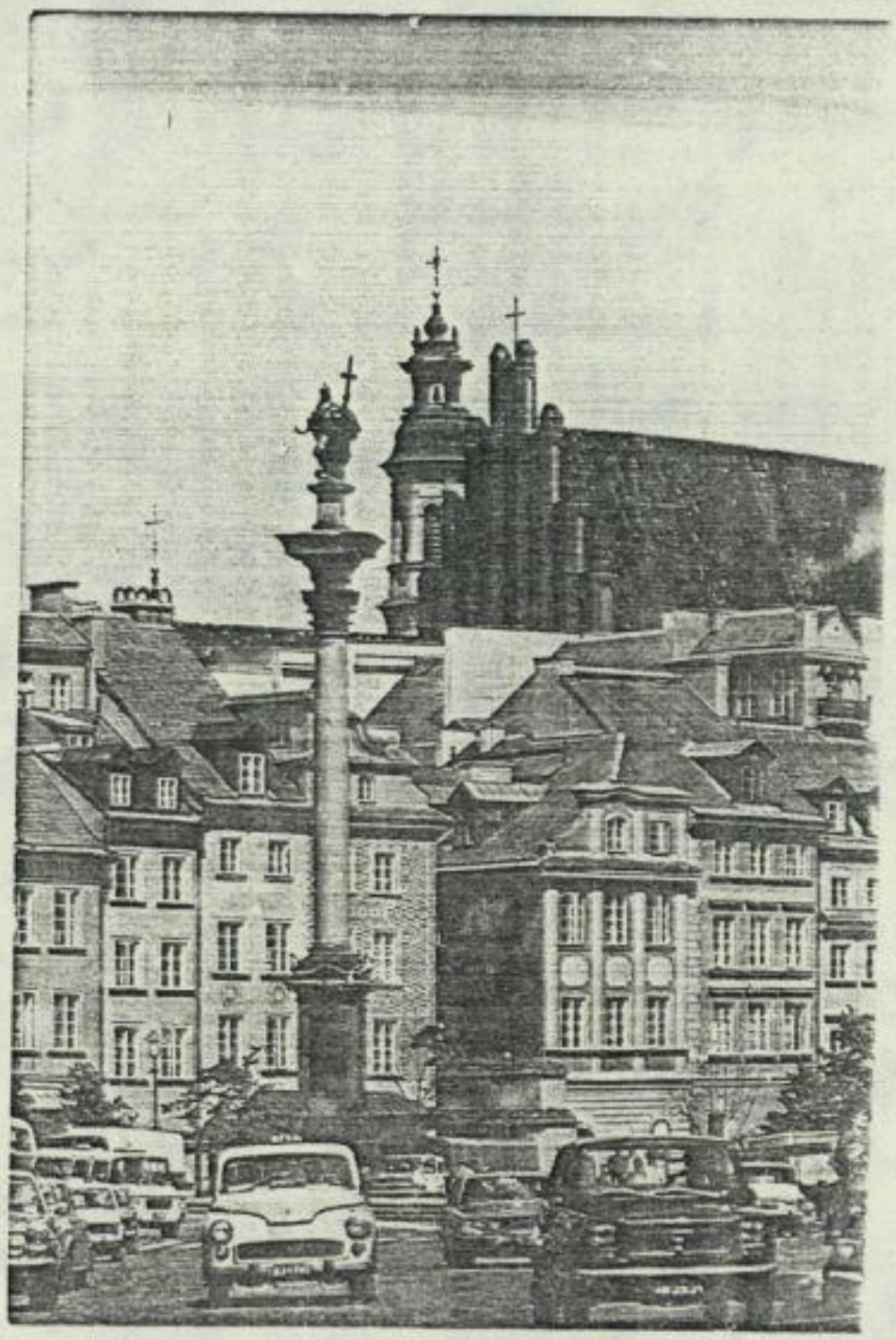
opracowanie autora wg

Fot. 5. Warszawa, Plac Zamkowy po wyłączeniu z ruchu i przebudowie.

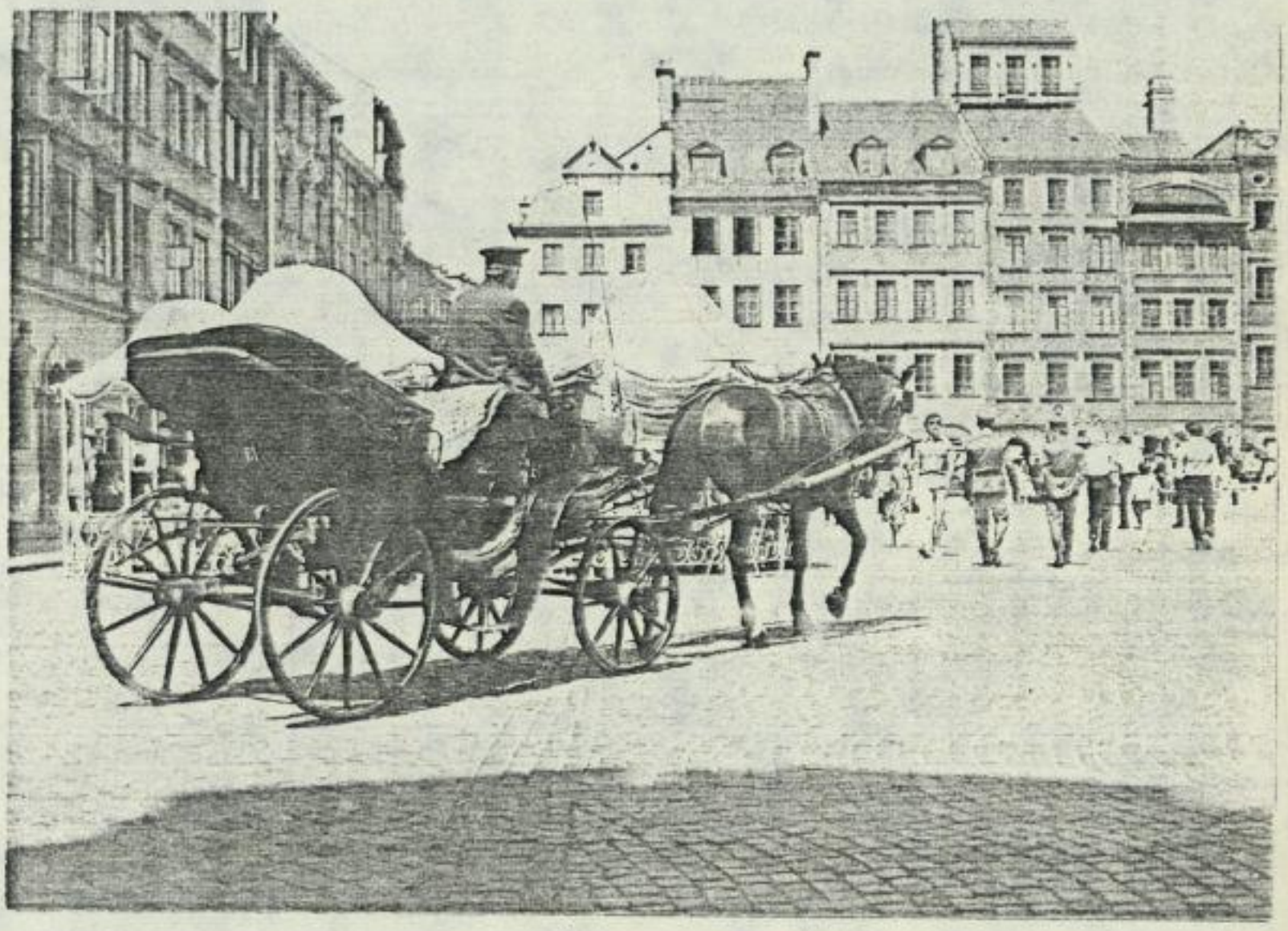


Fot.6 i 7 .Warszawa- ul.Krakowskie Przedmieście i Pl.Zamkowy. Elementy rozwiązania obsługi komunikacyjnej warszawskiej Starówki na granicy stref ruchu pieszego i kołowego



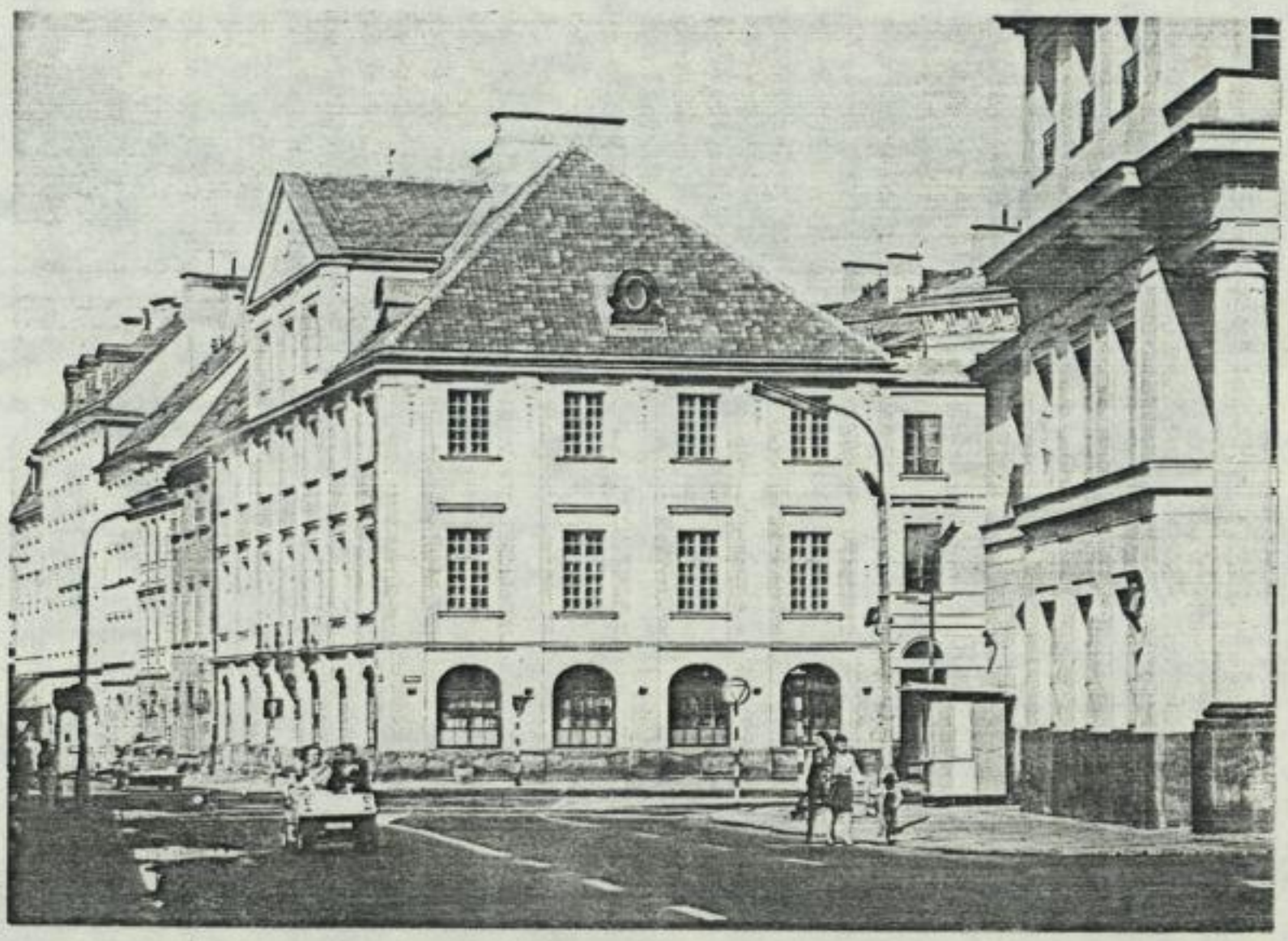


Fot. 8i9 . Warszawa, Plac Zamkowy
Sytuacja przed wyłączeniem placu z ruchu kołowego.

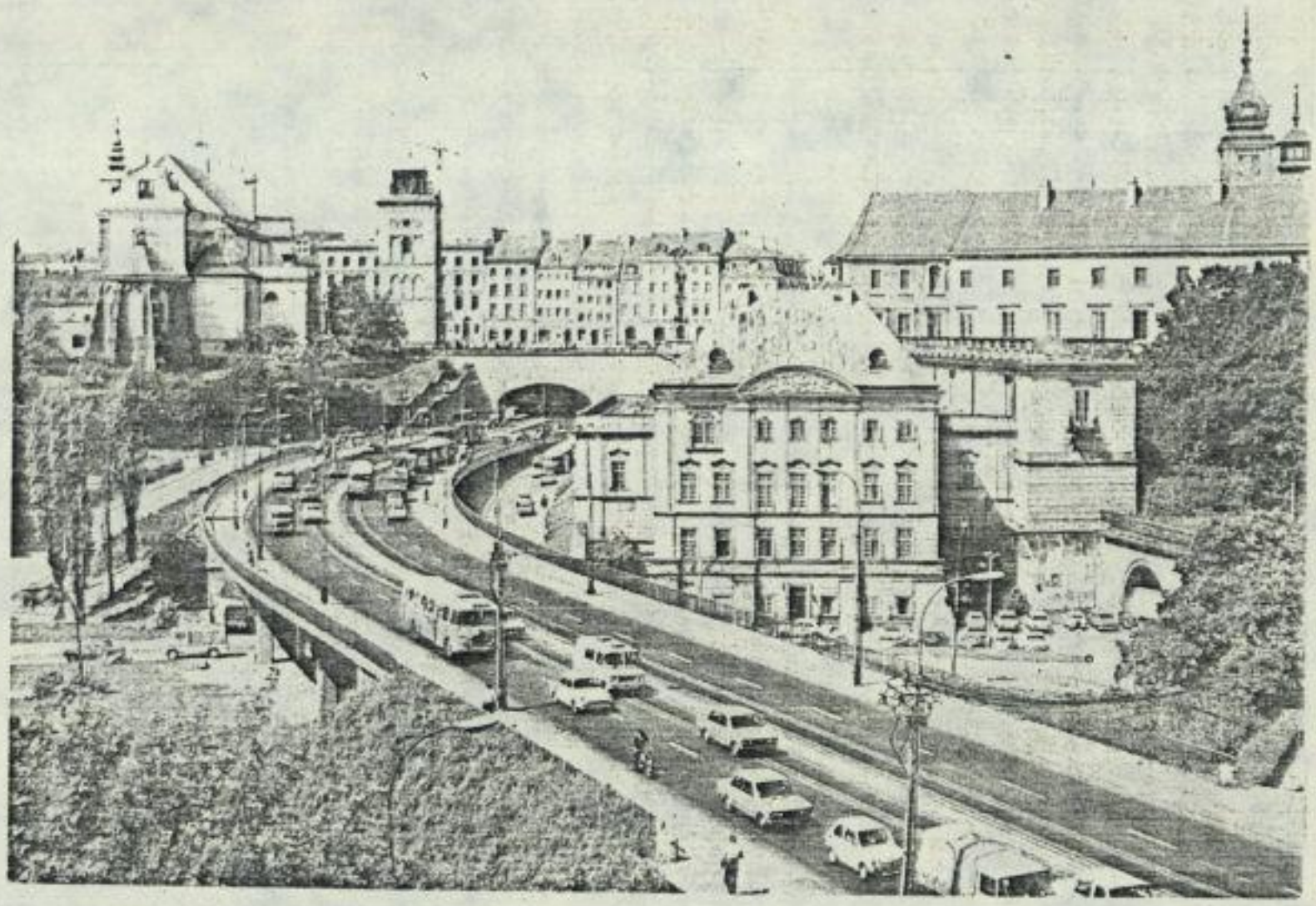


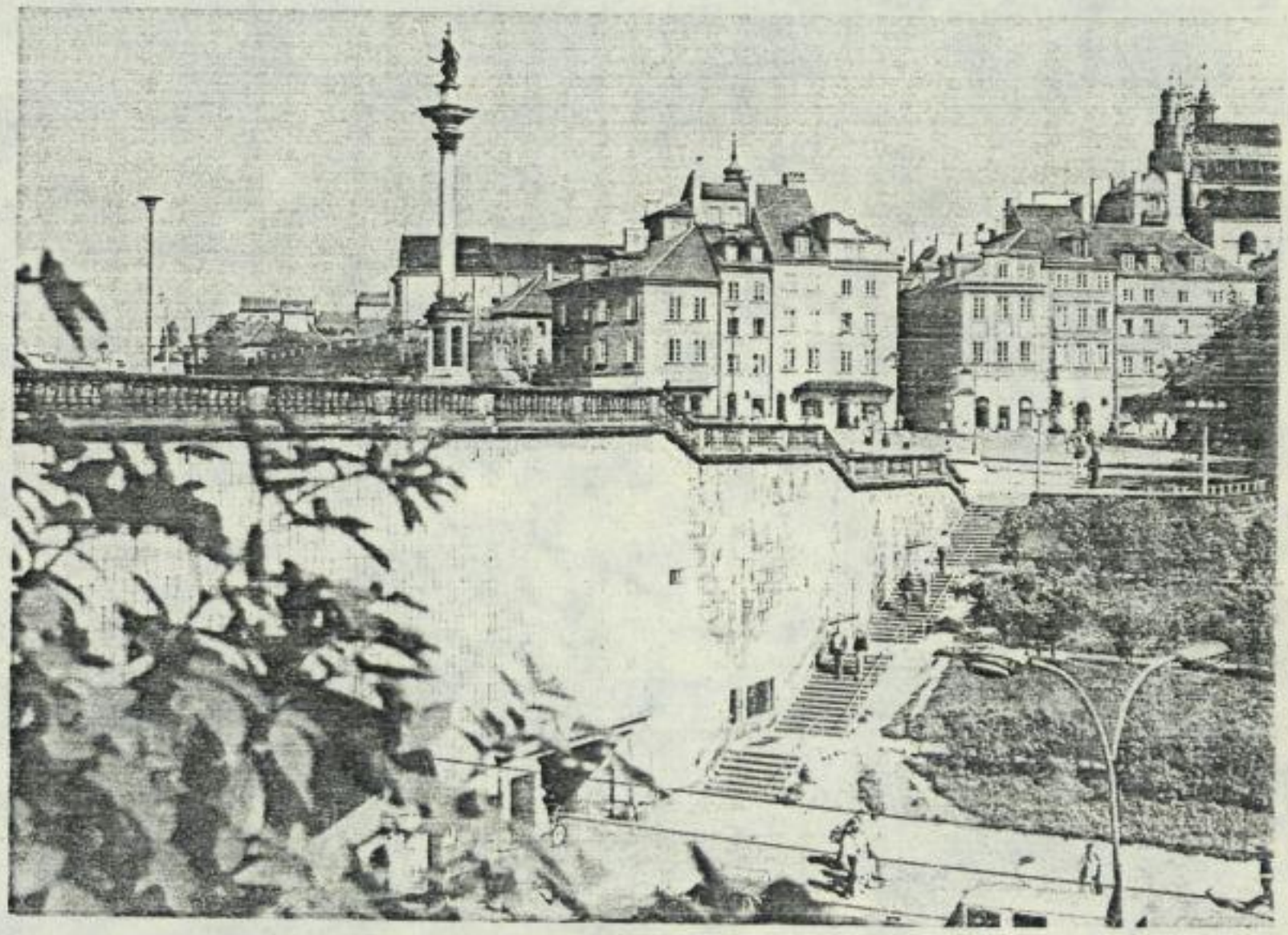
Fot. 10 i 11 . Warszawa, Rynek Starego Miasto przed i po wyłączeniu z ruchu

Fot. 12 .Warszawa, przejście dla pieszych na skrzyżowaniu Krakowskiego Przedmieścia i ul.Miodowej.



Fot. 13 .Warszawa, skrzyżowanie ul.Miodowej i Senatorskiej.





Fot. 14 i 15 Warszawa, Trasa W-Z w rejonie Starego Miasta

2.13. WŁOCŁAWEK

Włocławek jest miastem wojewódzkim położonym nad Wisłą na granicy Kujaw i Ziemi Dobrzyńskiej. Było to jedno z największych miast Polski piastowskiej /prawa miejskie uzyskało ok. 1255 roku/. Intensywny rozwój miasta nastąpił w XIX w. w związku z jego uprzemysłowieniem /fabryka fajansu i porcelitu - 1873 r., fabryka celulozy 1895 r./. Po II wojnie światowej intensywny rozwój przemysłu spowodował budowę nowych dzielnic mieszkaniowych oraz przebudowę centrum. W roku 1971 zakończono budowę stopnia wodnego i jednej z największych w kraju elektrowni wodnych.

Włocławek jest ważnym węzłem komunikacji drogowej, gdyż zbiega się tu 6 kierunków o znaczeniu międzynarodowym, i krajowym lub regionalnym, w tym m. in. drogi z Płocka, Gdańska-Torunia, Łodzi-Katowic, Płocka-Lipna, Brześcia Kujawskiego, Wieńca oraz Kruszyna/. Przy niekompletnie ukształtowanym układzie tras tranzytowych powoduje znaczne obciążenie ulic centrum miasta, a z drugiej strony sprawia, że część przejeżdżających tranzytem zatrzymuje się na krótki kilkugodzinny pobyt we Włocławku. Baza noclegowa o stosunkowo niskiej pojemności, typowej dla miasta leżącego na skrzyżowaniu dróg tranzytowych wynosiła 348 miejsc, z których 298 było w stałej bazie. Natężenie ruchu turystycznego rejestrowanego w Biurze Obsługi Ruchu Turystycznego wynosiło w 1986 r. 1803 wycieczki, w których uczestniczyło 68 618 turystów.

Głównymi atrakcjami turystycznymi miasta jest Stare Miasto którego ranga turystyczna wzrosła po beatyfikacji Dp. Michała Kozala oraz zapora ze stopniem wodnym - jedna z nielicznych w tym rejonie Polski, a ponadto miejsce zabójstwa Ks. Jerzego Popiełuszki. Stare Miasto położone jest na lewym brzegu Wisły. Jego punktem centralnym jest Stary Rynek, a najcenniejszym obiektem zabytkowym Katedra przy ul. Kopernika. z XIV w.

Wiele kamienic zbudowanych w początkowych latach XIX w. było później przebudowanych i rozbudowywanych. Najczęściej dobudowywano drugie piętra oraz powiększano oficyny. Wrażenia estetyczne psują jednak współcześnie przebudowane partery, stanowiąc przykład źle pojętej nowoczesności i remontów prowadzonych bez liczenia się z historycznym charakterem zabudowy.

Na rys. 44 przedstawiono usytuowanie zespołu staromiejskiego i centrum w strukturze miasta i wyznaczonymi granicami obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym, który obejmuje obok obszaru chronionego znaczną część śródmieśnia oraz układ głównych tras tranzytowych. Na rys. 45 i 46 przedstawiono schematy obsługi komunikacyjnej zabytkowego śródmieścia w stanie istniejącym i koncepcją projektową wg zatwierdzonego Miejscowego Planu Szczegółowego Zagospodarowania Przestrzennego Śródmieścia.

Do głównych mankamentów sieci ulicznej miasta wpływających niekorzystnie na jakość obsługi komunikacyjnej śródmieścia należą:

- niepełny układ tras dla ruchu zarówno w obszarze śródmieścia, jak i na terenach mieszkaniowych,
- przeprowadzenie tras łączących dzielnice miasta tylko przez centrum, które powoduje obciążenie śródmieścia szczególnie w rejonie Pl. Wolności.
- niezgodność parametrów technicznych tras z ich klasyfikacją funkcjonalną, szczególnie na obszarze historycznego centrum,

- zły stan nawierzchni ulic układu podstawowego,
- brak usprawnień na skrzyżowaniach /w rodzaju wydzielonych pasów dla relacji skrętnych, zatok autobusowych, itp./.
- brak wygodnych , bezpośrednich ciągów ulicznych dla prowadzenia komunikacji autobusowej.

Rejon staromiejski, gdzie usytuowane są główne obiekty zabytkowe pełniące funkcje turystyczną obsługiwany jest środkami komunikacji autobusowej, których trasy przebiegają stycznie do obszaru. Wzdłuż ulic dla ruchu tranzytowego, ze względu na niedostateczne parametry eksploatacyjne nie jest możliwe wprowadzenie tras komunikacji zbiorowej do wnętrza obszaru. Organizacja ruchu w mieście realizowana jest przy użyciu klasycznych metod. Kilka ulic prowadzi ruch w jednym kierunku. Obsługę ruchu turystycznego zapewnia również układ parkingów, z których dwa przeznaczone są głównie dla autokarów turystycznych /w rejonie hotelu i katedry/. Odcinek ulicy 3 Maja wyłączony jest z ruchu kołowego i przekształcony w ciąg pieszy.

Włocławek jest jednym z nielicznych miast polskich objętych niniejszym opracowaniem i przeprowadzono sondaż we władzach miejskich, w którym zagadnienie doskonalenia obsługi potrzeb komunikacyjnych ruchu turystycznego w tym modernizacja sieci ulicznej, naprawy nawierzchni, oznakowanie, stacje paliw, zapisane jest w dokumentach polityki komunikacyjnej i turystycznej miasta.

Należy żywić nadzieję, że pokazana na rys. 46 projektowana koncepcja obsługi komunikacyjnej śródmieścia Włocławka doczeka się szybkiej realizacji, dzięki czemu poprawią się warunki ruchu różnych kategorii użytkowników.

Opracowano na podstawie:

Informacje uzyskane z WKFiS U. M. we Włocławku

Informacje uzyskane z W. Komunikacji U. W. we Włocławku

Włocławek , Plan Miasta, WPG Warszawa 1985

Praca zbiorowa, Ekspertyza układu komunikacyjnego m. Włocławka. Synteza SITK Włocławek-Warszawa 1983

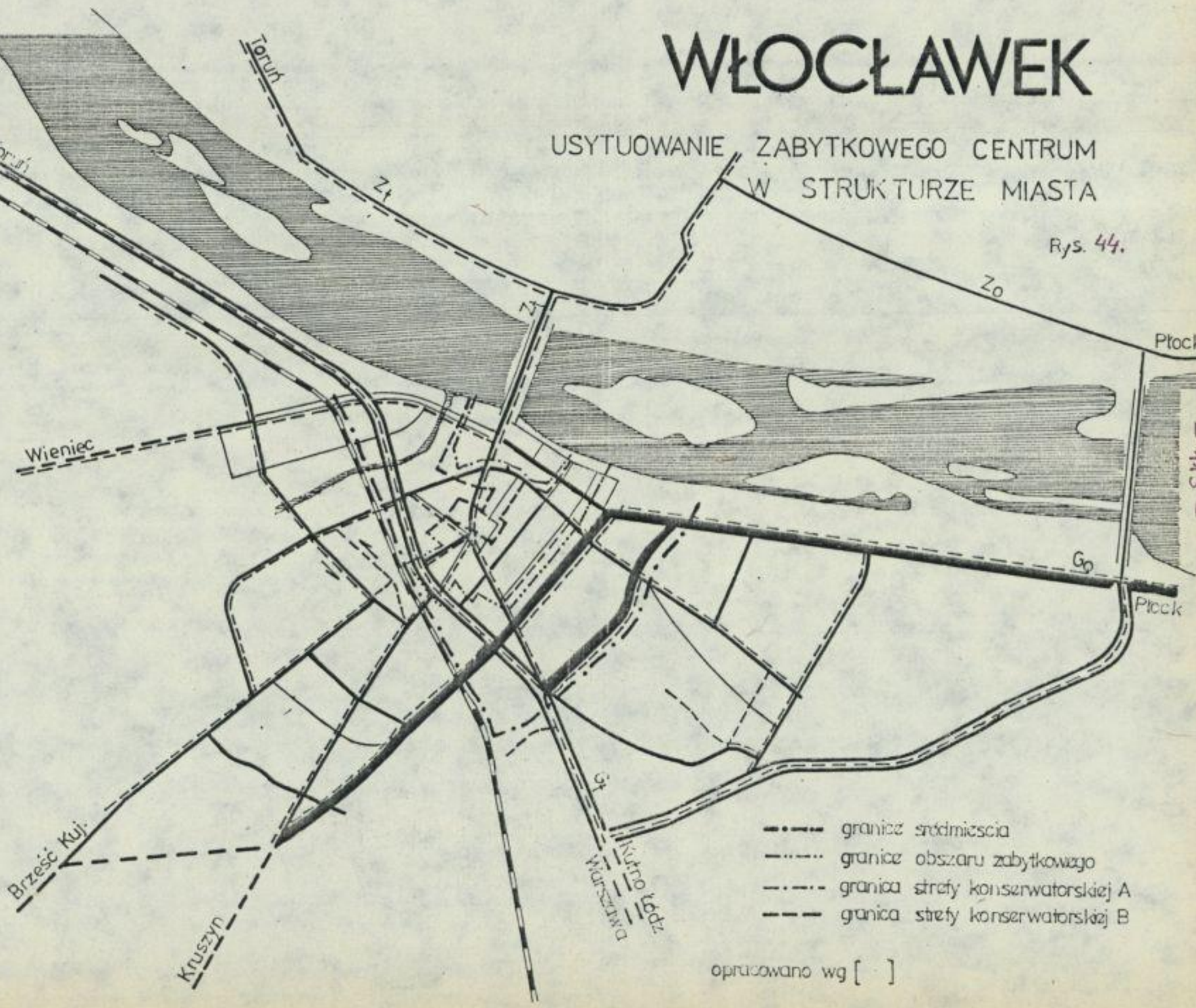
Program przygotowań do sezonu turystycznego we Włocławku w roku 1987

Sambor A., Więckowski M , Zalewski A. Organizacja ruchu i parkowanie w zespołach zabytkowych t. II IDiM PW, Warszawa 1983.

WŁOCŁAWEK

USYTUOWANIE ZABYTKOWEGO CENTRUM W STRUKTURZE MIASTA

Rys. 44.



KLASYFIKACJA ULIC

- G_t główne tranzytowe
- G_o główne obszarowe
- Z_t zbiorcze tranzytowe
- Z_o zbiorcze obszarowe
- L ważniejsze lokalne

DROGI

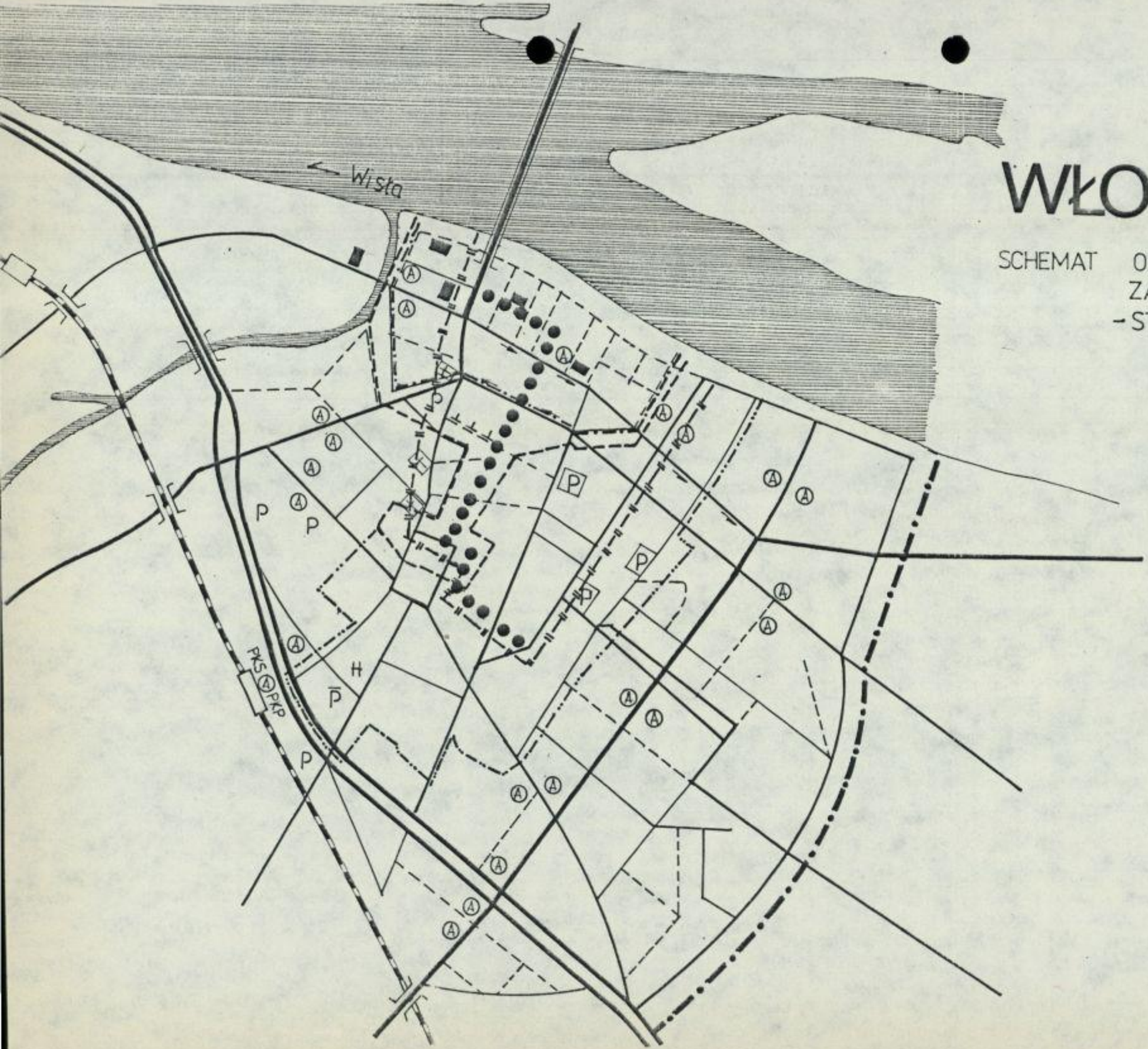
- międzyregionalne
- regionalne
- lokalne
- trasy komunikacji zbiorowej

opracowano wg [ ]

WŁOCŁAWEK

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZABYTKOWEGO CENTRUM - STAN ISTNIEJĄCY 1987

Rys. 45.



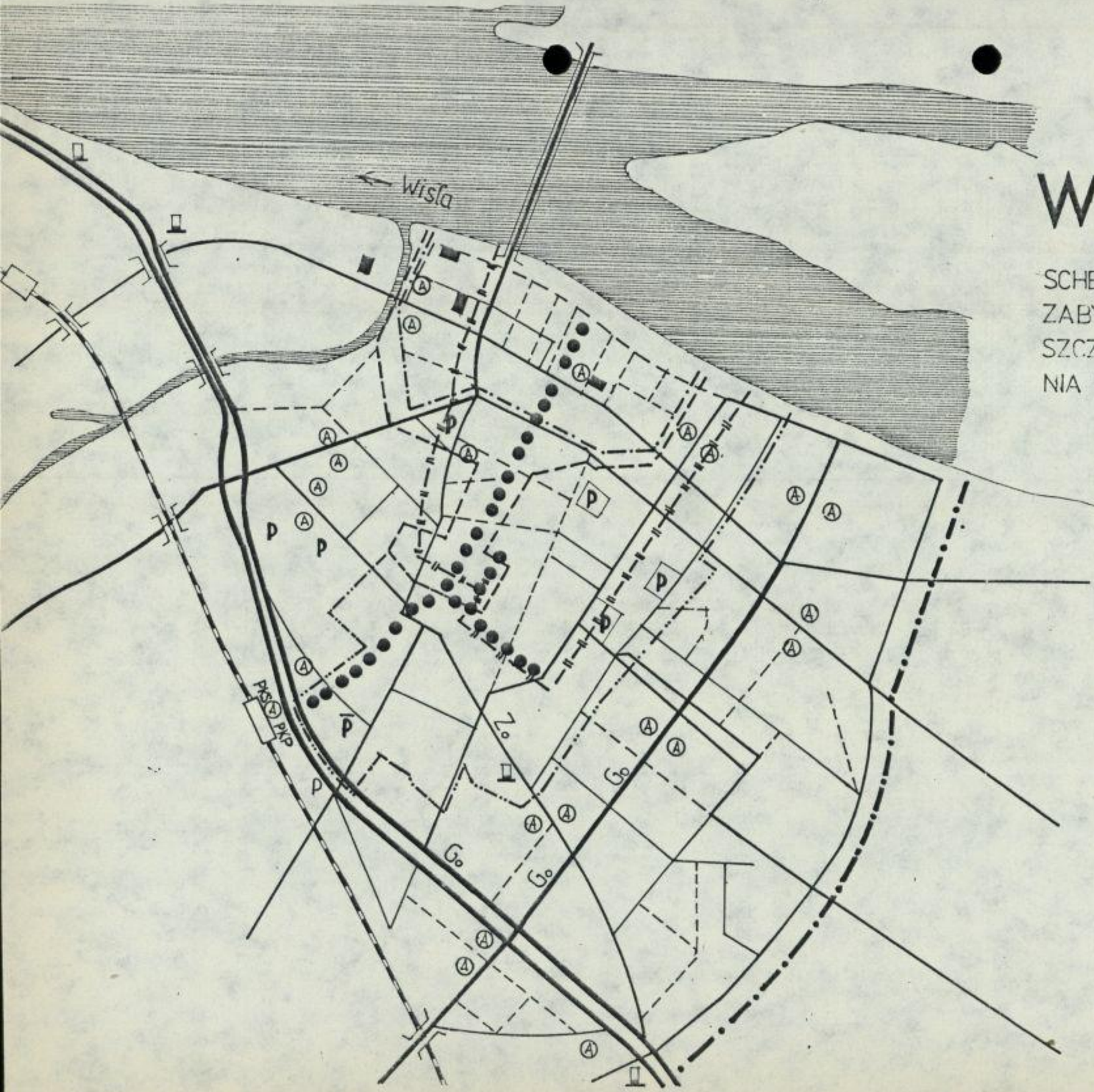
- ulice główne tranzytowe
- ulice główne obszarowe
- ulice zbiorcze tranzytowe
- ulice zbiorcze obszarowe
- ulice lokalne
- dojazdy i ciągi pieszo-rowerowe
- ciągi piesze
- P parkingi dla samochodów osobowych
- P parkingi dla autokarów
- parkowanie przykrawężnikowe
- Ⓐ przystanki autobusowe
- H hotele
- granica śródmieścia
- granica zespołu zabytkowego
- granica strefy konserwatorskiej A
- granica strefy konserwatorskiej B

opracowano wg [ ]

WŁOCŁAWEK

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZABYTKOWEGO CENTRUM WG PLANU SZCZEGÓŁOWEGO ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO ŚRÓDMIEŚCIA

Rys. 46



stacje paliw

ważniejsze obiekty zabytkowe

pozostałe oznaczenia jak na rys.

opracowano wg [ ]

3. Przykłady zagraniczne

3.1. BATH -GB

Bath jest miastem położonym w hrabstwie Somerset i zalicza się do średniej wielkości miast angielskich. W roku 1967 liczyło 80 tys. mieszkańców. Przewiduje się, że do roku 2000 liczba ta wzrośnie do ok. 110 tys. Miasto obsługuje region o 250 tys. mieszkańców i jest odwiedzane przez ok. 300 tys. turystów w ciągu roku.

Znaczenie historyczne Bath jest zupełnie wyjątkowe, bowiem od czasów przedhistorycznych aż po chwilę obecną jest ono zdrojowiskiem o obfitych i silnych wodach mineralnych /cieplic e/ licznie odwiedzanym przez kuracjuszy i turystów. Rzymianie wykorzystali własności lecznicze wód i zbudowali prawdziwe uzdrowisko, którego centralnym punktem były termy, zachowane do dziś, po częściowej rekonstrukcji. W końcu XI w. założone zostało opactwo, wokół którego wytworzyła się osada, a z czasem miasto. Ponowne odkrycie wód mineralnych nastąpiło w II połowie XVII wieku, lecz prawdziwy rozwój miał miejsce sto lat później. Dawna średniowieczna zabudowa ustąpiła wówczas miejsca budynkom późnobarokowym i neoklasycznym /Gregorian/.

Zespół zabytkowy w Bath obejmuje około 2700 budynków o szczególnym znaczeniu architektonicznym albo historycznym i około 650 o znaczeniu lokalnym. Znaczną część miasta , około /700 ha/ uznano za "rejon konserwacji". Jego uzupełnienie stanowią tereny zielone, otaczające obszary zabudowane, uznane formalnie za "wieniec zielony" podlegający ochronie.

W 1965 r. opublikowano studium poświęcone głównym problemom rozwoju miasta, a w 1969 r. studium konserwacji centralnej części Bath, położonej na południe od zespołów osiemnastowiecznej architek-

tury /autor obu opracowań: C. Buchanan z zespołem/. Studia te postulowały m. in. lokalizację terenów mających pomieścić przyrost ludności głównie poza obszarem miasta, aby zapobiec degradacji krajobrazu. Omawiane opracowania wysunęły również postulaty odnoszące się zarówno do przebudowy układu komunikacyjnego, obliczonej na dłuższy okres, jak i do bieżących usprawnień w systemie organizacji ruchu. Zasadnicze propozycje planu perspektywicznego obejmowały /rys. 47/:

- budowę drogi szybkiego ruchu przebiegającej w kierunku z zachodu na wschód, prowadzonej na północ od obszaru centralnego i biegnącej tunelem na odcinku około 600 m,
- stworzenie układu ulic głównych doprowadzających ruch stycznie do obszaru centralnego, które miały umożliwić dostęp do parkingów i do ulic zbiorczych,
- stworzenie układu ulic lokalnych zapewniających dostęp do budynków,
- wyznaczenie składów, z których towary byłyby dowożone wózkami do budynków o utrudnionym dostępie bezpośrednim.

Celem opracowanej koncepcji organizacji ruchu było przede wszystkim wyeliminowanie ruchu przelotowego z dużej części obszaru centralnego oraz stworzenie tam możliwie dogodnych warunków poruszania dla pieszych. System sięgaczy i pętli pozwalał ruchowi kołowemu przenikać głęboko do ośrodka centralnego, jednakże umożliwiał ruch przelotowy oraz wykluczał duże szybkości. Zaproponowano docelowo przeprowadzenie jednej z ulic lokalnych biegnących z zachodu na wschód w wykopie.

Projekt miejskiej drogi szybkiego ruchu, przechodzącej częściowo w tunelu, spotkał się z ostrą krytyką. Zarzucano, że droga

ściągnie do śródmieścia dodatkowy ruch kołowy, w tym także przelotowy, i że jej budowa będzie wymagać wyburzenia licznych domów o walorach zabytkowych lub środowiskowych. Sądzono ponadto, że wybudowanie tej drogi wraz z dwupoziomowymi węzłami w dolinie rzeki Avon, w niedalekiej odległości od najcenniejszych zespołów budynków gregoriańskich przyczyni się do zniekształcenia krajobrazu. W wyniku negatywnego stosunku opinii publicznej omawiany projekt zarzucono.

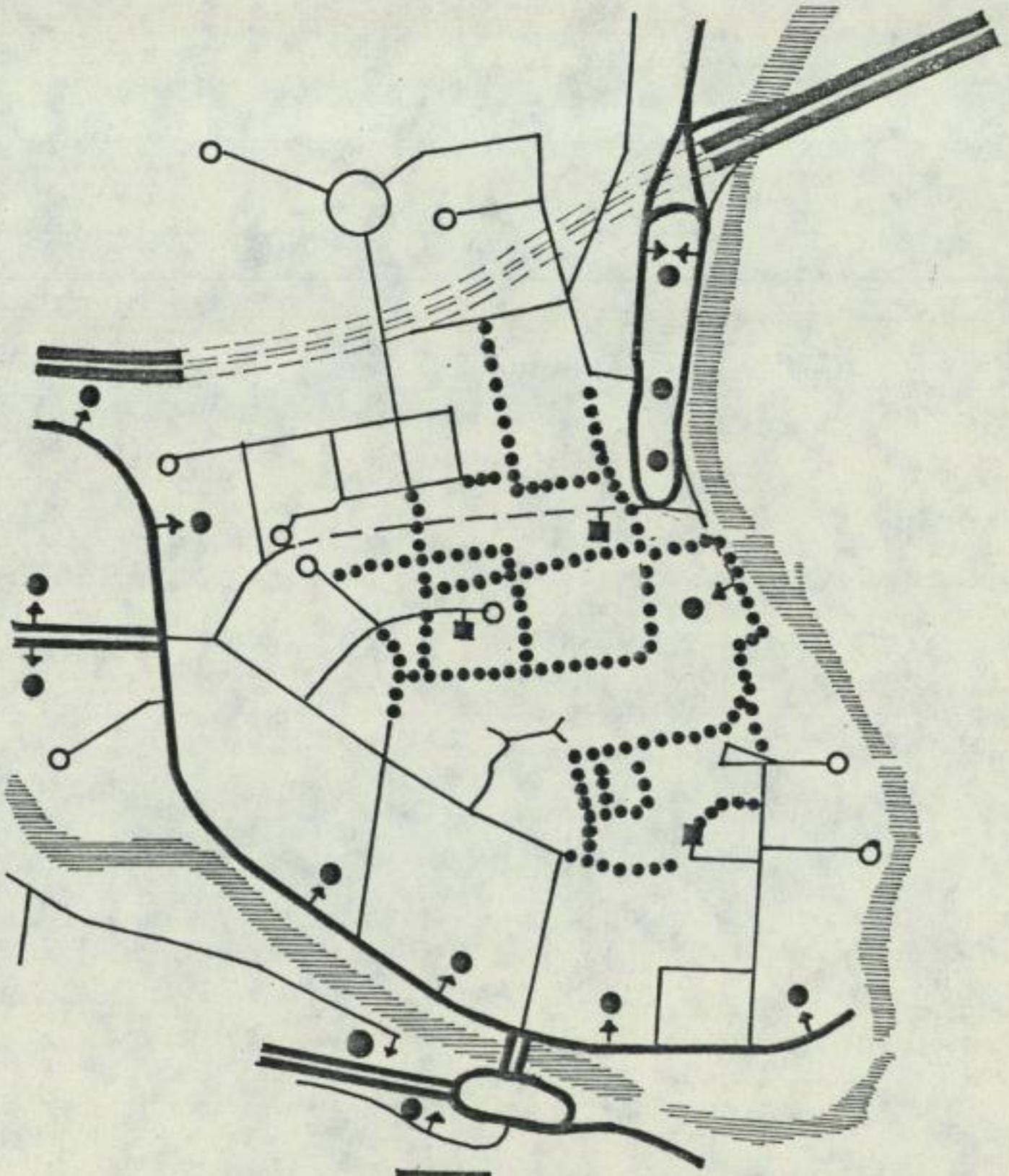
Losy planu Bath wykazują, że w mieście o dużych walorach zabytkowych stworzenie systemu komunikacji równie sprawnego jak w innych miastach może być bardzo trudne lub nieosiągalne, jeśli nie chce się pomniejszyć walorów dziedzictwa kulturowego. W takich warunkach sposób korzystania z samochodu musi być dostosowany do wymagań środowiska kosztem jakości usług, które ma on świadczyć.

