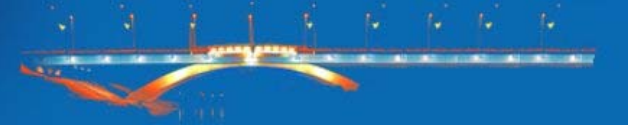


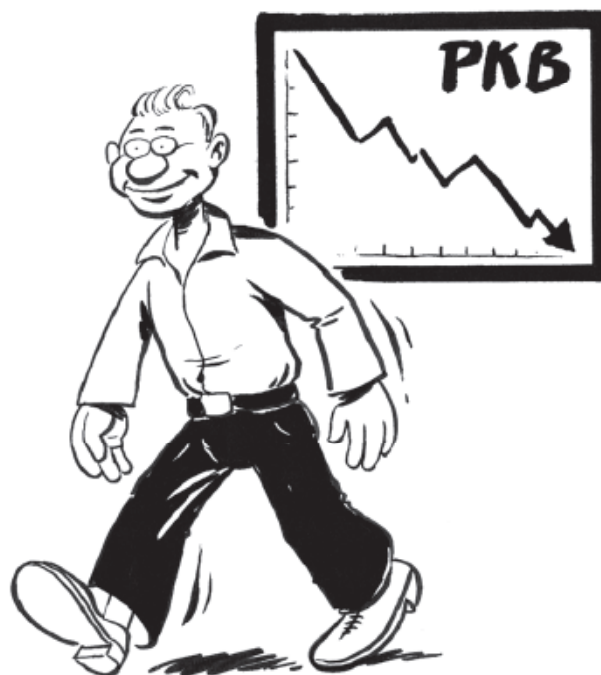
Polityka transportowa miast i narzędzia jej realizacji

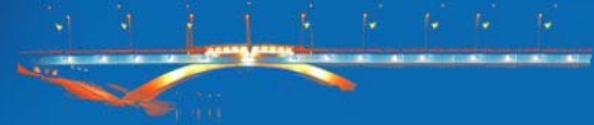
Przygotowali:
Kamil Kocyła
Karolina Rutyna



Wprowadzenie

- Polityka transportowa państwa i władz lokalnych jest podstawą projektowania organizacji ruchu określa stopień swobody użytkowania samochodu osobowego oraz warunki funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego.
- Polityka transportowa to gra w której uczestniczy bardzo wielu graczy. Transport i infrastruktura transportowa zwane są często krwioobiegiem gospodarki.
- Polityki transportowe ostatnich dekad w Polsce i na świecie kształtowane są z reguły jako część doktryny nieustającego wzrostu gospodarczego.



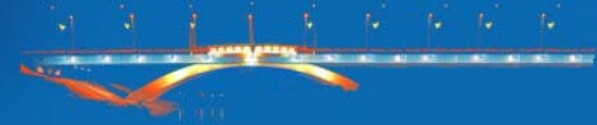


Skąd biorą się korki czyli trochę teorii

Człowiek do poruszania się potrzebuje przestrzeni. Ile?
Zależy to bardzo od środka transportu, z którego korzysta.

- pieszy w ruchu - ok. 0,75 m²
- pasażer tramwaju ok. 1,5 m²
- pasażer autobusu ok. 2,75 m²
- rowerzysta ok. 6,5 m²
- motocyklista ok. 21 m²
- kierowca samochodu ok. 50 m² !

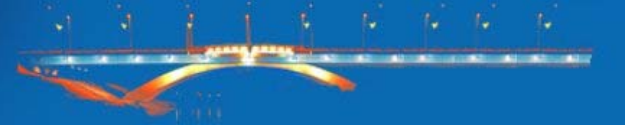




- To dlatego w Wenecji, gdzie do tej pory nie ma żadnych samochodów, komunikacja zajmuje 5% powierzchni ulic, w typowym mieście europejskim ok. 15%, w miastach amerykańskich - projektowanych pod potrzeby indywidualnej motoryzacji - nawet 60%-70%

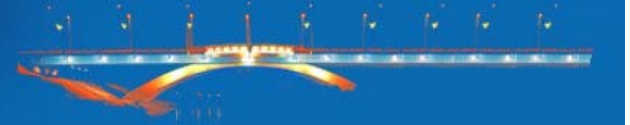
Na ulicach Wenecji nie słychać warkotu samochodów, ale delikatny plusk fal.





