



MIASTA PRZYJAZNE PIESZYM I ROWERZYSTOM

REFERAT WPROWADZAJĄCY

Andrzej Brzeziński

**6 grudnia 2007, Politechnika Warszawska
(Mała Aula)**

PLAN PREZENTACJI:

1. **PROBLEM 1** – KONGESTIA
2. **PROBLEM 2** – ODDZIAŁYWANIE NA UŻYTKOWNIKA
3. **PROBLEM 3** – OGRANICZANIE WZROSTU RUCHU
4. **PROBLEM 4** – ZMIANA CHARAKTERU ŚRODMIEŚCIA
5. **CEL KONFERENCJI**

Amsterdam



Holandia



Amsterdam



Graz



PROBLEM 1:

Zatłoczenie dróg (kongestia) jest skutkiem występowania nierównowagi pomiędzy podażą systemu transportowego a popytem.....

.....ale spojrzenie na ten problem z punktu widzenia popytu (i pojazdów) zwykle skłania do poszukiwania rozwiązań zwiększających przepustowość.

Prowadzi to do zwiększenia ruchu i wydłużenia okresów kongestii !!!

Warszawa



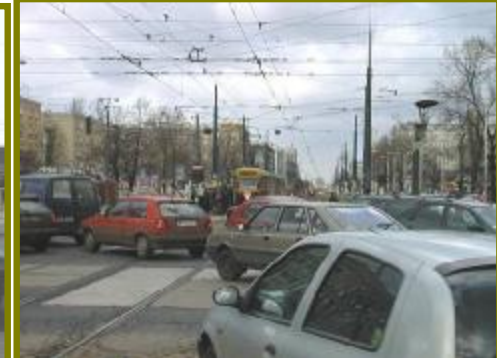
Warszawa



Warszawa



Warszawa



MIASTA PRZYJAZNE PIESZYM I ROWERZYSTOM

SKUTKI:

- q **Rośnie motoryzacja**
- q **Wzrastają natężenia ruchu**
- q **Wydłużają się okresy kongestii**
- q **Rosną koszty społeczne**

W większych miastach **wskaźnik samochodów osobowych przekroczył 400** i jest wyższy niż w niektórych miastach krajów UE (Kopenhaga, Goeteborg, Zurych).

Liczba pojazdów zarejestrowanych w Warszawie

Rok	Samochody osobowe		Samochody ciężarowe		Łącznie
	Liczba s.o.	Na tysiąc mieszkańców	Liczba s.c.	Na tysiąc mieszkańców	
1995	626 651	383	77 341	47	752 226
2000	610 637	363	129 952	77	786 122
2005	697 670	413	222 028	131	961 010

Źródło: GUS

Warszawa



Warszawa



Warszawa



Warszawa



Konferencja Naukowo – Techniczna Miasto i Transport 2007

MIASTA PRZYJAZNE PIESZYM I ROWERZYSTOM

SKUTKI:

- q Rośnie motoryzacja
- q Wzrastają natężenia ruchu
- q Wydłużają się okresy kongestii
- q Rosną koszty społeczne

Przyjmuje się że ruch wzrasta 6-7% rocznie !

Do Warszawy w ciągu doby
wjeżdża 270 tys. pojazdów,
a
w ciągu 2 godzin szczytu
porannego (7.00-9.00) – 80 tys.

Warszawa



Most	Natężenie ruchu na moście [poj/dobę]			Udział [%]
	Do Centrum	Z Centrum	Razem	
Grota-Roweckiego	73 036	71 317	144 353	29%
Gdański	12 609	18 243	30 852	6%
Śląsko-Dąbrowski	29 633	22 816	52 449	11%
Świętokrzyski	14 920	15 139	30 059	6%
Poniatowski	26 480	25 445	51 925	11%
Łazienkowski	63 369	57 992	121 361	25%
Siekierkowski	32 118	27 830	59 948	12%
Razem	252 165	238 782	490 947	100%

MIASTA PRZYJAZNE PIESZYM I ROWERZYSTOM

SKUTKI:

- q Rośnie motoryzacja
- q Wzrastają natężenia ruchu
- q Wydłużają się okresy kongestii
- q Rosną koszty społeczne

Do centrum Warszawy w ciągu doby wjeżdża 540 tys. pojazdów !!
94% wjazdów w godzinach 6.00-22.00 !

