

Zarządzanie miejskimi obszarami funkcjonalnymi

Transport publiczny w miejskich obszarach funkcjonalnych

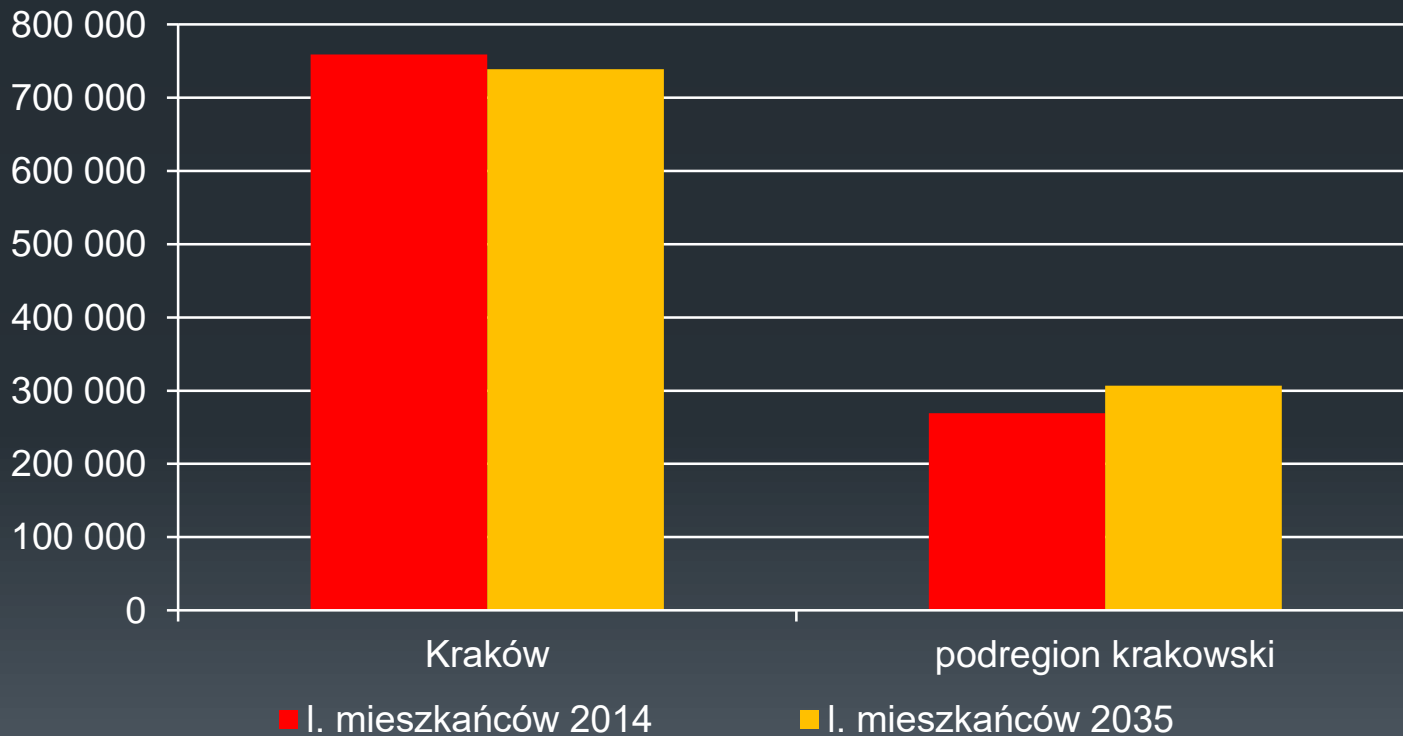
dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. PK
aszarata@pk.edu.pl

Kraków, 8 września 2016 r.

