



KONCEPCJA ZABUDOWY ANTYKATASTROFICZNEJ OTOCZENIA WIAT PRZYSTANKOWYCH KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ ZLOKALIZOWANYCH NA TERENIE GMINY STARACHOWICE

1. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest stworzenie koncepcji zabudowy otoczenia wiat przystankowych, która poprawi bezpieczeństwo użytkowników oraz ochroni ich przed potencjalnymi zagrożeniami komunikacyjnymi. Założeniem wyjściowym jest uniwersalna forma, która pozwoli na zastosowanie w dowolnej lokalizacji na terenie gminy Starachowice.

Zakres opracowania obejmuje projekt barier komunikacyjnych, elementów małej architektury oraz nasadzeń.

2. Idea projektowa

Idea projektowa powstała z myślą o rozwiązaniach, które w zależności od powierzchni przystanku i jego najbliższego otoczenia, pozwolą zminimalizować ryzyko potrącenia użytkowników komunikacji zbiorowej. Efektem analiz otoczenia wiat przystankowych jest wyróżnienie dwóch wariantów: przystanek w lokalizacji „otwartej” oraz „zamkniętej”. Lokalizacja „otwarta” to przestrzeń, która najczęściej znajduje się na obrzeżach miasta, przy trasach, gdzie ograniczenie prędkości jest mniejsze oraz uwarunkowania miejsca umożliwiają zwiększenie obszaru oczekiwania na transport miejski. Lokalizacja „zamknięta” przeważnie jest istotnie ograniczona tkanką miejską i jej elementami, takimi jak zabudowa mieszkaniowa i usługowa, ciągi komunikacyjne czy zieleń miejska.

Nadrzędnym celem podczas projektowania było stworzenie przestrzeni, która w kontekście pozostałych istniejących przystanków będzie stanowić miejsce o dużej wartości estetycznej przy spełnieniu najważniejszych kryteriów jakimi są bezpieczeństwo oraz funkcjonalność. Opracowanie uwzględni wytyczne do kształtowania przestrzeni dla osób niepełnosprawnych.

Bazę projektową obu wariantów stanowiło zachowanie dotychczasowej formy wiaty przystankowej i zbudowanie otoczenia poprzez dodanie ochronnych elementów uzupełniających o funkcji użytkowej, wzbogaconych o szatę roślinną. Takie założenie pozwala zachować ujednoczony charakter przystanków, przy jednoczesnym zabezpieczeniu lokalizacji o podwyższonym ryzyku wypadku.

Finalny efekt każdej adaptacji to układ powstały z połączenia trzech form, dopasowanych do indywidualnych potrzeb miejsca. Pierwszą formą jest działanie poprzez ukształtowanie terenu, następnie poprzez elementy małej architektury, którym nadano charakter podwyższający bezpieczeństwo oraz obiektów o typowo zabezpieczającej funkcji.

3. Schemat bezpieczeństwa

Otoczenie wiaty przystankowej zostało ukształtowane w taki sposób, aby wykluczyć możliwość kolizji z pojazdem nadjeżdżającym z dowolnego kierunku. W jej obszarze można wyróżnić bezpośrednio i pośrednio bariery bezpieczeństwa. Do bariery bezpośredniej należą wszystkie elementy wertykalne (słupy i ściany), z którymi styczność stanowi jednoznaczne zatrzymanie pojazdu, natomiast pośrednim elementem są wgłębniaki, które minimalizują jego prędkość.

4. Program funkcjonalno-użytkowy

W celu opracowania koncepcji przyjęto, że wariant zagospodarowania w lokalizacji „otwartej” dysponuje powierzchnią 75 m², natomiast otoczenie wiaty w lokalizacji „zamkniętej” wynosi 55 m². Teren opracowania ukształtowano w sposób niesymetryczny, co stwarza dogodniejsze warunki do zabezpieczenia pasażerów przed potencjalnymi zagrożeniami o charakterze losowym jak i celowym.

Przy projektowaniu terenu przyjęto model wiaty „Merkury” w wersji 2005, jednak koncepcja umożliwia łatwą adaptację do każdej konstrukcji z tej serii. Bezpośrednie otoczenie wiaty stanowi stalowa pergola, która tworzy podporę dla roślin pnących. Jej forma została uzyskana poprzez odwzorowanie modułu konstrukcyjnego wiaty, co daje możliwość dowolnej konfiguracji. W zależności od wielkości przystanku stosuje się odpowiednio wielokrotność paneli pergoli. Co więcej, elementy doskonale się ze sobą komponują poprzez zastosowanie tego samego koloru RAL. Właściwości techniczne pergoli zostały dopasowane do potrzeb bariery komunikacyjnej poprzez zastosowanie profili stalowych 100x100mm.

Kolejnym elementem zagospodarowania są donice. Zbrojona betonowa konstrukcja stanowi solidną barierę przed uderzeniem. Wyróżnia się dwa warianty donic: z podstawową funkcją nasadzeń jednorocznych bądź wieloletnich i z dodatkowym siedziskiem. Siedzisko to ciekawe rozwiązanie, które pozwala uniknąć wstawiania kolejnych elementów wolnostojących, szczególnie polecane do przestrzeni przystanków, gdzie częstotliwość użytkowania jest wysoka.

Słupki odgradzające stanowią ostatnią formę przestrzenną wprowadzoną do otoczenia wiat przyjącej wjazd niepożądanych pojazdów, natomiast ze względu na swój rozmiar, zlokalizowane wzdłuż przystanku umożliwiają komfortowe wsiadanie i wysiadanie z autobusu.

Pergole, donice oraz słupki stalowe zostaną trwale posadowione w gruncie na ławach fundamentowych na głębokości 60 cm.

Nowoprojektowane formy zieleni wysokiej, w postaci drzew liściastych o wysoko posadowionej koronie, stanowią naturalną alternatywę dla budowlanych konstrukcji ochronnych. Ich zastosowanie podnosi nie tylko bezpieczeństwo, ale również wartość ekologiczną terenu. Oczekiwanie na autobus w otoczeniu zieleni nadaje otoczeniu wiaty przystankowej nową jakość użytkowania.