

A-1021
(kopia)

INSTYTUT URBANISTYKI I PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
ZAKŁAD PROJEKTOWANIA URBANISTYCZNEGO
WYDZIAŁ ARCHITEKTURY POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ

"KOMUNIKACJA W OBSZARACH TURYSTYCZNYCH MIAST
O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM"
zadanie III.7.3. CPBP 08.06.
etap III

autor:
mgr inż. ANDRZEJ ZALEWSKI

Alle

Warszawa , październik 1989

SPIS TRESCI

1. Wstęp	1
1.1. Podstawa opracowania	1
1.2. Przedmiot, cel, metoda i zakres pracy wykonania pracy	1
1.3. Hipoteza robocza	4
2. Przegląd literatury przedmiotu pracy	8
3. Zarys problematyki komunikacyjnej w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym	15
3.1. Specyfika problemów komunikacyjnych w obszarach zabytkowych o funkcji turystycznej	15
3.2. Wyznaczanie granic komunikacyjnych obszaru	17
3.3. Związki między obsługą komunikacyjną, ruchem turystycznym, a rewaloryzacją i ochroną obszarów zabytkowych	19
3.4. Potrzeby komunikacyjne obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym	24
4. Przegląd tendencji w obsłudze transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym	33
4.1. Wprowadzenie	33
4.2. Analiza rozwiązań zagranicznych	35
4.3. Analiza rozwiązań hiszpańskich	58
4.4. Analiza rozwiązań krajowych	89
4.5. Podsumowanie i wnioski	109
5. Wnioski z wykonanej pracy	111
Bibliografia	118
Załącznik nr 1 : Sprawozdanie z pobytu na stypendium w Hiszpanii	

1. WSTĘP

1.1. Podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie jest trzecim rocznym etapem badań wchodzących w zakres zadania pt. "Komunikacja w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym" wykonanym przez autora w latach 1986-89, tj. "Koncepcji pracy komunikacja w obszarach turystycznych miast o charakterze zabytkowym" /1986/, "Tendencje w obsłudze transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym" /1987/, "Uwarunkowania w kształtowaniu obsługi transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym" wykonywanego jako zadanie 7.3. grupy tematycznej III Centralnego Programu Badań Podstawowych 08.06. pt. "Turystyka jako element społeczno-gospodarczego kraju"

Podstawą opracowania niniejszego zadania jest zlecenie z Instytutu Turystyki w Warszawie do Instytutu Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Politechniki Warszawskiej z lipca 1986r oraz umowa na wykonanie tej pracy z października 1986, która w IUPP PW ma nr 501/014/022/1 wraz późniejszymi aneksami.

Podstawę merytoryczną wykonania pracy stanowi zatwierdzony przez Koordynatora II stopnia harmonogram III etapu pracy.

1.2. Przedmiot, cel, metoda i zakres wykonania pracy

Przedmiotem niniejszej pracy są tendencje w obsłudze transportowej oraz analiza uwarunkowań w kształtowaniu obsługi transportowej obszarów turystycznych w miastach o charakterze

zabytkowym. Analizy tendencji obsługi transportowej obszarów w.w poszerzono w niniejszym etapie o analizy rozwiązań tych zagadnień w Hiszpanii, co uwzględniono w strukturze opracowania.

Celem całego zadania badawczego było poznanie problemów transportowych obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym, na tle struktur funkcjonalno-przestrzennych miast pełniących funkcję turystyczną, ze szczególnym uwzględnieniem układu komunikacyjnego oraz uwarunkowań w obsłudze transportowej obszarów wymienionych wyżej typów

Metoda wykonania niniejszego zadania polegała na analizach kameralnych zebranych publikacji oraz innych opracowań źródłowych, wizjach terenowych rozwiązań obsługi komunikacyjnej w wybranych miastach Hiszpanii i Francji oraz wizytach w specjalistycznych biurach badawczych i studiów komunikacji i urbanistyki urzędów miejskich celem poznania tendencji w obsłudze komunikacyjnej oraz zidentyfikowania uwarunkowań w obsłudze transportowej, syntezie poszczególnych zagadnień oraz opracowaniu modeli obsługi transportowej obszarów turystycznych, sformułowaniu wniosków, a następnie sporządzeniu elaboratu opisowo-graficznego.

W ramach całości zadania opracowano następujące zagadnienia:

- * analizę potrzeb komunikacyjnych obszarów turystycznych obszarów zabytkowych
- * podstawy kształtowania obsługi komunikacyjnej obszarów w.w typu:
 - politykę komunikacyjną,
 - koncepcję obsługi komunikacyjnej obszaru,
- * tendencje w obsłudze transportowej w.w obszarów, w tym:

rozwiązań obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym w miastach hiszpańskich oraz zbiorcze wnioski z wykonanej pracy. W związku z czym niniejszy etap wraz opracowaniem ubiegłorocznym stanowią całość pracy.

Zakres prac związanych z wykonaniem niniejszego etapu pracy objął również:

- zapoznanie się z rozwiązaniami obsługi transportowej obszarów turystycznych miast w Hiszpanii oraz zbieranie i studia literatury przedmiotu pracy /podczas wspomnianego powyżej stypendium, z którego sprawozdanie załączono do niniejszego opracowania/,
- wygłoszenie referatu w Katedrze Dróg i Lotnisk Escuela Caminos, Canales y Puertos Uniwersytetu - Politechniki w Madrycie na temat: "Tendencji w obsłudze komunikacyjnej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym w Polsce na tle rozwiązań europejskich", który złożono do druku w wydawnictwach w.w szkoły,
- udział w Seminarium Przeglądowym III Grupy Tematycznej - /Kazimierz Dolny n. Wisłą - październik 89/,
- utrzymywanie stałych kontaktów roboczych z kierownictwem grupy tematycznej i biurem programu CPBP 08.06.

1.3. Hipoteza robocza

Obszary turystyczne o charakterze zabytkowym, szczególnie 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 unikalnych często wartościach wymagają ochrony przed uciążliwościami ruchu kołowego, co pogłębia trudności w

obsłudze potoków ruchu. Na formy rozwiązań układów komunikacyjnych obszarów turystycznych w miastach 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 w miastach 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, rewaloryzacyjnej oraz turystycznej obszaru turystycznego w miastach 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 substancji zabytkowej oraz walorów turystyczno-krajoznawczych oraz o szczególnych motywacjach podróży turystycznych /np. ośrodki ruchu pielgrzymkowego/.

Znajduje to swoje odzwierciedlenie w :

- wykorzystywanych do obsługi obszaru różnych środkach lokomocji,
- układzie i strukturze ogólnomiejskiego układu ulicznego,
- układzie tras , linii , lokalizacji przystanków i węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej ,
- układzie organizacji ruchu i parkowania , różnorodności stosowanych 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 udostępnienia ich 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 o wykorzystywanych przez nich środków transportu.

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

Rozwiązanie obsługi transportowej turystów i wykorzystywanych przez nich środków lokomocji powinno stanowić integralny element obsługi transportowej obszaru.

Występowanie okresowo zwiększonych potoków turystów z okazji specjalnych świąt lub wydarzeń odbywających się w analizowanych obszarach powoduje konieczność zaspokojenia potrzeb i obsługę przyjezdnym, w tym również zapewnienie specjalnej obsługi komunikacyjnej, że szczególnym podjęciem

działań w układzie organizacji ruchu i parkowania w skali całego miasta.

Obsługa komunikacyjna zagranicznej turystyki przyjazdowej w miastach jest integralnym elementem obsługi komunikacyjnej całych miast i różnych kategorii użytkowników. Wymusza jednak na zarządzających komunikacją stosowanie się do standardów międzynarodowych w różnych aspektach obsługi komunikacyjnej. Są to równocześnie działania podnoszące jakość obsługi komunikacyjnej turystów krajowych oraz mieszkańców miast.

Oznakowanie informacyjne przestrzeni otwartej w miastach jest elementem wydatnie podnoszącym jakość obsługi komunikacyjnej miast, wszystkich kategorii uczestników. Oznakowanie informacyjne funkcjonujące w kompleksowych i spójnych systemach może być czynnikiem podnoszącym jakość i estetykę środowiska miejskiego, znacząco usprawniającym przemieszczanie się przyjezdnych do danego obszaru, w tym i turystów.

2. WYNIKI PRZEGLĄDU LITERATURY

Literatura przedmiotu pracy - komunikacji w obszarach turystycznych miast o charakterze zabytkowym jest dość bogata i zawarta jest 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 były 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 projektowania,
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 studialno - badawcze stanowiące materiały wyjściowe /wyprzedzające/ do prac projektowych z

zakresu 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 opracowania w tym zakresie dotyczące konkretnych miast i aglomeracji,
6. materiały o charakterze przewodników, plenery miast i foldery turystyczne.

W latach 1931-1965 był realizowany w naszym kraju w krakowskim oddziale PAN i Politechnice Krakowskiej Problem Międzyresortowy MR.1.6 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 wykonanych prac omawia m.in. A. Rudnicki w artykule pt. "Komunikacja w naukowych badaniach nad rewaloryzacją zespołów zabytkowych" [60a] oraz w informacji MR.1.6 [60b].

Dorobek prac przedstawiony został również m.in. w opublikowanych materiałach z krajowej konferencji naukowej "Inżynierskie problemy w odnowie staromiejskich zespołów zabytkowych". Za najwartościowsze do wykorzystania w niniejszym zadaniu badawczym uważane są następujące prace i orzeczenia wybranych problemów:

- * funkcji komunikacji w obszarach zabytkowych [62],
- * podstaw kształtowania obsługi komunikacyjnej obszarów zabytkowych [73],
- * organizacji ruchu i parkowania [63],
- * kształtowania stref ruchu uspokojonego, pieszego i rowerowego [93],

Wyniki tych prac publikowane były w szeregu artykułach w czasopiśmie specjalistycznych, m.in. [60a]. Praca

A. Rudnickiego [62] przedstawiając analizę funkcji systemu komunikacji w obszarach zabytkowych wskazują na niezwykle istotną rolę komunikacji w zespołach zabytkowych jako elementu atrakcyjności turystycznej obszaru. Wg A. Rudnickiego komunikacja w obszarze zabytkowym pełni dwoistą funkcję, przy czym uwidacznia się związek między komunikacją a walorami turystyczno-krajoznawczymi tego obszaru. Z jednej strony komunikacja /a szczególnie jej osnowa przestrzeni budowlanej/ jest częścią wielkiego dziedzictwa kulturowego ludzkości, świadectwem rozwoju ruchu i techniki, a także wyrazem poglądów estetycznych. Zatem elementy systemu komunikacji mogą, choć w różnym stopniu współtworzyć substancję zabytkową. Można więc w tym sensie mówić o endogenicznych funkcjach komunikacji względem obszaru zabytkowego. Z drugiej strony komunikacja winna być elementem infrastruktury zabezpieczającej trwanie i właściwe funkcjonowanie substancji zabytkowej. Tę "usługową" powinność w stosunku do zabytku autor nazywa funkcją egzogeniczną komunikacji.

W funkcji endogenicznej wyróżniono następujące wartości systemu transportowego: historyczną, kompozycyjną, artystyczną i naukowo-techniczną. Wartości te są jednym z elementów atrakcyjności obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym. Funkcja egzogeniczna komunikacji ukierunkowana jest jak gdyby na zewnątrz tej komunikacji w stronę substancji zabytkowej i wyróżnia funkcje cząstkowe: ochronną, kompozycyjno-estetyczną, rewaloryzacyjną, udostępnienia, 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, krajoznawczym. 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.

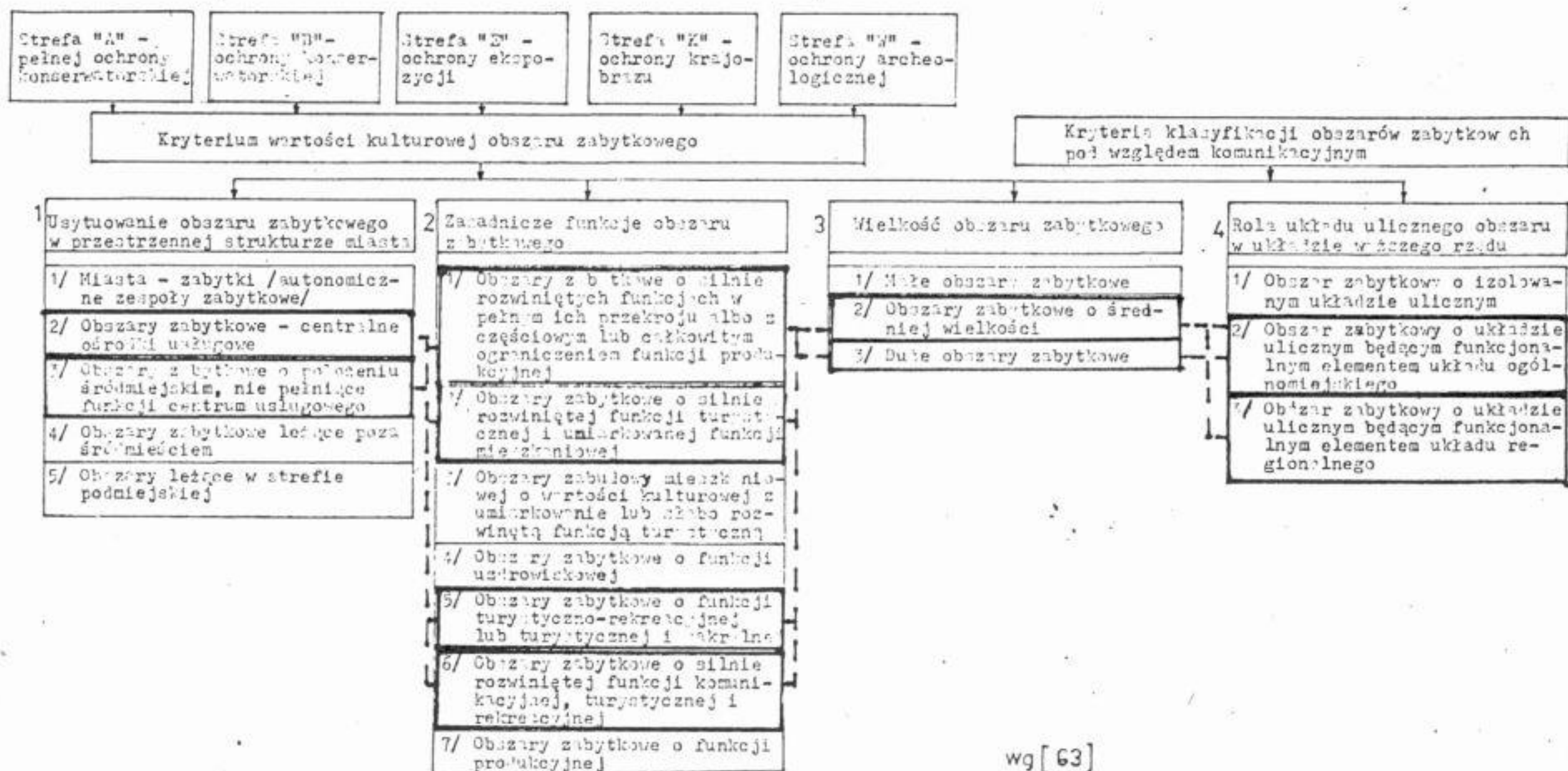
Innym zagadnieniem, które jest bardzo ważne dla niniejszego tematu jest klasyfikacja obszarów zabytkowych ze względu na kryteria komunikacyjne, gdyż ułatwia ona funkcjonowanie problemów, które należy rozwiązać /obecnie lub w przyszłości/, w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej tych obszarów,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

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

Zawarta w pracy [63] klasyfikacja autorstwa Sambora, Więckowskiego i Zalewskiego /rys.21/ wyraźnie rozwija opracowane wcześniej klasyfikacje [68,94]. Wśród typów obszarów zabytkowych, w których występują najbardziej odczuwalne problemy komunikacyjne i wymagające szczególnej uwagi w ich rozwiązaniu zaliczono obszary o funkcji turystycznej. Typy obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym zaznaczono na rys.2.1. linią przerywaną.

Spśród dość bogatego zestawu publikacji dotyczących problemów rewaloryzacji miast, a omawiających również analizowane zagadnienia zwraca uwagę monografia W.Ostrowskiego "Zespoły zabytkowe a urbanistyka"[45] oraz praca zbiorowa "Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce" t.1. - "miasta zabytkowe" [95], z której skorzystano przy wyborze i opracowywaniu przykładów obsługi komunikacyjnej zespołów zabytkowych miast polskich. Szereg wartościowych informacji zawiera również praca "Małe miasta" H.Adamczewskiej-Wejchert i K.Wejcherta [2], w tym aspekty obsługi komunikacyjnej miast małych i ich walorów turystycznej oraz prace E.Szolginii [71 i 72] - "Estetyka miasta" i "Informacja w krajobrazie miasta".

Rys. 2.1 Klasyfikacja obszarów zabytkowych ze względu na wartość kulturową i kryteria komunikacyjne



Wśród publikacji omawiających koncepcje i zasady planowania turystycznego miejscowości o znaczeniu krajoznawczym i zabytkowym, w tym cenne prace R. Przybyszewskiej-Gudelis i innych pracowników IT O/Bydgoszcz, m.in. [10 i 53-55]. Na szczególną uwagę zasługują praca [54], w której autorka w swych rozważaniach dotyczących zasad planowania zagospodarowania turystycznego miejscowości turystycznych charakteryzuje formy pobytu turystycznego w miejscowości o znaczeniu krajoznawczym z uwzględnieniem wykorzystywanych środków lokomocji w czasie pobytu w mieście^{rys. 22} oraz analizuje relacje pomiędzy jednostkami przestrzennymi do zaspokojenia potrzeb turystów a etapami pobytu w mieście na tle sfery potrzeb komunikacyjnych /rys. 2.3/.

Pewne publikacje dotyczące specyfiki planowania komunikacji w ośrodkach turystycznych zawierają prace J. Friedberga m.in. "Planowanie systemów transportowych" [51]. 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 - wielkiego centrum pątniczego [3 i 4], A. Rudnickiego z zespołem dotyczące Krakowa i Sandomierza [61 i 77] oraz A. Załuski [90], która przedstawia koncepcję komunikacji w zespole staromiejskim Torunia, mimo, że proponowane rozwiązania wydają się być kontrowersyjne.

Spśród publikacji zagranicznych na szczególne wyróżnienie zasługuje praca Centrum Studium Transportu Miejskiego w Bagneux k. Paryża "Se deplacer dans les villes saisonnières" [66]. Praca ta omawia problemowo obsługę komunikacyjną miast i regionów o charakterze wakacyjnym, z tym że są to z reguły obszary nadmorskie, co stanowi o ich specyfice.

Analizę obsługi potrzeb transportowych obszarów zabytkowych o funkcji turystycznej w kontekście poszczególnych kategorii użytkowników lub środków lokomocji przedstawiają również inne publikacje CETUR, m.in. zagadnienia:

* ruchu pieszego [12, 30]:

CHARAKTERYSTYKA FORM POBYTU TURYSTYCZNEGO W MIEJSCOWOŚCI O ZNACZENIU KRAJOZNAWCZYM

Rys. 2.2

symbol		formy pobytu turystycznego		cechy charakterystyczne	czas pobytu	środki lokomocji	sposób zwiedzania miasta	sposób korzystania z usług
1	2	3	4	5	6	7	8	
A	przelot		bez postoju w celu zwiedzania lub korzystania z usług turystycznych	potrzebny do przejazdu przez miasto	wszelkie środki komunikacji indywidualnej, PKP i PKS	obserwacje z pojazdu	korzystanie ze stacji benzynowej /czasami z usług dworcowych/	
B ₁	pobyt kilkugodzinny	przelotowy		postój na trasie w celu zwiedzania i korzystania z usług /bez noclegu/ lub dla jednego z tych celów	maximum kilkugodzinny	wszelkie środki lokomocji indywidualnej, PKP, PKS + autokary wycieczkowe	pobieżne zwiedzenie niektórych obiektów leżących w pobliżu trasy przejazdu	korzystanie z usług gastronomicznych, informacji turystycznej, obsługi motoryzacyjnej
B ₂		docełowy		zwiedzanie i korzystanie z usług /bez noclegu/ /pobyt zaplanowany	kilkgodzinny do całego dziennego /bez noclegu/	wszelkie środki komunikacji indywidualnej PKP, PKS + autokary wycieczkowe, LOT, żegluga	zwiedzanie najatrakcyjniejszych walorów miasta lub wybranej grupy walorów	korzystanie z usług gastronomicznych, informacji turyst., pamiątek, obsługi motoryz., + niektórych usług ogólnomiejських
C	pobyt jedno lub kilku dniowy		zwiedzanie i korzystanie z usług /z noclegiem/	ponad 1 dzień do kilku dni	autokary wycieczkowe, środki komunikacji indywidualnej, PKS, PKP, LOT, żegluga	szczegółowe zwiedzanie walorów miasta i okolic	kompleksowe korzystanie z usług turystycznych i niektórych ogólnomiejських	
D	zwiedzanie miejscowości przez jego mieszkańców		zwiedzanie obiektów turystycznych i korzystanie z usług o charakterze tur. przez mieszkańców w ramach wolnego czasu	najczęściej kilkugodzinny	pieszo lub środkami komunikacji miejskiej, środkami komunikacji indywidualnej	zwiedzanie poszczególnych obiektów lub części miasta	korzystanie z usług ogólnomiejських o charakterze turyst./gastronomicznych, kulturalnych, informacji turystycznych, parkingów	

FORMY RUCHU NAJWAŻNIEJSZE
Z PUNKTU WIDZENIA
ZAGOSPODAROWANIA TURYSTYCZNEGO

SFERA POTRZEB KULTUROWYCH

1.

1.1. ZWIEDZANIE

1.2. UZYSKANIE INFORMACJI O MIEŚCIE

1.3.

KORZYSTANIE Z USŁUG KULTURALNYCH

1.4. KORZYSTANIE Z USŁUG ROZRYWKOWYCH

1.5. IMPREZY SPORTOWE

1.6. ZAKUP PAMIĄTEK

1.1.1.	PANORAMA MIASTA
1.1.2.	FRAGMENTY MIASTA O SPECYFICZNYM NASTROJU
1.1.3.	ZESPÓŁY I OBIEKTY ZWIEDZANE ZE ZENKATU I OD WENKATU
1.1.4.	CENTRUM MIASTA
1.2.1.	BIURA INFORMACJI TURYSTYCZNEJ
1.2.2.	PUNKTY INFORMACJI TURYSTYCZNEJ
1.2.3.	KSIĘGARNIE, KIOSKI „RUCH”
1.3.1.	TEATRY
1.3.2.	FILHARMONIE, SALE KONCERTOWE, OPERY I OPERETKI
1.3.3.	KINA
1.3.4.	MUZEJA, GALERIE
1.3.5.	WYSTAWY
1.3.6.	BIBLIOTEKI
1.3.7.	INNE OBIEKTY IMPREZ KULTURALNO-ROZRYWKOWYCH
1.4.1.	KABARETY, TEATRY ROZRYWKOWE
1.4.2.	LOKALE IMPREZ TANECZNO-ROZRYWKOWYCH
1.4.3.	KAWIARNIE, WINIARNIE, PIWIARNIE, BISTRA ITR.
1.4.4.	CYRKI
1.4.5.	WESOŁE MIASTECZKA
1.4.6.	TRASY O ELEMENTACH ROZRYWKI /ZEGUGOWE ITR./
1.5.1.	OBIEKTY IMPREZ SPORTOWYCH
1.6.1.	SKLEPY I KIOSKI SPRZEDAŻY PAMIĄTEK
1.6.2.	INNE SKLEPY Z CHARAKTERYST. WYRODAMI
1.6.3.	BIURA I PUNKTY INFORMACJI TURYSTYCZNEJ

3.

SFERA POTRZEB KOMUNIKACYJNYCH

3.1.1.	3.1.2.	3.1.3.	3.1.4.	3.1.	3.1.5.	3.1.6.	3.1.7.	3.1.8.
DWORCE KOLEJOWE	DWORCE AUTOBUSOWE	LOTNISKA I DWORCE TERMINAL	PARKINGI	CZYNNOŚCI ZWIĄZANE Z DOJAZDEM WYJAZDEM I OBSŁUGĄ POJAZDOW	WYPOCZYNAK NIE SAMOCHODOW	STACJE BENZYNOWE	STACJE OBSŁUGI I NAPRAWY, MYJNIE	SKLEPY Z CZŁEŚCIAMI ZAMIENNYMI I AUTOSORIA

ETAPY POBYTU

A	DOJAZD
B	ZASATWIANIE CZYNNOŚCI WST. I RECEPCJA
C	ZWIEDZANIE
D	WYPOCZYNEK - SPRAWY NIGIER. - SANITAR.
E	POSIEK UZUPEŁNIAJĄCY
F	POSIEK PODSTAWOWY
G	INNE CZYNNOŚCI /HANDEL, POCITA ITR.
H	UDZIAŁ W IMPREZACH KULT. - ROZRYWK.
I	NOCLEG
J	KUPOWANIE PAMIĄTEK, WIDOKÓWEK
K	WYJAZD

3.2.1.	3.2.2.	3.2.3.	3.2.	3.2.4.	3.2.5.
SIĘĆ DRUGOWA MIEJSKA	SIĘĆ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ	POSTOJE TAKSÓWEK	PRZEJAZDY, PRZESZCIA I POŁĄCZENIA WEWNĄTRZ MIASTA	SPECJALNE CIĄGI TURYSTYCZNE /ZEBŁUGA PASAŻERSKA KOLEJNI LINDWE/	SIĘĆ I URZĄDZENIA TELEFONICZNE

1.1.1.	HOTELE
1.1.2.	PENSJONATY
1.1.3.	MOTELE
1.1.4.	DOMY WYDIECZKOWE
1.1.5.	SKARONISKA MIEDZIEZOWE
1.1.6.	CAMPINGI
1.1.7.	POLA BIWAKOWE
1.1.8.	INNE MIEJSCA NOCLEGU
2.1.1.	OBIEKTY ŻYWIENIOWE WYDAJĄCE POSILKI OBIADOWE
2.1.2.	OBIEKTY ŻYWIENIOWE WYDAJĄCE POSILKI ZASADNICZE /SKRADANIA, KOLACJE/
2.1.3.	BAZA ŻYWIENIOWA UZUPEŁNIAJĄCA /KANTARNE ITR./
2.2.1.	HOTEL DZIENNY
2.2.2.	TOALETY PUBLICZNE
2.2.3.	FRYZJERZY
2.2.4.	PARKI I SKWERY, ŁAWKI
2.2.5.	KAWIARNIE I INNE OBIEKTY ŻYWIENIOWE
2.2.6.	OBIEKTY REKREACJI I SPORTU /BASZTY KAPIEL, STADIONY ITR./
2.2.7.	PODMIEJSZE TERENY WYPOCZYWKOWE
2.2.8.	LOKALE ROZRYWKOWE
2.2.9.	BIURA OBSŁUGI TURYSTYCZNEJ
2.2.10.	OBIEKTY HANDELWNE
2.2.11.	PUNKTY WYMIANY WALUT
2.2.12.	WYPOCZYNAK NIE SAMOCHODOW
2.2.13.	OBIEKTY USŁUG RZEMIEŚNICZYCH
2.2.14.	POCZTY
2.2.15.	USŁUGI TELEKOMUNIKACYJNE
2.2.16.	KASY OŚCZĘDNOŚCI
2.2.17.	APTEKI, POCZTA RATUNKOWE

2.1.

NOCLEG

2.2.

ŻYWIENIE

2.3.

CZYNNOŚCI HIGIEN. SANIT. /POŁĄCZ. Z NOCLEGIEM/

2.4.

WYPOCZYWANIE

2.5.

INNE CZYNNOŚCI

SFERA POTRZEB BYTOWYCH

2.

JEDNOSTKI PRZESTRZENNE NIEZBĘDNE DO ZASPOKOJENIA POTRZEB TURYSTÓW ORAZ ICH ZWIĄZKI Z ETAPAMI POBYTU W MIEŚCIE

Rys.2.3.

Opracowała:
R.Przybyszewska-Gudelis [54]

1. SFERY POTRZEB

1.1. CZYNNOŚCI ZASPOKOJAJĄCE POTRZEBY

1.1.1. JEDNOSTKI PRZESTRZENNE, OBIEKTY

- * ruchu rowerowego [19,80,];
- * stref ruchu uspokojonego [11,80];
- * ruchu dostawczego [31];
- * parkowania [34,35,36]
- * krajobrazowego prowadzenia dróg [46].

CETUR jest również wydawca publikacji poświęconej miejskiej komunikacji rowerowej, która pod koniec lat 70-tych wprowadzono próbnie w La Rochelle. Planowania obsługi na dworcach i stacjach turystycznych dotyczy praca [96]. Niezwykle wartościową pozycją w zakresie rozwiązań ruchu pieszego i rowerowego w obszarach zurbanizowanych różnych typów są również m.in. prace [12,19,30,90]. Problematykę oznakowania komunikacyjnego i informacyjnego w miastach omawiane są m.in. w [7,20,57,70]. Problemy rozwiązywania obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym przedstawione są również w szeregu artykułach i referatach konferencyjnych, w tym m.in. [85,89].

Specyficznymi materiałami są niepublikowane opracowania, plany i projekty zagospodarowania przestrzennego miast i systemów transportowych, dokumenty i zarządzenia opracowane w instytucjach organizujących obsługę transportową w strefach turystycznych miast [38-40].

Duża przydatność dla poznania tendencji w rozwiązaniach obsługi komunikacyjnej i turystycznej zespołów zabytkowych w miastach są plany miast i foldery, m.in. [2150,91], mimo że nie są to opracowania o charakterze naukowym.

Reasumując powyższe rozważania 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 w wykonanym zadaniem badawczym.

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 historycznym rozwoju miast i aż do końca XIX w. były dostosowane do wolno rosnących potrzeb transportowych i turystycznych. Od początku XXw. 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 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 przewietrzane i bardzo akustyczne ulice w obszarach starej zabudowy wzmagają hałas, spaliny przyspieszają korozję materiałów budowlanych, a wzbudzone 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 przebywającym turystom.

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

Podjęmowane dotychczas próby dostosowania historycznych układów komunikacyjnych miast do potrzeb współczesnego 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 nie jednokrotnie 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 zrozuminienie potrzeby ochrony zespołów zabytkowych przed zniszczeniem lub przekształceniem w stopniu powodującym utratę ich 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 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,
- * granice 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 służyących użytkownikom obszaru zabytkowego,
- * strefę intensywnego zwiedzania,
- * strefę penetracji turystycznej.

W wyniku analizy urbanistycznej obszaru, zgodnie z wytycznymi konserwatorami, 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 /strefa 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 ogólnomiejskim.

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 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.

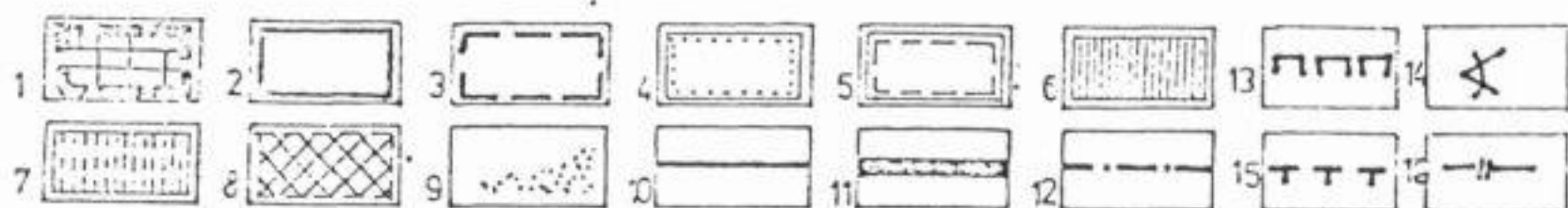
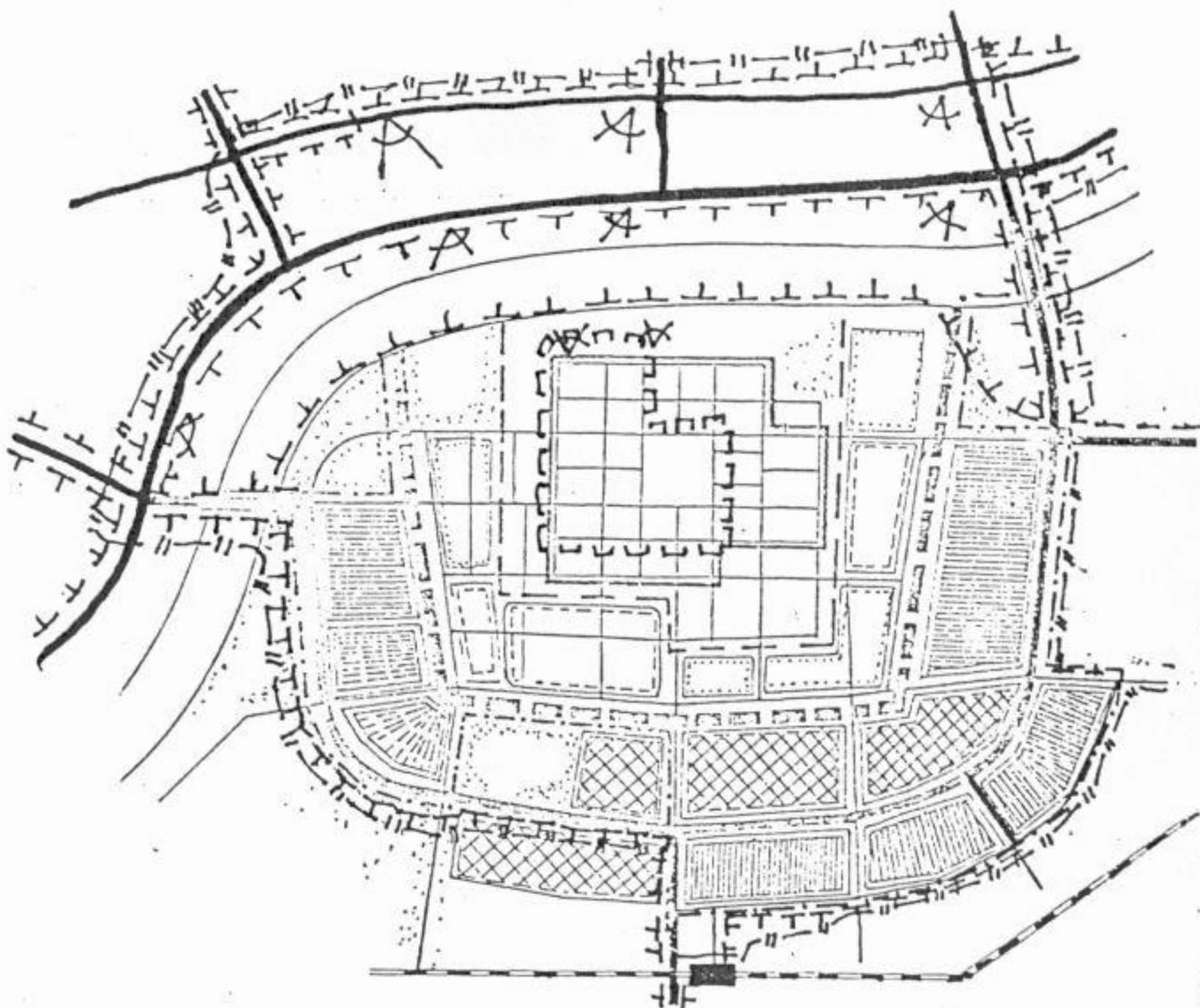
Podsumowując, w granicach komunikacyjnych obszaru zabytkowych mogą się znaleźć:

- * 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 wewnętrzne układ komunikacyjny obszaru zabytkowego z układem ogólnomiejskim i ciągi komunikacyjne prowadzące obwodnicowo ruch tranzytowy względem tego obszaru.

Rys.2. 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 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 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 wcielenia 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.



Rys. 3.1 • 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
14. Strefa penetracji turystycznej
15. Punkt widokowy
16. Granice komunikacyjne obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym

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 planistyczno-projektowe /z udziałem specjalistów komunikacji lub 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 wewnętrznej sieci ulicznej obszaru, mniej natomiast takich przedsięwzięć jak: wykształcenie tras obwodowych w stosunku do obszaru, tworzenie parkingów strategicznych na jego obrzeżu i parkingów kubaturowych /głównie podziemnych/ 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 pierwszoplanową rolę.

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 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 konwencjonalnych, dostosowanych do charakteru obszaru i obrazu ruchu, jaki chce się osiągnąć.

Opracowanie koncepcji organizacji ruchu obsługującego obszar turystyczny o charakterze zabytkowym musi być nierozdzielnie 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 do wnętrza obszaru /ten typ ograniczenia jest istotny przy deficycie miejsc postojowych/.

którym się on 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 możliwe małym zajęciem w ruchu i postoju powierzchni komunikacyjnej, przypadającej na 1 osobę przemieszczającą się. Z wymienionych względów w obszarach zabytkowych i innych obszarach wymagających szczególnej ochrony należy preferować ruch pieszzy i rowerowy oraz ruch środkami komunikacji zbiorowej.

Doświadczenie wskazuje, że omówione w powyżej 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.

3.4. POTRZEBY KOMUNIKACYJNE OBSZARÓW TURYSTYCZNYCH O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM

Klasyfikacja potrzeb komunikacyjnych obszarów zabytkowych

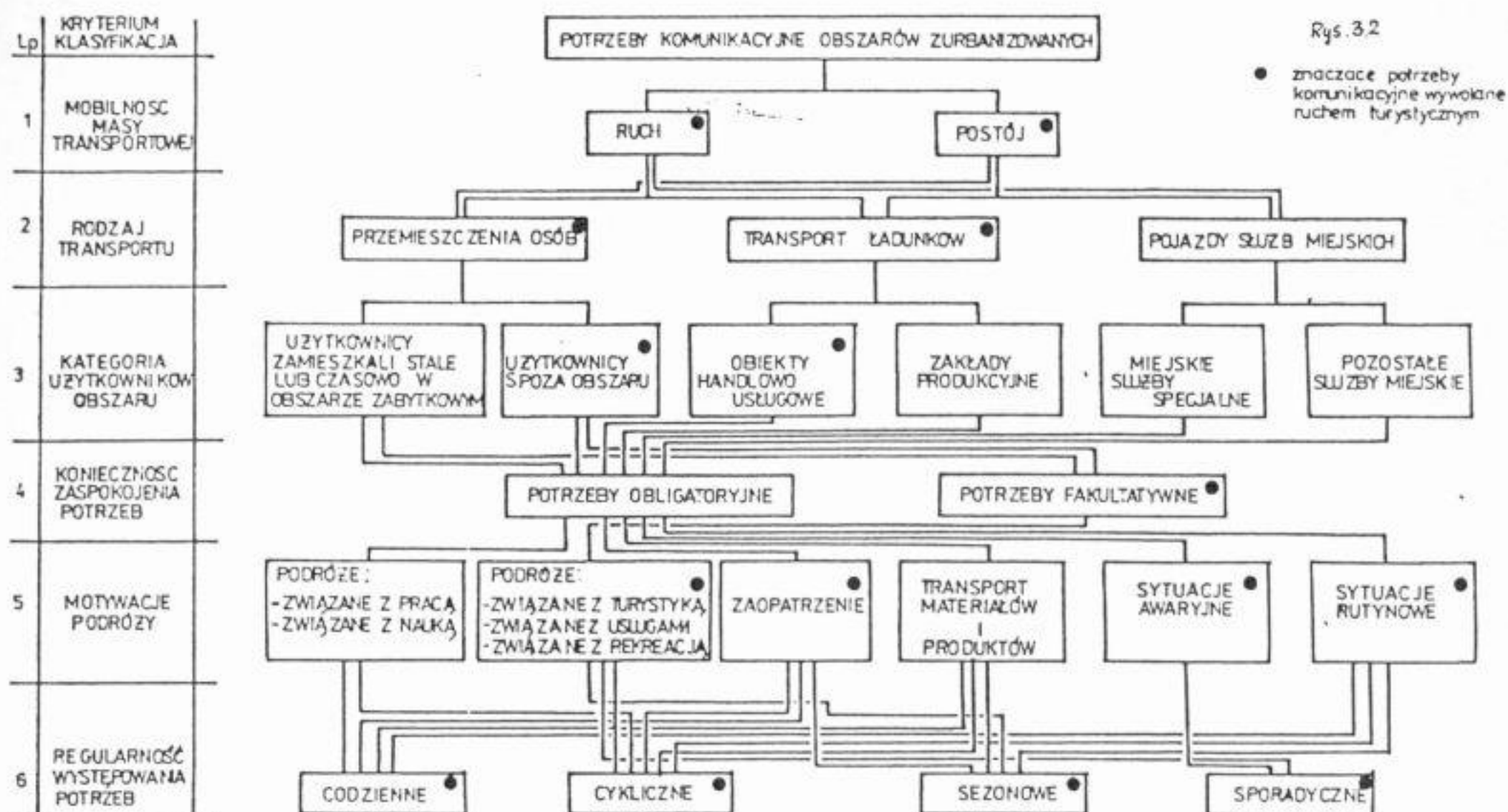
Usystematyzowanie potrzeb komunikacyjnych obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym przy ustalonym określeniu typów obszarów pod względem komunikacyjnym wraz z oszacowaniem intensywności zapotrzebowań na obsługę pozwala sformułować w racjonalny sposób zasady polityki komunikacyjnej w stosunku do 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 kryteriów:

- * 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 rys.3.2.