Opracowano wg: W. Ostrowski "Zespoły zabytkowe, a urbanistyka" [13]
A. Zeniuk - Studium rewaloryzacji śródmieścia miasta Bath [45]

BATH

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ CENTRUM

Rys. 47.



oprac. wg [13]

3.2. CELLE -D

Celle jest miastem średniej wielkości / ok. 80.000 mieszkańców/ położonym w Dolnej Saksonii nad rzeką Aller. Historia miasta liczy ponad 6,5 wieku. Miasto będące ważnym ośrodkiem przemysłu chemicznego, spożywczego, włókienniczego, skórzanego i papierniczego usytuowane na przecięciu szlaków komunikacyjnych jest równocześnie atrakcyjnym ośrodkiem o funkcji turystycznej, ze zrewaloryzowanym w ostatnich latach zespołem staromiejskim z usytuowanymi w jego wnętrzu licznymi zabytkami, w tym m.in. gotycko-renesansowym zamkiem z XII - XVIII w., gdzie na szczególną uwagę turystów zasługują XV w. kaplica oraz XVIII w. teatr, a także ratusz i kościół z XVII w. oraz licznie zachowane kamieniczki barokowe.

Usytuowanie zespołu staromiejskiego zamku z przyległym podegrodziem na wyspie spowodowało wytworzenie promienisto-obwodnicowego układu ulic doprowadzającego ruch do obszaru, którego wnętrzne stanowi strefę o ograniczonej dostępności dla ruchu kołowego. Dla zaspokojenia potrzeb postojowych osób licznie odwiedzających obszar staromiejski u wlotu promienistych arterii w bliskiej odległości na zewnątrz usytuowano sieć parkingów kubaturowych, etażerkowych i jednopoziomowych.

W wewnętrznym układzie zespołu zabytkowego o formie rusztu prostokątnego w którym usytuowane są najatrakcyjniejsze obiekty architektoniczne przyciągające turystów, szereg ulic przekształcono w rozległą strefę pieszą, a z pozostałych ulic utworzono sieć ulic jednokierunkowych.

W zespole staromiejskim wzbroniony jest ruch samochodów ciężarowych, poza samochodami dostawczymi o niewielkiej nośności

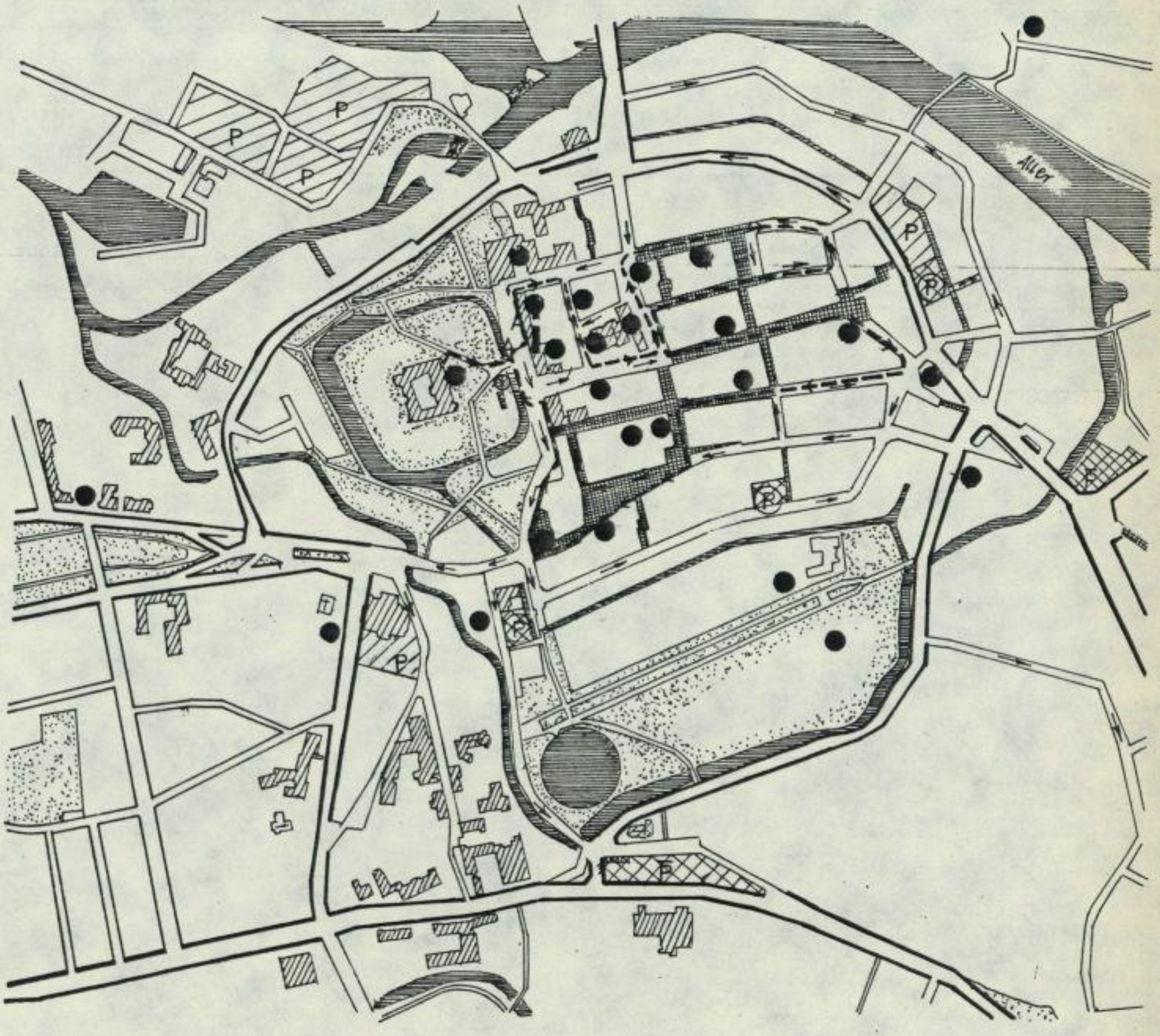
i tylko w ograniczonych godzinach, tj. od 18,00 do 10,00 oraz od 12,30 do 15,00. Zapewniony dostęp do obszaru mają nawet autobusy komunikacji publicznej, których przystanek usytuowano w pobliżu wejścia do zespołu zamkowego w tzw. "punkcie zerowym" miasta. Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego przedstawiono na rys. 48 .

Opracowano wg: Verk Celle - Verkehrsfuhrung,
Parkmoglichkeiten Fussgangerzonen 1987, [53]

CELLE

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU ZABYTKOWEGO

Rys. 48.



ulice układu podstawowego
ulice układu obsługującego
ulice jednokierunkowe
strefa piesza A – przystanek autobusowy
(P) parkingi kubaturowe wielopoziomowe
P parkingi wielopoziomowe etażerkowe
P parkingi jednopoziomowe
● obiekty o wybitnych walorach zabytkowych
trasa turystyczna i kierunek zwiedzania
i biuro informacji turystycznej tablicowy plan miasta
punkt zerowy - punkt spotkań
wody
zieleń

dostepność obszaru dla ruchu dostawczego miedzy godz. 12.30–15.00 i 18.00–10.00, na niektórych ulicach strefy pieszej dalsze ograniczenia godzinowe

oprac. wg [53]

3.3. CHARTRES –F

Charters jest miastem położonym w odległości kilkudziesięciu kilometrów na południowy zachód od Paryża. Miasto liczy obecnie ok. 90 tys. mieszkańców, z czego ok. 7 tys. mieszka w sektorze chronionym o powierzchni 64 ha.

Jest to jeden z najcenniejszych i najpiękniejszych zespołów historycznych Francji. Widoczna z dużej odległości słynna katedra gotycka o najpiękniejszych w całej Francji witrażach dominuje nad położonym poniżej miastem średniowiecznym o dobrze zachowanej sieci ulic, przy których istnieje wiele charakterystycznych domów szczytowych.

W opracowanym przez G. Nicot "Planie ochrony i rewaloryzacji Chartres " na uwagę zasługuje rozwiązanie obsługi komunikacyjnej Starego Miasta /rys. 49 /. W tym zakresie plan przewidywał w centralnej części sektora chronionego strefę faworyzowania ruchu pieszego, która obejmuje otoczenie katedry oraz znajdujący się na zachód od niej ośrodek handlowy. Wschodnia część tej strefy jest stale niedostępna dla ruchu samochodowego, natomiast w części zachodniej samochody dopuszcza się od godziny 19, 00 do 9. 00.

Dostęp do strefy pieszej umożliwiają trzy pętle, od których odgałęziają się drogi lokalne i dostawcze. Przewidziano utworzenie sześciu parkingów podziemnych oraz trzech w poziomie terenu. Duży parking podziemny na południe od katedry usytuowany na zboczu wzniesienia może pomieścić blisko 2000 pojazdów. Realizacja projektowanego systemu komunikacyjnego wymagała wprowadzenia niewielkich zmian w istniejącej sieci ulicznej.

Innym lecz niezwykle istotnym zagadnieniem związanym z komunikacją w obszarach zabytkowych jest widoczność i percepcja sylwetki zespołu z różnych punktów w mieście oraz z tras drogowych otaczających ekspozowany teren. Dotyczy to również ulic i dróg prowadzonych obwodnicowo lub stycznie do obszaru zabytkowego. Jak pokazują doświadczenia projektowo-realizacyjne obwodnicy Chartres, właściwe wkomponowanie obwodnicy miejskiej w otaczający krajobraj z zapewnieniem ekspozycji sylwety zespołu staromiejskiego z górującą nad nim katedrą podnosi walory estetyczno-krajobrazowe samej trasy oraz miasta.

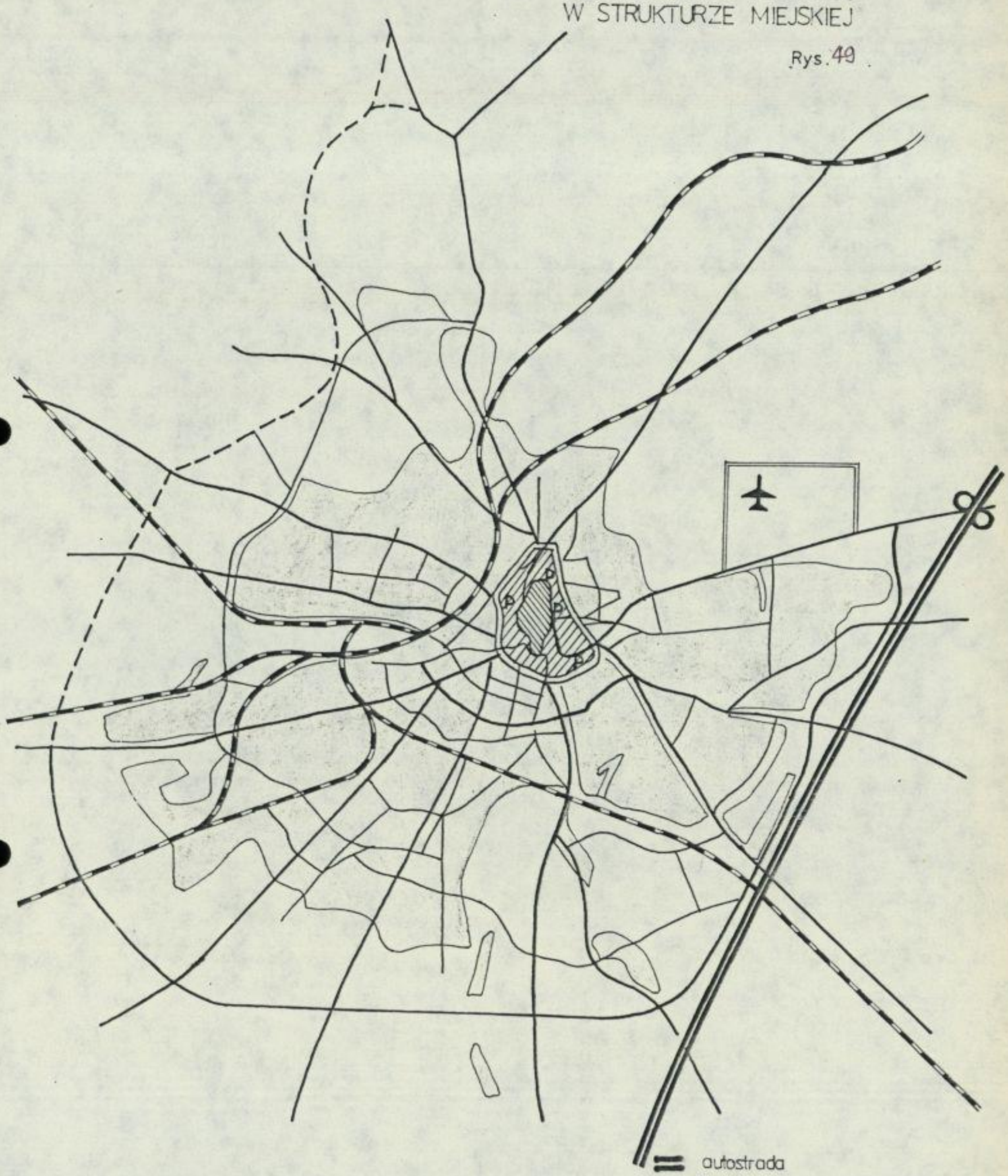
Ekspozycja zespołu zabytkowego stanowi element przyciągający do miasta ruch turystyczny, natomiast dla podróżujących tranzytem trasą jest miejscem o wybitnych walorach widokowo-krajoznawczych.

Opracowano wg: Plan de sauvegarde et de mise en valeur de Chartres, za [13 34]
Paysage pour une recade - CETUR Bagneux Paris, 1986 [34]

CHARTRES

USYTUOWANIE ZESPOŁU ZABYTKOWEGO
W STRUKTURZE MIEJSKIEJ

Rys. 49



opracowano wg [34]

CHARTRES

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ
STAREGO MIASTA

Rys. 50,

[13]

3.4.CHAMBÉRY -F

Chambery /Francja / stolica Sabaudii i aglomeracja składająca się z 13 sąsiadujących gmin wchodzących w skład Związku Międzykomunalnego Aglomeracji Chambery /SIAC/ zajmują łączną powierzchnię 141 km^2 i liczą ok. 120 tys. mieszkańców /dane z 1984 r./. Aglomeracja jest otoczona pasmami górskimi, między którymi w dolinach i na niższych partiach stoków rozwinęły się jednostki osadnicze. W związku z tym struktura przestrzenna ma formę zbliżoną do liniowej, o układzie na kierunkach pn-zach. i pd-wsch. Zabytkowa Starówka z wieloma walorami turystycznymi i krajoznawczymi położona w samym środku aglomeracji. Ukształtowana w XII-XIV w. pełni również i obecnie funkcję centrum dla niej i całego departamentu. Chambery jest także regionalnym ośrodkiem usługowym oraz krajowym ośrodkiem obsługi ruchu turystycznego. Niezbyt duże i nieuciążliwe zakłady przemysłu elektrotechnicznego i maszynowego dopełniają obrazu funkcjonalnego miasta.

Chambery zwane "Bramą Alp", z racji swego położenia na skrzyżowaniu historycznych szlaków komunikacyjnych łączących Basen Paryski i Burgundię z włoską Toskanią /Turyn/ oraz południe Francji i Dolinę Rodanu z rejonem Genewy w Szwajcarii, a także sąsiedztwa Alp odwiedzanych licznie w okresie zimowym przez turystów zdążających do stacji sportów zimowych, jest ważnym węzłem komunikacyjnym o znaczeniu międzynarodowym. Układ szybkich bezkolizyjnych połączeń drogowych /rys. / towrzą przecinające się na terenie aglomeracji płatne autostrady A-43 Lyon-Annecy i Genewa oraz A-41 Chambery-Grenoble /Turyn.

Ta ostatnia autostrada, przechodząca przez miasto jako miejska droga ekspresowa /bezpłatna/, na centralnym odcinku jest prowadzona tunelem przecinającym podnóże jednego z pasm górskich otaczających miasto. Sieć drogowych połączeń szybkiego ruchu uzupełnia dobrze rozwinięty układ dróg państwowych i departamentalnych, łączących Chambery z sąsiadującymi ośrodkami i aglomeracjami miejskimi.

Miasto przecinają również linie kolejowe, łączące wyżej wymienione kierunki. Zwiększone natężenia ruchu turystycznego, zwłaszcza zimą, spowodowały, że od września 1983 r. koleje francuskie zorganizowały między Paryżem a Chambery połączenie typu "Inter-City" najszybszymi na świecie superekspresami TGV, o częstotliwości kilku par pociągów na dobę. Pociągi TGV przybliżyły znacznie Region Paryski i Sabaudię do siebie, gdyż odległość około 600 km pokonują w 3 godziny 17 minut, dzięki korzystaniu na odcinku Paryż-Macon ze specjalnej trasy skonstruowanej dla połączenia Paryża z południowo-wschodnią Francją. Układ połączeń kolejowych i drogowych uzupełnia lotnisko usytuowane w północnej części aglomeracji, z którego są utrzymywane kilka razy dziennie regularne połączenia ze stolicą kraju. Jak można przypuszczać, znaczenie ich spadło w związku z wprowadzeniem połączeń kolejowych ekspresami TGV.

Aktywna polityka komunikacyjna, będąca częścią ogólnego programu rozwoju aglomeracji, jest formułowana przez Komitet stojący na czele Związku Międzykomunalnego i Komisję Transportu tegoż Komitetu. W jego skład wchodzą przedstawiciele władz wykonawczych i radni reprezentujący społeczeństwo poszczególnych komun. Do 1978 roku Komitet SIAC nie przejawiał szczególnego

zainteresowania problemami transportu miejskiego. W tym czasie przez zabytkowe centrum Chambery przechodził samochodowy ruch tranzytowy międzyregionalny i regionalny. Wąskie ulice wprost "dławiły" się od samochodów osobowych, powstawały duże trudności z parkowaniem. Słabo funkcjonowała również komunikacja zbiorowa /3 linie autobusowe/, której udział w przewozach miejskich wynosił zaledwie 5 %. Nie było również ścieżek i innych typów dróg rowerowych, mimo że tym środkiem lokomocji było wykonywanych około 46 % podróży. Dotychczasowe działania inwestycyjne preferowały ruch i użytkowanie samochodów osobowych. Przyjęty w 1978 r. program rozwoju aglomeracji, którego nadrzędnym celem było dążenie do poprawy warunków życia mieszkańców, koncentrował się na stworzeniu nowego podziału przestrzeni miejskiej na wyrównaniu możliwości korzystania z różnych środków transportu, ze szczególnymi preferencjami dla ruchu pieszego i rowerowego w wybranych częściach świata.

W hierarchii podjętych działań na pierwszym miejscu postawiono przekształcenie i usprawnienie układu komunikacyjnego zabytkowego centrum, ściśle skorelowane z programem jego rewaloryzacji. Równolegle,za jedno z najważniejszych zadań uznano realizację wspomnianej już wcześniej miejskiej drogi ekspresowej, przekazanej do użytku w 1981 r. Dzięki temu wyeliminowano tranzyt międzymiastowy z centrum. Kolejnym niezwykle ważnym działaniem była modernizacja systemu komunikacji zbiorowej, który stanowiłby konkurencję dla samochodów osobowych w podróżach do centrum. W ciągu następnych kilku lat wymieniony program intensywnie realizowano, biorąc jednocześnie

pod uwagę postulaty mieszkańców aglomeracji. Wymienione inwestycje i przedsięwzięcia były finansowane z funduszy miejskich i departamentalnych oraz otrzymanej od władz centralnych 50 % dotacji, w ramach tzw. kontraktu rozwoju miast.

Schematy obsługi komunikacyjnej użytkowników różnych kategorii w strefie centralnej stanowiącej obszar zabytkowy przedstawiono na rys. 52

Ruch tranzytowy, niezwiązany z obszarem centrum, jest skierowany na arterie przebiegające zewnętrznie względem tego obszaru. Z tras tych jest możliwy objazd do zabytkowego wnętrza oraz parkingów. Docelowy ruch samochodowy zatrzymuje się na obwodnicy pełniącej funkcję ulicy głównej obszarowanej, przy której usytuowano wielkopojemne parkingi.

W celu ograniczenia natężeń ruchu oraz zmniejszenia jego uciążliwości, obszar zabytkowego centrum podzielono na strefy /sektory/, których granice są nieprzekraczalne dla ruchu samochodowego. Ruch wewnątrz tych stref odbywa się po sieci ulic w formie sięgaczy, jednokierunkowych pętli lub układu ulic jednokierunkowych. Celem organizatorów ruchu opracowujących koncepcję obsługi komunikacyjnej centrum, było stworzenie możliwie dużej dostępności obszaru dla pojazdów i wjazdu do wnętrza, lecz bez możliwości jego przejechania. Jednocześnie, oprócz podziału obszaru na strefy dostępności, wprowadzono w pewnych częściach tzw. strefy ruchu uspokojonego, m.in. w formie zwanej po francusku cour urbain, a po polski "podwórzec miejski", czyli woonerf. W obrębie tych stref, oprócz wydzielenia jednokierunkowych pętli i sięgaczy dostępnych dla samochodów, przestrzeń uliczną przekształcono w jedną powierzchnię

przeznaczoną do wspólnego użytkowania przez wszystkich uczestników ruchu. Jednocześnie zapewniono segregację pojazdów w ruchu od pojazdów w spoczynku i od pieszych za pomocą faktury i barwy nawierzchni lub elementów małej architektury /słupki, gazony/, które współtworzą zabytkowe wnętrza uliczne.
Wjazdy do tego typu stref są utrudniane przez garby i przeszkody poziome w nawierzchni, mające na celu zmniejszenie prędkości do 15 km/h, tj. do prędkości obowiązującej w tym obszarze.

Dla usprawnienia ruchu na obwodnicy oraz na głównych ulicach doprowadzających do niej ruch, kilkanaście skrzyżowań z sygnalizacją świetlną objęto systemem centralnego sterowania. W tym celu zastosowano mikrokomputerowy system CIMAG firmy Garbarini, który koordynuje ruch w obszarze i ma na celu minimalizację strat czasu.

Obsługa zabytkowego centrum komunikacją zbiorową ma nieco inny charakter niż obserwowany w naszych miastach tej wielkości co Chambery. Układ linii komunikacji zbiorowej jest wprowadzony do wnętrza obszaru, w celu zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego oraz dla wygody pasażerów /rys. 53 /.
Linie autobusowe obsługujące ten obszar mają charakter promienisty lub średnicowy i wszystkie zbiegają się na jednym, wspólnym przystanku przesiadkowym, usytuowanym w centralnym punkcie obszaru. Dla ułatwienia przesiadania się pasażerów przystanek ten zlokalizowano na pasie oddzielającym jezdnie jednokierunkowe jednego z bulwarów, w formie tzw. przystanku wyspowego.

Rozwiązanie to spowodowało konieczność zmiany kierunków ruchu z prawostronnego na lewostronny na tejże ulicy, jak również na ulicach z nią sąsiadujących. Kilka z linii swoją pętlę końcową ma na dworcu kolejowym, zapewniając tym samym wygodne dla turystów wprowadzenie do wnętrza obszaru zabytkowego.

Na niektórych ulicach centrum wprowadzono priorytet w ruchu autobusów, w postaci wydzielonych pasów oraz korytarzy autobusowych dostępnych także dla rowerów, taxi i służb miejskich. Na niektórych skrzyżowaniach, w celu zwiększenia efektywności użytkowania wydzielonych pasów oraz ułatwienia przejazdu autobusom, zastosowano śluzy dla autobusów. Preferencje dla autobusów wprowadzono również w programach sygnalizacji świetlnej.

W koncepcji obsługi transportowej obszaru nie zapomniano także o ruchu rowerowym. Trasa rowerowa składająca się z wydzielonych ścieżek i pasów dla rowerów , łącząca znane wczasowiskowe uzdrowisko AIX-le-Boins z Jez. St. Andre /tereny wypoczynkowe/ doprowadzone jest na obrzeżu obszaru centrum, skąd dalej do stref ruchu uspokojonego, których struktura przestrzenna i warunki ruchu nie wymagają lub wręcz przeciwdziałają kształtowaniu wydzielonych urządzeń dla ruchu rowerowego w przekrojach ulicznych. W niektórych częściach obszaru zabytkowego dopuszczono użytkowanie rowerów w strefach pieszych, z podporządkowaniem ich jednak ruchowi pieszemu.

Rozwiązaniom tym towarzyszy nierozłącznie układ parkingów dla rowerów. Kilkunastomiejscowe gniazda parkingowe są zlokalizowane w maksymalnym zbliżeniu do celów ruchu rowe-

rowego i stref pieszych. Ruch dostawczy zorganizowano w taki sposób, aby był on najmniej uciążliwy dla mieszkańców oraz licznych turystów odwiedzających ten obszar, z jednoczesnym zapewnieniem mu dostępności do obsługiwanego obszaru na poziomie wynikającym ze spełnianej funkcji. Dlatego też samochodom dostawczym o niewielkich gabarytach dozwolono na ruch i parkowanie na ulicach niedostępnych dla samochodów osobowych, lecz z ograniczeniami w godzinach szczytów komunikacyjnych. Wiele najatrakcyjniejszych placów i ulic, stanowiących ważne elementy kompozycji urbanistycznej rewaloryzowanego obszaru oraz dla podniesienia walorów turystycznych przekształcono w rozległe strefy piesze. Z reguły likwidowano podział przestrzeni komunikacyjnej, ułożono posadzkę, wyposażano je dodatkowo w elementy małej architektury i oświetlenia, dzięki czemu przywrócono zabytkowym wnętrzom pierwotną atmosferę /fot.18,19/. Dla ruchu pieszego udostępniono kryte pasaże i najatrakcyjniejsze wnętrza niektórych bloków zabudowy. Rozwiązanie obsługi parkingowej centrum, podobnie jak i organizacji ruchu, cechuje duża kompleksowość pod względem stosowanych metod i środków : uwzględniono specyfikę różnych kategorii użytkowników. Parkingi są usytuowane we wnętrzu obszaru /częściowo/, a w przeważającej części na obrzeżu miasta, w odległości kilkuminutowego dojścia pieszego. Dostępne są one z ulic układu podstawowego. Cztery parkingi strategiczne o pojemności od 500 do 640 stanowisk postojowych każdy, stanowią większość potencjału parkingowego obszaru. Nie brak jest również parkingów małych kilkustanowiskowych, wykorzystujących wolne powierzchnie.

Zwraca uwagę sposób urządzenia gniazd parkingowych w zagospodarowaniu przestrzeni ulicznej typu "podwórzec miejski", są one sytuowane nieregularnie, w nawiązaniu do funkcji otaczającej zabudowy.
Deficyt miejsc parkingowych w poziomie terenu spowodował, że trzy z czterech parkingów strategicznych zrealizowano jako parkingi spiętrzone. Przy ich lokalizacji wykorzystano niektóre cechy fizjograficzne i struktury funkcjonalno-przestrzenne miasta. Parking ŻKsiążęta" zlokalizowano we wnętrzu zbocza góry otaczającej centrum. Parking "Zamek" zrealizowano w przyziemiu i podziemiu murów zamkowych, uprzednio nie wykorzystanych. Naziemny parking "La Leysee", będący dyskusyjną formą tworzenia powierzchni postojowych, wykorzystuje przykrycie płytą betonową, koryta rzecznego o tej samej nazwie. Parkingi spiętrzone są dostępne zarówno dla mieszkańców obszaru /zniżki w opłatach/, jak i dla przyjezdnych. Parkingi autobusów turystycznych usytuowano w miejscach łatwo dostępnych z podstawowej sieci ulic. Parking Curral - przy obwodnicy centrum oraz przy dworcu kolejowo-autobusowym w odległości ok. 150 m od obwodnicy.

W Chambery wykorzystuje się różne sposoby sterowania parkowaniem. Na placach i ulicach, wzdłuż których dozwolono parkowanie, ograniczenia czasu parkowania /do 1,5-2 godz./ są połączone z opłatami pobieranymi przez parkometry. W obrębie centrum są stosowane dwie z trzech obowiązujących we Francji stref: strefa niebieska-ograniczenie czasu parkowania na całym prawie obszarze oraz strefa czerwona - całkowity zakaz parkowania.

Informacje o istnieniu tych stref są podawane użytkownikom na trasach doprowadzających ruch do centrum oraz przy przekraczaniu granic kolejnej strefy. Inną formą ograniczeń w parkowaniu jest parkowanie przemienne, przy czym zmiana strony ulicy, przy której jest dopuszczone parkowanie, następuje co drugi dzień lub w połowie miesiąca. Zmiana stron jest wynikiem presji właścicieli sklepów i zakładów usługowych dla których zakaz parkowania groziłby zmniejszeniem obrotów. Większość obiektów użyteczności publicznej, w tym urzędów, instytucji, placówek handlowych i usługowych oraz ciągi piesze i przejścia przez jezdnię, zgodnie z zaleceniami ministerialnymi jest przystosowanych do wymagań niepełnosprawnych fizycznie uczestników ruchu.

Spośród wielu przedsięwzięć komunikacyjno-urbanistycznych, zrealizowanych w Chambery, należy wymienić te, które można by wdrożyć w naszych miastach:

- formułowanie i realizowanie polityki komunikacyjnej uwzględniającej potrzeby różnych kategorii użytkowników w tym ruchu turystycznego, przy aktywnym uczestnictwie społecznym,
- sposób kształtowania układu linii komunikacji zbiorowej i udogodnienia techniczno-organizacyjne, w tym m.in. przystanki typu wyspowego dla wielu linii oraz system taryfowy,
- priorytety w organizacji ruchu dla autobusów,
- pilotowe realizacje układów ruchu rowerowego w miastach, z wykorzystaniem różnych form techniczno-organizacyjnych dróg rowerowych,
- pilotowe realizacje zagospodarowania przestrzeni komunikacyjnej typu "podwórzec miejski" w obszarach zabytkowych,

- pilotowe realizacje systemów sterowania ruchem na obszarach odpowiednich dla potrzeb miast i aglomeracji średniej wielkości,
- dobra informacja o możliwościach korzystania z różnych środków lokomocji, o ułatwieniach lub ograniczeniach w dostępie do określonych obszarów i parkowaniu w nich, tak szczególnie ważna dla przyjezdnych turystów.

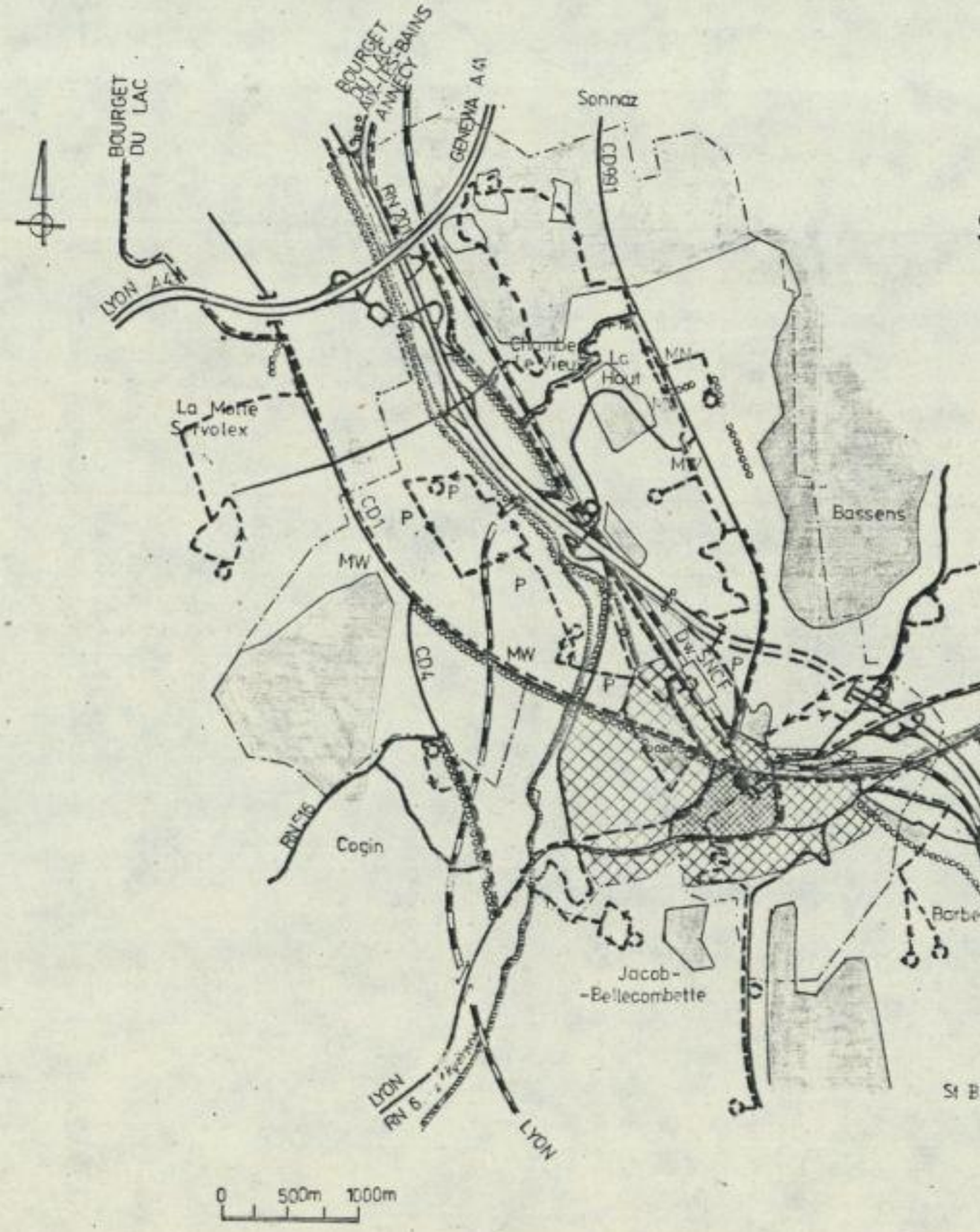
Opracowano wg: Chambéry et sa banlieue - plan guide repertuoire des rues Plan Guide Blay, Paris 1983, [54],
Materiały źródłowe Biura Studiów Merostwa, Chambery 1984, [86],
Zalewski A., Tendencje w obsłudze komunikacyjnej miast średnich we Francji na przykładzie Chambery Transport Miejski 9/1987 [46],

CHAMBÉRY

SCHEMAT UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO AGLOMERACJI

STAN ISTNIEJĄCY – POCZĄTEK 1984 R.

Rys. 51.



1/ 2/ 3/ 4/ RN 5/ CD 6/ 7/ 8/ 9/ 10/ 11/ 12/ 13/ MW 14/ MN 15/ P/S 16/ 17/ 18/ Barby 19/

1/. dworzec i linia kolejowa, 2/. autostrada lub miejska droga ekspresowa, 3/. ulica układu podstawowego, 4/. droga krajowa, 5/. droga departamentalna, 6/. ulica układu podstawowego prowadząca linie komunikacji zbiorowej, 7/. trasy autobusów komunikacji zbiorowej na ulicach lokalnych, 8/. centralny przystanek przesiadkowy autobusów komunikacji zbiorowej, 9/. przystanek końcowy linii k.z., 10/. drogi rowerowe różnych typów o znaczeniu ogólnomiejskim, 11/. obszar zabytkowego centrum, 12/. śródmieście - teren zabudowy intensywnej, 13/. tereny mieszkalnictwa wielorodzinnego wysokiego, 14/. tereny mieszkalnictwa niskiego, 15/. tereny przemysłu i składów, 16/. tereny zielone /parki i lasy/, 17/. rzeki, 18/. nazwy komun w aglomeracji Chambéry, 19/. granice miasta Chambéry

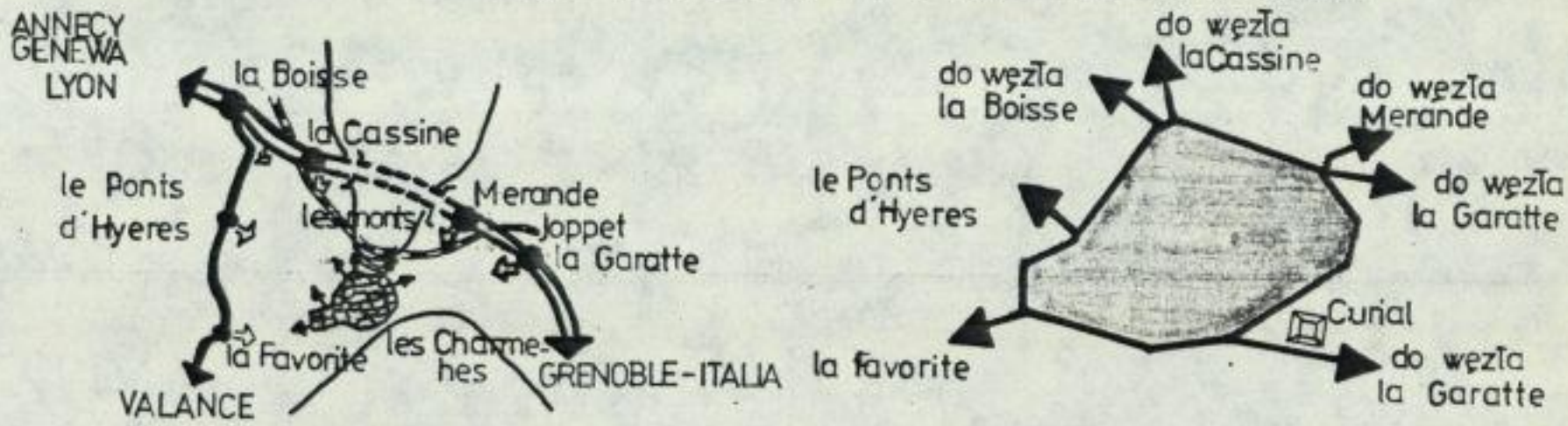
opracowanie autora wg [46]

CHAMBÉRY

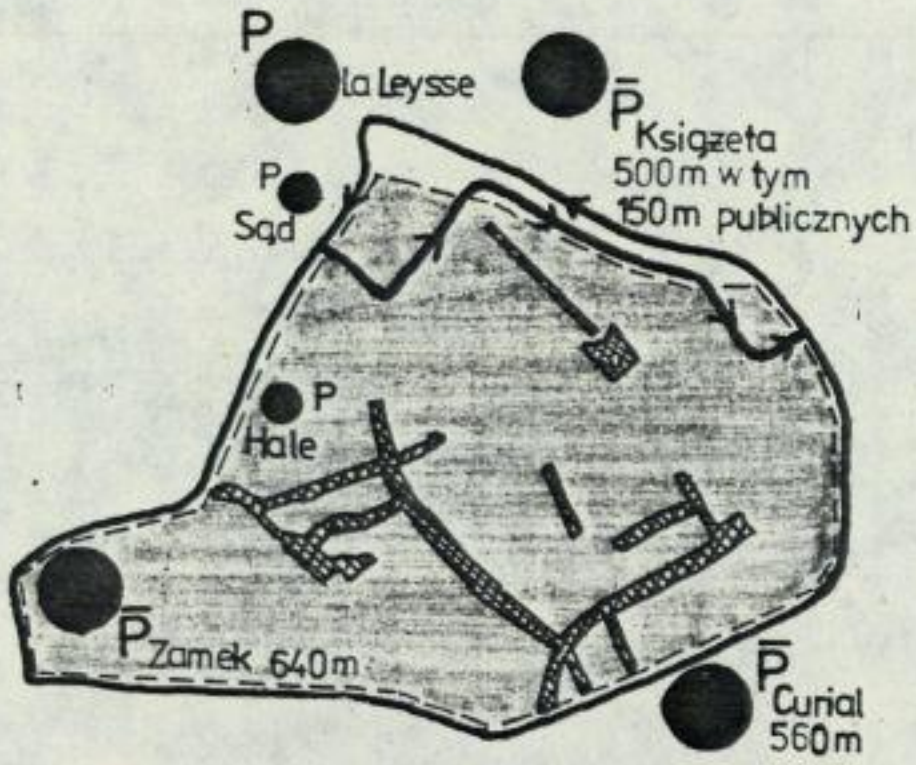
-SCHEMATY OBSŁUGI POTRZEB TRANSPORTOWYCH RÓŻNYCH KATEGORII W STREFIE CENTRALNEJ

Rys. 52?

TRANZYT MIĘDZYMIASTOWY I MIĘDZYDZIELNICOWY

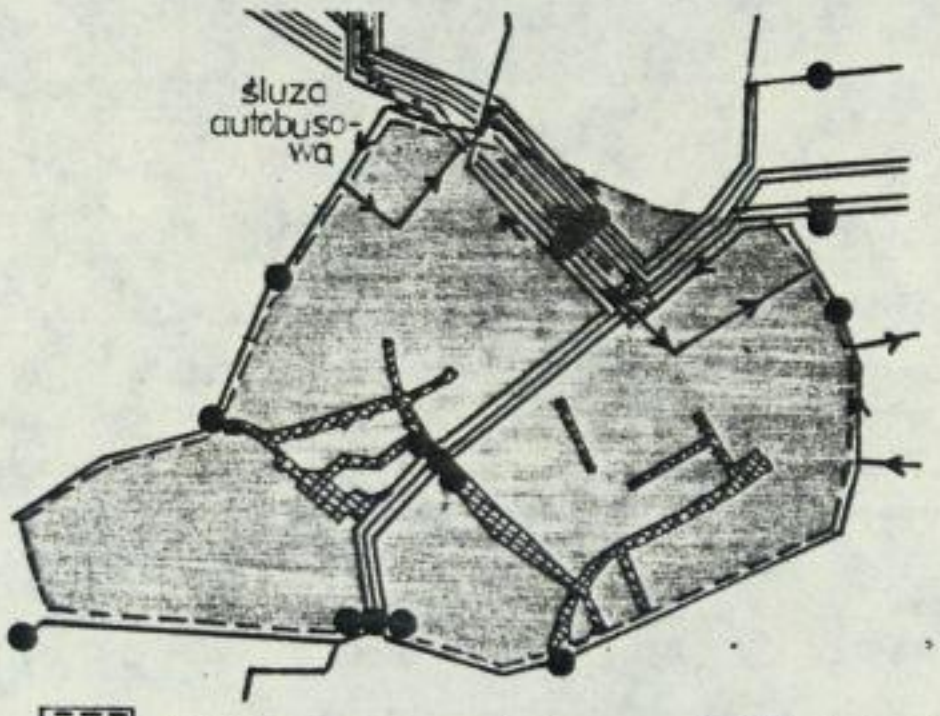


PARKINGI

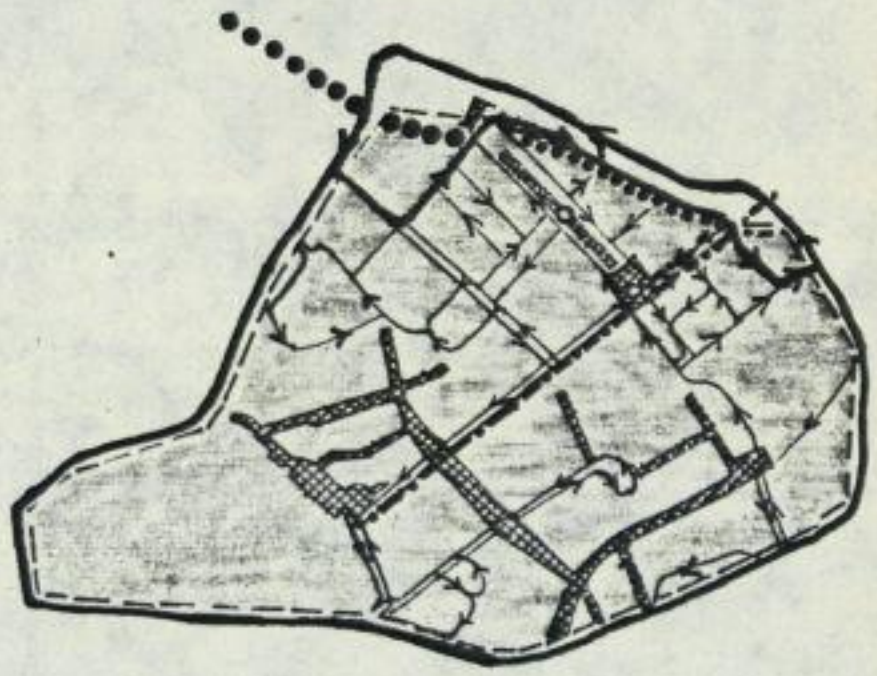


SAMOCHODY OSOBOWE

KOMUNIKACJA ZBIOROWA



RUCH ROWEROWY



opracowanie autor wg [46]

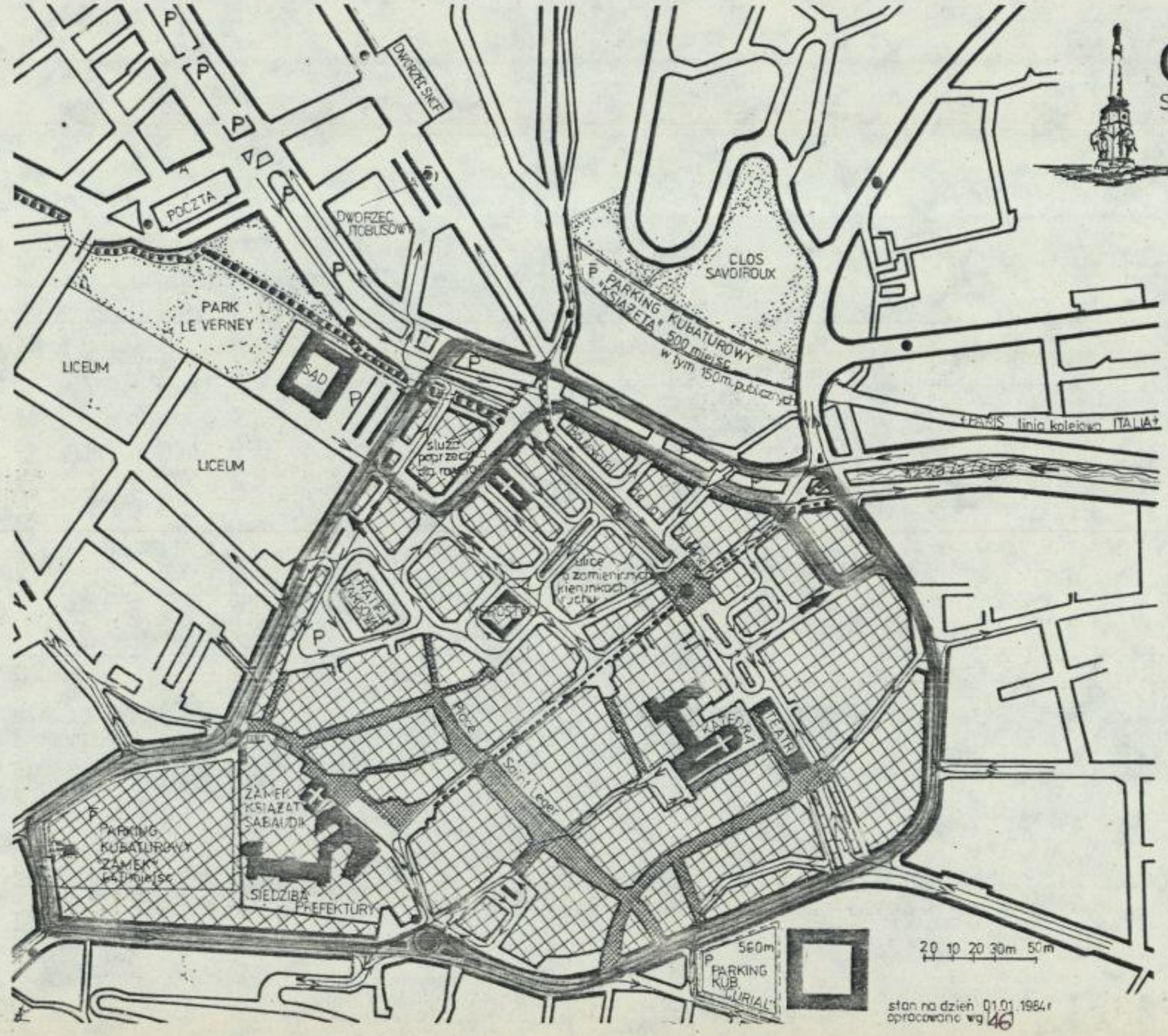
granice obszaru zabytkowego; strefy piesze; obwodnica zabytkowego centrum; ulice wewnętrzne dostępne dla ruchu samochodów osobowych; korytarz autobusowy jednokierunkowy dostępny dla taxi rowerów i ruchu dostawczego; wydzielona ściezka rowerowa; wydzielony pas ruchu rowerowego; śluza rowerowa poprzeczna; śluza autobusowa; trasy linii autobusowych; przystanki autobusowe; petla autobusowa; P P parkingi wielkopojemne i średniopojemne; P parkingi kubaturowe; miejska droga ekspresowa; linia kolejowa

stan z lutego 1984r.