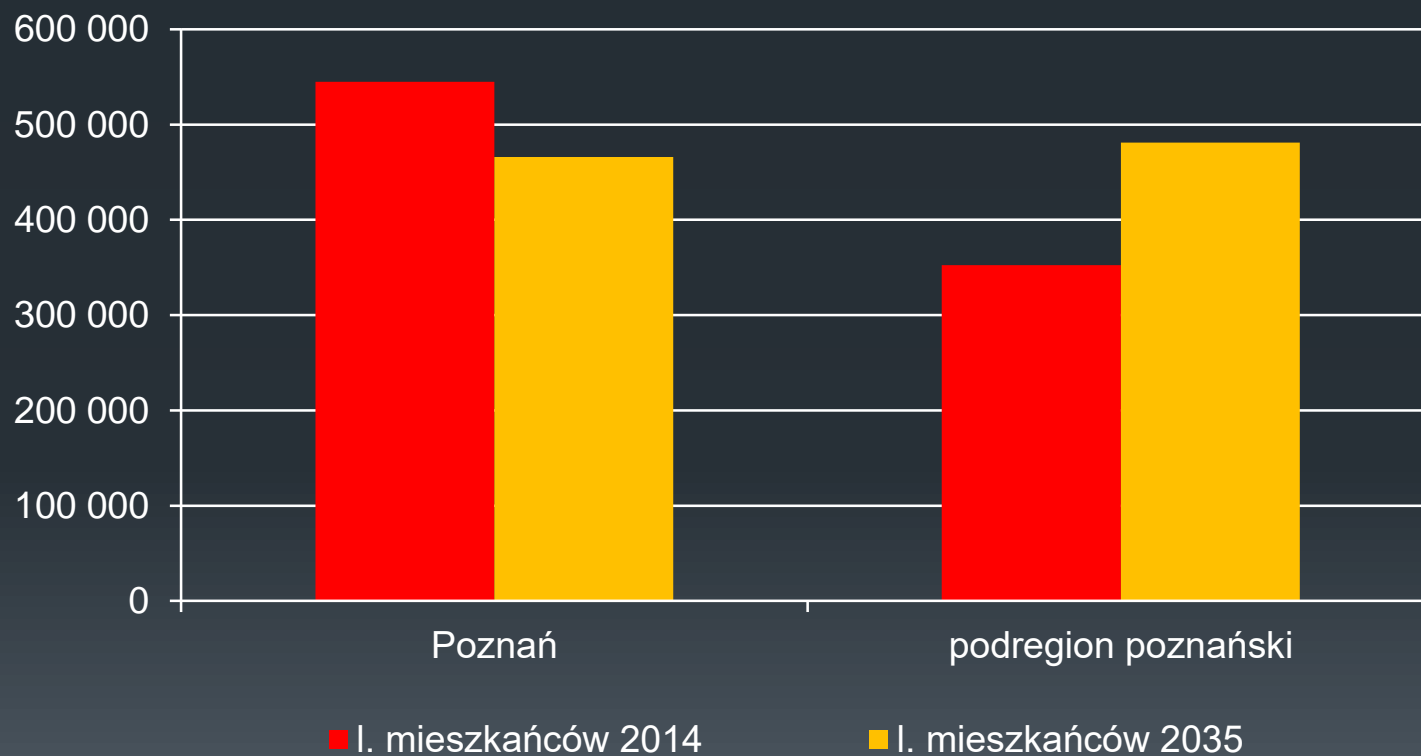
Rozwój obszarów zurbanizowanych – uwarunkowania transportowe

- Zmiany w zachowaniach komunikacyjnych
 - Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym
 - Podaż infrastruktury transportowej (przepustowość, zdolność przewozowa)
 - Wzrost wskaźnika motoryzacji
 - Aspekty ekonomiczne
 - Własne upodobania
 - Zmiany demograficzne

