ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH MIAST i AGLOMERACJI W KONTEKŚCIE ROSNĄCEJ MOBILNOŚCI



dr inż. Andrzej Brzeziński
Politechnika Warszawska/TransEko
a.brzeziński@transeko.pl

Warszawa, 1 grudnia 2010 r

DZISIEJSZE SPOTKANIE –

SZANSA NA DYSKUSJĘ W GRONIE EKSPERTÓW

Teza:

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ
WPŁYWANIE NA MOBILNOŚĆ
OGRANICZENIE RUCHU SAMOCHODOWEGO

…to problemy trudne, często kontrowersyjne, także z uwagi na opinie użytkowników systemu transportowego…

Gość forum internetowego: raf4

dlaczego wszystko chcą zmieniać ???
mniej już denerwuje...zamiast zmieniać coś co źle działa zaczyna się wymyślać zmiany tam gdzie jest w miarę ok..

po co zwężać Marszałkowską???

Gość forum internetowego: raf4

dlaczego wszystko chcą zmieniać ???
mniej już denerwuje...zamiast zmieniać coś co źle działa zaczyna się wymyślać zmiany tam gdzie jest w miarę ok..

po co zwężać Marszałkowską???

a takie gadanie o miejskim charakterze itd. jest chore i za takie opowiadanie dyrdymał powinno sie odsiedzieć kolejne 4 lata na architekturze w Politbudzie!!!

Gość forum internetowego: raf4

dlaczego wszystko chcą zmieniać ???
mniej już denerwuje...zamiast zmieniać coś co źle działa zaczyna się wymyślać zmiany tam gdzie jest w miarę ok..

po co zwężać Marszałkowską???

a takie gadanie o miejskim charakterze itd. jest chore i za takie opowiadanie dyrdymał powinno sie odsiedzieć kolejne 4 lata na architekturze w Politbudzie!!!

bo co, ten Goguś na polach Champs-Élysées w Paryżu też by chciał zrobić szerokie chodniki i po 1 pasie?...Francuzi by go zlinczowali....a u nas mądrala się wymądrza !!!!!!!!!!

Gość forum internetowego: kroczja

A jeszcze lepiej wszystko zaorać i posadzić las. Bedzie pięknie! Rany, skąd się biorą tacy planiści co chcą stolicę państwa zamienić w wieś?

Jak ktoś chce mieszkać na łonie natury to niech sie wyprowadzi z miasta, a da w nim żyć tym, którzy wolą szerokie ulice od polnych dróg.

Gość forum internetowego: SPHINX

Trzeba być idiotą i kretynem albo sabotażystą i dywersantem i nienawidzić mieszkańców tego miasta żeby taki plan chcieć zrealizować.

Codziennie dojeżdżam z Żoliborza, bo pracuję w centrum, droga w obie strony zajmuje mi w sumie około godziny. Ograniczenie ruchu w centrum oznacza większe korki i czas spędzony drodze wydłuży się co najmniej o godzinę.

Gość forum internetowego: Sylwia

Ten Brzeziński to niedouczony chłopina. Uczeń tego ……

……

……

Dwa nieudolne nieuki

Gość forum internetowego: xs550

Nie po to se brykę kupiłem na full wypas aby teraz drałować na rowerku, pieszo albo gnieździć się z ludźmi w tramwaju czy metrze!

Bryka jest wypolerowana na full wypas i tego tam...
Lubiem se posiedzieć za kołkiem, no!
Ziomy dają mi pełen szacun za to!

Cel Forum – dyskusja problemów !

Pomimo niekiedy nieprzychylnych opinii użytkowników systemu transportowego tematyka Forum skłania do postawienia następujących pytań:

1. Czy rozwój miast (ich systemów transportowych) następuje w sposób zrównoważony ?
2. Jakie działania powinniśmy uznawać za priorytetowe ?
3. Jakie są zagrożenia realizacji strategii zrównoważonego rozwoju ?

Cel Forum – dyskusja !

Pomimo niekiedy nieprzychylnych opinii użytkowników systemu transportowego tematyka Forum skłania do postawienia następujących pytań:

1. Czy rozwój miast (ich systemów transportowych) następuje w sposób zrównoważony ?
2. Jakie działania powinniśmy podejmować - priorytety ?
3. Jakie są zagrożenia realizacji strategii zrównoważonego rozwoju ?

Cel Forum – dyskusja !

Pomimo niekiedy nieprzychylnych opinii użytkowników systemu transportowego tematyka Forum skłania do postawienia następujących pytań:

1. Czy rozwój miast (ich systemów transportowych) następuje w sposób zrównoważony ?
2. Jakie działania powinniśmy podejmować - priorytety ?
3. Jakie są zagrożenia realizacji strategii

Zrównoważony system transportowy…czyli jaki ?

Taki, który zapewnia równowagę pomiędzy celami transportowymi, gospodarczymi, społecznymi i ochroną środowiska

Zrównoważony system transportowy…czyli jaki ?

Taki, który zapewnia równowagę pomiędzy celami transportowymi, gospodarczymi, społecznymi i ochroną środowiska

Jak to rozumieć ?

…że celem działania powinien być sprawny system transportowy spełniający oczekiwania jego użytkowników i mieszkańców, ze świadomością że kierowcy nie stanowią większości !

Zrównoważony system transportowy…czyli jaki ?

Taki, który zapewnia równowagę pomiędzy celami transportowymi, gospodarczymi, społecznymi i ochroną środowiska

Jak to rozumieć ?

