

OCENA DWORCÓW AUTOBUSOWYCH W MAŁYCH MIASTACH¹

WIESŁAW DŹWIGON

dr inż., Politechnika Krakowska,
Katedra Systemów Komunikacyjnych
ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków,
tel. 12 6282178,
email: wdzwigon@pk.edu.pl

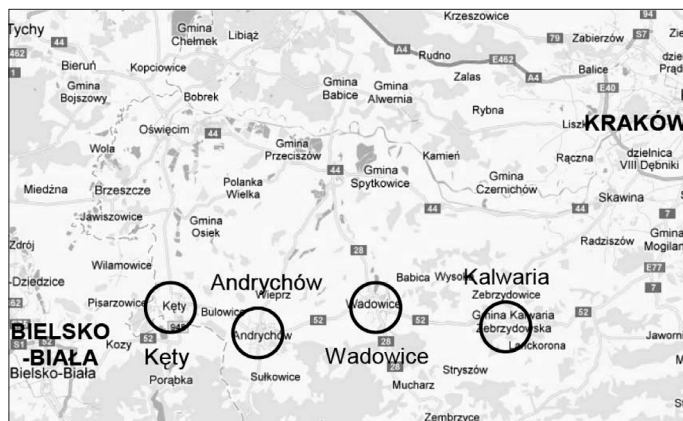
Streszczenie. Celem artykułu jest zarysowanie kryteriów oceny, jakie powinny podlegać dworce autobusowe. Sformułowane kryteria podzielono na cztery grupy: strukturalne, funkcjonalne, informacyjne oraz związane z komfortem korzystania z infrastruktury dworcowej. Większość kryteriów nastawiona jest na ocenę jakościową, lecz są również kryteria ilościowe. Przedstawiono przykładową ocenę dla dworców w czterech małych miastach Małopolski (Kęty, Andrychów, Kalwaria, Wadowice). Zaprezentowano rozwój tych obiektów w okresie ostatnich dwudziestu lat oraz ich aktualną sytuację. Dynamiczny rozwój przewoźników mikrobusowych i transportu indywidualnego spowodował, że obecnie są one przeprojektowane. Niedocenione są aspekty związane z integracją transportu publicznego dalekobieżnego i lokalnego, jak również transportu publicznego z indywidualnym (samochód i rower). Należy podkreślić rolę gminy w rozwoju dworca i terenów wokół niego. W przypadku oceny konkretnego dworca przedstawione kryteria wymagają pogłębionej oceny, szczegółowej analizy wymaga jakość wykonania i funkcjonowanie poszczególnych elementów infrastruktury. Celem artykułu jest dyskusja nad sytuacją dworców jako elementów spajających transport publiczny dalekobieżny i lokalny oraz indywidualny, a nie ich szczegółowa ocena.

Słowa kluczowe: transport publiczny, dworzec autobusowy, małe miasta

Wprowadzenie

Obsługa transportowa małych miast ma swoją specyfikę. Większość z nich nie posiada miejskiego transportu publicznego zorganizowanego przez gminę. Lokalny transport publiczny ma charakter podmiejski lub międzymiastowy o średnim zasięgu i najczęściej jest zorganizowany przez prywatnych przewoźników mikrobusowych. Jeżeli miasto jest położone blisko centrum aglomeracji, może liczyć na obsługę realizowaną przez autobusowego przewoźnika miejskiego z wielkiego miasta. Również transport kolejowy może pełnić istotną rolę. W pozostałych przypadkach obsługa transportowa małych miast opiera się na zamiejskich przewoźnikach mikrobusowych i autobusowych o zasięgu gminnym, powiatowym lub nawet regionalnym (przewozy dalekobieżne). W lokalnej skali transport publiczny charakteryzuje się niską częstotliwością i często krótkim okresem funkcjonowania. W konsekwencji w realizacji podróży dominuje samochód osobowy, a na krótkie odległości, zwłaszcza przy płaskim ukształtowaniu terenu, duże znaczenie może mieć również rower.

Artykuł prezentuje sytuację dworców autobusowych w małych miastach, oddalonych od aglomeracji. Ocenie poddano cztery miasta, zlokalizowane przy trasie Kraków – Bielsko-Biała (Kęty, Andrychów, Kalwaria, Wadowice) (rys. 1). Głównym celem jest przedstawienie kryteriów, na które należy zwrócić uwagę przy kwalifikacji dworców autobusowych, a nie szczegółowa ocena tych obiektów.