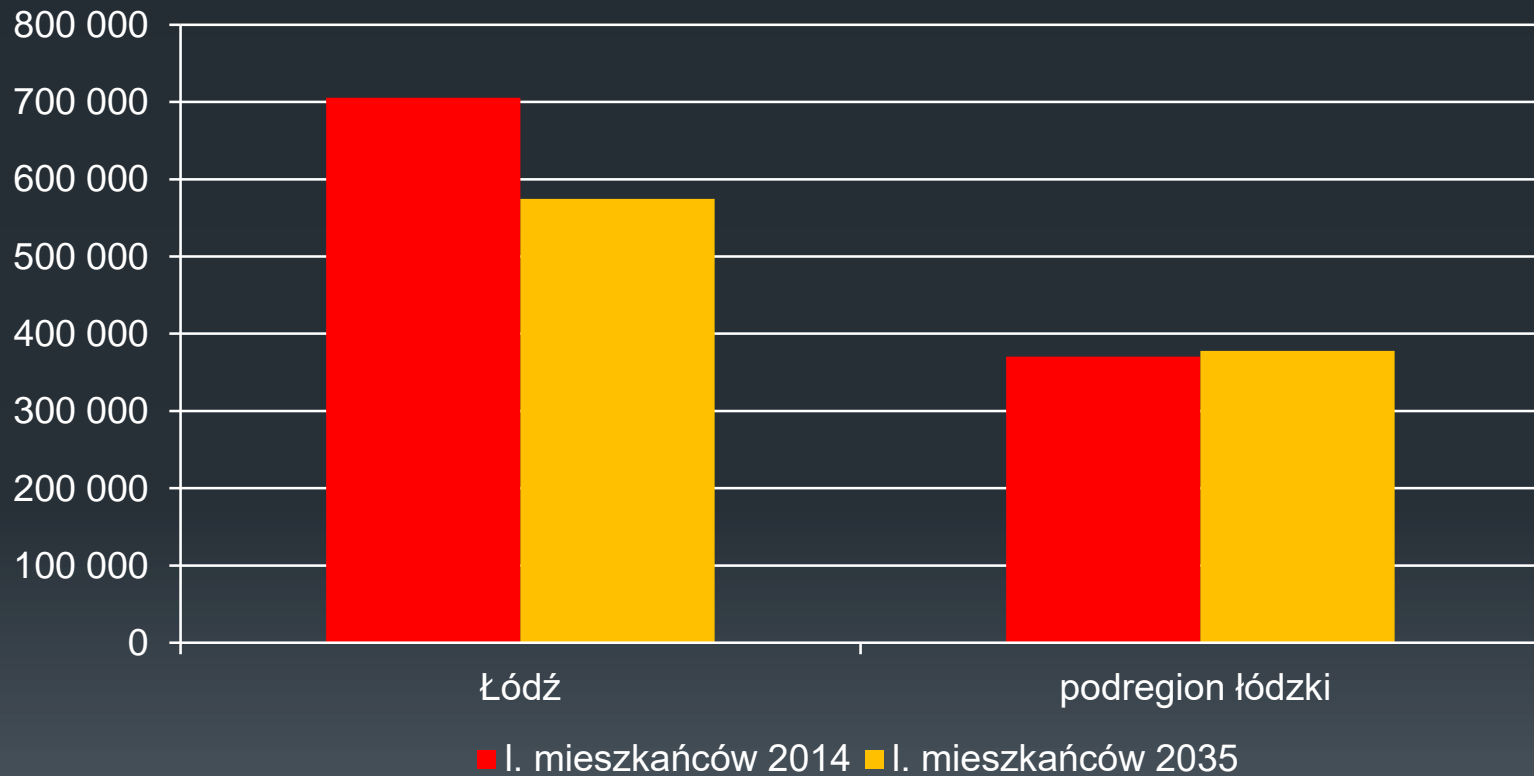
Prognozy demograficzne - Kraków (wg. GUS)



Prognozy demograficzne - Poznań (wg. GUS)