…że celem działania powinien być sprawny system transportowy spełniający oczekiwania jego użytkowników i mieszkańców, ze świadomością że kierowcy nie stanowią większości !

Stąd:

1. Nie powinno się dostosowywać przepustowości systemu drogowego (podaży dróg i parkingów) do zapotrzebowania ze strony zmotoryzowanych.

2. Przeciwnie, należy kontrolować wzrost popytu (ograniczanie motoryzacji, skracanie długości podróży, ułatwianie podróżowania inaczej niż samochodem).

…skoro mamy już wieloletnie doświadczenia…to są wątpliwości czy osiągamy wyznaczony cel….

POLITYKA TRANSPORTOWA
DLA MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

BIURO ZARZADU MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
00-251 Warszawa, ul. Miodowa 6/8
Tel. 263517, fax. 6352925

Warszawa, 27 listopada 1995

15 - 17 lat

MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA



STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WARSZAWY
do 2015 roku i na lata kolejne

WARSZAWA 2009

…są wątpliwości ponieważ……..

…wyraźnie widać że skupiamy uwagę głównie na projektach inwestycyjnych (drogi i TZ)

Obwodnice – Węzły – Metro – Szybki tramwaj

a w małym stopniu wdrażamy rozwiązania innego rodzaju, mniej kosztowne, za to wpływające na zachowania komunikacyjne, ograniczające motoryzację i jej negatywne skutki.

…są wątpliwości ponieważ……..

… wyraźnie widać że uwagę skupiamy głównie na projektach inwestycyjnych (drogi i TZ)

Obwodnice – Węzły – Metro – Szybki tramwaj

a w małym stopniu wdrażamy rozwiązania innego rodzaju, mniej kosztowne, za to wpływające na zachowania komunikacyjne, ograniczające motoryzację i jej negatywne skutki.

1. **Czy to droga właściwa - najbardziej efektywna ?**
2. **Czy długo trwające i kosztowne (budowa i eksploatacja) przedsięwzięcia przyniosą oczekiwane korzyści?**
3. **A może lepiej postawić na rozwiązania tańsze, ale skierowane do większości użytkowników systemu transportowego?**

Warto przypomnieć kanon działań strategii transportowej zrównoważonego rozwoju:

1. **Stosowanie mechanizmów fiskalnych** (opłaty za: parkowanie, opłaty za wjazd do obszaru, opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, podatki od pojazdów, kształtowanie cen biletów w transporcie zbiorowym itp.)

Warto przypomnieć kanon działań strategii transportowej zrównoważonego rozwoju:

1. **Stosowanie mechanizmów fiskalnych** (opłaty za: parkowanie, opłaty za wjazd do obszaru, opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, podatki od pojazdów, kształtowanie cen biletów w transporcie zbiorowym itp.)

2. **Zarządzanie ruchem** (kontrolowanie dostępu do wybranych obszarów miasta, sterowanie dopływami ruchu, informowanie o ruchu, szybkie reagowanie na stany awaryjne, uprzywilejowanie transportu zbiorowego)

Warto przypomnieć kanon działań strategii transportowej zrównoważonego rozwoju:

1. **Stosowanie mechanizmów fiskalnych** (opłaty za: parkowanie, opłaty za wjazd do obszaru, opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, podatki od pojazdów, kształtowanie cen biletów w transporcie zbiorowym itp.)

2. **Zarządzanie ruchem** (kontrolowanie dostępu do wybranych obszarów miasta, sterowanie dopływami ruchu, informowanie o ruchu, szybkie reagowanie na stany awaryjne, uprzywilejowanie transportu zbiorowego)

3. **Stworzenie alternatywnej oferty dla odbywania podróży** (zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego, rozwój transportu rowerowego, ułatwienia w ruchu pieszych)

Warto przypomnieć kanon działań strategii transportowej zrównoważonego rozwoju:

1. **Stosowanie mechanizmów fiskalnych** (opłaty za: parkowanie, opłaty za wjazd do obszaru, opłaty za korzystanie z wybranych elementów infrastruktury, podatki od pojazdów, kształtowanie cen biletów w transporcie zbiorowym itp.)

2. **Zarządzanie ruchem** (kontrolowanie dostępu do wybranych obszarów miasta, sterowanie dopływami ruchu, informowanie o ruchu, szybkie reagowanie na stany awaryjne, uprzywilejowanie transportu zbiorowego)

3. **Stworzenie alternatywnej oferty dla odbywania podróży** (zwiększanie atrakcyjności transportu zbiorowego, rozwój transportu rowerowego, ułatwienia w ruchu pieszych)