Rys. 1. Lokalizacja dworców wybranych do analizy

Ich wspólną cechą jest położenie na obrzeżach miast oraz czas powstania (pod koniec XX wieku) – w okresie początkowym intensywnego rozwoju transportu indywidualnego i spadku znaczenia transportu zbiorowego.

Kryteria oceny podzielono na cztery grupy:

- strukturalne – związane z geometrią dworca i jego lokalizacją w sieci,
- funkcjonalne – opisujące sprawność, dostępność i powiązania z innymi środkami przewozowymi,
- informacyjne – dostępność informacji dla pasażera,
- komfort korzystania – jakość korzystania z infrastruktury przez pasażera/pieszego.

Kryteria strukturalne

Kryteria strukturalne są związane z:

- usytuowaniem dworca w skali miasta,
- usytuowaniem dworca w sieci drogowej,
- rozwiązaniem sytuacyjnym i szczegółową geometrią obiektu.

W analizowanych miastach dworce usytuowane są peryferyjnie, na obrzeżach śródmieścia (rys. 2). Do takiej sytuacji doprowadziły zmiany w sieci ulicznej miasta i w jego urbanizacji, które dokonały się w latach 90. XX wieku (tylko lokalizacja dworca w Kalwarii pozostała niezmieniona).

Wcześniej dworce w tych miastach posiadały bardziej korzystne położenie – bliżej centrum miasta. Zmiana lokalizacji dokonała się z różnych powodów.

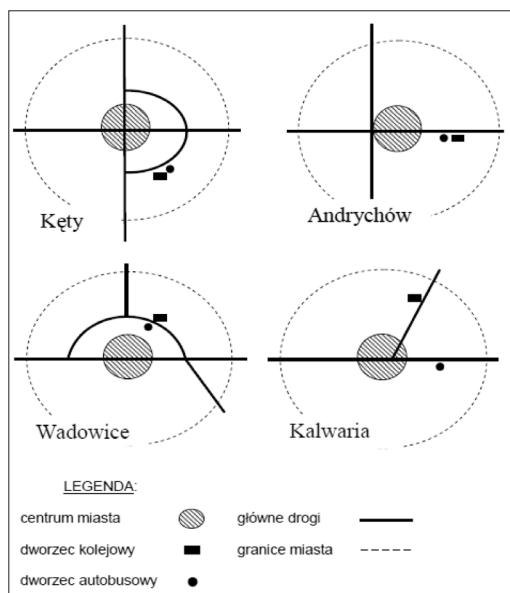
- W Kętach dworzec kolidował z nową wewnętrzną obwodnicą miasta, którą poprowadzono w ciągu drogi krajowej.
- W Andrychowie podjęto próbę utworzenia rynku, który dotychczas nie był ukształtowany w tym mieście. Plac dworcowy był usytuowany dokładnie w cen-

¹ © Transport Miejski i Regionalny, 2012.

trum miasta, a opuszczenie go przez pojazdy uwolniło miejsce dla innej formy zagospodarowania.

- W Wadowicach dworzec położony 200 metrów od rynku oznaczał wzmożony ruch pojazdów ciężkich w obszarze centrum. Po zrealizowaniu obwodnicy w ciągu drogi krajowej utworzyła się możliwość przeniesienia ciężkiego ruchu ciężarowego i autobusowego poza centrum, aby zmniejszyć jego uciążliwość dla otoczenia.

Konsekwencją takich posunięć w każdym przypadku było oddalenie dworca od obszarów centralnych – odległości od rynku podano w tabeli 1. Ponadto dworce oddaliły się od większości obszarów mieszkaniowych. Wyraźnie uległy zwiększeniu odległości dojścia pieszego do zamiejskiego transportu autobusowego. Pozytywnym aspektem tego zjawiska jest podwyższenie poziomu integracji z transportem kolejowym – na rysunku 2 widoczne jest bliskie położenie dworców autobusowych i kolejowych po wprowadzonych zmianach (z wyjątkiem Kalwarii).