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



Charakterystyka specyfiki potrzeb komunikacyjnych obszarów o charakterze turystycznym

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

- * programu funkcjonalnego obszaru,
- * położenia w strukturze przestrzennej miasta,
- * 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 ze sposobu zwiedzania miasta przez różne grupy przyjezdnych. Na te dodatkowe potrzeby komunikacyjne składają się:

- * potrzeby osób zwiedzających obszar zabytkowy, związane z chęcią dotarcia do obszaru i poruszania się w nim,
- * 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 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:

- * wyznaczanie intensywności spodziewanych użytkowników /w tym turystów/ i związanych z tym potoków ruchu przy ustalaniu docelowego programu funkcjonalnego obszaru zabytkowego,
- * wyznaczanie natężeń ruchu kołowego w celu porównania ich z przepustowością techniczną i środowiskową układu ulicznego obszaru,
- * wyznaczenie natężeń ruchu pieszego /mieszkańców, przyjezdnych turystów/ ważne zwłaszcza przy rozważeniu decyzji o ewentualnym tworzeniu stref ruchu pieszego,
- * wyznaczenie potoków pasażerskich komunikacji zbiorowej, przy projektowaniu obsługi obszaru zabytkowego przez ten rodzaj transportu,
- * wyznaczenie potoków ruchu rowerowego, przy analizie możliwości i celowości tworzenia specjalnych urządzeń dla potrzeb tego ruchu,
- * wyznaczanie natężeń ruchu konkurujących środków lokomocji, przy rozważeniu celowości wprowadzenia i zakresu ewentualnych preferencji dla wybranych typów tych środków,
- * szacowanie rozkładu przestrzennego i natężeń ruchu samochodowego przy rozważeniu 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 o funkcji turystycznej jest jednak zadaniem bardzo złożonym z wielu względów, gdyż:

- a/ występuje odmiennność metodyczna ustalania zapotrzebowania na przemieszczenia /osób, ładunków, pojazdów/ i na postój pojazdów, ze względu na fizyczną odmienną 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 różnorodność 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, co wykracza 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 oraz eksploatacji 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 powstawania i przepływu ruchu, w których wykorzystuje się dane o zachowaniach komunikacyjnych ludzi /takie jak ruchliwość w podróżach obligatoryjnych i nieobligatoryjnych, prawdopodobieństwo wyboru poszczególnych sposobów przemieszczania się, itd./ oraz o transportochłonności produkcji handlu i usług.

Trudności z teoretycznym oszacowaniem zapotrzebowania na obsługę komunikacyjną obszarów zabudowanych, zwłaszcza dla dalszych horyzontów czasowych, powodują, że dużego znaczenia nabierają w tych obszarach badania ruchu i parkowania oraz obserwacja trendów zachowań komunikacyjnych. Ich wyniki służą zwłaszcza dla przygotowania działań krótkookresowych oraz dla bieżącego zarządzania ruchem i kontroli pracy układu komunikacyjnego obsługującego obszar zabudowany. Pozwalają ponadto na sprawdzenie zasadności przyjmowania analogii z innymi obszarami zabudowanymi o podobnym programie funkcjonalnym i jego intensywności oraz na budowę modeli matematycznych wykorzystywanych do prognozowania ruchu.

Ocena stopnia zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych

Na właściwą ocenę stopnia zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych składa się ocena zaspokojenia tych potrzeb w sensie ilościowym i jakościowym, przy czym ocena ta powinna dotyczyć zarówno zapotrzebowania na ruch /przemieszczanie się/ jak i na postój.

Ocena ilościowa stopnia zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych polega na porównaniu ilościowego wymiaru tych potrzeb z oferowanymi możliwościami ich zaspokojenia. W odniesieniu do zapotrzebowania na przemieszczanie się ocene 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 zaspokojania potrzeb komunikacyjnych. Zwykle wymaga się, aby był to pewien poziom wyższy od minimalnego. Ocena jakościowa stopnia zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych, pozwalającą 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 zagospodarowania na przemieszczanie się mogą być na przykład:

- * poziom swobody ruchu w poszczególnych elementach sieci ulicznej,
- * czas podróży pomiędzy wyróżnionymi punktami,
- * koszt podróży pomiędzy 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 zadawalające od niezadawalających, pozwalając na dokonanie kwalifikacji warunków obserwowanych lub przewidywanych.

Ocena ilościowa stopnia zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych polega na porównaniu ilościowego wymiaru tych potrzeb z oferowanymi możliwościami ich zaspokojenia. W odniesieniu do 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 zinventaryzowanego 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 zaspokojenia 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 bezpieczeństw 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,
 - zieleni służąca ochronie pojazdów przed nagrzaniem przez słońce oraz izolująca parking od otoczenia;
- d/ ocena uciążliwości parkingu:
 - utrudnienia 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.

4.1. PRZEGLĄD TENDENCJI W OBSŁUDZE TRANSPORTOWEJ OBSZARÓW TURYSTYCZNYCH MIAST O CHARAKTERZE ZABYTKOWYM

1. Wprowadzenie

Przegląd aktualnych tendencji w rozwiązaniach obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym oparto na analizie prawie 30 przykładów europejskich miast zagranicznych: Bath i Norwich w W. Brytanii, Celle w RFN, Chartres, Chambery, La Rochelle, Lille, Lourdes, Les Saintes Maires de la Mer, Mont Saint Michel, Rouen, Saint Malo we Francji, Delft w Holandii, Kopenhagi i Roskilde w Danii, Pragi w Czechosłowacji, Wenecji we Włoszech oraz grupy miast hiszpańskich: Alicante, Avila, El Escorial, Madryt, Santiago de Compostela, Segovia, Toledo, Valencja, które na przykładach 13 miast polskich: Ciechocinka, Częstochowy, Gniezna, Kazimierza Dolnego, Krakowa, Nowego Sącza, Płocka, Poznania, Pułtuska, Sandomierza, Torunia, Warszawy i Włocławka.

Wydaje się, że wybrane przykłady obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym stanowią reprezentatywną grupę rozwiązań ze względu na różnorodność stosowanych form. Dotyczą one obszarów o zróżnicowanej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, o różnej wielkości i o odrębnym położeniu w strukturze miasta oraz o różnej aktywności turystycznej. Większość przeanalizowanych rozwiązań pochodzi z krajów Europy Zachodniej o wysokim poziomie motoryzacji, gdzie trudności komunikacyjne występują najostrezej. Miasta o wybitnych walorach zabytkowych w tych krajach charakteryzują się najczęściej również dużą intensywnością przyjazdowego ruchu turystycznego.

W wyborze przykładów hiszpańskich, których omówienie wyróżniono z ogółu przeanalizowanych przykładów celem wykazania pewnej ich specyfiki i odmienności od tendencji w innych krajach zachodnioeuropejskich oraz na fakt, że były oddzielnie studiowane podczas pobytu autora na stypendium w Madrycie, kierowano się zróżnicowaniem ich wielkości położenia geograficznego oraz zróżnicowanymi wartościami historycznego układu przestrzennego i zabytkowej zabudowy. Jednocześnie wybrano kilka miast Kastylijskich, co dało możliwość dokonania porównań w rozwiązaniach obsługi komunikacyjnej tzw. "casco antiguo". Istotnym elementem, który ograniczał możliwości wyboru były kwestie finansowe, gdyż większość podróży finansowana była z otrzymywanego stypendium. Dlatego też, mimo że analizą objęto tylko wybrane miasta obciążone dużym przyjazdowym ruchem turystycznym, to wydaje się, że są one reprezentatywne dla ogółu miast hiszpańskich i pokazują tendencje w obsłudze transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym.

W wyborze przykładów krajowych, oprócz kryteriów wymienionych powyżej, kierowano się również chęcią poznania lokalnych tendencji. Stąd wybrane przykłady usytuowane są w różnych krainach geograficznych Polski, a większa ich część nad Wisłą.

Przedstawione poniżej wyniki analiz zagranicznych rozwiązań obsługi transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym oparto na dostępnej literaturze krajowej i zagranicznej, doświadczeniach autora lub jego najbliższych współpracowników zdobytych podczas wcześniejszych pobytów za granicą w jednostkach projektowo-badawczych oraz na materiałach uzyskanych podczas tych pobytów. Podstawowymi źródłami informacji o istniejących rozwiązaniach krajowych były wywiady-sondaże przeprowadzone w jednostkach odpowiedzialnych za obsługę komunikacyjną i ruch turystyczny

oraz wizje terenowe w wymienionych na potrzeby komunikacji lub turystyki w niektórych spośród analizowanych miast.

4.2. Analiza rozwiązań zagranicznych

Przegląd istniejących i aktualnie wdrażanych rozwiązań obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym w krajach o wysokim poziomie motoryzacji oraz ich porównanie z rozwiązaniami krajowymi prowadzi do stwierdzenia, że rozwiązania te odznaczają się dużą kompleksowością stosowanych metod i środków z równoczesnym uwzględnieniem specyfiki różnych kategorii użytkowników, w tym turystów. Wyraźny wpływ na formy obsługi komunikacyjnej analizowanych obszarów ma ich charakterystyka funkcjonalno-przestrzenna, w tym przede wszystkim: wielkość miasta, w którym znajduje się obsługiwany obszar wielkość obszaru zabytkowego, usytuowanie obszaru w przestrzennej strukturze miasta, ranga atrakcyjności krajobrazowo-turystycznej obszaru oraz funkcje obszaru zabytkowego poza funkcją turystyczną.

Wielkość miasta wpływa na różnorodność i kompleksowość stosowanych form obsługi i użytkowania środków komunikacyjnych. Wielkość obszaru zabytkowego wpływa na skalę ograniczeń dostępności komunikacyjnej do obszaru oraz na rozwiązania organizacyjno-przestrzenne poszczególnych układów komunikacyjnych i zaspokojenie potrzeb różnych kategorii użytkowników. Położenie obszaru zabytkowego w przestrzennej strukturze miasta określa z reguły skalę ograniczeń, a także stopień dostępności do obszaru. Ranga atrakcyjności turystycznej oraz funkcje obszaru wyznaczają rodzaj i częstotliwość występowania potrzeb. Struktura urbanistyczna, wartość urbanistyczna, wartość architektoniczna oraz walory turystyczne substancji zabytkowej w znacznej mierze wyznaczają chłonność parkingową obszaru, czyli jednocześnie skalę

koniecznych ograniczeń związanych z parkowaniem samochodów. Mimo, że przeanalizowane przykłady pokazują występowanie lokalnych tendencji i pewnej specyfiki w zakresie form obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym w różnych krajach, to można zauważyć szereg wyraźnych prawidłowości w tym względzie.

Na rozważanych obszarach analizowanych miast przywiązuje się duże znaczenie do zapewnienia należytej obsługi transportowej. Tak więc prowadzi się aktywną i kompleksową politykę komunikacyjną, turystyczną oraz rewaloryzacyjną mającą na celu z jednej strony ochronę obszarów zabytkowych, a z drugiej podniesienie ich atrakcyjności, w tym atrakcyjności turystycznej oraz ich udostępnienie na poziomie społecznie pożądanym. Służy temu m.in. wdrażanie określonych zasad organizacji ruchu i parkowania, w tym:

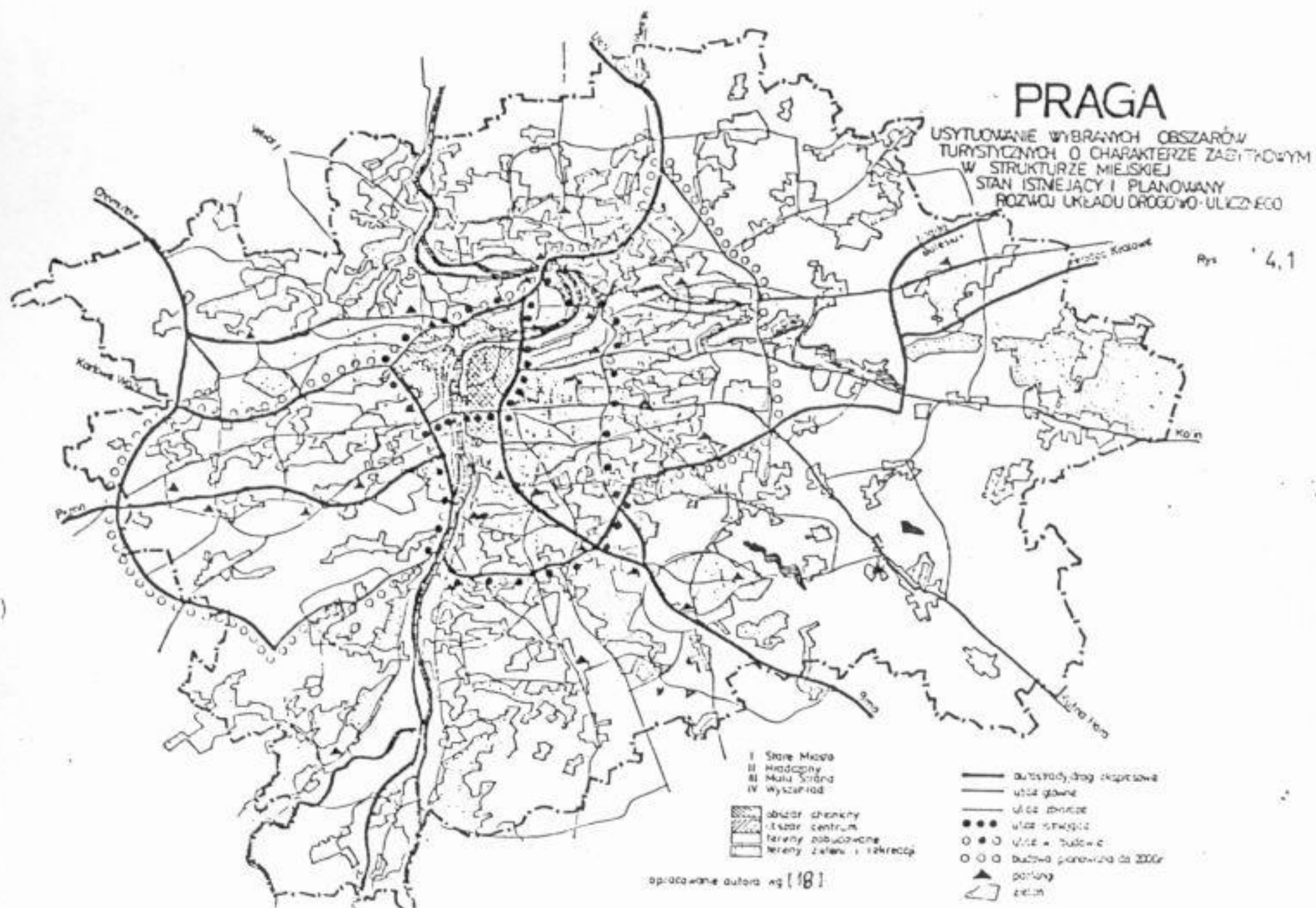
- zasady ograniczonej penetracji obszaru,
- zasady priorytetów w wykorzystaniu przestrzeni komunikacyjnej dla preferowanych środków lokomocji na całym obszarze lub jego części,
- zasady strefowania dostępu do obszaru /w sensie dozwolonej głębokości i sposobu wnikania poszczególnych środków lokomocji do wnętrza obszaru - zgodnie z malejącą uciążliwością/,
- zasady uspokojenia ruchu [63].

Na formy i jakość obsługi komunikacyjnej danego obszaru istotny wpływ mają również stosowane metody organizacji ruchu i parkowania. Efekty wprowadzania również tych zasad i metod są widoczne w rozwiązaniach przestrzennych poszczególnych układów komunikacji, w formach zaspokajania potrzeb oraz w sterowaniu użytkowaniem parkingów. Uwidacznia się również zależność odwrotna, zachodząca między chłonnością parkingową obszarów a sposobami ich obsługi komunikacyjnej. Zależność ta występuje szczególnie silnie na obszarach o niewielkiej chłonności parkingowej, gdzie przy ograniczaniu dostępności

dla pojazdów indywidualnych następuje rozwój komunikacji zbiorowej i rowerowej oraz wprowadza się się bardziej złożone formy sterowania parkowaniem [63].

Na obszarze turystycznym o charakterze zabytkowym obserwuje się tendencję do eliminacji ruchu międzymiastowego i międzydzielnicowego nie związanego z tym obszarem. Ruch ten jest przenoszony na trasy zewnętrzne w stosunku do obsługiwanego obszaru; są one często w tym celu modernizowane lub budowane. Dla ruchu mającego swoje cele podróży na obsługiwanym obszarze tworzy się arterie podwodnicowe lub półobwodnicowe, z których możliwy jest dojazd do wnętrza obszaru oraz do parkingów. Trasy te zapewniają również połączenia drogowe obszaru zabytkowego z siecią dworców kolejowych, autobusowych, portów morskich i lotniczych, a także z siecią obiektów noclegowych usytuowanych na zewnątrz obszaru. Widoczne jest to we wszystkich analizowanych przykładach, bez względu na typ obszaru i jego wielkość, m.in. w rozwiązaniach obsługi komunikacyjnej zabytkowych centrów Pragi/rys.4.1/, Chambery/rys.4.2/ i St. Marie de la Mer/rys.4.3/.

We wszystkich obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym dąży się do ograniczenia natężeń ruchu oraz do zmniejszenia jego uciążliwości. W wielu miastach średnich, dużych i wielkich obserwuje się tendencję do ograniczania dostępności do obszaru przez podzielenie go na strefy /sektory/, których granice są nieprzekraczalne dla ruchu samochodowego. Ruch wewnątrz tych stref odbywa się po sieci ulic mającej formę sięgaczy i jednokierunkowych pętli. Tego typu rozwiązania przedstawiają m.in. schematy obsługi komunikacyjnej zabytkowych centrów Pragi/rys.4.4/, i Chambery /rys.4.5/, Norwich/rys.4.6/. Obok podziału obszaru na strefy dostępności stosuje się inną formę dalszego zmniejszania uciążliwości ruchu samochodowego, poprzez tzw. strefy ruchu uspokojonego, gdzie do wymienionych wyżej metod organizacji



LES SAINTES MARIES DE LA MER

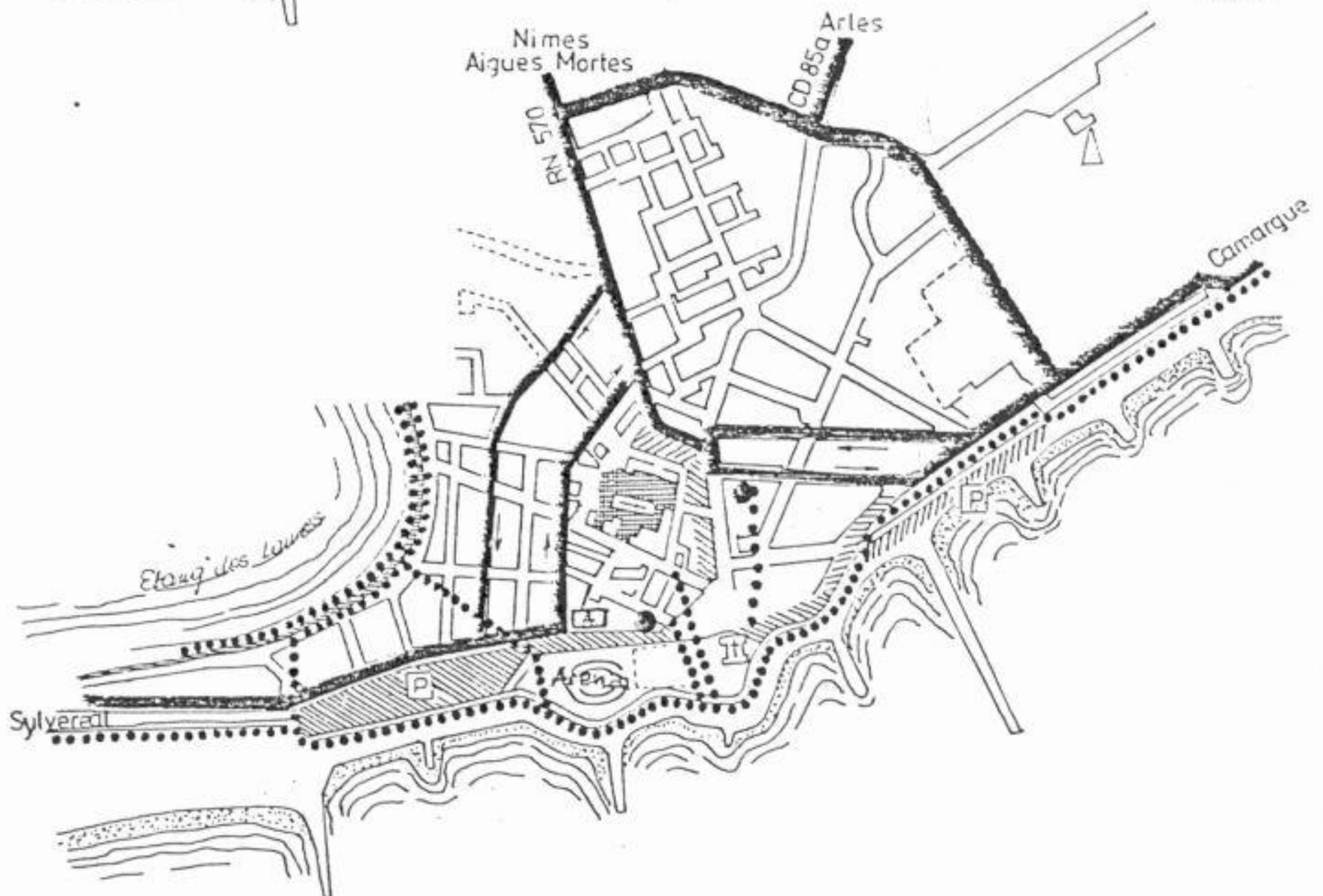
SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ

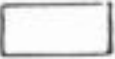
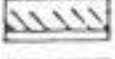
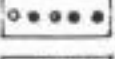
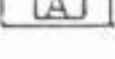
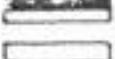
Rys. 4.3

1978



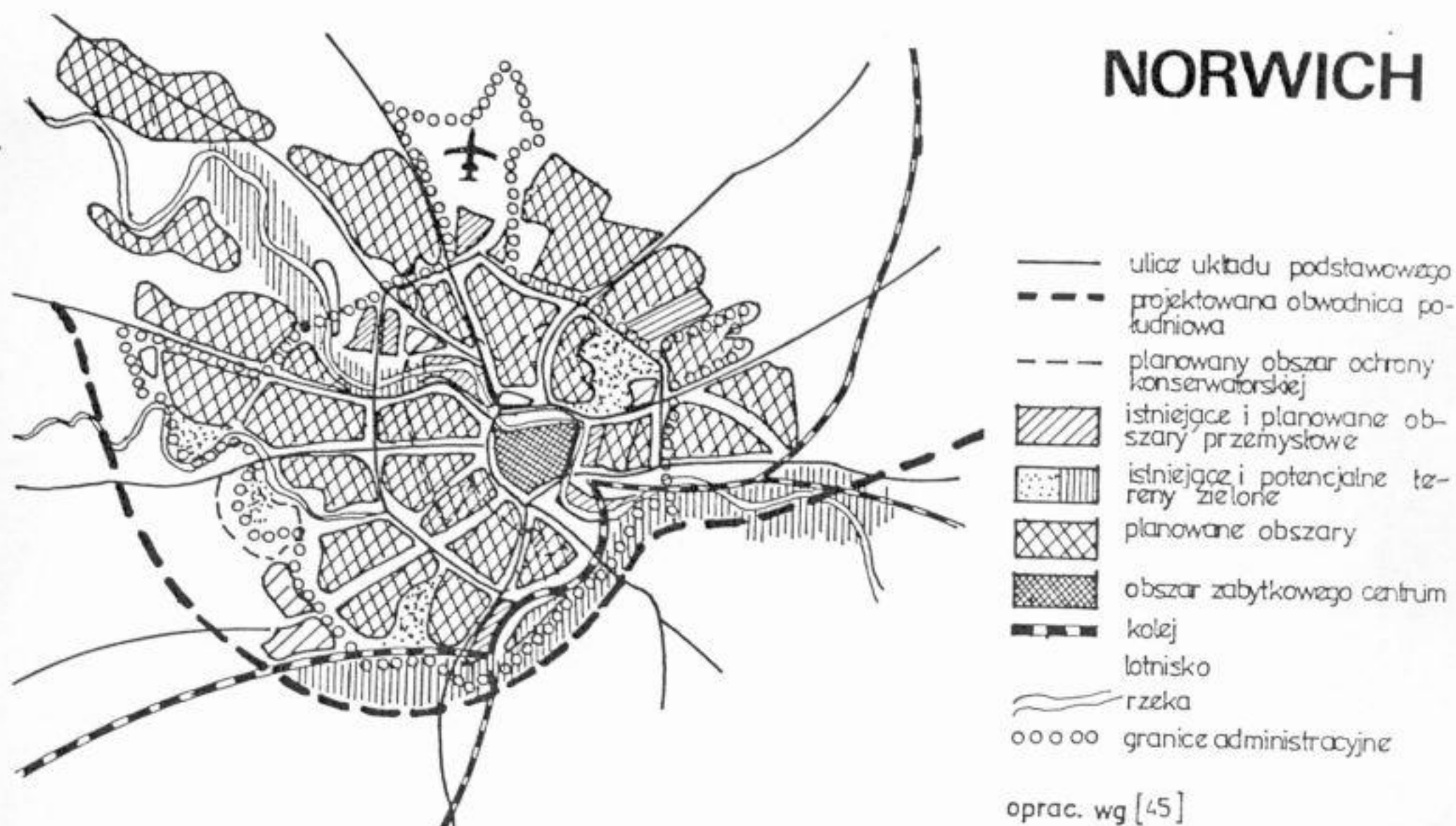
1980



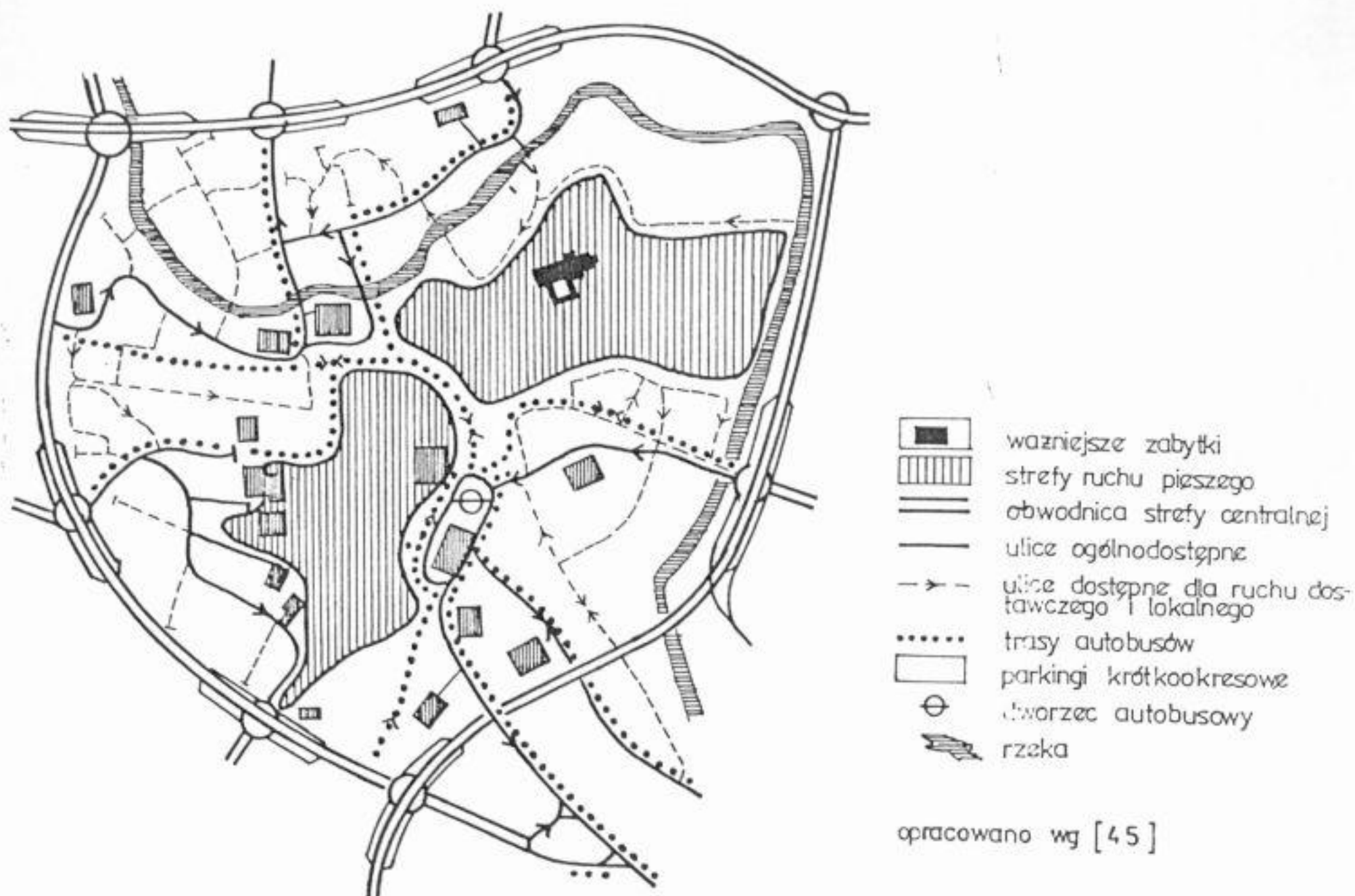
- | | |
|--|--|
|  strefa piesza w sezonie letnim |  parking płatny długo i średniookresowy parkometry |
|  strefa piesza stała |  parking bezpłatny krótkookresowy |
|  promenada piesza |  parking dla rowerów |
|  dworzec autobusowy |  ulice układu podstawowego |
| |  ulice jednokierunkowe |

opracowano
wg [66]

NORWICH



Rys.4.6a. Norwich - położenie zabytkowego centrum w strukturze przestrzennej miasta



Rys.4.6b. Norwich - schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum

ruchu wprowadzane są ograniczenia prędkości pojazdów do 30km/h. Przestrzeń uliczna. Przestrzeń uliczna zostaje przekształcona w jedną powierzchnię przeznaczoną do wspólnego użytkowania przez wszystkich uczestników ruchu, bądź z pozostawieniem segregacji pojazdów w ruchu od pojazdów parkujących oraz od pieszych za pomocą faktury, barwy nawierzchni /posadzki/ lub elementów małej architektury /słupki, gazony, ławki, słupy oświetleniowe/. Wjazdy i wyjazdy do tego typu stref bywają utrudniane przez garby w nawierzchni i przeszkody poziome mające na celu ograniczenie prędkości. Wewnątrz obszaru przypominanie o występującym limicie prędkości dokonuje się przez przekładanie osi toru jazdy w planie, lokalne przewężenia jezdni, podnoszenie poziomu przejść pieszych do poziomu chodników. Postój samochodów jest dozwolony jedynie w wyznaczonych miejscach. Rozwiązania tego typu są dostosowane do głównej funkcji zagospodarowania terenu i uwzględniają lokalną specyfikę tego obszaru. Dlatego też poszczególne realizacje określane w terminologii specjalistycznej jako "Woonerf", "Cour urbaine", "Verkehrsbereuhigung" mogą się różnić między sobą pewnymi szczegółami. Wprowadzaniu tego typu rozwiązań towarzyszą działania natury prawnej nakazujące użytkowanie samochodów w sposób zmniejszający ich agresywność, m.in. wprowadza sięzmiany w kodeksach drogowych.

W miastach małych stanowiących autonomiczne zespoły zabytkowe lub ośrodki centralne, np. Aigues Mortes czy Carcassone działania w zakresie obsługi ruchu kołowego sprowadzają się do zamknięcia tych zespołów dla ruchu samochodowego, zlokalizowania parkingów dla turystów na obrzeżu obszaru i przeniesienia ruchu tranzytowego na obwodnice miasta. Ilustruje to przykład Saint Malo we Francji /rys.4.7a i b/. Przy stosunkowo niedużych natężeniach ruchu tranzytowego czasami pozostawia się jego przebieg przez miasto celem przyciągnięcia turystów. Sylwetka mijanego miasta czy

SAINT MALO

STREFA ZAINTERESOWANIA TURYSTYCZNEGO

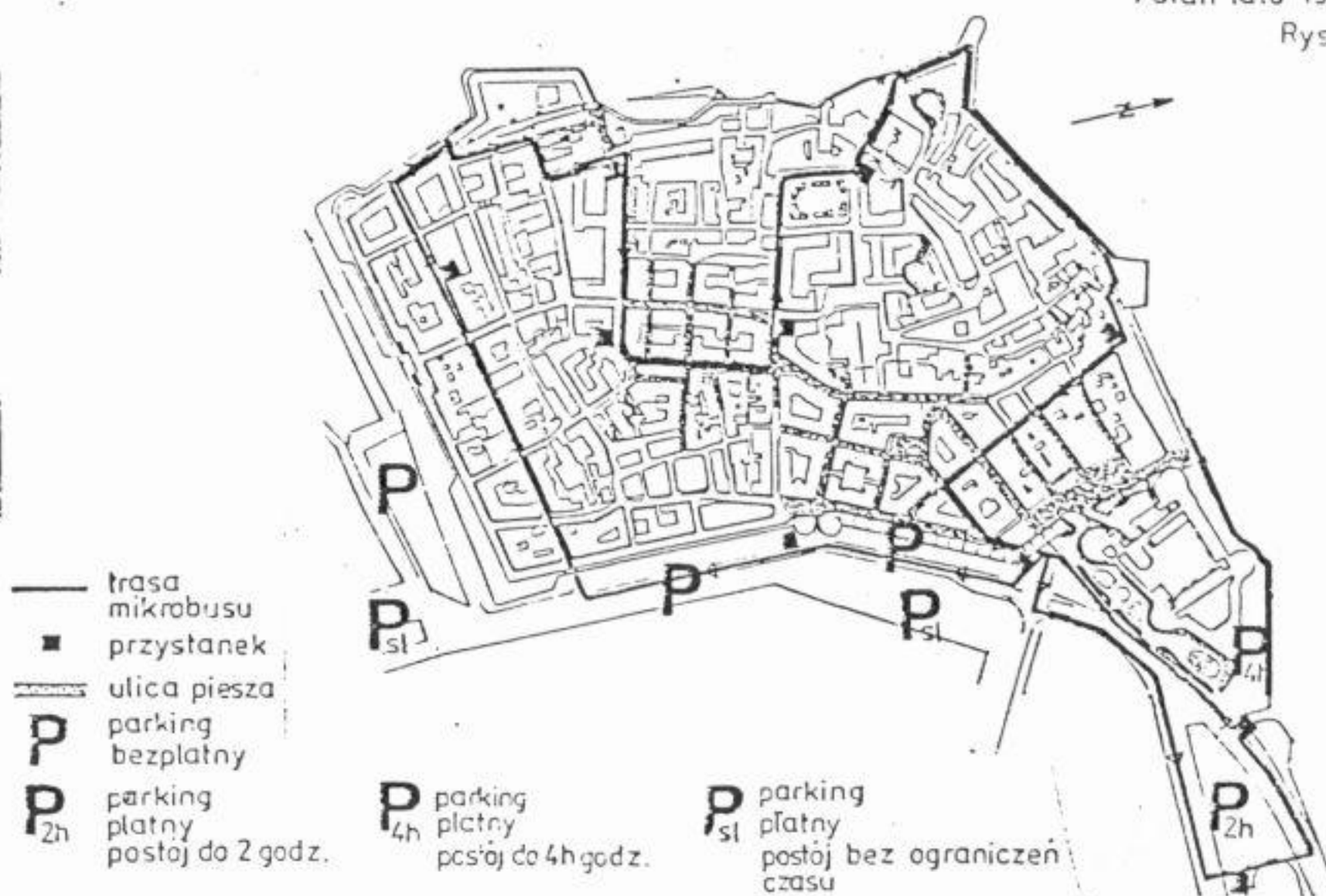
Rys. 4.7a



SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU ZABYTKOWEGO

/stan lato 1978/

Rys. 4.7.b.



atrakcyjne wnętrza zabytkowe mogą zachęcać przejeżdżających do zatrzymania się na kilka godzin.

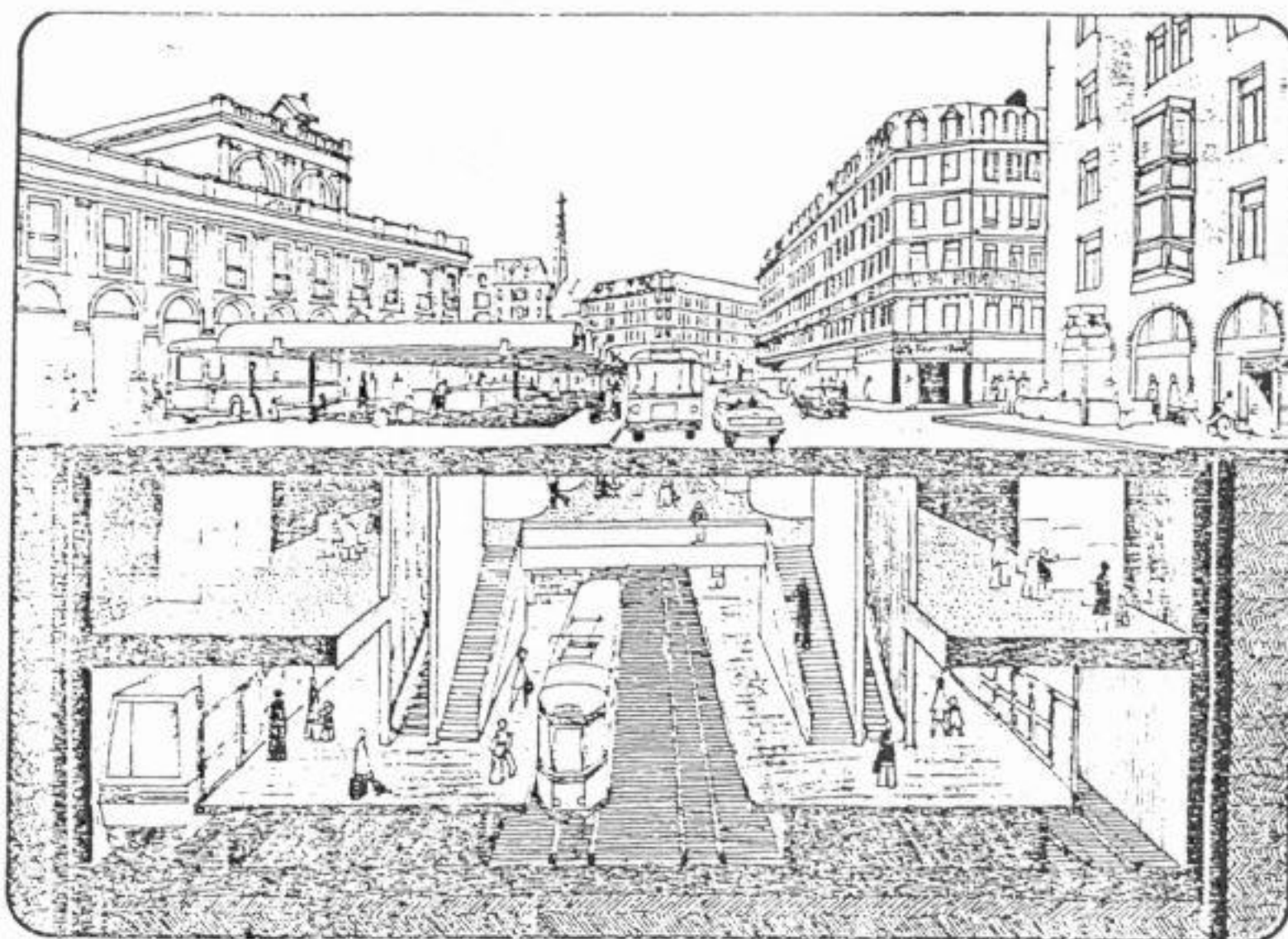
Wiele miast zagranicznych, zwłaszcza wielkich i dużych, dysponuje systemami scentralizowanego komputerowego sterowania ruchem; ich nadrzędnym zadaniem jest usprawnienie funkcjonowania sieci ulicznej oraz jej obszarowa koordynacja. Parametry techniczne wykorzystywanych urządzeń odpowiadają tym zadaniom. Na przykład w Lille systemem sterowania, którego zasięgiem objętych jest aż 440 skrzyżowań usytuowanych w całej sieci ulicznej miasta, z wyłączeniem części obszaru o najwyższych walorach zabytkowych i atrakcyjności turystycznej. W miastach średnich systemy sterowania obejmują zwykle kilkanaście skrzyżowań zlokalizowanych dookoła obwodnicy śródmiejskiej oraz na trasach doprowadzających ruch do obszaru centralnego. Przykładem tego rodzaju rozwiązania jest system sterowania CIMAAG firmy Garbarini w Chambery.

Zakres form obsługi komunikacyjnej obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym bywa różnorodny i zależy przede wszystkim od wielkości miasta oraz programu funkcjonalnego, w tym zagospodarowania turystycznego zlokalizowanego na danym obszarze. Trasy linii komunikacji zbiorowej bywają z zasady prowadzone stycznie w stosunku do obsługiwanych obszarów. Odnosi się to zwłaszcza do najatrakcyjniejszych turystycznie stref intensywnego zwiedzania, które z reguły są dostępne tylko dla pieszych. W ostatnich latach, m.in. we Francji, istnieje tendencja do wprowadzania linii komunikacji zbiorowej do wewnątrz obszarów zabytkowych celem zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego jako formy przemieszczania osób i przyjezdnych /Chambery rys.4.5/. Układy linii autobusowych obsługujących obszary zabytkowych mają najczęściej charakter promienisty lub średnicowy i zbiegają się na jednym przystanku przesiadkowym usytuowanym w centrum obsługiwanego terenu. W niektórych dużych miastach, gdzie analizowane obszary rozciągają się na znacznej przestrzeni,

funkcjonują linie okrężne, szczególnie użyteczne dla turystów. Na przykład w niektórych miastach francuskich, aby ułatwić przesiadanie się oraz dla wygody podróżnych taki wspólny dla wszystkich linii autobusowych przystanek znajduje się na środkowym pasie ulicy /przystanek wyspowy/, co powoduje konieczność zmiany kierunku ruchu z prawostronnego na lewostronny na tejże ulicy, a czasem również na ulicach sąsiednich.

W dużych miastach dąży się do integracji przystanków przesiadkowych naziemnych środków transportu z podziemnymi /metro, szybki tramwaj/ oraz dworcami komunikacji dalekobieżnej, co zilustrowano na przykładzie węzła przesiadkowego na dworcu w Lille/rys.4.8/. Przekształceniom układów linii i tras komunikacji publicznej towarzyszą działania w sferze ekonomicznej: m.in. można nabyć czasowe bilety, ważne zwykle jedną, dwie godziny, umożliwiające dokonywanie przesiadek. W sprzedaży są specjalne bilety turystyczne jedno lub kilkudniowe na wszystkie środki lokomocji. Prowadzi się również działania o charakterze techniczno-eksploatacyjnym. Wymienić tu należy wprowadzanie systemów sterowania ruchem autobusów w celu kontroli funkcjonowania taboru i operacyjnego dysponowania nim oraz poprawy regularności kursów.