CHAMBÉRY

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZABYTKOWEGO CENTRUM

Rys. 53



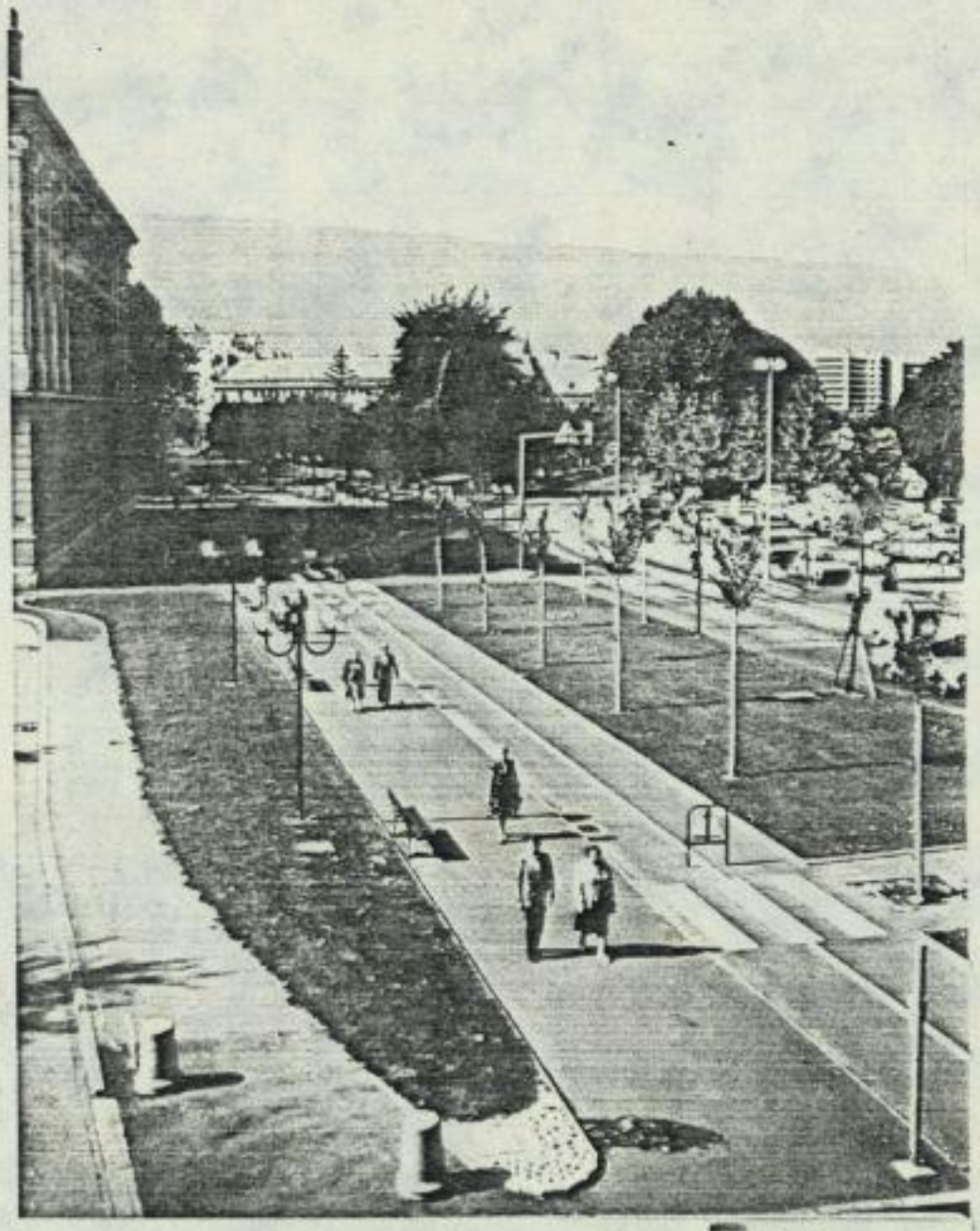
stan na dzień 01.01.1984 r
opracowano wg [46]

- OBSZAR ZABYTKOWEGO CENTRUM Z WYRÓŻNIONYMI NIEKTÓRYMI OBIEKTAMI O SZCZEGÓLNYCH WARTOŚCIACH
- RZEKA
- STREFY ZIELENI
- STREFY PIESZE
- ULICE UKŁADU PODSTAWOWEGO
- OBWODNICA ZABYTKOWEGO CENTRUM
- WYDZIELONA ŚCIEŻKA ROWEROWA
- WYDZIELONY PAS DLA ROWERÓW
- WYDZIELONY PAS DLA AUTOBUSÓW
- ŚLUZA DLA – AUTOBUSÓW – ROWERÓW
- P PARKING W POZIOMIE TERENU
- P PARKING KUBATUROWY
- WJAZD DO I WYJAZD Z CENTRUM
- PRZYSTANEK AUTOBUSOWY
- PRZYSTANEK AUTOBUSOWY – PRZESIADKOWY
- PĘTLA AUTOBUSOWA

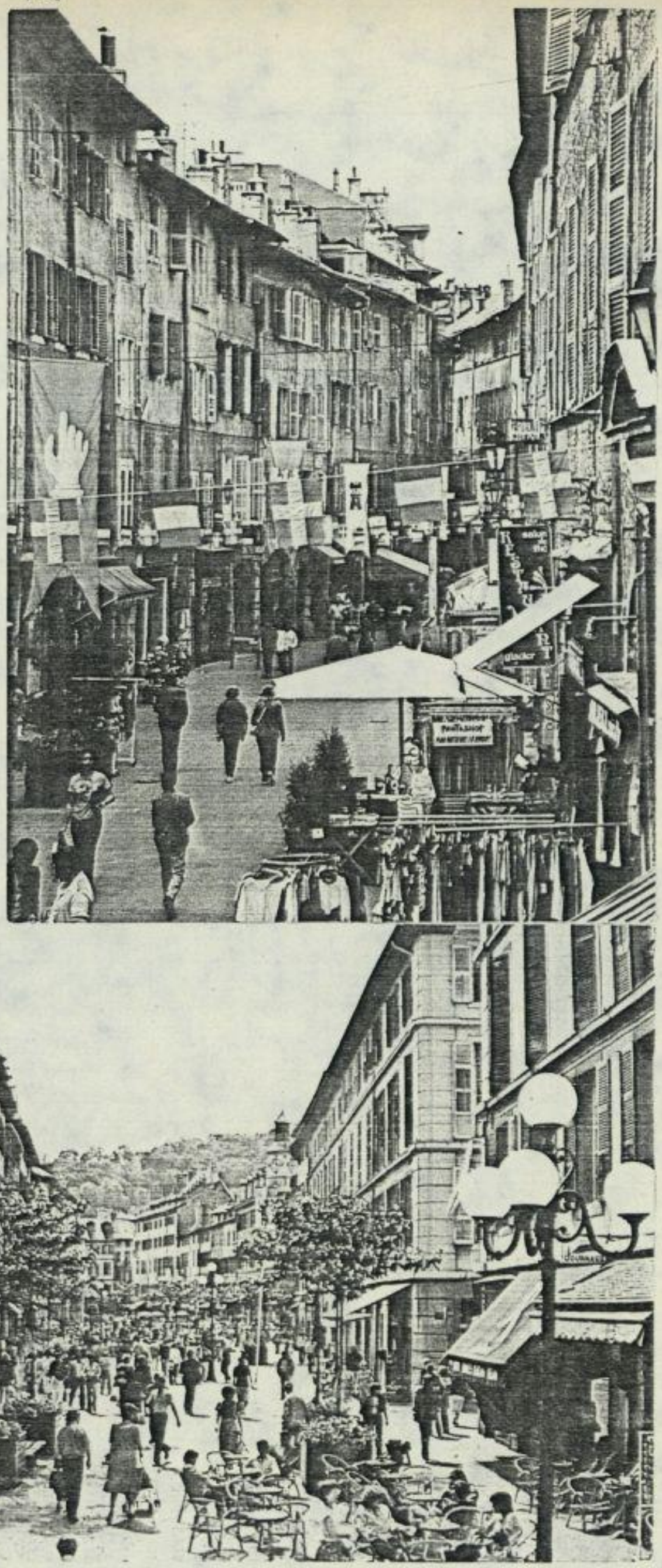
WSZYSTKIE GŁÓWNE SKRZYŻOWANIA Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNĄ, STEROWANE SYSTEMEM KOMPUTEROWYM FIRMY "GARBARINI"

LICZBA MIESZKAŃCÓW W MIEŚCIE	~55 000*
AGLOMERACJI	~102 000*
WSKAŹNIK MOTORYZACJI W MIEŚCIE	~330 os./1000
POTENCJAŁ PARKINGOWY CENTRUM –	
MIEJSC W POZIOMIE TERENU BEZPŁATNYCH	100
PŁATNYCH	1200
W PARKINGACH KUBATUROWYCH	1150
ŁĄCZNIE	2450

* 1982 r

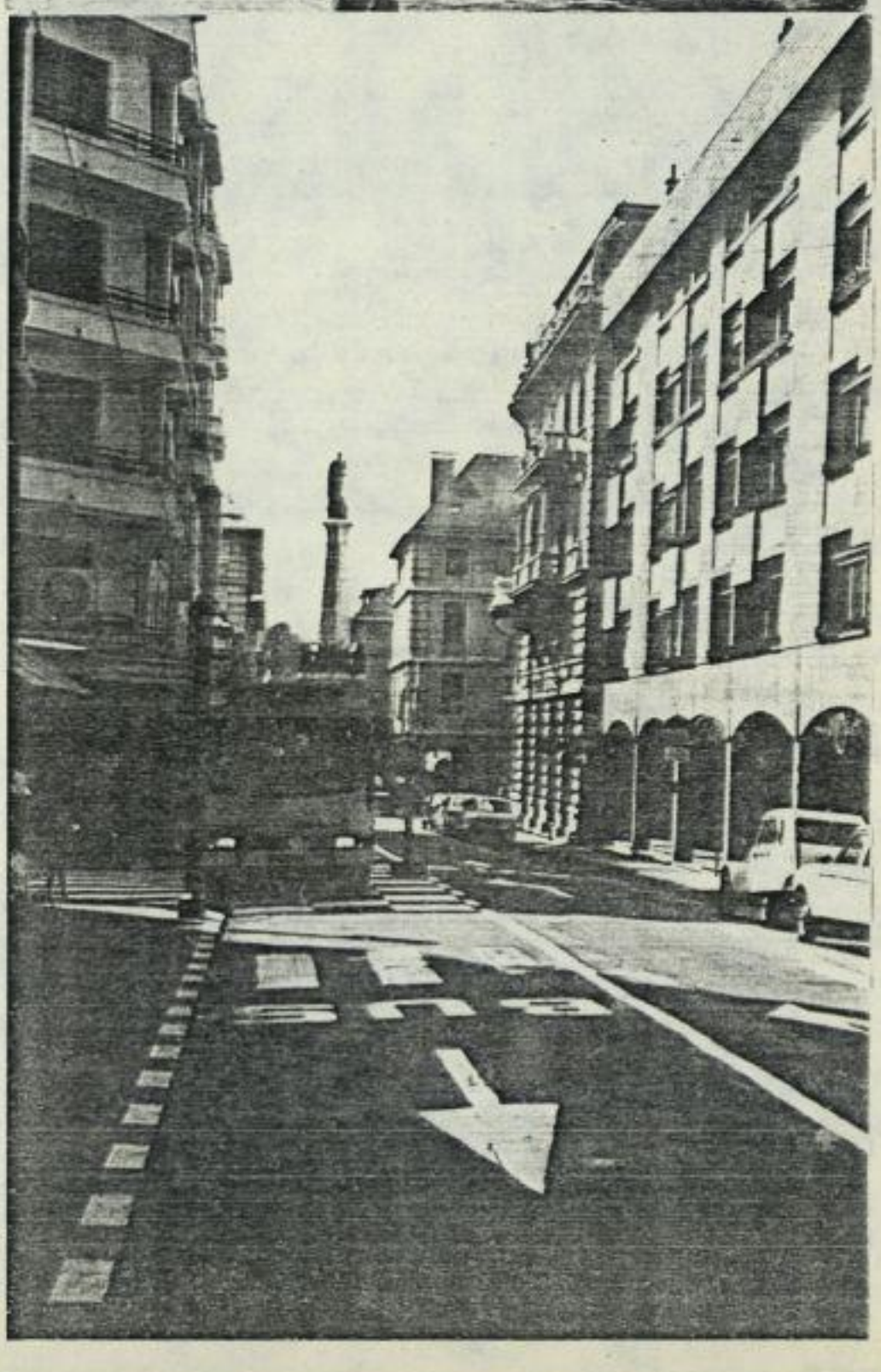


Fot.16 i 17. Chambéry. Fragmenty obwodnicy zabytkowego centrum stan po przebudowie z widocznym parkingiem na płycie przykrywającej koryto rzeki Leysse .Na fot widoczna niezależna ścieżka rowerowa wraz towarzyszącym ciągiem pieszym



Fot. 18 i19 . Chambéry - fragmenty strefy pieszej w zabytkowym centrum (u góry ul.Croix d'Or , u dołu Plac St.Leger)

Fot. 20. Chambéry -zabytkowe centrum ,jedna z ulic jednokierunkowych na której dopuszczono ruch autobusów komunikacji zbiorowej"pod prąd" (na I planie widoczny fragment pomnika--fontanny słonii -symbolu miasta



Fot. 21. Chambéry-zabytkowe centrum ,wydzielony pas dla autobusów pod prąd i śluza na jednej z ulic -strefy ruchu uspokojonego

3.5. DELFT -NL

Miasto historyczne o wybitnych walorach krajoznawczych położone jest w zachodniej Holandii, liczące obecnie ok. 100 tys. mieszkańców, a początki jego sięgają średniowiecza.

W najstarszej i najbardziej wartościowej części miasta, mającej w przybliżeniu kształt prostokąta o wymiarach ok. 1200 x 700 m, wprowadzono szczególny schemat obsługi komunikacyjnej /rys. 54 - stan z 1981 r./ Cały obszar podzielono na 4 sektory ruchu, dostępne z obwodnicy prowadzącej ruch tranzytowy względem tego obszaru. Odpowiednie oznakowanie obwodnicy ułatwia dotarcie do właściwego sektora. Granice sektorów są nieprzekraczalne dla ruchu samochodowego, z wyjątkiem autobusów komunikacji publicznej, których trasy wprowadzono do wnętrza obszaru. Po jego zachodnim obrzeżu biegnie linia tramwajowa z Hagi.

Część ulic wewnętrznych wyłączono całkowicie z ruchu samochodowego, na wielu obowiązuje jeden kierunek ruchu. Występują liczne ograniczenia skrętu i zakazy przejazdu /np. przez mosty zbyt wąskie lub o zbyt małej nośności .

Place i wolne przestrzenie we wnętrzu obszaru przeznaczono na urządzenie parkingów wydzielonych w tym również dla autobusów turystycznych. Wiele ulic zamknięto dla ruchu i przekształcono w ulice piesze, aby tym samym podnieść ich walory architektoniczne przez powrót do pierwotnej funkcji i sposobu użytkowania. Parkowanie bezpłatne jest możliwe na placu Paardenmarkt i pod wiaduktem linii kolejowej po zachodniej stronie obszaru, ale czas parkowania jest ograniczony do 1,5 godziny i obowiązują dyski parkingowe. W pozostałych miejscach parkowanie jest płatne /parkometry lub bilety parkingowe wydawane automatycznie/.

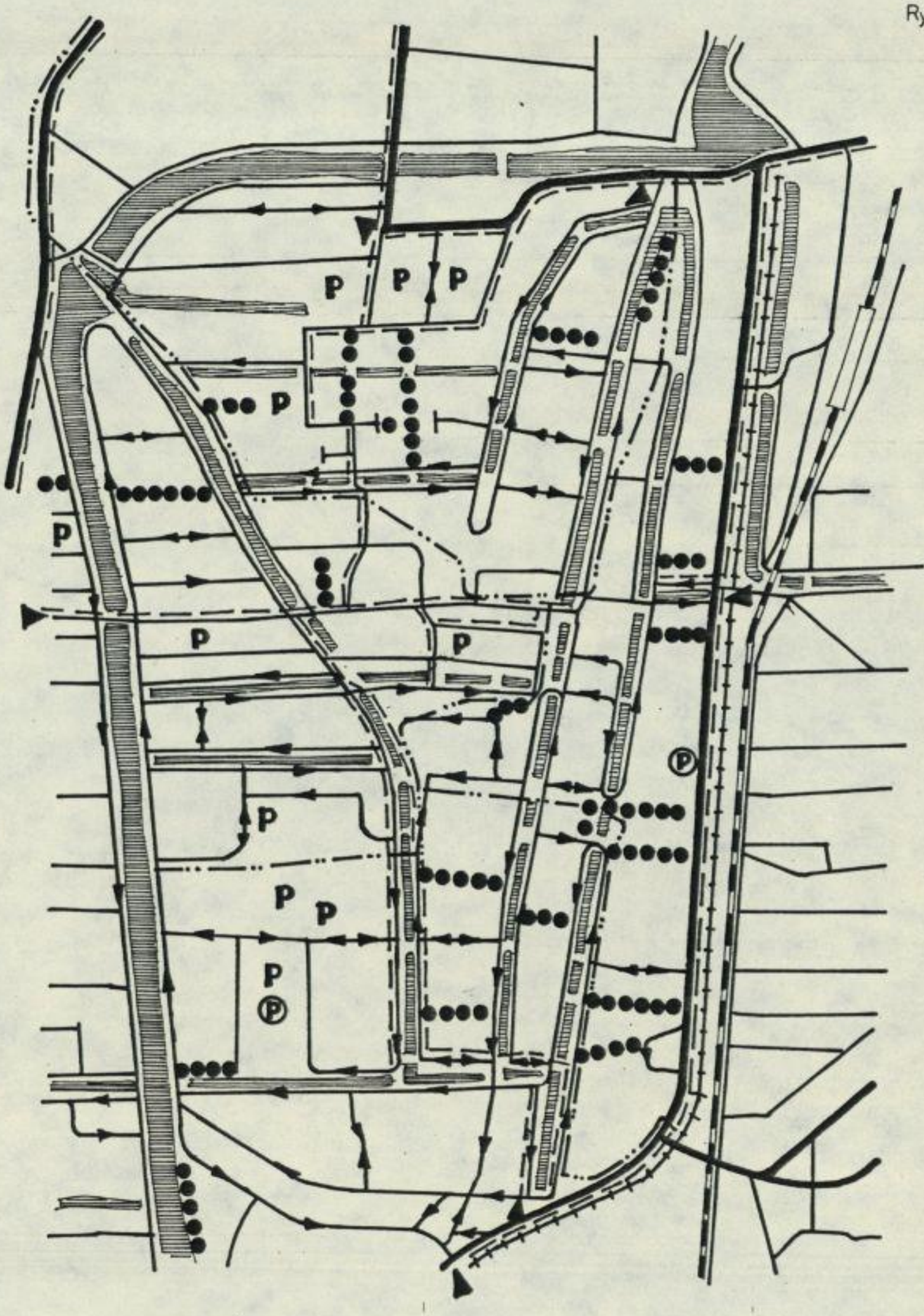
Opracowano na podstawie materiałów broszurowych, dotyczących komunikacji w Delft:

- Delft, Wegwijzer '81 -'82, wyd. Goemente Pocket, /8/
- Delft, Holand, wyd. VVV Delft /9/

DELFT

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZABYTKOWEGO CENTRUM MIASTA

Rys. 54.



ulice ruchu tranzytowego
ulice jednokierunkowe
granice sektorów
ulice zamknięte dla samochodów (dostępne dla pieszych i rowerów)
trasy linii autobusowych
trasa linii tramwajowej
trasa linii kolejowej
wlot do sektora
P parkingi
Ⓟ parkingi autobusów turystycznych
ważniejsze obiekty zabytkowe
szlak turystyczny

oprac. wg [87]

3.6. KOPENHAGA -DK

Kopenhaga została założona w 1167 r., a od 1443 r. jest stolicą Danii. Miasto posiada obecnie ponad 0, 5 mln mieszkańców i zajmuje obszar 85 km^2. Aglomeracja kopenhaska obejmuje 52 miasta o łącznej liczbie mieszkańców wynoszącej około 1, 8 mln osób i zajmuje powierzchnię 2853 km^2. Jest ważnym portem handlowym. Stanowi obecnie centrum handlowe , kulturalne i turystyczne w skali międzynarodowej.

Śródmieście Kopenhagi jest położone w obszarze zabytkowym, w którym zlokalizowano wiele funkcji o wysokiej intensywności. Układ uliczny miasta ma kształt promienisto obwodowy. Miasto obsługiwane jest bardzo dobrze zorganizowanym transportem zbiorowym. Na sieć komunikacji publicznej składają się sieć komunikacji autobusowej bliskiego i dalekiego zasięgu oraz układ linii szybkiej kolei regionalnej powiązanej z dalekobieżnym układem kolejowym oraz tramwaj wodny pływający między wyspami stanowiąc równocześnie atrakcję turystyczną. Znakomitym ułatwieniem w korzystaniu z sieci transportu zbiorowego jest stosowanie jednolitego systemu opłat za przejazdy autobusami i szybką koleją regionalną. Stosunkowo krótkie odległości międzyprzystankowe na liniach SKM oraz pełna integracja sieci SKM z siecią autobusową podnoszą atrakcyjność transportu zbiorowego. W centrum miasta trasa SKM przebiega w tunelu.

Wszystkie ulice promieniste doprowadzające ruch do Śródmieścia są wyposażone w urządzenia dla ruchu rowerowego. Są to zwykle ścieżki rowerowe jednokierunkowe, oddzielone od jezdni, lub wydzielone pasy ruchów dla rowerów. Tylko tam, gdzie szerokość ulicy uniemożliwia wydzielenia ani ścieżki, ani pasa, ruch rowerowy odbywa się po wspólnej jezdni z pozostałym ruchem kołowym. W centrum usługowo-

handlowym miasta wyodrębniono układ ciągów pieszych /fot. 33, 34/.

Przeważająca większość ulic w centrum miasta jest jednokierunkowa.

Sprawnie działający transport publiczny oraz układ ciągów pieszych w najatrakcyjniejszym obszarze miasta o wybitnych walorach turystycznych skłania użytkowników pojazdów prywatnych do pozostawiania pojazdów na parkingach.

Sieć parkingów na obrzeżu dzielnicy centralnej jest wyjątkowo bogata pod względem liczby stanowisk oraz typów parkingów /parkingi kubaturowe, wydzielone parkingi naziemne płatne i bezpłatne, parkingi dla autobusów turystycznych, parkingi przykrawężnikowe z parkometrami i bezpłatne/.

Usytuowanie zabytkowego śródmieścia w strukturze miasta i powiązanie z układem komunikacyjnym przedstawiono na rys. 55 ., a schemat obsługi transportowej tego obszaru pokazano na rys. 56 .

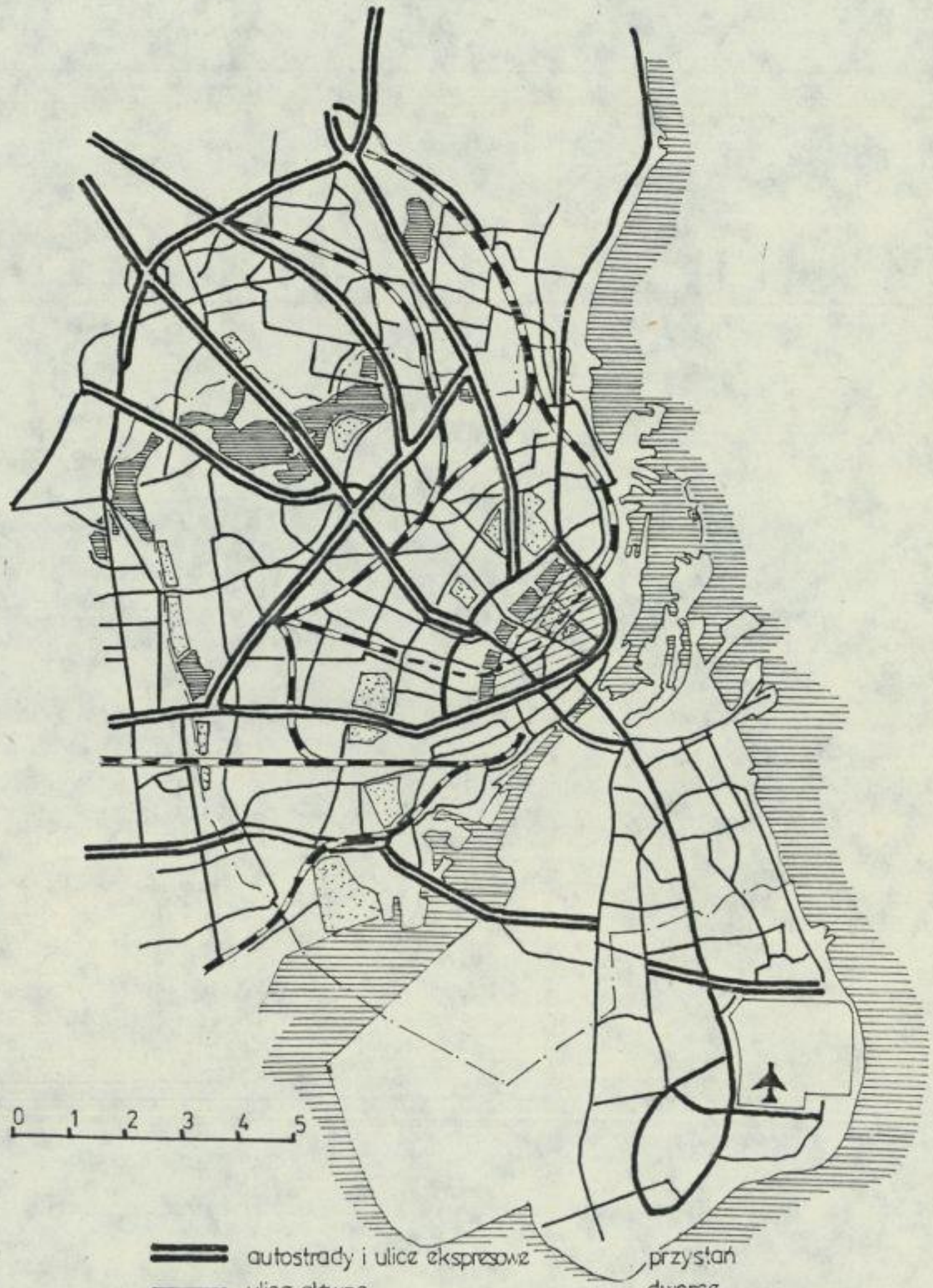
Opracowano na podstawie: - Copenhagen - folder turystyczny, [8]

- Sambor A., Więckowski M, Zalewski A. - organizacja ruchu i parkowania w zespołach zabytkowych cz. II, IDiM PW Warszawa 1983 r. [7]

KOPENHAGA

USYTUOWANIE ZABYTKOWEGO CENTRUM
W STRUKTURZE MIASTA

Rys. 55



opracowano wg [81]

KOPENHAGA

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ŚRÓDMIEŚCIA

Rys. 56.

0 100 200 300 400 500m

Ważniejsze obiekty zabytkowe

Strefy i ciągi piesze

Trasy linii autobusowych

Stacje szybkiej kolei regionalnej

Ulice jednokierunkowe

P Parkowanie o ograniczonej długości postoju/parkometry

P Parkingi bezpłatne jednopoziomowe

P Parkingi kubaturowe

DW Dworzec tramwaju wodnego

Przystanie żeglugi pasażerskiej

zieleń wody

opracowano wg [81]

Fot. 22. Kopenhaga, Plac Gråbrødretorv

Fot. 23. Kopenhaga, ulica Strøget

Kopenhaga. Przykłady wykorzystania przestrzeni ulicznej po zamknięciu ruchu kołowego.

3.7. LA ROCHELLE –F

La Rochelle jest starym miastem francuskim położonym nad Zatoką Biskajską w rejonie Charente-Martime. Miasto założone w X w. usytuowane na krawędzi platformy skalistej wśród bagien otaczających Masyw Armorykański. Obecnie La Rochelle mające ok. 80.000 mieszkańców jest stolicą departamentu Charente-Martime, centrum administracyjnym, kulturalnym, przemysłowym, handlowym i turystycznym. Miejscowy port rybacki jest jednym z największych we Francji. Stare miasto pełniące funkcję ośrodka centralnego charakteryzuje się relatywnie ograniczoną przestrzenią w zakresie przebudowy, dużą koncentracją miejsc szczególnej atrakcyjności turystyczno-rekreacyjnej /port, handel, strefy piesze. obiekty zabytkowe/, dużymi potokami ruchu kołowego, niezależnością od układu dróg zamiejskich a także deficytem miejsc parkingowych występującym nawet poza sezonem turystycznym i wielokrotnie wyższym w szczycie sezonu.

Prowadzona od roku 1971 polityka komunikacyjna objęła swoim zasięgiem rewitalizację centrum w tym, podtrzymanie i zapewnienie funkcjonowania obiektów handlu , usług, administracji i kultury, renowację części mieszkaniowej dla zahamowania postępującej degradacji obszaru spowodowanej przenoszeniem się ludności i fizycznym starzeniem się obiektów, a także rewaloryzację Starego Portu i rozwój turystyki morskiej będącej ważnym elementem w gospodarce miasta.

W tych samych latach wyznaczono sektor chroniony i opracowano plan rewaloryzacji centrum, który stanowił następnie wytyczne do opracowania planu układu komunikacyjnego obejmującego m.in. samo zagospodarowanie stref pieszych w tym rewaloryzację części zabytkowej

Starego Portu, rozwój układu komunikacji zbiorowej oraz sieci parkingów.

Wspomniane powyżej przedsięwzięcia realizowane były z dużym udziałem społeczeństwa. Przedstawiony na rys. schemat usytuowania parkingów dla samochodów oraz rowerów stanowi jeden z efektów prowadzonych akcji. Zwraca uwagę pionierski charakter prowadzonych działań. W odniesieniu do układu parkingów samochodowych wyraża się wszechstronnością rozwiązań, w tym: wprowadzeniu sterowania użytkowaniem parkingów, podziału obszaru zabytkowego na strefy ograniczonego parkowania, specyficzną polityką taryfową za parkowanie, zmierzającą do ograniczania długości postojów, zwiększenia rotacji oraz progresją opłat w czasie, a także podejmowaniem eksperymentalnych form realizacji polityki i sterowania wykorzystaniem parkingów /np. wykorzystywanie kalendarzy - agend w określaniu długości czasu parkowania/.

Powyższym działaniom w zakresie parkowania w zabytkowym towarzyszą inne, w tym m.in. utworzenie miejskiej publicznej komunikacji rowerowej oraz ruchomego pociągu - przechowalni bagażu podręcznego, mające na celu ograniczenie dojazdów samochodami osobowymi do centrum, i jego penetrację.

Dlatego też utworzono miejską publiczną komunikację rowerową, która była w początkowym okresie całkowicie bezpłatna. Rowery o specjalnym kolorze - żółte - oznakowane jako rowery miejskie, dostępne były w wielu punktach zabytkowego centrum w specjalnych parkingo-przechowalniach wsytuowanych na granicy centrum w pobliżu parkingów samochodowych, a także w miejscach o szczególnej atrakcyjności dla użytkowników.

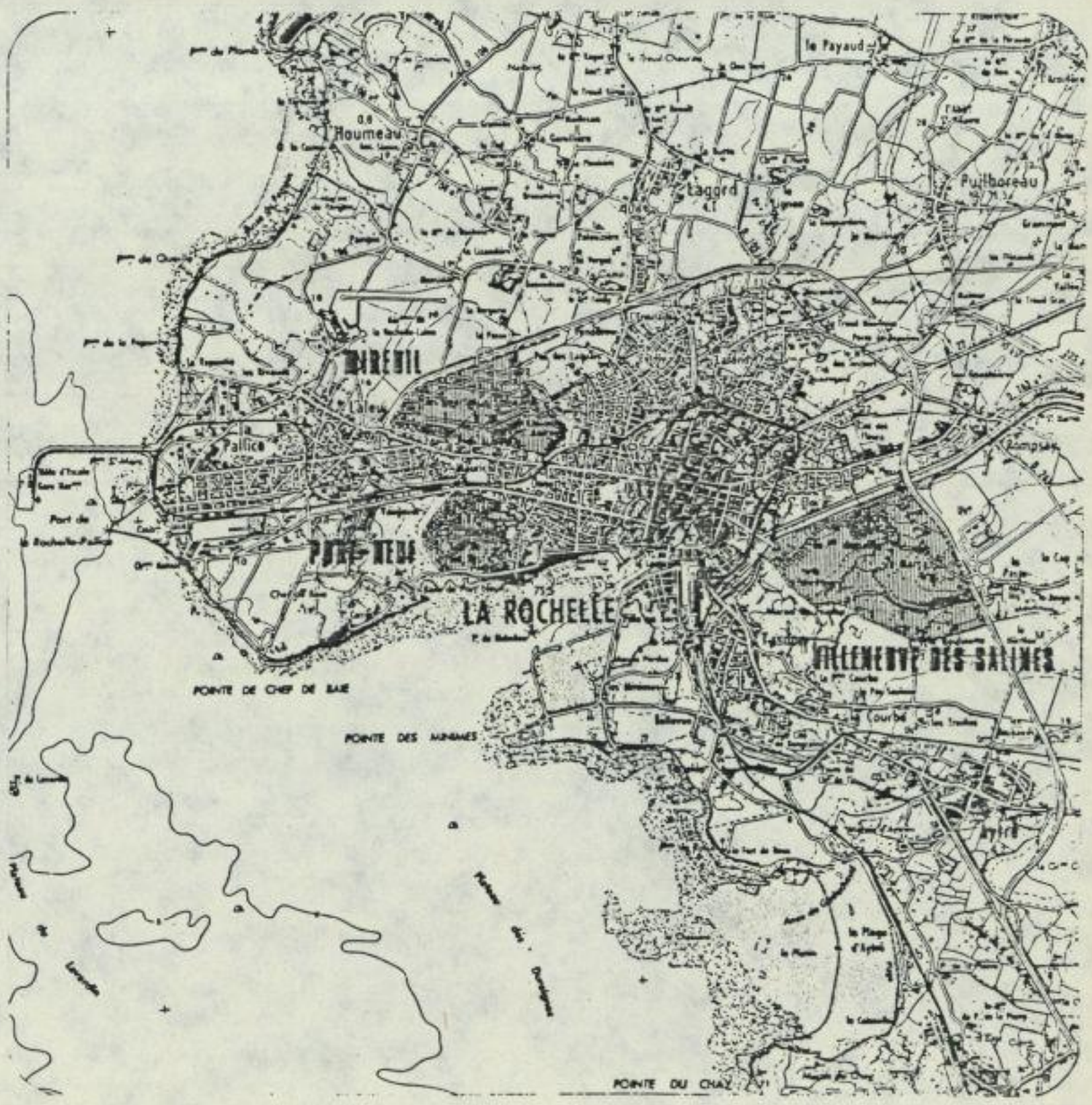
Korzystanie z bezpłatnych rowerów stanowiło niewątpliwą atrakcję zarówno dla przyjezdnych turystów, jak i przyjezdnych mieszkańców spoza centrum, a także mieszkańców samego centrum. Niestety skromna służba miejska przydzielona do prowadzenia tej akcji, w zakresie zabezpieczenia ilości i stanu technicznego rowerów nie była w stanie przeciwdziałać kradzieżom rowerów, dewastacjom i niszczeniu przez użytkowników. Spowodowało to po dwuletnich doświadczeniach wprowadzenie odpłatności za wypożyczenie roweru w formie składanej 100 FF kaucji, która po oddaniu pojazdu była zwracana użytkownikowi i w tej formie akcja ta prowadzona jest obecnie.

Opracowano wg: Le statronnement dans les villes,
t. 2. Le cas de 18 villes francaises,
CETUR Bagneux s. Pans 1978, [38],
Granqer V., Les Velos a la Rochelle -
conception d une experiance et suivi de
i operation julliet 1976 a julliet 1978, CETUR 1978,
[40]

LA ROCHELLE

USYTUOWANIE ZABYTKOWEGO CENTRUM NA TLE AGLOMERACJI

Rys. 57



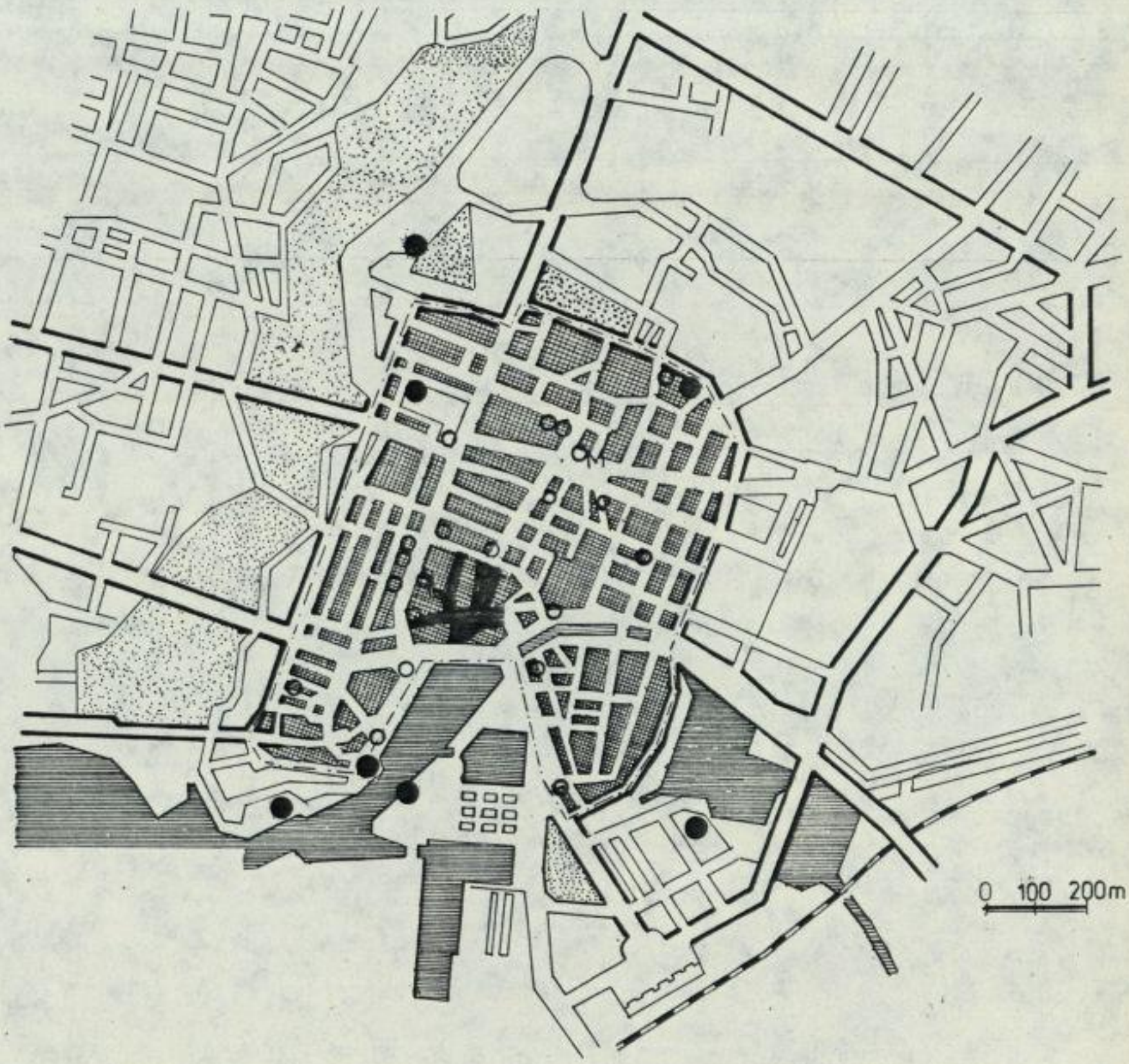
obszar śródmieścia
obszar centrum
drogi szybkiego ruchu
ulice układu podstawowego

opracowano wg [38]

LA ROCHELLE

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZABYTKOWEGO CENTRUM - STAN 1978

Rys. 58



obszar zabytkowego centrum
strefa piesza
parkingi dla samochodów
parkingi dla rowerów
ulice układu podstawowego
ulice układu obsługującego
wody
zieleń
kolej

oprac. wg. [40]

3.8. LES SAINTES MARIES DE LA MER–F

St. Maires de la Maers - jest małym miastem zabytkowym o funkcji turystyczno-wypoczynkowej i pątniczej położonym nad Morzem Sródziemnym w rejonie Camarque we Francji. W roku 1979 miasto liczyło zaledwie 2200 stałych mieszkańców, z których połowa mieszkała na terenie przyległej komuny. Walory turystyczne regionu - położenie w parku regionalnym o bogactwie flory i fauny, możliwość spacerów hipicznych i szlakami wodnymi poparte pięknem Morza Sródziemnego oraz zabytkami architektury /m. in. słynna Bazylika XIII x. - miejsce pielgrzymek Cyganów/ przyciąga w miesiącach letnich 60 ÷ 80 000 turystów. Bazę noclegową dla turystyki stanowi 1200 pokojów hotelowych, różnych kategorii, 6000 miejsc na kempingach oraz tysiące domów letniskowych.

St. Maires de la Mer cechuje się dużą sezonowością ruchu turystycznego. Zimą ruch turystyczny prawie zanika. Poza miesiącami letnimi corocznie w dniach 24 i 25 maja miejscowa Bazylika jest miejscem pielgrzymek Cyganów. Opracowany w roku 1979 plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta przewiduje rozwój turystyki przy jednoczesnej maksymalnej ochronie środowiska naturalnego, rozwój rolnictwa, zagospodarowanie nabrzeży morskich i lagun w promenady piesze, budowę portu jachtowego na 400 jednostek pływających oraz innych elementów infra i parastruktury turystycznej, w tym również układu drogowo-ulicznego.

Najstarszą część miasta stanowi strefa pośrednia pełniąca funkcję mieszkaniową, natomiast obszar o najwięks zych walorach turystycznych i zabytkowych usytuowany jest w centrum dookoła kościoła. Srednica tego obszaru wynosi 1 km.

Na rys. 59 przedstawiono schemat obsługi komunikacyjnej centrum z lat 1978 i 1980. Jeszcze w 1979 r. układ dróg zamiejskich tworzył rozgałęzioną literę T, a główne skrzyżowanie znajdowało się w centrum miasta przy bulwarze nadmorskim styczne w stosunku do rejonu Bazyliki. Wprowadzenie intensywnego ruchu kołowego mimo że był to prawie wyłącznie ruch docelowo - zrodowy oraz lokalny, powodowało utrudnienia dla wypoczywających turystów przemieszczających się pomiędzy brzegiem morskim, plażą a rejonem katedry gdzie usytuowana jest koncentracja punktów handlu usług i gastronomii. Dość skromna była sieć ciągów i stref pieszych oraz niedostateczna liczba miejsc parkingowych w centrum.

Opracowany plan ogólny przewidywał rozwój układu drogowo-ulicznego, w tym przede wszystkim wprowadzenie intensywnego ruchu samochodowego z centrum i skierowanie go na trasy odciążające i budowę północno-wschodniego obejścia miasta. Ze względu na bardzo ograniczone możliwości przebudowy przekopów ulicznych w strefie śródmiejskiej, na niektórych odcinkach rozdzielono kierunki ruchu. W ramach prac rewaloryzacyjnych w rejonie XIII w. Bazyliki ułożono nawierzchnię placu pieszego. Rozbudowa objęła również sieć ciągów pieszych, które łączą wybrzeża laguny Laures i wybrzeże morskie oraz zabytkowe centrum z rejonami parkingów dla samochodów i rowerów, a także powiększenie powierzchni parkingów centrum, szczególnie plaży. Przewidziano również zainstalowanie ok. 200 parkometrów celem wprowadzenia parkowania.

W okresie sezonu letniego a szczególnie nocą pewne uciążliwości dla funkcjonowania centrum sprawia intensywny ruch pieszy pomiędzy ciągami pieszymi a strefą pieszą w rejonie Bazyliki.

Wspomnieć należy również o sezonowym charakterze układu organizacji ruchu w mieście. Niewielkie natężenia ruchu kołowego i pieszego

w okresie zimowym umożliwiają udostępnienie strefy centrum pojazdom, która latem jest przeznaczona tylko dla ruchu pieszego. w godz. 9-20, a po tym okresie dostępna tylko dla samochodów dostawczych.

W mieście brak brak jest wewnętrznej komunikacji publicznej. Dworzec dla autobusów zamiejskich usytuowany jest w centrum i zapewnia połączenie z Nimes i Arles.

Reasumując można stwierdzić, że przedstawiony przykład Les St. Maires de la Mer stanowi typowy, a jednocześnie wzorcowy przykład rozwiązywania obsługi komunikacyjnej obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym w mieście małym lecz o dużym sezonowym ruchu turystycznym, położonym z dala od ważnych tranzytowych szlaków drogowych. Sposób rozwiązania problemów komunikacji w zabytkowym centrum stwarza dogodne warunki zaspokojenia potrzeb zarówno turystów, wczasowiczów oraz stałych mieszkańców.