Godz.	Liczba samochodów osobowych [poj/h]			Liczba pasażerów w KI [osób/h]		
	Do centrum	Z centrum	Razem	Do centrum	Z centrum	Razem
7-8	43 705	29 776	73 481	56 817	38 709	95 525
8-9	45 986	33 715	79 701	59 782	43 830	103 611
15-16	34 916	37 796	72 712	45 391	49 135	94 526
16-17	36 199	41 851	78 050	47 059	54 406	101 465
17-18	35 393	40 498	75 891	46 011	52 647	98 658

SKUTKI:

- q Rośnie motoryzacja
- q Wzrastają natężenia ruchu
- q **Wydłużają się okresy kongestii**
- q Rosną koszty społeczne



Wg badań amerykańskich wydłużeniu ulega czas trwania kongestii.

W ostatnich 20 latach nastąpił wzrost średnio z 4,5 do 7,0 godzin w ciągu dnia.

Szacuje się, że kongestia przyczynia się do wydłużenia czasów podróży o ok. 37%.

MIASTA PRZYJAZNE PIESZYM I ROWERZYSTOM

SKUTKI:

- q Rośnie motoryzacja
- q Wzrastają natężenia ruchu
- q Wydłużają się okresy kongestii
- q **Rosną koszty społeczne**

Średni roczny koszt kongestii (*Teksas Transportation Institute*) – 795 \$/mieszkańca.

W mieście wielkości Warszawy roczne społeczne koszty kongestii są na poziomie 3,5 mld zł.

Problem jest zatem poważny i dostrzegany także przez KE.

Szacuje się, że negatywne efekty kongestii (*ekonomiczne, społeczne i środowiskowe*) kosztują kraje UE 100 mld euro rocznie – 1% PKB tych krajów

2500 lat temu



Konferencja Naukowo – Techniczna Miasto i Transport 2007

PROBLEM 2:

Obecność pojazdów w sieci drogowej wynika z indywidualnych decyzji ich użytkowników takich jak: kiedy i dokąd jechać, w jaki sposób odbywać podróż, a nawet czy w ogóle zdecydować się na odbywanie podróży.

Decyzje te są podejmowane z uwzględnieniem różnych czynników, np. czasu dojazdu, niezawodności dotarcia do celu, bezpieczeństwa osobistego, komfortu, kosztu wykonania podróży, a często są po prostu wynikiem pewnych utrwalonych przyzwyczajeń.

Mamy możliwość wpływania na zachowania komunikacyjne użytkowników i na skuteczne przeciwdziałanie kongestii !!!

Praga



Londyn



Kopenhaga



Drezno



PROBLEM 3:

Ważne jest przekonanie, że jest możliwe przeciwdziałanie nadmiernemu wzrostowi ruchu samochodowego !

Potwierdzają to doświadczenia miast europejskich (ale także polskich) wdrażających strategię zrównoważonego rozwoju systemu transportowego (efekty szybko i tanim kosztem)

ZA NAJSKUTECZNIEJSZE UWAŻA SIĘ:

q **mechanizmy fiskalne** (wprowadzanie opłat za parkowanie, utrzymywanie niskiego poziomu cen biletów w komunikacji zbiorowej zwłaszcza okresowych, wprowadzanie opłat za wjazd do miasta, lub do obszarów śródmiejskich, itp.);

q **zarządzanie ruchem** (kontrolowanie dostępu do wybranych obszarów miasta, sterowanie dopływami ruchu do tras drogowych, informowanie o ruchu w czasie rzeczywistym, szybkie reagowanie na stany awaryjne, itp.);

q **zapewnienie alternatywnej oferty dla odbywania podróży** (np. rozwijanie transportu zbiorowego, zwłaszcza szynowego, promowanie ruchu rowerowego, wprowadzanie ułatwień w ruchu pieszych, integrowanie węzłów przesiadkowych).