Oprócz taboru o gabarytach tradycyjnych do obsługi tras wiodących przez obszary zabudowane, na których nie ma dostatecznie dużych potoków ruchu, a przekroje ulic są wąskie, wykorzystuje się autobusy o mniejszych gabarytach i pojemności /około trzydziestomiejscowe/tzw.City-bus. Użytkowanie takich środków lokomocji zwiększa częstotliwość kursów, co jest korzystne dla pasażerów. W obsłudze połączeń między obszarami zabudowanymi stanowiącymi równocześnie centra miast a dzielnicami peryferyjnymi, gdy nie ma regularnych połączeń, wykorzystuje się mikrobusy o pojemności do kilkunastu miejsc. Korzystanie z nich jest możliwe po uprzednim zgłoszeniu



Rys. 4.8. Lille /Francja/- Schemat wielofunkcyjnego węzła przesiadkowego przy dworcu kolejowym



LILLE : gares



telefonicznym zamiaru odbycia podróży /tzw. system dial-a-bus/. Pojazdy te są zwykle zaopatrzone w urządzenia ułatwiające korzystanie z nich osobom niepełnosprawnym. Na obszarach turystycznych omawianych miast występuje również tendencja do stwarzania priorytetów w wykorzystywaniu przestrzeni ulicznej przez naziemne środki komunikacji zbiorowej. Dość powszechne jest wydzielanie przez naziemne środki komunikacji zbiorowej. Dość powszechne jest wydzielanie pasów dla autobusów wzdłuż ulic. Na niektórych ulicach jednokierunkowych wydzielają się tzw. korytarze autobusowe "pod prąd", z których korzystać mogą także taksówki, rowery i ruch dostawczy. Na skrzyżowaniach organizuje się służby autobusowe i wprowadza się do programów sygnalizacji świetlnej preferencje dla komunikacji zbiorowej.

Klasyczne metro lub premetro, którego linie przebiegają pod zabytkową tkanką urbanistyczną, jest szczególnie pożądane, gdyż zwiększa dostępność komunikacyjną tych obszarów. Pozwala to również na wytyczanie rozleglejszych stref pieszych niż wówczas, gdy kursują tylko tradycyjne środki lokomocji jak autobusy lub tramwaje. Poza tym metro nie oddziałuje szkodliwie na warunki życia i substancję architektoniczną. Z punktu widzenia obsługi potoków turystycznych wykorzystanie systemu metra ma jednak również aspekt niekorzystny dla tej kategorii podróżnych, gdyż wprowadzenie pod ziemię pozbawia turystów możliwości oglądania krajobrazu odwiedzanego miasta, który sam w sobie może stanowić atrakcję turystyczną.

Trasowanie linii metra natrafia często na ograniczenia znacznie większe niż na obszarach innych typów. Są one spowodowane niebezpieczeństwem destrukcyjnego oddziaływania podziemnych robót budowlanych, drgań od pociągów oraz wpływu zmian stosunków wodno-gruntowych na zabytkową substancję. Konieczność jej ochrony zmusza do trasowania linii wzdłuż ulic przebiegających stycznie w stosunku do obsługiwanego obszaru.

W wielu miastach zagranicznych w kształtowaniu obsługi komunikacyjnej wykorzystuje się komunikację rowerową. Nieszkodliwość tych pojazdów dla ochrony dla chronicznej substancji i zajmowanie niewielkiej powierzchni w ruchu i w spoczynku, przy wąskich najczęściej przekrojach ulic oraz powszechnym deficycie powierzchni parkingowej - to niezwykle cenne cechy roweru na obszarach zabytkowych. W istniejących rozwiązaniach urządzeń dla ruchu rowerowego na obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym dostrzega się tendencję do spójnego wykorzystywania różnych typów dróg rowerowych i innych urządzeń ułatwiających użytkowanie rowerów /np. wydzielonych ścieżek i pasów, śluz dla rowerów/. Wydzielone trasy dla rowerów doprowadzane są do obrzeża obsługiwanego obszaru zabytkowego lub wprowadzane do stref ruchu uspokojonego.

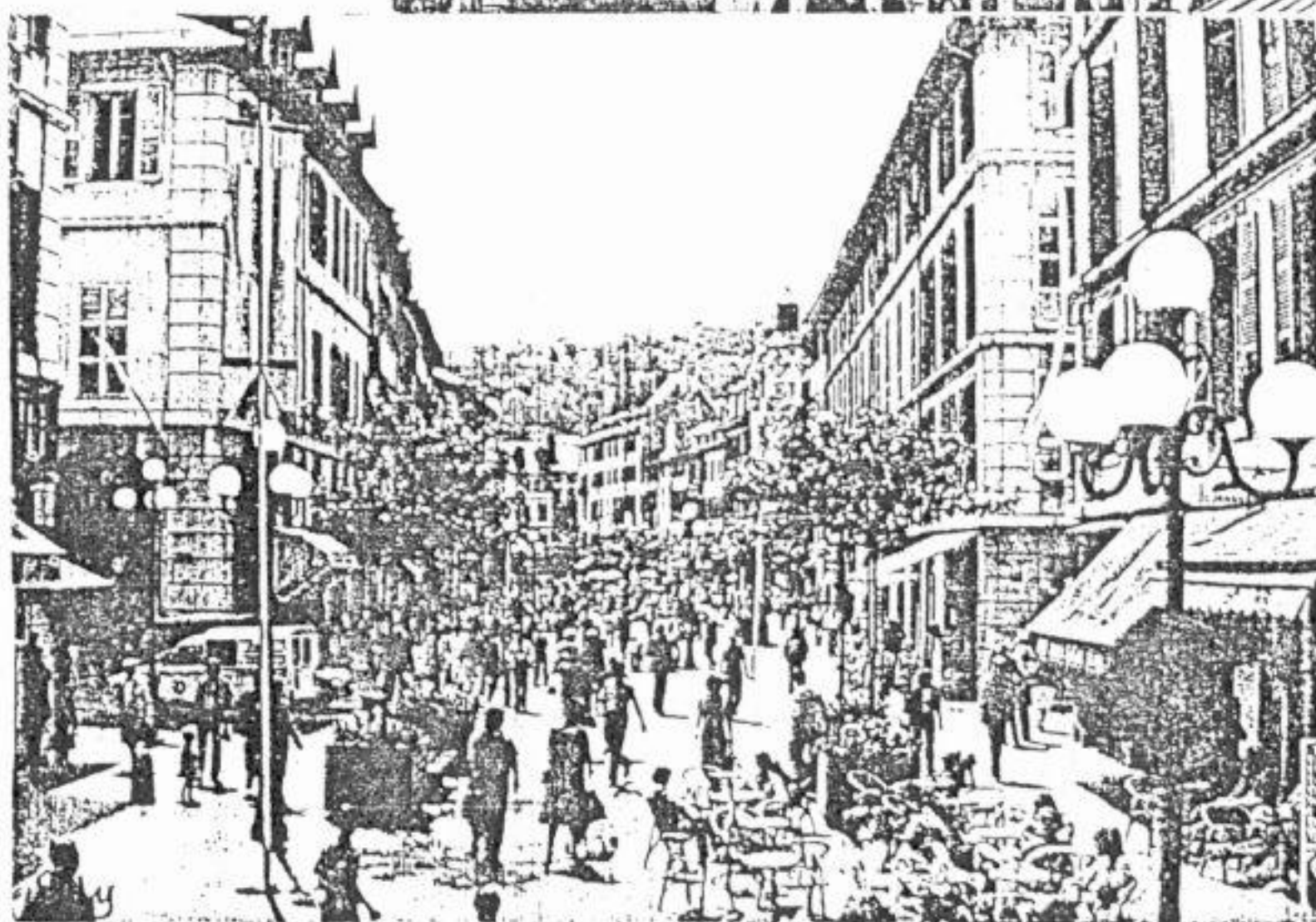
W niektórych rozwiązaniach dopuszcza się również użytkowanie rowerów w strefach pieszych z podporządkowaniem ich ruchowi pieszemu. Udostępnienie obszarów zabytkowych rowerzystom przez zapewnienie dogodnego dojazdu /sieć dróg rowerowych / jest szczególnie ważne w ośrodkach i centrach ruchu turystycznego - wszędzie tam, gdzie popularna jest turystyka kolarska. Pokazany na rys. 4.3. ciąg rowerowy biegnący stycznie do zabytkowego centrum Chambéry jest fragmentem 24-kilometrowej trasy rowerowej łączącej dwa alpejskie jeziora o funkcji turystycznej. Nieodłącznym elementem układu urządzeń dla ruchu rowerowego są parkingi. Kilkunastomiejscowe gniazda parkingowe są maksymalnie zbliżone do stref pieszych i usytuowanych tam celów podróży. Większe parkingi dla rowerów często są lokalizowane na parkingach kubaturowych dla samochodów, co jest korzystne ze względu na możliwość ochrony przed kradzieżą.

W latach 1976-78 w La Rochelle we Francji tytułem eksperymentu wprowadzono ciekawą formę wykorzystania roweru jako środka komunikacji publicznej: miejską komunikacją

rowerową. Specjalnie oznakowane rowery /kolor różowy/ były udostępniane wszystkim chętnym bezpłatnie w sieci wypożyczalni znajdującej się na obrzeżu zabytkowego centrum, które było strefą preferowanego ruchu rowerowego. Dzięki temu można było swobodnie jeździć po obszarze historycznego centrum. Liczne kradzieże i deastacja sprzętu spowodowały, że w późniejszym okresie wprowadzono kaucję za wypożyczenie roweru.

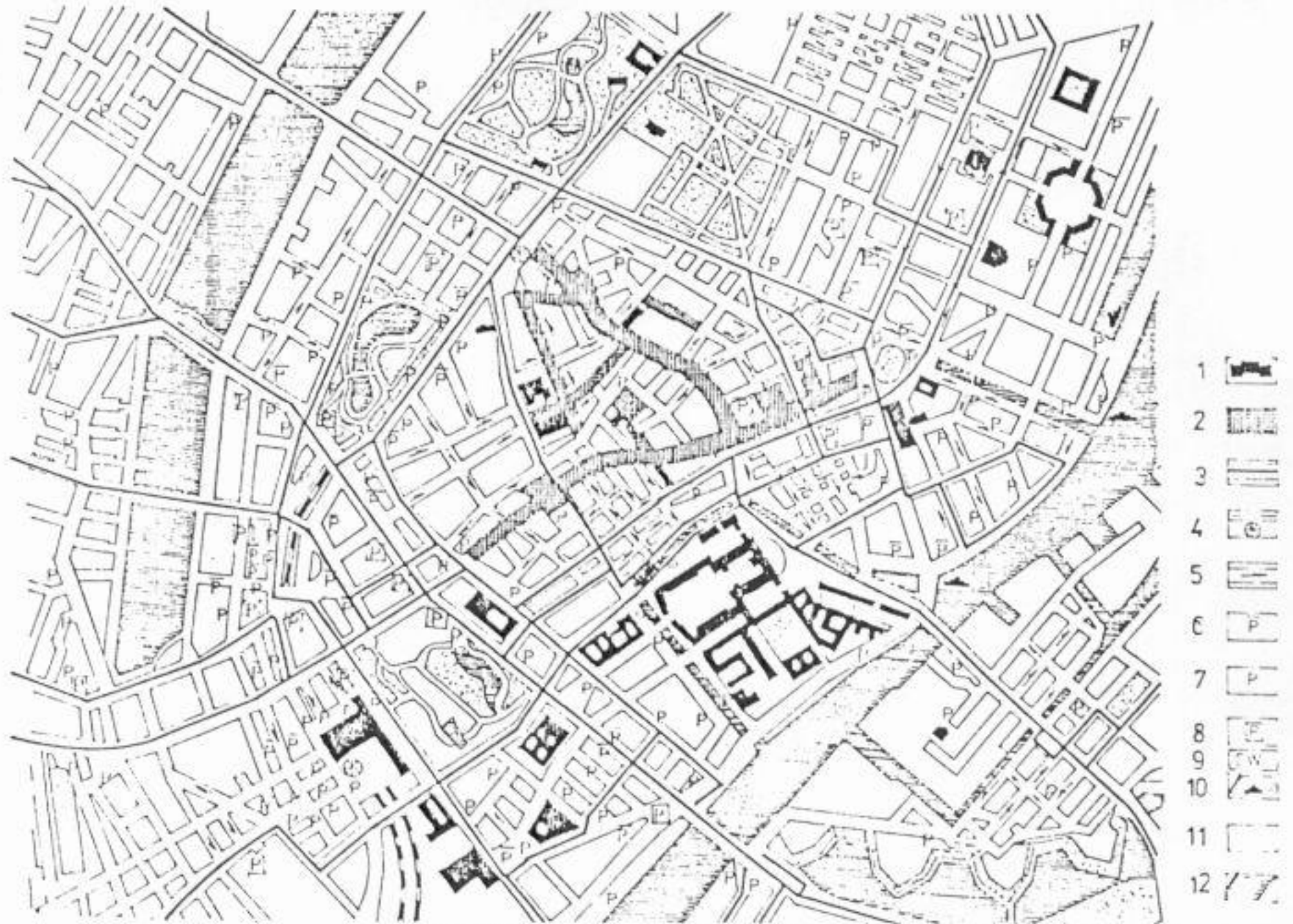
Na wszystkich prawie obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym w ramach prac rewaloryzacyjnych podejmuje się działania zmierzające do przywrócenia im pierwotnej formy i funkcji. Najatrakcyjniejsze place i ulice są zamykane dla ruchu kołowego i przekształcane w rozległe strefy piesze, będące jednym z podstawowych elementów kompozycji urbanistycznej rewaloryzowanych zespołów zabytkowych i miejscem koncentracji obiektów obsługi turystów, co ilustrują przykłady centrów Chambery/rys.4.5 i 4.10/ i Kopenhagi /rys.4.11/. Rozległość tych stref pieszych ograniczona jest koniecznością zapewnienia minimalnych standardów zmotoryzowanej obsługi. Zakłada się, że maksymalna odległość ze środka takiej strefy do przystanku komunikacji zbiorowej lub parkingu powinna pozwolić na dojście pieszo w ciągu kilku minut.

W większości stref zwiedzania przeprowadza się adaptacje mające na celu zlikwidowanie podziału przestrzeni ulicznej, wprowadzenie różnych elementów małej architektury i oświetlenia dla nadania tym zabytkowym zespołom specyficznej atmosfery. Dla ruchu pieszego udostępnia się również kryte pasáže handlowo-usługowo-gastronomiczne oraz wnętrza bloków zabudowy. W strefach pieszych wydaje się niekiedy specjalne zezwolenia na dojazd samochodów osobowych mieszkańców okolicznych posesji, parkujących swoje pojazdy w garażach lub na podwórzach. W wielu miastach Francji, RFN i Hiszpanii spotyka się również ulice pieszo-autobusowe lub pieszo-tramwajowe. Wprowadzenie linii komunikacji zbiorowej na te



Rys. 7.40 . . . Chambéry - fragmenty strefy pieszej w zabytkowym centrum (u góry ul. Croix d'Or, u dołu Plac St. Leger)

KOPENHAGA



0 100 200 300 400 500m

Rys.4.11a.

Kopenhaga - schemat obsługi komunikacyjnej
 śródmieścia; oznaczenia: 1/ważniejsze obiekty
 zabytkowe; 2/strefy i ciągi piesze; 3/trasy linii
 autobusowych; 4/stacje szybkiej kolei regionalnej;
 5/ulice jednokierunkowe; 6/parkowanie o
 ograniczonej długości postoju /parkometry;
 7/parkingi bezpłatne jednopoziomowe; 8/parkingi
 kubaturowe; 9/dworce wodne; 10/przystanie żeglugi
 pasażerskiej; 11/ zielen; 12/wody;



Rys.4.11b. Kopenhaga - ulica Stroget rozległa strefa piesza

ulice jest działaniem zwiększającym dostęp do obszaru i z tego powodu podnoszącym jego atrakcyjność.

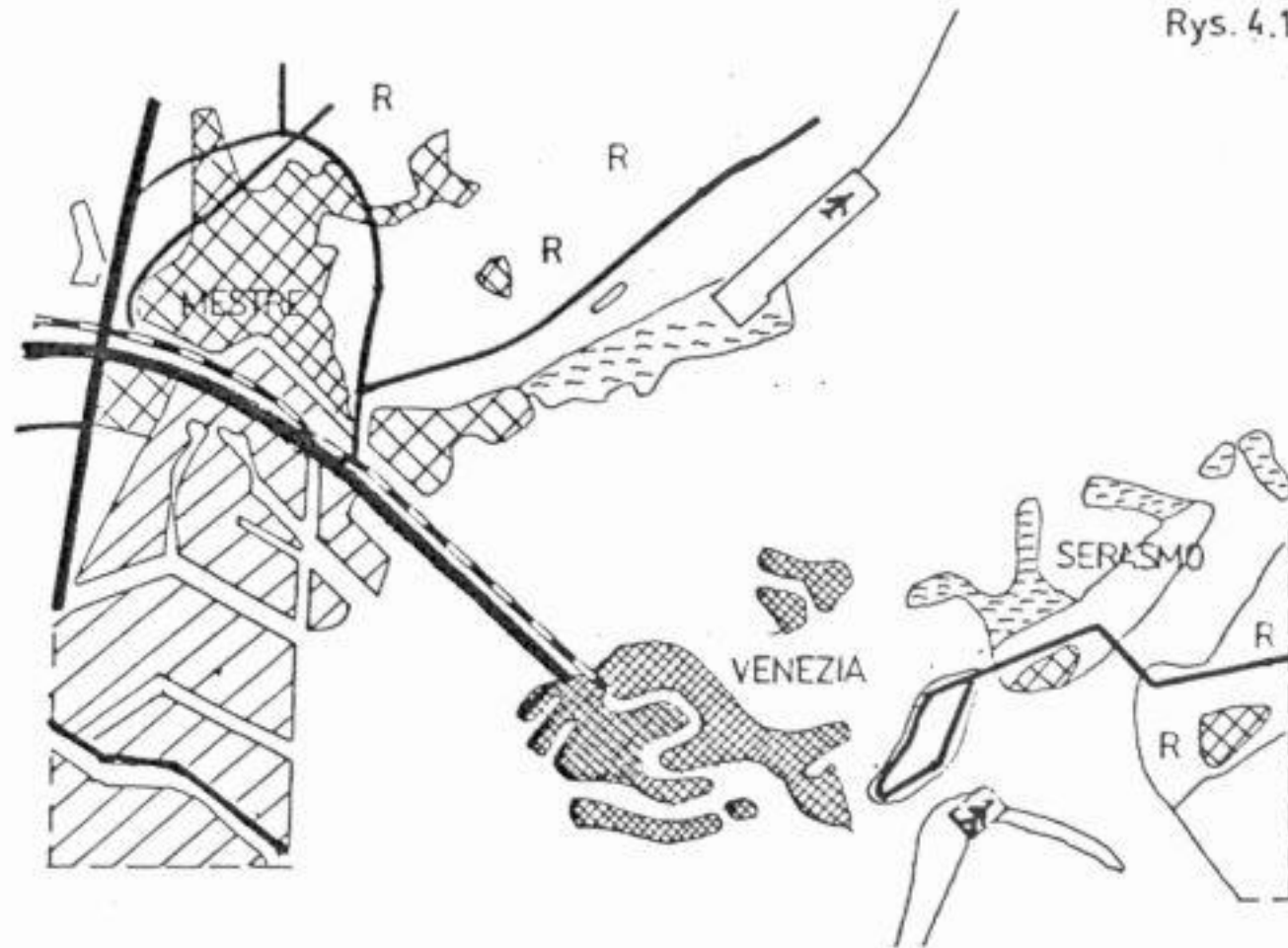
Rozwiązania obsługi parkingowej obszarów turystycznych w miastach o charakterze zabytkowym, podobnie jak rozwiązania organizacji ruchu, cechują się dużą kompleksowością stosowanych metod i środków. Uwzględniają one specyfikę różnych kategorii użytkowników i są integralnymi elementami prawidłowego kształtowania obsługi komunikacyjnej tych obszarów.

W zdecydowanej większości przeanalizowanych rozwiązań parkingi obsługujące obszary zabytkowe są zlokalizowane wewnątrz i na obrzeżach tych obszarów. Jeśli strefa zwiedzania znajduje się w śródmieściu dużej aglomeracji - również w dalszym ich sąsiedztwie. Usytuowanie parkingów na obrzeżu stwarza możliwość osiągnięcia pośrednich celów podróży. Parkingi te są z zasady dostępne tylko z ulic układu podstawowego. Tak jest na przykład w Kopenhadze. Parkingi zlokalizowane w dalszym sąsiedztwie obszaru są powiązane z trasami komunikacji zbiorowej, tworząc w ten sposób system "park-and-ride", szczególnie przydatny do obsługi autokarów turystycznych.

W Mont St. Michel - na skalistym wzgórzu wyrastającym z bezmiaru wód Atlantyku oraz Wenecji - położonej na lagunie otoczonej wodami Adriatyku, zlokalizowanie parkingów /płatnych/ na zewnątrz obszaru zabytkowego jest podyktowane całkowitym wyłączeniem zeń ruchu kołowego. W Wenecji /rys. 4.12/ jest to spowodowane również brakiem infrastruktury drogowej, którą zastępuje sieć kanałów. Wymienione miasta stanowią modelowe i równocześnie wyjątkowe przykłady ograniczenia obsługi parkingowej tylko do parkingów skupionych, gdyż w większości innych miast dominuje model mieszany lokalizacji miejsc parkingowych.

PLAN ORIENTACYJNY

Rys. 4.11.



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
- tereny rolnicze



- kanaly główne i zbiorcze
- kanaly lokalne
- ciagi i place piesze
- parking
- tereny podmokłe

opracowano wg [87]

Parking u stóp Mont St. Michel /rys.4.13/, położony na grobli łączącej to miasto ze stałym lądem, stanowi szczególny przykład ograniczenia czasowego i fizycznego dostępności parkingu oraz ograniczenia czasowego obsługi komunikacyjnej, spowodowanego występującymi w tym rejonie znacznymi przepływami i odpływami morza.

W wielu analizowanych przykładach widoczna jest tendencja do lokalizowania parkingów możliwie głęboko we wnętrzu obszaru zabudowanego w celu stworzenia warunków do w miarę bezpośredniego /lecz nie w pełni swobodnego/ osiągnięcia celu podróży. Zasygnalizować należy zmniejszanie się akceptowanej długości dojścia pieszego od parkingu, które nie przekracza zazwyczaj 200-250m. Modelowym przykładem skoordynowania stref pieszych z parkingami podziemnymi jest centrum Nicei, gdzie parkingi umieszczono bezpośrednio pod przestrzenią dla pieszych.

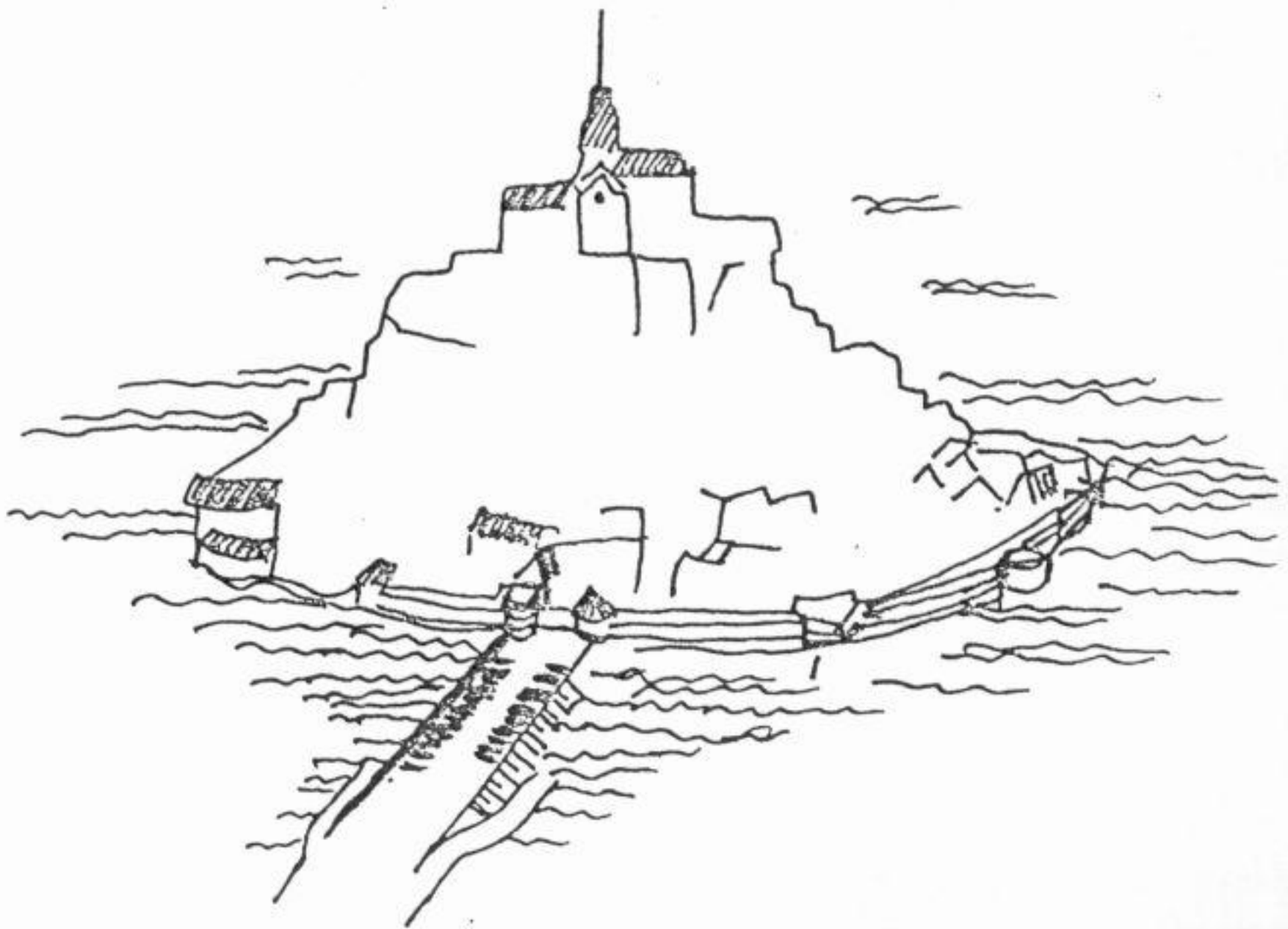
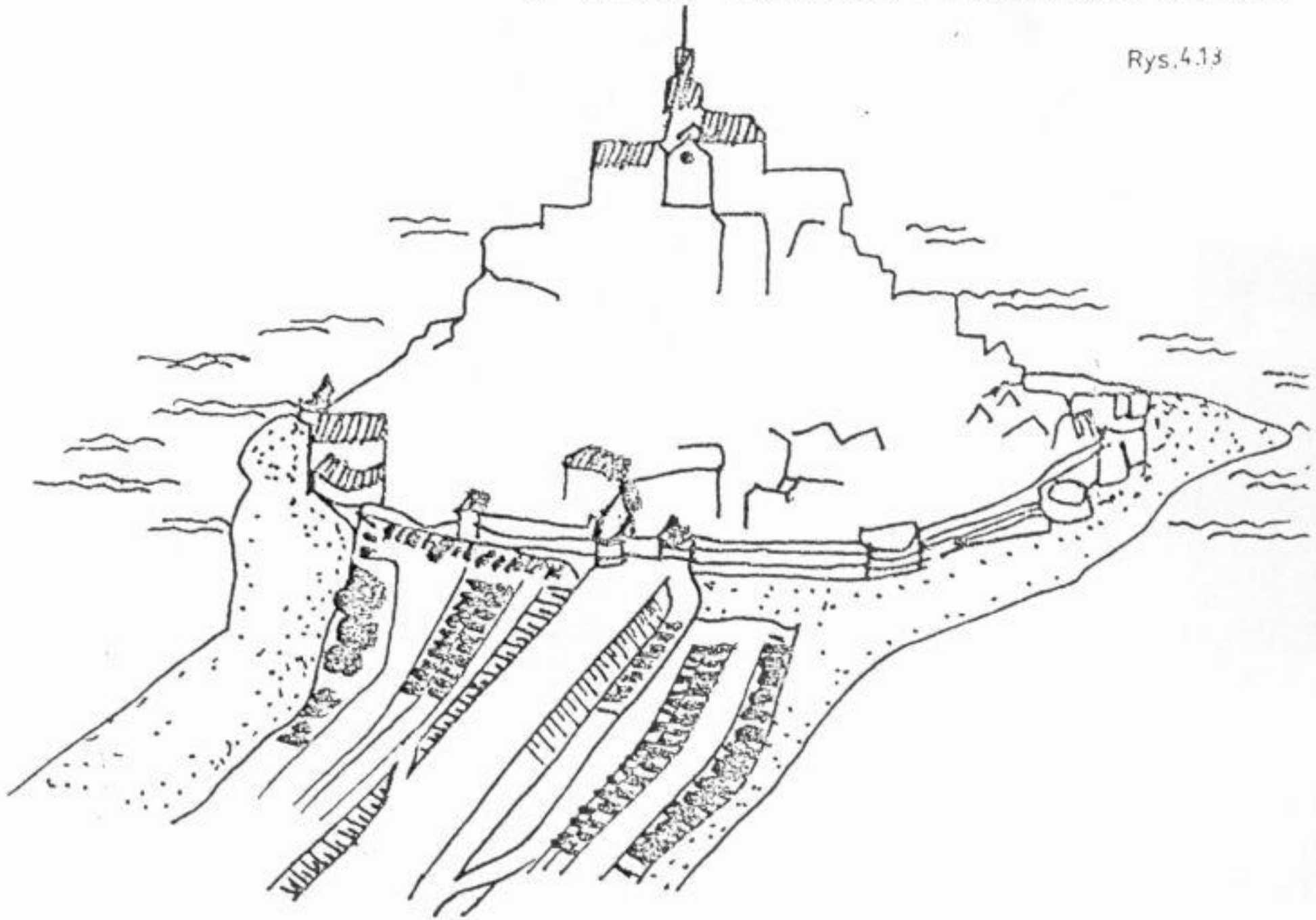
Wśród istniejących rozwiązań dominują pod względem pojemności parkingi średnie w poziomie terenu/do 80 miejsc postojowych/ oraz duże, przeważnie kubaturowe, usytuowane na obszarze zabudowanym. Nie brak również parkingów małych, kilku lub kilkunastomiejscowych, gdyż ze względu na powszechny deficyt wykorzystuje się każdą dostępną powierzchnię.

Z tego również względu w większości analizowanych miast, poza jednostkami małymi, wybudowano publiczne parkingi kubaturowe, z których często korzystają stali mieszkańcy /np. parking Les Princes w Chambery, rys.4.5/. Konieczność zachowania atmosfery i specyficznego klimatu zabudowanej części miasta powoduje, że często są to parkingi podziemne, których wielkość determinowana jest obok potrzeb ruchu, ograniczeniami przestrzennymi związanymi z dopuszczalnością budowy pod zabudową substancją lub szerokością między pierzejami ulicy. Parkingi podziemne lokalizowane są również pod placami, które często przekształca się w strefy ruchu wyłącznie pieszego. W niektórych miastach o charakterze

MONT SAINT MICHEL

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

Rys. 4.13



zabytkowym, gdzie znajdują się tereny o zróżnicowanym ukształtowaniu fizjograficznym, na parkingi przeznacza się wnętrza stoków wzniesień. Inną często kontrowersyjną formą uzyskiwania powierzchni pod parkingi jest przykrywanie w tym celu fragmentów koryt rzecznych płytą betonową. Wykorzystuje się również wnętrza nie użytkowanych zabytkowych budowli murowanych, na przykład przyziemia.

Nasilające się tendencje do budowania parkingów kubaturowych w miastach Europy Zachodniej liczących powyżej 50, 60 tys. mieszkańców są rezultatem aktywnej polityki komunikacyjnej oraz wyboru lokalizacji i formy parkowania w wyniku wszechstronnej analizy, uwzględniającej koszty i korzyści społeczne. Należy zwrócić uwagę na bardzo ścisły związek decyzji o budowie parkingów z koncepcją rewaloryzacji poszczególnych obszarów. Sformułowanie koncepcji obsługi komunikacyjnej danego obszaru na etapie koncepcji znajduje wyraz m.in. właśnie w odpowiednim wyborze usytuowania i wielkości parkingów kubaturowych.

Istniejące rozwiązania obsługi użytkowników parkingów na obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym uwzględniają różne sposoby sterowania parkowaniem. Najczęściej polega ono na ograniczaniu czasu parkowania, wprowadzaniu opłat oraz na selekcji użytkowników parkingów, odpowiadającej charakterystyce długości parkowania i gabarytom pojazdów. Aby dopuszczać parkowanie tylko przez czas ograniczony, na przykład do dwóch godzin, wykorzystuje się najczęściej dyski parkingowe. Parkowanie przykrawężnikowe płatne zmusza do wyposażenia danego obszaru w parkometry. Obchodowa sprzedaż biletów lub sprzedaż ich w kioskach zdarza się za granicą tylko wyjątkowo. Na płatnych parkingach placowych i kubaturowych opłaty inkasowane są przez automaty zainstalowane na rogatkach, które równocześnie analizują aktualny stan parkingów i przekazują na tablice usytuowane przy wjazdach informacje o wolnych miejscach. Wysokość opłat wykazuje często

progresję, zależną od czasu parkowania oraz atrakcyjności usytuowania parkingu. Wprowadzane ograniczenia parkowania najczęściej nie mają charakteru trwałego i nie dotyczą na przykład godzin nocnych oraz dni weekendowych.

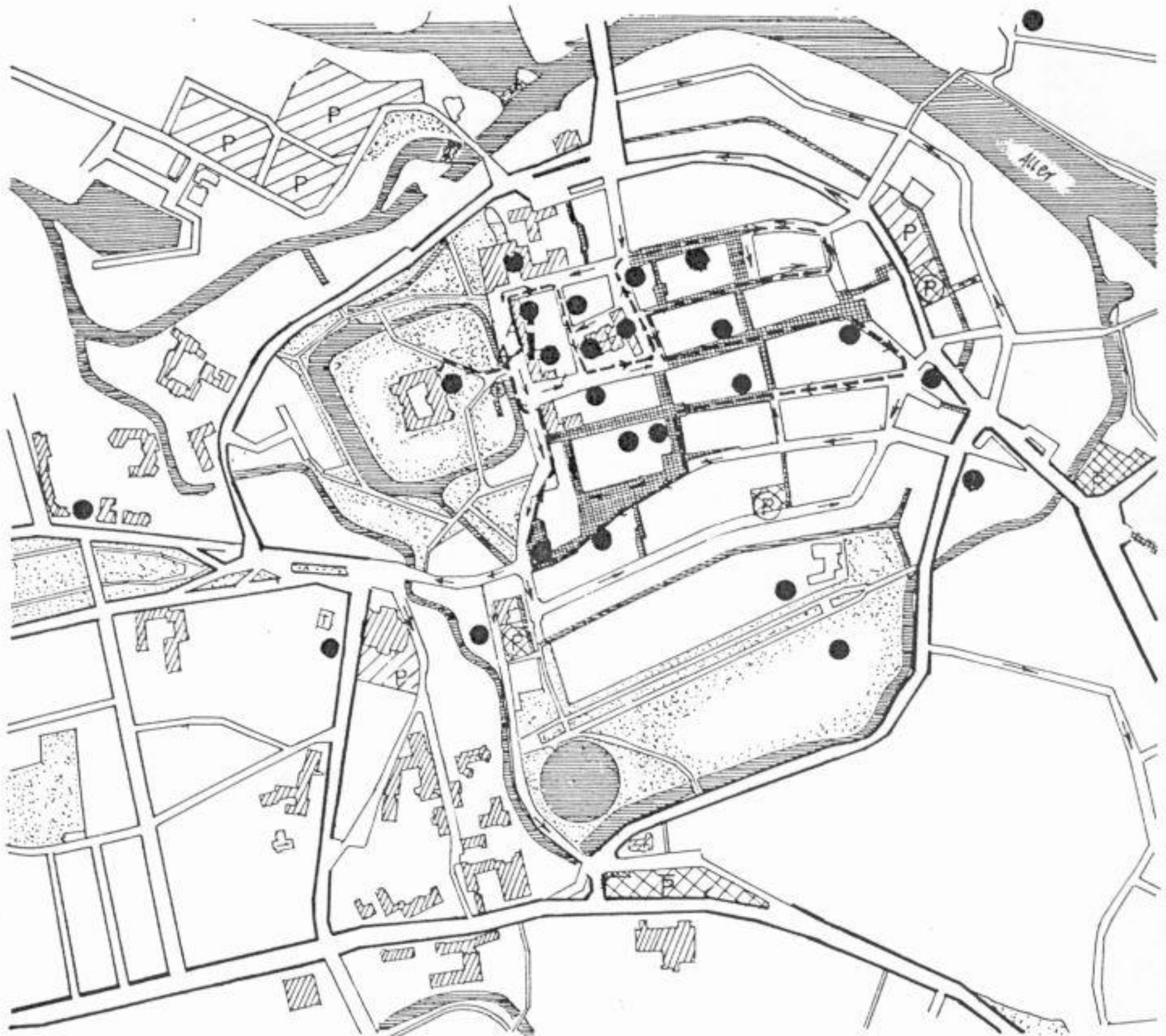
Inne formy sterowania użytkowaniem parkingów - to podział obszaru na trzy strefy różniące się stopniem ograniczeń: od parkowania bez ograniczeń - strefa biała, do całkowitego zakazu - strefa czerwona, a także parkowanie przemienne względem stron ulic.

W dużych aglomeracjach miejskich i na obszarach o szczególnych walorach turystycznych i historycznych omówiony podział na strefy dostępności komunikacyjnej najczęściej jest skorelowany z lokalizacją stref pieszych, parkingów, ich wielkością i formą oraz usytuowaniem obiektów zabytkowych o wybitnych walorach. Proponowane trasy zwiedzania pieszego z reguły mają swój początek i koniec w punktach bezpośrednio położonych przy parkingu, przystanku turystycznym i przystanku komunikacji zbiorowej. Modelowe rozwiązania w tym względzie można znaleźć w Pradze, Chambery, Norwiche, St. Malo i Celle./rys. .14/.

Kompleksowym rozwiązaniom obsługi komunikacyjnej omawianych obszarów towarzyszy również stosowanie specjalnych systemów oznakowania informacyjnego /m.in. we Włoszech i w Hiszpanii/, które bardzo pomagają zorientować się w terenie i dotrzeć do celu podróży wszystkim kategoriom użytkowników obszaru, w tym przede wszystkim turystom. Czytelne, estetyczne i kolorowe tablice informacyjne i drogowskazy, niezależnie od swojej funkcji podstawowej, stanowią harmonizujący z otoczeniem element krajobrazu obszaru zabytkowego. Od kilku lat ułatwieniem w poruszaniu się po miastach krajów Europy Zachodniej stają się systemy automatycznych pilotów, które w formie dyskietek i kaset magnetofonowych dostępne są w

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU ZABYTKOWEGO

Rys. 4.14



- ulice układu podstawowego
- ulice układu obsługującego
- ulice jednokierunkowe
- strefa piesza A – przystanek autobusowy
- Ⓟ parkingi kubaturowe wielopoziomowe
- Ⓟ parkingi wielopoziomowe etażerkowe
- P parkingi jednopoziomowe
- obiekty o wybitnych wartościach zabytkowych
- - - trasa turystyczna i kierunek zwiedzania
- i biuro informacji turystycznej
- ⊙ punkt zerowy - punkt spotkań
- wody
- zielen

oprac. wg [82']

dostępność obszaru dla ruchu dostawczego między godz. 12.30-15.00 i 18.00-19.00, na niektórych ulicach strefy pieszej dalsze ograniczenia godzinowe

stacjach paliw i biurach informacji turystycznej. Kierowca po włożeniu takiego nośnika informacji do samochodowego komputera i podaniu punktu wyjścia oraz celu podróży otrzymuje informacje na temat wyboru trasy i prędkości przejazdu. Informacje o wprowadzonych zmianach w obsłudze komunikacyjnej obszaru oraz ograniczeniach ruchu i parkowania przekazywane są także społeczeństwu w sposób tradycyjny w radiu, prasie i specjalnych folderach.

4.3. Analiza rozwiązań hiszpańskich

Przegląd aktualnych tendencji w obsłudze transportowej obszarów turystycznych miast hiszpańskich o charakterze zabytkowym oparto o rozwiązania istniejące i projektowane w wybranych miastach: Madrycie, Walencji, Alicante, Toledo, Segovii, Avili, El Escorial.

Wymienione powyżej miasta są ośrodkami o wysokiej atrakcyjności turystycznej, zróżnicowanych walorach turystycznych, zróżnicowane pod względem wielkości położenia geograficznego, pełnionych funkcji, zróżnicowanymi wartościami historycznego układu przestrzennego i zabytkowej zabudowy. Jednocześnie znaczną ich część stanowią miasta położone w centralnej części kraju - Kastylii, co daje możliwość dokonania niewielkich co prawda porównań np. rozwiązań obsługi komunikacyjnej zabytkowych starych części tzw. "Casco Antiquo" Segovii, Avili czy Toledo. Dlatego też, mimo że analizą objęto tylko wybrane miasta obciążone dużym przyjazdowym ruchem turystycznym wydaje się, że są one reprezentatywne dla ogółu miast hiszpańskich i pokazują tendencje w obsłudze transportowej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym.



Schemat : Usytuowanie analizowanych miast w strukturze przestrzennej Hiszpanii

Stosowane w miastach hiszpańskich rozwiązania obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym nie we wszystkich aspektach nawiązują do tendencji europejskich i równocześnie przedstawiają pewną specyfikę krajową.