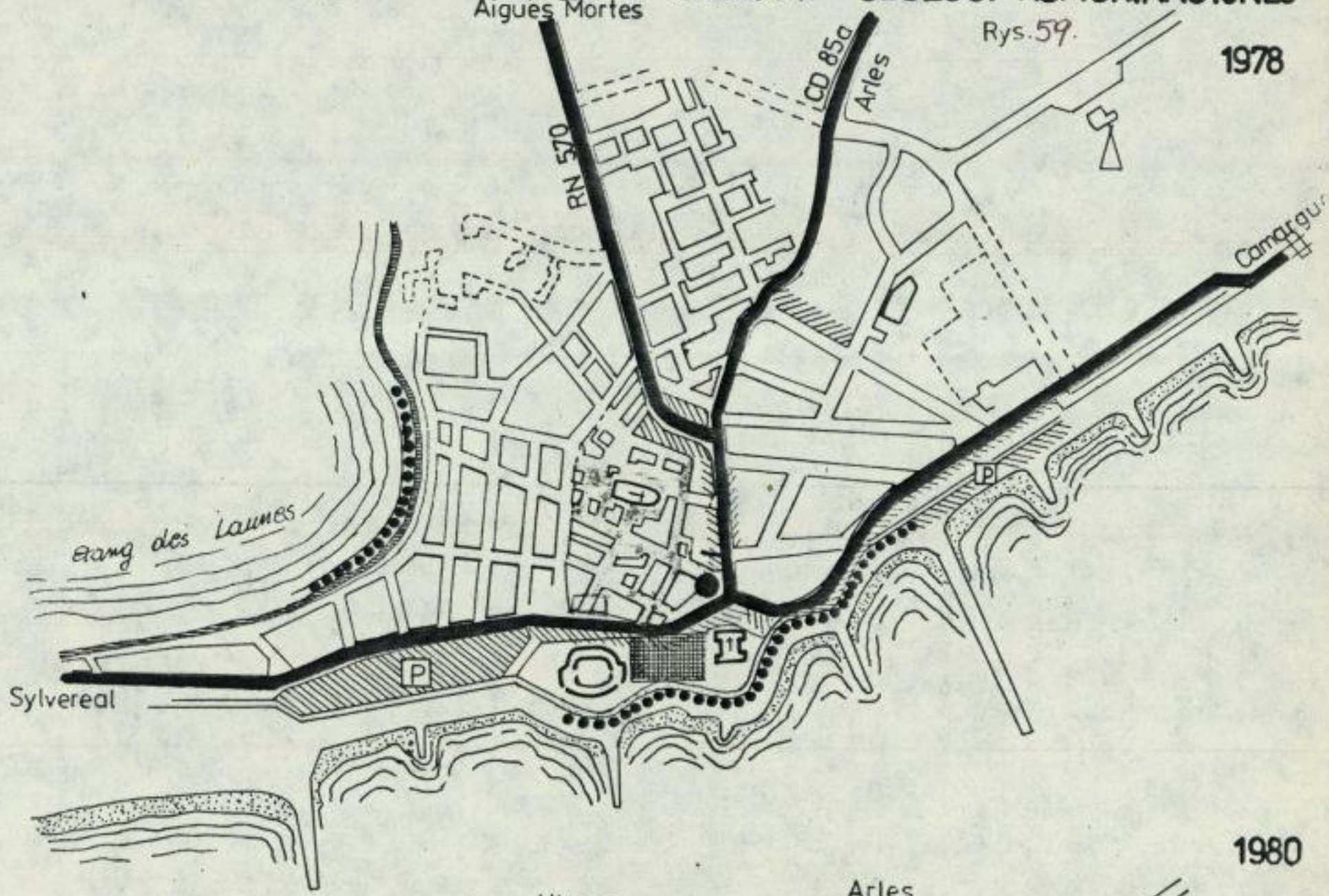
Opracowano wg: Se deplacer dous les villes saisonnuers
CETUR Bagneux S. Paris 1981 [29]

LES SAINTES MARIES DE LA MER

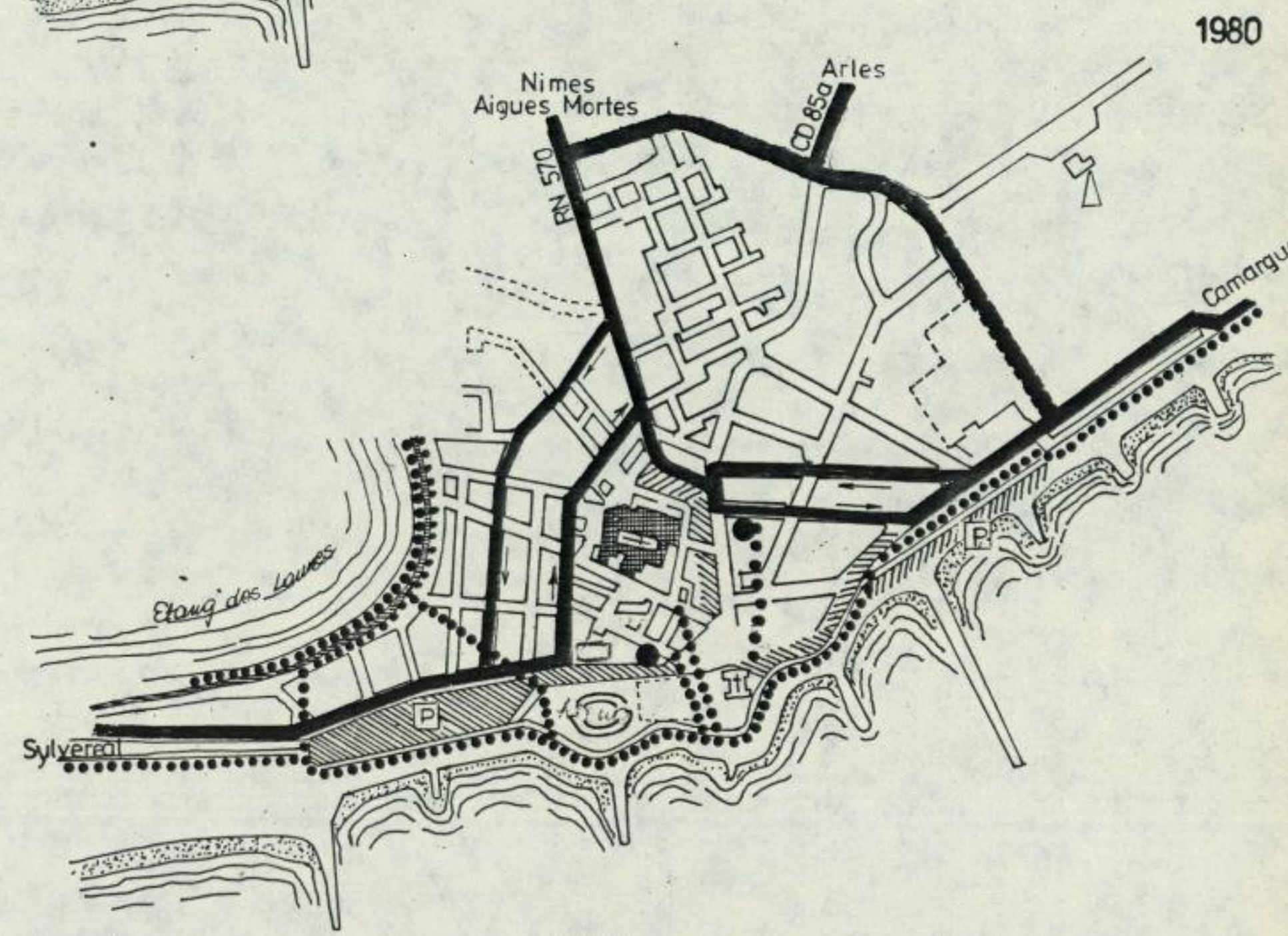
SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ

Rys. 59.

1978



1980



- strefa piesza w sezonie letnim
- strefa piesza stała
- promenada piesza
- dworzec autobusowy
- parking płatny długo i średniookresowy parkometry
- parking bezpłatny krótkookresowy
- parking dla rowerów
- ulice układu podstawowego
- ulice jednokierunkowe

opracowano wg [29]

3.9.LOURDES -F

Lourdes jest małym, 20 tysięcznym miastem w południowo-zachodniej Francji, leżącym u podnóża Pirenejów nad rzeką Gave de Pau. Lourdes znane jest na całym świecie przede wszystkim jako miejsce pielgżymek wyznawców religii rzymsko- katolickiej, gdzie co roku na modlitwy do Bazyliki, groty i cudownego źródła przybywa ponad 5 milionów wiernych. Bazę noclegową stanowi 100 hoteli wszystkich kategorii z ponad 15 000 pokoi, 85 pensjonatów i wilii oraz 33 pola kempingowe i pole biwakowe o pojemności kilkunastu tysięcy osób, a kilkadziesiąt tysięcy znajduje się w promieniu kilkunastu kilometrów.

W centrum miasta znajduje się Sanktuarium Maryjne Św. Bernadetty oraz zamek Chateau-Fort z XIV-XV wieku /~~fot. /~~ i inne zabytki związane z historią rejonu Wysokich Pirenejów. Sanktuarium sięga swoją historią nieco ponad 100 lat /1872 r./, w związku z czym większość obiektów sakralnych jest wzniesiona stosunkowo niedawno, a cały układ urbanistyczny zaprojektowano i zrealizowano pod kątem zwielokrotnionych tłumów pątniczych pielgrzymich.

Położenie u podnóża Pirenejów oraz w pobliżu wybrzeża atlantyckiego stacji uzdrowiskowych i narciarskich, bardzo dobra dostępność komunikacyjna z wielu miast europejskich czyni Lourdes miejscem atrakcyjnym przez cały rok, również dla turystów udających się w góry i nad morze oraz dla licznych kuracjuszy - ze względu na doskonały klimat i wody mineralne.

Zabytkowy obszar Sanktuarium leży poza śródmieściem w zachodniej części miasta, na lewym brzegu rzeki Gave i jest obszarem o dominującym ruchu pieszym /rys. 60 /. Większość ulic łączących śródmieście z terenem Sanktuarium jest jednokierunkowych, co zwiększa przepustowość dziewiętnastowiecznego układu ulicznego pro-

wadzącego znaczne potoki ruchu pieszego.

Obsługę komunikacyjną Sanktuarium zapewnia jednokierunkowa pętla dochodząca na jego obrzeże. Uzupełnieniem jest sieć parkingów w tym dla specjalnie wydzielonych dla autobusów turystycznych rozsianych w bezpośrednim sąsiedztwie oraz na terenie śródmieścia. Na terenie całego Lourdes, a szczególnie na terenie zespołu sakralnego, ciągi piesze przystosowano do potrzeb komunikacyjnych osób niepełnosprawnych, przybywających do cudownego źródła o kulach, na wózkach lub stołach inwalidzkich. Do tych urządzeń należą: rampy na przejściach przez jezdnię, wjazdy do budynków użyteczności publicznej, pochylnie umożliwiające pokonanie różnicy wysokości, poręcze i automaty telefoniczne zamocowane na niższej wysokości niż dla większości użytkowników.

Opracowano na podstawie: Lourdes, publikacje informacyjne Syndicat d' Initiative 1979 r. [93]

Renouard Michel - Lourdes, Ouest France, Rennes 1979 r. [94].

Antoni Jackowski - Turystyka i pielgrzymki religijne - Problemy Turystyki 1/1987 r. [92]

LOURDES

Dworzec kol.

Dw. autobusowy

Gave

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZABYTKOWEGO CENTRUM PĄTNICZEGO I TURYSTYCZNEGO

Rys.

obszar zespołu sakralnego
obszar śródmieścia
rzeka Gave
ulice układu podstawowego
ulice lokalne i dojazdy
strefa piesza
parkingi
parking autobusów turystycznych
obiekty zabytkowe
inne obiekty o wybitnych walorach krajoznawczych
linia kolejowa

opracowanie autora wg obserwacji własnych i [90]

3.10. MONT SAINT MICHEL - F

Miasto Mont Saint Michel /Francja/ uznawane powszechnie za jeden z "cudów świata" jest przykładem autonomicznego zespołu zabytkowego - miasta zabytku. Jest jednym z miast zabytkowych zaliczonych przez UNESCO do światowego rejestru miast zabytków pomników kultury i cywilizacji. Rejon Mont Saint Michel jest miejscem o jednej z najwyższych w świecie amplitud wahania poziomu morza między przypływem a odpływem.

Początki osadnictwa na wzgórzu Sw. Michała pochodzą z VIII w., kiedy to na skalistej wyspie /75 m n. p. m. / położonej w Kanale La Manche, u brzegów Bretanii założono otoczone murami obronnymi opactwo benedyktynów. W XVI w. u stóp warowni rozbudowano osiedle otoczone murami obronnymi.

Do końca I połowy XIX w. połączenie z lądem stałym zapewniała droga kołowa, zalewana w czasie przypływu. Obecnie po podniesieniu niwelety drogi, wzgórze Sw. Michała jest dostępne przez całą dobę niezależnie od stanu wody.

Niezwykła uroda skalistego wzgórza, wyrastającego z bezmiaru wód Atlantyku, liczne zabytki oraz uliczki żyjące atmosferą minionych wieków przyciągają co roku dziesiątki tysięcy turystów. Przyjezdni pozostawiają swoje samochody na parkingu przed bramami miasta, a zwiedzanie odbywa się pieszo. Dostęp poza bramy miejskie dozwolony jest jedynie dla pojazdów dostawczych oraz pojazdów służb specjalnych o niewielkich gabarytach. W obsłudze dostawczej wykorzystywane bywają również pojazdy zaprzęgowe.

Ogromna atrakcyjność zabytkowego wzgórza dla tłumnie odwiedzających turystów, występujące wahanie poziomu wód, ograniczona

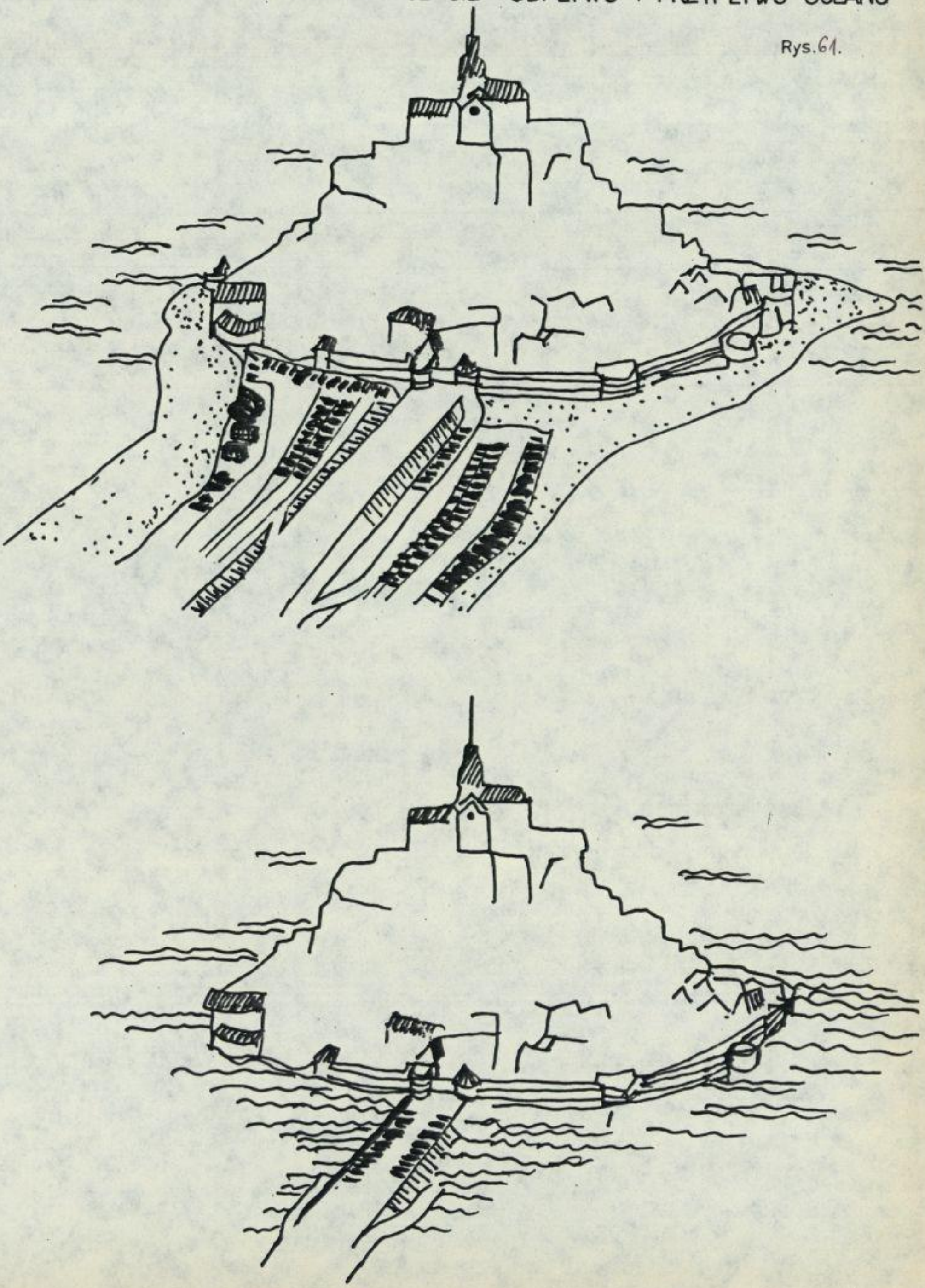
dostępność drogą jednojezdniową użytkowaną na grobli powoduje trudności w zapewnieniu sprawnej i bezpiecznej obsługi komunikacyjnej. U wjazdu na drogę łączącą stały ląd z Górą Sw. Michała w Pontorson zbudowano parkingi strategiczne dla turystów przyjeżdżających samochodami indywidualnymi, uruchomiono wahadłową linię autobusową dowożącą turystów. Rozwiązanie ma na celu zmniejszenie natężeń ruchu pojazdów na drodze oraz zatłoczenia parkingów, których znaczna część jest dostępna za odpłatnością tylko w godzinach odpływów morza, ze względu na położenie poza groblą. Od dawna dyskutowany jest projekt całkowitego zamknięcia Góry Sw. Michała dla turystów przyjeżdżających samochodami indywidualnie i dalszej rozbudowy parkingów strategicznych w pobliżu Pontorson, który ze względu na swój radykalny charakter napotyka na opory.

Opracowano wg: Mont Saint Michel - informator turystyczny, Rennes 1978. [93]

MONT SAINT MICHEL

ZMIANY DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ
AUTONOMICZNEGO ZESPOŁU ZABYTKOWEGO
W CZASIE ODPŁYWU I PRZYPŁYWU OCEANU

Rys.61.



3.11. NORWICH -GB

Norwitch jest miastem położonym w Anglii, stolicą administracyjną hrabstwa Norfolk. Jest ważnym ośrodkiem przemysłowym, uniwersyteckim, turystycznym i węzłem komunikacyjnym. Strefa osadnictwa miejskiego liczyła w 1965 r. 207 tys. mieszkańców i przewiduje się, że w roku 2000 osiągnie około 340 tys. Norwitch będzie pełnić funkcje regionalnego ośrodka usług i przemysłu oraz ośrodkiem krajoznawczym o znaczeniu międzynarodowym.

W średniowieczu Norwich należał do największych miast angielskich. Z tego okresu zachowała się stosunkowo dobrze sieć uliczna, obejmująca obszar zbliżony do koła o średnicy około 1500 m. W jego obrębie znajdują się liczne budynki zabytkowe z XI-XV w. Obszar ten stanowi także teren głównej koncentracji obiektów usługowych. Norwitch rozwija się koncentrycznie dookoła historycznego jądra /rys. 62 /. Na tym terenie, a także przy drogach wybiegających poza jego granice, wyznaczono 7 rejonów konserwacji. Plan ogólny opracowany w 1967 r. przez A. A. Wooda z zespołem zmierzał do zwiększenia roli historycznego jądra, jako głównego ośrodka miasta i regionu. Celowi temu miało służyć między innymi przekształcenie go w obszar, na którym faworyzowanie ruchu pieszego zapewni atrakcyjne warunki dla przebywającej tu ludności. Plan przewidywał stworzenie dokoła historycznego ośrodka wewnętrznej drogi obwodowej, od której odgałęzią się trzy pętle doprowadzające do parkingów obsługujących dwie strefy ruchu pieszego /rys. /. W strefach tych znajdują się obiekty zabytkowe oraz główne skupienia handlu i innych usług ogólnomiejskich. Między pętlami nie ma powiązań dla ruchu kołowego poza drogą obwodową. Liczba miejsc parkingowych / 8.000 / jest dostosowana do przepustowości pętli, a zwłaszcza węzłów ulicznych. Parkingi przeznaczone na postoje wielogodzinne przewidziano na zewnątrz drogi

obwodowej. W obręb miasta historycznego wkraczają linie transportu zbiorowego /autobusy/. korzystające z pętli oraz z innych ulic. Linie autobusowe przechodzą między strefami pieszymi i obsługują dogodnie cały obszar w obrębie obwodnicy. Samochody dostawcze mają prawo do wjazdu do rejonu pieszego tylko w określonych godzinach. Mogą natomiast korzystać bez ograniczeń z pętli i sięgaczy oraz z ulic służących wyłącznie ruchowi dostawczemu i dojazdowemu.

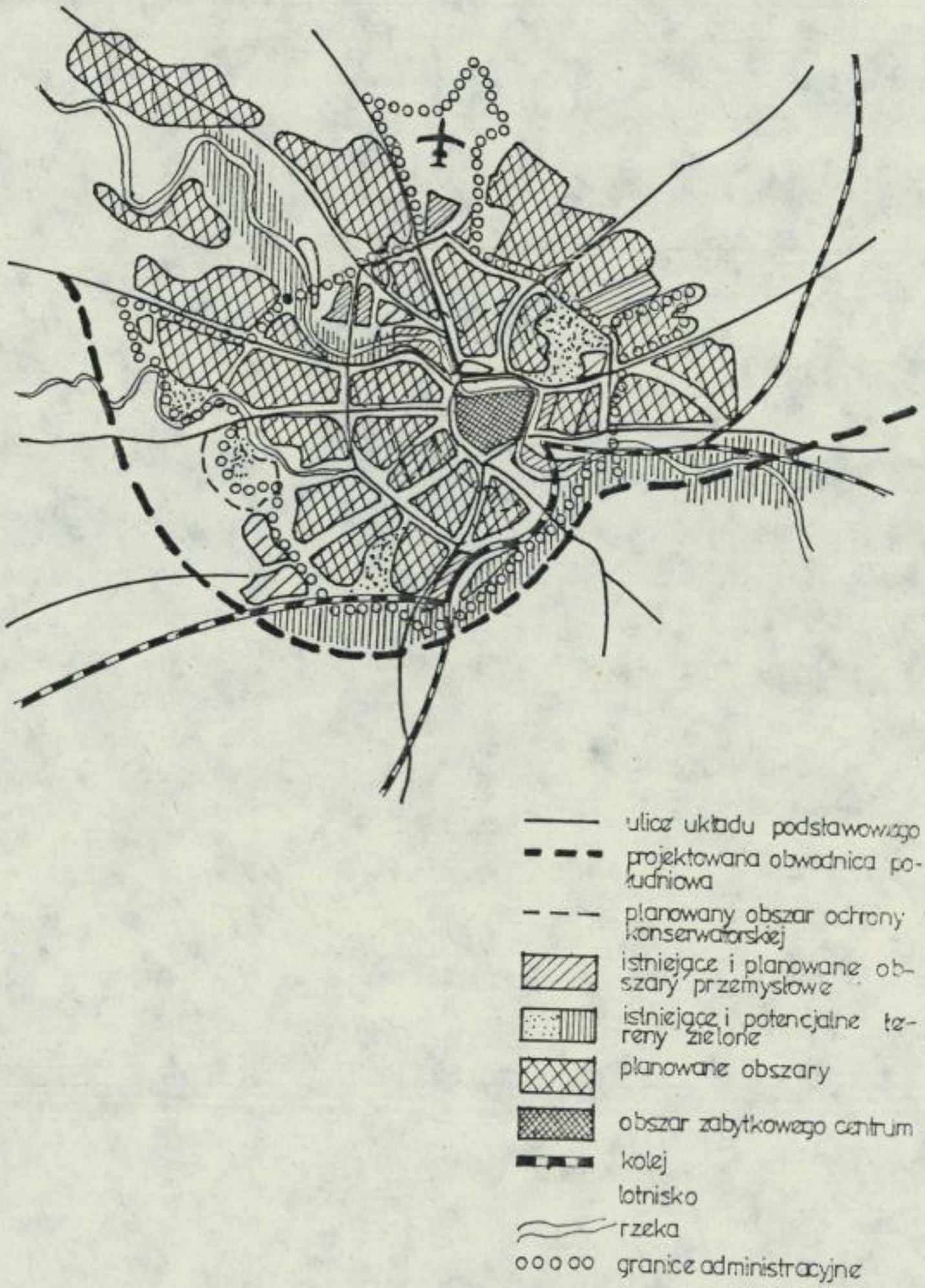
Dla podniesienia walorów zespołu zabytkowego oraz zapewnienia wygodnych warunków dla mieszkańców oraz turystom licznie odwiedzającym ten obszar przewidziano całkowite zamknięcie pewnych ulic dla pojazdów kołowych. Są to krótkie odcinki, które mogą być obsługiwane przez przecinające je ulice, dostępne dla wszystkich rodzajów ruchu lub tylko dla samochodów dostawczych. Pierwszą taką ulicą był odcinek London Street. Towary dostarczane do budynków tu położonych trzeba donosić lub dowozić na małych wózkach na odległość do 35 m. Omawiany odcinek ulicy otrzymał nawierzchnię bez krawężników, wprowadzono gabloty wystawowe, ławki, drzewa, krzewy , kwiaty, zmieniono oświetlenie, uporządkowano elewacje oraz reklamy i napisy. Przekształcenie ulicy London Street w ulicę pieszą przyjęte zostało bardzo dobrze przez ludność miasta oraz przyjezdnych turystów, a także przez właścicieli położonych tu sklepów.

Opracowano wg: W. Ostrowski "Zespoły zabytkowe a urbanistyka"
Arkady, Warszawa 1980 r. [13]

NORWICH

OBSZAR ZABYTKOWY
– CENTRALNY OŚRODEK USŁUGOWY

Rys. 62

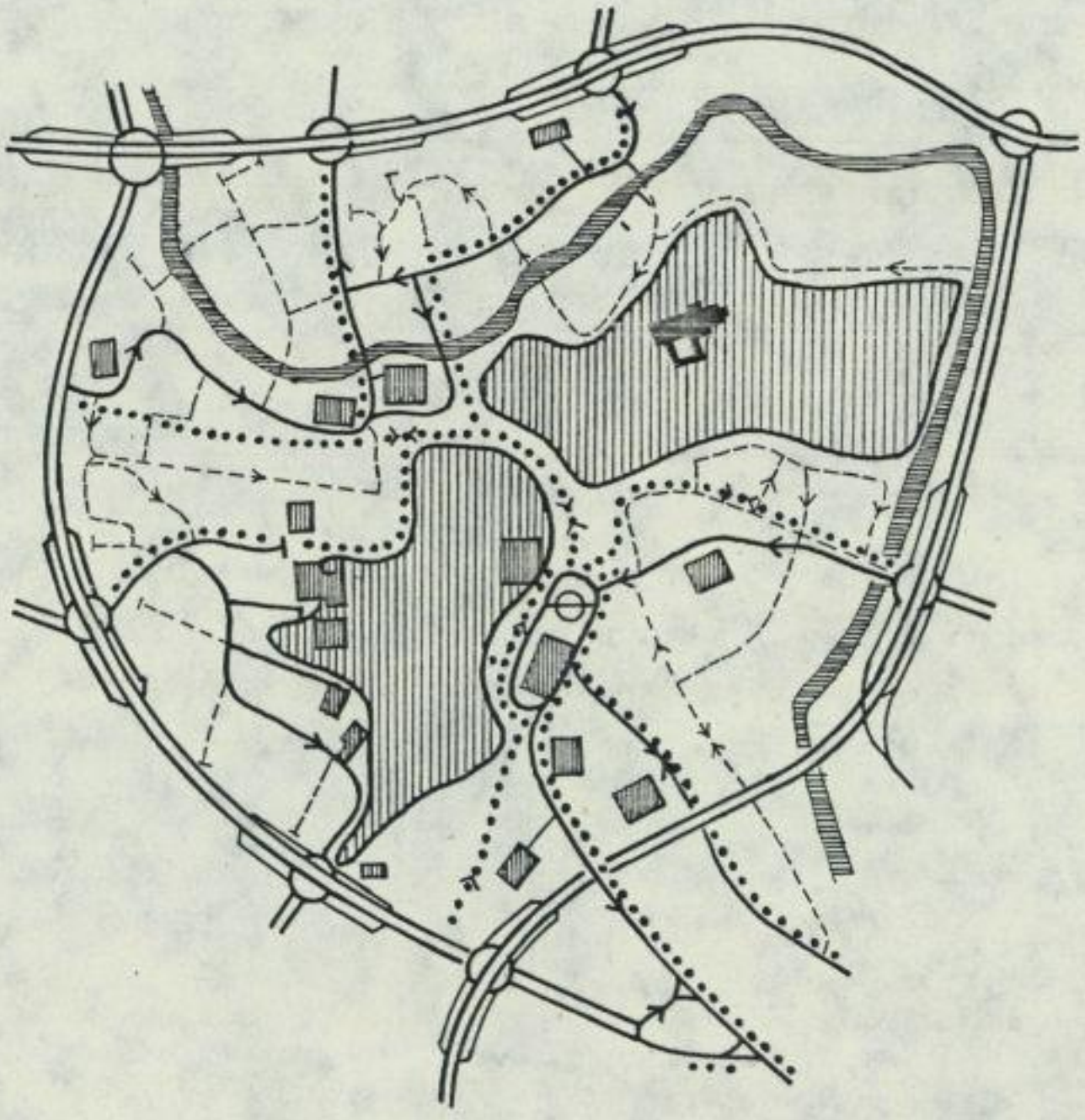


oprac. wg [13]

NORWICH

KONCEPCJA OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ
STREFY CENTRALNEJ

Rys. 63.



- ważniejsze zabytki
- strefy ruchu pieszego
- obwodnica strefy centralnej
- ulice ogólnodostępne
- ulice dostępne dla ruchu dostawczego i lokalnego
- trasy autobusów
- parkingi krótkookresowe
- dworzec autobusowy
- rzeka

opracowano wg [13]

3.12. PRAGA –CS

"Złota Praga" - nie bez racji mówi się tak o stolicy Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej. Przydomek ten miasto zyskało w XV w. Już wówczas bowiem, była Praga jedną z najbogatszych stolic europejskich, jednym z najprężniejszych ośrodków kulturalnych i gospodarczych. Dzisiaj zaś stanowi nie tylko administracyjne, historyczne, ekonomiczne i polityczne centrum Czechosłowacji, ale także z uwagi na malownicze położenie, liczne i cenne zabytki architektury i sztuki, jest ważnym centrum turystyki międzynarodowej.

Historia Pragi sięga VIII w., gdy na terenie dzisiejszego miasta panował książęcy ród Przemyślidów. W IX w. po obu stronach Wełtawy istniały już grody należące do tej dynastii; na lewym brzegu - Zamek Praski /Prazsky hrad/ wraz z podegrodziem, nazwanym później Mała Strana /Mala Strana/ na prawym Wyszehrad /Vysehrad/ oraz Stare Miasto /Stare Mesto/. Z czasem grody te przekształciły się w samodzielne miasta.
Za panowania Jana Luksemburskiego w początkach XIV w., u stóp Zamku powstało kolejne miasto Hradczany /Hradcany/. W ten sposób miasta praskie stały się największym, liczącym około 40 000 obywateli zespołem miejskim XIV-wiecznym Europy Srodkowej.
Praga /Praha/ leży w zachodniej części Czechosłowacji, w rozległej kotlinie nad rzeką Wełtawą /Vltavą/ poniżej ujścia rzeki Beranki. Najwyższe punkty na wzgórzach otaczających miasto mają wysokość względną w stosunku do poziomu rzeki do 150-200 m. Powierzchnia Pragi wynosi 289 km^2, liczba ulic ponad 5 000, a długość ok. 1 500 km. W Pradze mieszka obecnie ok. 1 200 000 osób, a średnia gęstość zaludnienia wynosi ok. 6.000 osób /1 km^2.

Miasto z zadziwiający sposób łączy w sobie elementy nowoczesnej metropoli z doskonale zachowanymi śladami przeszłości, ca widoczne jest prawie w każdym punkcie Pragi. W roku 1957 utworzono tzw. rezerwat zabytkowy obejmujący prawie całe centrum /rys. 66 /.

Na rys. 64 i 65 przedstawiono stan istniejący i planowany do roku 2000 obsługi komunikacyjnej centrum, na tle ogólnomiejskiego układu transportowego , w tym wybranych do analiz zespołów zabytkowych Starego Miasta, Małej Strany oraz Hradczan. Z przedstawionych schematów wynika specyfika wymagań tych obszarów o charakterze turystycznym i zabytkowym. Zwraca uwagę dążenie do odciążenia zabytkowego centrum od intensywnego ruchu samochodowego szczególnie ruchu tranzytowego międzymiastowego i międzydzielnicowego. Główne arterie komunikacyjne prowadzone są na zewnątrz stycznie w stosunku do zabytkowego rezerwatu, w który docelowo obsługiwać będzie układ ulic zbiorczych o bardzo ograniczonej gęstości oraz układ ulic lokalnych i dojazdowych.

Utworzenie pierścienia ulic głównych dookoła sektora chronionego jest jednym z pierwszych zadań do zrealizowania w zakresie układu drogowo-ulicznego w mieście.

Znaczącą rolę w obsłudze obszarów zabytkowych Pragi spełnia komunikacja zbiorowa, w tym przede wszystkim metro i tramwaj, których układ tras i linii zapewnia obsługę tych obszarów. Trasy metra i tramwaju wchodzą do wnętrza obszaru, umożliwiając połączenia z innymi regionami miasta, chroniąc jednocześnie zabytkową tkankę budowli, użytkowników przed spalinami i hałasem. W układzie struktury przestrzennej Pragi i stref rezerwatu zabytkowego szczególna rola przypada liniom metra, które zwiększają znacznie zasięg obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego przez

wniknięcie głęboko do środka, a tym samym przybliżają atrakcyjne turystyczne regiony miasta.

Przedstawiony na rys. 65 układ komunikacji zbiorowej Pragi jest układem zintegrowanym pomiędzy środkami lokomocji miejskiej i dworcami kolejowym i autobusowym, oraz parkingami strategicznymi usytuowanymi poza obszarem śródmieścia. Na styku dworców autobusowych lub parkingów typu park - and - ride oraz linii metra lub tramwaju zaplanowane są wielofunkcyjne węzły przesiadkowe.

Szczegółowe rozwiązania układu organizacji ruchu i parkowania oraz linii komunikacji zbiorowej /centrum Pragi/ w stanie istniejącym przedstawiono na rys. 66 i 67.

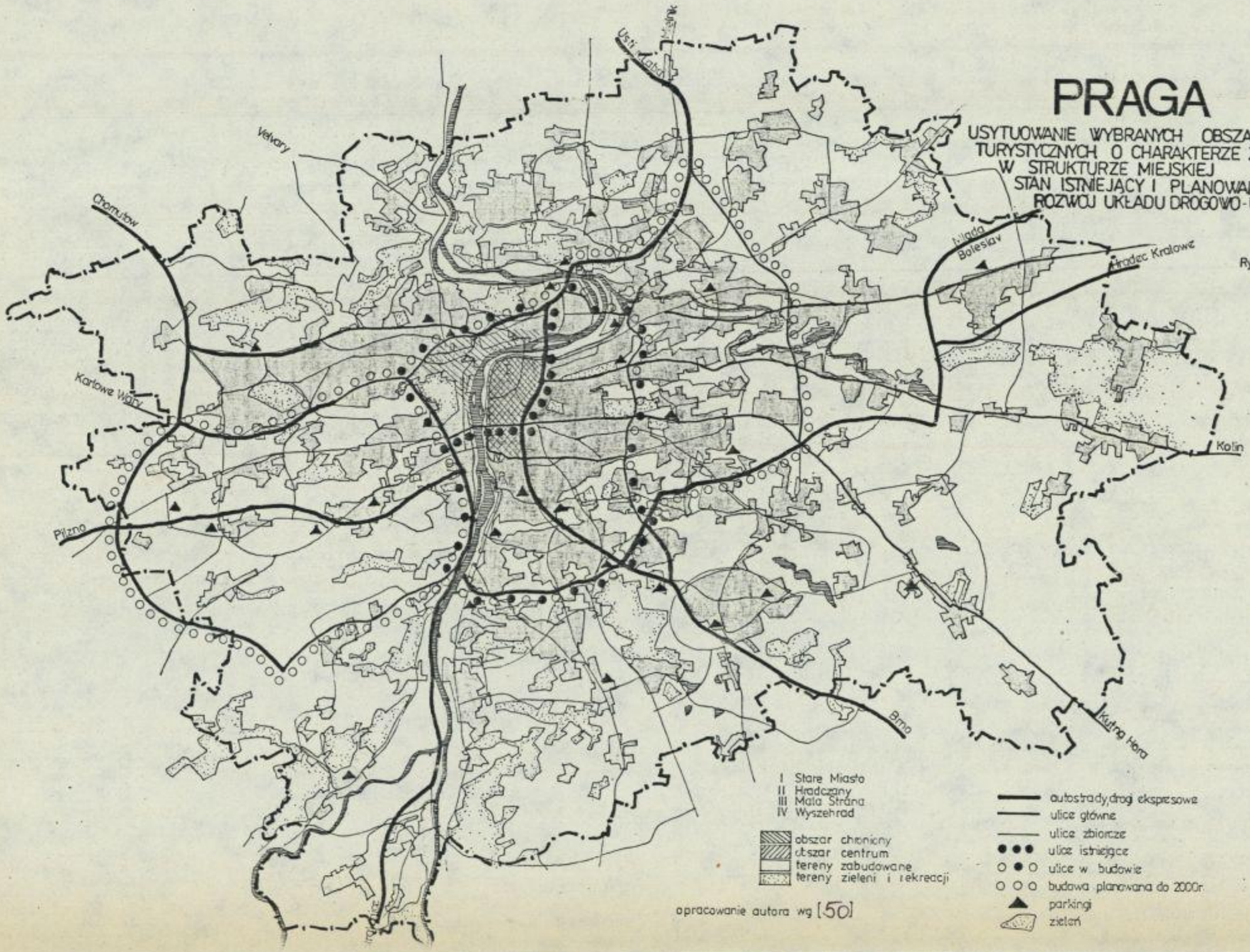
Przedstawione rozwiązanie w swoich założeniach nie różni się właściwie od rozwiązań w innych wielkich miastach europejskich w zakresie zasad i metod i środków organizacji ruchu i parkowania i wykorzystywanych form obsługi transportowej. Obok tworzenia stref pieszych tylko dla pieszych nie zapomniano o umożliwieniu dojazdu dla mieszkańców, zatrudnionych i turystów do wybranego rejonu Starego Miasta. Deficyt miejsc parkingowych spowodował konieczność wprowadzenia ograniczeń w parkowaniu i sterowania m. in. przez pobieranie opłat parkingowych, wymuszanie rotacji, budowę parkingów wielopoziomowych. Większości ulic przywraca się ich dawną funkcję i wystrój odpowiednią posadzką. Oświetlenie, gazony z kwiatami tworzą nastrojową atmosferę przyciągając na Starówkę liczne tłumy turystów oraz mieszkańców spragnionych uroków zabytków.

Obsługa parkingowa autokarów turystycznych w Centrum zapewniana jest na parkingach w pobliżu hoteli, a w rejonie dworców

PRAGA

USYTUOWANIE WYBRANYCH OBSZARÓW TURYSTYCZNYCH O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM W STRUKTURZE MIEJSKIEJ STAN ISTNIEJĄCY I PLANOWANY ROZWÓJ UKŁADU DROGOWO-ULICZNEGO

Rys. 64

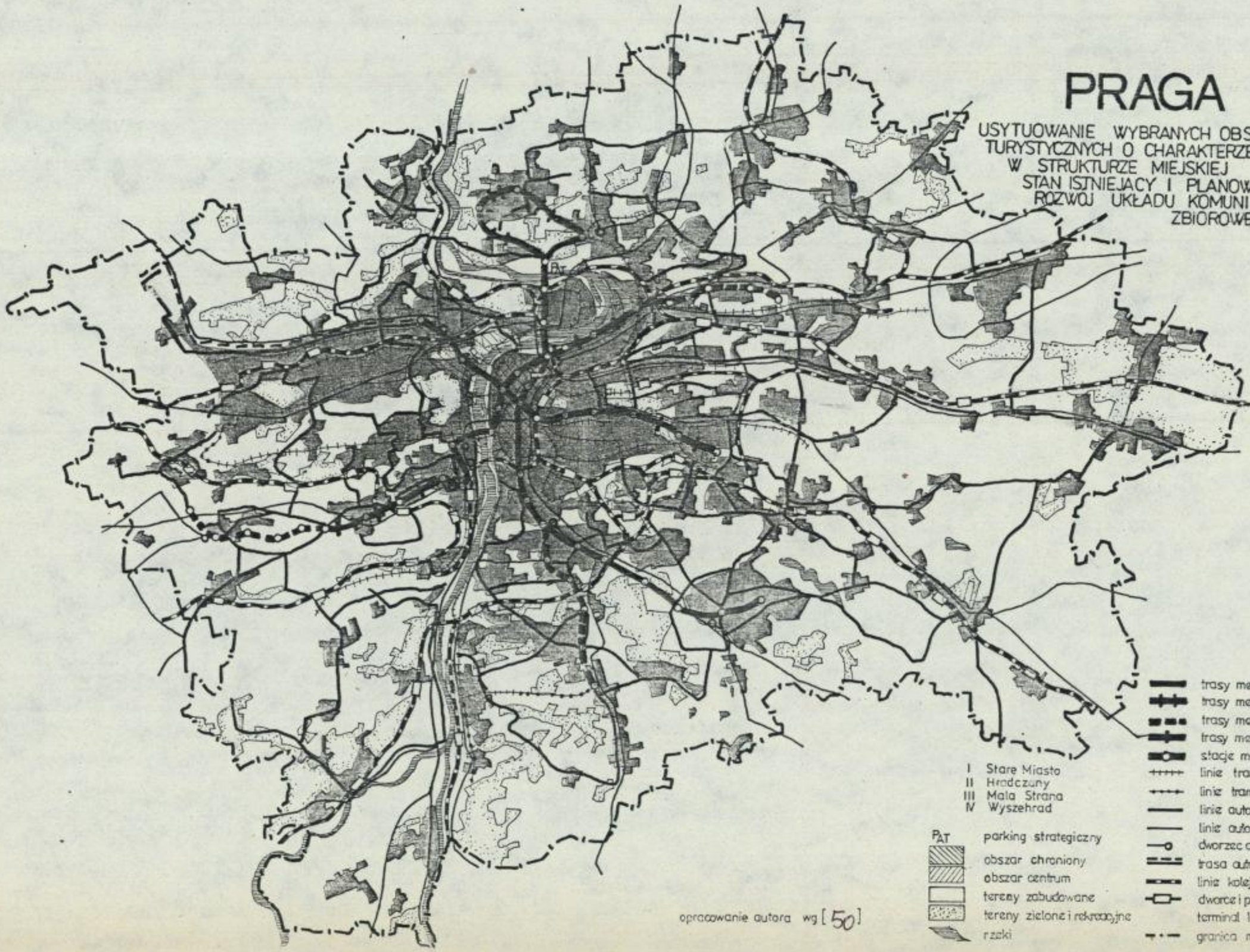


opracowanie autora wg [50]

PRAGA

USYTUOWANIE WYBRANYCH OBSZARÓW TURYSTYCZNYCH O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM W STRUKTURZE MIEJSKIEJ
STAN ISTNIEJĄCY I PLANOWANY ROZWÓJ UKŁADU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

Rys.

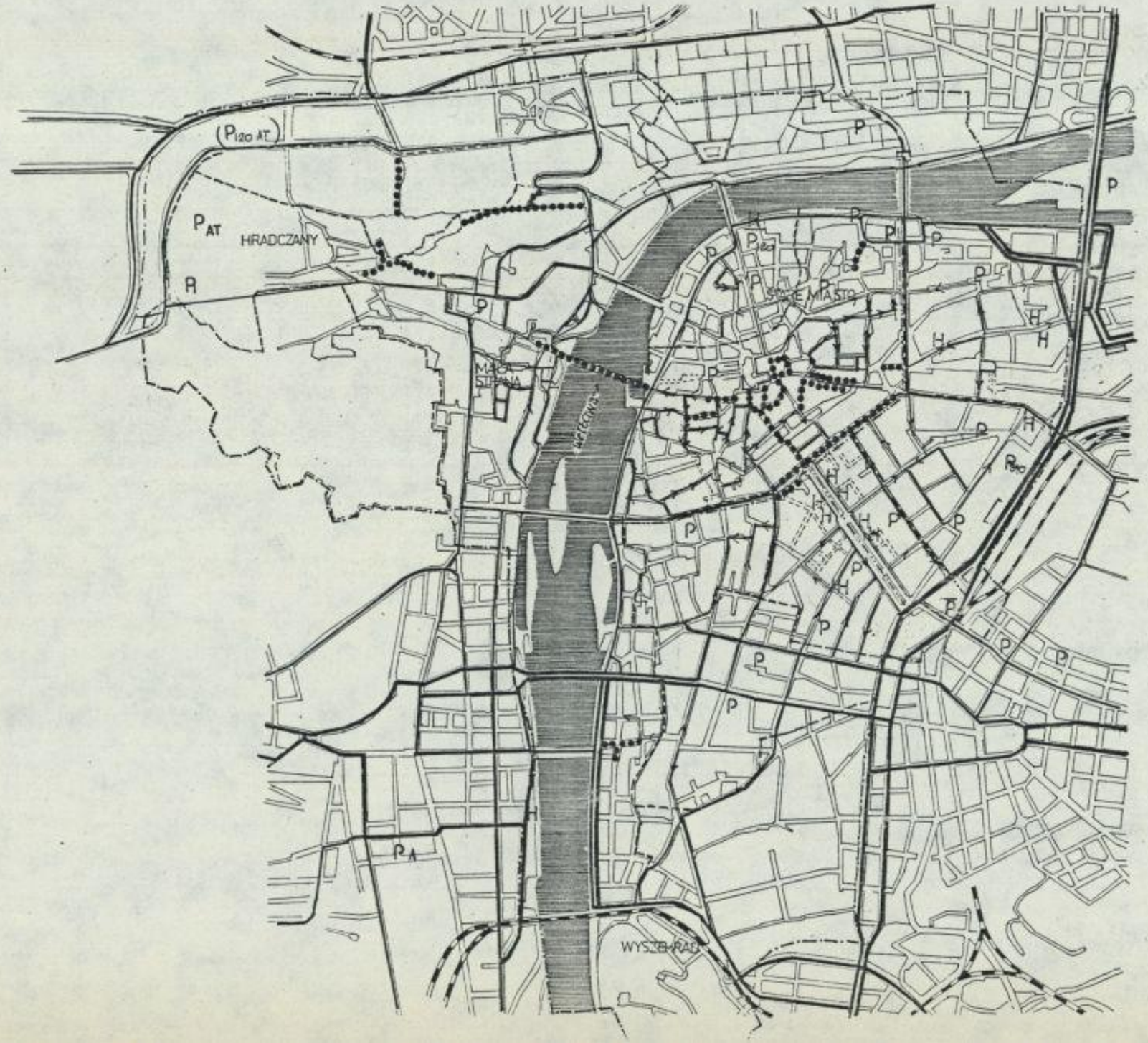


opracowanie autora wg [50]

PRAGA

SCHEMAT UKŁADU ORGANIZACJI RUCHU
I PARKOWANIA W ZABYTKOWYM CENTRUM
STAN ISTNIEJACY 1987 r.