Rys. 2. Lokalizacja dworców w mieście

Tabela 1

Odległości dworców autobusowych od centrum miasta (rynku)		
Miasto	rok 1990	rok 2010
Kęty	400 m	700 m
Andrychów	100 m	750 m
Wadowice	150 m	800 m
Kalwaria	450 m	450 m

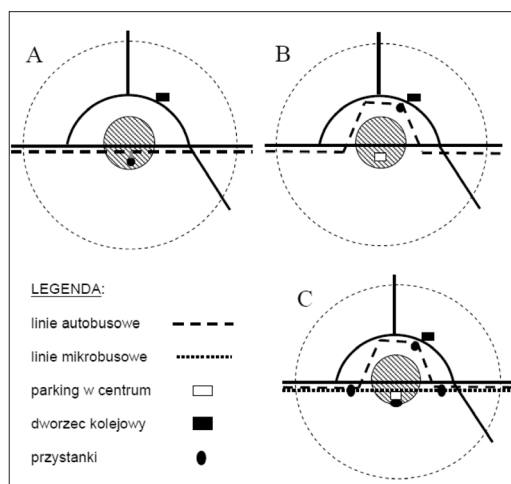
Specyficzne zmiany dokonały się w Wadowicach – sytuację obrazują schematy na rysunku 3:

- etap A – dworzec autobusowy usytuowany 150 metrów od rynku;
- etap B – wyprowadzenie dworca na obrzeża, w pobliżu obwodnicy i dworca kolejowego. Znacznie zwiększają się drogi dojścia do autobusu. Równocześnie zwalnia się plac postojowy blisko rynku i zostaje przeznaczony na parking samochodowy. Posunięcie sprzeczne z elementarnymi zasadami polityki trans-

portowej: utrudniamy sytuację transportu zbiorowego i ułatwiamy transportu indywidualnego;

- etap C – prawie równocześnie rozwija się prywatny transport mikrobusowy, który wjeżdża do centrum i organizuje przystanki przy parkingu, blisko rynku. Można powiedzieć, że funkcjonalnie miasto posiada dwa dworce: jeden dla autobusów i drugi dla mikrobusów, chociaż ten drugi pod względem struktury i organizacji nie jest dworcem.

W konsekwencji pogorszyła się dostępność do dalekobieżnego transportu autobusowego, poprawiła się dostępność centrum dla samochodu oraz dla transportu mikrobusowego (w dużym stopniu o zasięgu lokalnym, a częściowo również dalekobieżnym).



Rys. 3. Etapy rozwoju transportu publicznego w Wadowicach

Dworzec w Kętach jest specyficzny – w formie dwóch pętli: jedna duża jest przeznaczona dla autobusów PKS i MZK, druga mała dla pojazdów małogabarytowych (mikrobusów i taksówek). Pętla oznacza wspólny wjazd i wyjazd z dworca. Ruch pojazdów odbywa się po pętli, która otacza plac postojowy dla autobusów. Ruch pasażerów w ogóle nie odbywa się przez jezdnie manewrowe, dlatego taki dworzec można uznać za bezpieczny [1]. Pozostałe dworce są przelotowe, posiadają jeden wjazd i jeden wyjazd.

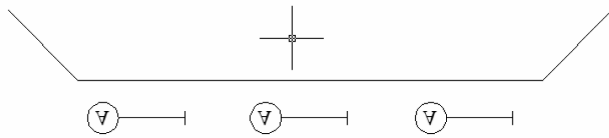
Ukształtowanie stanowisk odjazdowych jest zaprojektowane na różne sposoby:

- w Kętach są usytuowane wzdłuż jednej krawędzi, jedno za drugim (rys. 4) – dworzec jest wtedy długi i wąski,
- w Andrychowie i Wadowicach wzdłuż jednej krawędzi, jednak ukośnie (rys. 5),
- w Kalwarii kilka równoległych wysepek na placu manewrowym (rys. 6) – dworzec zbliżony kształtem do kwadratu. Rozwiązanie niebezpieczne, gdyż wszyscy pasażerowie w drodze pomiędzy strefą oczekiwania a wysepką muszą przejść przez jezdnie. Zmusza to kierowców do zachowania zwiększonej ostrożności.