Analizując rozwiązania hiszpańskie należy mieć na względzie, że układy przestrzenne większości miast na półwyspie Iberyjskim ukształtowały się przed wielu wiekami i w zdecydowanie większym stopniu nie są przystosowane do wymagań współczesnej motoryzacji, niż miasta położone w Europie Środkowej. Na podejście do rozwiązywania zagadnień komunikacji ma duża liczba miast zabytkowych o dobrze zachowanych układach przestrzennych oraz historycznej zabudowie, co powoduje, że działania prowadzone w tym względzie nie są tak bardzo nastawione, jak to ma miejsce w RFN czy we Francji, na rewaloryzację i podniesienie wartości estetyczno-wizualnych obszarów zabytkowych. Miast z obszarami zabytkowymi o funkcji turystycznej jest wiele i swą naturalnością same w sobie wystarczająco atrakcyjne turystycznie i nie wymagają dodatkowych działań.

Ponadto analizowane obszary pełnią z reguły funkcje centralne lub śródmiejskie i zlokalizowanych jest w nich dużo generatorów ruchu, co wzmacnia ruch do i z tych obszarów. Pamiętać również należy o bardzo szybkim tempie rozwoju motoryzacji, które w miastach osiąga już poziom ok. 300 sam. osob./1000mieszkańców, a także dużej ilości Hiszpanów do posiadania i wykorzystania samochodów.

W zakresie nowoczesności rozwiązania techniczne dominują nad rozwiązaniami organizacyjnymi. Wyraża się to przede wszystkim:

- * w szerokim wykorzystywaniu elektronicznych systemów sterowania ruchem w dużych miastach /Madryt, Barcelona, Walencja/
- * powszechnym realizowaniu parkingów podziemnych w zabytkowej tkance i centrach miast;

- * budowie układów obwodowych dróg szybkiego ruchu w miastach, które odciążają w wydatny sposób układy ulic miejskich;
- * Przebudowie i rewaloryzacji dworców kolejowych, które w wielu wypadkach stanowią obiekty o wysokich walorach funkcjonalnych i architektonicznych.

Zauważyć należy również dążenie do wręcz modelowego prowadzenia ruchu tranzytowego względem analizowanych obszarów, co wyraża się prowadzeniem jego układem ulic obwodowych lub drogami obwodowymi biegnącymi zewnętrznie w stosunku do obszarów zurbanizowanych. Przykłady reprezentatywne pod względem to Madryt, Walencja, Toledo.

Obszary analizowanego typu, w tym również strefy intensywnego zwiedzania, na tle rozwiązań w innych krajach zachodnioeuropejskich charakteryzują się dużą dostępnością i wiele mniejszymi ograniczeniami ruchu i parkowania wewnątrz obszarów. Realizowane są za pomocą klasycznych metod i środków organizacji ruchu, choć nie brak rozwiązań niekonwencjonalnych w szczególnych wypadkach. Najpopularniejszą metodą jest organizacja układu ulic jednokierunkowych, ograniczenia prędkości oraz zakazy skrętów. Nie mniej wykorzystuje się rozwiązania np. prowadzenie ruchu dwukierunkowego przewężeniem ulicy do szerokości 1 pasa ruchu i regulowanie ruchu zainstalowaną sygnalizacją świetlną, jak to ma miejsce w Segovii na ulicy prowadzącej do rynku/rys.4.45/. Inną formą osobliwą w warunkach miast zabytkowych jest organizacja ruchu pod przęslami akweduktu, gdzie pojedyncze przęsło służy dla jednego pasa ruchu w jednym kierunku /rys.4.47 i 4.48/.

Podobnie jak w innych krajach obserwuje się tendencje do przekształcania najatrakcyjniejszych turystycznie fragmentów miast oraz ulic w strefy ruchu pieszego. Tylko w niektórych miastach są specjalnie aranżowane, co można tłumaczyć chęcią zachowania istniejącej historycznej substancji zabytkowej oraz posadzek ulic i uliczek wyłącznie

dla ruchu pieszego, które są z zasady w bardzo dobrym stanie technicznym i są dostatecznie atrakcyjne swoją oryginalnością, że w oczach gospodarzy nie wymagają przekształceń i podnoszenia ich walorów. Typowe rozwiązania w tym względzie prezentują strefy piesze w Segovii, Avili czy w Toledo. Odmiennością w stosunku do wspomnianych przykładów odznaczają się wspaniałe promenady w Alicante /rys.4.34/ czy niektóre fragmenty zabytkowego centrum Walencji. Promenada w Alicante odznaczająca się niezwykłą wprost urodą pełni funkcję funkcję bulwaru nadmorskiego kilkanaście lat temu specjalnie zaaranżowanego. Do stref pieszych dopuszcza się ruch dostawczy oraz pojazdów służb miejskich i specjalnych. Do wyjątków należy poszukiwanie rozwiązań alternatywnych, bardziej złożonych o cechach uspokojenia ruchu, które chroniąc obszar zabytkowy przed uciążliwością komunikacyjną umożliwiałyby jednocześnie dojazd mieszkańcom i zainteresowanym.

Dyskusyjnym rozwiązaniem jest przekształcanie obszaru zabytkowego w obrębie średniowiecznych murów w Segovii i w Avili w strefy wyłącznego ruchu pieszego w popołudnia weekendów, weekendy i dni świąteczne, obszarów, które w dni robocze są w zasadzie w pełni udostępnione zmotoryzowanym, co sprawia, że w rynku i na ulicach do niego dochodzących obserwuje się zalew samochodów osobowych, mimo istniejących ograniczeń i deficycie miejsc parkingowych. Nie mniej można zauważyć, że obszary zabytkowych centrów nasyczone silnymi generatorami ruchu o znaczeniu regionalnym oraz licznie odwiedzane przez turystów funkcjonują dość dobrze, mimo wspomnianej ich dużej dostępności. Wynika to najprawdopodobniej z silnych przyzwyczajeń mieszkańców do korzystania z samochodu jako takiego, w tym do penetracji obszarów zabytkowych.

Miastem, które najbardziej w zakresie rozwiązań komunikacyjnych nawiązuje do rozwiązań zachodnioeuropejskich spośród analizowanych jest Walencja, gdyż w obszarze

zabytkowego śródmieścia wprowadzono uspokojenie ruchu , podział na sektory itp. Prowadzona przez władze miejskie polityka komunikacyjna wydaje się być najbardziej kompleksowa i zmierzająca do ochrony zabytkowego obszaru i ograniczenia uciążliwości. W Walencji jako jednym z niewielu miast hiszpańskich stworzono potencjalne szansę do wykorzystania roweru w podróżach do i z centrum, przez realizację układu dróg rowerowych doprowadzonych na styk obszaru zabytkowego /rys.4.23 i 4.24/. Zwracają również uwagę liczne parkingi kubaturowe, z zasady podziemne usytuowane bardzo głęboko w omawianym obszarze , bezpośrednio u wlotów do stref pieszych do najbardziej zabytkowej części. Obsługa komunikacją zbiorową realizowana jest przy pomocy układu linii autobusowych, z których znaczna część ma przystanki końcowe w centrum. Podobnie jak we wszystkich dużych miastach hiszpańskich , m.in. Madryt, Walencja na dużą skalę wprowadza się priorytet dla autobusów, w formie wydzielonych pasów dla autobusów , śluz i preferencji w sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, bądź nawet wydzielonych jezdni, jak to ma miejsce m.in. na Av.Castellana w Madrycie. Pasy dla autobusów, które są wyznaczane na większości ulic układu podstawowego, gdyż w innym wypadku prędkość komunikacyjna autobusów byłaby bardzo niska, ze względu na bardzo silne natężenia ruchu na sieci podstawowej.

W zakresie wykorzystywanych środków w miastach Hiszpanii lokomocji dominuje autobus, o bardzo wysokim poziomie technicznym, małym promieniu skrętu i coraz częściej z klimatyzowanym wnętrzem. Ciekawą formą, szczególnie jest wykorzystywanie w obsłudze zabytkowych obszarów małych ok.30 miejscowych autobusów tzw. City Bus, przez co można próbować ograniczyć potoki ruchu samochodowego i zanieczyszczenie powietrza spalinami niekorzystnie oddziałującego na zabytkową tkankę. Innym zjawiskiem obserwowanym w dużych miastach hiszpańskich jest dążenie do maksymalnego wykorzystania kolei tradycyjnej i metra w obsłudze centrów

miast. Na rys.4.17 pokazano układ linii metra na tle struktury przestrzennej i obszaru zabytkowego /rejon Plaza Mayor i Palacio Real/. Układ linii metra obsługujący jest układem stycznie prowadzonych linii metra i stacji odległych od najdalszych miejsc nie dalej niż 10 min. przejścia pieszego. Linie metra z kolei prowadzą do większości dworców autobusowych i kolejowych, tworząc w tych miejscach coraz częściej zintegrowane węzły przesiadkowe. Podobną tendencję tworzenia tzw. intercamior-ów obserwuje się na połączeniach z miejską siecią autobusową obsługującą przedmieścia.

W Walencji proces budowy sieci kolei podziemnej dopiero się rozpoczął i istniejący od kilku lat odcinek kolei podziemnej nie obsługuje obszaru centrum i casco antiquo. Na rys.4.31 pokazano projekt przebiegu linii metra na styku z obszarem zabytkowym.

Odrębnego omówienia wymaga obsługa komunikacyjna zabytkowej części Toledo - miasta muzeum, uznanego za pomnik światowego dziedzictwa kulturowego przez UNESCO, gdyż jest to miasto szczególne. Średniowieczna stolica Hiszpanii posiada zespół zabytkowy o najwyższych walorach, a jednocześnie strukturze przestrzennej charakteryzującej się bardzo wąskimi ulicami, szerokości co najwyżej kilku metrów, co zdecydowanie utrudnia dojazd i poruszanie się samochodem. Przyjezdni do obszaru, a nie będący tam zatrudnieni, czy mieszkający mają możliwość dostania do jego wnętrza, jednakże natychmiast po wysadzeniu pasażerów jak to ma miejsce z autobusami turystycznymi, bądź po krótkim postoju /samochody osobowe/, ze względu na wyznaczoną strefę postoju należy opuścić wnętrze obszaru zabytkowego. Dociera również linie komunikacji autobusowej, które mają przystanek końcowy na placu przed Alkazarem. Wydaje się, że władze miejskie prowadzą właściwą politykę polegającą na możliwie dużym dopuszczeniu ruchu samochodowego na wyznaczonych ciągach ulic, gdyż zapobiega to przesiedleniom mieszkańców z casco antiquo, co zaobserwowano w ostatnich latach. Bez względu na porę roku miasto jest odwiedzane przez

kilkanaście tysięcy turystów dziennie, którzy obok zostawianych w mieście pieniędzy zakłócają jego spokój i poniekąd dewastują również zabytkowe budowle. Nie mniej zaciszne ulice i zaułki dostarczają przyjezdnym niezapomnianych wrażeń. Kończąc krótkie rozważania o obsłudze komunikacyjnej Toledo, wspomnieć należy również o wykształconej trasie obwodowej po przeciwnej casco viejo stronie Tagu, co umożliwia zmotoryzowanym podziwianie wspaniałej panoramy. Na rys. 4.35 przedstawiono położenie zabytkowego ośrodka w strukturze miejskiej i ogólnomiejskim układzie komunikacyjnym, a istniejący układ obsługi komunikacyjnej zabytkowej części pokazano na rys. 4.36.

Zespół pałacowo-parkowy El Escorial jest obsługiwany pod komunikacyjnie w sposób konwencjonalny. Istniejący układ ulic i dróg doprowadza ruch w pobliże zespołu, gdzie usytuowano również parking dla autobusów turystycznych oraz dworzec autobusowy. Ulice w pobliżu zespołu pałacowego dostępne w dni robocze dla wszystkich uczestników ruchu, podczas weekendu są przekształcane w promenady piesze.

W sąsiedztwie zespołów zabytkowych otoczonych często korytami rzek usytuowane są liczne mosty kamienne liczące po wlkaset lat. Stare zabytkowe mosty kamienne, jak również metalowe zrealizowane na przełomie XIX i XXw. są obiektami o niezwykle trafnie dobranych proporcjach, doskonale zachowanej konstrukcji, przez co stanowią dodatkową atrakcję turystyczną

Zasygnalizować również należy dość częste wykorzystywanie niekonwencjonalnych /kolejek linowych, zębatych, wind/ środków lokomocji będących równocześnie atrakcjami turystycznymi. Jako przykład można podać kolejkę linową Park Oeste - Casa del Caampo w Madrycie, przejazd którą umożliwia turystcie kilkunastominutowe podziwianie pięknej panoramy Madrytu z Pałacem Królewskim, Katedrą i Ogrodami Sabatiniego.

Poza omówionymi zagadnieniami, w miastach hiszpańskich wykorzystuje się system oznakowania miejskiego, który jest rozwiązaniem bardzo funkcjonalnym, a swą estetyczną formą wizualną wydatnie ułatwia orientację przyjezdnym. System ten został omówiony w załączniku do niniejszego opracowania.

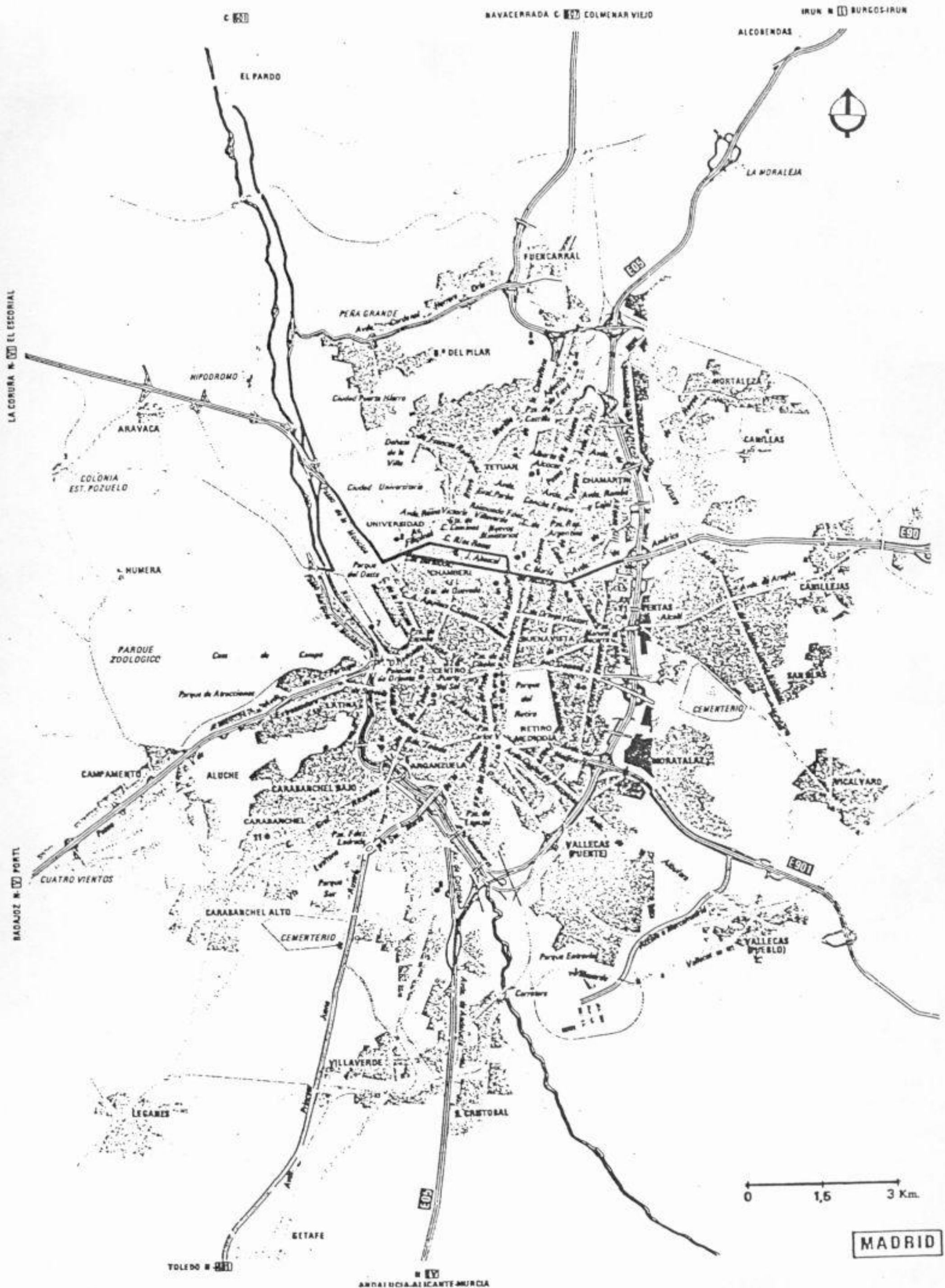
Reasumując dotychczasowe rozważania dotyczące rozwiązań w obsłudze komunikacyjnej miast hiszpańskich można stwierdzić, że prezentują zróżnicowany zbiór wykorzystywanych zasad, metod i środków organizacji ruchu, układy organizacji ruchu oparte są przede wszystkim o metody konwencjonalne. W miastach wielkich i dużych usprawnienia funkcjonowania sieci ulicznej opiera się na zastosowaniu elektronicznych systemów sterowania ruchem oraz realizacji dużej liczby parkingów kubaturowych obsługujących dany obszar. Omówione rozwiązania charakteryzują się większym stopniem akcesji w porównaniu z rozwiązaniami w innych krajach zachodnioeuropejskich. Z rzadka tylko stosuje się formy uspokojenia ruchu. Bardzo atrakcyjne strefy piesze tylko niekiedy są specjalnie aranżowane.

Powstaje więc pytanie, czy wykorzystywane sposoby obsługi komunikacyjnej w miastach hiszpańskich, można uznać za właściwe czy nie? Trudno jest dać zdecydowaną odpowiedź, gdyż tak jak to ma miejsce w innych krajach i w innych miastach wiele wykorzystywanych rozwiązań warunkowanych jest czynnikami lokalnymi, ograniczeniami natury konserwatorskiej oraz tradycją lokalną. Wobec powyższego jeśli stosowane rozwiązania funkcjonują w danych warunkach dobrze, można je więc uznać za właściwe. Stąd też ich specyfika i oryginalność i można powiedzieć, że są po prostu "hiszpańskie". Sugestie, co do wykorzystania rozwiązań hiszpańskich w warunkach polskich przedstawione zostały w podsumowaniu niniejszego rozdziału.

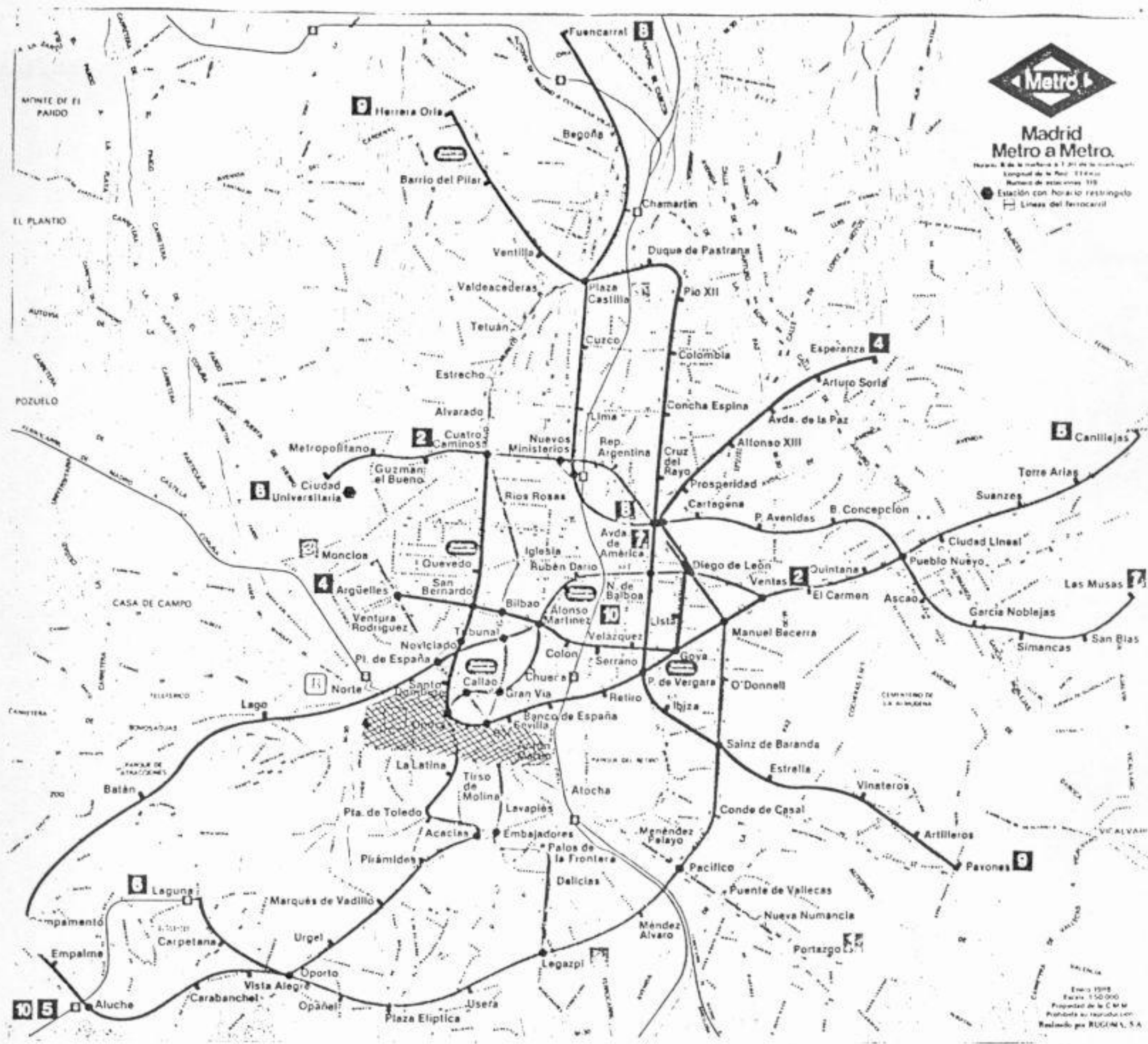
ESQUEMA DE LA PROPUESTA



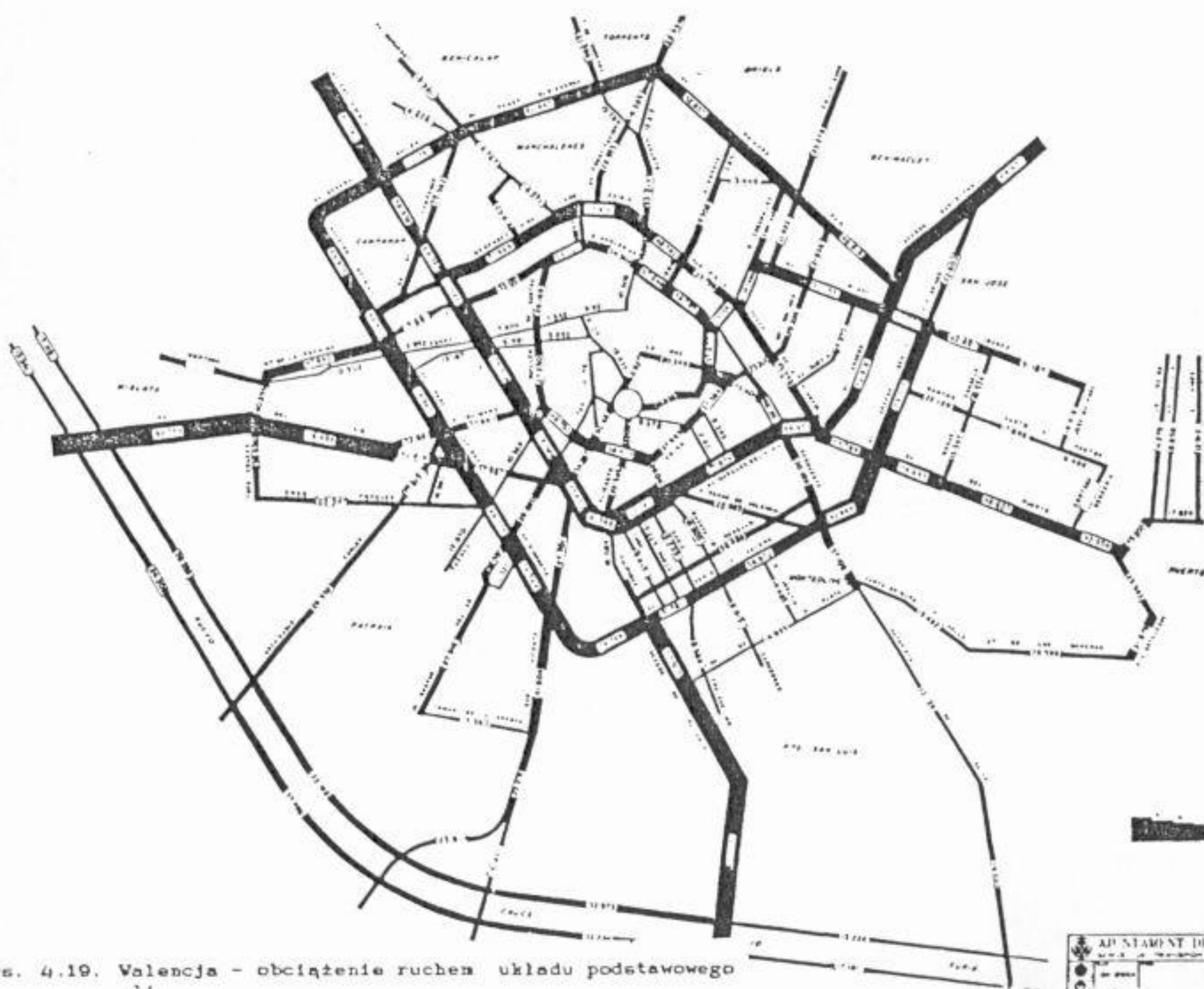
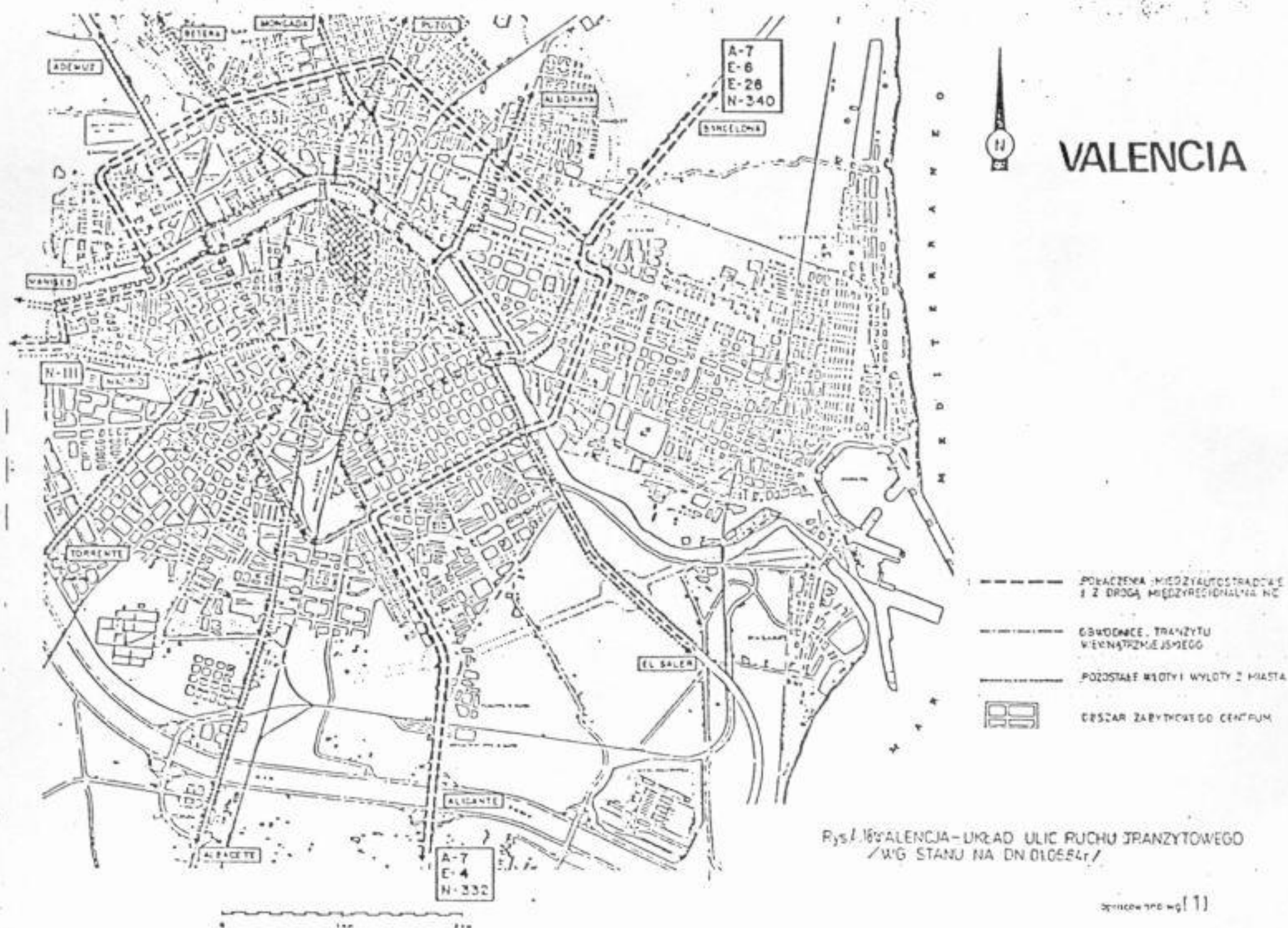
Rys.4.15. Madryt - schemat rozwoju sieci dróg tranzytowych

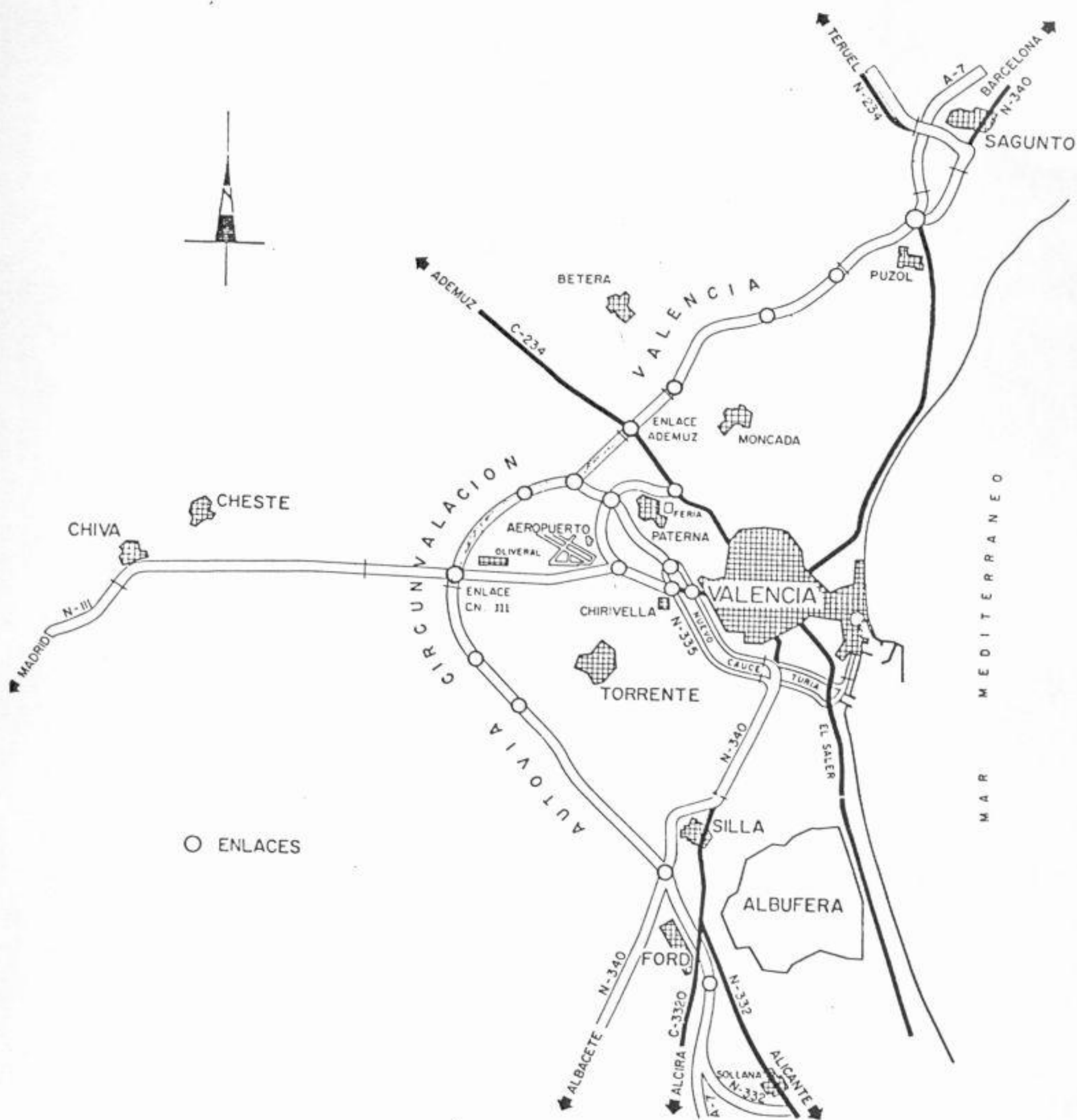


Rys. 4.16. Schemat podstawowego układu ulic w Madrycie



Rys. 4.17. Madryt - obszar zabudowy na tle struktury przestrzennej miasta i układu linii metra.





Rys. 4.18b. Valencia - schemat przebiegu obwodowej drogi ekspresowej; realizacja 198 '9-90;

VALENCIA

USYTUOWANIE KAMER FILMOWYCH
W SIECI ULICZNEJ WSPOMAGAJĄCYCH
SYSTEMY KOMPUTEROWE
STEROWANIA RUCHEM

stan 1994r.

Rys. 4.20

- kamery istniejące i ich zasięgi
- ■ ■ ■ proponowane lokalizacje kamer i ich zasięgi
- ▨ obszar centrum
- ▤ obszar zabudowy o szczególnych wartościach historycznych i turystycznych



opracowano wg [1]



VALENCIA

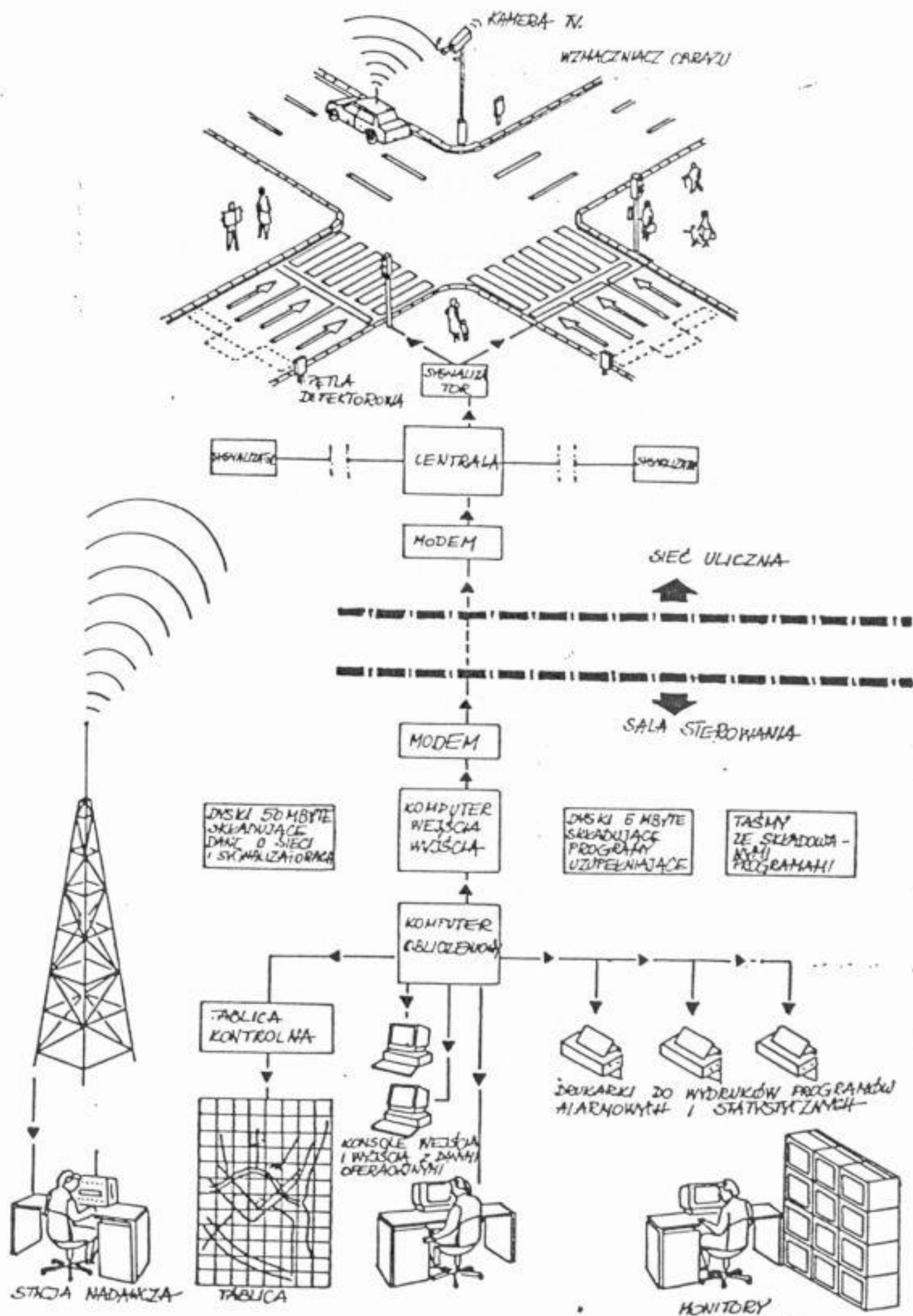
LOKALIZACJA SKRZYŻOWAŃ
Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLĄ
OBJĘTYCH KOMPUTEROWYM
SCENTRALIZOWANYM SYSTEMEM
TRANZYTU - stan 1984r.