Rys. 65



0 500 m 1000 m

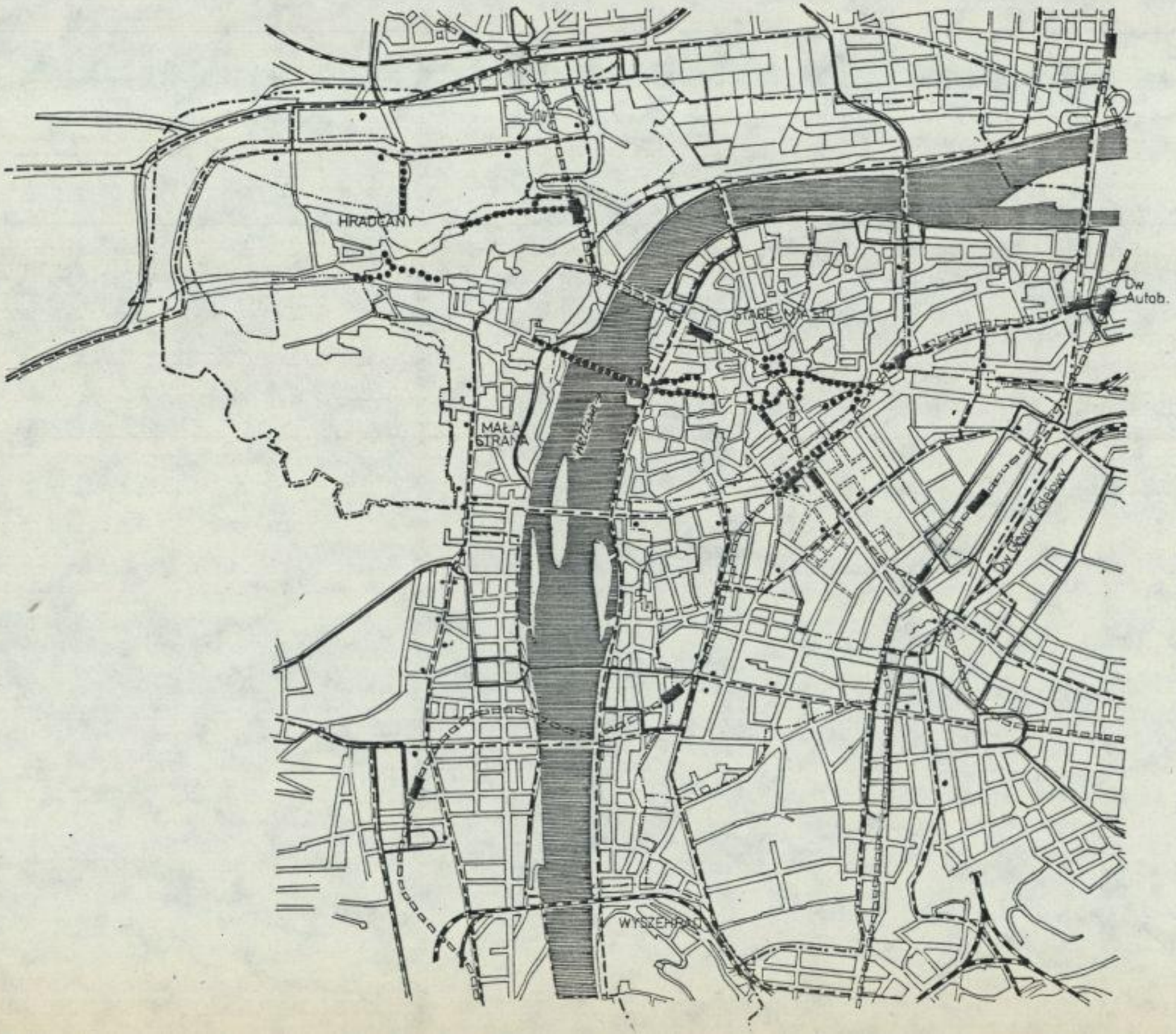
- drogi ekspresowe
- ulice główne
- ulice zbiorcze
- ulice lokalne
- dojazdy
- ulice i strefy piesze
- P parkingi samochodów osobowych w poz. terenu
- $\overline{P}$ parkingi samochodów osobowych kubaturowe
- P_{AT} parkingi autokarów turystycznych istniejace
- P_{AT} parking autokarów turystycznych projektowany
- granice stref parkingowych
- kierunki ruchu
- pasaże piesze wewnatrzblokowe
- mosty
- tunele
- linia kolejowa
- H hotele
- granice sektorów zabytkowych
- granice obszaru zabytkowego

opracowanie autora wg [13]

PRAGA

SCHEMAT UKŁADU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ W ZABYTKOWYM CENTRUM
STAN ISTNIEJĄCY 1987 r.

Rys. 67



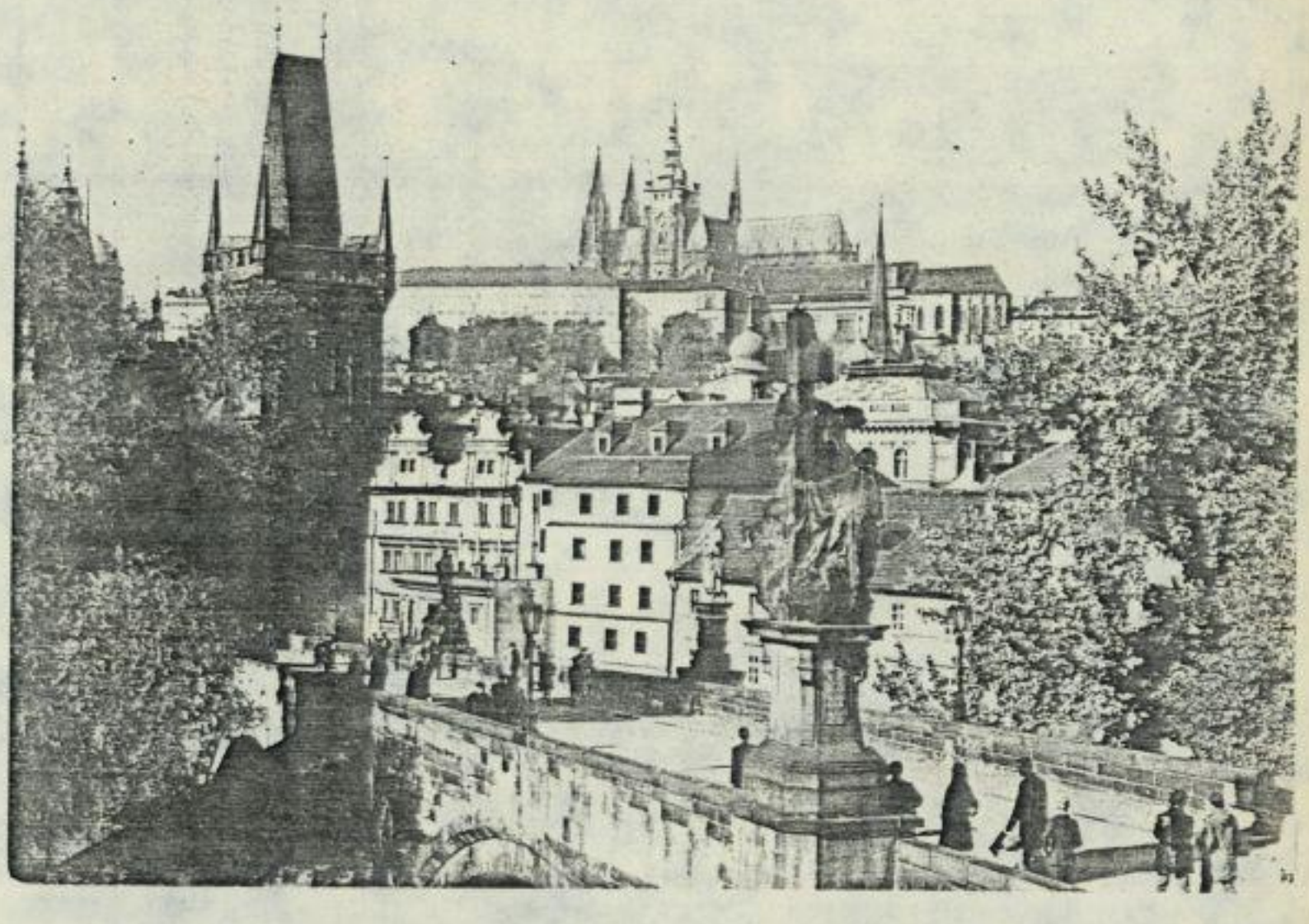
opracowanie autora wg [13]

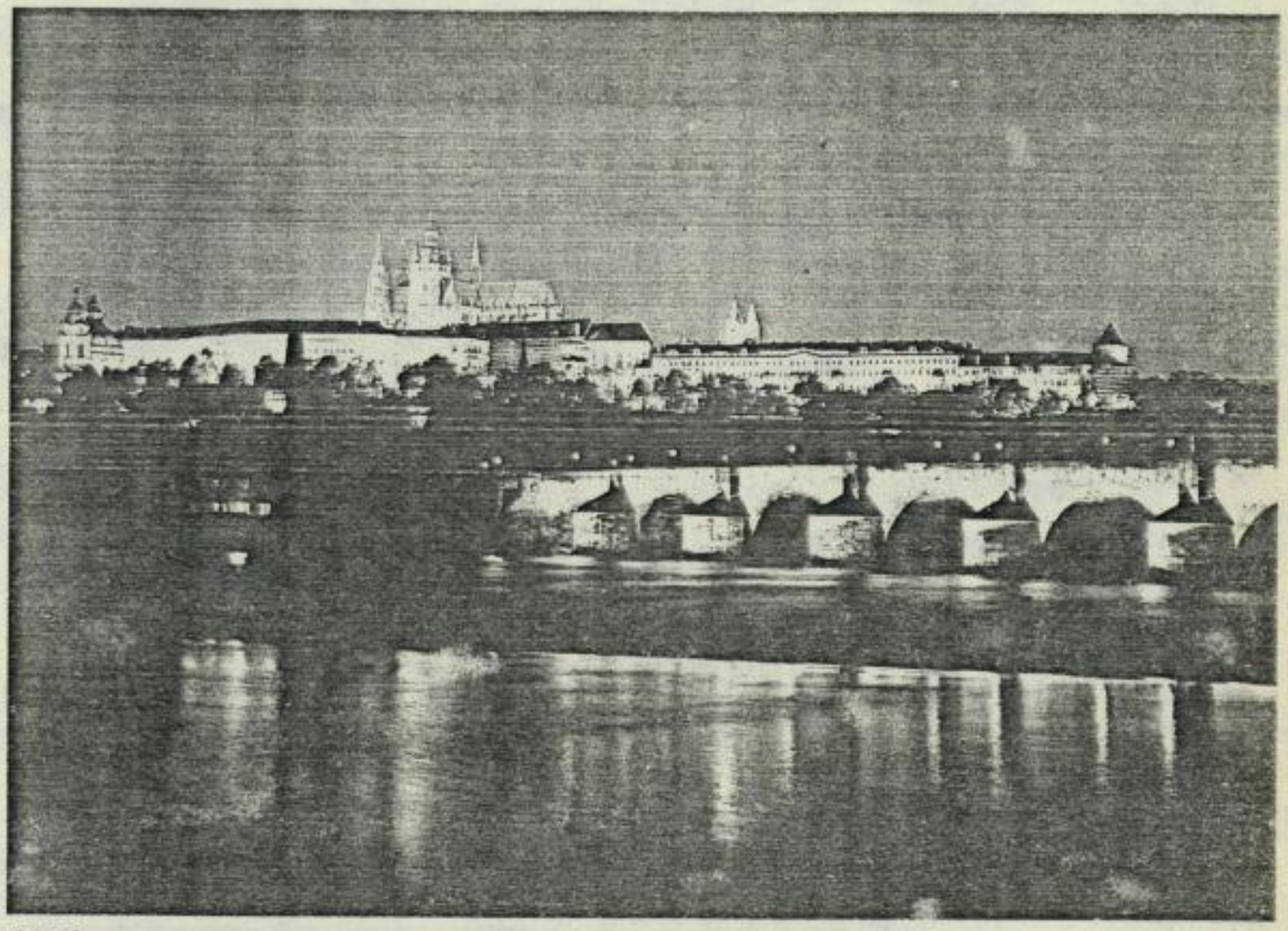
w tym głównego dworca kolejowego oraz wzdłuż bulwaru nadrzecznego w części północnej centrum.

Obsługa komunikacyjna zespołu zamkowego na Hradczanach ma formę typową dla tego typu obiektów. Zapewnia ją układ ulic prowadzonych obwodnicowo do zespołu, którymi prowadzona jest sieć komunikacji zbiorowej; tramwaj i autobus, i zorganizowany parking autokarów turystycznych ul. Pohorelec - ul. Keplerova i samochodów osobowych. Przeważająca część Hradczan zamknięta jest dla ruchu kołowego poza pojazdami rządowymi i instytucji usytuowanych tamże oraz służb specjalnych. Wiele z ulic tworzy atrakcyjne dla zwiedzających zakątki /fot. /, przyczyniając się do podniesienia walorów turystycznych zespołu. Ukształtowanie terenu łagodzi spadek w stronę doliny rzecznej i sprawia, że większość ulic pieszych ma spadek w tymże kierunku, a zwiedzający mają schodząc nimi możliwość podziwiania pięknej panoramy miasta i wijącej się Wełtawy spiętej siecią mostów stanowiących same w sobie atrakcje turystyczną.

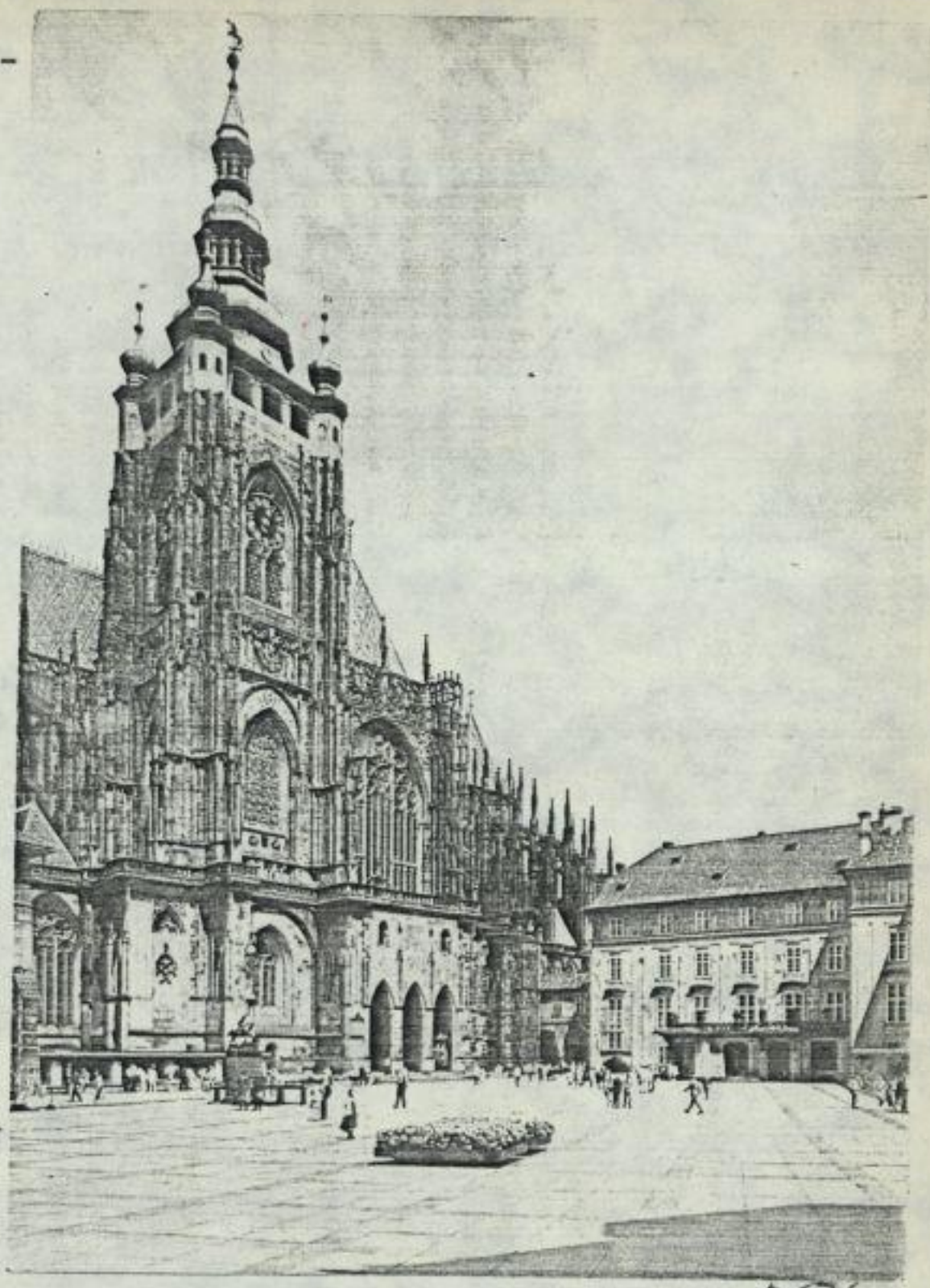
Obsługa komunikacyjna rejonu Małej Strany zdeterminowana jest przestrzennie ukształtowaniem terenu /przylegające wzgórza/, słabą wykształconą siecią uliczną, która musi być w pełni dostępna dla samochodów osobowych ze względu na małą liczbę połączeń z rejonem podzamcza.

Opracowano wg: General Dopravy Hladniho Mesta Prahy do roku 2000 Narodni Vybor Hladnino Mesta Prahy Praha 1984. [50]
Praha - plan mesta. Geodeticky a kartograficky podnik v Prażee, 1987 [94]
Ostrowski W., Zespoły zabytkowe a urbanistyka, Arkady, Warszawa 1980, [13]
Praga i okolice - mały przewodnik turystyczny, KAW, 1977. [51]



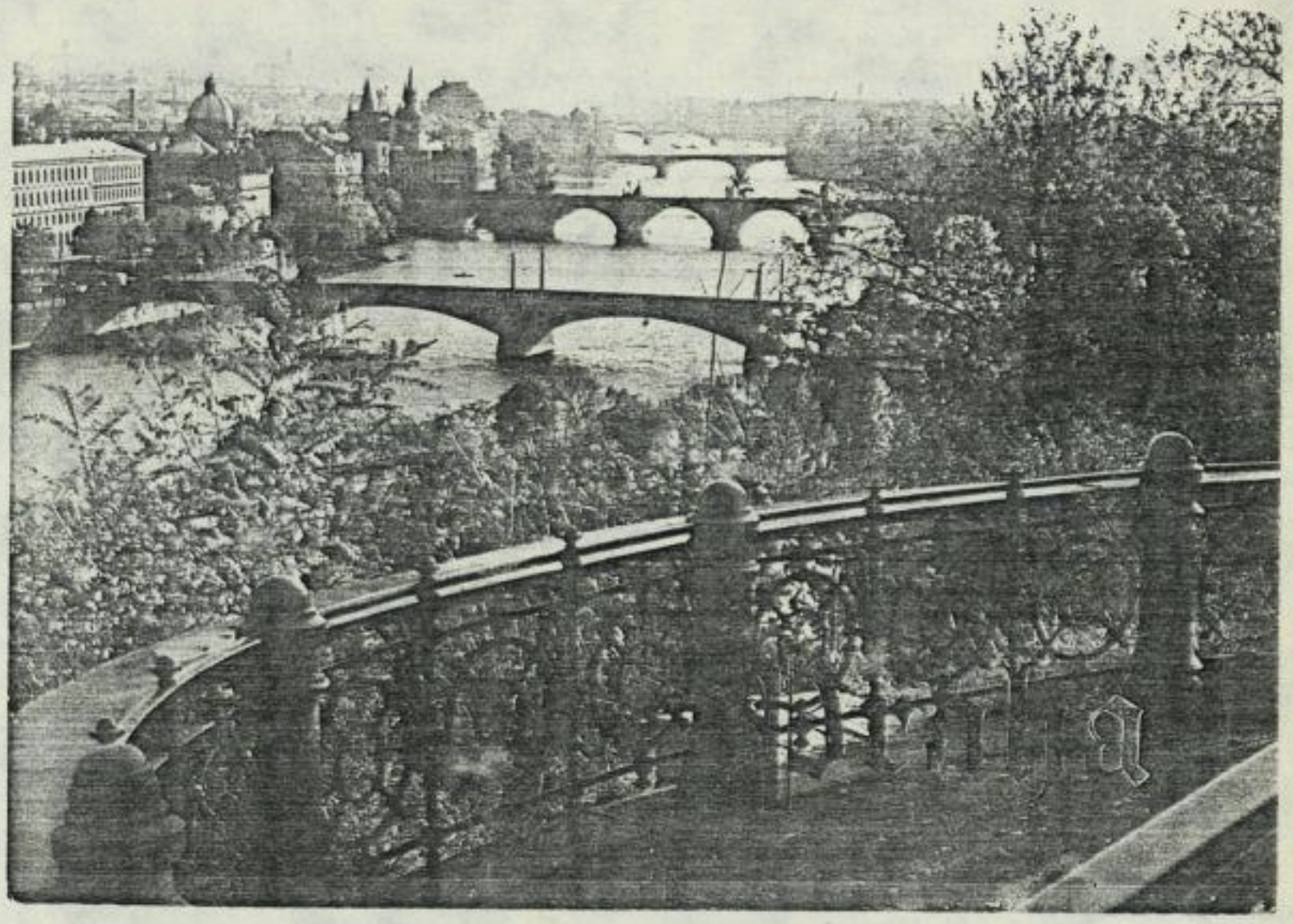


Fot.24i25. Praga -widok z nad Wełtawy na zabytkowy zespół zamkowy Hradczan i kamienny most Karola (XIIIw.) w dzień i w nocnej iluminacji

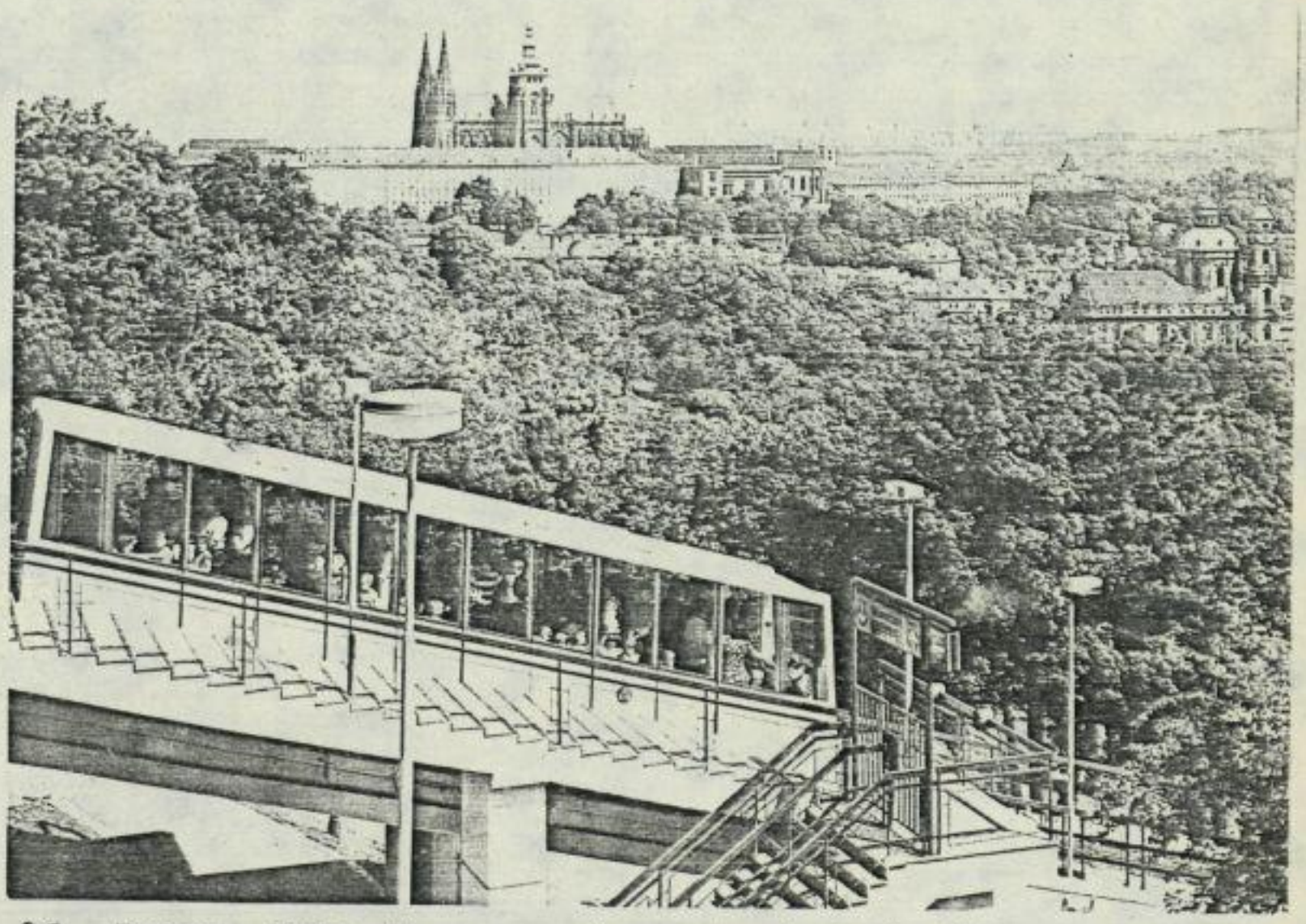


Fot.26. Praga-Hradczany rozległa strefa piesza przy gotyckiej katedrze Św.Wita

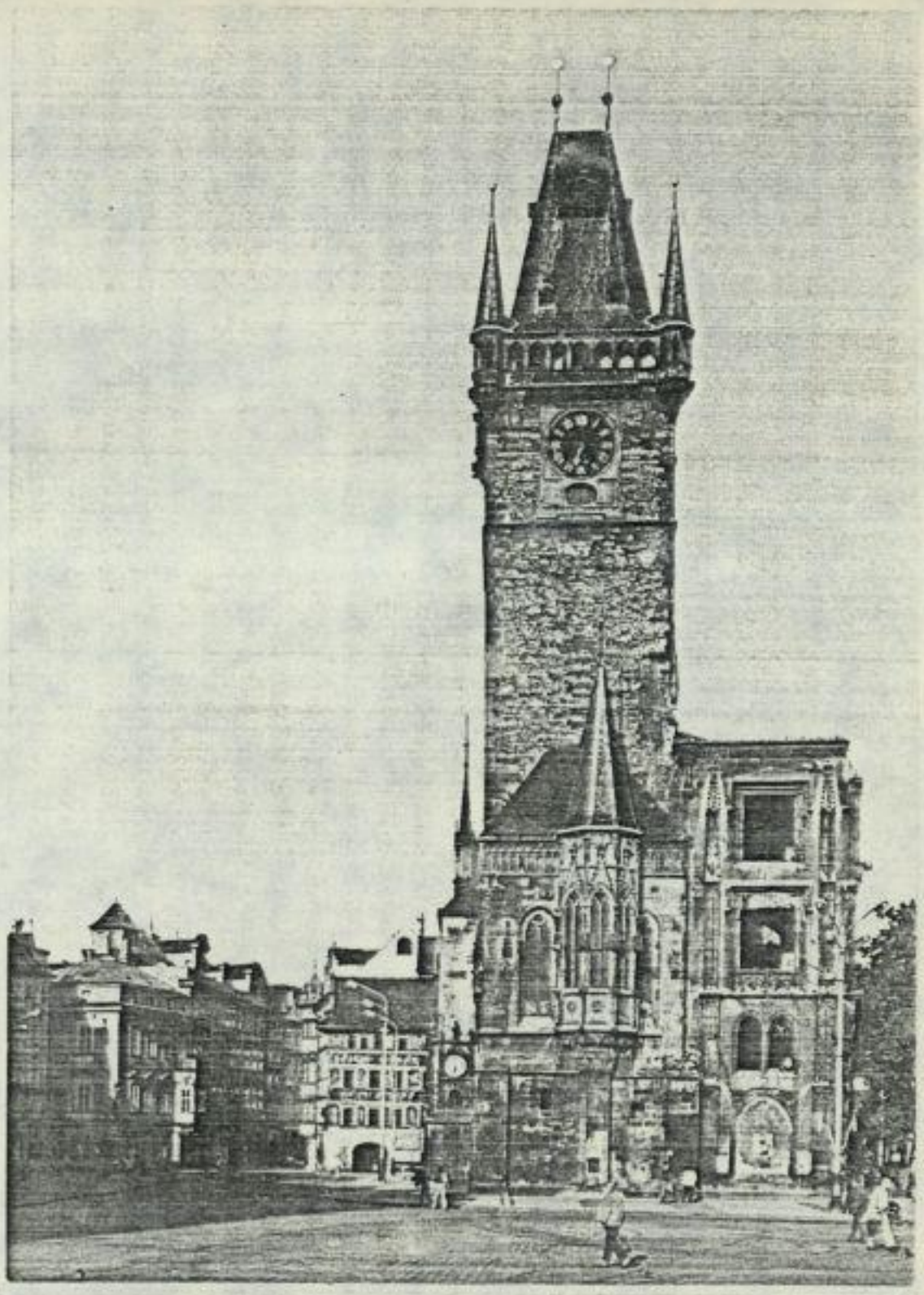
Fot.27.Praga - Hradczany, zabytkowa Złota Uliczka - obszar wyłącznego ruchu pieszego



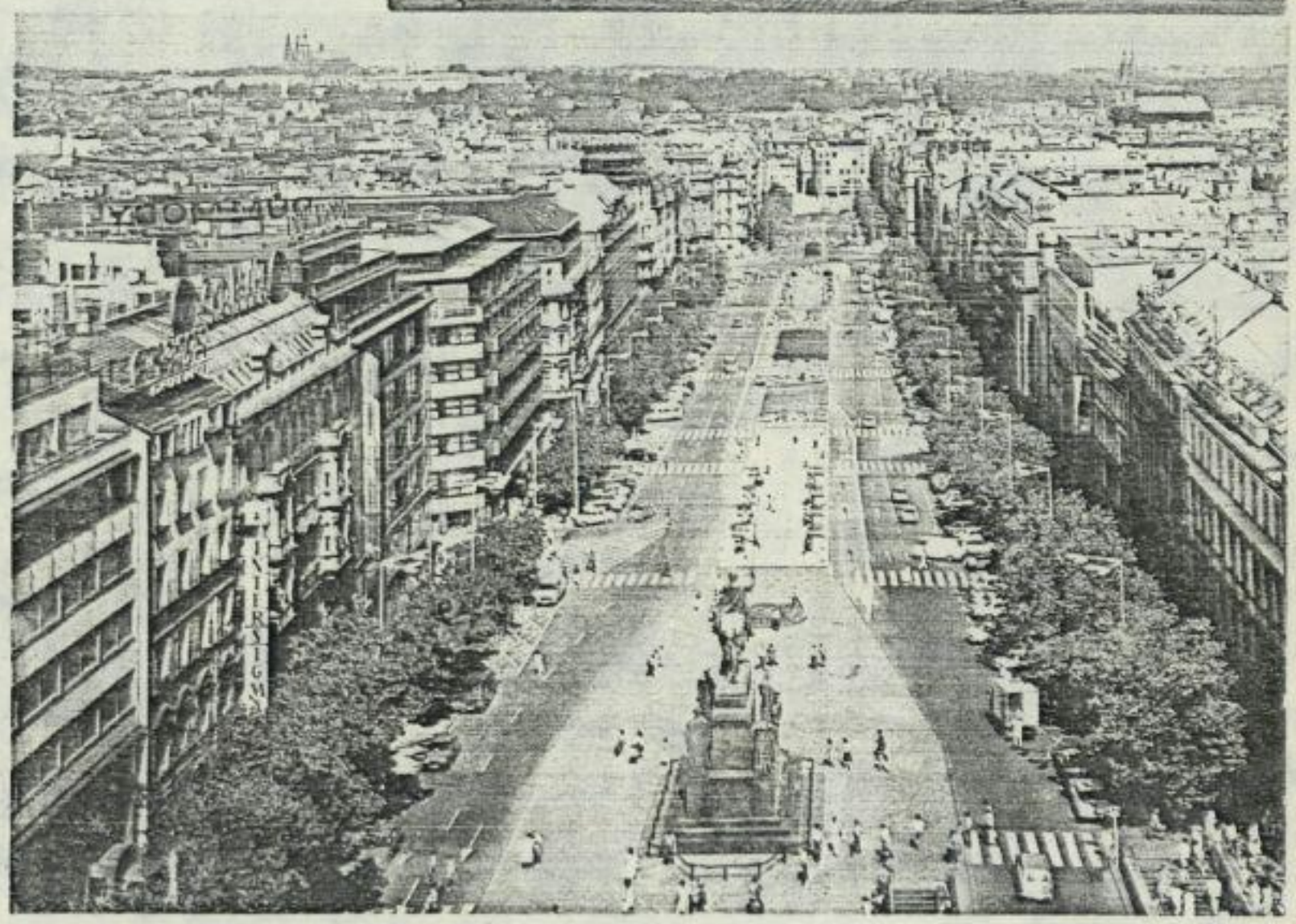
Fot. 28. Praga-widok z Hradczan na zabytkowy zespół staromiejski i mosty na Wełtawie



Fot. 29. Praga -Mała Strana ,górna stacja kolejki zębatej z widokiem na zabytkowy zespół zamkowy Hradczan



Fot.30. Praga-Stare Miasto, zabytkowy ratusz z otaczającą go strefą pieszą



Fot.31. Praga-Vaclavskie Namesti, zabytkowy plac o funkcji handlowo-usługowej i obsługi ruchu turystycznego

3.13. ROSKILDE-DK

Roskilde - jest miastem duńskim o ponad 1300 letniej historii. Założone zostało przez legendarnego władcę Wikingów Roara Króla Lejry. Położone jest 30 km na zachód od Kopenhagi nad Fiordem o tej samej nazwie. Obszar zabytkowy z wieloma zabytkami architektury i historii, w tym m. in. z Katedrą - miejscem grobowców królów duńskich, kilkoma kościołami protestanckimi, Muzeum Wikingów i licznymi pałacami, pełni również obecnie funkcję ośrodka centralnego. Atrakcyjność turystyczną miasta podnoszą walory krajoznawcze regionu otaczającego Roskilde zarówno przyrodnicze jak i kultury materialnej.

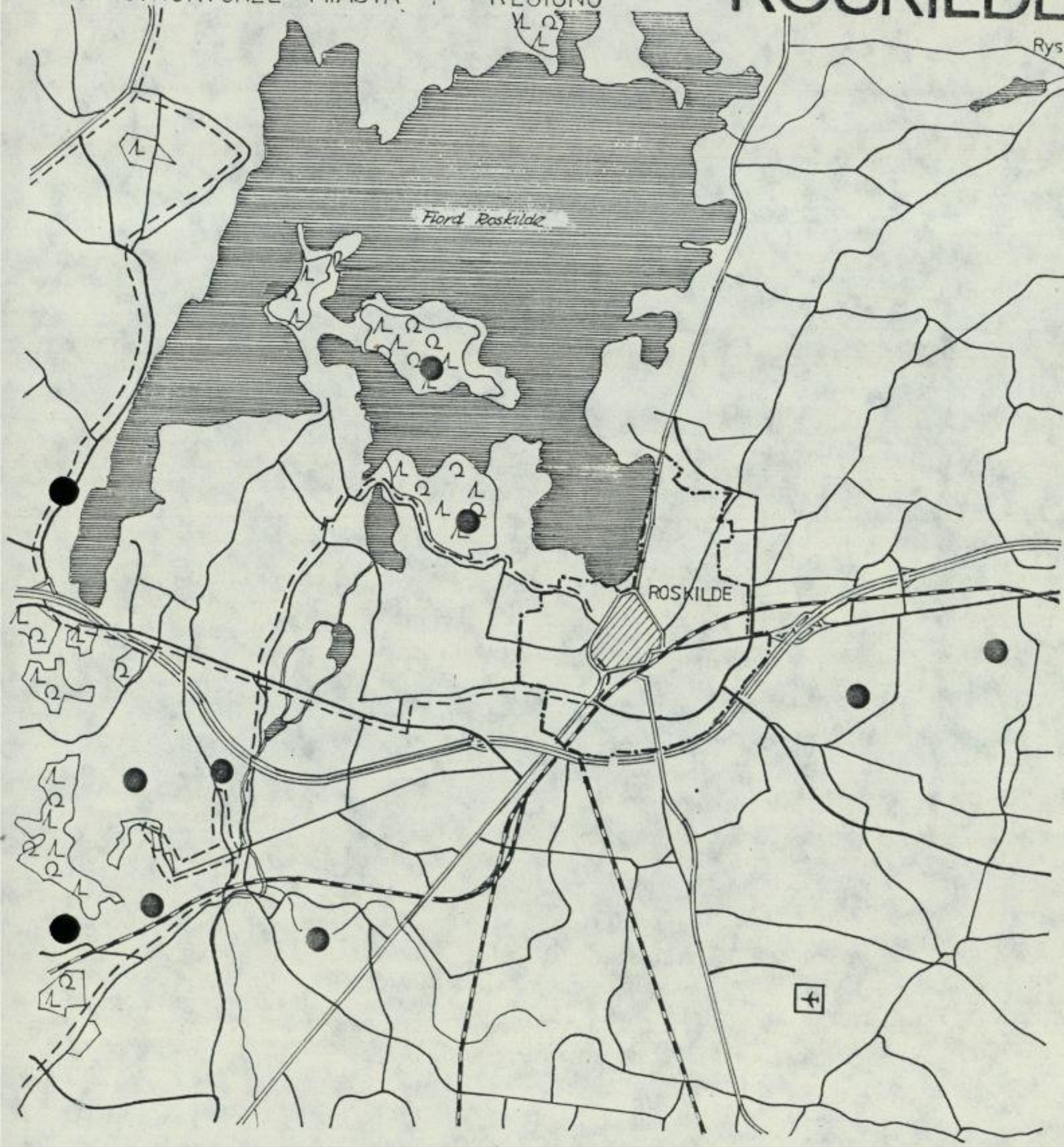
Większość atrakcyjnych obiektów zabytkowych użytkowanych jest w centrum, które otacza obwodnica obsługująca ruch tranzytowy międzydzielnicowy i międzymiastowy i która ułatwia dostęp do omawianego obszaru, chroniąc je jednocześnie od nadmiaru ruchu samochodowego. Wnętrze zabytkowego centrum stanowi obszar o ograniczonej dostępności komunikacyjnej. Większość ulic wąskich prowadzi tylko jeden kierunek ruchu. Na styku z obwodnicą śródmiejską w pobliżu portu oraz w pobliżu strefy o najwyższej koncentracji obiektów zabytkowych usytuowane są parkingi. Szlak turystyczny zwiedzania miasta prowadzony jest ulicami o niewielkich natężeniach ruchu kołowego i przez tereny zielone o walorach widokowo-krajobrazowych.

Opracowano wg: Roskilde Danemark - Informator turystyczny, 1981 [96]

USYTUOWANIE ZABYTKOWEGO CENTRUM W STRUKTURZE MIASTA I REGIONU

ROSKILDE

Rys. 68.



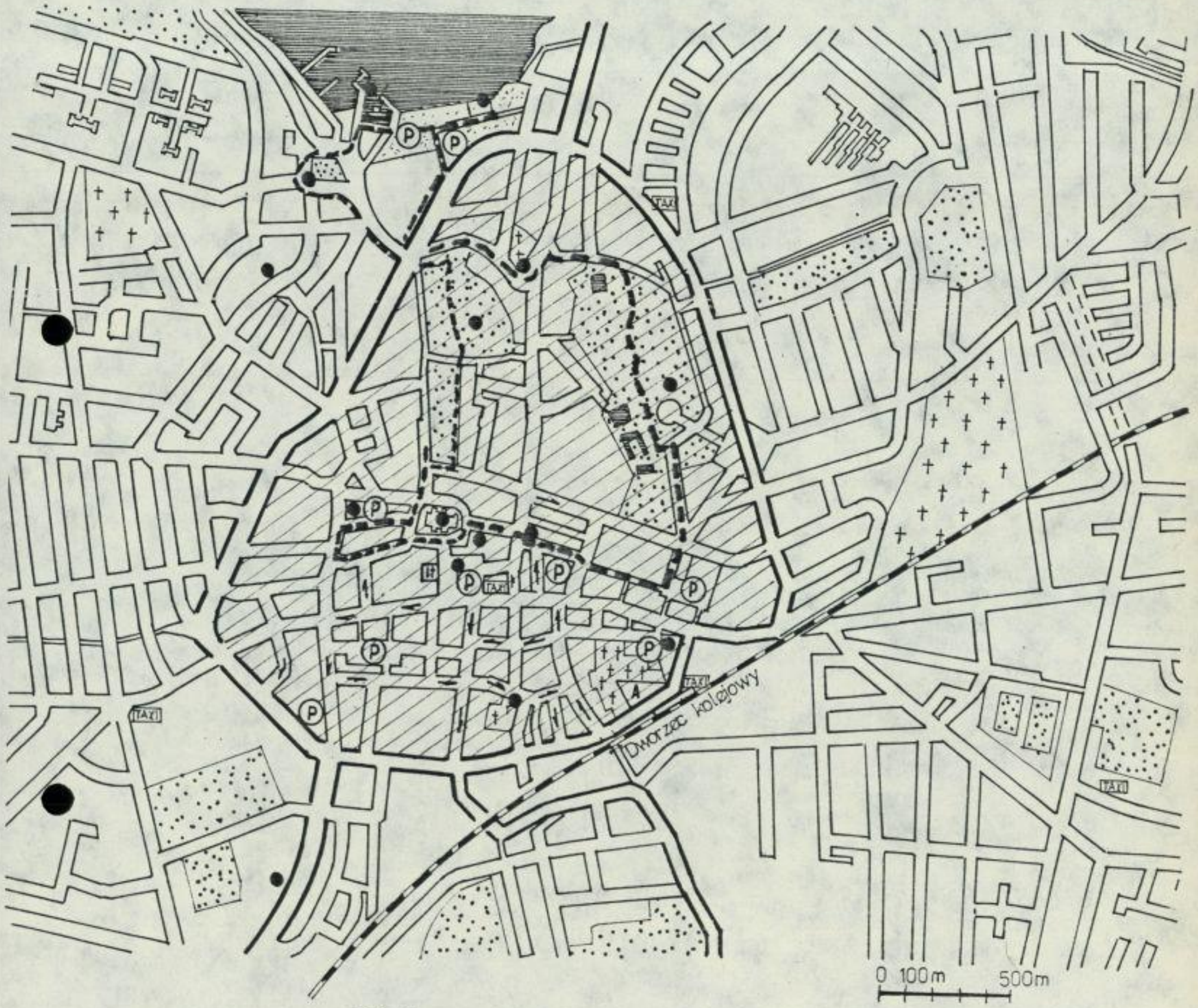
obszar zabytkowego centrum
autostrady
drogi i ulice międzyregionalne
drogi regionalne
drogi lokalne
granice miasta
szlaki turystyczne
lasy
lotnisko
obiekty o wybitnych walorach krajoznawczych

oprac. wg [96]

ROSKILDE

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZABYTKOWEGO CENTRUM

Rys. 69



- obszar zabytkowego centrum
- ulice układu podstawowego
- ulice lokalne
- Ⓟ parkingi (wszystkie płatne z parkometrami lub dyskami parkingowymi)
- TAXI postoje taksówek
- dworzec kolejowy
- dworzec autobusowy
- ● obiekty o szczególnych walorach zabytkowych i atrakcyjności turystycznej
- port i przystań żeglugi pasażerskiej
- tereny zielone
- it informacja turystyczna
- wypożyczalnia rowerów
- — — trasa zwiedzania

oprac. wg [96]

3.14. ROUEN

Rouen - miasto nad Sekwaną w Normandii - powstało jeszcze w starożytności jako gród galijski. Dziś jest ośrodkiem blisko półmilionowego regionu, liczącym ok. 120 tys. mieszkańców oraz portem morskim Paryża, dostępnym dla statków pełnomorskich, ważnym ośrodkiem turystycznym.
Pomimo zniszczeń wojennych oraz naruszenia substancji zabytkowej w imię potrzeb współczesnych, zachowało się wiele starych, wartościowych budynków, m. in. ponad 600 domów o konstrukcji szachulcowej.

Ośrodek historyczny leży na prawym brzegu Sekwany.
W 1964 r. utworzono tu "sektor chroniony" o powierzchni 42 ha, zajmujący blisko połowę części miasta pełniącej funkcję regionalnego ośrodka handlowego o wybitnych walorach turystycznych.
W związku z przewidywanym rozwojem Rouen, a także wobec ograniczonej pojemności Starego Miasta, postanowiono utworzyć nowy ośrodek na lewym brzegu na terenie dobrze powiązanym z autostradą Paryż-Caen oraz z ośrodkiem historycznym.

Dla poprawy warunków komunikacji w obszarze Starego Miasta dokonano przekształceń w systemie organizacji ruchu przez wprowadzenie ograniczeń dla ruchu kołowego. Główną ulicę handlową Starego Miasta o kierunku równoległym do Sekwany, bardzo atrakcyjną dzięki dobrze zachowanemu zespołowi budynków zabytkowych /ulica De Gros Horloge/ przekształcono w 1970 r. w ulicę pieszą o długości 180 m, na której dopuszcza się w godzinach 6 - 11 ruch pojazdów dostawczych.

W latach siedemdziesiątych utworzono w otoczeniu katedry rozległą sieć ulic pieszych i ulic z ograniczonym ruchem kołowym. Sieć ulic pieszych połączyła znajdujące się tu najbardziej atrakcyjne pod względem zabytkowym fragmenty Starego Rouen.

Stary i nowy ośrodek otoczono trasami obwodowymi, a parkingi dla samochodów osobowych i pojazdów jednośladowych oraz przystanki autobusowe komunikacji zbiorowej usytuowano na ich obrzeżu, na styku ze strefą pieszą. Odległości dojścia pieszego do przystanku i parkingu nie przekraczają 250 m.

Do hoteli położonych w strefie ruchu pieszego umożliwiono dojazdy w ciągu całej doby, jednakże bez prawa parkowania. Ogółem przewidziano ok. 3000 miejsc parkingowych na parkingach obsługujących Stare Miasto oraz przy krawężnikach ulic ruchu kołowego. Schemat układu parkingowego z uwzględnieniem stref parkowania, typów parkingów i ich pojemności przedstawiono na rys. 70 .

Przekształcenie ulicy De Gros Horloge i innych ulic w ulice piesze, połączone z przebudową nawierzchni, zmianą oświetlenia ulicznego oraz z restauracją budynków, przyjęte przychylnie przez mieszkańców, spowodowało podjęcie decyzji utworzenia całego systemu ulic pieszych i ulic z ograniczonym ruchem kołowym. Do roku 1978 zrealizowano łącznie 5750 m ciągów tylko dla ruchu pieszego po obu brzegach Sekwany, co spowodowało konieczność przebudowy 66.000 m^2 powierzchni ulicznej. Przywrócono naturalną atmosferę życia miejskiego na wielu placach i ulicach zajmowanych dotychczas przez pojazdy.

Na rys. 71 pokazano docelową koncepcję organizacji ruchu w śródmieściu Rouen. Zwraca uwagę propozycja przekształcenia jednego z mostów łączących Stare Miasto z nowym centrum w ciąg pieszy, co powinno się przyczynić do większej integracji tych obszarów i podniesienia artakcyjności strefy śródmiejskiej miasta.

