

ZAGOSPODAROWANIE TERENÓW DWORCOWYCH W ŁEBIE

INWESTOR: Gmina Miejska Łeba
ul. Kościuszki 90
84-360 Łeba

KONCEPCJA

PROJEKTANT: SZPILEWICZ
ARCHITEKCI
Al. Wolności 44/2
84-300 Lębork
www.szpilewicz.pl
biuro@szpilewicz.pl
tel. 609 397 509

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

GLÓWNY PROJEKTANT	mgr inż. arch. Maciej Szpilewicz uprawnienia w specjalności architektonicznej do projektowania bez ograniczeń nr 460/POOKK/2011
OPRACOWANIE	mgr inż. Łukasz Ruciński

Lębork, 04.2018.

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

1	PODSTAWA OPRACOWANIA	3
2	PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	3
3	LOKALIZACJA OBIEKTU I OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	3
4	OPIS STANU PROJEKTOWANEGO	3
4.1	Ustalenia z Zamawiającym.....	3
4.2	Ustalenia z PKP PLK	4
4.3	Przyjęte rozwiązania projektowe:	4
5	SPIS RYSUNKÓW	5

1 PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt został opracowany na podstawie:

- umowy zawartej pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą
- mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500 do celów projektowych z naniesionym uzbrojeniem podziemnym, przyjętej do zasobu powiatowego
- ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późniejszymi zmianami)
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r. z późniejszymi zmianami)
- wizji lokalnej przeprowadzonej w terenie
- uwag Zamawiającego i PKP PLK przekazywanych bezpośrednio podczas prac projektowych

2 PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Projekt zagospodarowania terenów dworcowych w Łebie ma na celu utworzenie obszaru kumulującego wszystkie formy transportu zbiorowego i umożliwiającego wygodne, szybkie i łatwe przesiadki pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu.

3 LOKALIZACJA OBIEKTU I OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Ulica Plac Dworcowy w Łebie to zdegradowany obszar miasta, który powinien stanowić jego wizytówkę. Ulica obejmuje tereny kolejowe, wykorzystywane dawniej jako place składowe, manewrowe, rampy itp. Nawierzchnie są zdegradowane, brak odpowiedniej organizacji ruchu. Całość nie stanowi odpowiedniej wizytówki miasta, zwłaszcza dla turystów wysiadających z pociągów i autobusów. Pomimo znacznego dostępnego terenu brak wyznaczonych miejsc postojowych dla autobusów i pojazdów indywidualnych. Brak jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej.

4 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

4.1 Ustalenia z Zamawiającym

Punktem wyjściowym dla prac projektowych jest stacja kolejowa z budynkiem dworca i peronami jako obsługująca największe potoki podróżnych. Następnym elementem jest komunikacja autobusowa - z peronami dla wsiadających i wysiadających oraz miejscami postojowymi dla autobusów. Do obszaru transportu zbiorowego dowiązane są kolejne środki transportu - taxi, rowery i na końcu pojazdy indywidualne.

W toku prac projektowych Zamawiający zaproponował, aby teren bezpośrednio przed dworcem zamknąć dla ruchu pojazdów indywidualnych i utworzyć przed nim przestrzeń dla turystów, z dopuszczonym ruchem autobusowym. W tym obszarze opracowania przewidzieć należy również parkingi rowerowe. Niezbędne jest zaprojektowanie przystanków autobusowych:

- dla wysiadających - jeden przystanek, z dużym placem umożliwiającym swobodne wypakowanie bagaży

- dla wsiadających - dwa miejsca, pozwalające na oczekiwanie autobusów

W pobliżu przystanków przewidzieć należy postój taxi/meleks.

Kolejny element to miejsca odstawcze dla autobusów, gdzie mogłyby zaparkować i oczekiwać na rozpoczęcie kursu.

Ostatnim elementem powinny być urządzenia transportu indywidualnego - drogi dojazdowe, miejsca postojowe, parkingi typu „Kiss and Ride”.