Rys. 4.21

- granice strefy objętej systemem sterowania
- skrzyżowania z sygn. świetlną
- ▨ obszar centrum
- ▤ obszar zabudowy o szczególnych wartościach historycznych i turystycznych



opracowano wg [1]



Rys. 4.22 Schemat działania systemu automatycznego sterowania ruchem w Walencji



VALENCIA

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ
ZABYTKOWEGO CENTRUM - PROJEKT

Rys 4.23

- OBSZAR ZABYTKOWY O SZCZEGÓLNEJ WARTOŚCI HISTORYCZNEJ
- STREFA PIESZE
- ULICE GŁÓWNE
- ULICE ZBIORCZE
- ULICE LOKALNE
- DOJAZDY
- ULICE PRZEMOJANE DO PRZEWODZENIA LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ AUTOBUSOWEJ
- ŚCIEŻKI ROWEROWE
- PROJEKTOWANY PRZEBIEG LINII METRA WG WARIANTU AYUNTAMIENTO VALENCIA
- STACJE METRA
- PARKING PODZIEMNY Z PODANĄ LICZBĄ MIEJSC
- PARKING NADZIEMNY Z PODANĄ LICZBĄ MIEJSC
- PARKING W PODOBNIE TERENU Z PODANĄ LICZBĄ MIEJSC

0 500m 1000m

VALENCIA

SCHEMATY OBSŁUGI POTRZEB TRANSPORTOWYCH RÓŻNYCH KATEGORII W STREFIE CENTRALNEJ
- PROJEKT

Rys 4.24

SAMOCCHODY OSOBOWE
I RUCH ROWEROWY

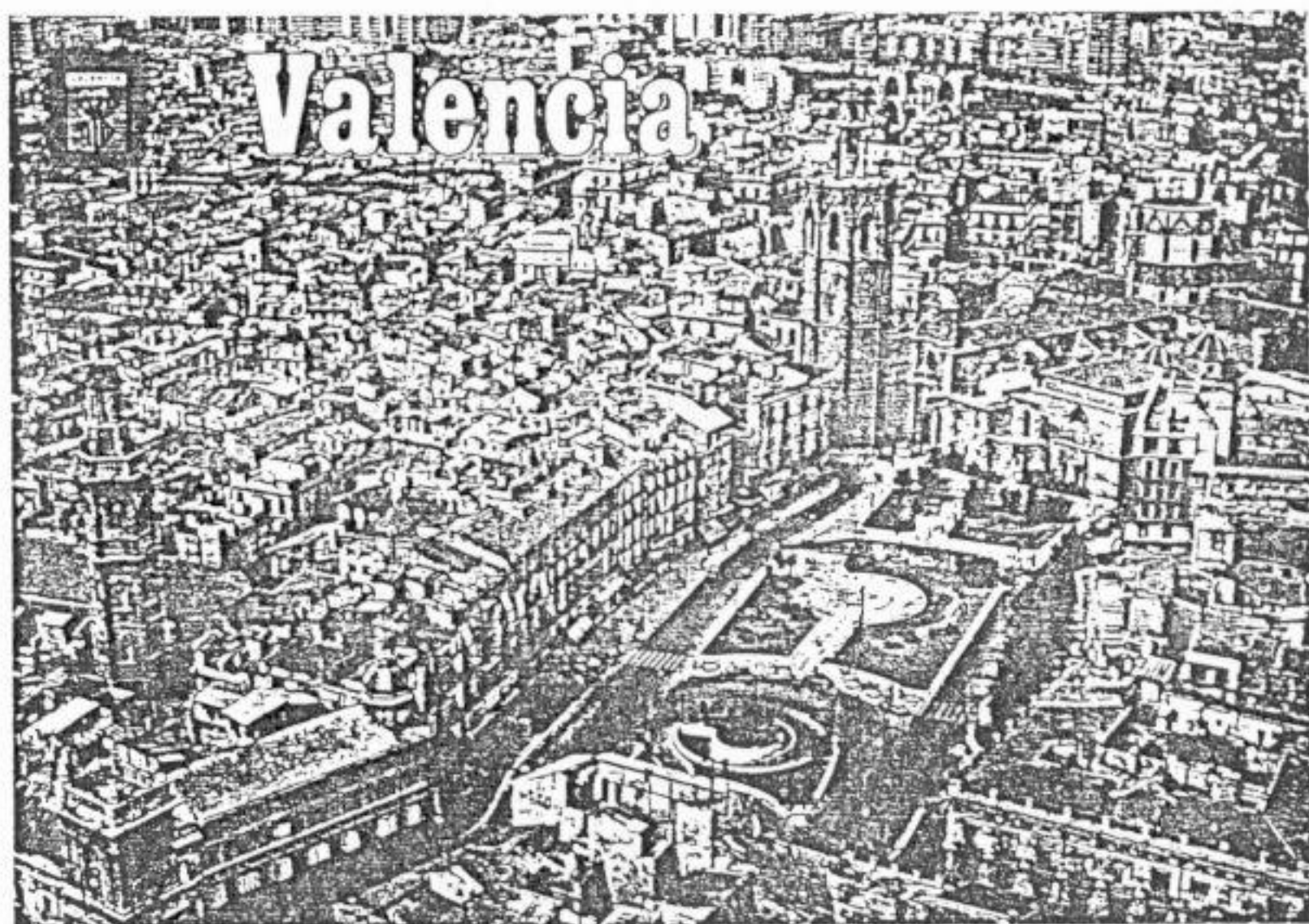
PARKINGI

KOMUNIKACJA ZBIOROWA



- OBSZAR ZABYTKOWY O SZCZEGÓLNEJ WARTOŚCI HISTORYCZNEJ
- STREFA PIESZE
- ULICE GŁÓWNE
- ULICE ZBIORCZE
- ULICE LOKALNE
- DOJAZDY
- ULICE PRZEMOJANE DO PRZEWODZENIA LINII KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ AUTOBUSOWEJ
- ŚCIEŻKI ROWEROWE
- PROJEKTOWANY PRZEBIEG LINII METRA WG WARIANTU AYUNTAMIENTO VALENCIA
- STACJE METRA
- PARKING PODZIEMNY
- PARKING NADZIEMNY
- PARKINGI W PODOBNIE TERENU

0 500m 1000m



Rys. 4.25. .Valencia. Zabytkowe centrum-Plac Saragossy z widocznym w środku wyjazdem z parkingu podziemnego oraz zespołem katedralnym



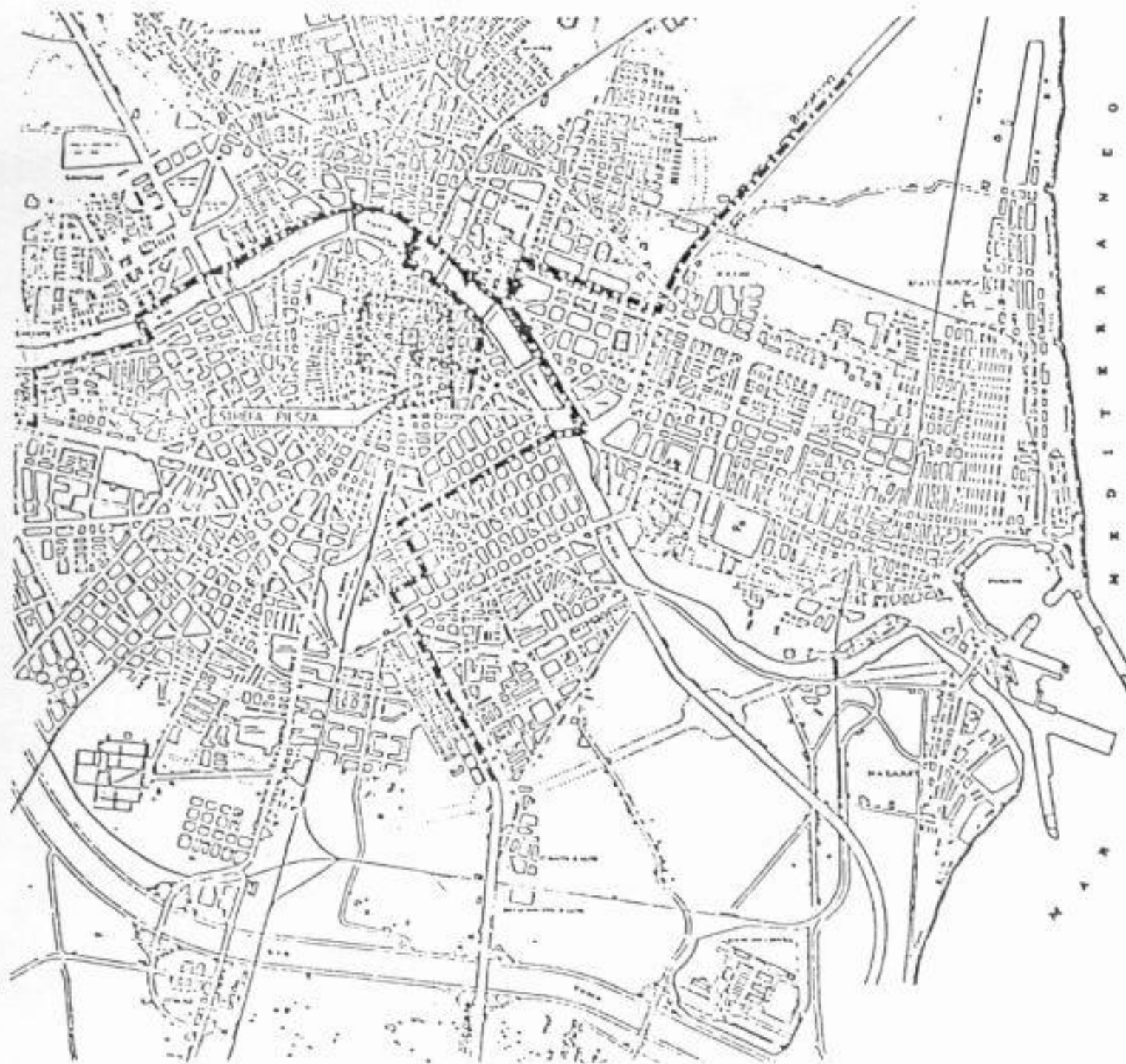
Rys 4.26 .Valencia.Zabytkowe centrum .Plac Panny Najświętszej z widoczną Bazyliką Królewską Matki Boskiej Bezdolnych i Opuszczonych i Katedrą - strefa ruchu pieszego



rys 4.27 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



rys 4.28 Valencia .Fragment zabytkowego centrum z widocznymi wieżami Quart fragmentem I obwodnicy

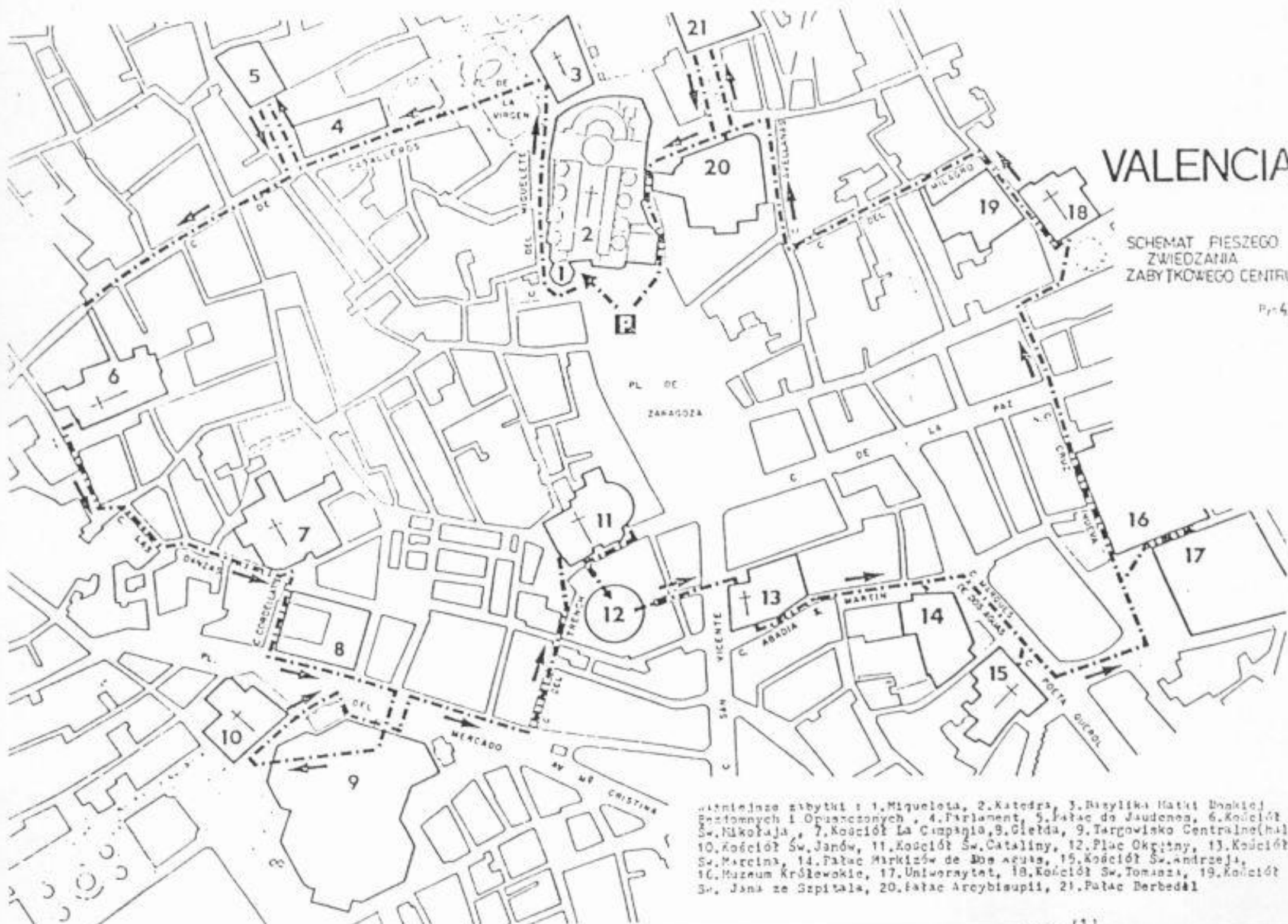


VALENCIA

SCHEMAT TRAS DOJAZDOWYCH
DO ZABYTKOWEGO CENTRUM

Rys 4.29

oprac wg [1]



VALENCIA

SCHEMAT FIE SZEGO
ZWIEDZANIA
ZABYT KOWEGO CENTRU

Rys 4.30

Ważniejsze zabytki: 1. Migueleta, 2. Katedra, 3. Bazylika Matki Boskiej
Wniebowziętej i Opaszczonej, 4. Parlament, 5. Pałac de Jaudenes, 6. Kościół
Św. Nikołaja, 7. Kościół La Compañia, 8. Ciężda, 9. Targowisko Centralne (hall),
10. Kościół Św. Janów, 11. Kościół Św. Cataliny, 12. Plac Ogródny, 13. Kościół
Św. Marcina, 14. Pałac Markizów de Dos Aguas, 15. Kościół Św. Andrzeja,
16. Muzeum Królewskie, 17. Uniwersytet, 18. Kościół Św. Tomasa, 19. Kościół
Św. Jana ze Szpitala, 20. Pałac Arcybiskupii, 21. Pałac Berbedal

VALENCIA

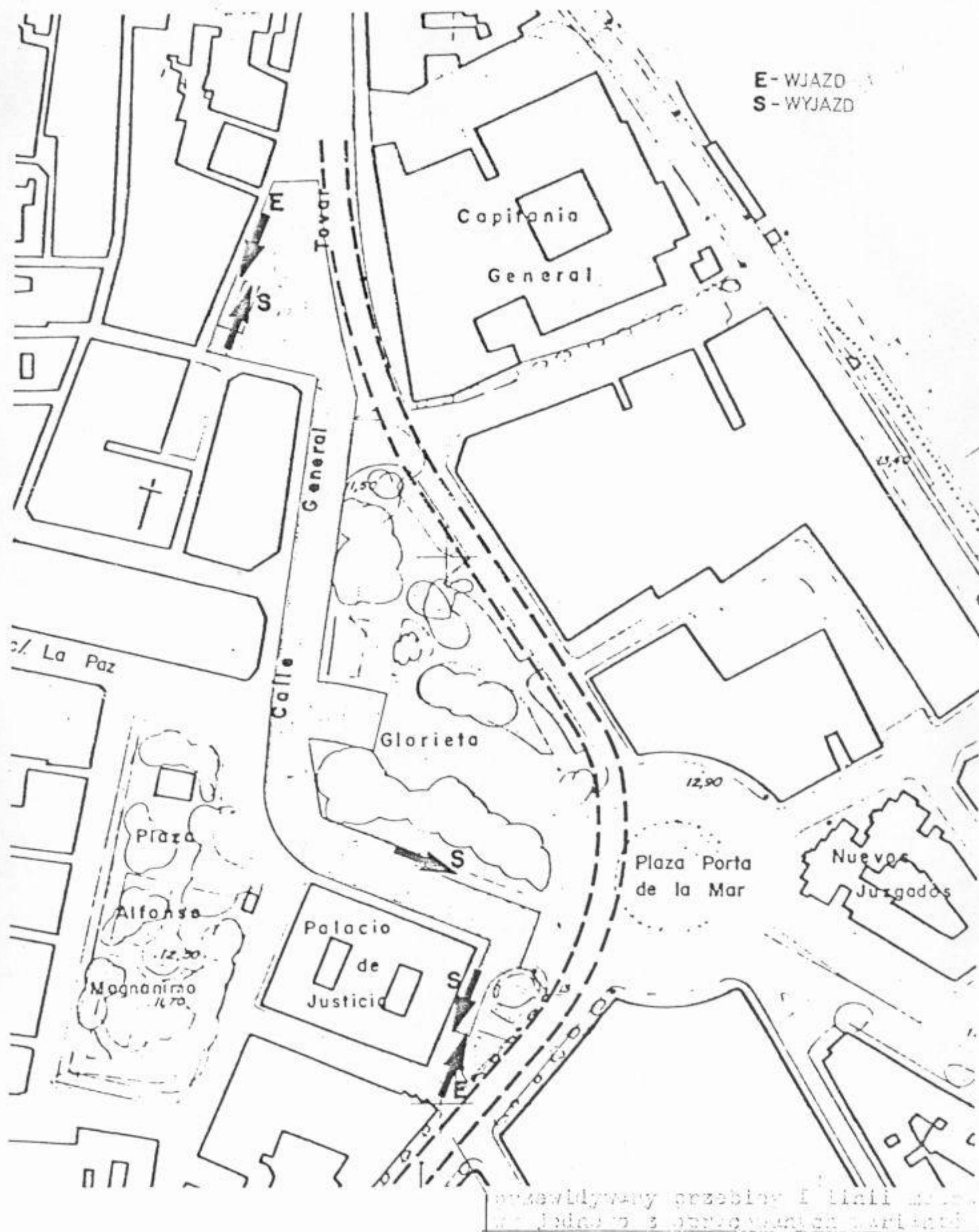


Fig. 4.31 . Projektowany parking położony przy Placu Porta de la Mar (przebieg lokalizacji parkingu i graniczonego do niego obszaru, który ma być graniczących przestrzeniach, co może być użyciem, intencją, zabezpieczeń ochrony, aby nie było uszkodzenia oraz planowane przebiegi linii ulicy).



Rys. 4.32. Alicante - stare miasto na tle podstawowej sieci ulicznej

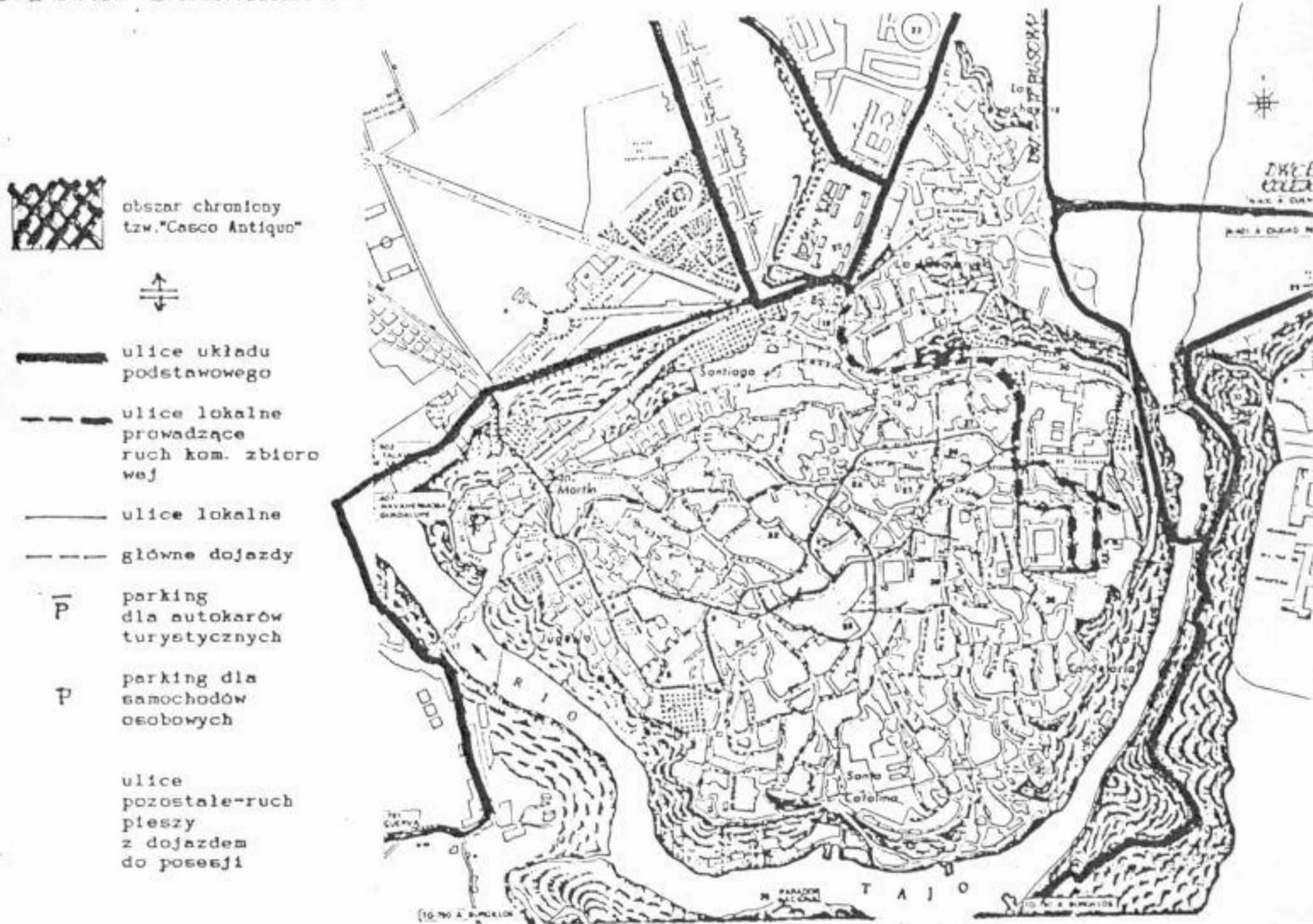
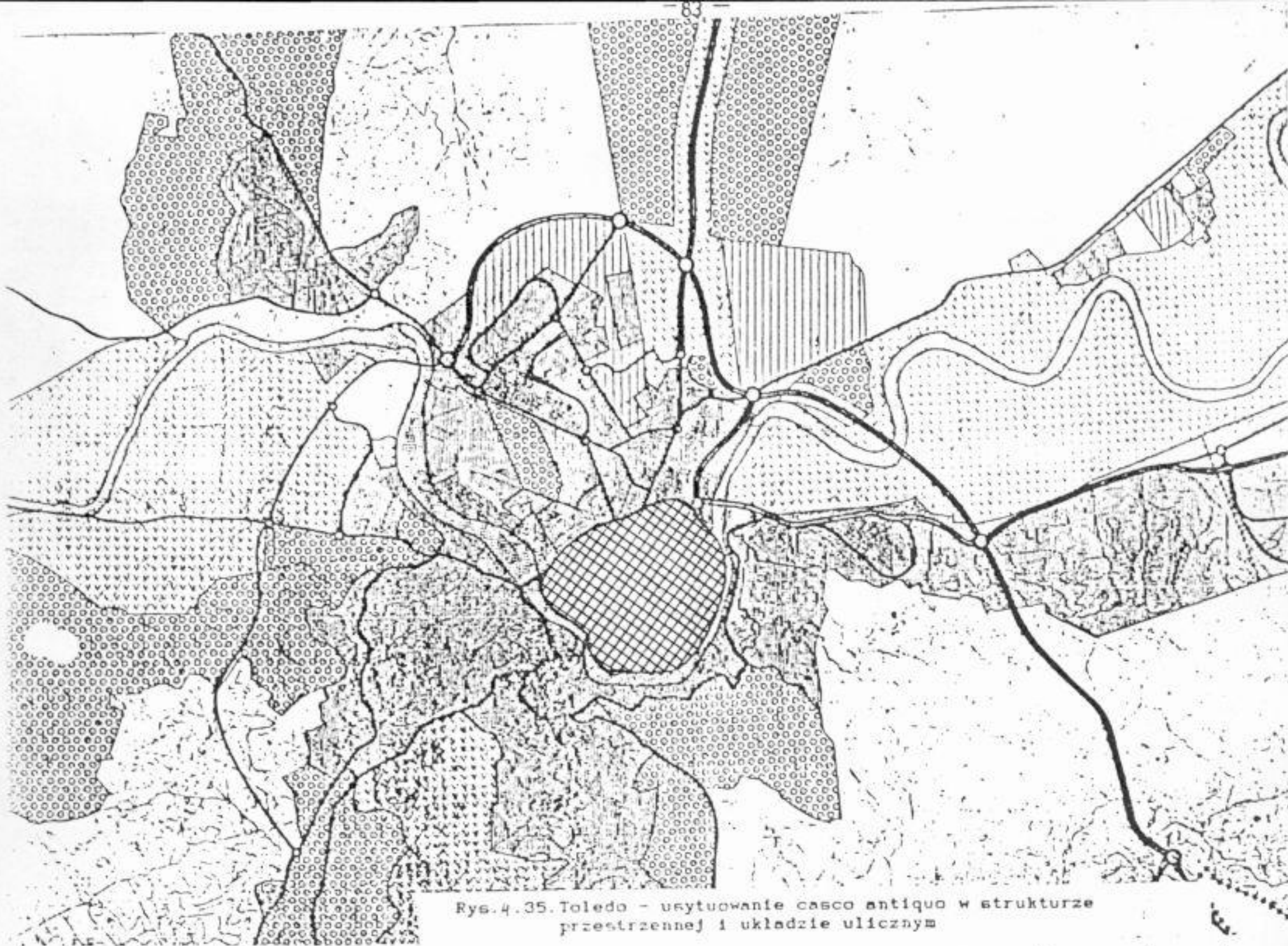
ALICANTE



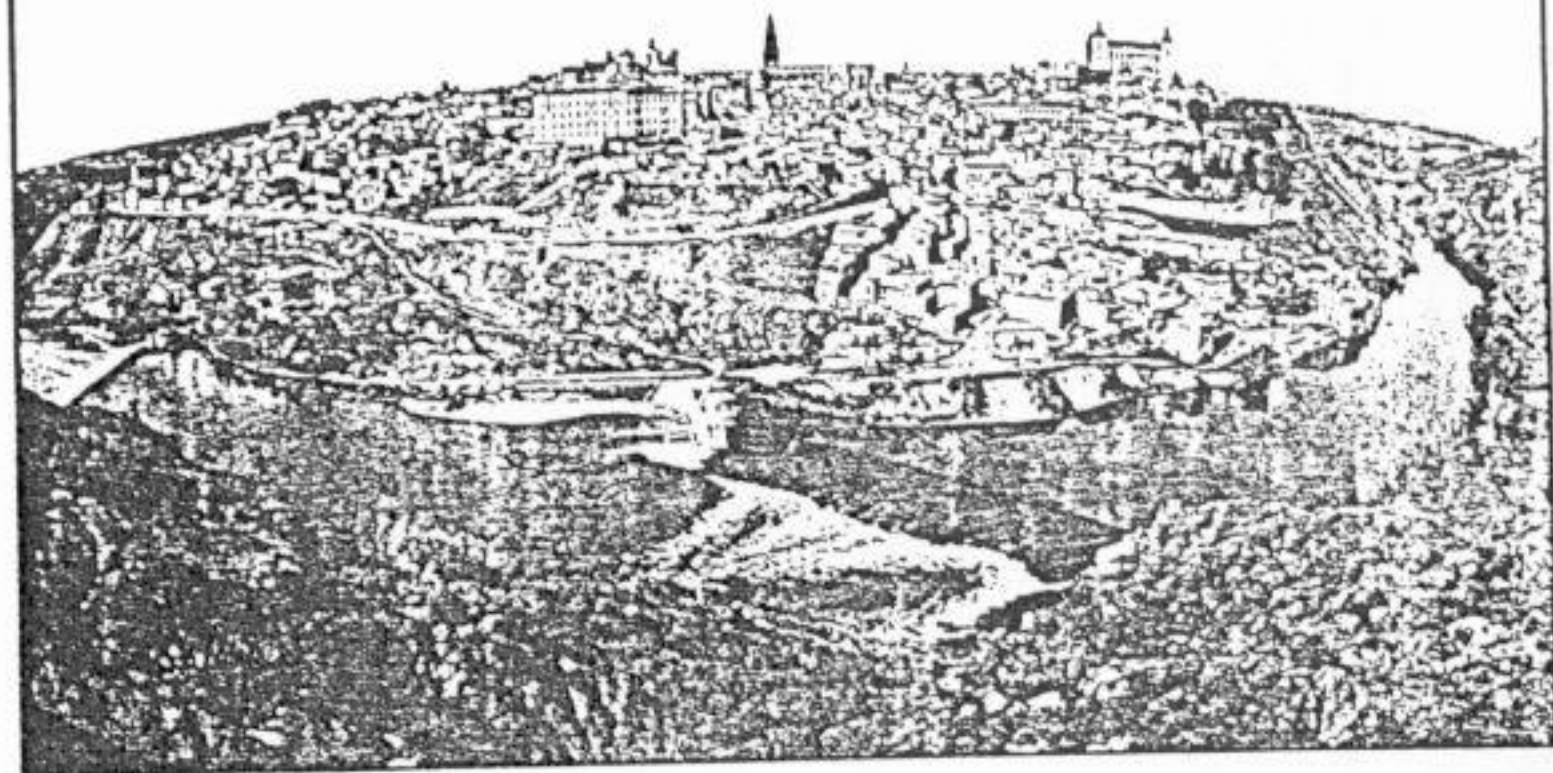
Rys. 4.33.1 4.34. Alicante - Esplanada de España - promenada nadmorska z lotu ptaka



Rys. 4.34. Alicante - Esplanada de España - detal ozdobnej posadzki

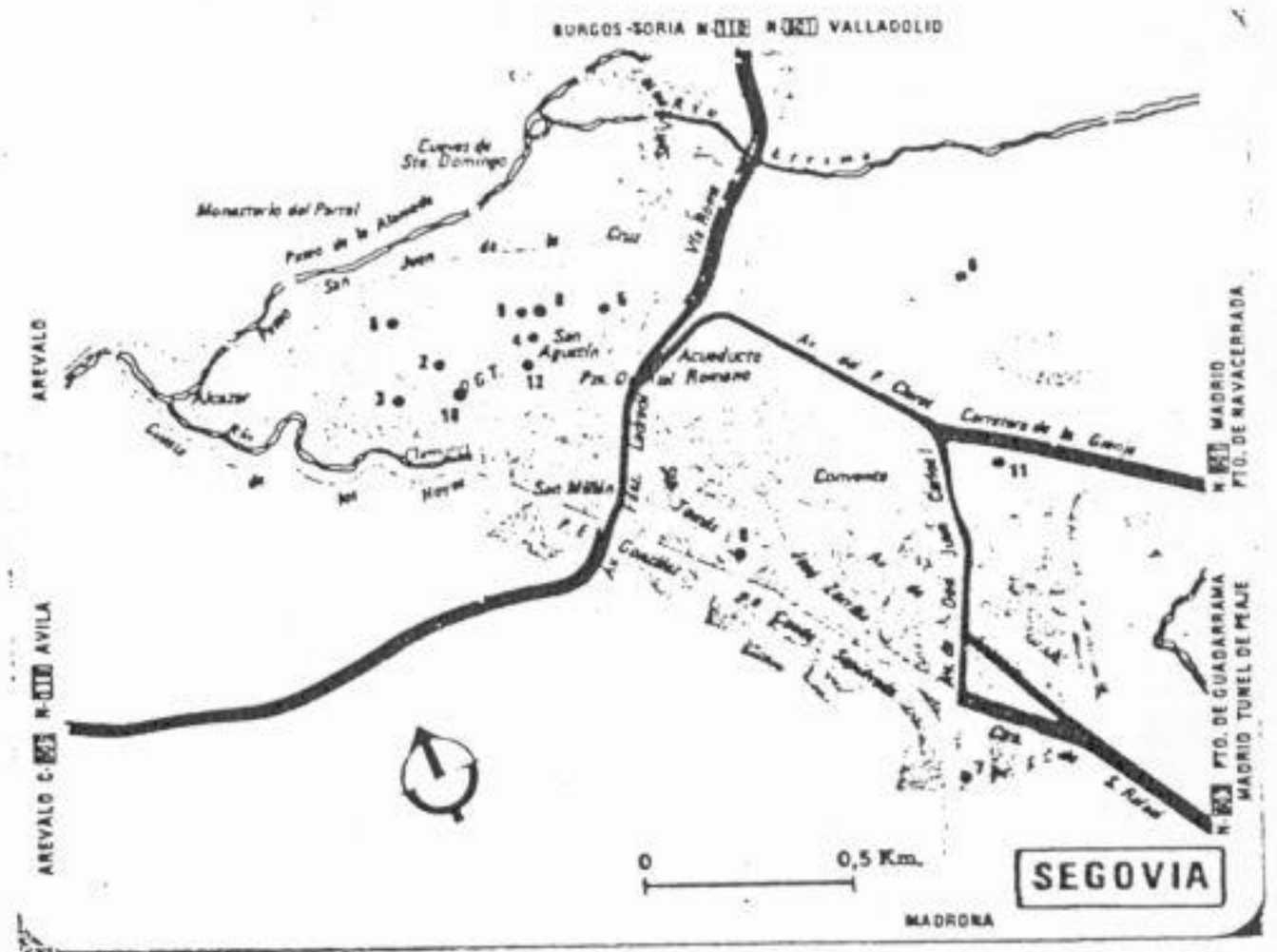


TOLEDO



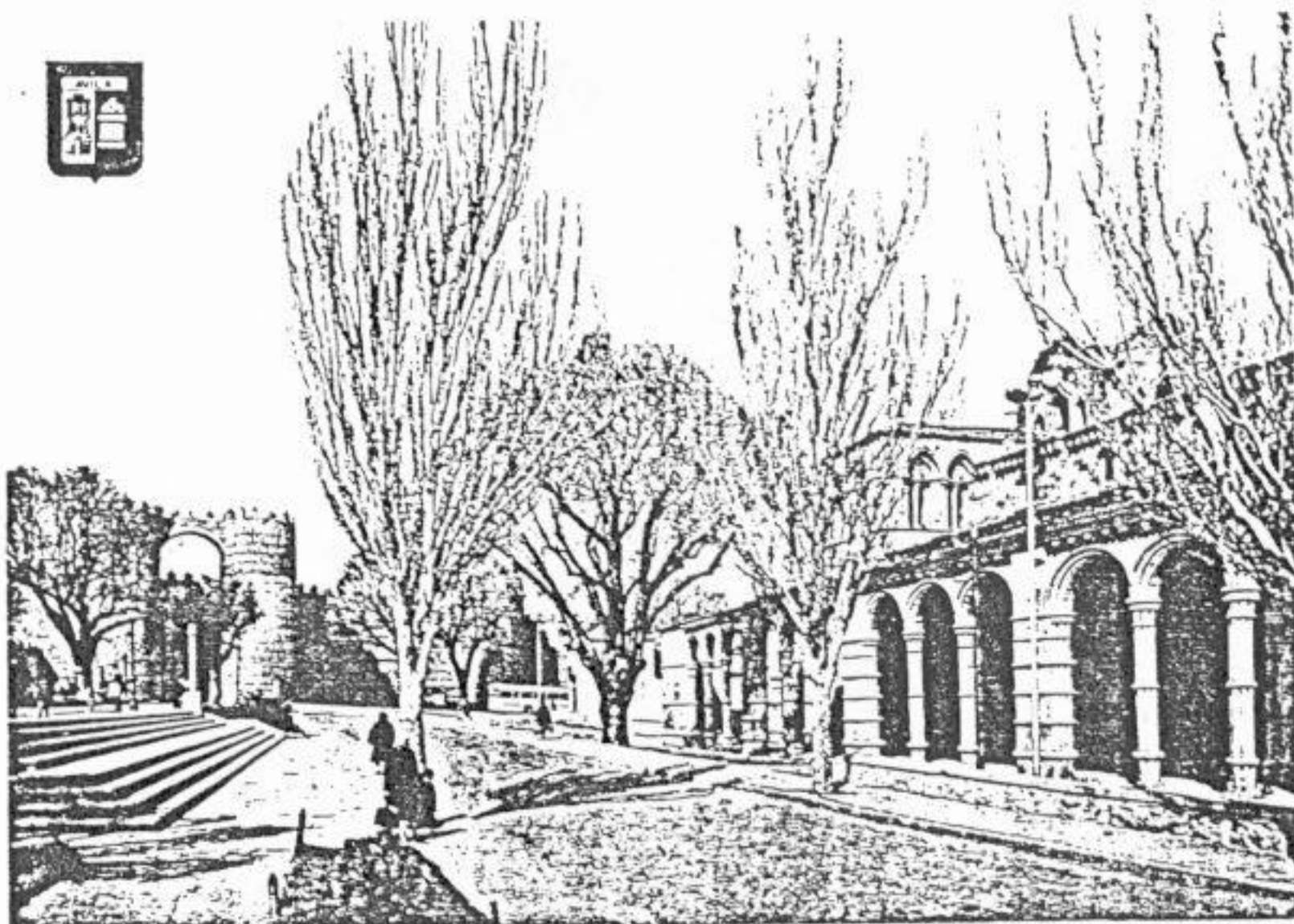
Rys. 4.37. Toledo - panorama zza Tagu,

Rys. 4.38. Toledo - zabytkowa uliczka nocą

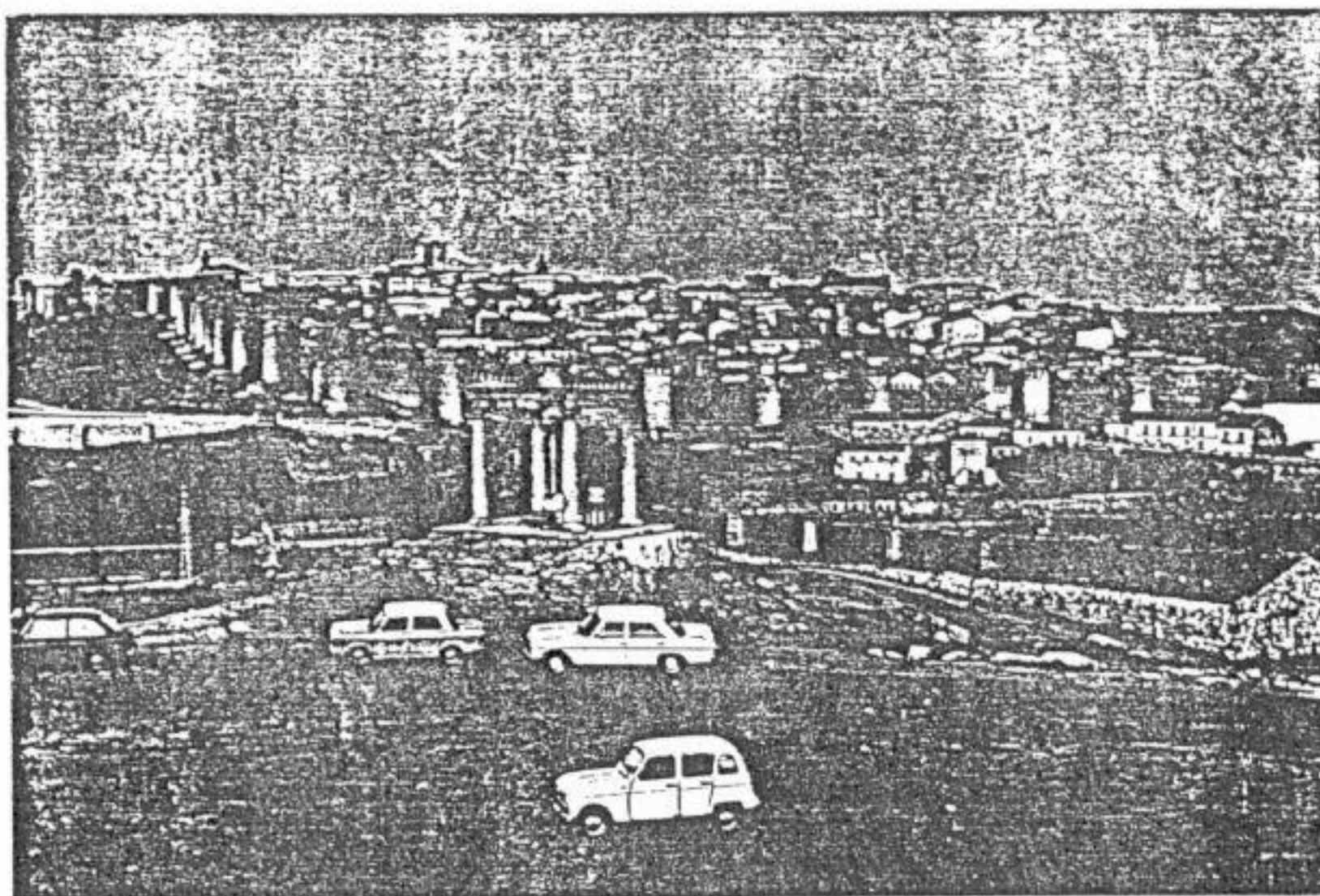


Rys.4.39. Avila - Usytuowanie zespołu zabytkowego w strukturze miejskiej i układzie komunikacyjnym

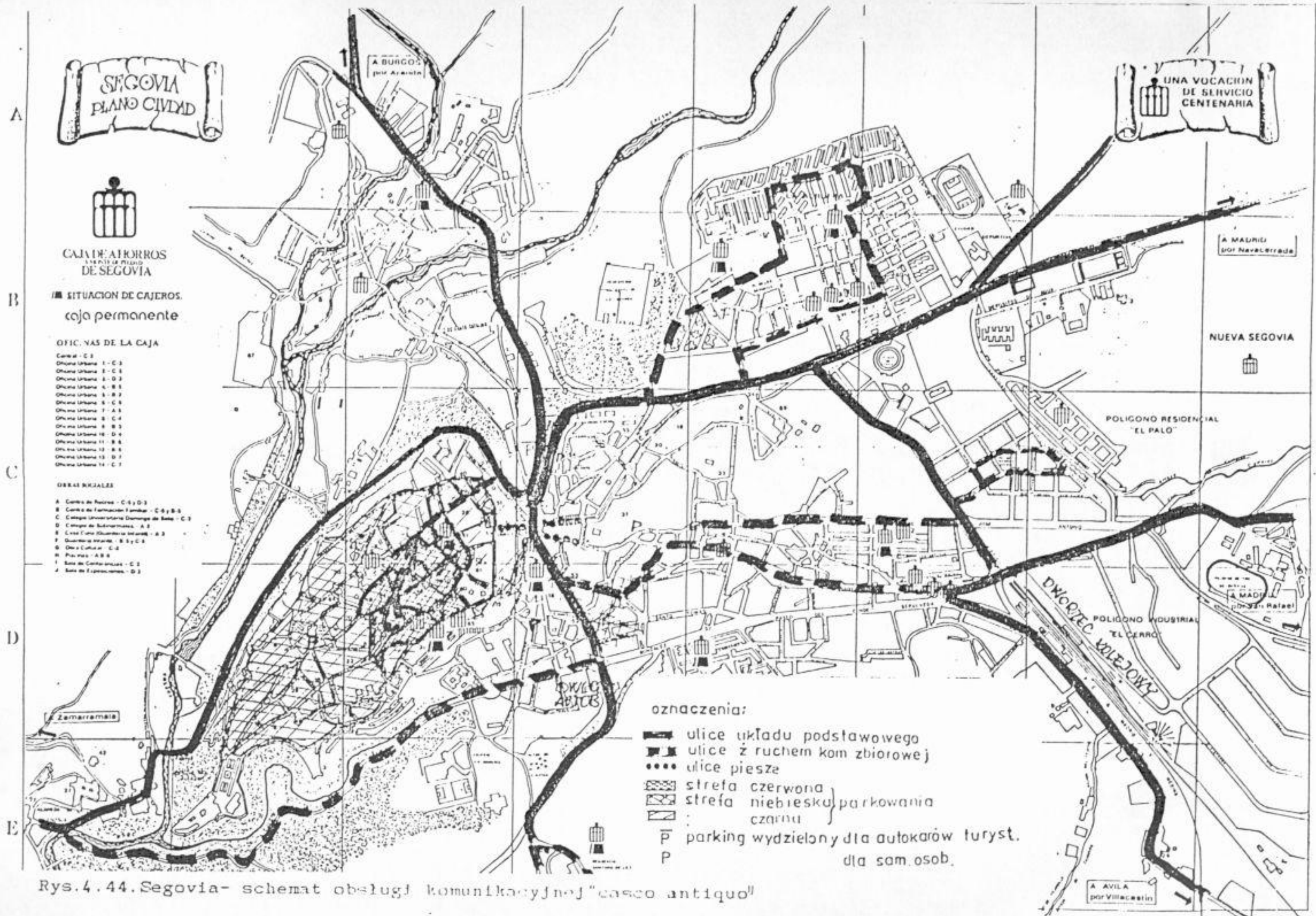
Rys 4.40. Segovia - usytowanie zespołu zabytkowego w strukturze przestrzennej i sieci ulicznej