Rouen stanowi przykład modelowy przejścia od koncepcji ulicy pieszej do idei preferowania ruchu pieszego oraz rozwiązania

układu parkingowego w zespołach zabytkowydh, które znalazło licznych zwolenników w innych zabytkowych miastach francuskich.

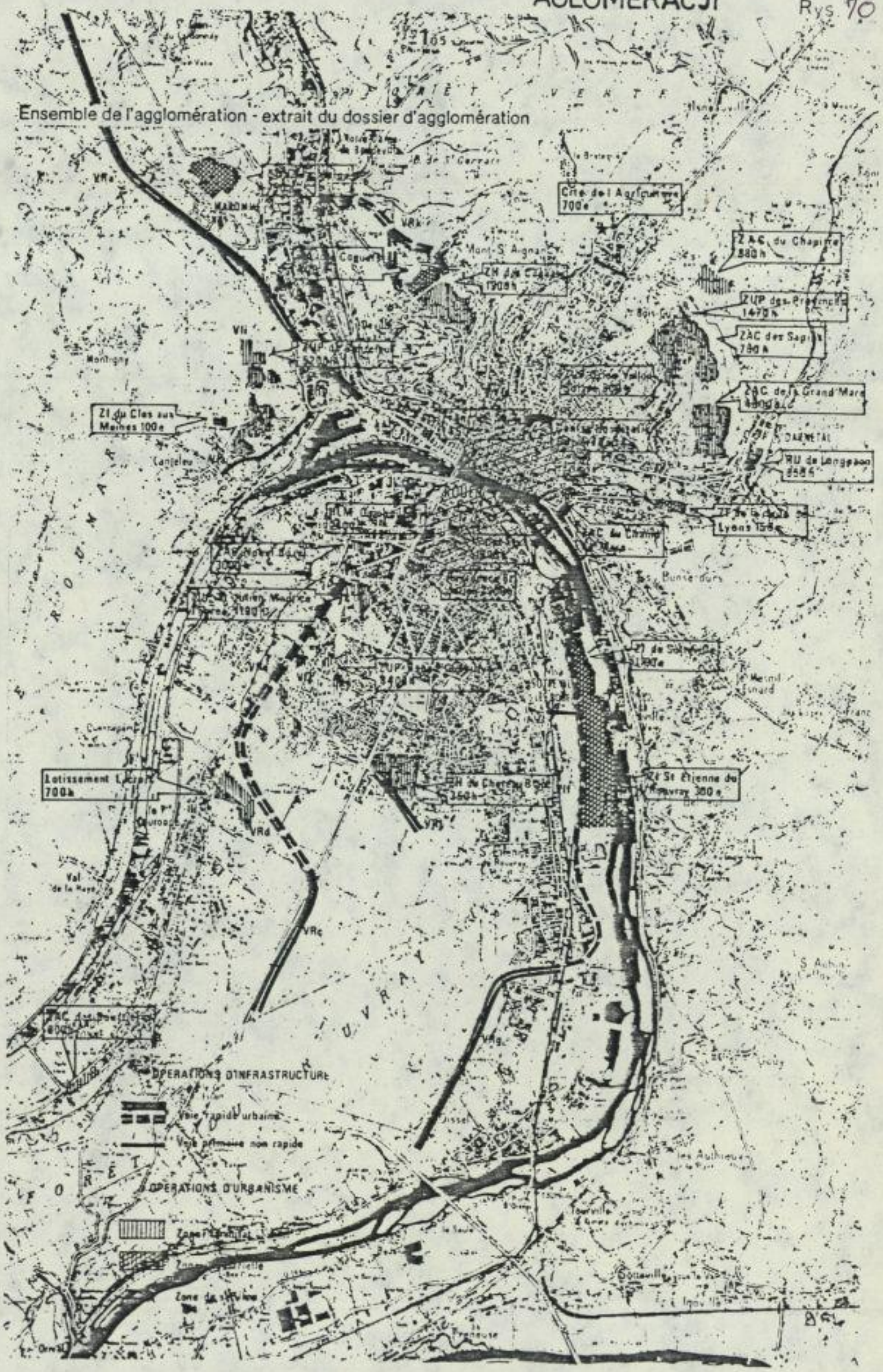
Opracowano na podstawie: W. Ostrowski - Zespoły zabytkowe a urbanistyka - Arkady, Warszawa 1980 r. [13]

D. D. Getti, A. Bardin - Anthologie des Espaces pietons a Rouen - Revue Generale des Routes et des Aerodromes - No. 547/1978 [97]

ROUEN

USYTUOWANIE ZABYTKOWEGO CENTRUM NA TLE AGLOMERACJI

Rys. 70



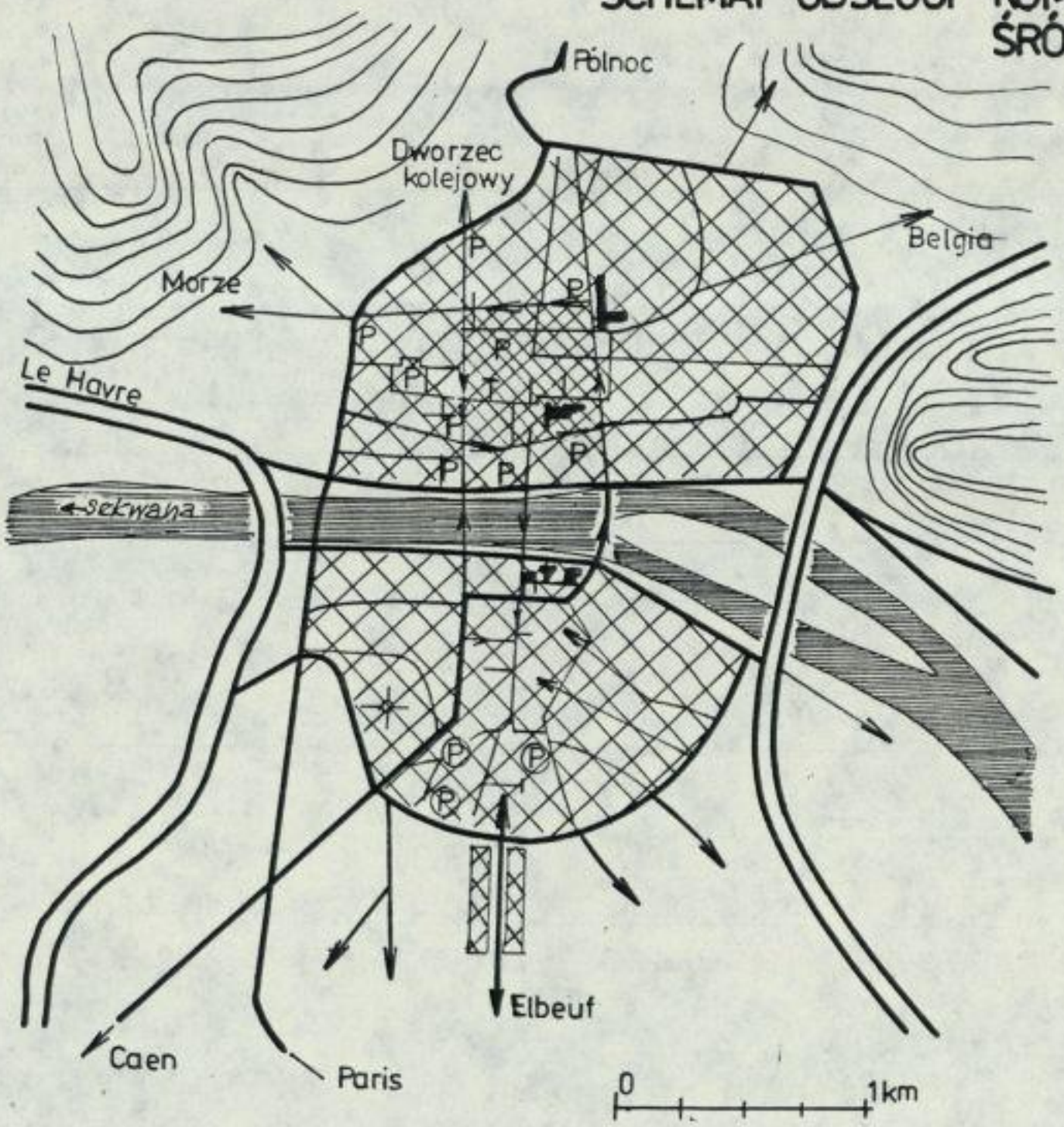
- obszar śródmieścia
- obszar centrum
- strefa mieszkaniowa
- strefa przemysłowa
- trasy ruchu szybkiego
- ulice główne

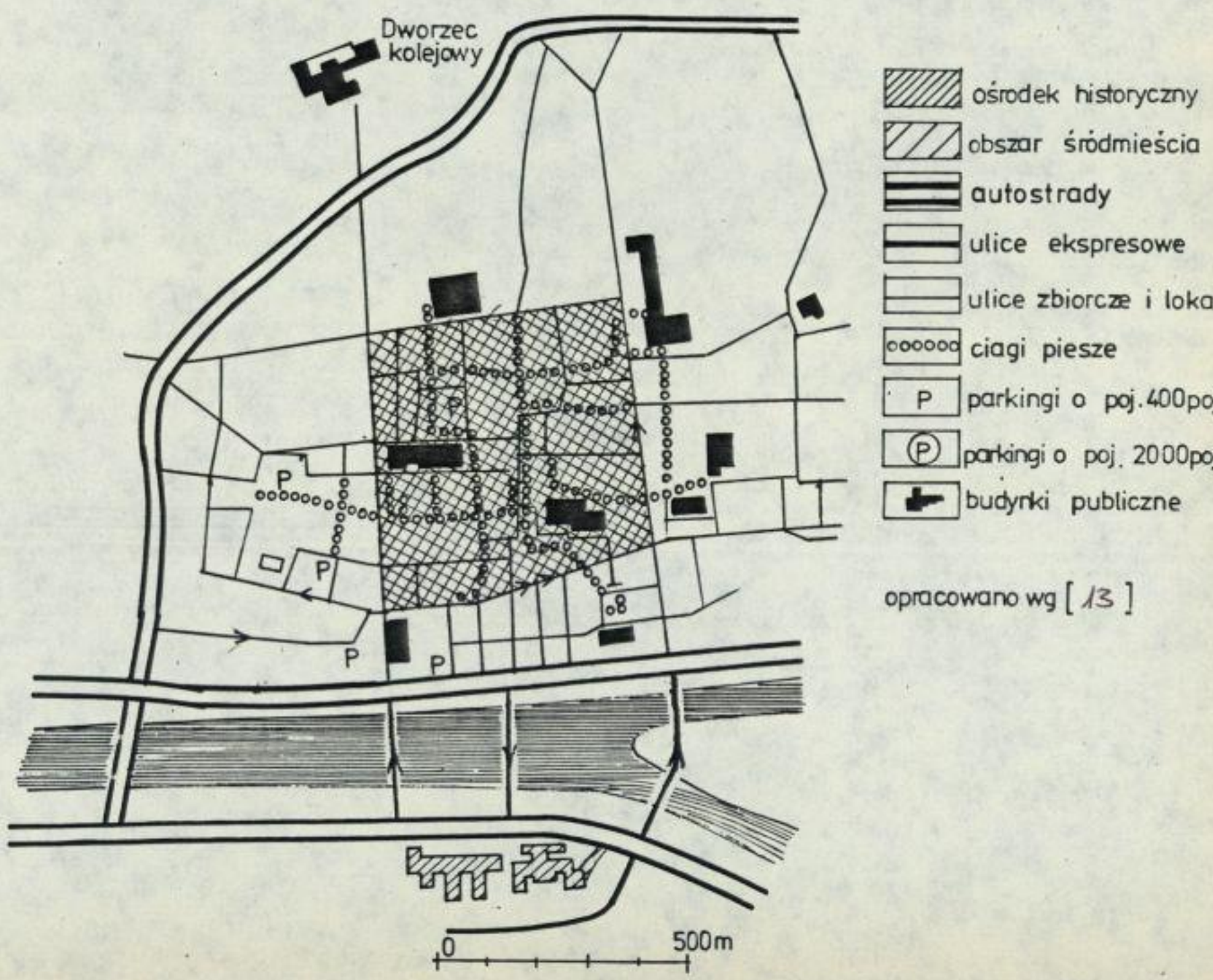
opracowano wg [38]

ROUEN

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ŚRÓDMIEŚCIA

Rys. 71





ośrodek historyczny

obszar śródmieścia

autostrady

ulice ekspresowe

ulice zbiorcze i lokalne

ciągi piesze

P parkingi o poj. 400 pojazdów

Ⓟ parkingi o poj. 2000 pojazdów

budynki publiczne

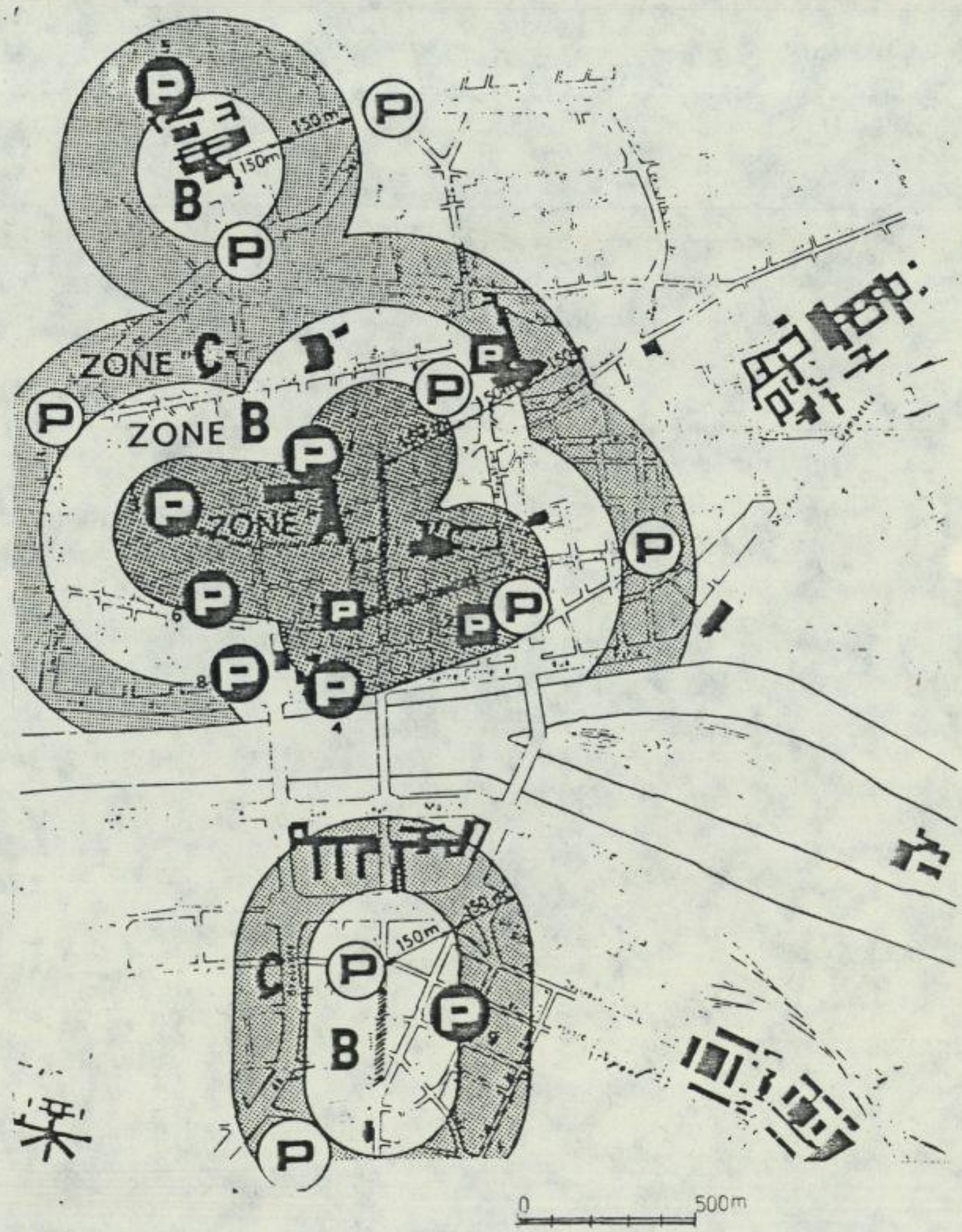
opracowano wg [13]

A2

ROUEN

UKŁAD PARKINGÓW I STREF DOSTĘPNOŚCI PARKINGOWEJ W ŚRÓDMIEŚCIU

Rys. 72



● parkingi kubaturowe

■ parkingi w poziomie terenu

○ teren pod przyszłe parkingi

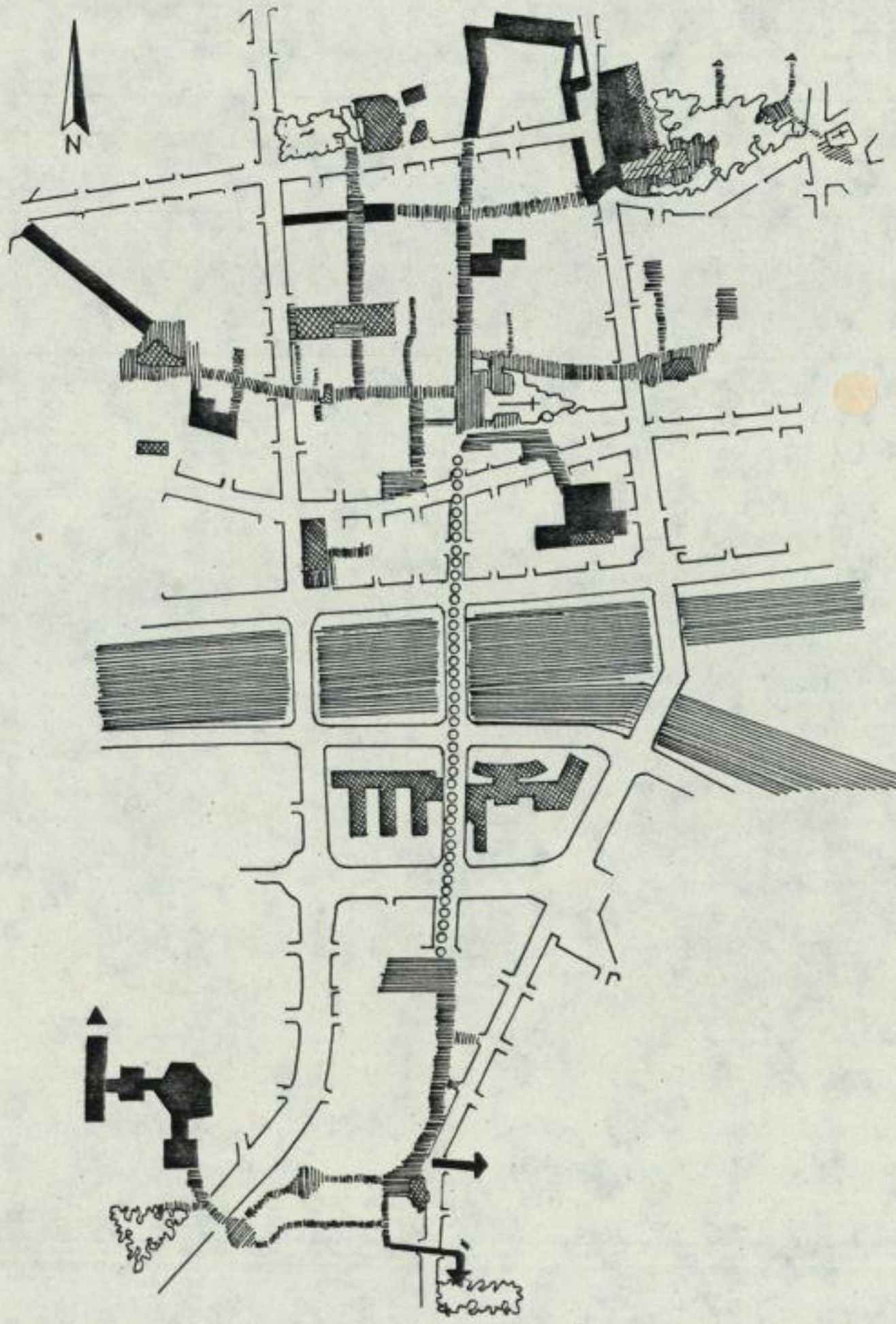
strefa A – 0.50F za 1/4h
strefa B – 0.50F za 1/2h
strefa C – 0.50F za 1h

opracowano wg [38]

ROUEN

UKŁAD CIAGÓW I STREF PIESZYCH W ŚRÓDMIEŚCIU

Rys. 73



strefy piesze zrealizowane do 1978 r

strefy piesze zrealizowane po 1978 r

ooooo piesze polaczenie miedzy obu brzegami Sekwany

opracowano wg [97]

3.15. SAINT MALO -F

Saint Malo jest 50-tysięczną aglomeracją we Francji leżącą na bretońskim wybrzeżu kanału La Manche, u ujścia rzeki Rance. Jest znanym miastem turystycznym i kąpieliskiem, a także ważnym ośrodkiem przemysłowym, administracyjnym /podprefektura/ i portem morskim. Aglomeracja składa się z 3 części: St. Malo, St. Servan i Parme, które oddzielone są od siebie kilkukilometrowymi strefami o niskiej gęstości zaludnienia. Największe, a zarazem najatrakcyjniejsze i najłatwiej dostępne jest Saint Malo, znane w historii jako "miasto korsarzy" i miejsce wyruszenia wyprawy odkrywcy Kanady Jacques' a Carthier. Ukształtowanie zabytkowego obszaru o położeniu śródmiejskim na granitowej wysepce otoczonej murami obronnymi XII - XIII w. /St. Malo Infra -Muros/ stwarza określone problemy transportowe i wymusza stosowanie specyficznych działań i rozwiązań, mających na celu ograniczenie uciążliwości ruchu samochodowego dla zabytkowego obszaru intensywnie odwiedzanego przez turystów.

Bazę noclegową stanowiło pod koniec lat 70-tych 1741 pokoi w 88 hotelach różnych kategorii, 2485 miejsc w 5 kempingach, a także ponad 3000 domów letniskowych /drugich rezydencji/. Główne problemy transportowe miasta wyrażały się: przepełnieniem głównych osi ruchu i obniżeniem poziomu bezpieczeństwa, saturacją ruchu na skrzyżowaniach, trudnościami dla ruchu pieszych, i w parkowaniu w zabytkowej części St. Malo /Infra-Muros/.

Podejmowane działania miały za zadanie znaczne ograniczenie ruchu kołowego wewnątrz i na styku z zabytkowym obszarem, rozwój układu komunikacji zbiorowej oraz rozwój infrastruktury

drogowej w pozostałej części aglomeracji, aby jak najlepiej zaspokajała zwiększone potrzeby sezonowe transportowe.

Zastosowane rozwiązanie zapewniało konieczną dostępność dla ruchu samochodowego do wnętrza Infra-Muros. Wewnętrzny układ uliczny przekształcono w sieć ulic jednokierunkowych oraz sieć ulic pieszych /rys. 75 //1/12 wszystkich ulic obszaru i 3 place/, które ze względu na sezonowe obciążenie ruchem pieszym, w okresie jesienno-zimowym przywracano do użytkowania zmotoryzowanym. Ulice piesze zostały oznakowane i zagospodarowane elementami całej architektury /ławki, gazony; oświetlenie/, co przyczyniło się do podniesienia ich atrakcyjności w oczach przyjezdnych.
W utworzonej strefie pieszej dozwolono jednak całorocznie na dojazdy i wyjazdy osobom tam mieszkającym jednak z możliwością parkowania tylko w garażach, a także na dostęp samochodów dostawczych w godz. 5 - 12.

W 1977 roku przeprowadzono sondaż ankietowy wśród turystów odwiedzających obszar za murami, odnośnie opinii dotyczącej stanu obsługi komunikacyjnej Infra-Muros. 91 % ankietowanych turystów potwierdziło celowość utworzenia strefy pieszej, a 50 % z nich zwróciło uwagę na konieczność zaspokojenia w większym stopniu potrzeb parkingowych, 16 % uważało, że obszar ten jest zbyt mało dostępny dla samochodów osobowych.

Badanie wykazałoż, że turyści preferują parkingi na zewnątrz obszaru, ze względu na łatwiejszy dojazd do nich oraz czytelną informację. Ograniczenie dostępności do Infra-Muros i utworzenie strefy pieszej spowodowało, wzrost potrzeb parkingowych w sezonie letnim o 100 % w obszarze zewnętrznym i 25 % w jego środku.

Oferowane parkingi były w przeważającej części bezpłatne z wyjątkiem 4 parkingów bezpośrednio przylegających do murów obronnych. Usytuowanie parkingów w obszarze Starego Miasta St. Malo przedstawiono na rys. 75 .

W obsłudze transportowej St. Malo komunikacja publiczna spełniała w końcu lat 70 stosunkowo niewielką rolę. Udział jej w przewozach wynosił 5 - 6 % ogółu podróży, bez względu na porę roku, przy czym w sezonie letnim w liczbie przewiezionych pasażerów wzrastał dwukrotnie. Układ oparty był na 4 liniach autobusowych /rys.76 / z których tylko 2 miały częstotliwość 15 ÷ 20 min, właściwą dla tej formy podróży. Linie autobusowe zabezpieczały połączenia rejonu Infra-Muros z pozostałymi częściami aglomeracji i terenami aktywności w tym obszar zabytkowy i przystań promową i poduszkowców z dworcem kolejowym i autobusowym, terenami wypoczynkowymi wzdłuż brzegu morskiego oraz z St. Servan i Parme.
Dla usprawnienia ruchu we wnętrzu zabytkowego centrum ze względu na liczne ograniczenia przestrzenne wprowadzono linię obsługiwaną przez 20-osobowe mikrobusy. Przeprowadzona ankieta wykazała że pasażerami komunikacji zbiorowej byli w 46 % turyści i 54 % mieszkańcy.

Przewidziany w latach 80-tych rozwój sieci komunikacji zbiorowej zakładał:

- uruchomienie linii wahadłowej łączącej główne generatory ruchu turystycznego z infrastrukturą turystyczną i bazą noclegową w poszczególnych częściach aglomeracji, specjalnej linii autobusowej łączącej dworzec morski z dworcem kolejowym, której zdolność przewozowa oraz funkcjonowanie dostosowane byłoby do potrzeb obsługi korzystających z wodnych środków lokomocji,

- wzrost częstotliwości kursów przez wprowadzenie do obsługi na większości linii autobusów małych,

- utworzenie lini funkcjonujących "na żądanie" pasażerów.

W całej aglomeracji a szczególnie w rejonie plaż i terenów wypoczynkowych w okresie lata obserwowano wzrost wykorzystania rowerów, z których korzystali zarówno przyjezdni turyści jak i stali mieszkańcy. Zwiększone użytkowanie rowerów przy braku sieci dróg rowerowych pociągało jednak za sobą znaczący wzrost wypadków drogowych z udziałem 2-kółek, których w sezonie letnim wydarzało się ilościowo tyle samo, co poza tym okresem.

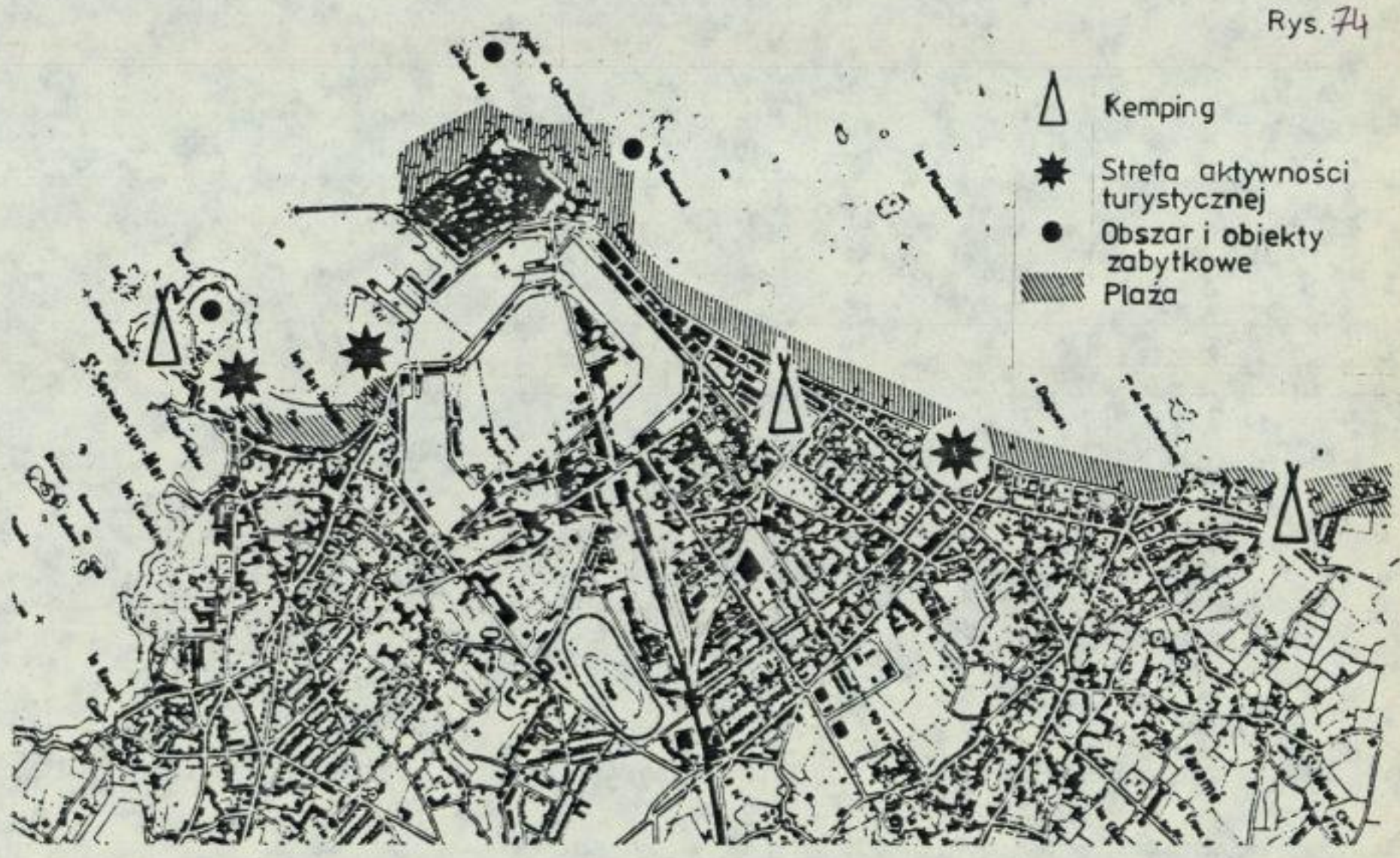
Mimo braku szczegółowych informacji odnośnie rozwoju obsługi komunikacyjnej St. Malo, a szczególnie zabytkowego obszaru Infra- Muros w latach 80-tych, należy przypuszczać, zgodnie z tendencjami obserwowanymi w innych miastach francuskich, że podejmowano działania mające na celu poprawę warunków ruchu pieszych, rowerów, komunikacji zbiorowej autokarom turystycznym, ograniczenie dostępności, rozwój sterowania parkowaniem samochodów osobowych.

Opracowano wg: Se deplacer dans le villes saisonniers,
CETUR Bagneux s. Paris 1981 [29]

SAINT MALO

STREFA ZAINTERESOWANIA TURYSTYCZNEGO

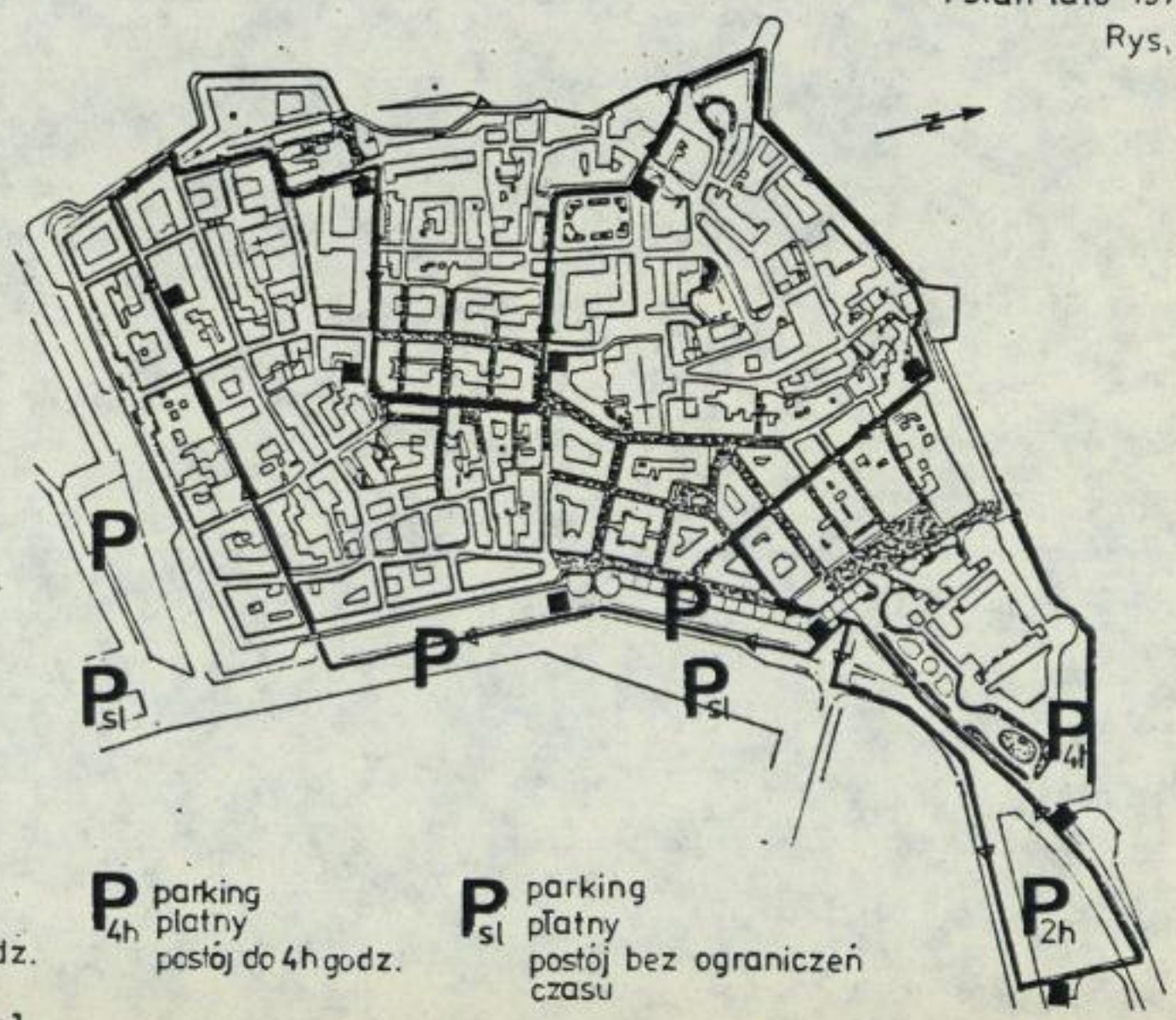
Rys. 74



SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU ZABYTKOWEGO

/stan lato 1978/

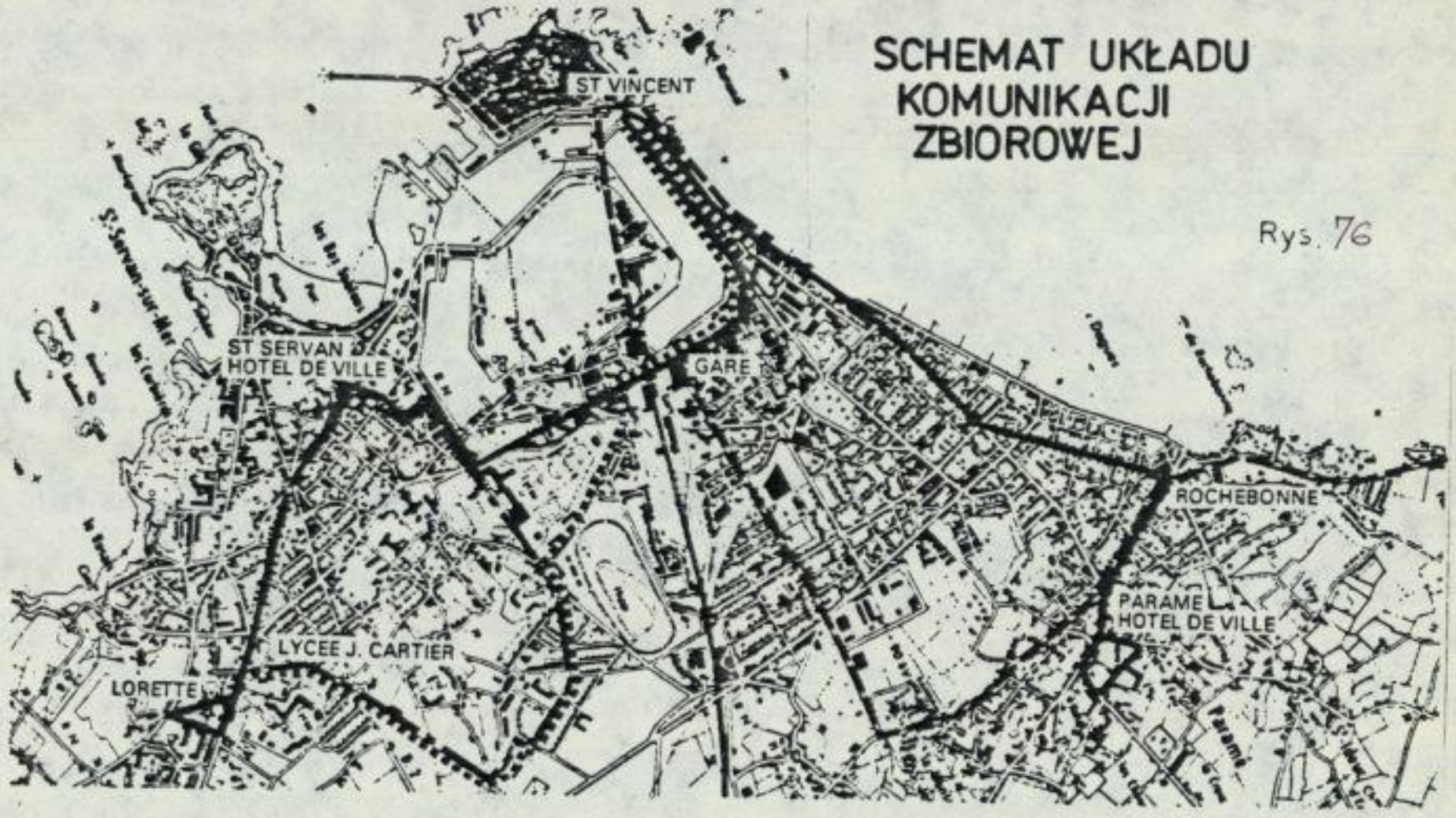
Rys, 75


P
P
P

SAINT MALO

SCHEMAT UKŁADU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

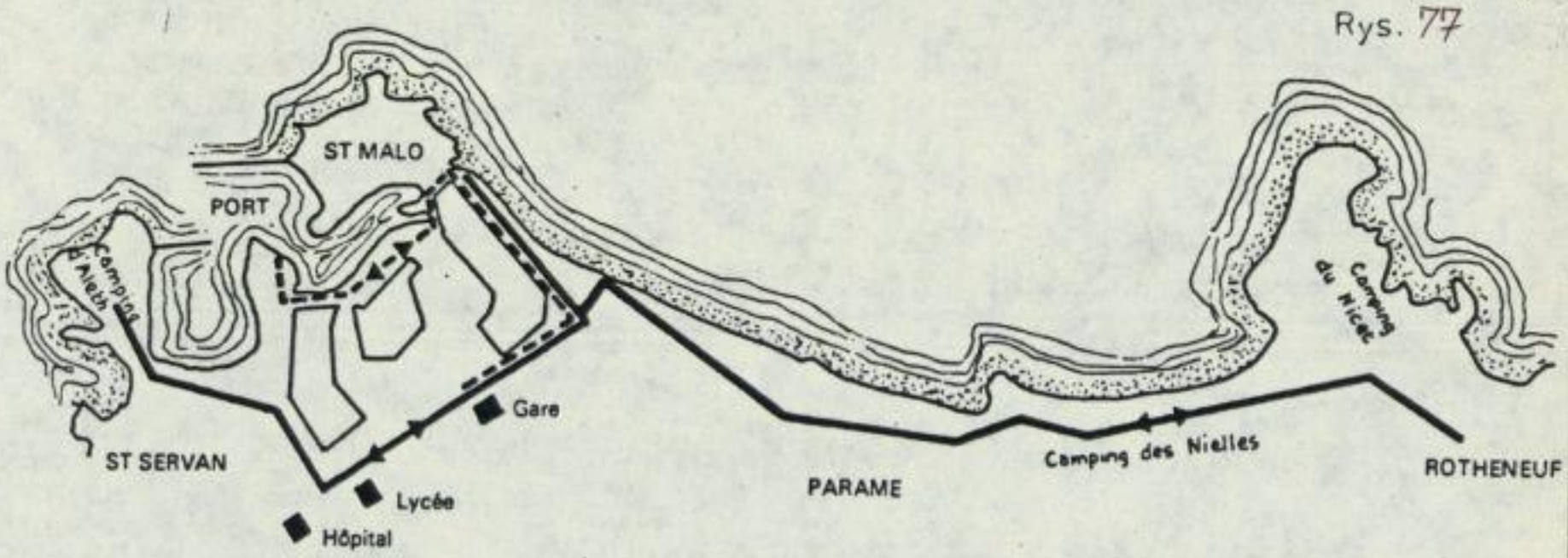
Rys. 76



——— linia nr 1 częstotliwość co 15'
····· linia nr 2 częstotliwość co 40' z przerwami
– – – linia nr 3 częstotliwość co 1h z przerwami
——— linia nr 2 bis częstotliwość co 30' tylko w dni targowe

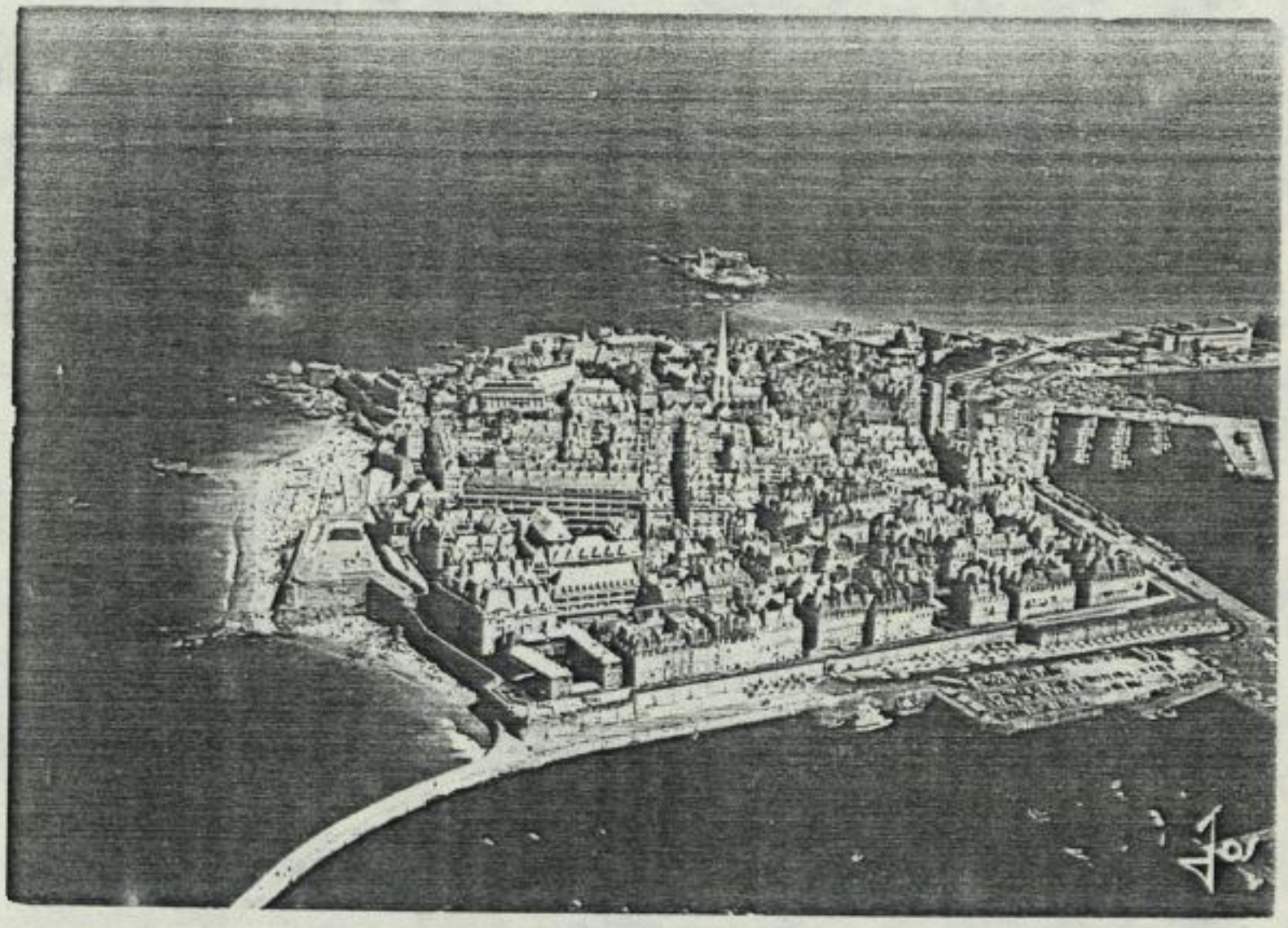
SCHEMAT SEZONOWYCH LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

Rys. 77



——— linia wzdłuż wybrzeża
– – – linia Dworzec Promowy – Dworzec Kolejowy

opracowano wg [29]



Fot.32. Saint Malo . Widok z lotu ptaka na zabytkowy zespół urbanistyczno-architektoniczny Intra - Muros

3.16. VALENCIA -E

Valencia jest trzecim pod względem liczby ludności miastem Hiszpanii i liczy 850 000 mieszkańców, a łącznie z obszarem aglomeracji ponad 1 mln osób. Miasto położone jest o 3 km od ujścia rzeki Turia do Morza Śródziemnego na Wybrzeżu Kwiatu Pomarańczy, na niezwykle żyznej dolinie hiverte, gdzie dominuje uprawa cytrusów. Historia miasta sięga okresu rzymskiego. W czasach Wizygotów osada była ważnym miastem kakfatu kordobańskiego , a w XI w. stała się stolicą niezależnego królestwa mauretańskiego. Okres świetności przeżywała w czasach panowania władców Aragonii w wiekach XIV - XVII. Lata wojen napoleońskich to okres upadku miasta. W II połowie XIX w. rozwój handlu winem i owocami zapoczątkował ponowny rozkwit Walencji, która dzisiaj jest ważnym portem i ośrodkiem przemysłowym /stoczniowy, samochodowy, włókienniczy/, a także jednym z największych i najatrakcyjniejszych turystycznie miast Hiszpanii. Uprzywilejowany klimatycznie region wypoczynku nadmorskiego gości co roku miliony turystów z Europy Zachodniej i USA. W samej Valencji baza recepcyjna wynosi 40000 miejsc w hotelach różnych kategorii, w Valencji w najbliższej okolicy 30000 miejsc oraz w bazie wypoczynkowej i na kempingach 20000 miejsc.