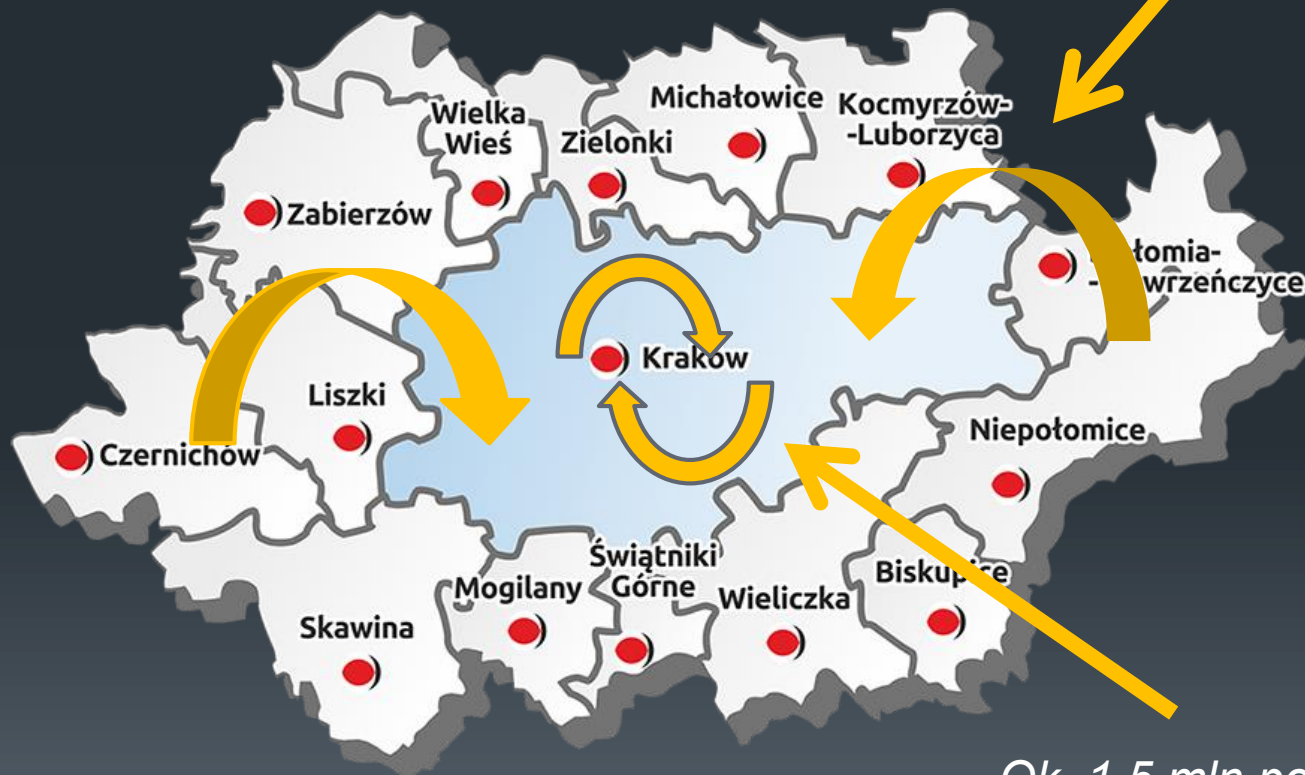


Prognozy demograficzne - Łódź (wg. GUS)



Konsekwencje?

Ok. 0,25 mln podróży / dobę
(wg. KBR 2013)



Ok. 1,5 mln podróży / dobę
(wg. KBR 2013)

Konsekwencje dla transportu

- Zwiększenie długości podróży
- Zatory komunikacyjne na granicy miast
- Obsługa obszarów rozproszonych – samochód osobowy
- Rola kolei aglomeracyjnej
- Parkingi przesiadkowe Park and Ride
- Kto ma ponosić koszty transportu?

Jak rozwiązać ten problem?



źródło: www.superauto24.se.pl

Wybrane działania

- Przeciwdziałanie dekoncentracji
- Lokalne bilansowanie miejsc pracy i miejsc zamieszkania
- Wysoka intensywność zabudowy, która zapewnia wyższy udział transportu zbiorowego
- Polaryzacja zabudowy w bezpośredniej bliskości stacji kolejowych oraz wysokosprawnego transportu miejskiego



Integracja systemów transportu

Rozwiązania zapewniające „ciągłość” podróży „od drzwi do drzwi”

Janic M. Reggiani



Poziomy integracji

- Integracja różnych środków transportu zbiorowego
- Integracja transportu zbiorowego i indywidualnego
- Integracja polityki transportowej z innymi politykami dotyczącymi planowania przestrzennego,
- Inwestycje infrastrukturalne
- Stanowienie cen za usługi i taryf
- Informacyjna
- Kształtowanie wzorców zachowań



Wzorce zachowań transportowych

- Proces wspomagania alternatywnych wobec samochodu sposobów podróżowania:
 - Wysoka jakość usług transportu zbiorowego
 - Parkingi Park and Ride
 - Bezpieczne ciągi piesze
 - Spójna sieć tras rowerowych
- Działania wspierające - inwestowanie w infrastrukturę transportu

Inwestycje infrastrukturalne

- Związane z nakładami finansowymi
- Umożliwiają utrzymanie obecnych klientów TZ
- Mogą zachęcać do proekologicznych podróży
- Mogą być traktowane jako „marchewka”



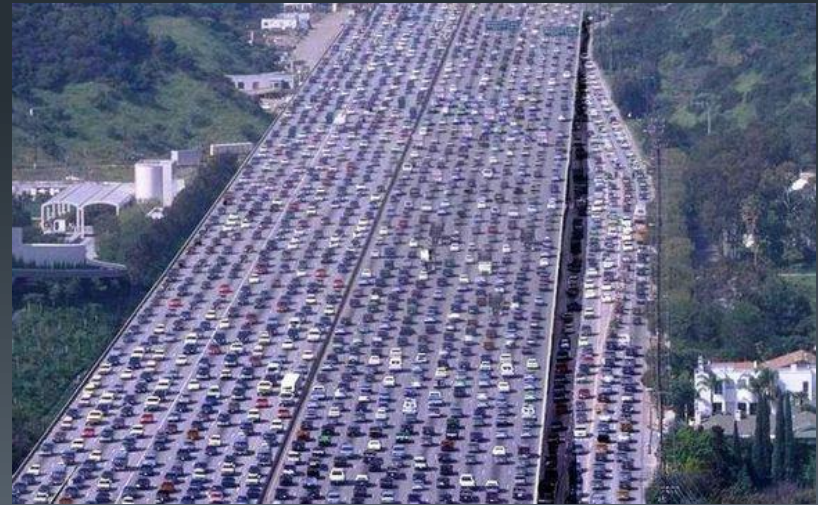
źródło: www.sekretyrozwoju.pl

Jak sobie radzić z kongestią?

- Rozbudowa infrastruktury drogowej – do czego prowadzi?



źródło: www.mklr.pl



źródło: www.mklr.pl

Kraków może być przejezdny!

*Już niedługo ruch uliczny zmniejszy się nawet o 20%
Z Krakowa mogą zniknąć korki!*

Gazeta Wyborcza – Gazeta w Krakowie,
11 czerwca 2001

Tuż przed budową mostu Kotlarskiego i południowej obwodnicy autostradowej



Co (i czy w ogóle) budować?

Uzupełniać – stworzyć przejrzysty i czytelny układ drogowy



źródło: www.pl.delfi.lt



Plastyczny układ drogowy Warszawy

Jak więc to osiągnąć???

- Zachęcanie do korzystania z niezmotoryzowanych środków przemieszczania się
- Ograniczanie roli samochodu w zatłoczonych centrach miast
- Rozwój transportu zbiorowego
- Ułatwienia w korzystaniu z transportu zbiorowego



źródło: www.hoga.pl

Węzły przesiadkowe

Borek Fałęcki - Kraków



źródło: www.googlemaps.pl

Węzły przesiadkowe

Krowodrza Górka-Kraków



źródło: www.googlemaps.pl

Dworzec Kraków Główny



©Agencja Gazeta

źródło: www.gazeta.pl

- Kolej dalekobieżna
- Kolej aglomeracyjna
- Autobusy dalekobieżne
- Autobusy aglomeracyjne
- Tramwaj
- Autobus miejski
- Samochód osobowy
- Rower

System P&R



Stuttgart

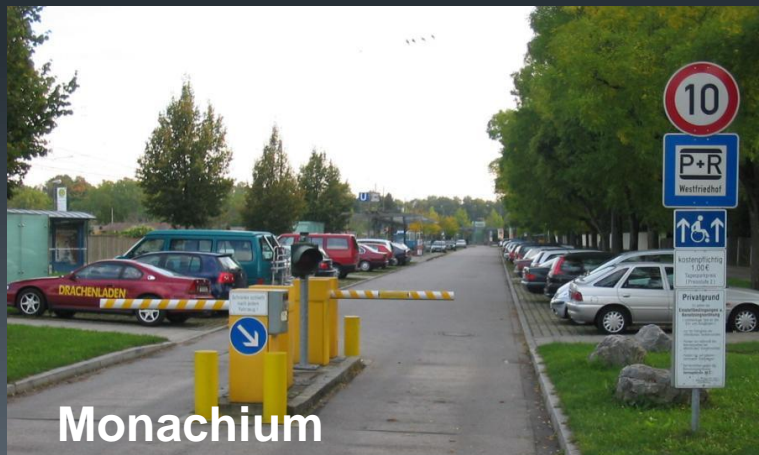
źródło: fot. własna

**Parkingi P&R
Parkingi B&R**



Oxford

źródło: fot. własna



Monachium

źródło: fot. własna



źródło: fot. własna

P&R Kraków (1992)



źródło: www.sitk.org

P&R Kraków (2016)



źródło: www.motofakty.pl

Jaki wpływ na warunki ruchu ma P&R?

- W Warszawie, w najbardziej atrakcyjnych okresach roku P+R przyjmuje ok. 3500 samochodów dziennie
- W godzinie szczytu liczba podróży wykonywanych w Warszawie samochodami wynosi ok. 150 tys.
- Udział systemu P+R (w zmianie zachowań komunikacyjnych) jest na poziomie 2,3%
- Czy warto?

Podsumowanie

- Zmiany w oczekiwaniach transportowych mieszkańców
- Konieczność dopasowania popytu do podaży przy ograniczonych możliwościach
- Sięganie do rezerw systemu transportowego
- Konieczność podejmowania kompleksowych działań
- Podejście zrównoważone

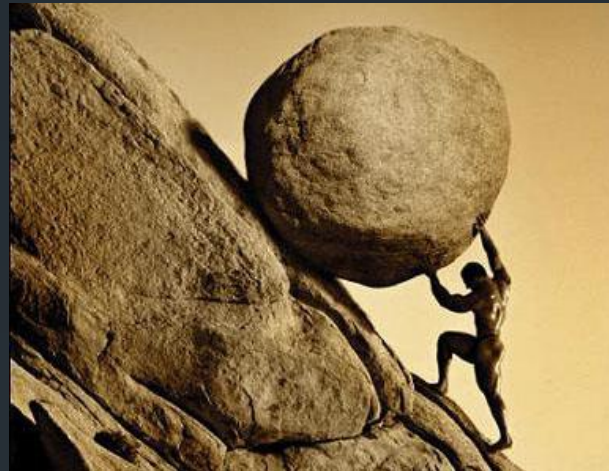
Zrównoważony rozwój



źródło: www.atlasobscura.com

Oxford University – New College

Dziękuję za uwagę



źródło: www.szufkada.net

aszarata@pk.edu.pl

www.zsk.pk.edu.pl