Rys. 4.42. Avila - widok na zabytkowe mury od strony Bazyliki Sw. Vincente



Rys. 4.43. Avila - panorama zespołu zabytkowego

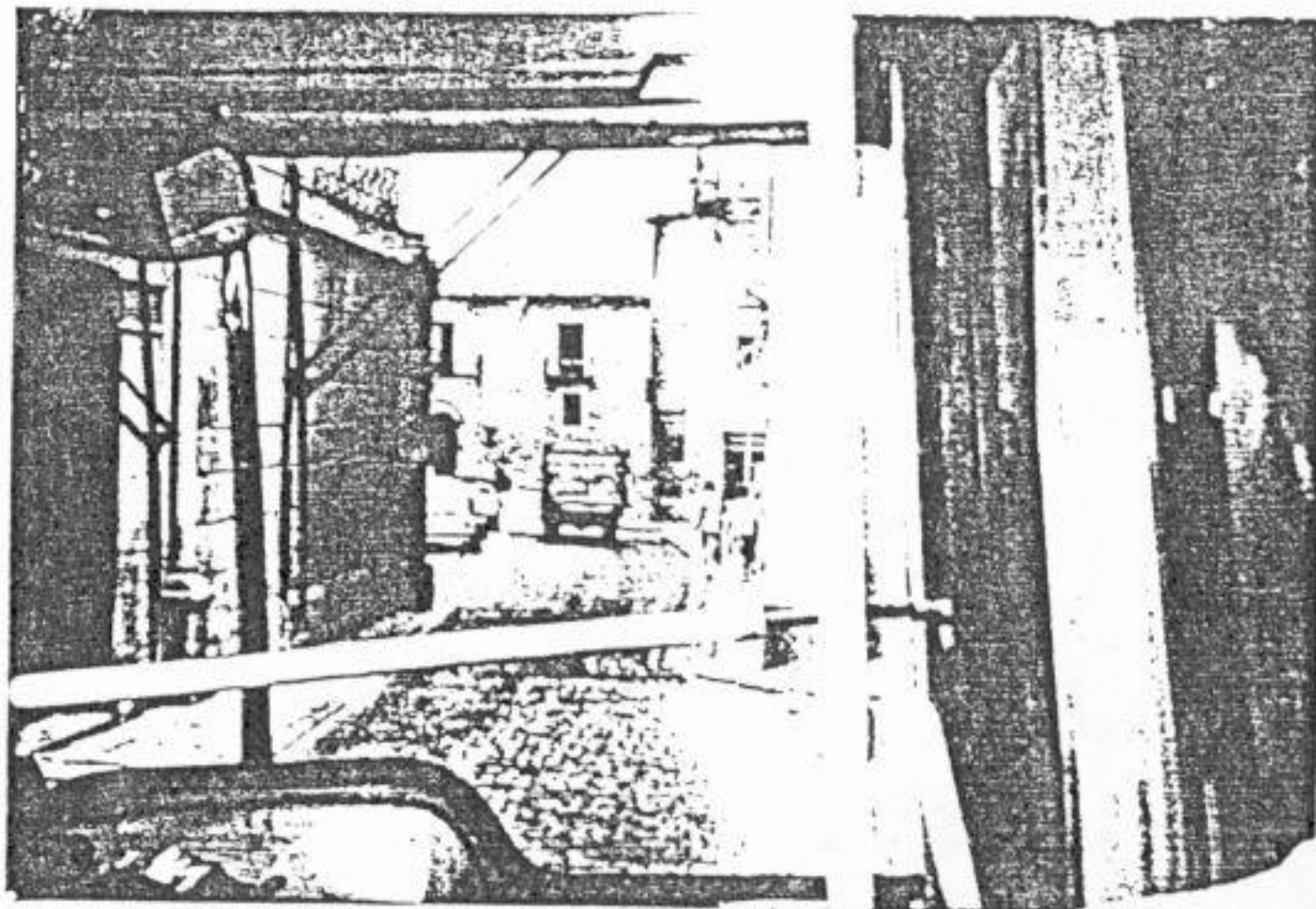




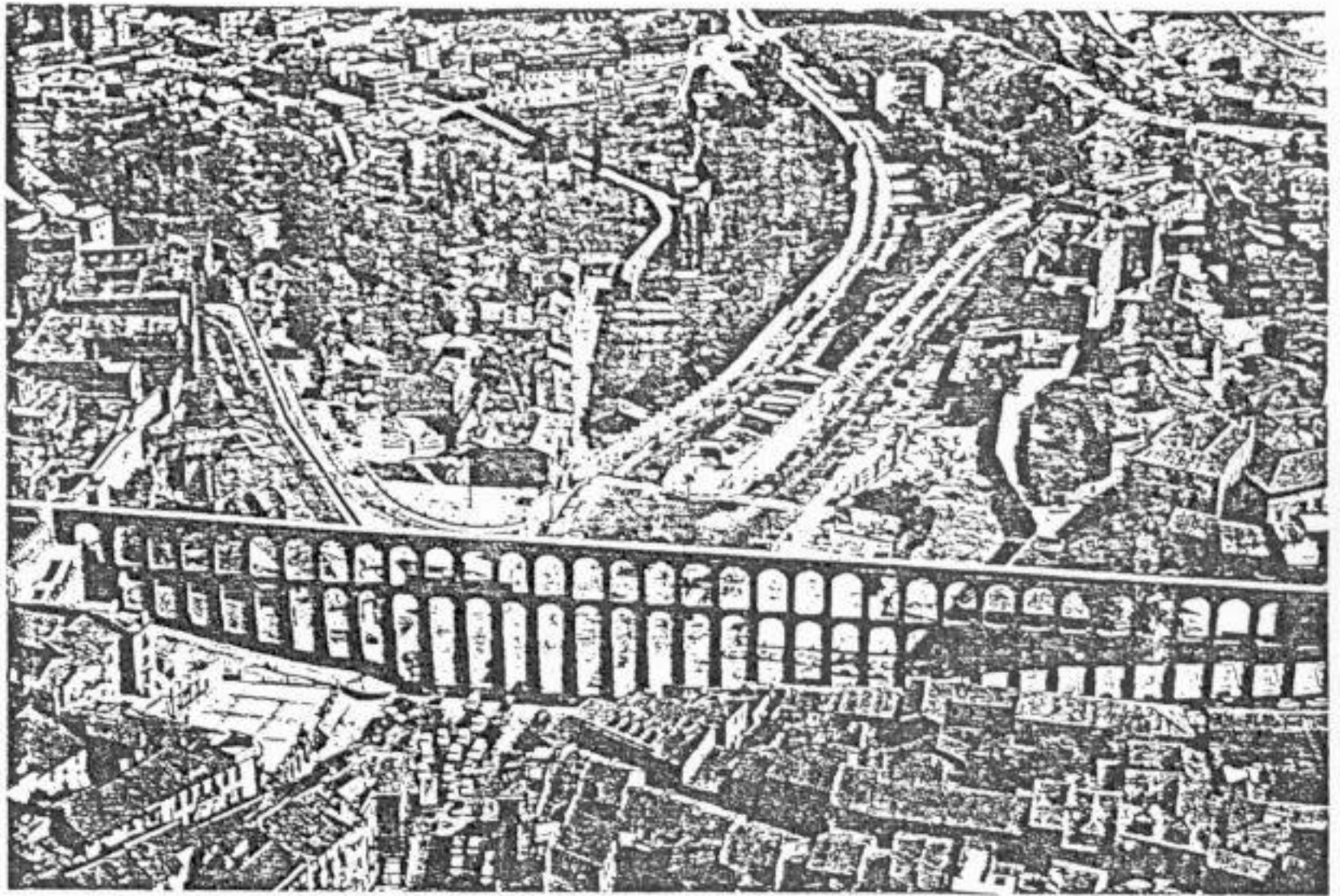
Rys. 4.45. Segovia - Plaza Mayor i parkujące samochody



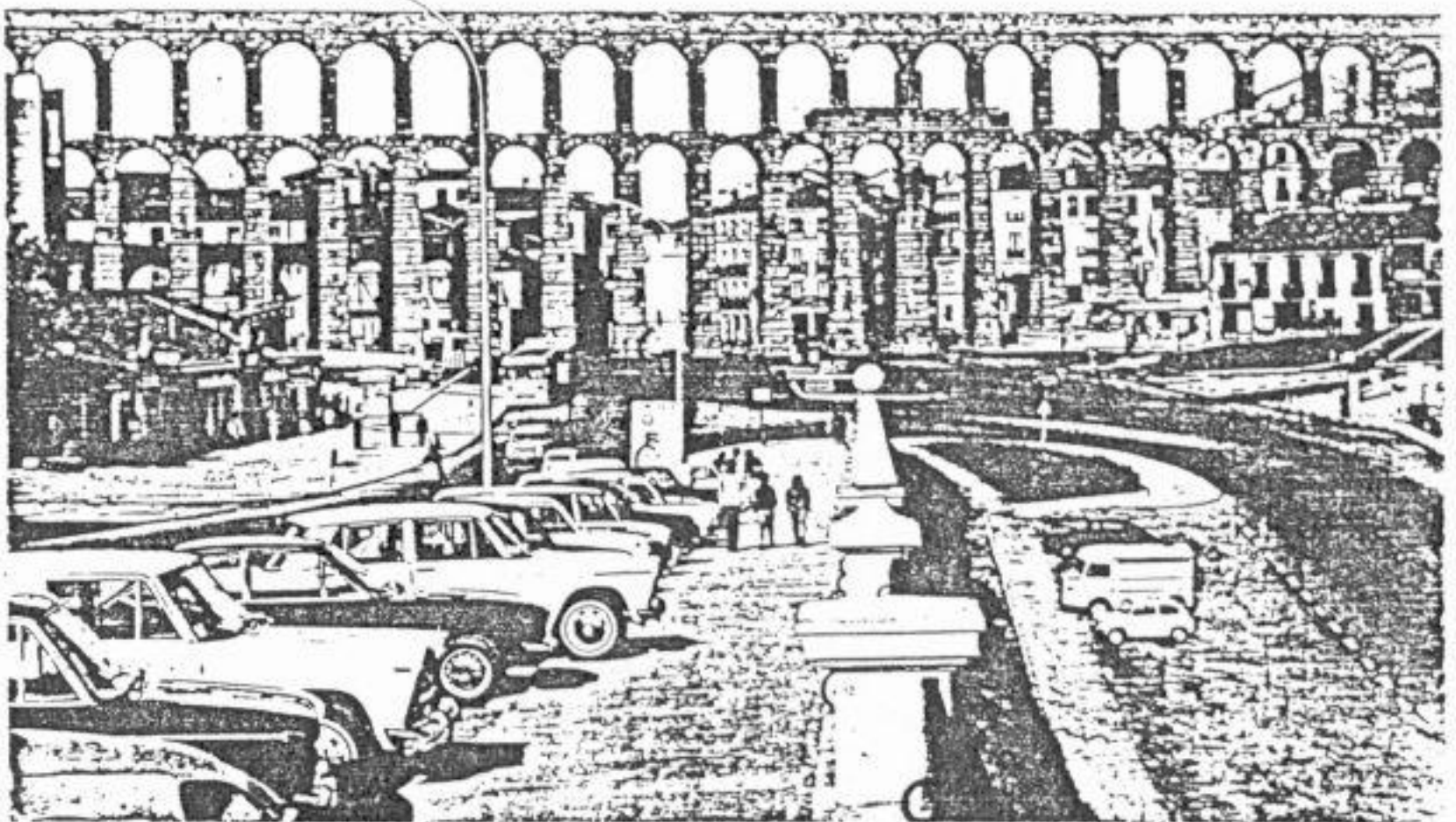
Rys. 4.46. Segovia - Zabykowa uliczka



Rys. 4.47. Segovia - Przewężenie 3m szerokości funkcjonujące



SEGOVIA



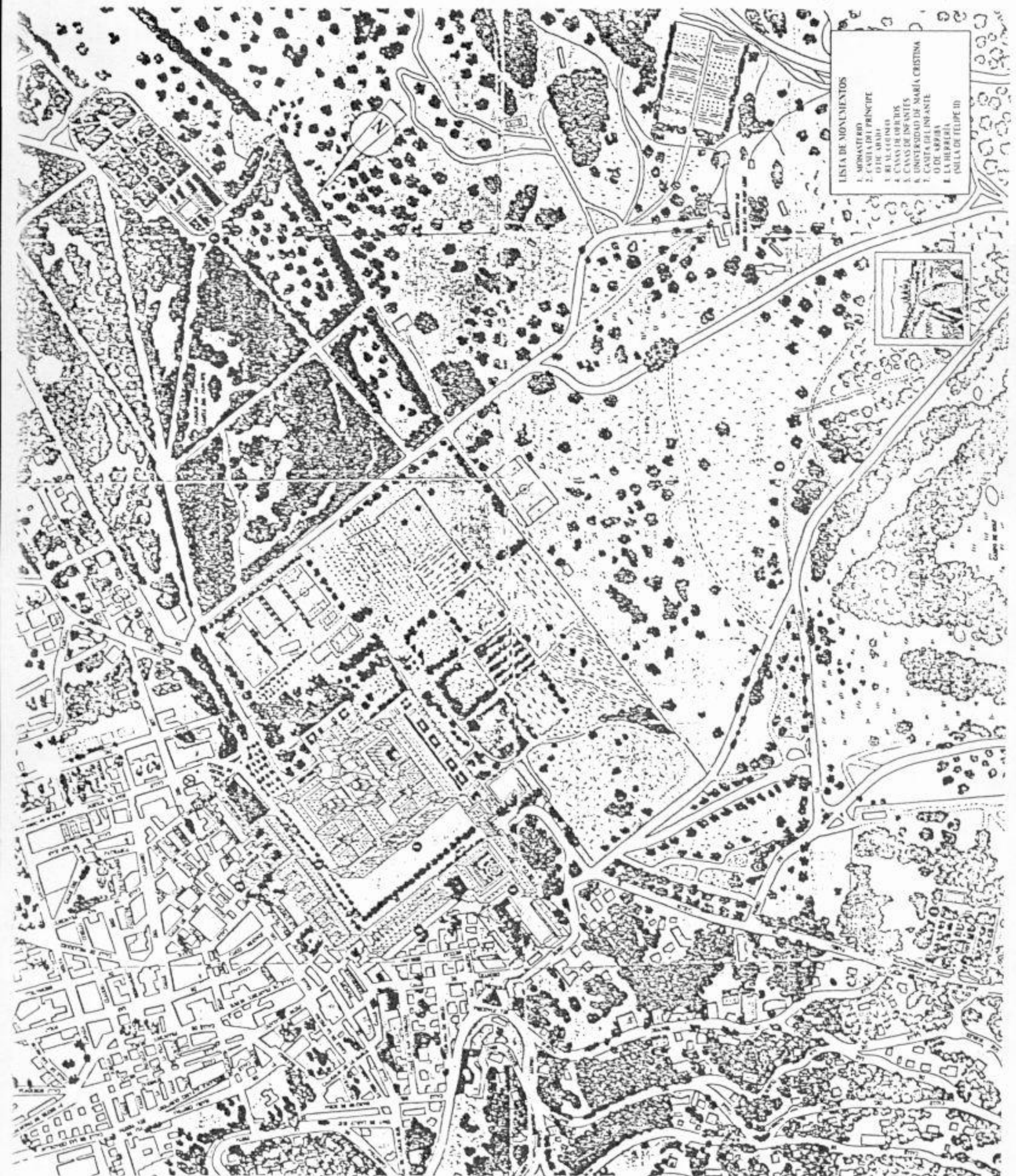
Rys. 4 48. i 4 49. Segovia - rejon zabytkowego akweduktu ,
organizacja ruchu i parkowanie



Rys.4.50. Santiago de Compostela - usytuowanie casco antiquo w strukturze miejskiej i układzie komunikacyjnym

Rys.4.51. Santiago de Compostela - Plac Katedralny z parkingiem





Rys. 4.52. El Escorial San Lorenzo - schemat obsługi komunikacyjnej zabytkowego zespołu pałacowo-parkowego; oznaczenia: $\odot$ - dworzec autobusowy; P. - parking dla autokarów i samochodów osobowych; - ulice prowadzące ruch tranzytowy - pozostałe ulice układu podstawowego;

4.4. Analiza rozwiązań krajowych

Przegląd aktualnych rozwiązań obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowych w miastach polskich prowadzi do wniosku, że i u nas występuje tendencja taka jak za granicą, polegająca na zmniejszeniu uciążliwości ruchu kołowego przez ograniczenie dojazdu samochodów do obszarów chronionych. W większości miast polskich nie prowadzi się jednak spójnej polityki komunikacyjnej, umożliwiającej najracjonalniejszą obsługę transportową miast i aglomeracji oraz ich poszczególnych jednostek urbanistycznych, w tym również obszarów zabytkowych o dominującej funkcji turystycznej. Jeżeli nawet program zostaje sformułowany, to często natrafia na znaczne opory w praktycznym zastosowaniu ze względu na niezrozumienie potrzeby usprawnień komunikacyjnych /realizowanych w wielu wypadkach tylko przez reorganizację lub modernizację/ przez osoby odpowiedzialne i ze względu na brak środków inwestycyjnych. Nie obserwuje się aktywności społecznej przy ustalaniu i realizacji polityki transportowej. W hierarchii problemów miejskich wymagających rozwiązania, problemy komunikacyjne znajdują się zazwyczaj dalszych miejscach.

Obsługa komunikacyjna obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym w Polsce jest oparta na ograniczonym wykorzystaniu samochodu osobowego i klasycznych środkach komunikacji zbiorowej. Na obszarach o wybitnych walorach urbanistyczno-architektonicznych i historycznych stwarza się preferencję dla ruchu pieszego. Ich zakres jest zróżnicowany i zależy m.in. od wielkości obszaru chronionego, funkcji pełnionych przez ten obszar w mieście i jego struktury przestrzennej. Preferencje dla ruchu pieszego polegają najczęściej na wyłączeniu fragmentów sieci ulicznej z ruchu samochodowego i pozostawieniu dotychczasowych podziałów przekrojów ulic. Wyjątkowo natomiast przystosowuje się przestrzeń uliczną do potrzeb ruchu pieszego przez usunięcie krawężników, zmianę nawierzchni i odpowiednie urządzenie ulicy.



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

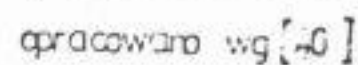
- miasta objęte analizami w etapie I (1986/87)

Do stref pieszych dopuszcza się ruch dostawczy oraz pojazdów służb miejskich i specjalnych. Nie poszukuje się w zasadzie rozwiązań alternatywnych, bardziej złożonych i kompromisowych, które zarazem chroniłyby obszar zabytkowy przed uciążliwością komunikacyjną i zapewniałyby dostęp dla samochodów osobowych mieszkańców.

Omawiane formy ograniczeń ruchu kołowego wprowadzane są przeważnie za pomocą klasycznych środków organizacji ruchu, jak: zamykanie ulic, ograniczenia wjazdu dla niektórych kategorii pojazdów, wprowadzanie ulic jednokierunkowych, ograniczanie skrętów, zakazy parkowania.

Przykład typowego w warunkach polskich rozwiązania obsługi komunikacyjnej obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym leżącego w śródmieściu lecz nie pełniącego funkcji centralnej, stanowi warszawska Starówka /rys.4.53 i 4.54/. Mianowicie z rejonu chronionego usunięto całkowicie ruch kołowy. Na obrzeżu zlokalizowano układ płatnych parkingów. Większość ulic pieszych zachowała swoje przekroje z czasu, gdy możliwy był wjazd samochodów do wnętrza Starówki. Dostęp do wnętrza pozostawiono jedynie, i to w ograniczonym zakresie, samochodom dostawczym, służbom miejskim oraz autom jadącym do lub z Pałacu Słubów. W myśl ustanowionych ograniczeń zabroniony jest wjazd i poruszanie się rowerem, co w rozwiązaniach zgranicznych /a także niektórych krajowych, np. Krakowie/ przy zachowaniu tradycyjnego podziału przekroju ulicznego jest niezwykle rzadko spotykane. Również postoje taksówek zlokalizowano na zewnątrz obszaru śródmiejskiego.

Zasadę ograniczonej penetracji obszaru zabytkowego, realizowaną w formie zwięzienia zasięgu przemieszczeń do wydzielonych sektorów wraz z elementami uspokojenia ruchu, wprowadzono tylko w nielicznych miastach, m. in. w Poznaniu /rys.4.55 i 4.56/ i Krakowie /rys.4.57-4.58/.

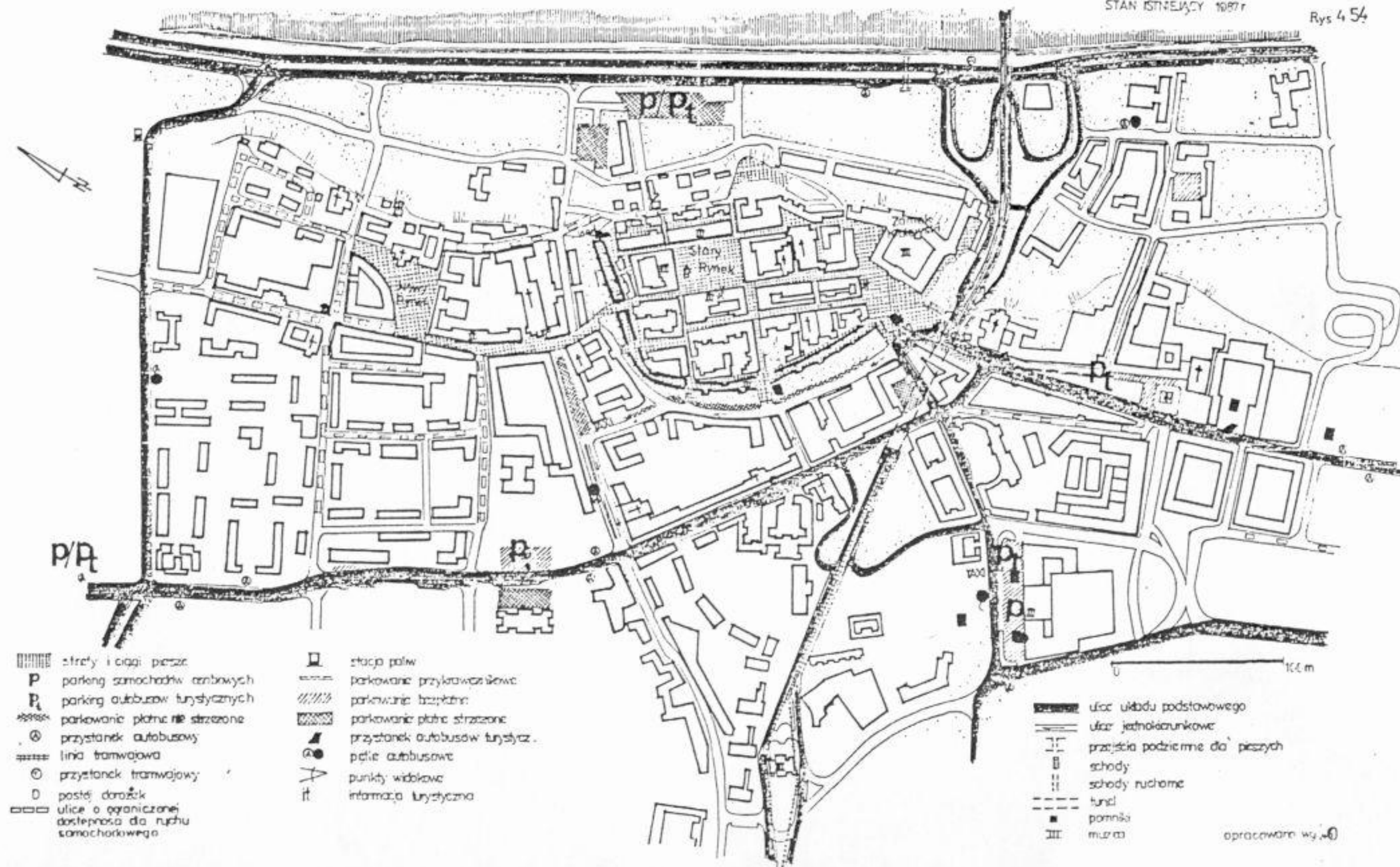


WARSZAWA

SCHEMAT ORGANIZACJI RUCHU I PARKOWANIA W ZESPOLE STAROMIEJSKIM

STAN ISTNIEJĄCY 1987 r.

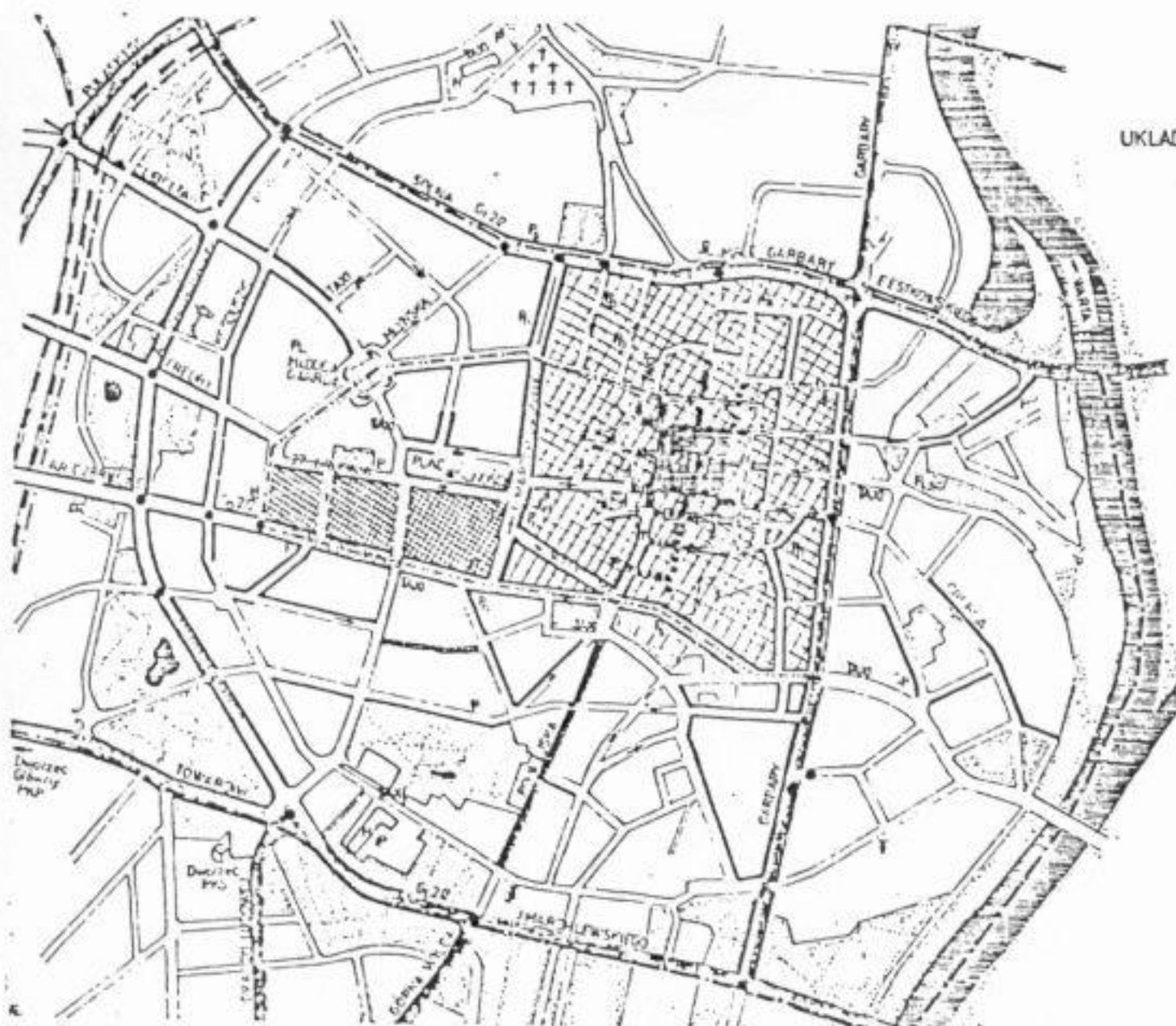
Rys 4.54



POZNAŃ

UKŁAD ORGANIZACJI RUCHU I PARKOWANIA
W ŚRÓDMIEŚCIU
STAN 1987r.

Rys. 4.55



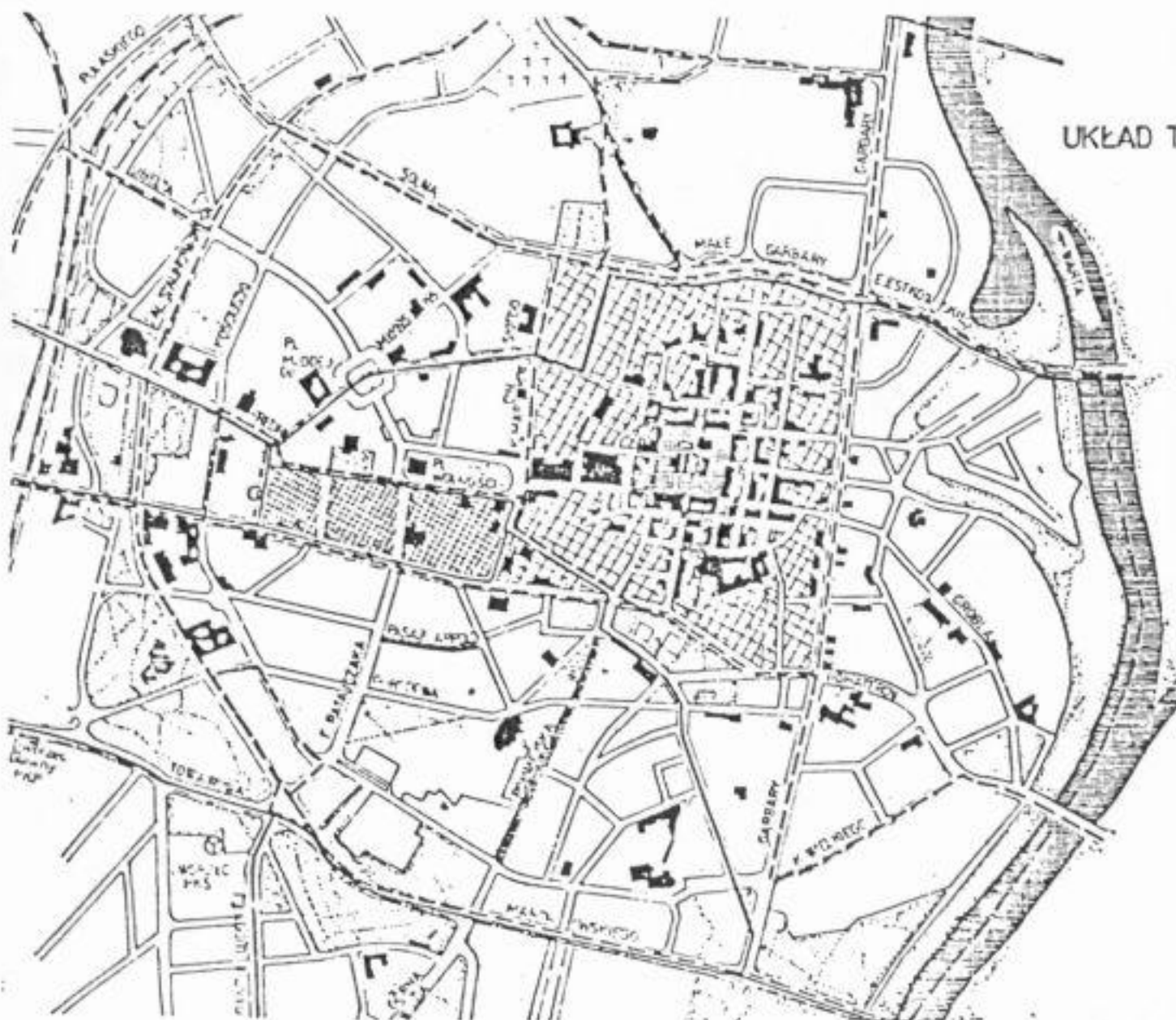
- obszar ścisłego centrum
- obszar Starego Miasta
- granice śródmieścia
granice centrum
- strefy i ciągły piesze
- ulice ruchu tranzytowego
- odcinki ulic wzdłuż których
obowiązuje zakaz postój lub
zatrzymywania
- jednokierunkowe odcinki ulic
- ulice pieszojezdne, dostępne tylko
dla pieszych, taksówek i dostawczego
ruchu
- ulice ruchu lokalnego oraz dla taksówek
o ruchu dostawczego i autobusów
- skrzyżowanie z sygnalizacją
- trasa dojazdu do USC
- parking płatny strzeżony
- parking płatny niestrzeżony
- parking bezpłatny niestrzeżony
- kolej postój taksówek
- zielen parking autobusów
turystrycznych
- wody stacje paliw i usługi

opracowanie autora w skali 1:40

POZNAŃ

UKŁAD TRAS KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ
W ŚRÓDMIEŚCIU

Rys. 4.56



- obszar ścisłego centrum
- obszar Starego Miasta
- granice śródmieścia
granice centrum
- ważnejsze obiekty
zabytkowe
- strefy i ciągły piesze
- trasy autobusowe
- trasy tramwajowe
- pętle autobusowe i tramwajowe
- kolej
- zielen
- wody

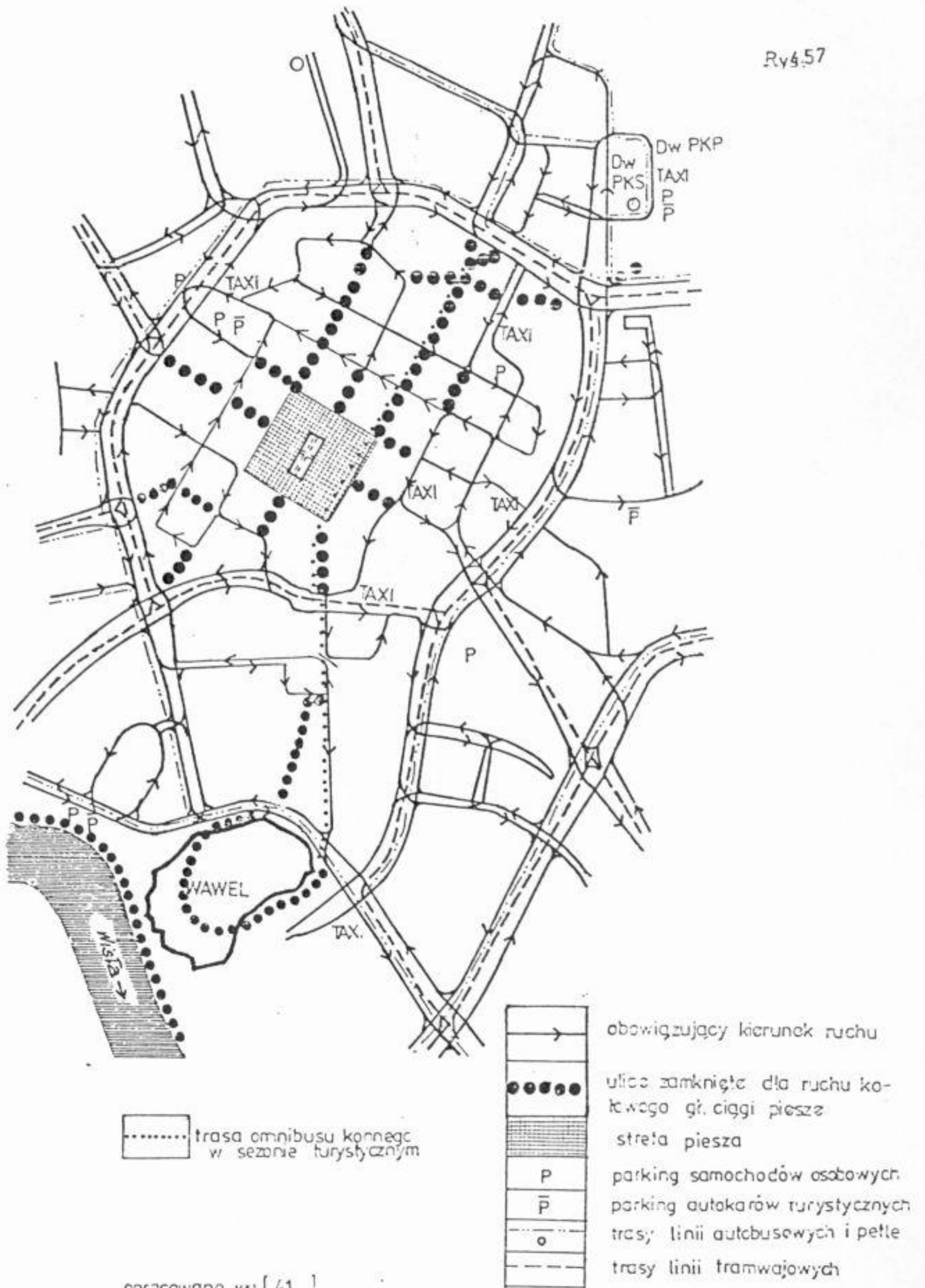
opracowanie w skali 1:40

KRAKÓW

CENTRUM — STARE MIASTO SCHEMAT ORGANIZACJI RUCHU I PARKOWANIA

/1987r./

Ry457



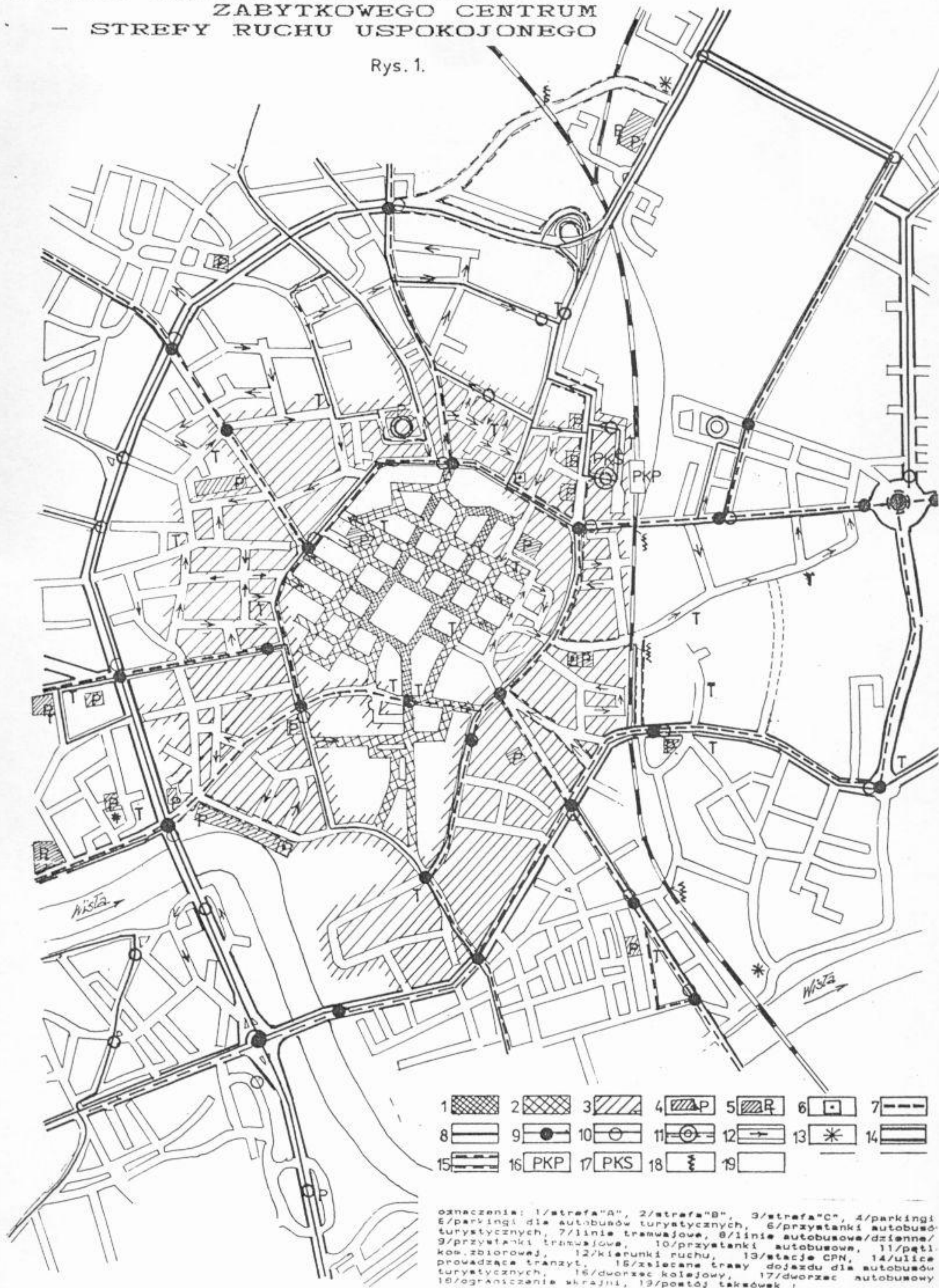
- * perspektywicznie, w miarę wzrostu poziomu motoryzacji nie uciekniemy od usprawniania ruchu przez wykorzystywanie elektronicznych systemów sterowania ruchem;
- * możemy wykorzystać doświadczenia w zakresie konsekwentnego eliminowania ruchu tranzytowego z obszarów zabytkowych i sąsiadujących,
- * celem usprawnienia funkcjonowania komunikacji autobusowej należy spowodować realizację pilotowych odcinków z pasami dla autobusów, a następnie podjąć badania ich efektywności;
- * dla wytworzenia środowiska przyjaznego mieszkańcom jak i przyjezdnym turystom należy ograniczyć ruch poprzez tworzenie stref ruchu uspokojonego; nie jest właściwe całkowite zamykanie ich nadmiernie udostępniać zmotoryzowanym; dla ograniczenia transportochłonności obszarów zabytkowych należy wprowadzać zmiany strukturalne przenosząc w inne części miast instytucje stanowiące silne generatory ruchu.

9. Tylko w nielicznych miastach polskich z obszarami turystycznymi o charakterze zabytkowym uwzględnia się problematykę obsługi potrzeb turystycznych, co w miastach Europy Zachodniej jest tendencją powszechną.

KRAKÓW

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZABYTKOWEGO CENTRUM - STREFY RUCHU USPOKOJONEGO

Rys. 1.