Struktura przestrzenna miasta ma charakter promienisto-obwodnicowy w centrum z łącznikiem w kierunku wybrzeża /Av. de Puerto/. Obszary zabudowane na przełomie XIX w. i XX w. mają typowy układ rusztu prostokątnego typowy dla miast hiszpańskich z rozwijanych w tym okresie.

Obszarem o najwyższych wartościach historycznych jest tzw. Barrio Monumental - Stare Miasto otoczone pętlą starego koryta rzeki Turce. Obszar ten o zabudowie wieków średnich stanowi część obecnego

centrum administracyjno-handlowego, którego główna część zabudowy pochodzi z okresu XVIII w. i później.

Atrakcyjność turystyczną miasta podnosi jego nadmorskie położenie oraz zbieganie się różnych szlaków komunikacji drogowej i kolejowej dla obsługi miasta i portu. Układ tras ruchu tranzytowego funkcjonujący obecnie w Valenci przedstawiono na rys 78. Składa się on z trzech obwodnic, przenoszących różne typy ruchu tranzytowego. Obwodnica zewnętrzna zapewnia połączenie wszystkich tras zamiejskich, w tym autostrady transśródziemnomorskiej A-7 /Barcelona- Alicante/. Jeden z fragmentów tej obwodnicy przechodzi przez gęsto zaludnioną strefą między śródmieściem a dzielnicą portową, co nie jest korzystnym rozwiązaniem. Obwodnica środkowa otacza śródmieście i jej funkcją jest prowadzenie tranzytu międzydzielnicowego. Obwodnica wewnętrzna /jeden kierunek ruchu/ otacza zespół staromiejski i centrum miasta, służy do obsługi położonego w jej wnętrzu obszaru. Obwodnice niezupełnie koncentrycznie położone względem obszaru zabytkowego połączone są układem ulic promienistych umożliwiających połączenie z nimi oraz dostęp z tras zamiejskich do centrum. Wspomnieć należy, że jest to rozwiązanie tymczasowe, gdyż docelowo planuje się wyprowadzenie ruchu tranzytowego na obwodnicę zamiejską omijającą miasto od strony zachodniej.

Dokładny jej przebieg ustalony będzie na podstawie dwóch rozpatrywanych dotychczas wariantów. Układ tras dojazdowych do zabytkowego centrum z głównych dróg zewnętrznych /Barcelony Alicante i Madrytu/ przedstawiono na rys. 79.

Układ głównych tras tranzytowych i obwodnic miejskich połączony jest układem tras drogowych doprowadzających ruch do

portu i dworca morskiego promowego usytuowanego we wschodniej części miasta, co ma istotne znaczenie dla obsługi towarowej i turystów podróżujących do i z Valenci drogą morską. Centrum połączone jest również linią komunikacji autobusowej z rejonem portu i przystani pasażerskiej.

Dla usprawnienia ruchu w mieście szczególnie w obszarze śródmieścia wprowadzono w 1984 r. komputerowy system sterowania ruchem na obszarze "Tranzyt 8", działający na zasadzie minimalizacji strat czasu. Sterowaniem centralnym objęto skrzyżowań. Na sieci ulicznej rozmieszczono automatycznych pętli pomiarowych /rys. 81/, które podobnie jak skorzyżowania objęte są systemem "Tranzyt 8" Usytuowane są również w zabytkowym centrum, lecz poza obszarem o najwyższych wartościach historycznych i walorach turystycznych.

System automatycznego sterowania wspomagany jest układem kamer telewizyjnych, których usytuowanie na głównych trasach komunikacyjnych pokazano na rys. 82 .

Sieć ulic wewnątrz obszaru zabytkowego stanowi obecnie po wprowadzeniu pokazanego na rys. 85 i 86 projektu obszar o ograniczonej dostępności dla ruchu ogólnomiejskiego. Obszar podzielony jest na sektory dostępności w formie pętli i ściągaczy umożliwiających dojazd do miejsc aktywności wewnątrz centrum, lecz bez możliwości przejazdu tranzytem.

Obszar o szczególnej wartości historycznej wyłączony jest prawie całkowicie z ruchu samochodowego. Szereg ulic i placów dookoła katedry i Kościoła Matki Boskiej Bezdomnych i Opuszczonych przekształcono w rozległą strefę pieszą o jednolitej specjalnie opracowanej posadzce oraz zaaranżowano ją elementami małej architektury

/oświetlenie, ławki, gazony/. Miejsca przed kawiarniami i restauracjami zajmują ogródki letnie, o które ocierają się przechodnie i zwiedzający.

Na styk zabytkowego ośrodka, a w środek centrum wprowadzono komunikację rowerową, w formie ścieżek rowerowych, tworząc tym samym połączenie tego rejonu z innymi częściami miasta oraz sąsiadującymi z Valencią terenami podmiejskimi rekreacyjnymi /rys. 85/.

Obsługa komunikacyjna zbiorowa realizowana jest obecnie przy pomocy układu linii autobusowych, które wnikają do wnętrza centrum do obszaru o największych wartościach. Układ komunikacji zbiorowej w niedalekiej przyszłości ulegnie zmianom na skutek oddania do eksploatacji linii metra, którego wariantowe rozwiązania przedstawiono na rys. 84. W rejonie centrum linie metra wg wariantu urzędu miejskiego w Valenci przebiegają stycznie do analizowanego obszaru, natomiast wg wariantu Ministerstwa Transportu jedna z linii wprowadzona jest do wnętrza /Plac Krapi Valencji/ i na części trasy przecina bloki zabudowy. Proponowane rozmieszczenie stacji jest również różne w obu wariantach. Wspólna w wariantach stacja przy głównym dworcu kolejowym stworzy dogodny węzeł przesiadkowy i zapewni obsługę dworca miejskim transportem publicznym, czego dotychczas brak. Z punktu widzenia obsługi turystycznej miasta, a w szczególności obszaru centrum wspomnieć należy, że sieć linii metra będzie przebiegać częściowo trasami miejskiej kolejki dojazdowej Feve, której linie obsługują połączenia terenów podmiejskich portu z centrum aglomeracji /2 stacje czołowe usytuowane są dotychczas przy II obwodnicy/. Główny dworzec autobusów dalekobieżnych jest przy obwodnicy nad brzegiem Tunii, dzięki czemu zapewniony jest łatwy dostęp do niego z różnych części miasta i sieci dróg zamiejskich.

Układ parkingowy /4500 miejsc na parkingach/ w poziomie terenu oraz kubaturowych /nadziemnych i podziemnych/ usytuowanych w pobliżu obwodnicy z której są dostępne. Niektóre z parkingów zlokalizowane są głęboko we wnętrzu /parking Pl. Zasagosse/, dzięki czemu jest to bardzo wygodne dla turystów z uwagi na bliskość obszaru intensywnego zwiedzania.
Parkowanie autokarów turystycznych odbywa się plac Porte del Mar na placu Zaragossa oraz ul. Tetuan w formie przyjezdniowej oraz przy obiektach hotelowych rozsianych popprawie całym centrum. W tym celu wykorzystywany jest również bulwar nad rzeką Tunią od strony północnej.

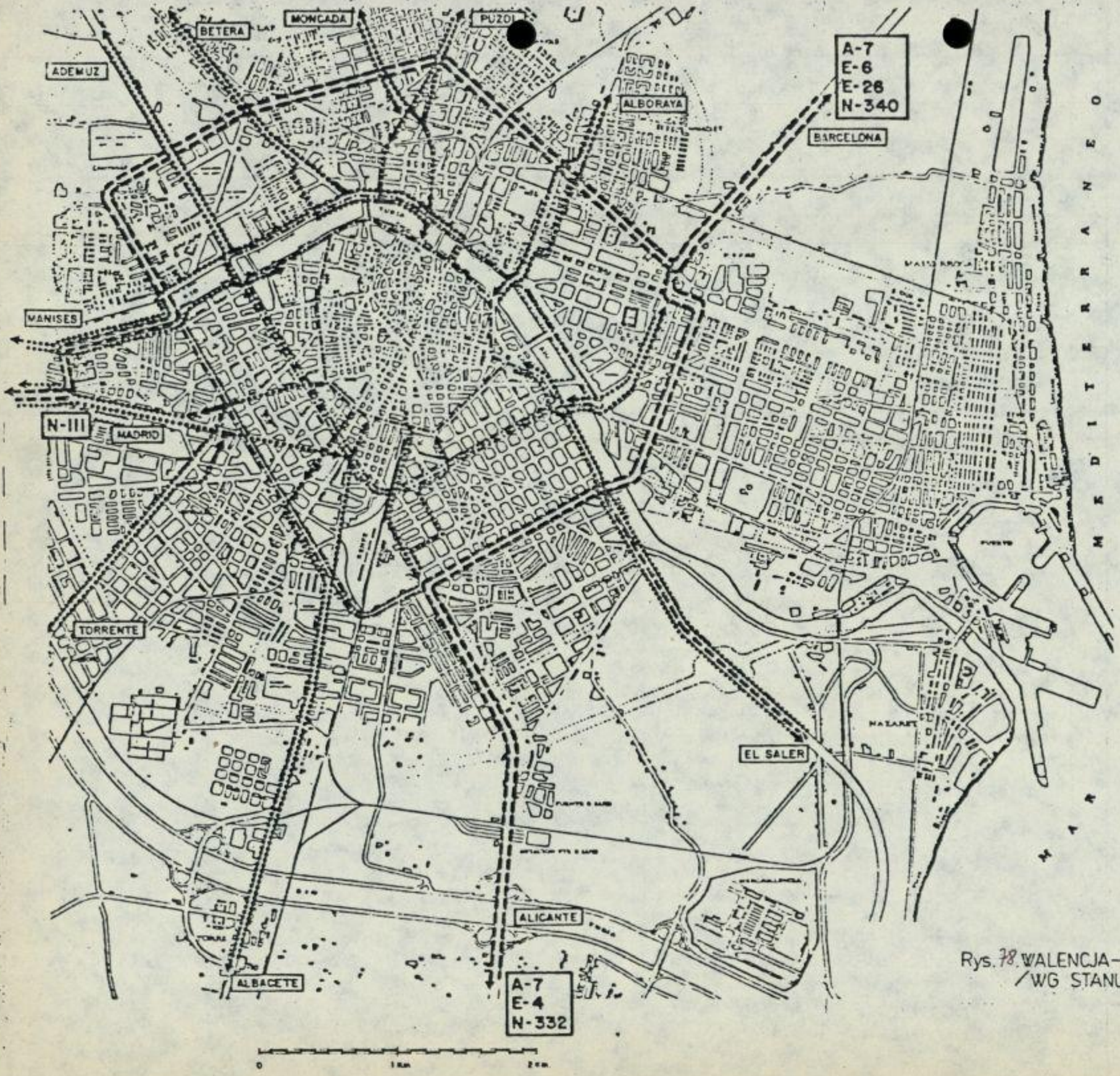
Miasta i drogi hiszpańskie, w tym również Valencia wyposażone są w system znaków informacji miejskiej, stanowiący oryginalne rozwiązanie hiszpańskie. Przykład tablicy drogowskazowej doprowadzającej ruch do zabytkowego centrum przedstawiono na rys. 88 , natomiast na rys. 89 pokazano oznakowane giełdy /obszaru zabytkowego z XV w. o wybitnych walorach architektonicznych/ w formie tablicy na stelażu.
Pokazane rozwiązania ze względu na swą czytelność, estetykę w bardzo dobry sposób usprawniają organizację informacji miejskiej oraz ułatwiają organizację ruchu drogowego. Wydaje się, że mniejszy system informacji mógłby być zastosowany w warunkach polskich, dlatego też w nastypnym etapie pracy zostanie omówiony szerzej w części dotyczącej organizacji ruchu w obszarach zabytkowych o charakterze turystycznym.

Zródła: Materiały i informacje uzyskane w Division de Trafico Ayuntamiento de Valencia, [98],

Aequerde Dirrection General de Trafico Aquntamento de Valencia Sobre Regulation de Accesos, Valencia 1984, [48]

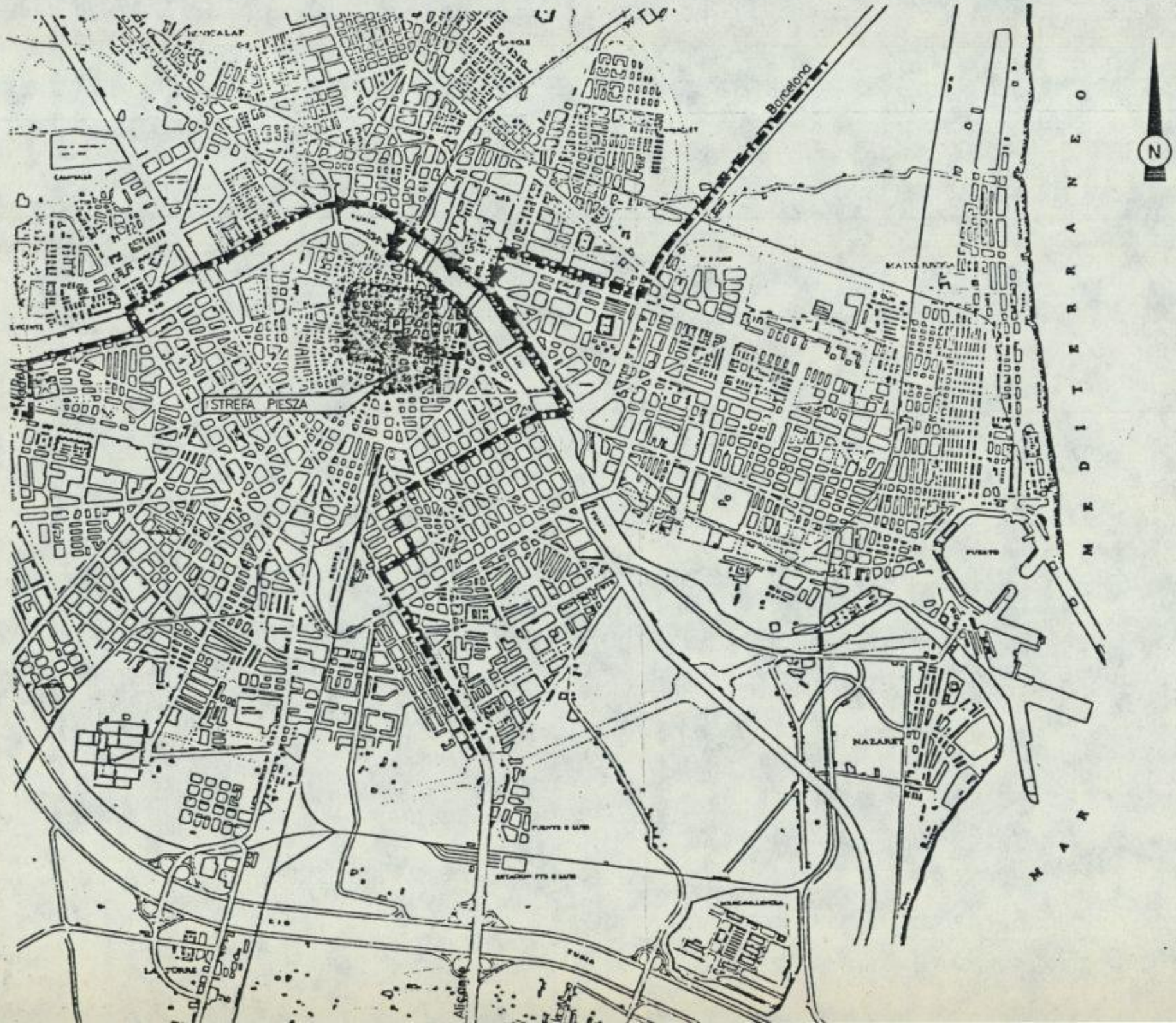
Memoria de Actividades - Junio 83 á Junio 84, Aquntamiento de Valencia, Valencia 1984, [89],

Propuerta de Actuacion en Materia de Accesos -Excumo Ayunt de Valencia Inspeccion de Plainfication Viaria y Transportes, Valencia 1984 . [100],



Rys. 78. WALENCJA – UKŁAD ULIC RUCHU TRANZYTOWEGO /WG STANU NA DN. 01.06.84 r./

opracowano wg [99]

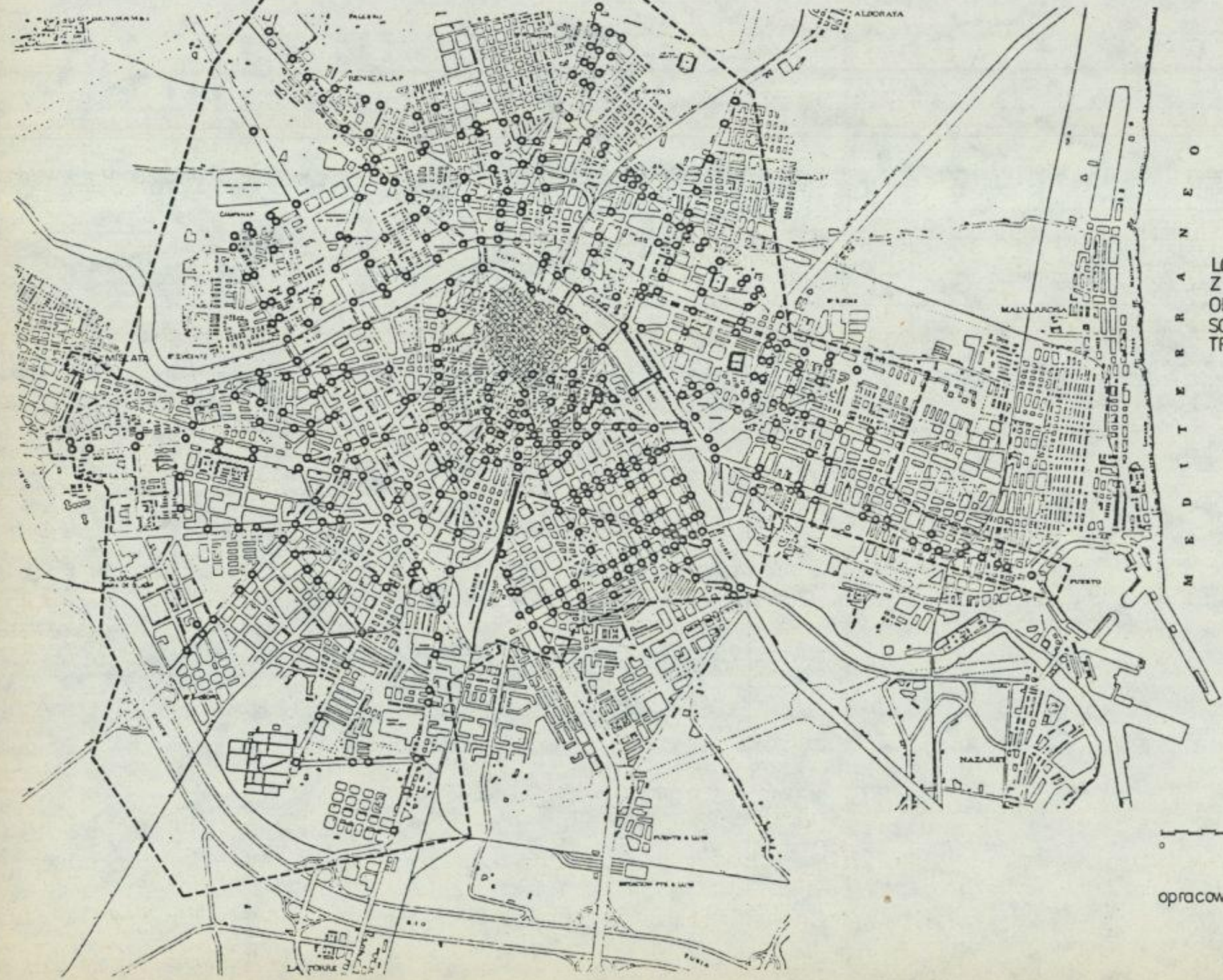


VALENCIA

SCHEMAT TRAS DOJAZDOWYCH DO ZABYTKOWEGO CENTRUM

Rys. 79

oprac. wg [99]



VALENCIA

LOKALIZACJA SKRZYŻOWAŃ Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNĄ OBJĘTYCH KOMPUTEROWYM SCENTRALIZOWANYM SYSTEMEM TRANZYT 8 – stan 1984 r.

Rys. 80

- granice strefy objetej systemem sterowania
- o skrzyżowania z sygn. świetlną
- obszar centrum
- obszar zabytkowy o szczególnych wartościach historycznych i turystycznych

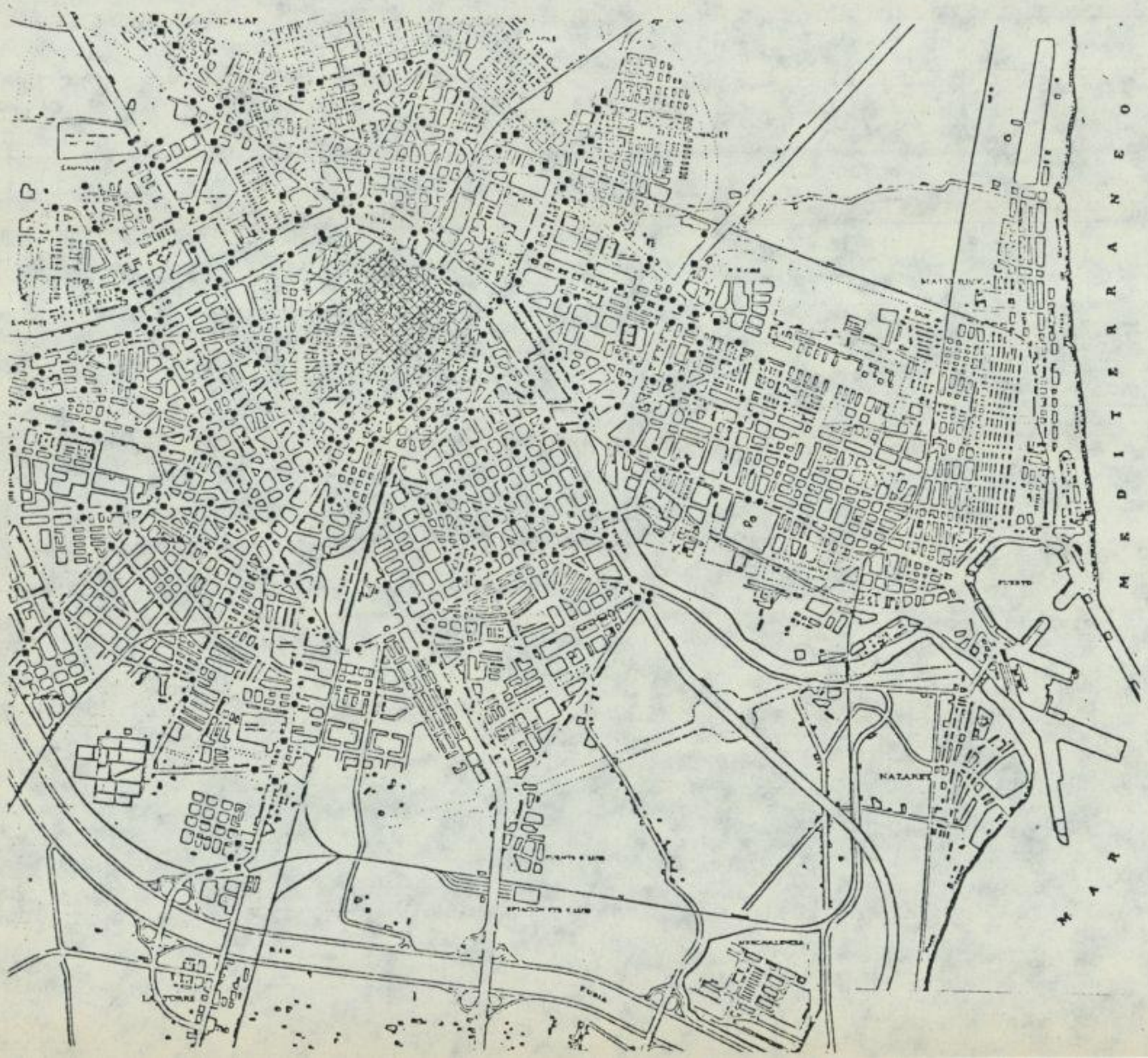
0 1km 2km

opracowano wg [48]

VALENCIA

USYTUOWANIE AUTOMATYCZNYCH PĘTLI POMIAROWYCH W SIECI ULICZNEJ OBJĘTYCH KOMPUTEROWYM SYSTEMEM STEROWANIA RUCHEM „TRANZYT 8" - stan 1984r.

Rys. 81.



- automatyczna pętla pomiarowa
- obszar centrum
- obszar zabytkowy o szczególnych walorach historycznych i turystycznych

0 1km 2km

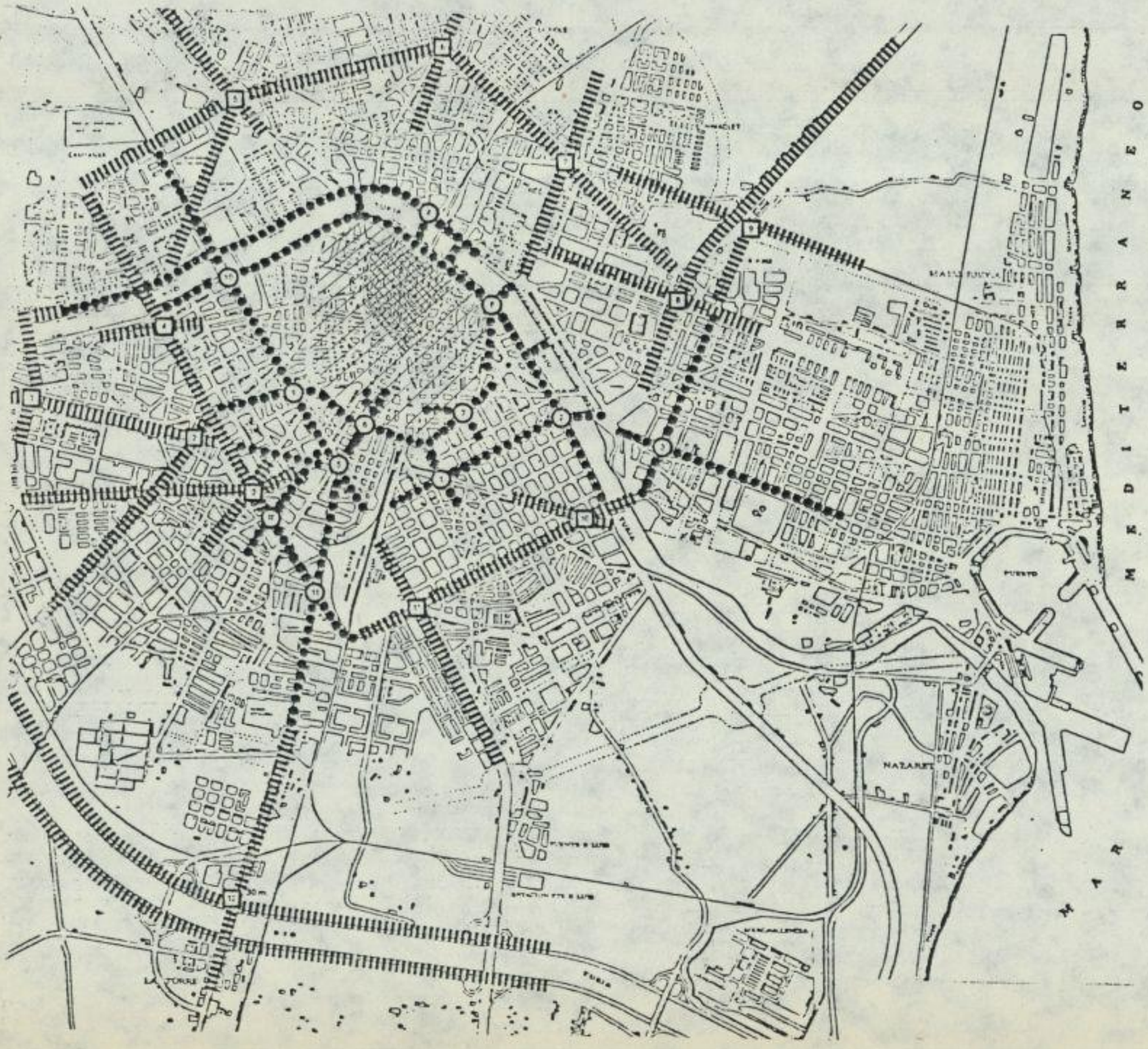
oprac wg [ ]

VALENCIA

USYTUOWANIE KAMER FILMOWYCH W SIECI ULICZNEJ WSPOMAGAJĄCYCH KOMPUTEROWY SYSTEM STEROWANIA RUCHEM

stan 1984r.

Rys. 81.



●●◎●● kamery istniejące i ich zasięg

■■[1]■■ proponowane lokalizacje kamer i ich zasięg

obszar centrum

obszar zabytkowy o szczególnych walorach historycznych i turystycznych

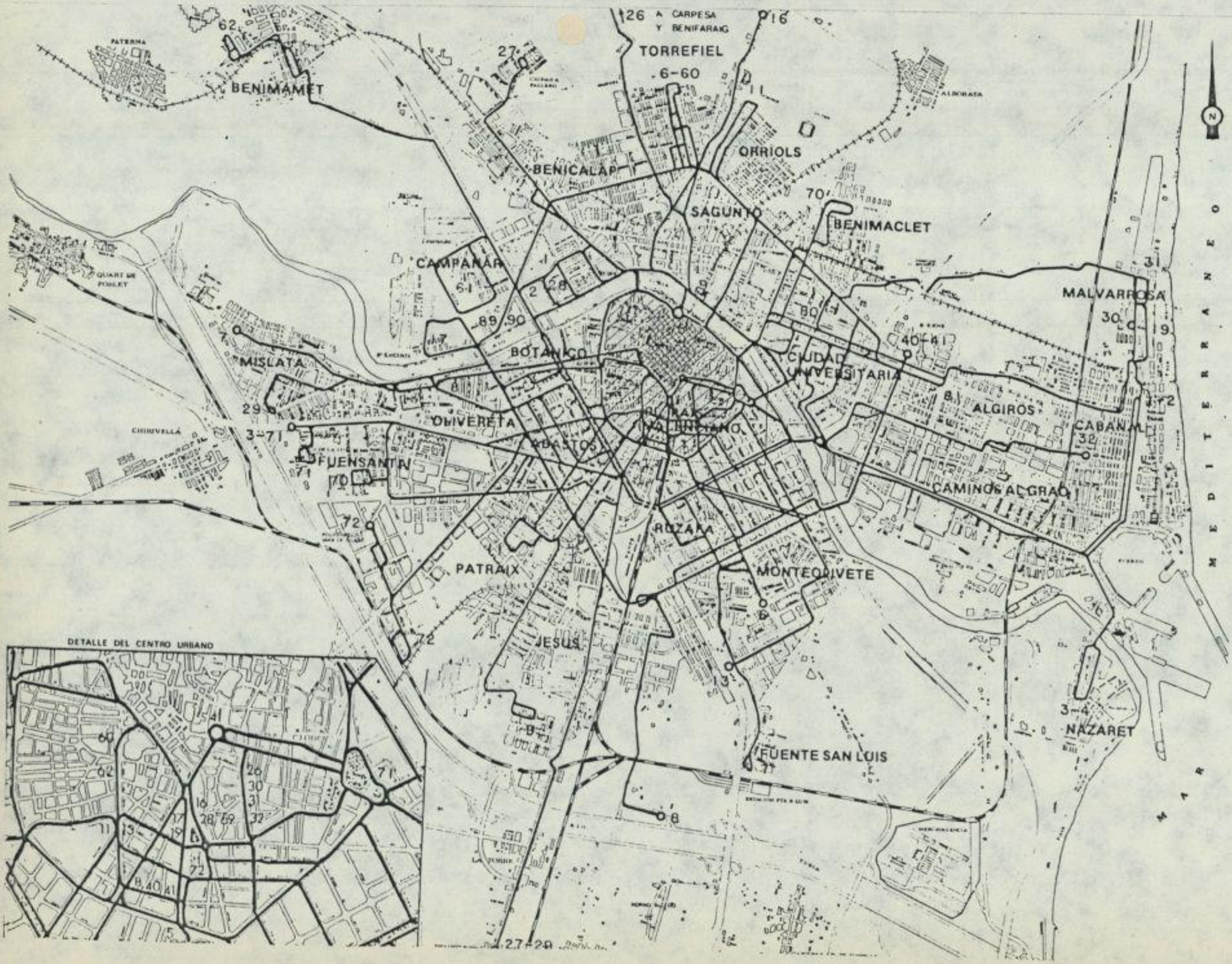
0 1 Km 2 Km

opracowano wg [48]

VALENCIA

SCHEMAT
UKŁADU KOMUNIKACJI
ZBIOROWEJ
– stan istniejący 1984 r.

Rys. 83.



— trasy linii autobusowych
⋯⋯ trasy kolei podmiejskiej FEVE
═══ linie kolejowe
▭ dworzec kolejowy
▭ dworzec autobusów dalekobieżnych
▨ obszar centrum
▩ obszar zabytkowy o szczególnych walorach historycznych i turystycznych
⛴ dworzec morski

opracowano wg [98]

VALENCIA

PROJEKTOWANY UKŁAD LINII METRA

Rys. 84

odcinki istniejące
I etap
- wariant miasta
I linia
II linia - wariant Ministerstwa Transportu
III linia

400m 0 500m 4000m

VALENCIA

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ
ZABYTKOWEGO CENTRUM - PROJEKT

Rys. 85

OBSZAR ZABYTKOWY O SZCZEGÓLNEJ WARTOŚCI HISTORYCZNEJ

STREFY PIESZE

ULICE GŁÓWNE

ULICE ZBIORCZE

ULICE LOKALNE

DOJAZDY

ULICE PRZEWIDZIANE DO PROWADZENIA LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ /AUTOBUSOWEJ/

ŚCIEŻKI ROWEROWE

PROJEKTOWANY PRZEBIEG LINII METRA WG WARIANTU AYUNTAMIENTO VALENCIA

STACJE METRA

P ... PARKING PODZIEMNY Z PODANĄ LICZBA MIEJSC

P250 PARKING NADZIEMNY Z PODANA LICZBA MIEJSC

P120 PARKING W POZIOMIE TERENU Z PODANA LICZBA MIEJSC

100 0 500 m 1000 m

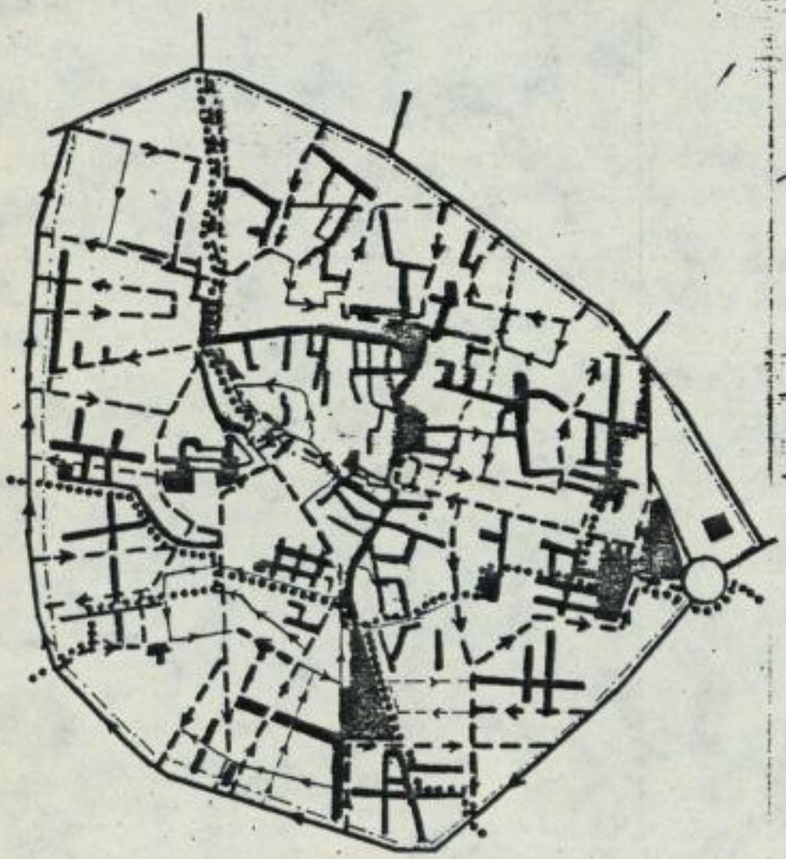
opracowanie autora wg [98]

VALENCIA

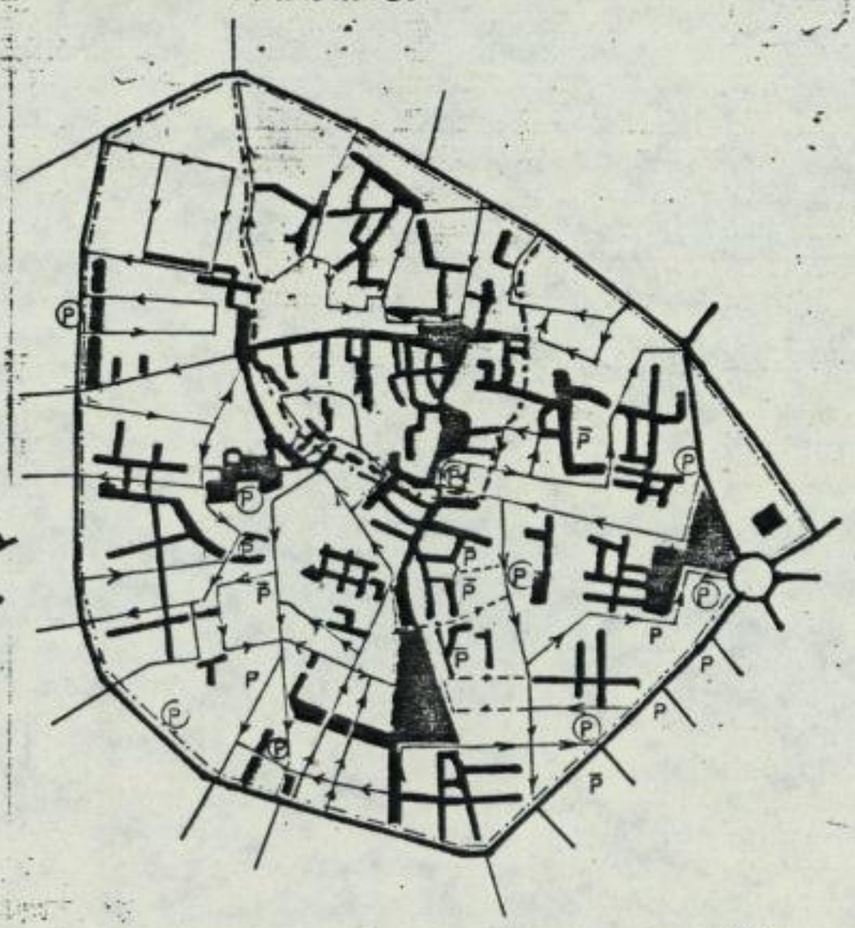
SCHEMATY OBSŁUGI POTRZEB TRANSPORTOWYCH RÓŻNYCH KATEGORII W STREFIE CENTRALNEJ – PROJEKT

Rys. 86

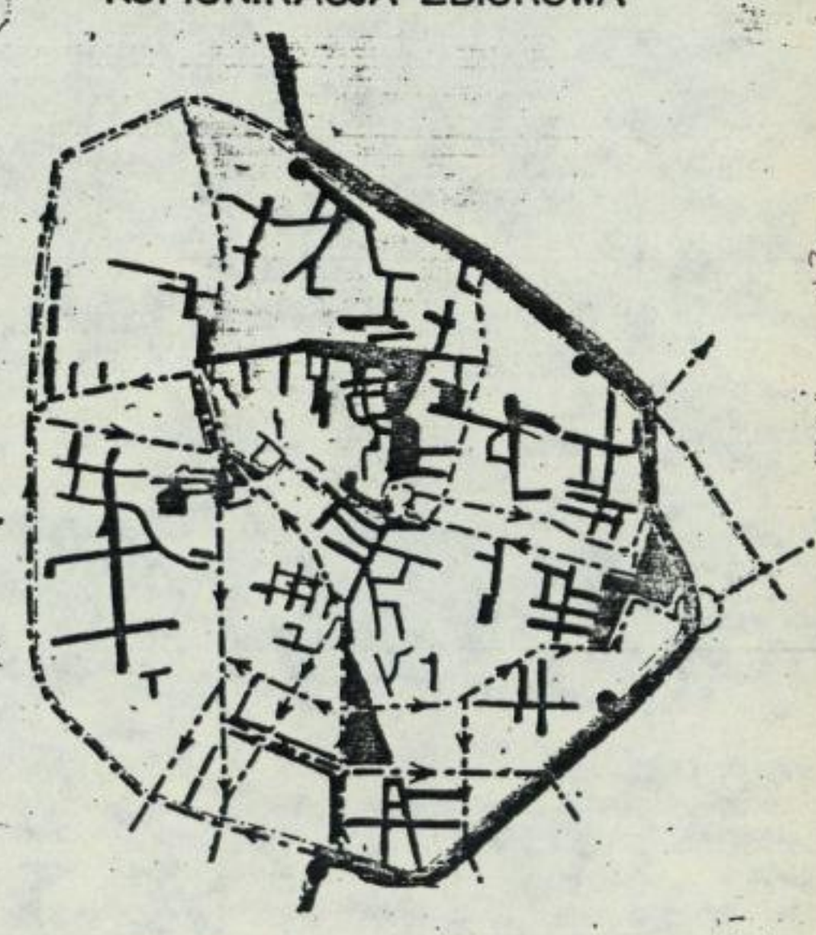
SAMOCHODY OSOBOWE I RUCH ROWEROWY



PARKINGI



KOMUNIKACJA ZBIOROWA



OBSZAR ZABYTKOWEGO CENTRUM, OBSZAR ZABYTKOWY O SZCZEGÓLNYCH WARTOŚCIACH HISTORYCZNYCH, STEFY PIESZE, ULICE GŁÓWNE, ULICE ZBIORCZE

ULICE LOKALNE, ULICE PRZEWIDZIANE DO PROWADZENIA LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ AUTOBUSOWEJ, SCIEŻKI ROWEROWE, PROJEKTOWANY PRZEBIEG LINII METRA WG WARIANTU

AYUNTAMIENTO VALENCIA, STACJE METRA, PARKINGI PODZIEMNE, PARKING NADZIEMNE, PARKINGI W POZIOMIE TERENU

100 0 500m 1000m

opracowanie autorów w 1981

VALENCIA

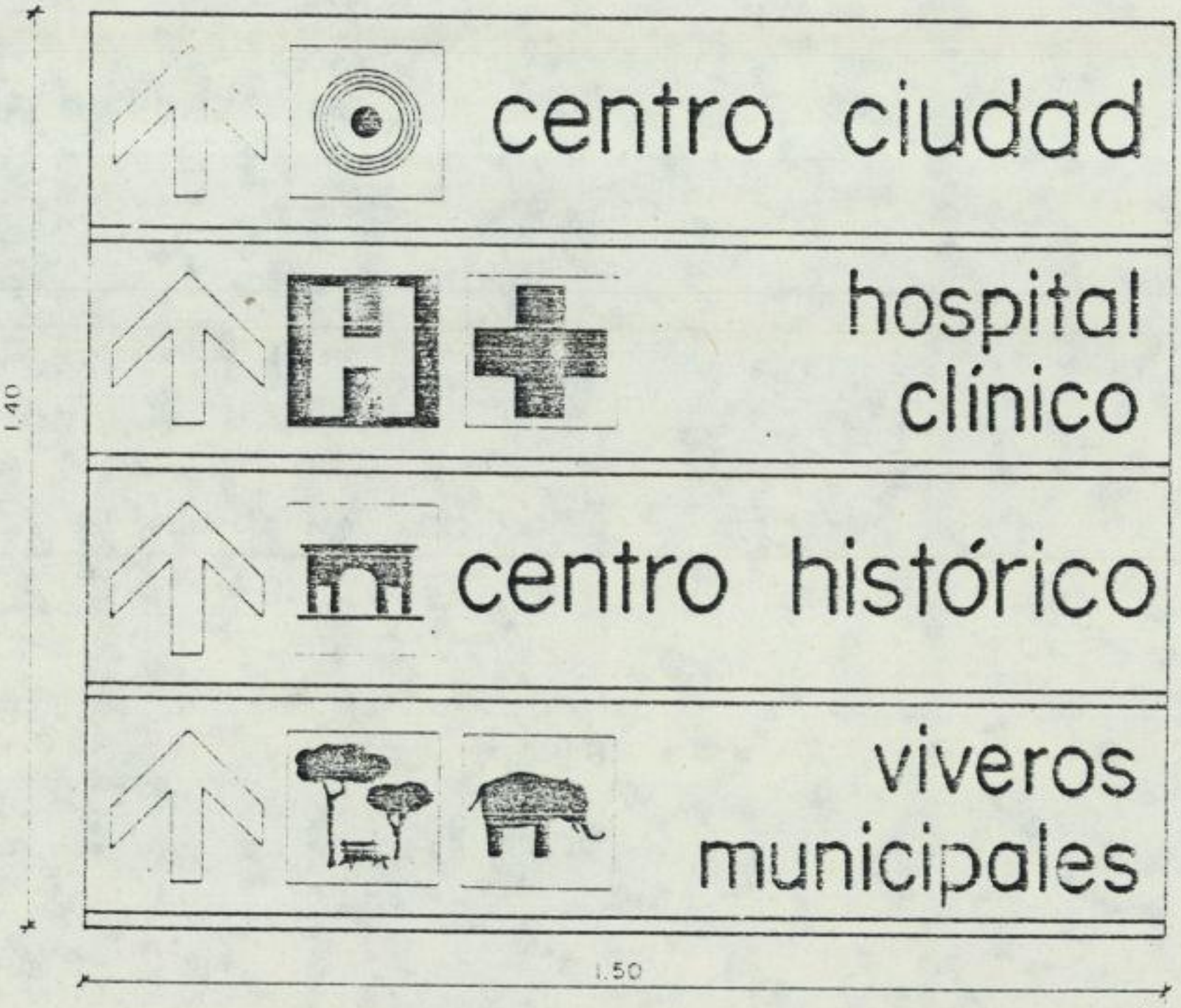
SCHEMAT PIESZEGO ZWIEDZANIA ZABYTKOWEGO CENTRUM

Rys. 87.