Miasta stoją przed koniecznością dokonania wyboru między czterema strategiami:

- kontynuacji obecnej polityki
- strategia pro samochodowa
- miasto bez samochodu (*Car-free city*)
- strategia zrównoważonego rozwoju (*Sustainable development*)



1) Kontynuacji obecnej polityki

czyli jakoś to będzie 😊



**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
im. TANASIANA SANKASZCZUKA

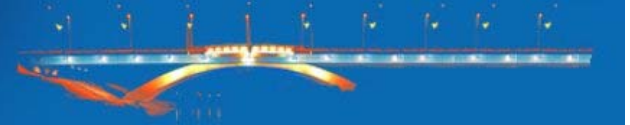


**WYDZIAŁ
BUDOWNICTWA
I INŻYNIERII ŚRODOWISKA**
POLITECHNIKA RZESZOWSKA



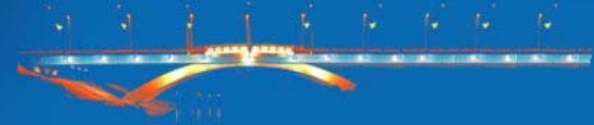
Zakład Dróg i Mostów
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska





Skutki stosowanej strategii:

- rozlewanie się zabudowy miejskiej
- degradacja komunikacji zbiorowej
- wzrost zanieczyszczenia powietrza i hałasu
- spada atrakcyjność centrum



A oto druga strona medalu





**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
Im. TABACZNIKA-SKRAKOWICZA



**WYDZIAŁ
BUDOWNICTWA
I INŻYNIERII ŚRODOWISKA**
POLITECHNIKA RZESZOWSKA



Zakład Dróg i Mostów
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska





**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
im. TANASIANA SIKORSKIEGO

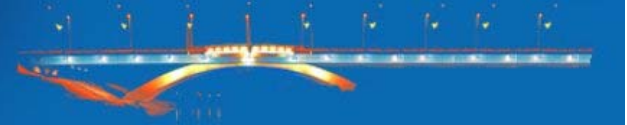


**WYDZIAŁ
BUDOWNICTWA
I INŻYNIERII ŚRODOWISKA**
POLITECHNIKA RZESZOWSKA



Zakład Dróg i Mostów
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska





2) Strategia pro samochodowa

- Najważniejszym celem jest zmniejszenie zatłoczenia dróg, ulic i parkingów przez rozbudowę infrastruktury drogowo-parkingowej zgodnie z obecnym i przyszłym zapotrzebowaniem, wynikającym z prognoz rozwoju motoryzacji. Transport zbiorowy jest utrzymywany jedynie w zakresie koniecznym dla zapewnienia obsługi mieszkańców nie posiadających dostępu do samochodu.

Zespół metropolitalny typu amerykańskiego, o specyficznej strukturze funkcjonalno-przestrzennej. W Europie nie można wskazać ani jednego przykładu większego miasta, którego rozwój poszedł tą drogą. I całe szczęście !



**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
im. TANASIANA SZKASZCZYŃSKIEGO

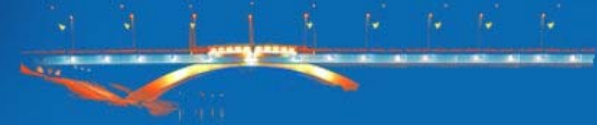


**WYDZIAŁ
BUDOWNICTWA
I INŻYNIERII ŚRODOWISKA**
POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ

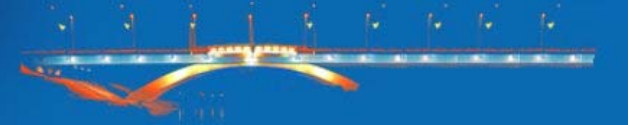


Zakład Dróg i Mostów
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska





Courtesy Transfuture.net



3) Miasto bez samochodu (*Car-free city*)

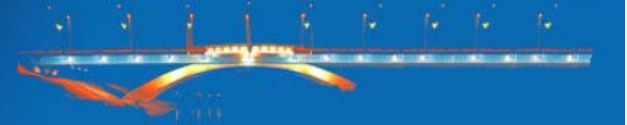
Niemcy dali światu audi i autobahn, ale nic, co ma silnik i cztery koła, nie ma wstępu do Vauban. Na tym przedmieściu uniwersyteckiego Freiburga przed schludnymi domami jednorodziennymi zamiast zaparkowanych samochodów znajdziecie bujne klomby.