Rozwiązanie krakowskie jest pierwszym w Polsce kompleksowym działaniem realizującym zasady uspokojenia ruchu w obszarze turystycznym o charakterze zabytkowym. Rozwiązanie to omówiono m.in. w [22,28,89]

Wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego wyrażające się zastosowaniem szeroko idących ograniczeń w organizacji ruchu i parkowaniu w obszarze śródmiejskim: ograniczenia sięgają miejscami aż do II obwodnicy. Wynikają one z kryteriów ekologicznych oraz konieczności ochrony przed uciążliwościami komunikacyjnymi staromiejskiego zespołu zabytkowego, a także dążeniu do stworzenia lepszych warunków sprzyjających intensywnemu zwiedzaniu przez turystów. Są ponadto praktyczną realizacją zasady polityki komunikacyjnej tzw. III strefy polegającej na stosowaniu w zależności od strefy miasta /centralna, pośrednia, zewnętrzna/ odpowiednich środków regulujących poruszanie się różnych środków lokomocji i stopnia dostępności do danej strefy. Wprowadzone ograniczenia w korzystaniu z samochodów dotyczą w dużej mierze przede wszystkim mieszkańców miasta i stanowią utrudnienie dla licznie przybywających turystów. Obszar objęty uspokojeniem ruchu podzielono na trzy strefy o różnej dostępności dla ruchu samochodowego.

Strefa "A" jest strefą ruchu pieszego - obejmuje Rynek Główny wraz z przyległymi do rynku ulicami; w strefie tej dopuszczono wjazd rowerów i dorożek konnych oraz w godzinach porannych ruch pojazdów służbowych do banków zlokalizowanych w Rynku Głównym; mieszkańcy tej strefy mają możliwość wjazdu i postoju w strefie "B"; przewidziano również możliwość wjazdu ze specjalnymi zezwoleniami służbom specjalnym oraz pojazdom inwalidów i przewożącym inwalidów do posesji tamże usytuowanych.

Strefa "B" jest strefą ograniczonego ruchu. Prawo wjazdu do niej mają pojazdy wymienione w strefie "A" i "B", taxi, w celu dowiezienia pasażera bez prawa postoju poza wyznaczonymi postojem taxi. W uzasadnionych przypadkach wprowadzono możliwość wjazdu za zezwoleniem dla nieuprawnionych

użytkowników, które wydaje Biuro Inżynierii Ruchu UM w Krakowie.

Strefa "C" jest strefą ograniczonego postoju i obowiązuje w dni robocze w godz. 8-18. Ruch pojazdów nie podlega tutaj ograniczeniom poza istniejącymi przepisami oraz oznakowaniem, natomiast czynnikiem ograniczającym postój są opłaty, a których wysokość zależy od czasu postoju. Wprowadzono system samoobsługowej karty parkingowej, którą użytkownicy mogą nabywać w kioskach ruchu. Zwolnieni z opłat są mieszkańcy tej strefy. Zasada, na podstawie której funkcjonuje strefa "C", ma na celu wyeliminowanie długotrwałego postoju i zapewnienie rotacji istniejącej liczbie miejsc parkingowych.

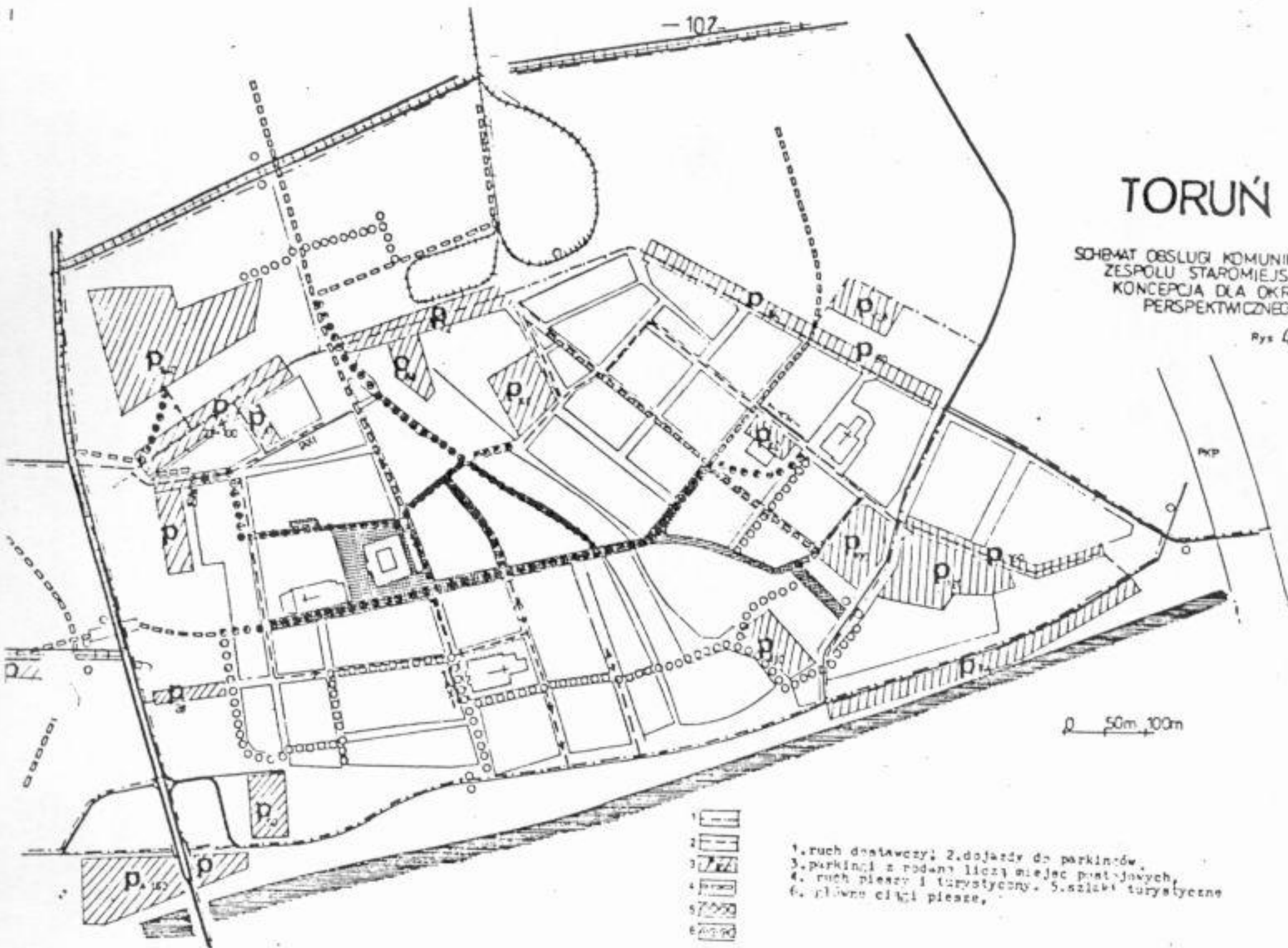
Inne rozwiązania projektowe z wyraźnymi tendencjami uspokojenia ruchu przedstawiono na rys. 4.59 - obsługę komunikacyjną w zabytkowym centrum Torunia wg [90] oraz na rys. 4.60 warianty projektowe organizacji ruchu wg i parkowania zabytkowym centrum Sandomierza wg [61].

W śródmieściu Częstochowy, w pobliżu którego znajduje się zespół klasztorny na Jasnej Górze /rys. 4.61 - 4.63/ zapewniono specyficzną obsługę komunikacyjną zwiększonego ruchu turystyczno-pątniczego. 8 mln osób rocznie, 300 tys. wiernych na dobę w okresie wielkich odpustów, a w sezonie pielgrzymkowym maj-wrzesień średnio 15-20 tys. pątników na dobę [3]. Najistotniejszym przedsięwzięciem było wyznaczenie strefy turystycznej w sąsiedztwie klasztoru i w znacznej części śródmieścia, gdzie wprowadzono zakaz ruchu ciężarowego oraz ograniczenia postoju dla samochodów osobowych. Dla ułatwienia przemieszczeń masom przybywających pielgrzymów w pasie dzielącym dwujezdniowej Alei N. M. Panny usytuowano rozległy ciąg pieszy łączący Jasną Górę z dworcami kolejowym i autobusowym oraz z zabytkową Starą Częstochową z gotycką katedrą. W strefie turystycznej w dni świąteczne o szczególnym znaczeniu i dużym napływie pątników stosowana jest specjalna organizacja ruchu i parkowania wprowadzająca przejściowo znaczne ograniczenia w dostępie ruchu kołowego do sanktuarium.

TORUŃ

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ
ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO
KONCEPCJA DLA OKRESU
PERSPEKTYWICZNEGO

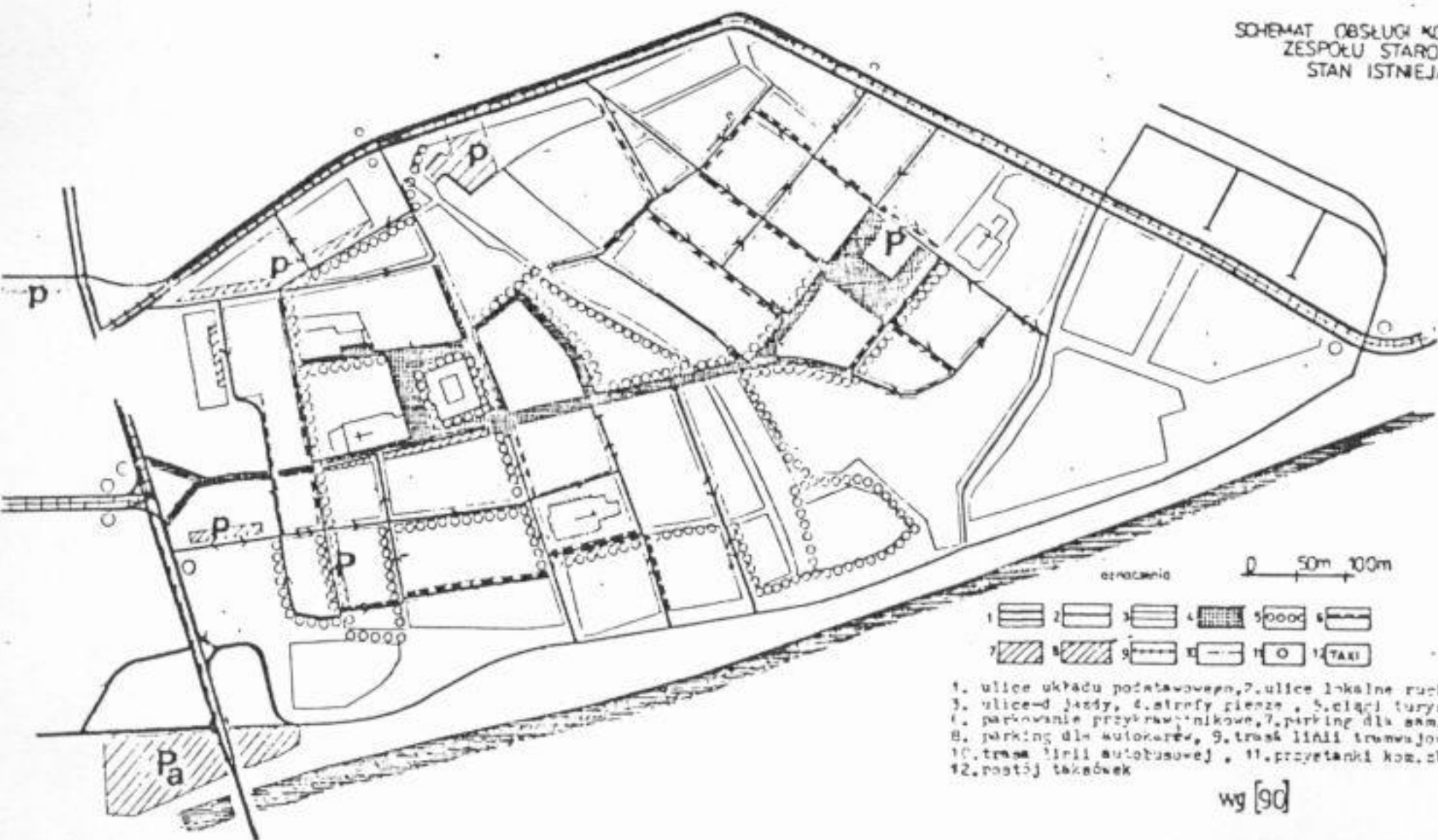
Rys. 4.59b



TORUŃ

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ
ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO
STAN ISTNIEJĄCY 1987r.

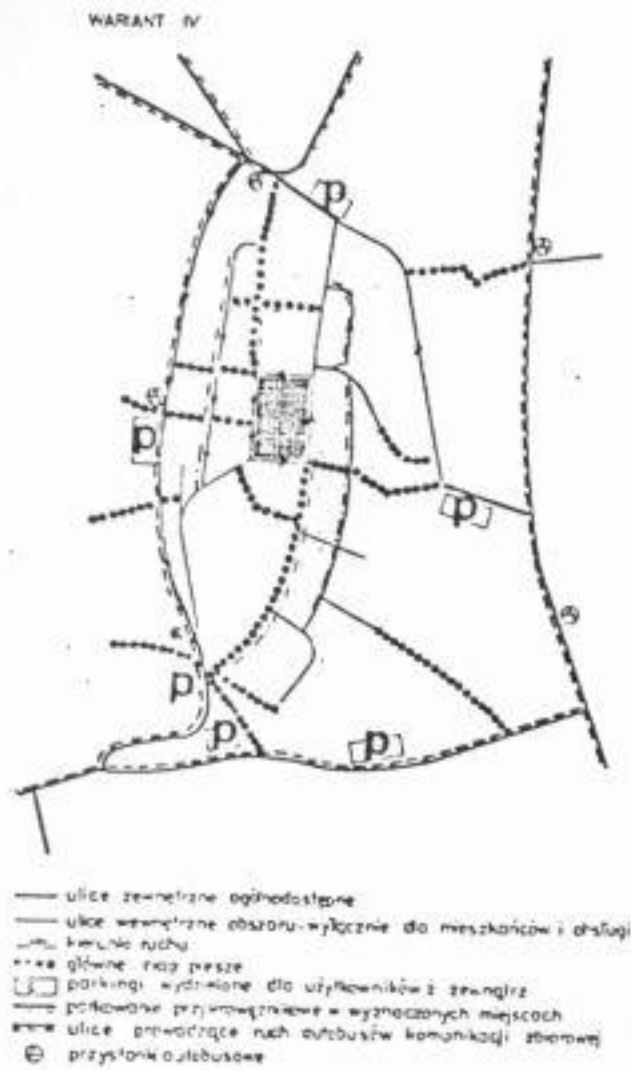
Rys. 4.59a



SANDOMIERZ

PROPOZYCJE WARIANTOWYCH ROZWIĄZAŃ OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO

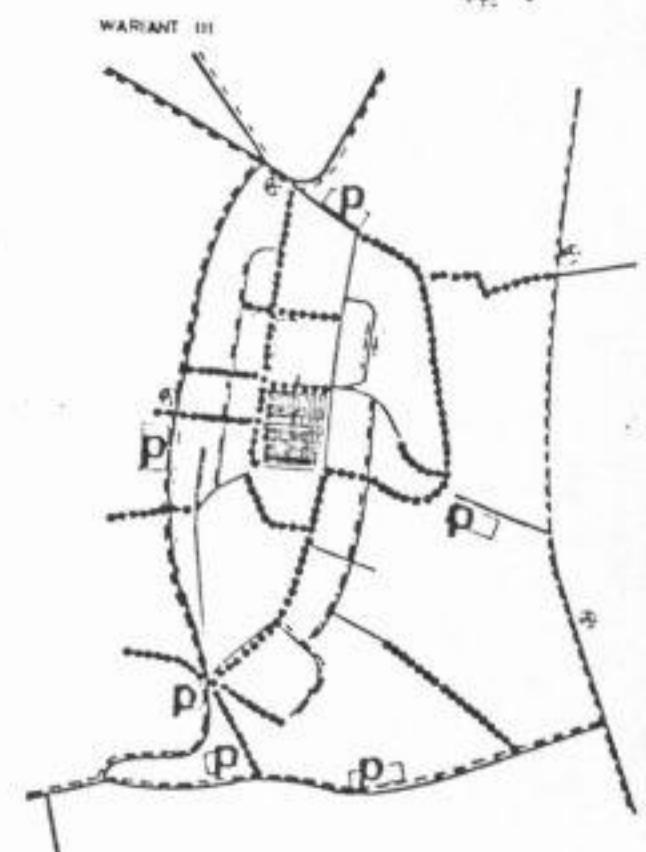
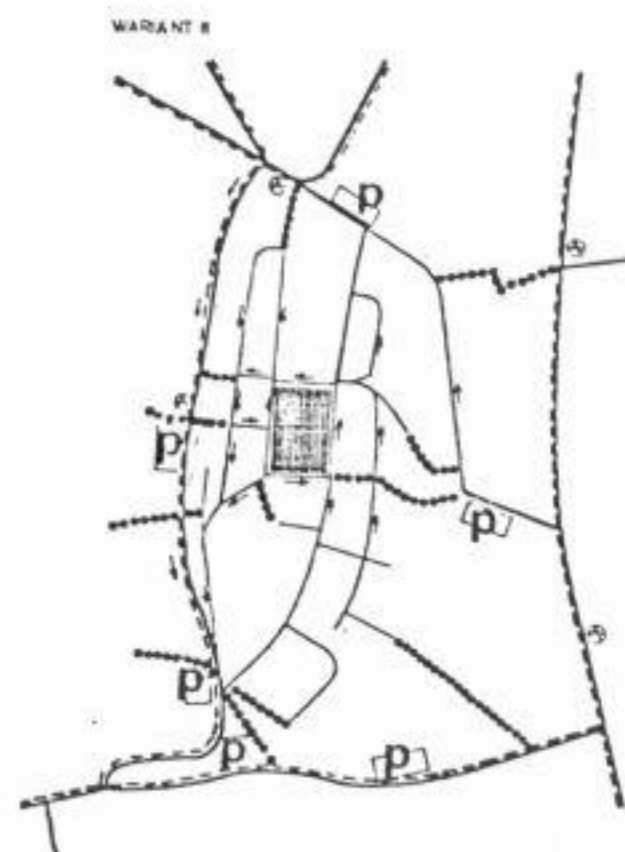
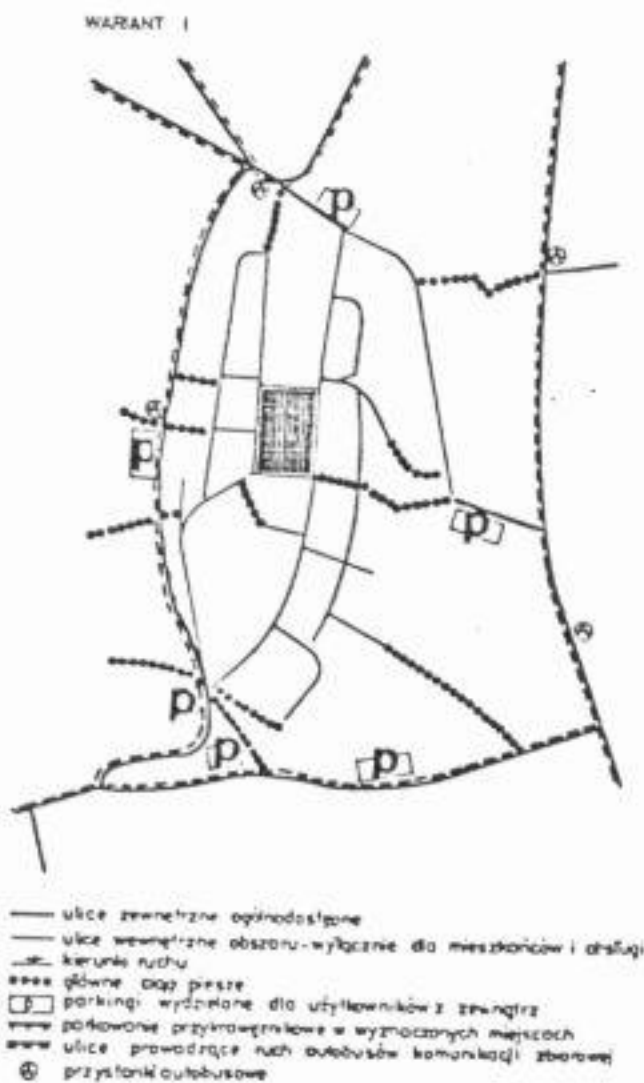
Rys 4.60



SANDOMIERZ

PROPOZYCJE WARIANTOWYCH ROZWIĄZAŃ OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU STAROMIEJSKIEGO

Rys 4.61



Wyjątkową formę obsługi komunikacyjnej zastosowano podczas wizyt Papieża Jana Pawła II rys.4.64/. Polegała ona na prawie całkowitym wyeliminowaniu ruchu kołowego ze śródmieścia i z rejonu klasztoru, urządzeniu parkingów strategicznych dla pielgrzymów w strefie zewnętrznej miasta i dojeździe autobusami na odległość kilku kilometrów od miejsca uroczystości. Warto zaznaczyć, że każda kolejna wizyta Ojca Świętego zmniejszyła obszar niedostępny dla ruchu kołowego, mimo zwiększenia liczby osób uczestniczących w uroczystościach.

W wielu dużych miastach przy sterowaniu ruchem na ciągach ulicznych wyposażonych w sygnalizację świetlną stosuje się koordynację sygnalizacji. Wyjątkowo wykorzystuje się jednak systemy scentralizowanego sterowania ruchem, przy czym ze względu na ograniczony zasięg przestrzenny tych systemów, na analizowanych obszarach odgrywają one rolę marginesową.

W miastach, w których istnieje komunikacja zbiorowa, zawsze obsługiwane są obszary zabytkowe. Trasy prowadzone są zazwyczaj po obrzeżu terenów zwiedzania. Z rzadka, w zależności od kształtu sieci i tylko na dużych obszarach zabytkowych lub pełniących funkcje ośrodków centralnych, m.in. w Krakowie i we Wrocławiu. Pierwszeństwo dla autobusów komunikacji zbiorowej stosuje się podobnie jak w Europie Zachodniej, lecz są to rozwiązania nieliczne.

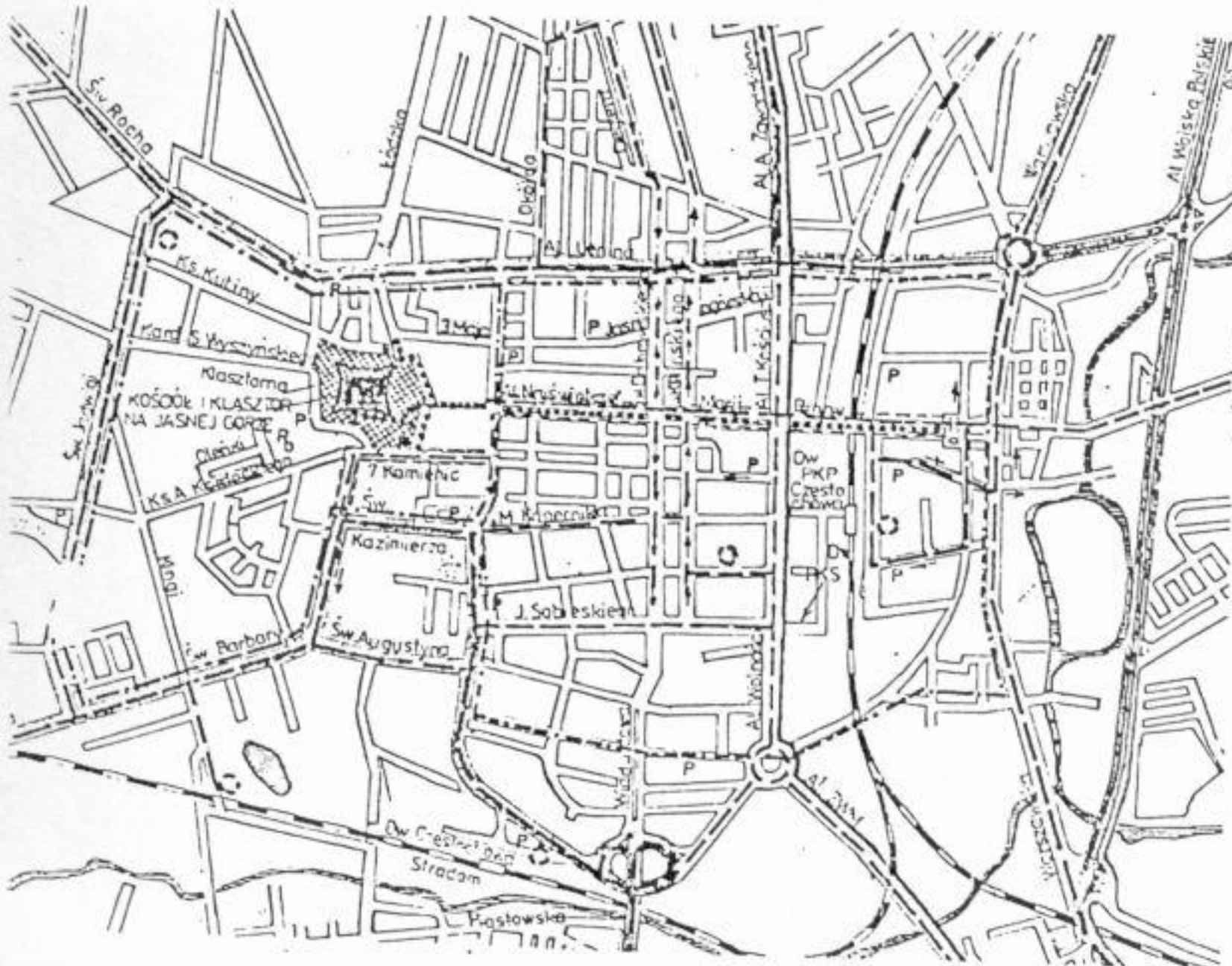
Mówiąc o lokalnych "osobliwościach" w obsłudze komunikacyjnej ruchu turystycznego w omawianych obszarach należy wspomnieć o:

- funkcjonującej w sezonie turystycznym w Krakowie linii konnego omnibusu/rys.4.65/, który od wielu lat przewozi turystów na trasie: Brama Floriańska-Rynek Główny-ul.Grodzka/rejon Wawelu/;
- jeżdżących w latach siedemdziesiątych na warszawskiej Starówce małych czteromiejscowych elektrycznych wózkach typu Melex przeznaczonych do obsługi turystów, które miały swój

CZĘSTOCHOWA

SCHEMAT OBSŁUGI
KOMUNIKACYJNEJ
ŚRODMIEŚCIA
I REJONU JASNEJ GÓRY
STAN 1987r.

Rys. 4.51



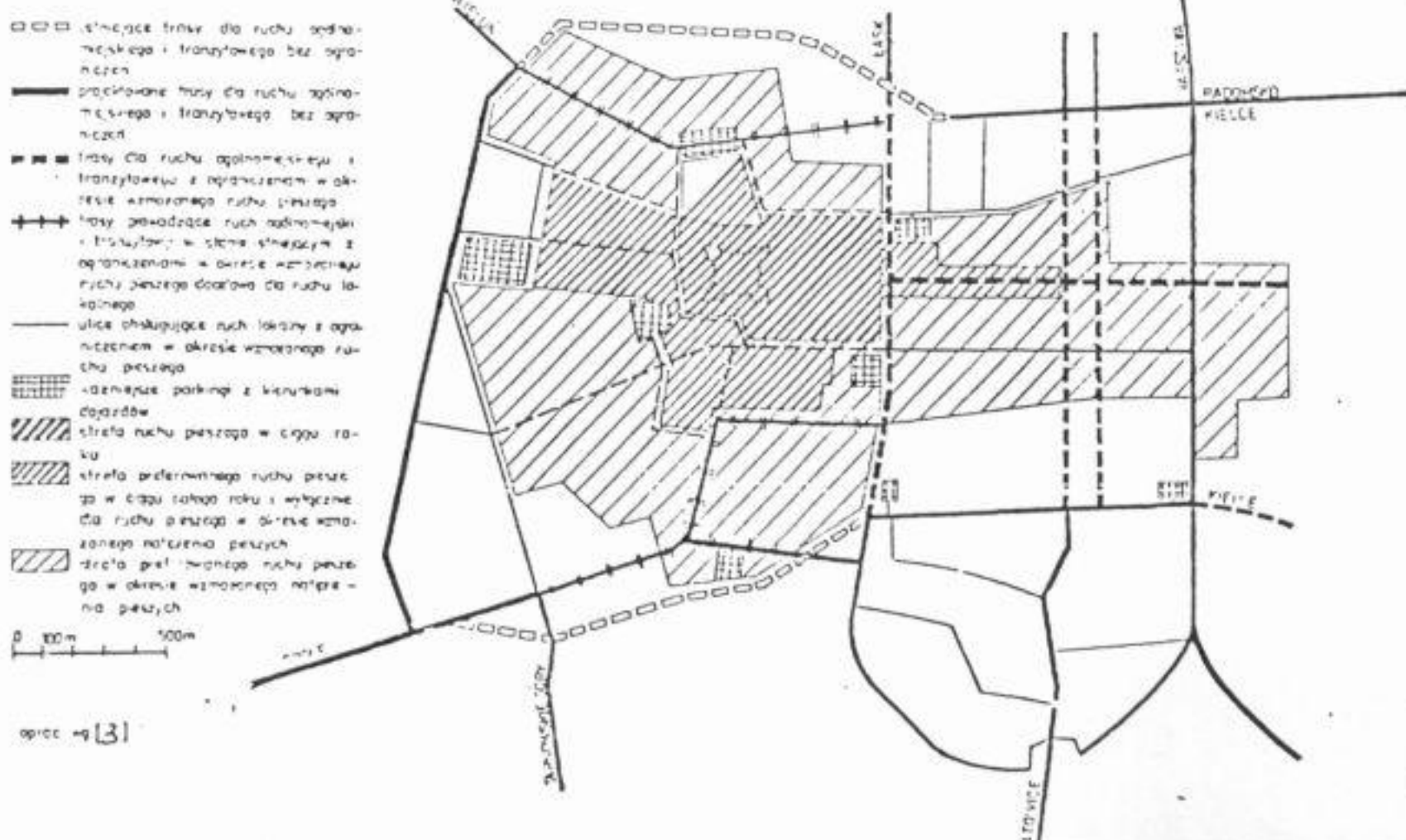
- granice obszaru klasztornego na Jasnej Górze
- granice strefy turystycznej Jasnej Góry
- granice centrum
- ulice prowadzące ruch tranzytowy
- ulice jednokierunkowe
- trasa linii tramwajowej
- trasy linii autobusowych i pldt autobusowe
- strefy i ogg. piesze
- ulice zamknięte dla ruchu w czasie wódek odpustów
- parking
- kolej
- zielen
- parking płatny przeznaczony dla autobusów turystycznych
- wody

opracowano wg [40]

CZĘSTOCHOWA

SCHEMAT RUCHU KOŁOWEGO W REJONIE KLASZTORU

Rys. 4.52



- strefy i ogg. piesze dla ruchu ogólnego i tranzytowego bez ograniczeń
- ograniczone trasy dla ruchu ogólnego i tranzytowego bez ograniczeń
- trasy dla ruchu ogólnego i tranzytowego z ograniczeniem w okresie wspomnianego ruchu pieszego
- trasy prowadzące ruch ogólny i tranzytowy w strefie pieszej z ograniczeniem w okresie wspomnianego ruchu pieszego do czasu dojazdu do ruchu lokalnego
- ulice obsługujące ruch lokalny z ograniczeniem w okresie wspomnianego ruchu pieszego
- oznaczone parkingi z kierunkami dojazdów
- strefa ruchu pieszego w ciągu roku
- strefa preferowanego ruchu pieszego w ciągu całego roku i wyłączenie dla ruchu pieszego w okresie wspomnianego natężenia pieszego
- strefa preferowanego ruchu pieszego w okresie wspomnianego natężenia pieszego

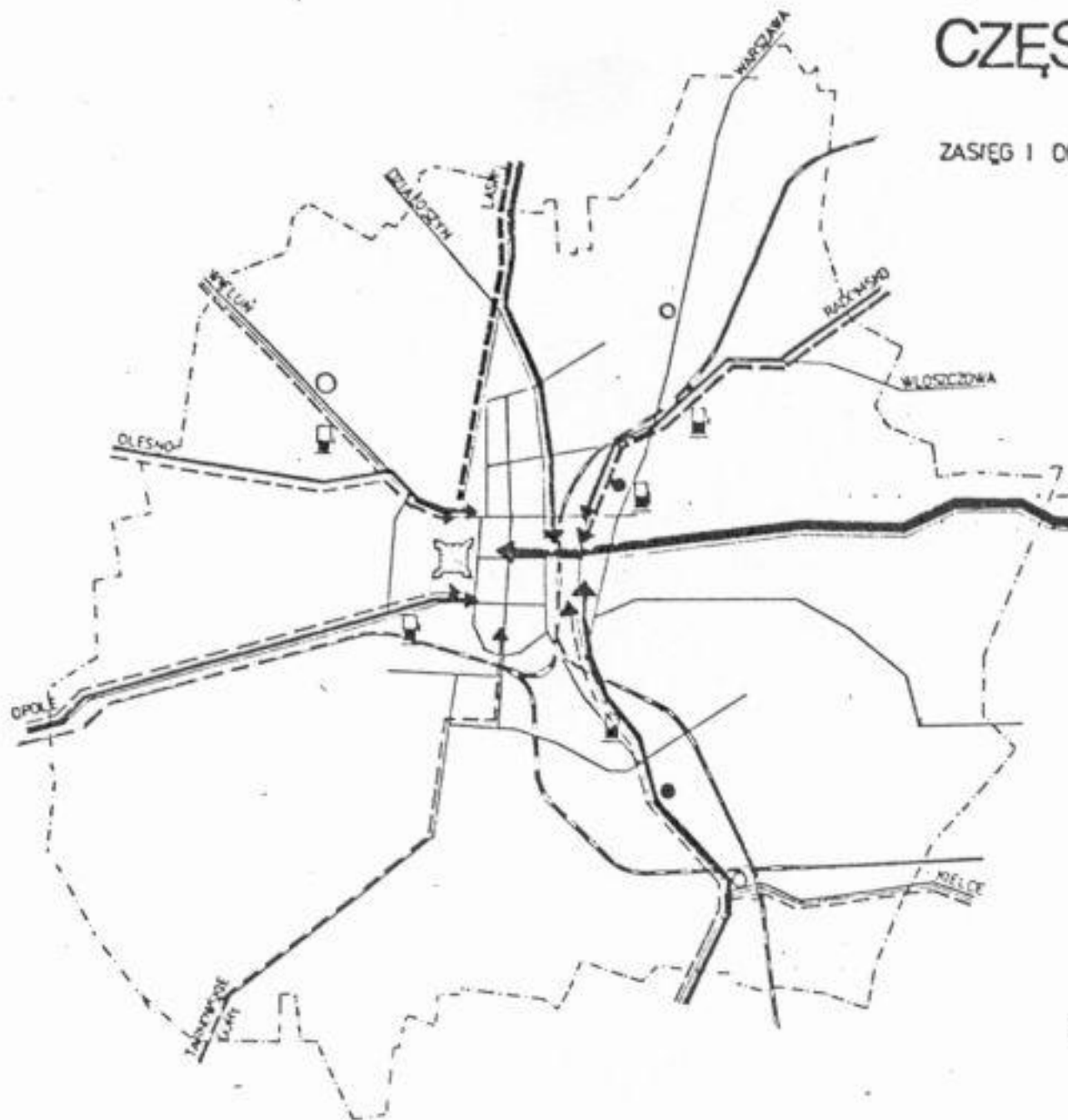
0 100m 500m

oprac. wg [3]

CZĘSTOCHOWA

ZASIĘG I OBSŁUGA RUCHU PIELGRZYMKOWEGO

Rys. 4.63

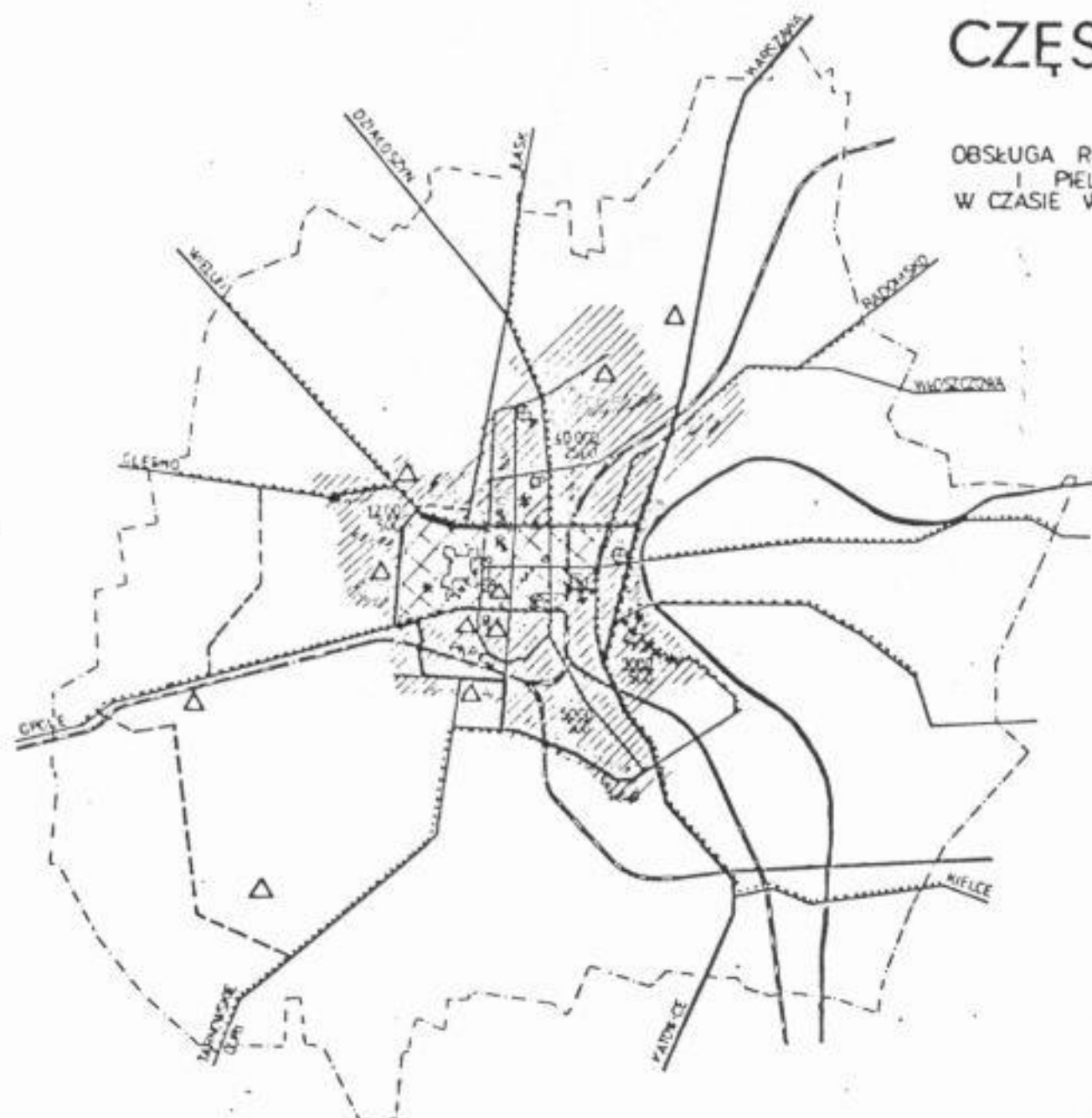


oprac. wg [3]

CZĘSTOCHOWA

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

Rys. 4.64



oprac. wg [3]

Rys. 4.65. Kraków -
Rynek Główny - strefa
wyłączonego ruchu
pieszego i rowero-
wego (dopuszczony
ruch dostawczy w
godz. 19.00-10.00
oraz pojazdów służb
miejskich i specjal-
nych)



Rys. 4.65b, Kraków - Rynek Główny - omnibus konny jedna z atrakcji
turystycznych zabytkowego centrum

parking na Placu Zamkowym. Po roku 1981 zrezygnowano z tej formy ze względu na trudności spowodowane sytuacją gospodarczą. Jako atrakcję turystyczną wprowadzono na Rynku Starego Miasta postój dorożek konnych, które mają powodzenie tylko u nielicznych turystów zagranicznych ze względu na wysoki koszt przejazdu;

- organizowanych w Krakowie i Warszawie w sezonie letnim spacerach statkami "białej floty" po Wiśle, w trakcie których można podziwiać panoramę miasta od strony Wisły. Niski standard statków oraz wysokie ceny biletów ograniczają liczbę potencjalnych pasażerów.

Podsumowując rozważania dotyczące wykorzystania środków lokomocji jako atrakcji turystycznych należy stwierdzić, że w Polsce oferowany turystom zakres usług jest znacznie skromniejszy niż w wielu miastach zachodnioeuropejskich. Brakuje również tak popularnych w miastach zachodnioeuropejskich wypożyczalni rowerów.

Można zauważyć gorszą jakość obsługi parkingowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym w porównaniu z obszarami tego typu za granicą. Podejmowane działania sprowadzają się z reguły do organizowania parkingów wydzielonych w poziomie terenu /są to parkingi w większości parkingi średnie i duże/ i wprowadzania lokalnych zakazów postoju lub całkowitego zakazu ruchu. W zabytkowych strefach miast polskich nie zbudowano dotychczas i nie zamierza się budować w najbliższych latach parkingów kubaturowych, które znacznie zwiększyłyby podaż i złagodziłyby deficyt miejsc parkingowych, a także powiększyłyby dostępność komunikacyjną tych obszarów. Odkładanie budowy parkingów podziemnych jest spowodowane szeregiem czynników, z których najistotniejsze to trudna sytuacja ekonomiczna kraju i względne zmniejszenie zapotrzebowania na parkowanie w miastach poza zespołami mieszkaniowymi na skutek ograniczeń paliwowych.

Brak miejsc parkingowych powoduje, że wykorzystuje się w tym celu miejsca niedozwolone. Nie wyznacza się z reguły graficznie miejsc parkingowych na jezdni lub chodnikach, na których można parkować. Prowadzi to do chaosu w przestrzeni komunikacyjnej ulic i obniża estetykę zespołów zabytkowych, a czasem przeszkadza ruchowi pieszemu.