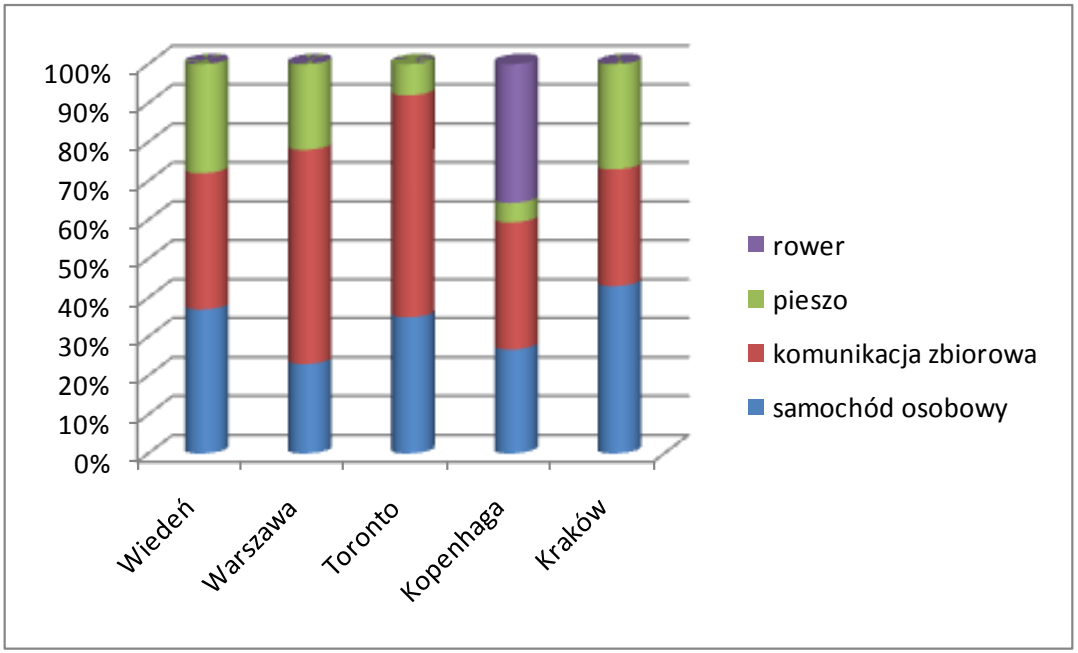
4. **Planowanie przestrzenne** (dogęszczanie zagospodarowania w korytarzach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym, zwiększanie atrakcyjności funkcjonalnej obszarów śródmiejskich, mieszanie funkcji.

Obiektywnie:

Widać zmiany na lepsze…do niektórych z nich już się przyzwyczailiśmy...i są dla nas po prostu oczywiste !

Osiagnięcia (m.in.):

1. Znaczący i stale rosnący udział TZ w podróżach
2. Rozdzielone funkcje zarządzającego transportem i przewoźników.







W prezentacji wykorzystano zdjęcia i rysunki ze Strategii Transportowej

Osiagnięcia (m.in.):

1. Znaczący i stale rosnący udział TZ w podróżach
2. Rozdzielone funkcje zarządzającego transportem i przewoźników.
3. Wspólny bilet na przewozy i niskie ceny biletów



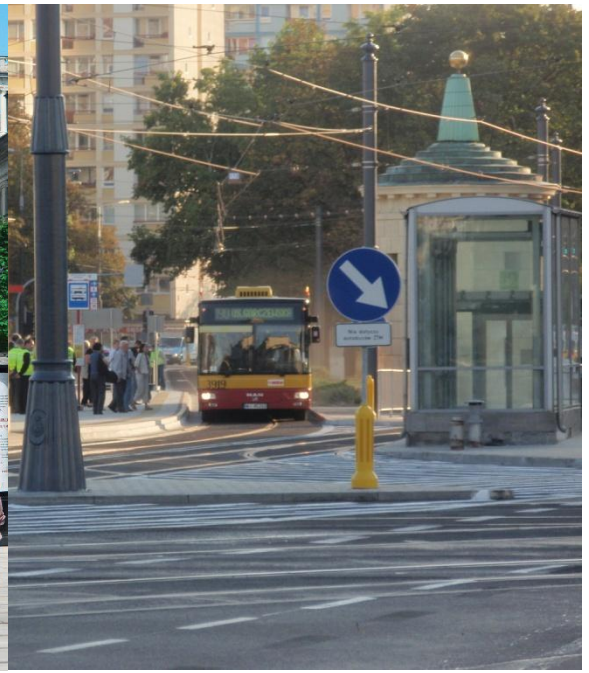
Warszawa – 78 zł
Poznań – 81 zł
Łódź – 88 zł
Gdańsk – 90 zł
Kraków – 94 zł
Wrocław – 98 zł
Szczecin – 138 zł

Praga – 90 zł
Wiedeń – 200 zł
Berlin – 256 zł
Bruksela – 160 zł
Kopenhaga – 160 zł

Osiagnięcia (m.in.):

1. Znaczący i stale rosnący udział TZ w podróżach
2. Rozdzielone funkcje zarządzającego transportem i przewoźników.
3. Wspólny bilet na przewozy i niskie ceny biletów
4. Modernizacje (tramwaj/nawierzchnie ulic







Osiagnięcia (m.in.):

1. Znaczący i stale rosnący udział TZ w podróżach
2. Rozdzielone funkcje zarządzającego transportem i przewoźników.
3. Wspólny bilet na przewozy i niskie ceny biletów
4. Modernizacje (tramwaj/nawierzchnie ulic
5. Wyraźny postęp w jakości taboru (autobus/tramwaj/kolej)

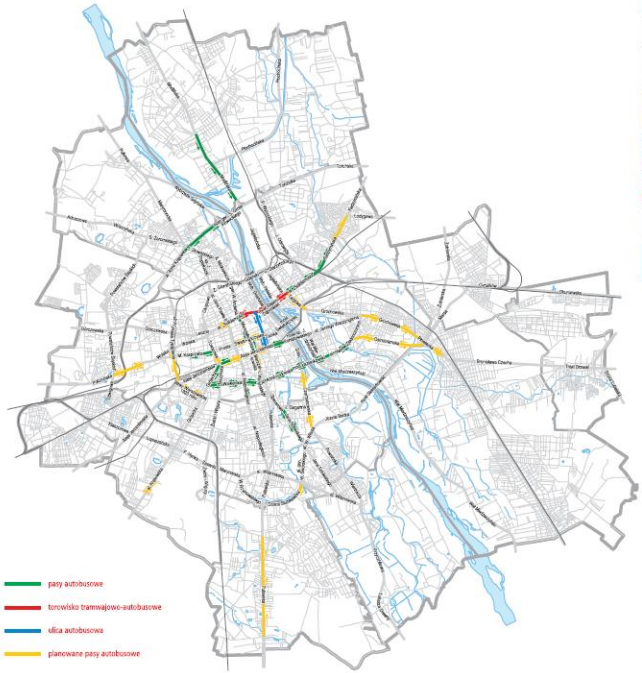






Osiagnięcia (m.in.):