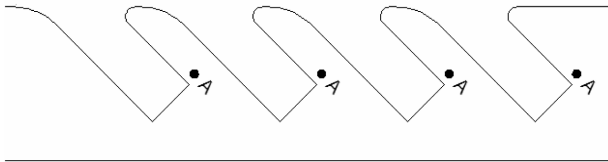
Szczegółowe rozwiązania sytuacyjne i kształtowanie geometryczne prezentuje wiele publikacji – przykładowo [2] i [3]. Liczba stanowisk odjazdowych na dworcach jest następująca:

- Kęty 8
- Andrychów 7
- Wadowice – autobusowy 11
- Wadowice – mikrobusowy 3
- Kalwaria Zebrzydowska 4

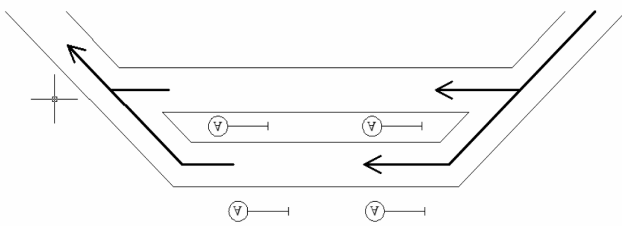
Poza tym na dworcach w Kętach i Wadowicach zaplanowano płytę postojową dla autobusów. W Wadowicach obejmuje ona aż 25 stanowisk dla autobusów oraz kilkanaście dla samochodów (parking płatny).



Rys. 4. Stanowiska równoległe usytuowane wzdłuż jednej krawężdzi



Rys. 5. Stanowiska ukośne usytuowane wzdłuż jednej krawężdzi



Rys. 6. Stanowiska usytuowane na równoległych wysepkach

Ocena funkcjonalna

Podstawowe kryteria opisujące aspekty funkcjonalne to:

- sprawność,
- dostępność,
- integracja.

Miarą sprawności jest obciążenie dworca i stosunek obciążenia do jego przepustowości. Dobowa liczba kursów na dworcach wykazuje znaczne wahania, od 110 do 430 – przy podobnej liczbie mieszkańców. Najniższe obciążenie występuje na dworcu autobusowym w Wadowicach i jest skutkiem rozdzielania autobusów i mikrobusów. Średnie obciążenie stanowisk odjazdowych jest jeszcze bardziej zróżnicowane, wynosi przykładowo na dworcu w Kętach [kursy/dobę]:

- stanowiska PKS 28
- stanowiska MZK 55
- stanowiska przewoźników prywatnych 149

Dworzec był projektowany przed około dwudziestu laty, kiedy w obsłudze dominowały firmy PKS i przewoźnik miejski. Dlatego dla przewoźników mikrobusowych przewidziano tylko jedno stanowisko. W ciągu kilkunastu lat

nastąpił dynamiczny rozwój transportu samochodowego i mikrobusowego. Liczba kursów PKS i MZK spadała i w konsekwencji obecnie ich stanowiska są słabo obciążone, a stanowisko dla mikrobusów znajduje się na granicy przepustowości. Zdarzają się sytuacje, gdy ze stanowiska korzystają dwa pojazdy równocześnie.

Do kuriozalnej sytuacji doszło w Wadowicach, gdzie zaprojektowano dużo stanowisk (aż 11) i po podzieleniu rynku na przewozy autobusowe i mikrobusowe średnie obciążenie stanowisk wynosi [kursy/dobę]:

- stanowiska PKS 12
- stanowiska przewoźników prywatnych 121

Połowa stanowisk na dworcu autobusowym w ogóle nie jest wykorzystana – świadczy to o znacznym przewymiarowaniu tego dworca. Z kolei stanowiska mikrobusowe blisko rynku są przeciążone, ponieważ brakuje stanowisk postojowych dla pojazdów (stanowisk odstawczych). W pozostałych miastach obciążenie pojedynczego stanowiska wynosi 25–30 kursów/dobę – brak podziału na autobusy i mikrobusy zapewnia bardziej równomierne wykorzystanie stanowisk.

Powyżej zaprezentowano obciążenie stanowisk w dzień roboczy, w soboty obciążenie spada o 1/3, a w niedziele o następną 1/3 (lub pozostaje na poziomie soboty). Jest to związane ze specyfiką funkcjonowania konkretnych linii autobusowych, a dokładniej z wielkością potoku pasażerskiego. W tabeli 2 zaprezentowano relacje pomiędzy obciążeniem stanowisk w różne dni tygodnia:

- schemat 1 – mały potok pasażerski, kursy tylko w dzień roboczy,
- schemat 2 – średni potok pasażerki, średni spadek liczby kurów w soboty, duży lub bardzo duży w niedziele,
- schemat 3 – kursy dalekobieżne, stała liczba kursów przez cały tydzień.