Porównanie położenia parkingów względem obszaru wyłączanego z ruchu kołowego w miastach polskich z rozwiązaniami zagranicznymi skłania m.in. do konkluzji, że parkingi te są sytuowane w większej odległości od stref pieszych, co jest także rezultatem braku parkingów kubaturowych.

Duże parkingi lokalizowane są w sąsiedztwie obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym pełnią swoje funkcje strategiczne tylko okazjonalnie, przeważnie w okresie uroczystości o charakterze religijnym lub państwowym bądź też w czasie świąt /np. Warszawa, Kraków, Częstochowa/.

Nie stosuje się dotychczas, poza wyjątkowymi sytuacjami, rozwiązań "park-and-ride" do obsługi miast w Polsce, a tym samym do obsługi stref turystycznych o charakterze zabytkowym. Tylko w dużych miastach o wyjątkowej atrakcyjności turystycznej obszarów zabytkowych stosuje się parkowanie płatne. Jedynie w nielicznych miastach opłaty pobiera się za pomocą parkometrów.

Przytoczone przykłady wskazują, że wszystkich większych ośrodkach ruchu turystycznego wydziela się parkingi tylko dla autobusów turystycznych oraz przystanki na trasach zwiedzania w miejscach, gdzie w pobliżu obiektów o szczególnych walorach architektoniczno-historycznych obowiązują zakazy zatrzymywania i postoju.

Typowe rozwiązania obsługi komunikacyjnej obsługi turystycznej w miastach średniej wielkości o charakterze

zabytkowym przedstawia rozwiązanie zawarte /rys.4.66-4.67/ w Planie Ogólnym Gniezna i w Planie Szczegółowym Rewaloryzacji Śródmieścia. Przedstawia ono tendencje omówione powyżej sprowadzające się generalnie do wyłączenia ruchu tranzytowego z obszaru zabytkowego i skierowanie na obwodnicę oraz przekształcenie strefy przyległej do katedry i Rynku w strefę pieszą, co ma spowodować nadanie jej większych walorów estetyczno-funkcjonalnych..

Strefy turystyczne o charakterze zabytkowym w małych miastach, jeśli nie przechodzi przez nie ruch tranzytowy o dużym natężeniu, nie odczuwają uciążliwości spowodowanych ruchem i postojem gości. Niewielki ruch na sennych uliczkach małych zabytkowych miasteczek ożywia je, czego przykładem mogą być schematy obsługi komunikacyjnej Kazimierza Dolnego i Pułtusza /rys.4.68 i 4.69/. W Kazimierzu dla przyjezdnych wydzielono parkingi na skraju miasta, możliwy jest jednak przejazd przez zabytkowy Rynek. W Pułtusku obszar zabytkowy położony jest autonomicznie w stosunku do układu ulic prowadzących ruch międzyregionalny, a parkingi usytuowano na 400-metrowym Rynku, najdłuższym w Europie. Reasumując można stwierdzić, że w tej grupie miast przy obecnym poziomie motoryzacji i obiektywnych ograniczeniach w użytkowaniu samochodów deficyt miejsc parkingowych nie jest odczuwalny i nie stanowi impulsu dla wprowadzania przekształceń sieci ulicznej i struktury funkcjonalno-przestrzennej obszarów zabytkowych. Dlatego w większości małych miast wystarcza wydzielenie parkingów w poziomie terenu, położonych na obrzeżu lub wewnątrz obszaru zabytkowego oraz dopuszczenie parkowania na szerokich chodnikach lub przy krawężnikach ulic.

GNIEZNO

PLAN REWALORYZACJI ŚRÓDMIEŚCIA UKŁAD KOMUNIKACYJNY

Rys. 4.66



- | | | |
|----|------------------------------|--|
| 1 | [Symbol: thick solid line] | 1. ulice układu podstawowego, 2. ulice lokalne, 3. trasy komunikacji miejskiej, 4. przystanki MPK, 5. dworzec PKP, 6. dworzec PKP, 7. parkingi, 8. ciągi handlowe, 9. ciągi piesze, 10. linia średniowiecznych murów miejskich, 11. linia obwałowań wczesnośredniowiecznych, 12. strefa ciszy komunikacyjnej |
| 2 | [Symbol: thin solid line] | |
| 3 | [Symbol: dashed line] | |
| 4 | [Symbol: circle with 'A'] | |
| 5 | [Symbol: circle with 'PKP'] | |
| 6 | [Symbol: circle with 'PKP'] | |
| 7 | [Symbol: rectangle with 'P'] | |
| 8 | [Symbol: rectangle with 'A'] | |
| 9 | [Symbol: rectangle with 'P'] | |
| 10 | [Symbol: rectangle with 'A'] | |
| 11 | [Symbol: rectangle with 'P'] | |
| 12 | [Symbol: rectangle with 'A'] | |

oprac. wg [47]

GNIEZNO

PLAN REWALORYZACJI ŚRÓDMIEŚCIA - UKŁAD CIĄGÓW PIESZYCH

Rys. 4.67



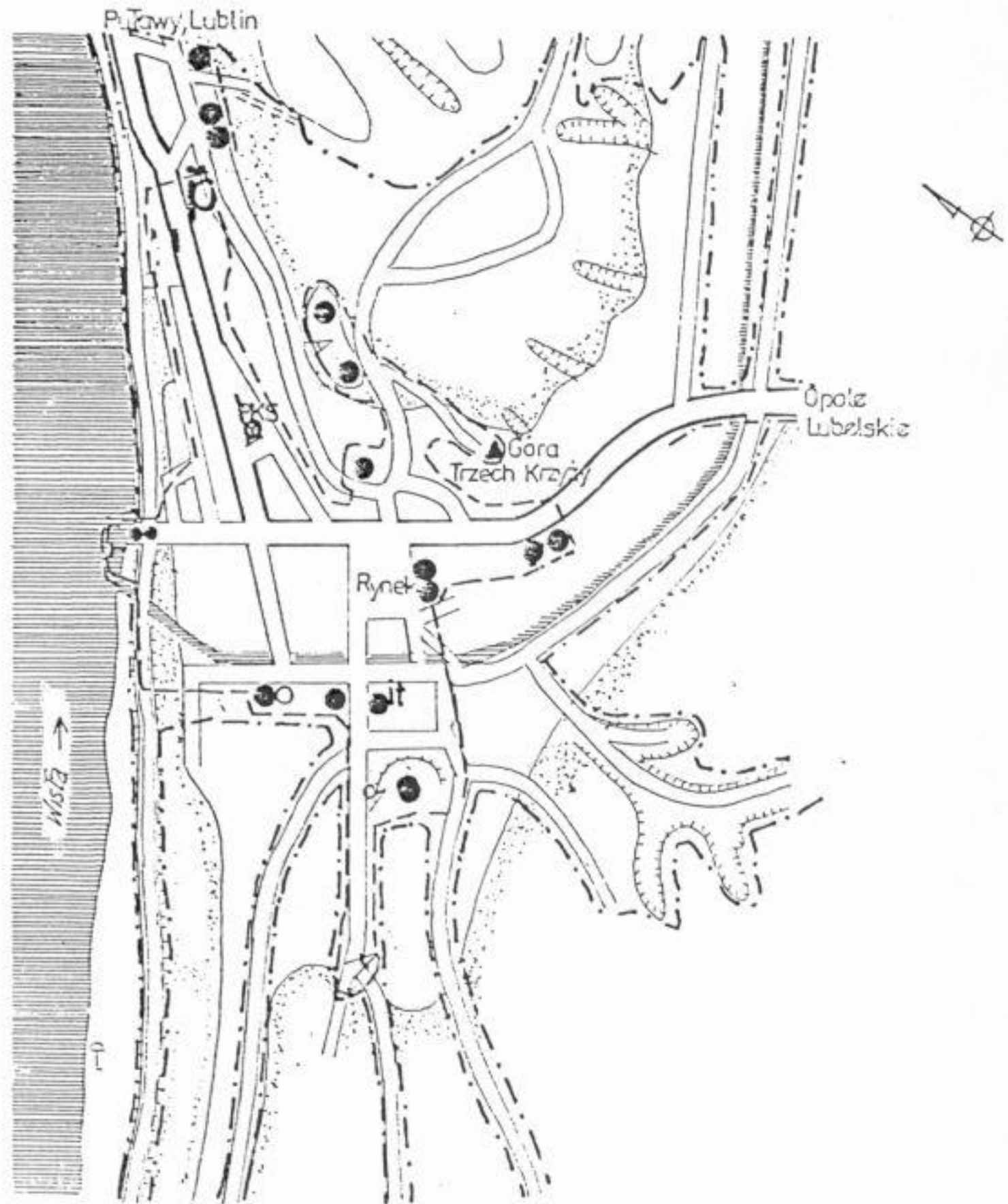
- | | | |
|----|------------------------------|--|
| 1 | [Symbol: thick solid line] | 1. zabytki, 2. ciągi handlowe, 3. teren projektowanego centrum i usługi wydawane, 4. ciągi handlowe i rzemieślnicze, 5. spacerowe ciągi piesze, 6. główne źródła ruchu pieszego, 7. parkingi, 8. strefa ochrony konserwatorskiej, 9. linia średniowiecznych murów miejskich, 10. linia obwałowań wczesnośredniowiecznych |
| 2 | [Symbol: thin solid line] | |
| 3 | [Symbol: dashed line] | |
| 4 | [Symbol: circle with 'A'] | |
| 5 | [Symbol: circle with 'PKP'] | |
| 6 | [Symbol: circle with 'PKP'] | |
| 7 | [Symbol: rectangle with 'P'] | |
| 8 | [Symbol: rectangle with 'A'] | |
| 9 | [Symbol: rectangle with 'P'] | |
| 10 | [Symbol: rectangle with 'A'] | |

oprac. wg [47]

KAZIMIERZ DOLNY

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ MIASTA - ZABYT KU

Rys. 4.68



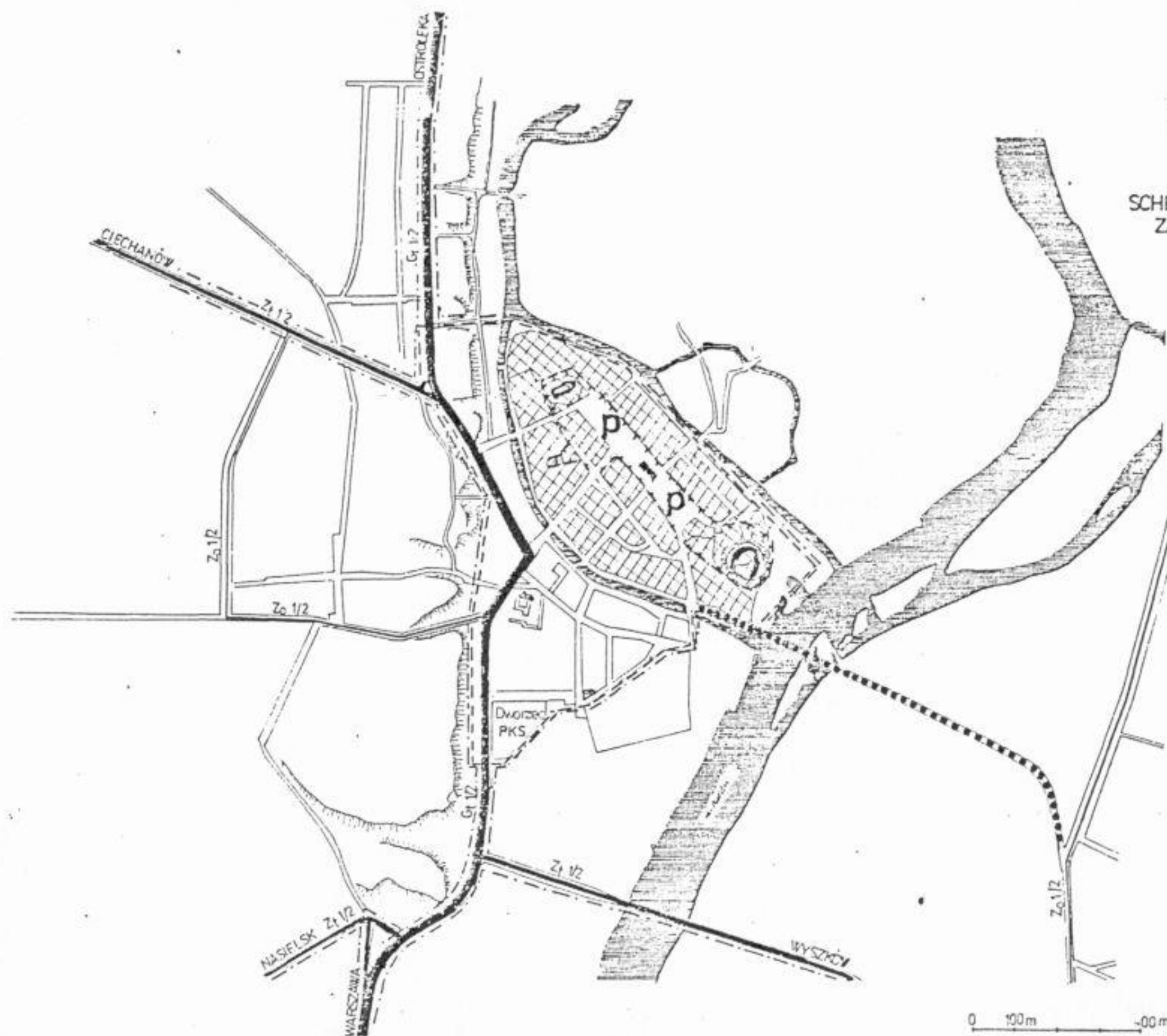
- ==== ulice układu podstawowego
- ===== ulice lokalne
- ⊙ dworzec PKS
- ⬮ stacja paliw
- ⬮ stacja obsługi samochodów
- ⬮ parking strzeżony dla samochodów osobowych
- ⬮ parking strzeżony dla autokarów
- ważniejsze zabytki architektury
- muzea pomniki
- ▨ tereny zielone

- ⬮ wąwozy
- it informacja turystyczna
- ⬮ punkty widokowe
- strefa intensywnego zwiedzania
- - - strefa penetracji turystycznej
- ⬮ wody
- ⬮ plaża
- ⬮ przystań wodna
- ⬮ camping
- === wyciąg narciarski
- oprac. autora wg [40]

PUŁTUSK

SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ
ZABYTKOWEGO CENTRUM
STAN 1987r.

Rys. 4 69



■ obszar zabytkowy

■ obiekty zabytkowe

KLASIFIKACJA ULIC

— ulice główne tranzytowe i krajowe drogi międzyregionalne

Z1 — ulice zbiorcze tranzytowe i drogi wojewódzkie

Z0 — ulice zbiorcze obszarowe

— ulice lokalne

••••• ciągi pieszo-rowerowe

P parkingi

~ skarpy

— granice śródmiescia

— granice stref penetracji turystycznej

+++ granice intensywnego zwiedzania

0 100m 200m

oprac. autora: []

5. Podsumowanie i wnioski

Przegląd aktualnych tendencji w obsłudze transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym prowadzi do następujących stwierdzeń i wniosków:

1. Struktura przestrzenna obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym w miastach nie jest przystosowana do przyjęcia ruchu współczesnych środków transportu, a tym bardziej nie jest w stanie zaspokoić potrzeb parkingowych. Zmusza to do wprowadzenia ograniczeń ruchu i parkowania oraz budowy parkingów kubaturowych.
2. Formy obsługi komunikacyjnej analizowanych obszarów wynikają z zasad polityki komunikacyjnej, typu walorów krajoznawczych oraz rozwoju funkcji turystycznych w danym mieście.
3. Obsługa transportowa zabytkowych obszarów turystycznych jest niezbędnym elementem kształtowania całej obsługi transportowej miasta.
4. Wpływ funkcji turystycznej i zagospodarowania turystycznego na rozwiązania obsługi obszarów o charakterze zabytkowym zaznacza się przede wszystkim w miastach wielkich i dużych o najwyższej randze turystycznej i największej ilości substancji zabytkowej, na obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym będących jednocześnie centrami miast oraz w miastach stanowiących ośrodki ruchu pątniczego. Znajduje to odzwierciedlenie w wykorzystywanych do obsługi obszaru różnych środkach lokomocji, w układzie tras i linii komunikacyjnych oraz lokalizacji przystanków /również dla autokarów turystycznych/, w różnorodności stosowanych zasad, metod i środków organizacji ruchu i parkowania, a także w eksploatacji specjalnych środków transportu stanowiących dodatkowe atrakcje turystyczne.

5. Zasadniczymi problemami w rozwiązywaniu obsługi potrzeb transportowych wymienionych obszarów są trasy dostępu dla autokarów turystycznych i samochodów indywidualnych, usytuowanie parkingów, m. ze szczególnym uwzględnieniem parkingów dla autobusów turystycznych, układy tras i linii komunikacji zbiorowej zapewniających wzajemne połączenia dworców i hoteli z obszarami tego typu oraz układ ciągów i stref pieszych wynikających z układu tras turystycznych i zagospodarowania turystycznego.

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

7. Rozwiązania obsługi transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym odznaczają się pewną odmiennością i lokalną specyfiką w porównaniu z rozwiązaniami w innych krajach Europy Zachodniej. Zakres i repertuar wykorzystywanych zasad, metod i środków organizacji ruchu i parkowania zależy w dużej mierze od wielkości miasta i obszaru zabytkowego. Rozwiązania te charakteryzują się dużą dostępnością do obszarów dla ruchu kołowego, przez co są mało przyjazne szczególnie dla ruchu pieszych i turystów; tylko w nielicznych wypadkach wprowadza się aranżacje stref pieszych, ze względów ekonomicznych oraz konieczności zachowania naturalnego i zabytkowego wystroju przestrzeni publicznej placów i ulic.

8. Z przeprowadzonych analiz do wykorzystania w polskich warunkach wynikają następujące wnioski:

5. WNIOSKI Z WYKONANEJ PRACY

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 integralnym elementem kształtowania obsługi transportowej miast, a występujące liczne uwarunkowania powodują, że powinna być rozwiązywana w skali większej niż obszar zabytkowy, tj. 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, 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 dostępne dla autobusów turystycznych i samochodów indywidualnych,
- * układy parkingów, ze szczególnym uwzględnieniem parkingów dla autobusów turystycznych,

- * układy tras i linii komunikacji zbiorowej zaspokajających połączenia dworców, hoteli z obszarami ,
- * układy ciągów i stref pieszych wynikających z układu tras turystycznych i zagospodarowania turystycznego.

5. Rozwiązania obsługi komunikacyjnej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym 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 zwiększenia atrakcyjności i walorów krajoznawczych obszaru zabytkowego.

6. Rozwiązania stosowane w w.w. obszarach w zakresie obsługi komunikacyjnej w miastach hiszpańskich odznaczają się pewną specyfiką i oryginalnością, wynikającą z długoletnich przyzwyczajeń w swobodnym korzystaniu z samochodu, co sprawia, że napotymane wprowadzane ograniczenia mogą napotykać na trudności ich nieprzestrzegania.

7. Z wykonanych analiz rozwiązań obsługi komunikacyjnej w obszarach turystycznych miast o charakterze zabytkowym wynikają wnioski możliwe do wykorzystania w polskich warunkach:

- * szczególnie w miastach dużych nie ucieknąć się od wykorzystywania elektronicznych systemów sterowania ruchem, budowy parkingów kubaturowych jak również od wprowadzania priorytetów na ulicach dla autobusów w formie wydzielonych pasów.
- * w trosce o dobro użytkowników analizowanych, w tym mieszkańców i turystów należy ograniczać ruch , lecz nie powinno się stosować rozwiązań skrajnych tj. ani zbyt mocno udostępniać ani ich zamykać, gdyż mogą się stać nadmiernie uciążliwe lub martwe.

8. Tylko w nielicznych miastach z obszarami turystycznymi o charakterze zabytkowym w Polsce uwzględnia się problematykę obsługi potrzeb transportowych turystów na etapie prowadzonej polityki.

9. Sformułowanie zasad polityki komunikacyjnej względem obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym powinno być wynikiem analizy szeregu przesłanek o charakterze ogólnym, odnoszących się generalnie do obszarów zurbanizowanych, jak i o charakterze szczególnym odnoszących się do obszarów zabytkowych miast. Do pierwszej grupy należą przesłanki ogólnospołeczne kształtowania systemów transportowych oraz liczne przesłanki stanowiące ograniczenia w kształtowaniu tych systemów. Przesłanki szczególne zależą w dużym stopniu od typu obszaru zabytkowego pod względem komunikacyjnym, intensywności i transportochłonności programu turystycznego zlokalizowanego w danym obszarze zabytkowym.

10. Przeanalizowane zagadnienia wskazują, że w skład zasad polityki komunikacyjnej wobec obszarów turystycznych w miastach o charakterze zabytkowym powinny wchodzić wszystkie ogólnie przyjęte zasady tej polityki w mieście oraz zasady szczególne, wynikające ze specyficznych cech tych obszarów. Jednocześnie zasady tej polityki komunikacyjnej przyjęte wobec obszarów zabytkowych muszą mieć wpływ na politykę komunikacyjną wobec miasta jako całości.

Polityka komunikacyjna względem obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym powinna być integralnym elementem ogólnomiejskiej polityki komunikacyjnej.

11. Wobec ograniczonych z natury rzeczy możliwości podejmowania inwestycji i większych modernizacji w obszarach zabytkowych pierwszoplanowa rola w kształtowaniu i eksploatacji układu komunikacyjnego obsługującego taki obszar mają działania z zakresu organizacji ruchu i parkowania. Cel organizacji ruchu w obszarach tego typu jest jednak odmienny

od powszechnie przyjmowanego celu organizacji ruchu w układach komunikacyjnych miast. Celem tym nie jest bowiem osiągnięcie warunków maksymalnie efektywnego przepływu ruchu ulicznego /jak to ma miejsce w ogólnomiejskim układzie komunikacyjnym układzie ulicznym, lecz prowadzenie ruchu w sposób pozwalający na należyte zaspokojenie potrzeb transportowych wynikających z zabytkowej i turystycznej funkcji obszaru przy minimalizacji szkodliwego oddziaływania ruchu na substancję zabytkową, warunki intensywnego zwiedzania turystycznego i życia mieszkańców oraz przy uzyskaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa użytkowników przestrzeni komunikacyjnej.

12. Z praktycznych doświadczeń w zakresie kształtowania obsługi komunikacyjnej wynika konieczność łącznego rozważania zagadnień ruchu i postoju, w szczególności w obszarach zabytkowych. Zagadnienie parkowania pojazdów, mimo że często wyodrębniane z grupy zagadnień związanych z ruchem drogowym, jest bowiem w pełni zintegrowane z problemami ruchu. W organizacji ruchu i parkowania w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowych właściwe jest stosowanie zasady swobodnego, lecz zgodnego z przepisami ruchu drogowego wykorzystania przestrzeni komunikacyjnej/powszechnie stosowanej do ogólnomiejskiego układu transportowego/ oraz zasad ograniczonej penetracji obszaru, segregacji ruchu i postoju, uspokojenia ruchu /właściwych dla obszarów podlegających szczególnej ochronie/. Przedsięwzięcia zmierzające do likwidacji uciążliwości ruchu samochodowego w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym polegają na odstępowaniu od zasady swobodnego wykorzystania przestrzeni komunikacyjnej i wprowadzaniu pozostałych wymienionych zasad, przy czym większość z nich powinna być stosowana równocześnie. Niezależnie od rodzaju zastosowanych zasad organizacji o parkowania w obrębie strefy intensywnego zwiedzania obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym, jako generalnie obowiązującą należy przyjmować zasadę eliminowania ruchu niezwiązanego z tym obszarem z jego sieci.

13. Potencjał parkingowy obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym zaspokajający zapotrzebowanie na postój pojazdów, powinien pozostawać w zakresie wyznaczonym przez warunki ograniczające rozwój układu parkingów. Jeśli zapotrzebowanie na parkowanie przewyższa tak wyznaczony potencjał, powinny zostać wprowadzone ograniczenia w parkowaniu w rejonie nadmiernego zapotrzebowania oraz intensywnej penetracji pieszej turystów. Powinny one dotyczyć tych pojazdów, których ruch i postój jest najbardziej uciążliwy środowiskowo oraz które długotrwale zajmują stanowiska postojowe w okresach szczytowego zapotrzebowania na parkowanie. Zwiększenie efektywności wykorzystania parkingów, uzyskane dzięki podniesieniu rotacji pojazdów, może zostać osiągnięte poprzez:

- bezwzględne ograniczenia czasu postoju,
- opłaty za parkowanie,
- zastosowanie obu tych metod łącznie.

Dobór właściwej metody i środków sterowania użytkowaniem parkingów zależy od wysokości nadmiernego zapotrzebowania na parkowanie oraz od charakteru i funkcji obszaru.

W hierarchii realizacji potrzeb parkingowych obsługa pojazdów turystycznych ustępuje zawsze potrzebom parkingowym służb zaopatrzenia i służb miejskich oraz potrzebom mieszkańców.

14. Utrata możliwości parkowania pojazdów przez pewne grupy użytkowników obszaru, w tym turystów, spowodowana wprowadzeniem ograniczeń parkingowych w jego wnętrzu, powinna być zrekompensowana przez stworzenie możliwości parkowania tych pojazdów poza granicami obszaru turystycznego o charakterze zabytkowym przy zapewnieniu połączenia pieszego lub środkami komunikacji zbiorowej (system Park and Ride) wykorzystywanych do tego celu parkingów z obszarem.

15. Analiza rozwiązań oznakowania informacyjnego stosowanych w kraju i zagranicą wskazuje, że jest ono integralnym elementem obsługi transportowej miast. Stosowanie oznakowania tego typu

przyczynia się do wydatnego usprawnienia obsługi komunikacyjnej przyjezdnych do danego obszaru, w tym również turystów. Wyraża się to przede wszystkim w możliwości sprawniejszego dotarcia do celu podróży, wyboru właściwych środków lokomocji. Rozwiązania wizualne oznakowania powinna cechować łatwość percepcji, konsekwencja i hierarchizacja przekazywanych informacji. Estetyczny wygląd zewnętrzny jest ponadto elementem podnoszącym jakość wystroju architektonicznego i atrakcyjność turystyczną danego obszaru.

16. Należy podjąć działania zmierzające do ujednolicenia systemu oznakowania informacyjnego obecnie obowiązującego oraz przystąpić do opracowania systemu oznakowania miejskiego wykorzystując wzory hiszpańskie. Projektowany system powinien uwzględnić wymogi obsługi ruchu turystycznego krajowego i zagranicznego.

17. Wykonane analizy wskazujące obsługa potoków zagranicznej turystyki przyjazdowej w miastach jest integralnym elementem obsługi komunikacyjnej całych miast i różnych kategorii użytkowników. Wymusza to równocześnie działania podnoszące jakość obsługi komunikacyjnej turystów krajowych oraz mieszkańców.

Przystosowanie układu komunikacyjnego miast pod kątem wymagań przyjazdowej turystyki zagranicznej uwidacznia się przede wszystkim w:

- sprawnym i czytelnym prowadzeniu ruchu tranzytowego i docelowo-źródłowego /układ tras ruchu tranzytowego, wygodne połączenie ich z układem wewnętrznym doprowadzającym ruch do obszarów miast stanowiących strefy intensywnego zwiedzania turystycznego,
- czytelnym systemie oznakowania drogowego i miejskiego,
- organizowaniu parkingów strategicznych i systemu Park and Ride do obsługi obszarów o szczególnie intensywnym ruchu turystycznym,
- kształtowaniu organizacji ruchu na sieci ulicznej

- umożliwiającej eksponowanie walorów turystycznych miasta, szczególnie części o charakterze zabytkowym przy pomocy zwiedzania autobusem turystycznym lub samochodem osobowym,
- wprowadzaniem punktów wynajmu samochodów i rowerów,
 - układzie tras i linii komunikacji zbiorowej /trasy obwodnicowe i zintegrowane przystanki przesiadkowe/
 - systemie opłat sprzyjającemu wykorzystywaniu środków transportu publicznego,
 - wykorzystywaniu zasad, metod i środków organizacji ruchu i parkowania znanych zagranicą dla ułatwienia poruszania się przyjezdnych,
 - wyższym standardzie aranżacji wnętrza ulicznych, szczególnie ciągów pieszych i stref pieszych wyposażonych w inne urządzenia infrastruktury turystycznej, w obszarach stanowiących strefy intensywnego zwiedzania turystycznego,
 - wyższym standardzie obsługi i układzie zaplecza motoryzacyjnego /stacje paliwowe, stacje obsługi/.

B I B L I O G R A F I A

- [1] Acquardo Direccion General de Traffico , Ayuntamiento de Valencia , Sobre Regulacion de Accesos , Valencia 1984,
- [2] Adamczewska-Wejchert H. i Wejchert K.: Małe miasta, Arkady, Warszawa 1986,
- [3] Adamus U.: Charakterystyka ruchu turystycznego i pielgrzymkowego do Częstochowy w 1983r. na podstawie badań terenowych i obserwacji , Woj. Biuro Projektów, Częstochowa , 1984,
- [4] Adamus U.: Studium ruchu turystycznego i pątniczego w Częstochowie Woj. Biuro Projektów, Częstochowa 1984,
- [5] Brumla M .: Piktogramy a orientacni systemy v ulicach mesta ; Architektura CSR 1/1984,
- [6] Congres Mondial de la Routes XVI - Vienne 1979, Rapport de Comitee des Routes Urbains, Vienne 1979,
- [7] Congres Mondial de la Routes XVII - Sydney 1983, Rapport de Comitte des Routes Urbains, Sydney 1983,
- [8] Congres Mondial de la Routes XVIII - Bruxelles 1987, Rapport de Comitee des Routes Urbains, Bruxelles 1987,
- [9] Copenhagen, folder turystyczny, 1981,
- [10] Drzewiecki M.: Turystyczne zagospodarowanie przestrzenne Chełma jako ośrodka krajoznawczego, Instytut Turystyki, Warszawa 1973,
- [11] En rue libre - cours urbains, rue a priorite pietonne, CETUR Bagneux 1979,
- [12] Espaces pietons - catalogue de cas, CETUR Bagneux k/Paryża 1982
- [13] Estrategia de transportes en la Region Metropolitana de Madrid , Comunidad de Madrid, 1985,
- [14] For better urban living, Organisation for Economic Co-operation and Developement, Paris 1979,
- [15] Furman St.; Aspekty społeczne w planowaniu miejskich systemów transportowych - Materiały z konferencji pt. "Przesłanki określania modeli komunikacyjnych miast różnych wielkości " , SITK , Warszawa 1982,

- [16] Furman St.; Komunikacja jako czynnik kształtujący strukturę przestrzenną i funkcjonalną miasta , Zeszyt TUP nr 115 "Zagadnienia komunikacyjne w planowaniu przestrzennym", TUP, Warszawa 1983,
- [17] Garcia R. i Gonzalez -Quijano P.: Defensa de los entornos en las ciudades monumentales , El caso de Toledo, Defensa proteccion y Mejora del Patrimonio historico-Artistico y Arquitectonico, CEOTMA Madrid 1982,
- [18] General Doprawy Hladniho Mesta Prahy do roku 2000 , Narodni Vybor Hladniho Mesta Prahy , Praga 1984,
- [19] Granger V.: Les Velos a la Rochelle , conception d'ine experiance et suivi de l'operation julliet 1976 a julliet 1977, CETUR, Bagneux k.Paryża 1978,
- [20] Graś J., Bystrzak T.: Projekt wizualnego systemu informacyjnego dla miasta Tychy, Agencja Markietingowa "Agemark" , Katowice 1984,
- [21] Guia y planos los transpotres de la Comunidad de Madrid, Consorcio Transportes de Madrid, Madrid 1989,
- [22] Informacja o funkcjonowaniu systemu ograniczenia ruchu w śródmieściu Krakowa, Prezydent M. Krakowa, Kraków 1988,
- [23] Informacja MR.1.6 nr VI, Politechnika Krakowska, Kraków 1986,
- [24] Informe Trafico '88, Departamento del Trafico, Ayuntamiento de Valencia 1989,
- [25] Instrukcja o znakach i sygnałach na drogach , WKiŁ , Warszawa 1973,
- [26] Itinerario Ciclo-Educativo , Cuaderno del Alumno y Profesores , Valencia 1988,
- [27] Guide du train + velo , SNCF Paris 1988,
- [28] Komunikacja w Krakowie, Jak jeździć? Gdzie parkować?, Dziennik Polski i COIT Kraków 1988,
- [29] La Calle - Diseno para Peatones y Ciclistas , Ministerio de Obras Publicas y Urbanismo , Direccion General de Accion Territorial y Urbanismo , Madrid 1983,
- [30] La ville a pied , CETUR Bagneux k .Paryża 1985,
- [31] Les livraisons dans le centre de ville, CETUR Bgneux k.Paryża 1979,

- [32] Ligne 1 - Metro de la Communauté Urbaine de Lille, Lille 1984
- [33] L'organisation des déplacements dans la politique d'aménagement de huit villes européennes, Ministère de l'environnement et du cadre de vie, Ministère des Transports, CETUR, Bagneux k. Paryża 1978,
- [34] Le mobilier urbain , CETUR Bagneux k. Paryża 1986,
- [35] Le stationnement dans la ville - tom 2, CETUR Bagneux k/Paryża 1978
- [36] Le stationnement dans les quartier anciennes, CETUR, Bagneux k. Paryża, 1982,
- [37] Lourdes, publikacje informacyjne Syndicat d'Initiative 1979,
- [38] Materiales de Departamento de Urbanismo de Ayuntamiento de Avila , Avila 1989,
- [39] Materiales de Departamento de Urbanismo de Ayuntamiento de Toledo, Toledo 1989,
- [40] Materiały Wydziałów Komunikacji UM w Częstochowie, Krakowie, Poznaniu, Pułtusku, Toruniu, Włocławku i w Warszawie
- [41] Melanowski Zb. i inni: Organizacja ruchu w śródmieściu Krakowa w kontekście "uspokojenia" ruchu, Biuro Inżynierii Ruchu Urzędu Miasta, Kraków 1987,
- [42] OECD Conference "Better towns with less traffic", Paris 1975,
- [43] Olszewski P. i Suchorzewski W. : Samochód w śródmieściu , WKiŁ Warszawa 1982,
- [44] Ostrowski W.: Urbanistyka współczesna, Arkady, Warszawa 1975
- [45] Ostrowski W.: Zespoły zabytkowe a urbanistyka, Arkady , Warszawa 1986,
- [46] Paysage pour une rocade , CETUR Bagneux k. Paryża 1987,
- [47] Pietz E. i Kaczmarek M.: Plan rewaloryzacji śródmieścia Gniezna , Miasto 8/1979,
- [48] Plan szczegółowy zagospodarowania przestrzennego śródmieścia Włocławka , Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego we Włocławku 1983,

- [49] Plan General de Alicante, Ayuntamiento de Alicante , Alicante 1987,
- [50] Plano - Guia San Lorenzo de El Escorial, Comunidad de Madrid 1989,
- [51] Planowanie systemów transportu miejskiego - praca zbiorowa pod red. W. Suchorzewskiego, Instytut Kształtowania Środowiska , Warszawa 1976,
- [52] Planowanie systemów transportowych praca zbiorowa pod redakcją J. Friedberga, SITK Kraków 1984,
- [53] Przybyszewska- Gudelis R., Grabiszewski M i Iwicki S.: Problematyka waloryzacji i zagospodarowania turystycznego miejscowości krajoznawczych w Polsce, Instytut Turystyki, Warszawa 1979,
- [54] Przybyszewska-Gudelis R., Zasady planowania zagospodarowania turystycznego miejscowości o znaczeniu krajoznawczym , Instytut Turystyki , Warszawa 1986,
- [55] Przybyszewska-Gudelis R., Grabiszewski M.: Funkcja turystyczna w zabytkowych ośrodkach miejskich, Instytut Turystyki, Warszawa 1986,
- [56] Recomendaciones para el diseno del viario , en el plan de ordenacion urbana de Madrid, Equipo de Urbanismo y Arquitectura , Madrid 1984,
- [57] Recomenadaciones para la señalizacion informativa urbana, Comision de Circulacion y Transportes de la Federacion Espanola de Municipios y Provincias /FEMP/ , Asociacion de Ingenieros Municipales y Provinciales de Espana, Madrid 1981,
- [58] Renouard M.: Lourdes, Quest France, Rennes 1979,
- [59] Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dn. 9.08.1983r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych , Dz. Ustaw PRL nr 50z dn. 2.09.1983
- [60] Rudnicki A.: Komunikacja w naukowych badaniach nad rewaloryzacją zespołów zabytkowych, Transport Miejski 4/1986,
- [60a] Rudnicki A: Problemy komunikacji w układach przestrzennych miast o charakterze zabytkowym - synteza grupy tematycznej VI /1982r./ Informacja MR.I.6, Politechnika Krakowska 1983,
- [61] Rudnicki A.: Studium komunikacyjne miasta Sandomierza, SITK Kraków 1985,

- [62] Rudnicki A.: Zarys ujęcia systemowego komunikacji w zespołach zabytkowych, Materiały z konferencji naukowej "Inżynieryjne problemy w odnowie staromiejskich zespołów zabytkowych", t.I. , PAN, PZITB, Politechnika Krakowska , Kraków 1986,
- [63] Sambor A., Więckowski M i Zalewski A.; Organizacja ruchu i parkowanie w obszarach zabytkowych miast, Instytut Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej , Warszawa 1982-1985, mps,
- [64] Sarna S. i Chlebowicz W.: Projektownie ulic i innych elementów układu komunikacyjnego , Zeszyt TUP 115 "Zagadnienia komunikacyjne w planowaniu przestrzennym" , Warszawa 1983,
- [65] Sarna S. i Rokicki A.: Zasady i kryteria prognozowania, planowania oraz projektowania parkingów w miastach , Biuro Planowania Rozwoju Warszawy , Warszawa 1984,
- [66] Se deplacer en villes saisonniers, l'organisation des transports de la circulation et l'aménagement des espaces publics , CETUR Bagneux k/Pryża, 1980,
- [67] Spitz S.: How much is too much /traffic/ , ITE Journal , t 52 , 5/1982, s.44-45
- [68] Suchorzewski W., Sambor A. i Sarna S.: Komunikacja w miastach zabytkowych - historia i perspektywy, Materiały z międzynarodowego sympozium "Komunikacja miejska w miastach zabytkowych", Kraków 1975,
- [69] Schwartz L.: Kozwiązania i urządzenia ułatwiające osobom niepełnosprawnym poruszanie się w obszarach zurbanizowanych zasady planowania i projektowania, TUP Warszawa 1987,
- [70] System orientacji miejskiej , Miasto 4/1984,
- [71] Szolginia E.: Informacja wizualna w krajobrazie miasta , PWN Warszawa 1980,
- [72] Szolginia E. : Estetyka miasta , Arkady , Warszawa 1982,
- [73] Tracz M.: Srodki realizacji polityki komunikacyjnej w miastach zabytkowych, Konferencja naukowa "Inżynieryjne problemy w ochronie zespołów zabytkowych w miastach", PAN , PZITB, PK, Krakow 1986,
- [74] Trafico en Madrid, Ayuntamiento de Madrid 1984,
- [75] TRRL's Autoguide for London ? , News Roads and Traffic , Traffic Engineering + Control 9/1987,
- [76] Train + auto , location de voitures , SNCF Paris 1988,

- [77] Trząski M., Rudnicki A. i Melanowski Z.: Komunikacja w śródmieściu Krakowa - koncepcje uspokojenia ruchu, Materiały Konferencji Naukowej PAN, SITK i PK pt. "Organizacja ruchu w śródmieściu, Krajków Nowy Sącz 1986,
- [78] Ustawa o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych z 1961r., DzU. PRL 53/295 i z 1971 nr 12/115,
- [79] Vahl H.G. i Giskes J.: Urbanisme et trafic de la guerre a la paix, CETUR Bagneux 1988,
- [80] Voirie urbaine, Guide general de la voirie urbaine conception, Amenagement exploitation, CETUR, IVF, Bagneux 1987,
- [81] Więckowski M.: Cele i standardy w planowaniu systemów transportowych, Przegląd komunikacyjny 10/1981, s.367-369,
- [82] Wolski A.G.: Wpływ transportu na zabytki, Transport Miejski 2/1988,
- [83] Wytyczne do opracowania problematyki ochrony wartości kulturowych w planach zagospodarowania przestrzennego, Zespół Ekspertów Międzyresortowej Komisji d/s Rewaloryzacji Miast i Zespołów Staromiejskich, Warszawa 1981, mps powielony,
- [84] Wytyczne projektowania ulic, MAGTios, CTK i BPRW, Warszawa 1981,
- [85] Zalewski A.: Tendencje w obsłudze transportowej miast średniej wielkości we Francji na przykładzie Chambery, Transport Miejski 9/1986,
- [86] Zalewski A.: Koncepcja pracy naukowo-badawczej pt. "Komunikacja w obszarach turystycznych o charakterze zabytkowym" IUPP PW Warszawa 1986,
- [87] Zalewski A.: Tendencje w obsłudze transportowej obszarów turystycznych miast o charakterze zabytkowym, etap IB zadania badawczego III.7.3.CPBP 08.06., Instytut Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Politechniki Warszawskiej, Warszawa 1987, mps,
- [88] Zalewski A.: Uwarunkowania w obsłudze transportowej obszarów turystycznych o charakterze zabytkowym, Zadanie III.7.3. etap II CPBP 08.06., IUPP Politechnika Warszawska, mps, Warszawa 1988,
- [89] Zalewski A.: Problemy komunikacyjne miast zabytkowych na przykładzie Krakowa, Biuletyn Informacyjny Instytutu Turystyki 2/89,
- [90] Zaluski A.: Studium obsługi komunikacyjnej zespołu staromiejskiego w Toruniu, ZUT NOT, Toruń 1983,

[91] Uzdalewicz Z., Gajowniczek P.: Jadę do Zamku Królewskiego
1 na Warszawską Starówkę, Przewodnik dla kierowców, WKiŁ
Warszawa 1979,

[92] Lejk J., Uzdalewicz T. i 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, SITK Poznań
1981,

[93] Verk Celle - Verkehrsführung Parkmöglichkeiten
Fussgängerzonen 1987,

BIBLIOTEKA IT
Instytut
Naukowo-Badawczych