1. Znaczący i stale rosnący udział TZ w podróżach
2. Rozdzielone funkcje zarządzającego transportem i przewoźników.
3. Wspólny bilet na przewozy i niskie ceny biletów
4. Modernizacje (tramwaj/nawierzchnie ulic
5. Wyraźny postęp w jakości taboru (autobus/tramwaj/kolej)
6. Rozwój systemu wydzielonych pasów autobusowych



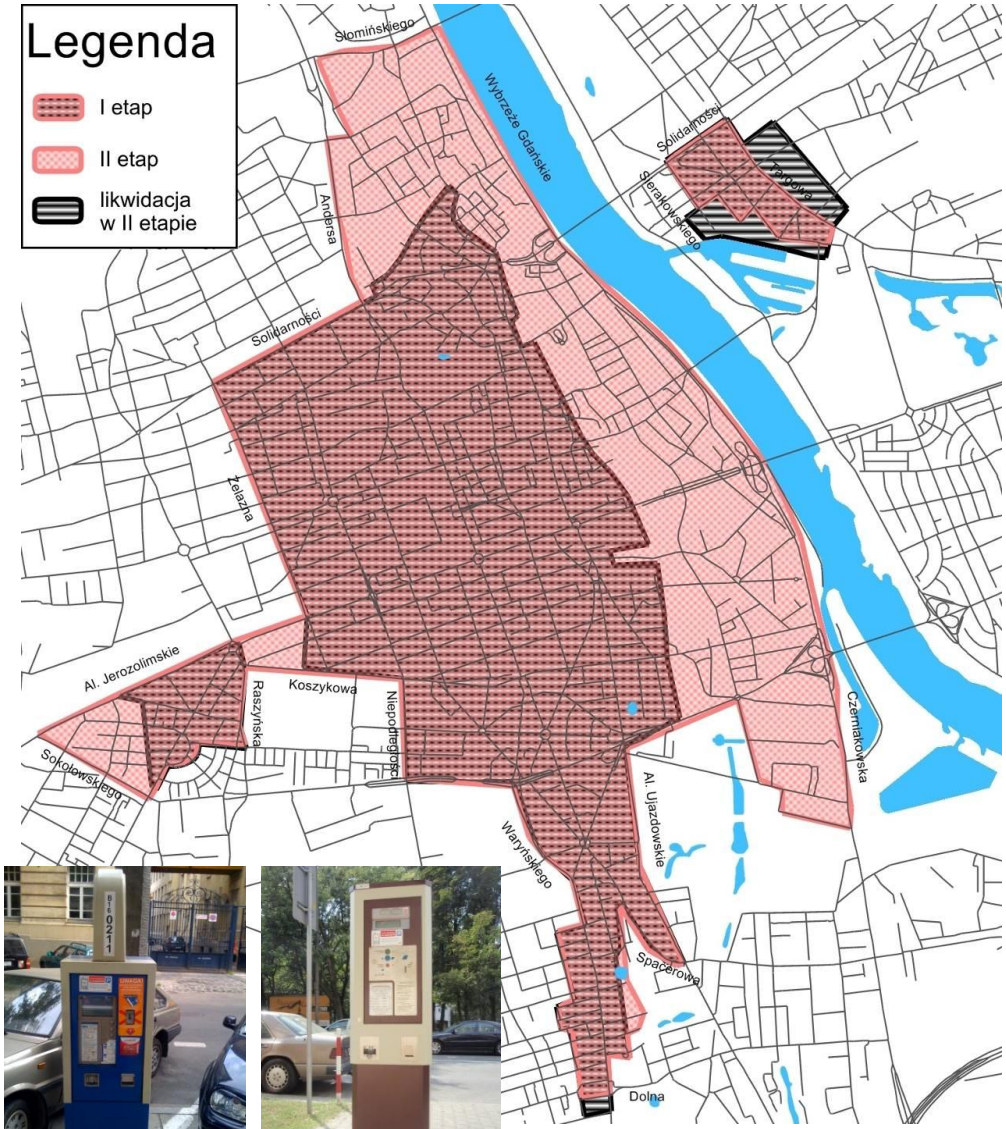






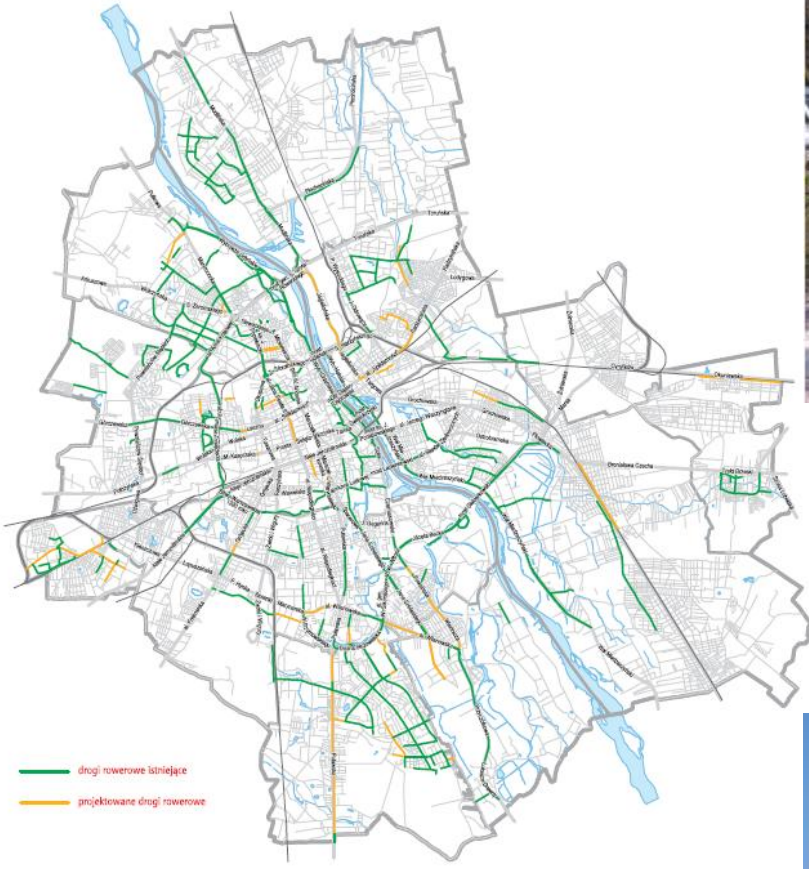
Osiagnięcia (m.in.):

1. Znaczący i stale rosnący udział TZ w podróżach
2. Rozdzielone funkcje zarządzającego transportem i przewoźników.
3. Wspólny bilet na przewozy i niskie ceny biletów
4. Modernizacje (tramwaj/nawierzchnie ulic
5. Wyraźny postęp w jakości taboru (autobus/tramwaj/kolej)
6. Rozwój systemu wydzielonych pasów autobusowych
7. Płatne parkowanie



Osiagnięcia (m.in.):

1. Znaczący i stale rosnący udział TZ w podróżach
2. Rozdzielone funkcje zarządzającego transportem i przewoźników.
3. Wspólny bilet na przewozy i niskie ceny biletów
4. Modernizacje (tramwaj/nawierzchnie ulic
5. Wyraźny postęp w jakości taboru (autobus/tramwaj/kolej)
6. Rozwój systemu wydzielonych pasów autobusowych.
7. Płatne parkowanie
8. Budowa dróg i parkingów rowerowych







Osiagnięcia (m.in.):

1. Znaczący i stale rosnący udział TZ w podróżach
2. Rozdzielone funkcje zarządzającego transportem i przewoźników.
3. Wspólny bilet na przewozy i niskie ceny biletów
4. Modernizacje (tramwaj/nawierzchnie ulic
5. Wyraźny postęp w jakości taboru (autobus/tramwaj/kolej)
6. Rozwój systemu wydzielonych pasów autobusowych.
7. Płatne parkowanie
8. Budowa sieci dróg i parkingów rowerowych
9. Rozwój systemów P+R i B+R





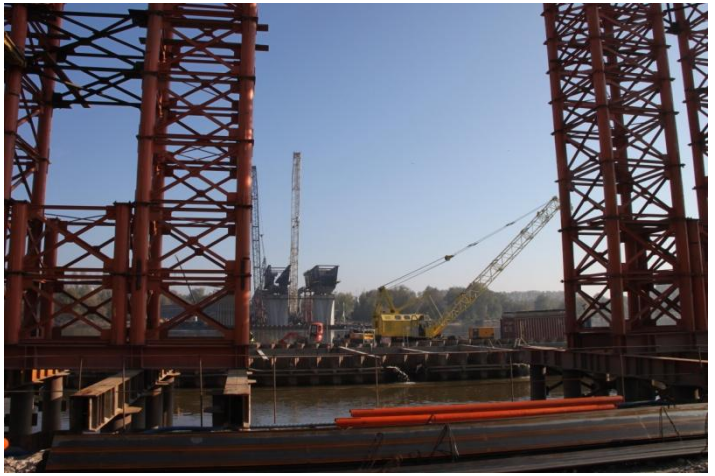






Osiagnięcia (m.in.):

1. Znaczący i stale rosnący udział TZ w podróżach
2. Rozdzielone funkcje zarządzającego transportem i przewoźników.
3. Wspólny bilet na przewozy i niskie ceny biletów
4. Modernizacje (tramwaj/nawierzchnie ulic
5. Wyraźny postęp w jakości taboru (autobus/tramwaj/kolej)
6. Rozwój systemu wydzielonych pasów autobusowych.
7. Płatne parkowanie
8. Budowa sieci dróg i parkingów rowerowych
9. Tworzenie systemów P+R i B+R
10. Aktywne pozyskiwanie środków Unii Europejskiej





..ale jednocześnie ...

Następuje wzrost motoryzacji!

Warszawa:

1960	1980	1990	1995	2000	2010
10	157	282	383	413	450-500*

Następuje wzrost motoryzacji!

Warszawa:

1960	1980	1990	1995	2000	2010
10	157	282	383	413	450-500*

Polskie aglomeracje są na poziomie średniej w UE - 464 samochody/ 1000 mieszkańców

Czy grozi nam scenariusz amerykański – 800 samochodów/1000 mieszkańców ??? !!!

Zależy nam na stałym wzroście gospodarczym (PKB/mieszkańca)… z którym związana jest większa aktywność

To oczywiście dobrze …ale trzeba pamiętać że oznacza wzrost ruchliwości !!!...





Ruch w październiku 2010

- **Most Grota - 140 000 poj./dobę**
- **Most Łazienkowskim - 120 000 poj./dobę**
- **Most Siekierkowski - 95 000 poj./dobę**

Czy jesteśmy przygotowani (czy chcemy ?)
przełożyć ten wzrost na środki transportu
inne niż samochód –

zarządzanie mobilnością ?

Ruchliwość…

Pamiętajmy ,że zwiększony dostęp do samochodu + wzrost ruchliwości grozi zwiększeniem natężeń ruchu na sieci drogowej !

A problem może być poważny:

Ruchliwość…

Pamiętajmy, że zwiększony dostęp do samochodu + wzrost ruchliwości grozi zwiększeniem natężeń ruchu na sieci drogowej !

A problem może być poważny:

Ruchliwość w podróżach niepieszych w Warszawie

1993	1998	2005	2015
1,77	1,82	1,89 ?)	2,00 (?)

Liczba podróży wewnętrznych w Warszawie

1993	1998	2005	2015
2,7 mln	2,9 mln	3,2 mln (?)	4 mln (?)

Ruchliwość…

Pamiętajmy, że zwiększony dostęp do samochodu + wzrost ruchliwości grozi zwiększeniem natężeń ruchu na sieci drogowej !

A problem może być poważny:

Ruchliwość w podróżach niepieszych w Warszawie

1993	1998	2005	2015
1,77	1,82	1,89 ?)	2,00 (?)

Liczba podróży wewnętrznych w Warszawie

1993	1998	2005	2015
2,7 mln	2,9 mln	3,2 mln (?)	4 mln (?)

Rozwój układu drogowego, nawet przy poprawie konkurencyjności TZ będzie oznaczać utrzymanie jej obecnego udziału…a to oznacza wzrost ruchu samochodowego…

...**chyba że zmienimy zachowania**…..

Czy redefinicja priorytetów ?

Rozwój infrastruktury oznacza niekończące się wydatki inwestycyjne…w przyszłości znacznie większe niż dotychczas!

To oznacza ogromny wysiłek finansowy nawet biorąc pod uwagę środki UE (lub PPP)

Efekty takich działań przyjdą dopiero po latach…..wraz z wysokimi kosztami eksploatacji….







Co zatem robić ?

Oprócz realizacji dużych inwestycji, powinniśmy wykorzystywać wszelkie inne dostępne środki, których zastosowanie będzie tańsze a korzyści przyjdą szybciej, dając nadzieję na szybsze i skuteczniejsze zmiany funkcjonowania systemu transportowego i poprawę jakości przestrzeni miejskiej.

10 priorytetów

1. **Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług oraz przemieszanie funkcji**
2. Edukacja i wychowanie
3. Egzekwowanie prawa (stanowcze)
4. Konsekwentne i bezkompromisowe stosowanie priorytetów dla TZ
5. Stosowanie środków fiskalnych
6. Uporządkowanie parkowania
7. System transportu pieszego
8. System transportu rowerowego
9. Zarządzanie ruchem z elementami systemów informacji
10. Tanie systemy P+R, B+R, K+R





10 priorytetów

1. Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług oraz przemieszanie funkcji
2. **Edukacja i wychowanie**
3. Egzekwowanie prawa (stanowcze)
4. Konsekwentne i bezkompromisowe stosowanie priorytetów dla TZ
5. Stosowanie środków fiskalnych
6. Uporządkowanie parkowania
7. System transportu pieszego
8. System transportu rowerowego
9. Zarządzanie ruchem z elementami systemów informacji
10. Tanie systemy P+R, B+R, K+R





10 priorytetów

1. Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług oraz przemieszanie funkcji
2. Edukacja i wychowanie
3. **Egzekwowanie prawa (stanowcze)**
4. Konsekwentne i bezkompromisowe stosowanie priorytetów dla TZ
5. Stosowanie środków fiskalnych
6. Uporządkowanie parkowania
7. System transportu pieszego
8. System transportu rowerowego
9. Zarządzanie ruchem z elementami systemów informacji
10. Tanie systemy P+R, B+R, K+R





10 priorytetów

1. Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług oraz przemieszanie funkcji
2. Edukacja i wychowanie
3. Egzekwowanie prawa (stanowcze)
4. **Konsekwentne i bezkompromisowe stosowanie priorytetów dla TZ**
5. Stosowanie środków fiskalnych
6. Uporządkowanie parkowania
7. System transportu pieszego
8. System transportu rowerowego
9. Zarządzanie ruchem z elementami systemów informacji
10. Tanie systemy P+R, B+R, K+R





10 priorytetów

1. Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług oraz przemieszanie funkcji
2. Edukacja i wychowanie
3. Egzekwowanie prawa (stanowcze)
4. Konsekwentne i bezkompromisowe stosowanie priorytetów dla TZ
5. **Stosowanie środków fiskalnych**
6. Uporządkowanie parkowania
7. System transportu pieszego
8. System transportu rowerowego
9. Zarządzanie ruchem z elementami systemów informacji
10. Tanie systemy P+R, B+R, K+R





10 priorytetów

1. Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług oraz przemieszanie funkcji
2. Edukacja i wychowanie
3. Egzekwowanie prawa (stanowcze)
4. Konsekwentne i bezkompromisowe stosowanie priorytetów dla TZ
5. Stosowanie środków fiskalnych
6. **Uporządkowanie parkowania**
7. System transportu pieszego
8. System transportu rowerowego
9. Zarządzanie ruchem z elementami systemów informacji
10. Tanie systemy P+R, B+R, K+R





10 priorytetów

1. Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług oraz przemieszanie funkcji
2. Edukacja i wychowanie
3. Egzekwowanie prawa (stanowcze)
4. Konsekwentne i bezkompromisowe stosowanie priorytetów dla TZ
5. Stosowanie środków fiskalnych
6. Uporządkowanie parkowania
7. **System transportu pieszego**
8. **System transportu rowerowego**
9. Zarządzanie ruchem z elementami systemów informacji
10. Tanie systemy P+R, B+R, K+R





10 priorytetów

1. Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług oraz przemieszanie funkcji
2. Edukacja i wychowanie
3. Egzekwowanie prawa (stanowcze)
4. Konsekwentne i bezkompromisowe stosowanie priorytetów dla TZ
5. Stosowanie środków fiskalnych
6. Uporządkowanie parkowania
7. System transportu pieszego
8. System transportu rowerowego
9. **Zarządzanie ruchem z elementami systemów informacji**
10. Tanie systemy P+R, B+R, K+R





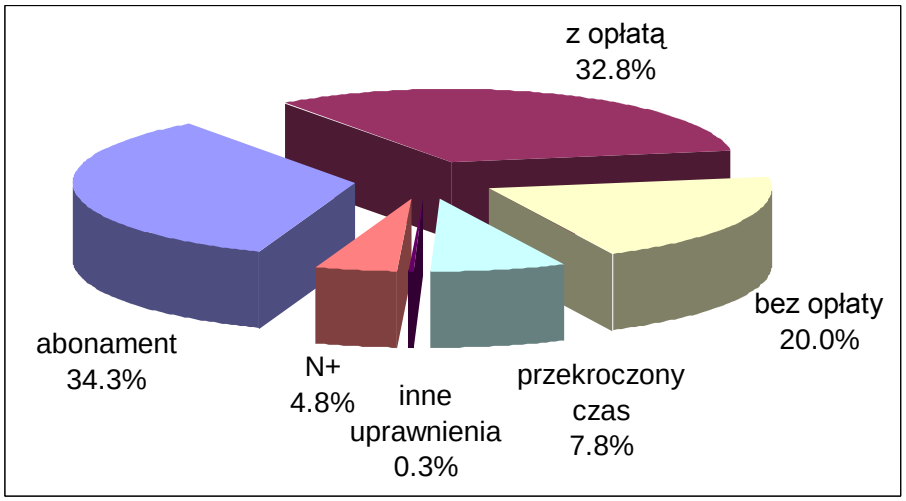
10 priorytetów

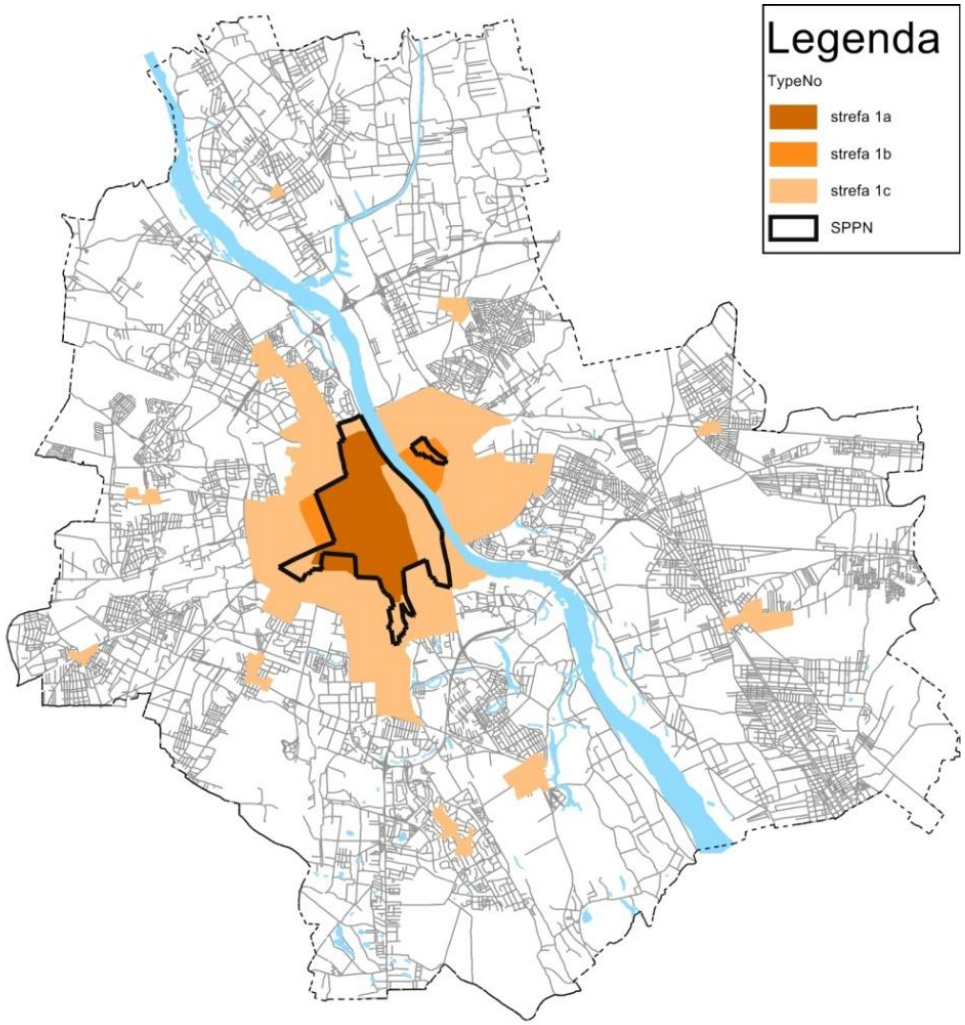
1. Stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług oraz przemieszanie funkcji
2. Edukacja i wychowanie
3. Egzekwowanie prawa (stanowcze)
4. Konsekwentne i bezkompromisowe stosowanie priorytetów dla TZ
5. Stosowanie środków fiskalnych
6. Uporządkowanie parkowania
7. System transportu pieszego
8. System transportu rowerowego
9. Zarządzanie ruchem z elementami systemów informacji
10. **Tanie systemy P+R, B+R, K+R**