Na ulicach Vaubannie ma samochodów, a więc tego, co zwykło się kojarzyć z nowoczesnym życiem.

W efekcie większość obywateli Vauban porusza się rowerem albo korzysta z linii tramwajowej łączącej miasteczko z centrum Freiburga.







4) Strategia zrównoważonego rozwoju

Celem strategii zrównoważonego rozwoju jest zapewnienie optymalnego podziału zadań między transport publiczny i indywidualny. Podział ten może być zróżnicowany, w zależności od charakteru obszaru.



Polityka zrównoważonego rozwoju transportu polega na:

- dążeniu do zmniejszania potrzeb podróżowania poprzez utrzymanie zwartości miasta o przemieszanych funkcjach oraz zahamowanie tendencji do rozprzestrzeniania się zabudowy miast
- zmniejszaniu uzależnienia się mieszkańców od samochodu poprzez dostępność alternatywnych sposobów podróżowania (transport zbiorowy, rower) oraz tworzeniu lepszych możliwości dla ekologicznych środków przemieszczania się (pieszo, rowerem)
- zapewnianiu odpowiedniego standardu transportu zbiorowego. W największym stopniu wymogi te spełniają zmodernizowane, konwencjonalne środki transportu naziemnego (autobus, trolejbus, tramwaj, kolej podmiejska)



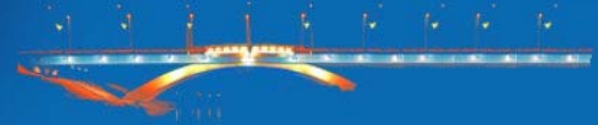
**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
Im. TABACZNIKA-SKRAKOWICZA

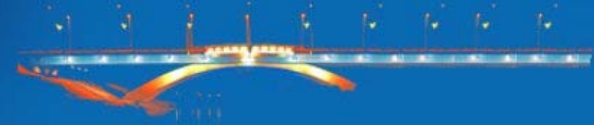


**WYDZIAŁ
BUDOWNICTWA
I INŻYNIERII ŚRODOWISKA**
POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ



Zakład Dróg i Mostów
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska







**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
Im. TANASIANA SIKORSKIEGO

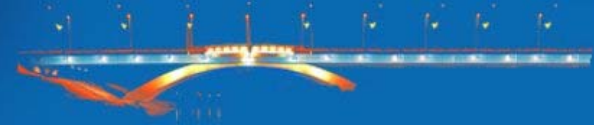


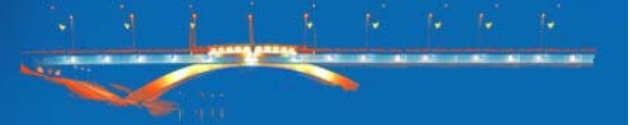
**WYDZIAŁ
BUDOWNICTWA
I INŻYNIERII ŚRODOWISKA**
POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ



Zakład Dróg i Mostów
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska

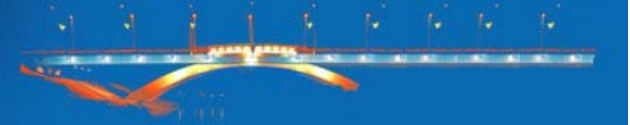






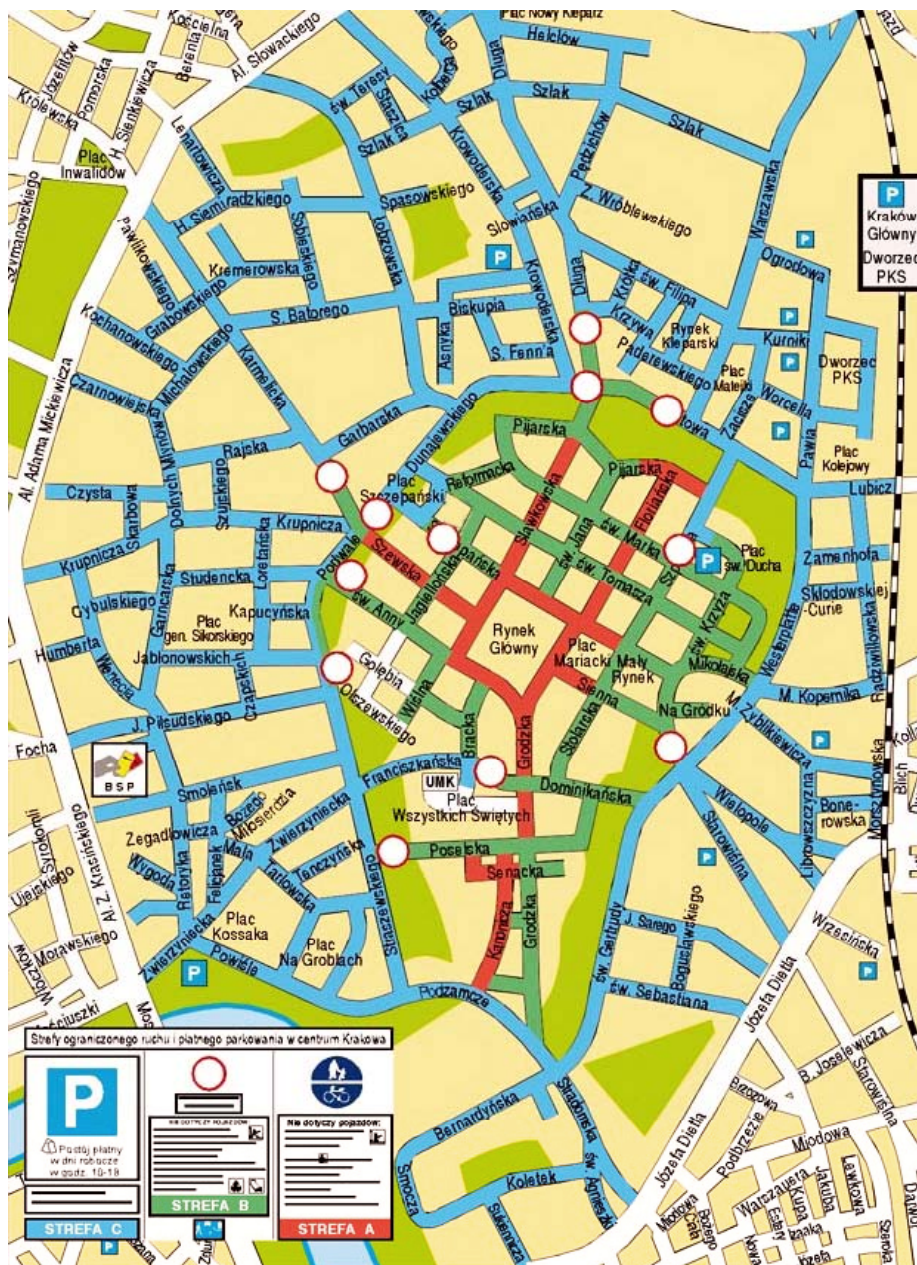
Do instrumentów polityki transportowej należą :

- działania w zakresie organizacji ruchu (strefy ograniczonej dostępności, parkowania i prędkości, uspokajanie ruchu)
- rozbudowa sieci transportu zbiorowego
- promowanie ruchu niezmotoryzowanego (pieszego i rowerowego)
- integracja przestrzenna i funkcjonalna systemu (węzły przesiadkowe, wspólne rozkłady jazdy i jednolity system taryfowy)

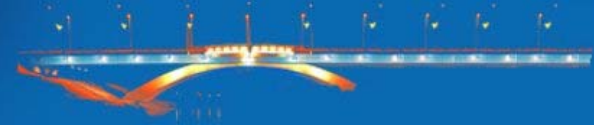


Strefowanie

- Koncepcja podziału obszaru zurbanizowanego na trzy strefy charakteryzujące się zróżnicowanym podejściem do roli samochodu, transportu zbiorowego i ruchu pieszego została sformułowana w Holandii w latach siedemdziesiątych. Z pewnymi modyfikacjami jest ona aktualna do dziś.



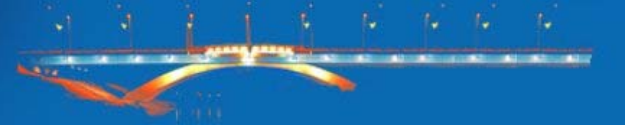
W obrębie Krakowa można przemieszczać się korzystając z publicznych środków transportu, taksówek, rowerów oraz samochodem przestrzegając obowiązujących stref ograniczonego ruchu i parkowania w obrębie centrum Miasta.



Strefa A (centralna)

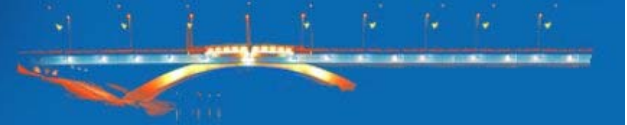
- W tej strefie, o bardzo dużej koncentracji obiektów stanowiących cele podróży, podstawową rolę powinien odgrywać transport publiczny i ruch pieszy.





Strefę A charakteryzuje:

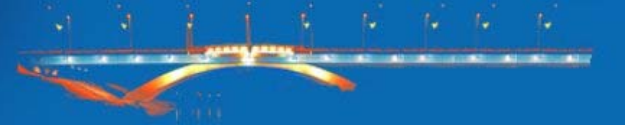
- Wysoki standard transportu zbiorowego: metro, kolej, tramwaj, autobus
- Priorytet dla naziemnego transportu zbiorowego
- Ograniczanie ruchu samochodowego
- Ograniczanie liczby miejsc parkingowych
- Opłaty i ograniczenia czasu parkowania
- Obszary ruchu pieszego



Strefa B (pośrednia)

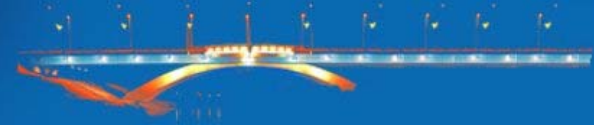
- Strefa o średniej intensywności zagospodarowania. W omawianej strefie jest niezbędny zarówno sprawny transport zbiorowy, jak i układ drogowy o odpowiedniej przepustowości





Strefę B charakteryzuje:

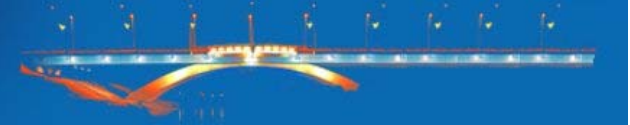
- Rozwój komunikacji zbiorowej w pasmach koncentracji ruchu
- Priorytet dla transportu zbiorowego
- Opłaty i ograniczenia czasu parkowania
- Wprowadzenie obszarów ruchu uspokojonego oraz pieszego



Strefa C (zewnętrzna)

- Strefa o małej intensywności zagospodarowania. Transport zbiorowy funkcjonuje na równi z indywidualnym z tym, że w niektórych przypadkach wprowadzony jest priorytet dla transportu zbiorowego.

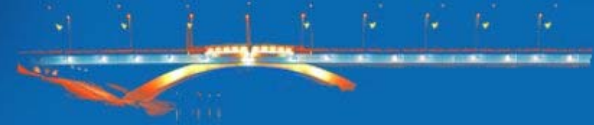




Ograniczenie transportu indywidualnego

- Płatne parkowanie
- Przekształcenie systemu ulicznego i przeznaczeniu części przestrzeni ulicznej w większym stopniu dla transportu zbiorowego, rowerzystów i pieszych
- Promowanie ruchu pieszego i rowerowego
- Nadanie przywilejów w przejazdach i parkowaniu dla samochodów osobowych o większym wypełnieniu

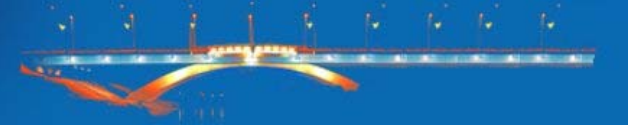




Jak to robią na zachodzie?

Problemy z którymi Polska zetknęła się kilka lat temu, zachód dotknęły 20 lat temu. Nie musimy wyłamywać otwartych drzwi, popełniać już popełnionych błędów. Skorzystajmy z doświadczeń innych.





Berlin

Czy Berlin poszerza ulice? Nie, Berlin chce je zwężać.

Na przykład Leipziger Strasse miałyby zostać zwężona z 8 pasów ruchu do 4 poprzez wprowadzenie nowej zabudowy, między innymi terenów zielonych.

Kolejnym ciekawym berlińskim przykładem jest tramwaj biegnący przez osiedle niezależnie od układu ulicznego. Daje to duże zwiększenie szybkości.





Rower w mieście

Rower w mieście może stanowić ważny element transportu. Na przykład w Groningen - kilkuset tysięcznym mieście holenderskim 60% podróży odbywa się na rowerze, w Amsterdamie (800 tys) - 30%. W wielomilionowych miastach - Berlin, Monachium, Wiedeń - 5-10%. Jeżdżą nie tylko młodzi, ale też starsi, biznesmeni, eleganckie damy. Także w zimie. Miasta umożliwiają łączenie jazdy na rowerze z komunikacją publiczną przez tanie parkingi na dworcach, wypożyczalnie, bezpłatny przewóz roweru w metrze (Berlin).



**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
im. TANASIANA SIKORSKIEGO



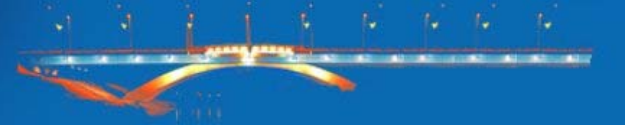
**WYDZIAŁ
BUDOWNICTWA
I INŻYNIERII ŚRODOWISKA**
POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ



Zakład Dróg i Mostów
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska







Groningen

- W holenderskim Groningen, które podobnie jak Rzeszów jest miastem akademickim (około 180 tys. mieszkańców) udział ruchu rowerowego w ogólnym bilansie podróży sięga 60%.



**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
im. TANASIANA SANKASZCZYKA



**WYDZIAŁ
BUDOWNICTWA
I INŻYNIERII ŚRODOWISKA**
POLITECHNIKA RZESZOWSKA



Zakład Dróg i Mostów
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska







Miasto bez świateł i znaków - idea share space

Brzmi absurdalnie, prawda?

A jednak są takie miasta, gdzie na próżno szukać sygnalizacji świetlnej czy znaków drogowych. I wcale nie prowadzi to do permanentnych korków.

Każdy z uczestników ruchu ma takie same prawa... i są one tylko dwa. Pierwsze dotyczy prędkości maksymalnej i zależne jest od państwa, a drugie, najważniejsze, mówi, że obiekt, znajdujący się z prawej strony, niezależnie czy jest samochodem czy matką z dzieckiem w wózku, ma pierwszeństwo. I to wszystko. Niewyobrażalne? A jednak działa!



**POLITECHNIKA
RZESZOWSKA**
Im. TABACZNIKA-SKRAKOWICZA

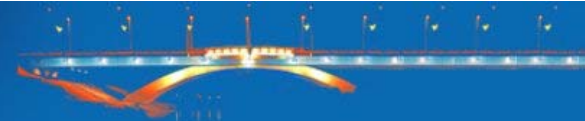


**WYDZIAŁ
BUDOWNICTWA
I INŻYNIERII ŚRODOWISKA**
POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ



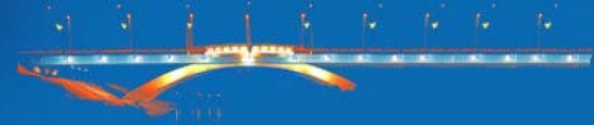
Zakład Dróg i Mostów
Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska





Dla porównania polskie piekiełko 😊





Powodzenie realizacji przyjętej polityki komunikacyjnej jest uzależnione w znacznym stopniu od poinformowania społeczeństwa i od odpowiednio przygotowanej informacji. Priorytety dla komunikacji zbiorowej, często kosztem ograniczenia ruchu samochodowego, wprowadzenie opłat za parkowanie i wjazd, rozwój urządzeń dla ruchu rowerowego, nie zostaną zaakceptowane przez użytkowników i nie dadzą pożądanego efektu bez odpowiedniej kampanii informacyjnej, promocyjnej i reklamowej, której celem jest zmiana zachowań i przyzwyczajeń społeczeństwa.





Dziękujemy za uwagę 😊