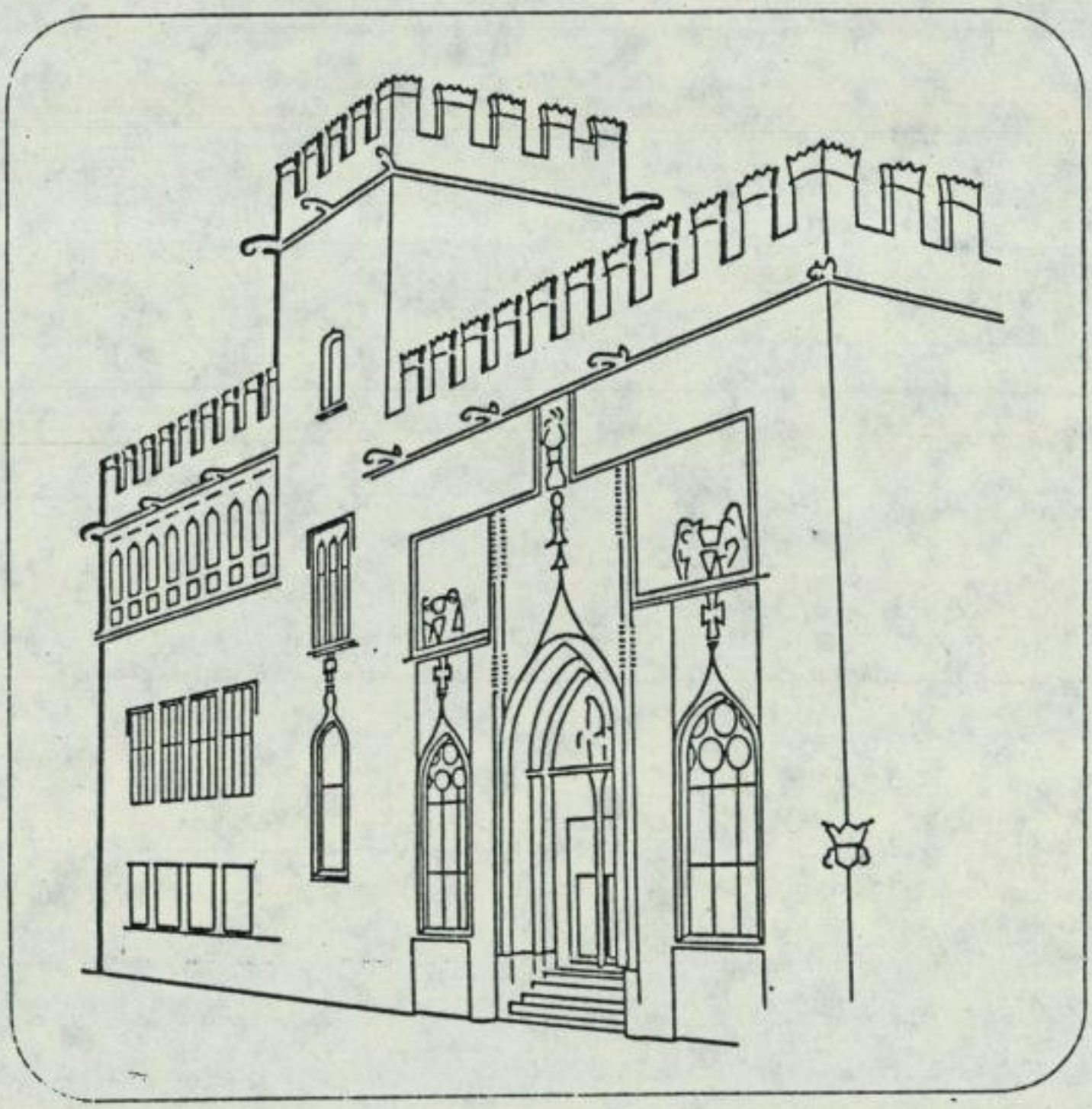
-217-

Ważniejsze zabytki : 1.Miqueleta, 2.Katedra, 3.Bazylika Matki Boskiej Bezdomnych i Opuszczonych , 4.Parlament, 5.Pałac de Jaudenes, 6.Kościół Św.Mikołaja , 7.Kościół La Campania,8.Giełda, 9.Targowisko Centralne(hale) 10.Kościół Św.Janów, 11.Kościół Św.Cataliny, 12.Plac Okrężny, 13.Kościół Sw.Marcina, 14.Pałac Markizów de Dos Aguas, 15.Kościół Św.Andrzeja, 16.Muzeum Królewskie, 17.Uniwersytet, 18.Kościół Sw.Tomasza, 19.Kościół Sw. Jana ze Szpitala, 20.Pałac Arcybisupii, 21.Pałac Berbedel

opracwg[ ]



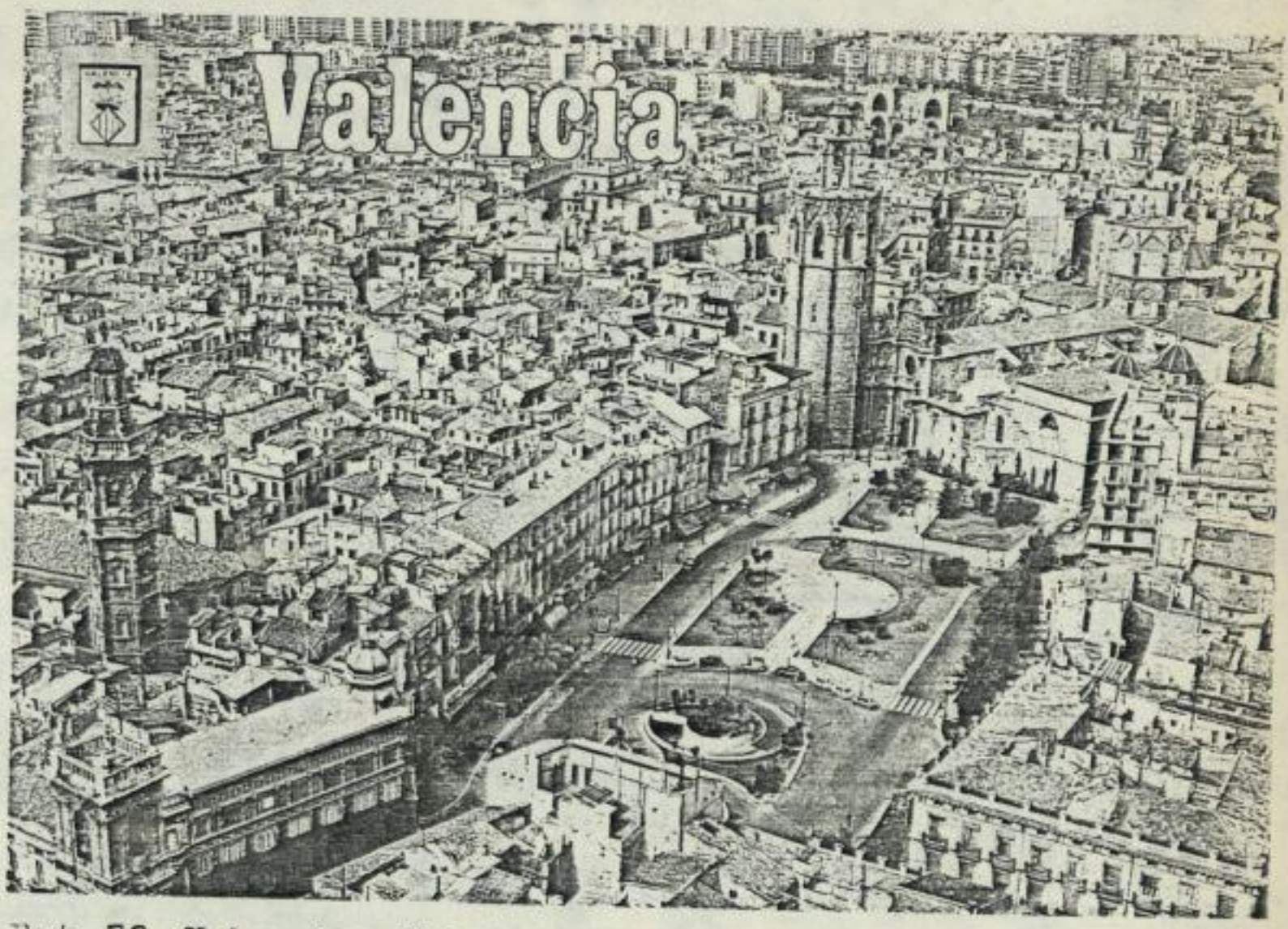
Rys. 87 . Przykład miejskiej informacji drogowskazowej stosowanej w Hiszpanii (tablica drogowskazowa złożona z modułów , od góry : centrum - kolor tła żółty , szpital-klinika - kolor tła żółty, ośrodek historyczny -kolor tła amarantowy, tereny rekreacyjne -kolor tła szary,litery białe wg [99]



LA LONJA

SIGLO XV

Rys. 89 . Przykład oznakowania informacyjnego stosowanego w Hiszpanii - Giełda w Walencji (obiekt zabytkowy z XVw. o wybitnych walorach architektonicznych) - tablica na stelażu [99]



Fot. 33. Valencia. Zabytkowe centrum-Plac Saragossy z widocznym w środku wyjazdem z parkingu podziemnego oraz zespołem katedralnym

Fot. 34. Valencia. Zabytkowe centrum. Plac Panny Najświętszej z widoczną Bazyliką Królewską Matki Boskiej Bezdomnych i Opuszczonych i Katedrą - strefa ruchu pieszego

Fot.35. Valencia .Fragment zabytkowego centrum z widocznymi wieżami de Serranos(siedziba muzeum morskiego),odcinkiem I obwodnicy ,doliną rzeki Turii(dawny przebieg) i kamiennym mostem o nazwie wież

Fot.36. Valencia .Fragment zabytkowego centrum z widocznymi wieżami Quart fragmentem I obwodnicy

3.17. WENECJA -I

Miasto - zabytek jeden z cudów świata, obiekt pelegrynacji milionów rzesz turystów urzeczonych urodą miasta na wodzie, które zaliczone jest przez UNESCO do rejestru zabytków światowego dziedzictwa kultury. Wenecja położona jest w północno-wschodnich Włoszech nad Adriatykiem. Liczy łącznie ok. 400 000 mieszkańców. Składa się z dwóch głównych części /rys. 90/.

Część starsza tzw. Wenecja właściwa położona jest na lagunie Weneckiej na 122 wyspach rozdzielonych 176 kanałami przez które przerzucono 410 mostów jest jednym wielkim zabytkowym zespołem urbanistycznym. Mieszka w niej ok. 125 tys. osób. W części lądowej /m.in. Mestre, Maghera/ żyje również ok. 125 tys. osób, natomiast pozostali zamieszkują liczne okoliczne wyspy.

Obie części Wenecji połączone są obecnie mostami kolejowym i drogowym prowadzącymi linię kolejową i autostradę. Wenecja właściwa oddzielona jest od morza mierzeją /Lido i Pallestrina/ przedzieloną kanałami dostępnymi dla statków morskich. Obsługę komunikacyjną zapewniają również dwa porty lotnicze, z których jeden położony jest na wyspie. Wenecja właściwa stanowiąca przykład dużego autonomicznego zespołu zabytkowego /miasta-zabytku/ o intensywnej funkcji turystycznej i umiarkowanej mieszkaniowej jest obszarem turystycznym o charakterze zabytkowym, którego wewnętrzna obsługa komunikacyjna oparta jest o dwa odrębne układy: kanałów wodnych wykorzystywanych do transportu osób /linie komunikacji zbiorowej - tramwaje wodne, gondole i inne jednostki pływające/oraz do transportu towarów oraz układ dróg pieszych /placów, ulic i zaułków/ umożliwiających dojście do obiektów zabytkowych, budynków publicznych, miejsc zamieszkania oraz

przystani, przystanków linii tramwajów wodnych.

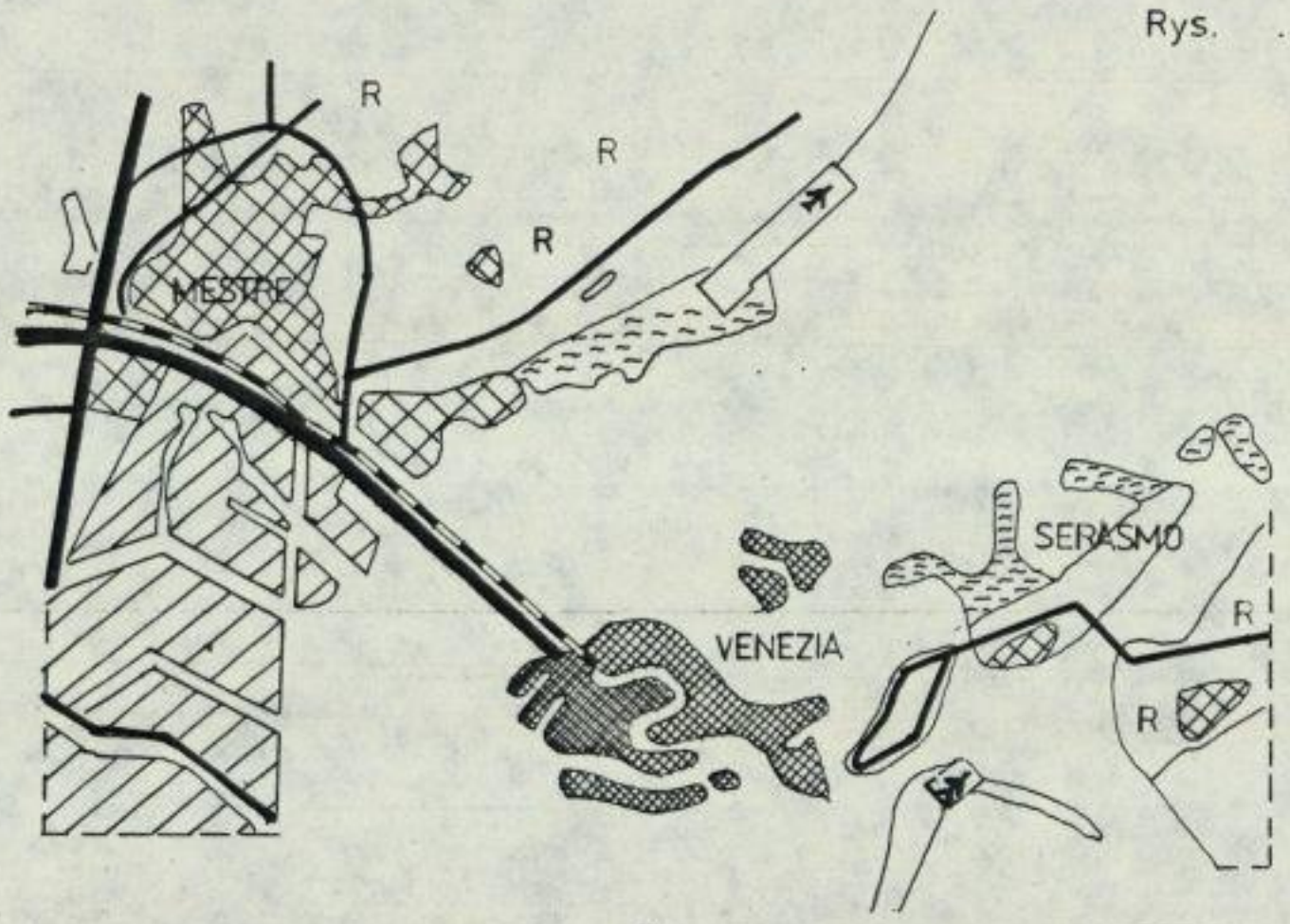
W okresie sezonu turystycznego wiosna -lato i wzmożonego napływu turystów podejmuje się działania ograniczające dostępność do obszaru. Pojemność środowiskowa obszaru oszacowana jest na 50 000 turystów, dla których rozważa się wprowadzenie specjalnych przepustek . Od czerwca 1987 r. wymaga się od turystów zmotoryzowanych rezerwacji miejsca na parkingu Piana Roma tj. przy głównym wjeździe do miasta i miejsca przesiadki na stateczki - tramwaje wodnej komunikacji zbiorowej. Natężenie autokarów turystycznych ograniczone zostało do 200 , a samochodów osobowych do kilku tysięcy dziennie. Wykorzystanie miejsc parkingowych kontrolowane jest przy pomocy komputera, a wyczerpanie ich pojemności powoduje zamknięcie przez milicję trasy dojazdowej. Swobodny dostęp dla turystów możliwy jest pociągiem oraz łodziami z innych punktów niż Plazza di Roma. W okresach wyjątkowo dużych natężeń ruchu turystycznego /np. 02.05.1987 r. / wprowadza się na wąskich ulicach pieszych ruch jednostronny, celem zapobieżenia ich zablokowaniu.

Opracowano wg: Encyklopedia Powszechna t. IV [102]
PWN Warszawa 1978,
Planowanie miast i osiedli t. V PWN Warszawa 1971 .[14]

WENECJA

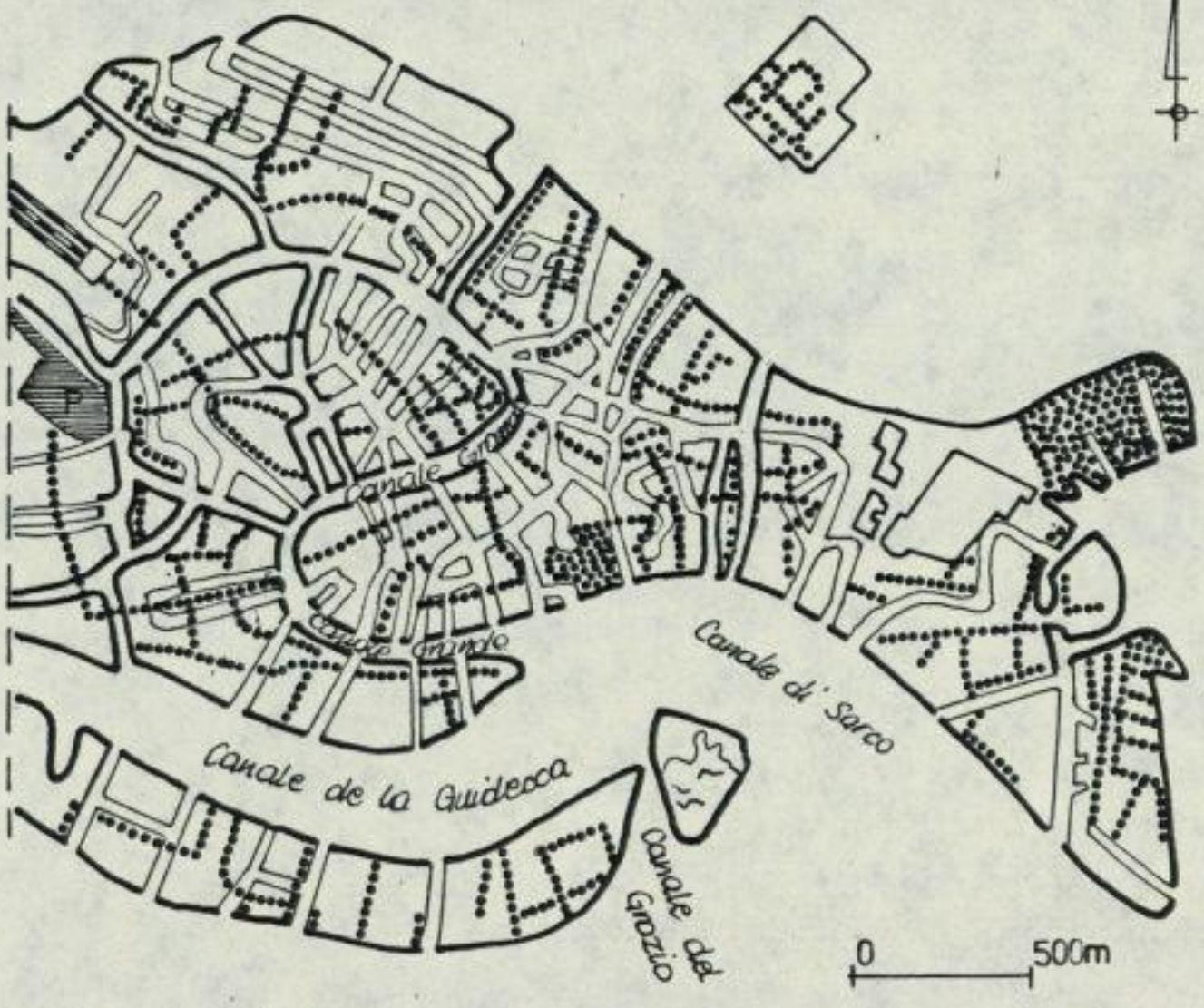
PLAN ORIENTACYJNY

Rys.



SCHEMAT UKŁADU DRÓG WODNYCH I PIESZYCH

Rys.



- ośrodek administracyjny
- zespół zabytkowy
- strefa mieszkaniowa
- strefa przemysłowa
- port lotniczy
- autostrada i linia kolejowa
- ulice i drogi układu podstawowego
- R — tereny rolnicze
- kanały główne i zbiorcze
- kanały lokalne
- ciągi i place piesze
- P — parking
- tereny podmokłe

opracowano wg [14, 102]

4. Wnioski

Analiza przedstawionych przykładów obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych w miastach zabytkowych pozwala sformułować następujące wnioski:

1. W poszczególnych miastach występuje różny zakres szczególnych form obsługi komunikacyjnych obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym, tj. form odmiennych od stosowanych poza tymi obszarami, a lepiej dopasowanymi do ich charakteru i funkcji.
   Oprócz powodów obiektywnych, do jakich należy oczywista zależność potrzeby stosowania takich form od typu obszaru występujących obciążeń ruchem i skali problemów komunikacyjnych należy wspomnieć o przyczynach subiektywnych, z których najważniejsze to:
   - bardzo skromna kadra /pod względem liczebności i fachowości/ zajmująca się planowaniem i eksploatacją systemów transportowych miast i ich obszarów zabytkowych,
   - częste niezrozumienie konieczności działań szczególnych w w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym ze strony władz miasta i społeczeństwa,
   - brak specjalistycznej literatury przedmiotu w tym zasad i wytycznych w sprawie obsługi komunikacyjnej tego typu obszarów,
2. Wysoka atrakcyjność turystyczna i związane z tym duże natężenie ruchu turystycznego stanowią główny powód wprowadzania ograniczeń w ruchu kołowym, w obszarach zabytkowych nie pełniących funkcji centralnych. O potrzebie wprowadzania tych ograniczeń przesądzały kolizje ruchu turystycznego ze zwykle

niezbyt silnym ruchem kołowym. W obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym pełniących funkcje centralne miast dużych było często wynikiem prac rewaloryzacyjnych w obszarze, przygotowań do obchodzenia rocznic, do imprez o charakterze ogólno państwowym, itp.

3. Powszechnie dostrzega się potrzebę eliminacji ruchu niezwiązanego z obszarami zabytkowymi z sieci ulicznej tych obszarów. Zrealizowano to zwłaszcza w miastach, w których były możliwości przeprowadzenia ruchu tranzytowego poza obszarem zabytkowym bez konieczności ponoszenia nadmiernych nakładów. W miastach, w których istniejąca struktura sieci ulicznej uniemożliwia odciążenie centrum, tego typu przedsięwzięcia są poważnie utrudnione ze względu na ograniczenia inwestycji komunikacyjnych.

4. Dostrzega się również celowość stwarzania preferencji dla ruchu pieszego. Z reguły polegają one na wyłączaniu fragmentów sieci ulicznej z ruchu, wyjątkowo natomiast stosuje się aranżację przestrzeni ulicznej przystosowaną do potrzeb ruchu pieszego, polegającą na usunięciu krawężników i odpowiednim umeblowaniu ulicy i podnoszących walory turystyczne obszaru. Tworzone strefy piesze odpowiadają z reguły strefom intensywnego zwiedzania lub głównym ciągom handlowym.

5. Omawiane formy obsługi komunikacyjnej są wprowadzane wyłącznie za pomocą klasycznych metod i środków organizacji ruchu /takich jak zamykanie ulic, ograniczenia wjazdu niektórych kategorii pojazdów, wprowadzanie ruchu jednokierunkowego, ograniczenia skrętów, itd./. Niekiedy obowiązuje opłata za parkowanie.

6. W miastach, w których istnieje transport zbiorowy, obsługuje on zawsze obszary zabytkowe. Trasy są prowadzone stycznie lub wprowadzane do wnętrza obszaru, w zależności od jego wielkości i kształtu sieci ulicznej. Priorytety dla transportu zbiorowego są stosowane wyjątkowo - tylko w niektórych dużych miastach.
   Tylko w dużych miastach, ze względu na ich rozległość przestrzenną środki komunikacji zbiorowej są przydatne w zwiedzaniu obszarów zabytkowych o funkcji turystycznej.

7. Z reguły nie stosuje się ułatwień dla ruchu rowerowego, który traktowany jest na równi z innymi pojazdami. Częściej stosowane są utrudnienia zabraniające poruszania się rowerem w zamkniętych dla ruchu strefach.

8. Kolej, której udział w przewozach wewnątrz - miejskich jest generalnie niski, nie odgrywa żadnej roli w obsłudze obszarów zabytkowych.

9. Problemy parkowania nie znajdują przeważnie należytego rozwiązania. Potrzeby w tym zakresie są często nieznane, nieznany jest również potencjał parkingowy obszaru. Podejmowane działania ograniczają się do wyznaczania parkingów wydzielonych, do wprowadzania lokalnych zakazów postoju lub też do generalnego zakazu wjazdu i postoju. Zazwyczaj nie traktuje się selektywnie poszczególnych kategorii użytkowników obszaru. Obszary turystyczne o charakterze zabytkowym są z zasady dobrze skumulowane z węzłami przesiadkowymi na środki lokomocji zamiejskiej/dworce PKP i PKS/, sieć uliczną odpowiednich klas bądź z układem dróg zamiejskich. Nie są dostrzegane potrzeby ruchu turystycznego. Istniejące parkingi dla autokarów turystycznych nie posiadają niezbędnego zaplecza sanitarnego i gastronomicznego.

10. Tylko nieliczne miasta posiadają opracowane studia komunikacyjne /w skali miasta i w skali jednostek strukturalnych / obejmujące obszar turystyczny o charakterze zabytkowym. Posiadana dokumentacja dotycząca istniejących urządzeń transportowych jest często niekompletna lub jej nie ma.
Opracowane koncepcje układów komunikacyjnych w Krakowie i Sandomierzu są pierwszymi rozwiązaniami kompleksowo wykorzystującymi ideę stref ruchu uspokojonego.

11. W warunkach krajowych do rzadkości należy wykorzystywanie środków lokomocji stanowiących równocześnie atrakcję turystyczną.

Analiza zaprezentowanych przykładów zagranicznych pozwala zauważyć że:

1. Realizowane rozwiązania problemów obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym w miastach cechują się dużą kompleksowością pod względem stosowanych metod i środków, z uwzględnieniem specyfiki różnych kategorii użytkowników.

2. Wydzielanie stref ruchu pieszego jest dość powszechne, przy czym obrzeża tych stref są udostępniane dla ruchu kołowego przeważnie za pośrednictwem tras typu pętlowo-sięgaczowego.

3. Regułą jest tworzenie tras typu obwodnicowego, prowadzących ruch tranzytowy względem obszaru zabytkowego.

4. Ograniczania natężeń ruchu samochodowego dokonuje się przez utrudnianie lub uniemożliwianie przejazdu przez rejony nie leżące w pobliżu punktu docelowego podróży.

Metodą jest podział obszaru na sektory ruchu lub wprowadzanie sieci ulic jednokierunkowych. Ponadto pobiera się opłaty za parkowanie, a konkurencję dla samochodu osobowego stanowi sprawnie działający transport zbiorowy.

5. Zwraca uwagę dbałość o zapewnienie odpowiednio wysokiej liczby miejsc postojowych na parkingach różnych typów, w tym autokarów turystycznych, stosownie do przyjętej koncepcji obsługi komunikacyjnej obszaru.

6. Obszary zabytkowe są z zasady dobrze obsługiwane przez transport zbiorowy. Dąży się, by podstawą obsługi w dużych miastach był szybki transport szynowy, z zasady wprowadzany pod ziemię. Pozwala to rozszerzyć strefy ruchu pieszego przy zapewnieniu należytej dostępności obszaru.

7. Dość szeroko stosuje się specjalne urządzenia dla ruchu rowerowego, zwłaszcza w krajach, gdzie użytkowanie roweru dla celów komunikacyjnych ma swoje tradycje.

8. Układy organizacji ruchu i parkowania charakteryzują się elastycznością na zmiany obciążeń ruchem kołowym i pieszym.

9. Dość często podejmuje się próby wprowadzania środków lokomocji oraz /rower, minibus/ stanowiących równocześnie atrakcję turystyczną.

SPIS RYSUNKÓW - cz. II

1. Usytuowanie wybranych do analiz miast z obszarami turystycznymi o charakterze zabytkowym. 4
2. Ciechocinek schemat obsługi komunikacyjnej miasta 9
3. Częstochowa schemat obsługi komunikacyjnej śródmieścia i rejonu Jasnej Góry 16
4. Częstochowa - schemat ruchu kołowego w rejonie klasztoru 17
5. Częstochowa - strefy obsługi ruchu turystycznego 18
6. Częstochowa - kolizje ruchu pieszego z ruchem kołowym 19
7. Częstochowa - natężenia ruchu pieszego 19
8. Częstochowa - zasięg i obsługa ruchu pielgrzymkowego 20
9. Częstochowa - obsługa ruchu turystycznego i pielgrzymkowego w czasie wizyty Papieża 21
10. Gniezno - usytuowanie obszaru zabytkowego w strukturze miasta - stan istniejący 1987 r. i stan docelowy 25
11. Gniezno - Plan rewaloryzacji śródmieścia - elementy atrakcyjności 26
12. Gniezno - Plan rewaloryzacji śródmieścia - układ komunikacyjny 27
13. Gniezno - Plan rewaloryzacyjny śródmieścia - układ ciągów pieszych, 28
14. Kazimierz Dolny - Schemat obsługi komunikacyjnej miasta zabytku - stan istniejący 31
15. Kraków - Usytuowanie zespołu śródmiejskiego w strukturze miasta - stan istniejący 41
16. Kraków - Model istniejącego układu obsługi komunikacyjnej śródmieścia 42
17. Kraków - Centrum Stare Miasto - Stan organizacji ruchu 1987 r. 43
18. Kraków - Planowany układ powiązań zabytkowego centrum uliczno-drogowe 44

19. Kraków - Planowany układ powiązań zabytkowego centrum z siecią komunikacji zbiorowej 45
20. Kraków - Układ stref ruchu uspokojenie ruchu w mieście 45
21. Kraków - Modele uspokojenia ruchu w śródmieściu 47
22. Nowy Sącz - Zasada podziału obszaru śródmieścia na strefy dostępności 47
23. Usytuowanie zespołu zabytkowego w strukturze miasta , stan 1987 r. 54
24. Nowy Sącz - Przekształcenie układu komunikacji śródmieścia w latach 1973-1986 55
25. Płock - Usytuowanie zespołu staromiejskiego w strukturze miasta, stan istniejący 57
26. Płock - Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego , stan istniejący 1986, 58
27. Poznań - Usytuowanie zespołu urbanistycznego Starego Miasta w strukturze miasta, 63
28. Poznań - Układ organizacji ruchu i parkowania w śródmieściu 64
29. Poznań - Układ tras komunikacji zbiorowej w śródmieściu 65
30. Pułtusk - Schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum 68
31. Sandomierz - Usytuowanie w strukturze zespołu staromiejskiego 75
32. Sandomierz - Schemat sieci drogowo-ulicznej ;stan 1987 76
33. Sandomierz - Koncepcja sieci drogowo-ulicznej stan 77
34a. 34b. Sandomierz - Propozycje wariantowych rozwiązań zespołu staromiejskiego 78, 79
35. Toruń - Usytuowanie zespołu staromiejskiego w strukturze miejskiej 85
36. Toruń - Usytuowanie zabytkowych obiektów architektury w zespole staromiejskim 86
37. Toruń - Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego - stan istniejący 1987 87

38. Toruń - Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego - koncepcja 88
39. Warszawa - Usytuowanie wybranych obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym w strukturze miasta 98
40. Warszawa - Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego - stan istniejącyj 99
41. Warszawa - Schemat organizacji ruchu i parkowań w zespole staromiejskim 100
42. Warszawa - Łazienki - Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu pałacowo-parkowego 101
43. Warszawa - Wilanów - Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu pałacowo-parkowego 102
44. Włocławek - Usytuowanie zabytkowego centrum w strukturze miasta
45. Włocławek - Schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum - stan istniejący 114
46. Włocławek - Schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum - koncepcja 115
47. Bath - Schemat obsługi komunikacyjnej centrum 120
48. Celle - Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu zabytków - stan istniejący 1987 , 123
49. Usytuowanie zespołu zabytkowego w strukturze miejskiej 126
50. Chartres - Schemat obsługi komunikacyjnej Starego Miasta 127
51. Chambery - Schemat układu komunikacyjnego aglomeracji /stan 1987/ 138
52. Chambery - Schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum 139

53. Chambery - Schematy obsługi potrzeb transportowych różnych kategorii w strefie centralnej 140
54. Delft - Schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum miasta 146
55. Kopenhaga - Usytuowanie zabytkowego centrum w strukturze miasta 149
56. Kopenhaga - Schemat obsługi komunikacyjnej śródmieścia 150
57. La Rochelle - Usytuowanie zabytkowego centrum na tle aglomeracji 155
58. La Rochelle - Schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum - stan 1978 156
59. Les Santes Maries de la Mer - Schemat obsługi komunikacyjnej - Stan 1978 i 1980, 160
60. Laurdes - Schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum pątniczego i turystycznego 163
61. Mont Saint Michel - Zmiany dostępności komunikacyjnej autonomicznego zespołu zabytkowego w czasie odpływu i przypływu oceanu 166
62. Norwich - Obszar zabytkowy - Centralny ośrodek usługowy 169
63. Norwich - Koncepcja obsługi komunikacyjnej strefy centralnej 170
64. Praga - Usytuowanie wybranych obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym w strukturze miejskiej - stan istniejący, i planowany, rozwój układu uliczno-drogowego 175
65. Praga - Usytuowanie wybranych obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym w strukturze miejskiej stan - istniejący i planowany, rozwój układu komunikacji zbiorowej 176

66. Praga - Schemat układu organizacji ruchu i parkowanie w zabytkowym centrum stan istniejący 1987 177
67. Praga - Schemat układu komunikacji zbiorowej w zabytkowym centrum, stan istniejący 1987 r. 178
68. Roskilde - Usytuowanie zabytkowego centrum w strukturze miasta i regionu 185
69. Roskilde - Schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum 186
70. Rouen - Usytuowanie zabytkowego centrum na tle aglomeracji 190
71. Rouen - Schemat obsługi komunikacyjnej śródmieścia 191
72. Rouen - Układ parkingów i stref dostępności parkingowej w śródmieściu 192
73. Rouen - Układ ciągów i stref pieszych w śródmieściu 194
74. Saunt Malo - Strefa zainteresowania turystycznego 199
75. Saunt Malo - Schemat obsługi komunikacyjnej zespołu zabytkowego 199
76. Saunt Malo - Schemat układu komunikacji zbiorowej 200
77. Saunt Malo - Schemat sezonowych linii komunikacji zbiorowej 200
78. Valencia - Układ ulic ruchu tranzytowego /stan 1984 r./ 208
79. Valencia - Schemat tras dojazdowych do zabytkowego centrum 209
80. Valencia - Usytuowanie skrzyżowań i sygnalizacji świetlnej objętych komputerowym scentralizowanym systemem 210
81. Valencia - Usytuowanie automatycznych pętli pomiarowych w sieci ulicznej objętych komputerowym systemem sterowania 211

82. Valencia - Usytuowanie kamer filmowych w sieci ulicznej wspomagających komputerowy system sterowania ruchem 212
83. Valencia - Schemat układu komunikacji zbiorowej stan istniejący 1984 r. 213
84. Valencia - Projektowany układ linii metra 214
85. Valencia - Schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum 215
86. Valencia - Schemat obsługi potrzeb transportowych różnych kategorii w strefie centralnej 216
87. Valencia - Schemat pieszego zwiedzania zabytkowego centrum 217
88. Valencia - Przykład miejskiej tablicy informacyjnej stosowanej w Hiszpanii
89. Valencia - Przykład oznakowania informacyjnego sterowanego w Hiszpanii - Giełda w Valenci
90. Valencia Plan orientacyjny 224
91. Valencia - Schemat układu dróg wodnych i pieszych 224

Spis fotografii

1 Kraków-Rynek Główny- strefa wyłącznego ruchu pieszego i rowerowego 49

2 Kraków-Rynek Główny- omnibus konny jedna z atrakcji turystycznych zabytkowego centrum 49

3 Kraków-Barbakan i Brama Floriańska- fragment strefy pieszej 50

4 Kraków - ul.Podwale, parging dla samochodów osobowych i autokarów turystycznych pod Wawelem 50

5 Warszawa Plac Zamkowy po wyłączeniu z ruchu i przebudowa 103

6 i 7 Warszawa- ul.Krakowskie Przedmieście i Plac Zamkowy. Elementy rozwiązania obsługi komunikacyjnej Warszawskiej Starówki na granicy stref ruchu pieszego i kołowego 104

8 i 9 Warszawa, Plac Zamkowy. Sytuacja przed wyłączeniem placu z ruchu kołowego 105

10 i 11 Warszawa, Rynek Starego Miasta przed i po wyłączeniu z ruchu 106

12 Warszawa przejście dla pieszych na skrzyżowaniu Krakowskiego Przedmieścia i ul.Miodowej 107

13 Warszawa, skrzyżowanie ul.Miodowej i Senatorskiej 107

14 i 15 Warszawa, Trasa W-Z w rejonie Starego Miasta 108

16 Chambery, fragmenty obwodnicy zabytkowego centrum - stan po przebudowie 141

18 i 19 Chambery, fragmenty strefy pieszej w zabytkowym centrum 142

20 Chambery, zabytkowe centrum, jedna z ulic jednokierunkowych na której dopuszczono ruch autobusów komunikacji zbiorowej "pod prąd" 143

21	Chambery, zabytkowe centrum, wydzielony pas dla autobusów pod prąd i śluza na jednej z ulic strefy ruchu uspokojonego	143
22 23	Kopenhaga, Plac Grabrødreton, ulica Strøget . Przykłady wykorzystania przestrzeni ulicznej po zamknięciu ruchu kołowego	151
24 25	Praga - widok z nad Wełtawy na zabytkowej zespół zamkowy Hradnan i kamienny most Karola /XIII w./ w dzień i w nocnej ilustracji	180
26	Praga-Hradczany rozległa strefa piesza przy gotyckiej katedrze Sw.Wita	181
27	Praga-Hradczany, zabytkowa złota uliczka- obszar wyłącznego ruchu pieszego	181
28	Praga- widok z Hradczau na zabytkowy zespół staro- miejski i mosty na Wełtawie	182
29	Praga-Mała Strana, górna stacja kolejki zębatej z widokiem na zabytkowy zespół zamkowy Hradczan	182
30	Praga-Stare Miasto, zabytkowy ratusz z otaczającą go strefą pieszą	183
31	Praga-Vaclavskie Nameste, zabytkowy plac o funkcji handlowo-usługowej i obsługi ruchu turystycznego	183
32	Samt Malo. Widok z lotu ptaka na zabytkowy zespół urbanistyczno-architektoniczny Infra-Muros	201
33	Valencza, zabytkowe centrum- Plac Saragossy z widocznym w środku wjazdem z parkingu podziemne- go oraz zespołem katedralnym.	220
34	Valencza, zabytkowe centrum Plac Najświętszej Marii Panny z widoczną Bazyliką Królewską M.B. Bezdomnych i opuszczonych i Katedrą-strefa ruchu pieszego	220

35 Valencża. Fragment zabytkowego centrum z widocznymi wieżami de Sewanos, odcinkiem I obwodnicy dolną rzeki Turii i kamiennym mostem 221

36 Valencza. Fragment zabytkowego centrum z widocznymi ewieżami, Quart i fragmentem I obwodnicy. 221

BIBLIOTEKA IT
Archiwum Prac
Naukowo-Badawczych

mgr inż. Andrzej Zalewski
specjalista w Instytucie Urbanistyki
i Planowania Przestrzennego
Politechniki Warszawskiej

Załącznik nr 1

Sprawozdanie z wyjazdu pobieranego do Czechosłowacji na Międzynarodowe Sympozjum Naukowe VIA REKREABILIS' 87

Celem wyjazdu było uczestniczenie w międzynarodowym sympozjum naukowym "Via Rekreabilis' 87", przedstawienie referatu dotyczącego użytkowania rowerów w miastach małych i średnich w Polsce oraz zebranie materiałów w zakresie obsługi komunikacyjnej obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym w Pradze do wykorzystania w zadaniu III 7.3. CZBP 08 06.
Wyjazd odbył się w dniach 06.-09.10.1987, a miejscem pobytu była Praga.

Głównymi celami odbytego sympozjum było przedstawienie aktualnych komunikacyjnych problemów rekreacji i dyskusja nad aktualnymi tendencjami w rozwiązaniach komunikacyjnych. Sympozjum podzielone zostało na dwie grupy tematyczne. W I grupie tematycznej rozważono kompleks zagadnień związanych z obsługą transportową ruchów turystycznych i rekreacyjnych /weekendowych/ ludności w tym zagadnienia badań i modelowania ruchu rekreacyjnego, rozkładu przestrzennego i wykorzystywanych środków lokomocji, kształtowania sieci transportowych w aspekcie wzmożonych potrzeb transportowych wynikających z migracji weekendowych i turystycznych oraz wymogów ochrony środowiska naturalnego, w tym i walorów turystycznych przed uciążliwościami ruchu samochodowego.
II grupa tematyczna dotyczyła zagadnień ruchu rowerowego, ze szczególnym uwzględnieniem wykorzystania roweru w czasie wolnym tj. jako środka rekreacji-czynnej.
Obrady zgromadziły ok. 100 specjalistów z Polski, NRD, RFN, Węgier, Austrii i Czechosłowacji prowadzących prace naukowo-badawcze, studialno-projektowe lub pracujących w zarządzaniu komunikacją.
W trakcie sympozjum wygłoszonych zostało 40 referatów.

- -

Omówienie obrad I grupy tematycznej

Wygłoszone referaty potwierdziły wagę i doniosłość podjętej tematyki dla prawidłowego rozwiązywania obsługi komunikacyjnej obszarów o charakterze wypoczynkowym i rekreacyjnym obciążonych zwielokrotnionymi potokami przyjezdnych oraz wskazały na różnice i liczne ograniczania w kształtowaniu obsługi transportowej w porównaniu z obszarami pozbawionymi tej funkcji. Różnice w rozwiązywaniu omawianych zagadnień polegają na znacznie większym wpływie uwarunkowań przyrodniczych i środowiskowych na kształtowanie sieci drogowej i kolejowej oraz na wyborze technologii transportowych w maksymalnym stopniu chroniących obszary turystyczne przed uciążliwościami intensywnego ruchu samochodowego.

Rosnąca ilość czasu wolnego /wolne soboty/ w połączeniu z rosnącym w wielu krajach poziomem życia społeczeństw skłaniają do /coraz więcej mieszkańców/ zakupu rezydencji rekreacyjnych położonych w atrakcyjnych krajobrazowo i krajoznawczo regionach odległych od miejsc właściwego zamieszkania maksimum do 3-4 godzin. podróży samochodem osobowym /300 km/. Powyższa sytuacja jest bardzo typowa dla krajów Europy Zachodniej oraz Czechosłowacji, gdzie istnieje wieloletnia tradycja posiadania tzw. chat za miastem. Omawiane zjawisko występuje w każdym kraju przede wszystkim wśród mieszkańców dużych aglomeracji choć w nieco mniejszym zakresie a spowodowane jest sytuacją ekonomiczną i znaczącymi ograniczeniami paliwowymi, co nie sprzyja dłuższym i częstszym podróżom samochodami osobowymi. Migracje wahadłowe w piątek po południu - sobota rano w jednym kierunku oraz powroty niedziela -wieczór poniedziałek - rano powodują na sieci drogowej powstawanie znacznych natężeń ruchu, kilka a nawet kilkunastokrotnie przekraczających natężenia szczytowe w dzień roboczy, w zależności od położenia drogi w obszarze rekreacyjnym i jej funkcji. Powoduje to z kolei konieczność podjęcia odpowiednich działań organizacyjnych i realizacyjnych /rozbudowa sieci, modernizacje/ dla sprawnego rozprowadzenia tego ruchu, a także sterowania ruchem na drogach

przez rozkładanie ruchu na trasy równoległe, organizację miejsc obsługi podróżnych /parkingów przydrożnych, stacji paliw, punktów gastronomicznych w ilości dostosowanej do potrzeb/.

Omówienie obrad II grupy tematycznej

W II grupie tematycznej dotyczącej komunikacji rowerowej przedstawione zostały referaty omawiające różne zagadnienia planowania projektowania, realizacji układów dróg rowerowych oraz użytkowania rowerów jako codziennych i rekreacyjnych środków transportu. Na uwagę zasługują poza programowe wystąpienia przedstawicieli organizacji użytkowników rowerów z różnych miast RFN, które wskazały na znaczący wpływ powodzenia realizowanych przedsięwzięć komunikacyjnych, gdy są akceptowane przez społeczeństwo, bądź samo społeczeństwo wychodzi z inicjatywami ich realizacji. Bardzo interesujące były referaty czeskie i słowackie, choć było ich nieco zbyt dużo /część zagadnień omawianych była dublowana podobnie jak w I grupie tematycznej/ oraz referat węgierski, które przedstawiały dorobek krajów zaprzyjaźnionych i sąsiadujących z naszym krajem w zakresie rozwoju układów ruchu rowerowego. Dotychczasowe realizacje układów dróg rowerowych oraz zakres przestrzenny /liczba miast/ objętych planowaniem i projektowaniem układów dróg rowerowych przekracza zdecydowanie dorobek Polski i podejmowane obecnie przedsięwzięcia w zakresie promocji ruchu rowerowego.

Uważam, że najcenniejsze doświadczenia dla mnie z naukowego i zawodowego punktu widzenia zdobyte podczas sympozjum, to możliwość zapoznania się z dorobkiem specjalistów od komunikacji rowerowej z krajów sąsiednich oraz możliwość bezpośredniej wymiany poglądów dotyczących komunikacji rowerowej. Bardzo ważne było również zaprezentowanie na sympozjum części własnego dorobku badawczego.

- -

x x x

W dniu 8.10.br. odwiedziłem Instytut Inżynierii Ruchu Głównego Miasta Pragi, w którym podejmowany byłem przez głównego specjalistę Pana Inż. dypl. J. Nehrada. Wizyta miała na celu zapoznanie się i zebranie materiałów dotyczących obsługi komunikacyjnej zabytkowej części Pragi /centrum, Stare Miasto, Mała Strana i Hradczany/. Wizyta połączona była z wycieczką po układzie komunikacyjnym części miasta stanowiącej przedmiot moich zainteresowań. Szczególną uwagę zwróciło rozwiązanie komunikacyjne placu Wacława /Vaclavskie Namesti/ - obecnie ulicy o charakterze bulwaru handlowo-hotelowo-gastronomicznego, którego dostępność dla ruchu samochodów osobowych, w myśl światowych tendencji w tym zakresie, jest bardzo ograniczona. W centrum Pragi i w zespole staromiejskim bardzo interesujące są rozwiązania stref pieszych /posadzki, elementy małej architektury/.

Przywiezione materiały w postaci zbioru streszczeń referatów w języku czeskim przechowywane są u autora sprawozdania, podobnie plany miasta, podkłady mapowe oraz schematy organizacji ruchu i parkowania w zabytkowym centrum Pragi, które po wykorzystaniu w prowadzonej przez autora sprawozdania pracy pt. "Komunikacja w obszarach turystycznych miast o charakterze zabytkowym" przekazane zostaną do biblioteki Instytutu Urbanistyki i Planowania Przestrzennego.

BIBLIOTEKA IT
Komunikacyjnych