PROBLEM 4:

Możliwa jest zdecydowana zmiana charakteru obszarów śródmiejskich i ulic z podkreśleniem ich funkcji społecznych i estetycznych

Wymaga to jednak przede wszystkim zmiany w sposobie myślenia projektantów, decydentów i użytkowników systemu !!!

Warszawa – ul. Zajęcza



Warszawa – ul. Zajęcza



Warszawa – ul. Wojska Polskiego



... a dopiero potem:

1. **Tworzenia i konsekwentnej realizacji kompleksowych programów przekształceń.**
2. **Zwiększania efektywności** wykorzystania istniejących systemów TZ.
3. **Odwagi władz samorządowych** przy podejmowaniu niepopularnych, lecz często kluczowych decyzji.
4. **Egzekwowania przejrzystych zasad** (*limitowanie parkowania, zasady ruchu drogowego, priorytety w ruchu, ograniczenia w dostępie do wybranych obszarów itp.*).
5. **Usuwanie barier wynikających z krępujących przepisów projektowania,** nieprzystosowanych do rzeczywistych potrzeb (*niezbędne korekty przepisów technicznych które w niewystarczającym stopniu odnoszą się do zagadnień związanych z ruchem pieszych i rowerowym*) ORAZ zwiększenie ich elastyczności (*większa swoboda dla Miejskich Inżynierów Ruchu*).
6. **Prowadzenie akcji edukacyjnych** (*już od pierwszych klas szkół podstawowych*)
7. **Prowadzenia akcji informacyjnych w mediach** (*uzyskanie poparcia społecznego warunkiem niezbędnym dla powodzenia podejmowanych działań*)

MIASTA PRZYJAZNE PIESZYM I ROWERZYSTOM

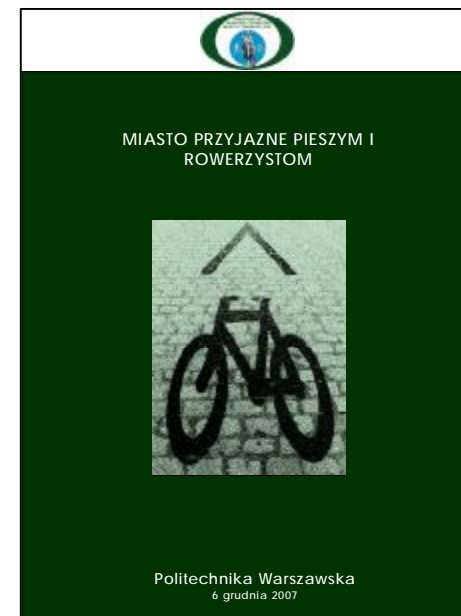
Problemy związane z przekształceniami przestrzeni publicznych w obszarach śródmiejskich i zwiększanie roli ruchu rowerowego i pieszego wymagają poważnego potraktowania.

Stąd też konferencje poświęcono w całości zagadnieniom kształtowania przyjaznego miasta i udostępniania w zdecydowanie większy sposób niż dotychczas obszarów śródmiejskich dla ruchu pieszego i rowerowego.

Zagadnienia podzielono na 3 grupy:

1. Przyjazne pieszym i rowerzystom organizowanie przestrzeni publicznych.
2. Przykłady projektów modernizacji ulic i placów,
3. Zwiększanie roli komunikacji rowerowej.

14 referatów !



CEL KONFERENCJI:

Dać impuls dla innego, nowoczesnego myślenia na temat organizacji przestrzeni miejskiej i funkcji infrastruktury transportowej oraz wzmocnić starania tych, którzy od lat działają na rzecz propagowana strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportu.