

3.2. Wytyczne w zakresie transportu drogowego (*Jakub Rosowski*)

- Rozdzielanie ruchu tranzytowego oraz lokalnego

Przy bardzo dynamicznym wzroście wskaźnika motoryzacji w LGOF zauważalne jest w coraz większym stopniu przenikanie się ruchu lokalnego z ruchem tranzytowym, co znacząco wpływa na przyśpieszenie wyczerpywania się przepustowości istniejącego układu drogowego oraz pogarszania się bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na większości dróg przechodzących przez mniejsze miejscowości, ze względu na brak alternatywnych połączeń lokalnych widoczne jest pełnienie przez nie wszystkich możliwych funkcji jednocześnie: tranzytowej, rozprowadzającej i dojazdowej. Dodatkowo zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, przez obszar LGOF ustalone zostały korytarze transportowe stanowiące część bazowej sieci drogowej TEN-T. W związku z powyższym niezbędna jest rozbudowa istniejącego układu drogowego do wyższych parametrów technicznych mogącego sprawnie obsłużyć ruch tranzytowy o zasięgu regionalnym, krajowym i europejskim (budowa drogi ekspresowej S-3, rozbudowa korytarza transportowego w oparciu o drogę krajową nr 12 oraz przebudowa drogi krajowej nr 94 na odc. Prochowice - Legnica - Chojnów - Krzywa). Rozbudowa układu dróg wyższych klas - dróg ekspresowych (S) oraz dróg głównych ruchu przyspieszonego (GP) stanowiących podstawowy układ komunikacyjny umożliwi oddzielenie ruchu lokalnego od ruchu tranzytowego i ruchu osobowego od ruchu towarowego.

- Budowa obwodnic

Budowa obwodnic powinna skoncentrować się głównie na miejscowościach leżących w ciągach dróg krajowych (w szczególności będących częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T) oraz wojewódzkich charakteryzujących się największym natężeniem ruchu. Działania te przyczynią się do poprawy dostępności komunikacyjnej oraz poprawy połączeń komunikacyjnych głównych miast LGOF z pozostałą częścią województwa i kraju. Inwestycje te zapewnią możliwość rozwoju gospodarczego i społecznego obszaru poprzez skrócenie czasu podróży, zmniejszenie natężenia ruchu oraz usprawnienie przejazdu w miejscowościach, jak również zwiększą bezpieczeństwo ruchu przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska. W chwili obecnej najistotniejszym z punktu widzenia powiązań wewnętrznych i zewnętrznych LGOF wydaje się realizacja drogi ekspresowej S3 stanowiącej jednocześnie obwodnicę takich miast jak Jawor, Legnica, Lubin, Polkowice. Bardzo ważna jest budowa obwodnicy Głogowa w ciągu DK 12, wschodniej obwodnicy Legnicy pomiędzy DK 3 i DK 94, obwodnicy Bolesławca w ciągu DW 297, obwodnicy Złotoryi w ciągu DW 328 i 364 oraz miejscowości położonych w ciągu DW 323 stanowiącej drogę dojazdową do mostu w Ciechanowie.

- Nowe przeprawy mostowe

Istotną barierą ograniczającą rozwój systemu transportowego w LGOF jest rzeka Odra przepływająca przez jego północną część. W wyniku wieloletniego niedoinwestowania w zakresie budowy nowych przepraw mostowych odczuwalne są ograniczenia w dostępności transportowej ośrodków położonych na północ od Odry względem głównych ośrodków osadniczych obszaru. W konsekwencji prowadzi to do

ograniczenia spójności i możliwości dalszego rozwoju LGOF. Obszarem, w którym szczególnie zauważalny jest deficyt przepraw mostowych jest miasto Głogów wraz z otaczającymi je gminami. W chwili obecnej w mieście funkcjonuje tylko jedna przeprawa mostowa (w ciągu DK 12) przebiegająca przez centrum miasta. Fakt ten znacząco wpływa na płynność ruchu nie tylko w samym mieście, ale również w okolicznych miejscowościach. W ramach środków budżetowych Samorządu Województwa Dolnośląskiego w 2012 r. oddana została do użytku nowa przeprawa mostowa na Odrze w miejscowości Ciechanów, w ciągu drogi wojewódzkiej 323. Jednak ze względu na szereg ograniczeń na drogach dojazdowych do obiektu nie jest możliwe pełne wykorzystanie nowej przeprawy. W związku z powyższym w najbliższym czasie kluczowym wydaje się budowa drugiej przeprawy mostowej w okolicach Głogowa oraz przebudowa istniejącego układu drogowego stanowiącego drogi dojazdowe do mostu w miejscowości Ciechanów.

- **Działania ograniczające ruch w miastach**

Zapobieganie zagęszczania się ruchu drogowego w miastach LGOF powinno odbywać się przede wszystkim poprzez wzmacnianie roli transportu publicznego tj. działania dążące do osiągnięcia akceptowalnych społecznie czasów dojazdu do miast, miejsc pracy i innych ośrodków społecznej aktywności. Jednocześnie poprawie powinna ulec jakość świadczonych usług oraz wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej. Ważną rolę przy ograniczaniu ruchu w miastach powinna również stanowić długofalowa polityka miast mająca na celu tworzenie i rozwijanie przyjaznych rozwiązań dla pieszych oraz rowerzystów.

- **Uspokajanie ruchu w obrębie ścisłego centrum oraz osiedli mieszkalnych w miastach**

Nadmierna prędkość pojazdów, szczególnie w obszarach zabudowanych, jest jednym z głównych zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Aby ograniczenie prędkości było skuteczne, musi być sankcjonowane przez środowisko drogi. Geometria drogi, organizacja ruchu i otoczenie drogi muszą być odzwierciedleniem ograniczenia prędkości i muszą być zaprojektowane w sposób zapewniający warunki ruchowe odpowiednie dla tej prędkości i zapobiegające poruszaniu się z wyższymi prędkościami. W ten sposób, oprócz znaków, sam wygląd drogi powinien być spójny z ograniczeniem prędkości i wskazywać kierowcy, jaka prędkość jazdy jest od niego oczekiwana. Uspokojenie ruchu powinno odbywać się kompleksowo i obejmować jak największy obszar terenu. Należy dążyć do tego, by kierowcy przyzwyczaili się do spokojnego stylu jazdy i prowadzili samochód w sposób w miarę jednostajny, unikając częstych przyspieszeń i hamowań.

- **Poprawa dostępności do połączeń autobusowych**

Poprawa w dostępności autobusowej siatki połączeń pomiędzy miejscowościami wchodzącymi w skład LGOF jest istotnym elementem ze względu na policentryczną strukturę tego obszaru. W zakresie połączeń autobusowych wewnątrz obszaru zauważyć można dysproporcje w zakresie częstotliwości kursowania autobusów oraz liczby oferowanych tras. Istnieją miejscowości, do których komunikacja zbiorowa po prostu nie dociera w ogóle oraz miejsca, gdzie oferta transportu publicznego nie

zapewnia możliwości dojazdu do pracy czy szkoły. Taki stan rzeczy jest wstępem do wykluczenia społecznego części mieszkańców. W związku z powyższym niezbędnym jest realizacja nowych przystanków i objęcie komunikacją autobusową nowych rejonów, które w chwili obecnej pozostają poza jej oddziaływaniem. Dodatkowo zapewniona musi zostać odpowiednia częstotliwość kursowania, dostosowanie oferty do popytu oraz zapewnienie możliwości dokonywania przesiadek pomiędzy środkami transportu.

- **Zwiększenie prędkości handlowej połączeń autobusowych**

Zwiększenie prędkości handlowej jest niezbędne, aby transport autobusowy uczynić konkurencyjnym względem transportu indywidualnego. Wpływ na to mogą mieć działania dążące do preferowania takiego rodzaju transportu nadając jej możliwość priorytetowego przejazdu. Działania, które należy podjąć w pierwszej kolejności to przede wszystkim wydzielenie (wytyczenie) pasów autobusowych (buspasów), oraz traktowanie priorytetowo autobusów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Innym czynnikiem wpływającym na zwiększenie prędkości handlowej połączeń autobusowych jest poprawa wprowadzeniem kursów przyspieszonych oraz zwiększenie ilości przystanków „na żądanie”, działania takie powinny być poprzedzone szczegółowymi badaniami popytu.

- **Wzajemna koordynacja środków transportu drogowego**

Nieodłącznym elementem systemu transportowego jest konieczność dokonywania przesiadek, co wymusza wzajemną koordynację różnych środków transportu. Skoordynowany transport drogowy w LGOF powinien stanowić system bazujący na siatce połączeń autobusowych pomiędzy głównymi miastami obszaru, którym towarzyszyłyby krótkie linie dowozowe ze wszystkich miejscowości. Ze względu na zróżnicowanie oferty w transporcie drogowym niezbędna jest koordynacja świadczonych usług przez przewoźników publicznych oraz prywatnych. Działania, które mogłyby zachęcić pasażerów do przesiadek w ramach transportu drogowego to przede wszystkim koordynacja rozkładów jazdy, wspólna zintegrowana taryfa biletowa, możliwość dogodnego przemieszczania się pomiędzy przystankami oraz minimalizacja czasu oczekiwania w związku z kontynuowaniem podróży. Dodatkowo biorąc pod uwagę coraz powszechniejszy dostęp do sieci internetowych zasadnym wydaje się realizacja spójnego serwisu internetowego, który w sposób ujednolicony publikowałby rozkłady jazdy wszystkich przewoźników drogowych oraz umożliwiał wyszukiwanie w LGOF.

- **Zwiększanie dostępności miejsc parkingowych**

Potrzeba zwiększenia dostępności do miejsc parkingowych w miastach jest niekwestionowana. Często w celu znalezienia wolnego miejsca parkingowego zachodzi potrzeba objeżdżania danego obszaru wielokrotnie. Poprzez generowanie większego ruchu samochodów mamy do czynienia z większą ilością spalin oraz nadmiernym hałasem co przekłada się na pogorszenie jakości życia mieszkańców. Główną przyczyną utrudniającą dostęp do miejsc parkingowych jest wykorzystywanie ich przez pojazdy pozostawiane na wiele godzin. W związku z tym niezbędnym wydaje się wprowadzanie pewnych ograniczeń czasowych w zakresie ich bezpłatnego wykorzystywania. Rozwiązaniem może być wyznaczanie płatnych stref parkowania lub

bezpłatnego ich wykorzystania jednak przy założeniu ograniczeń czasowych np. pierwsze 15 - 30 min. Jednocześnie należy dążyć do uporządkowania istniejących miejsc parkingowych poprzez ich czytelne wyznaczenie, co wpłynie na poprawę w wykorzystaniu często bardzo ograniczonej powierzchni w centrach miast oraz do minimalizacji konfliktów względem osób pieszych. Biorąc pod uwagę ograniczenia przestrzenne w miastach tworzenie nowych miejsc parkingowych powinno odbywać się poprzez budowę parkingów wielokondygnacyjnych, które dodatkowo mogłyby zawierać powierzchnie usługowe dzięki czemu generowały by dodatkowe dochody niezbędne do realizacji oraz utrzymania tego typu obiektów.