Tabela 2

Liczba kursów na liniach zamiejsciego transportu publicznego (dzień roboczy stanowi poziom odniesienia – 100%)			
Miasto	dzień roboczy	sobota	niedziela
Schemat 1	100%	0%	0%
Schemat 2	100%	40–70%	0–30%
Schemat 3	100%	100%	100%

Istotnym kryterium związanym z aspektami funkcjonalnymi jest integracja z innymi środkami przewozowymi w ramach:

- transportu kolejowego,
- miejskiego transportu publicznego,
- transportu indywidualnego samochodowego (samochód, taxi),
- transportu indywidualnego rowerowego.

Poziom integracji z transportem kolejowym można ocenić bardzo wysoko (tabela 3). Dworce autobusowe i kolejowe są położone blisko siebie (z wyjątkiem Kalwarii).

Krótkie drogi dojścia, a nawet przejście pod drogą krajową (dwupoziomowe) w Wadowicach oznaczają wysoki stopień integracji przestrzennej, co jest konsekwencją zmiany lokalizacji dworców w latach 90. XX wieku. Niestety pozostałe aspekty integracji są w wysokim stopniu negatywne. Od tego czasu można odnotować systematyczną degradację kolei: w korytarzu Bielsko-Biała–Kalwaria Zebrzydowska pozostało tylko 7 kursów/dobę/kierunek, więc właściwie nie ma z kim integrować transportu autobusowego. Integracja taryfowa również nie istnieje.

Tabela 3

Mierniki poziomu integracji z transportem kolejowym		
Miasto	Odległość do dworca kolejowego	Kolizyjność z ruchem samochodowym
Kęty	200 m	Niska
Andrychów	200 m	Niska
Wadowice	200 m	Bardzo niska
Kalwaria	1200 m	Wysoka

Integracja z miejskim transportem publicznym jest problematyczna, ponieważ w większości małych miast przeważnie nie jest on zorganizowany. Jeżeli istnieje, to ma charakter wyłącznie linii podmiejskich. Należy raczej rozpatrywać integrację transportu dalekobieżnego z lokalnym (zasięg gminy lub powiatu). Umieszczenie dworca autobusowego na obrzeżach miasta nie sprzyja integracji. Trasy linii o zasięgu lokalnym są kończone na dworcu (wysoka integracja) lub na osiedlach – wtedy rzadko przebiegają obok dworca (całkowity brak integracji). Dobra integracja przestrzenna istnieje w Kętach, Andrychowie i Kalwarii, a w Wadowicach jest bardzo zła. Jest to ściśle powiązane z przenoszeniem dworca na obrzeża miasta, czego skutkiem było przeniesienie transportu dalekobieżnego na obrzeża i pozostawienie lokalnego w centrum. Nie funkcjonuje integracja rozkładów jazdy ani taryf.

Integrację z transportem samochodowym należy uznać za najważniejszą, ponieważ w małych miastach jakość lokalnego transportu publicznego jest niska (niska częstotliwość, a w przypadku prywatnego transportu mikrobusowego krótki czasokres funkcjonowania). Dlatego dużą rolę odgrywa podwożenie pasażerów na dworzec samochodem (lub odwożenie z dworca). Ważna staje się możliwość wjazdu samochodem na dworzec lub w jego bezpośrednie otoczenie oraz krótkookresowe parkowanie. Jednak na dworcach obowiązują zakazy wjazdu lub zakazy ruchu z adnotacją:

- nie dotyczy PKS i MZK,
- nie dotyczy regularnego przewozu osób (rys. 7).



Rys. 7. Regulacja ruchu na dworcu

Najczęściej projektanci nie przewidują miejsc postojowych dla samochodów. Sytuację w pewnym stopniu polepszają prywatne sklepy i usługi zlokalizowane obok dworców, przy których znajdują się stanowiska postojowe. W związku z wyraźną potrzebą przeprojektowania omawianych dworców należy przemyśleć zmianę organizacji ruchu w ich obrębie tak, aby pojawiła się możliwość zaparkowania samochodu. Przy dworcach przewidziano stanowiska dla taksówek, które w związku z małym ruchem są puste, ale umieszczono przy nich numery telefonów do sieci taksówkarskich.

Ostatni aspekt to integracja z rowerem. Niestety wszędzie brakuje stojaków – ponownie sytuację ratują prywatne usługi, których właściciele przewidzieli potrzebę pozostawienia roweru przez klientów. Jednak w większości przypadków pozostają do dyspozycji elementy ogrodzenia i słupki znaków drogowych.