4.2 Ustalenia z PKP PLK

W toku ustaleń roboczych prowadzonych z PKP PLK uzyskano informację, że stacja Łeba przewidziana jest do kompleksowej przebudowy. Całkowitej zmianie ulegnie układ torów, pojawi się nowa nastawnia, uwolnione zostaną tereny zbędne z punktu widzenia zarządcy linii kolejowej. Mając na uwadze powyższe określony została zakres terenu możliwego do wykorzystania przy jednoczesnym zbliżeniu do infrastruktury PKP - po przebudowie stacji możliwe będzie utworzenie wspólnych peronów kolejowo-autobusowych, umożliwiających przesiadki.

4.3 Przyjęte rozwiązania projektowe:

- a)** wyłączenie obszaru węzła z ruchu pojazdów indywidualnych - ulica Plac Dworcowy zostanie udostępniona wyłącznie dla ruchu autobusów, taxi i rowerów (oraz zaopatrzenia). W związku z brakiem możliwości wjazdu autobusów od ul. Kościelnej pojawia się konieczność dojazdu od strony ul. Sienkiewicza/11 listopada - istniejące rondo musi zostać przebudowane dla zapewnienia odpowiednich parametrów dla ruchu autobusowego.
- b)** Dla pojazdów indywidualnych zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie, po stronie zabudowy mieszkaniowej, zapewniającego dojazd do posesji i miejsc postojowych. Przy tej jezdni przewidziano miejsca postojowe również dla pasażerów dworca. Miejsca postojowe powstać mogą również na końcowym, ślepych fragmencie ul. Plac Dworcowy. W tym rejonie powinno powstać rondo, umożliwiające zawracanie autobusów oraz segregację ruchu indywidualnego i zbiorowego.
- c)** Chodniki od strony torów kolejowych winny zostać zbudowane na rzędnej zgodnej z peronami kolejowymi, dla zapewnienia możliwości przesiadek i uniknięcia budowy ramp. W tym celu niezbędna jest bliska współpraca z PKP – konieczne może okazać się odpowiednie obniżenie linii kolejowej na dłuższym odcinku tak, aby uniknąć nadmiernego podnoszenia chodników.
- d)** Istniejący budynek dworca winien zostać zagospodarowany na obiekt obsługi podróżnych – z kasami biletowymi kolejowymi i autobusowymi, poczekalnią, informacją turystyczną i hotelową. W związku z tym teren przed wejściem do budynku stanowić powinien wizytówkę miasta – zaproponowano wykonanie placu połączonego z parkiem, z możliwością przejazdu autobusów.
- e)** W miejscu planowanej lokalizacji pierwszego peronu kolejowego, gdzie bieg kończyć będzie większość pociągów, przewidziano lokalizację przystanków autobusowych dla wsiadających i wysiadających. Jest to optymalna lokalizacja po środku rozpatrywanego obszaru, zapewniająca dogodne połączenie z resztą miasta.
- f)** Bezpośrednio przy przystankach przewidziano postój taxi, umożliwiający skorzystanie z tego środka transportu bezpośrednio po opuszczeniu pociągu lub autobusu.
- g)** Miejsca typu „Kiss and Ride” powinny zostać zlokalizowane w ulicy Kościelnej. Ulica ta powinna zostać w kolejnym etapie prac przebudowana w taki sposób, aby stała się wygodnym dojściem pieszym do centrum przesiadkowego dla mieszkańców południowej części miasta.
- h)** Na południe od ulicy Kościelnej przewidziano miejsca odstawcze dla autobusów.
- i)** proponuje się lokalizację parkingów rowerowych (z możliwością zorganizowania wypożyczalni rowerów miejskich) praktycznie na peronie kolejowym - lokalizacja daje możliwość dojazdu do komunikacji zbiorowej rowerem i pozostawienie go na

czas dalszej podróży lub przyjazd do miasta pociągiem lub autobusem i udanie się w dalszą podróż wypożyczonym rowerem. Proponuje się wyprowadzenie dróg rowerowych z obszaru węzła, które następnie mogą zostać włączone w miejską sieć dróg rowerowych.

5 SPIS RYSUNKÓW

Treść rysunku	Nr rysunku	Skala
Plan sytuacyjny	152a-A-01-R01	1:500