Kryteria informacyjne

W tabeli 4 zaznaczono tylko, czy określone kryterium jest spełnione. Jeżeli jest spełnione, należy jeszcze szczegółowo przeanalizować jakość wykonania i funkcjonowania danego składnika infrastruktury dworcowej, co nie jest celem niniejszego artykułu.

Do kryteriów informacyjnych zaliczono:

- Rozkłady jazdy – rozkład jazdy ma podstawowe znaczenie w funkcjonowaniu linii komunikacyjnych. Zazwyczaj jest zlokalizowany w budynku dworca (lub na jego ścianie zewnętrznej) w formie dużej tablicy oraz znajduje się na słupkach przystankowych. Niestety w małych miastach panuje w tym zakresie bałagan – każdy prywatny przewoźnik samodzielnie drukuje i wywiesza swoje rozkłady. W konsekwencji nie są one ujednolicone (są w różnych formatach, z różnorodnie stosowanymi skrótami itp.), co pogarsza ich czytelność.
- Plan sieci transportu publicznego – ułatwia podróżnemu rozeznanie w dostępnych trasach i środkach transportowych. Sieć zamiejskiego transportu publicznego jest bardzo rozległa, przydatny byłby schemat sieci przynajmniej o zasięgu powiatu.
- Informacja biletowa – dokładnych informacji na temat ceny i rodzaju biletu może nam udzielić pracownik informacji lub kasy. Wymaga to zatrudnienia pracownika na dworcu – przy małej liczbie kursów w małym mieście jest to nieopłacalne. Taka informacja funkcjonuje w miastach, które są siedzibą przewoźnika PKS lub MPK. Coraz częściej szczegółowe informacje są dostępne na stronach internetowych.
- Informacja o odjeżdżających pojazdach – o stanowisku odjazdowym i o opóźnieniach kursów (coraz częściej stosuje się elektroniczne tablice). Funkcja ta wymaga zatrudnienia pracownika.
- Plan miasta – istotny dla osób, które nie są mieszkańcami danego miasta. Powinien zawierać nazwy ulic, rozmieszczenie instytucji, usług itp.

Tabela 4

Ocena dworców według kryteriów informacji*				
Kryterium	Kęty	Andrychów	Wadowice**	Kalwaria
Rozkłady jazdy	+	+	+ / +	+
Plan sieci	-	-	- / -	-
Informacja biletowa	+	-	+ / -	-
Informacja o odjeżdżających pojazdach	+	-	- / -	-
Plan miasta	+	+	- / -	+
Informacja drogowaskazowa	-	-	+ / -	+

* zaznaczono tylko, że określony element infrastruktury funkcjonuje (+) lub nie (-)
** w Wadowicach na drugiej pozycji ocena przystanków dla mikrobusów

- Informacja drogowaskazowa – pozwala wskazać trasy dojścia do ważnych obiektów w mieście: policja, rynek, dworzec kolejowy, urzędy itp. W analizowanych przypadkach funkcjonuje w miastach o dużym ruchu turystycznym.

Komfort korzystania z dworca

Analogicznie, jak dla kryteriów informacji, w tabeli 5 zaznaczono tylko, że określone kryterium jest spełnione (uzupełnienia wymaga stopień spełnienia kryterium). Do kryteriów informacyjnych zaliczono:

- Oświetlenie – dworzec to pierwszy kontakt człowieka z miastem, należy go traktować jako jego wizytówkę. Odpowiednie oświetlenie peronów i budynków podwyższa poziom estetyki i samopoczucia podróżnych. Oświetlenie miejsc oczekiwania, dróg dojazdowych do dworca, przejść dla pieszych powoduje, że podróżny czuje się bardziej bezpiecznie.
- Monitoring wizyjny – podwyższa poziom bezpieczeństwa na terenie obiektu. Obecność kamer zniechęca część osób do podejmowania działań przestępczych (kradzież, wandalizm, napady), a w przypadku ich wystąpienia ułatwia identyfikację sprawców. Jego instalacja i obsługa leżą w kompetencji służb miejskich odpowiedzialnych za bezpieczeństwo w mieście.
- Obecność toalet – środki transportu miejskiego i zamiejskiego nie są wyposażone w toalety. Dlatego wzrasta ich znaczenie na dworcach, zwłaszcza w ruchu dalekobieżnym. Najczęściej są to toalety samoobsługowe lub szalety miejskie. Bezpieczna toaleta to taka, która swoim wyglądem zachęca podróżnych do skorzystania z niej. Zaniedbane, często z mokrą posadzką mogą nawet przyczynić się do wypadków. Brak toalet na terenie dworca powoduje, że załatwianie potrzeb odbywa się w miejscach niedozwolonych, a w konsekwencji dworzec staje się miejscem odpychającym.
- Możliwość zakupu biletów – wymaga utrzymania personelu. Duża liczba przewoźników, konieczność uzgodnień z punktami kasowymi sprzyjają sprzedaży biletów przez kierowców. Taka funkcja istnieje w miastach, które są siedzibą przewoźnika PKS lub MPK.
- Urządzenia do obsługi niepełnosprawnych – wszystkie dworce są rozwiązaniami jednopoziomowymi, więc nie stwarzają dodatkowych utrudnień dla niepełnosprawnych. Niestety brakuje również udogodnień w postaci chociażby obniżonych krawężników na przejściach dla

Tabela 5

Ocena dworców według kryteriów komfortu*				
Kryterium	Kęty	Andrychów	Wadowice**	Kalwaria
Oświetlenie	+	+	+ / +	+
Monitoring	+	-	- / -	-
Obecność toalet	+	+	+ / +	+
Zakup biletów	+	-	+ / -	-
Niepełnosprawni	-	-	- / -	-
Gastronomia	+	+	+ / +	+
„Małe” zakupy	+	+	+ / +	-
„Duże” zakupy	+	+	- / +	-
Liczba miejsc siedzących (w tym zadaszony)	40 (35)	40 (10)	120 (50)/ 20 (15)	25 (25)
Poczekalnia	-	-	- / -	-
Przechowalnia bagażu	-	-	- / -	-

* zaznaczono tylko, że określony element infrastruktury funkcjonuje (+) lub nie (-)
** w Wadowicach na drugiej pozycji ocena przystanków dla mikrobusów

pieszych (dworce powstawały w latach, gdy takie rozwiązania były słabo rozpowszechnione). Największym problemem jest jednak nieprzystosowanie pojazdów transportu zamiejskiego (autobusy i mikrobusy) do przewozu osób niepełnosprawnych.

- Gastronomia – w ruchu dalekobieżnym czas przebywania (na dworcach i przystankach) podróżnych i osób towarzyszących jest dłuższy niż w ruchu miejskim, a z tym są związane większe potrzeby w zakresie obsługi podróżnych. Istotna jest lokalizacja punktów gastronomicznych, gdyż kierujący się do nich podróżni mogą, przebiegając przez jezdnie, zmniejszać poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego. Z kolei osoby kryjące się za budynkami lub budynkami usługowymi zmniejszają bezpieczeństwo osobiste w obszarze. Gastronomię należy lokalizować w budynku dworca lub w ciągu zabudowanych usług.
- Możliwość dokonania zakupów – zrobiono podział na „małe” zakupy (gazeta, napoje lub jedzenie na podróż) i „duże” (zakupy spożywcze lub inne), które możemy realizować raczej na zakończenie podróży, czyli w drodze z dworca do domu.
- Liczba miejsc siedzących – odgrywa istotną rolę dla podróżnych oczekujących na dworcu, zwłaszcza w podróżach z przesiadką, przy których czas oczekiwania może być długi i w pewnym stopniu trudny do przewidzenia. Liczba miejsc jest związana z liczbą podróżnych i realizowanych kursów autobusowych. Generalnie są one zlokalizowane przy każdym stanowisku odjazdowym. Z wyjątkiem jednego miasta na każdym dworcu jest wiele miejsc zadaszonych. Ponownie potwierdza się przewymiarowanie dworca w Wadowicach.
- Poczekalnia – zapewnia podróżnym bezpieczne warunki oczekiwania, chroni ich przed wiatrem, opadami, mrozem, a dodatkowo zapewnia komfort w postaci ogrzewania lub klimatyzacji. Na małych dworcach nie istnieją takie pomieszczenia, duże znaczenie ma w tych przypadkach bliskie położenie dworców kolejowych, które są w nie wyposażone. Pewne udogodnienie stanowi duży udział miejsc siedzących zlokalizowanych pod wiatami.

Dokończenie tekstu na stronie 38