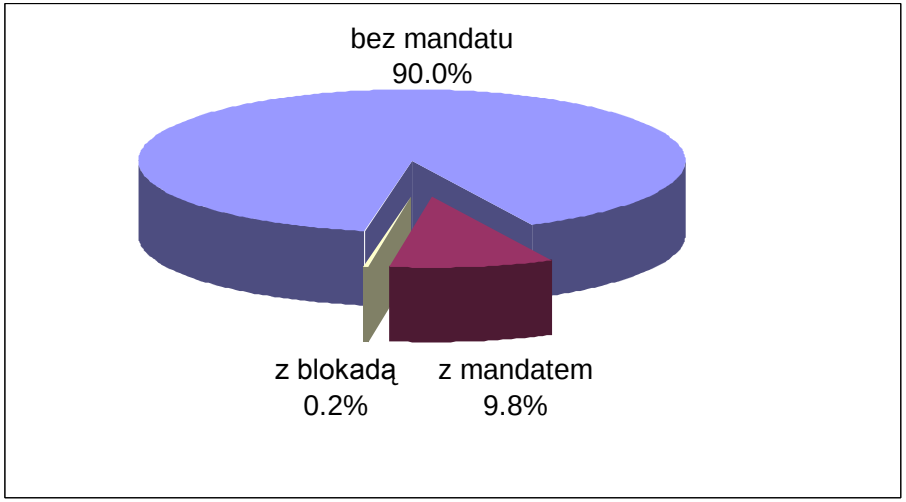


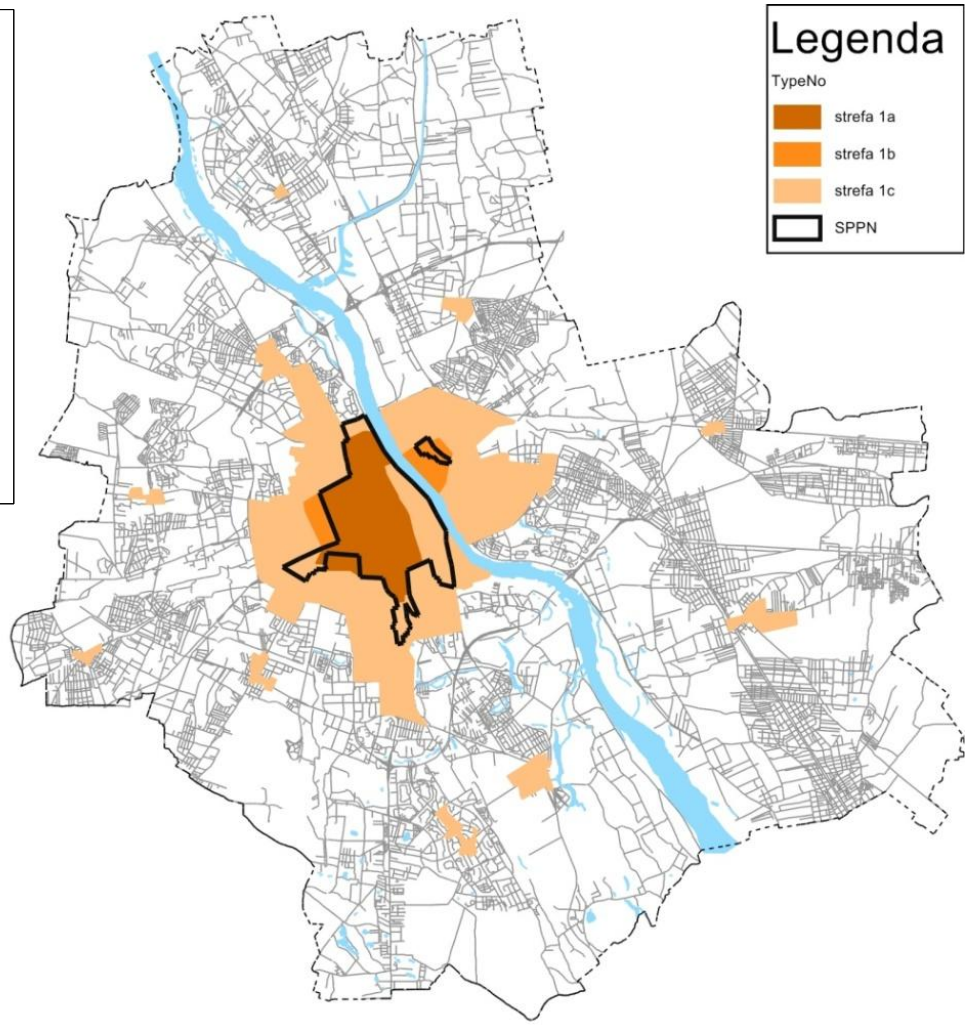
Zbyt słabo wykorzystujemy instrumenty fiskalne…





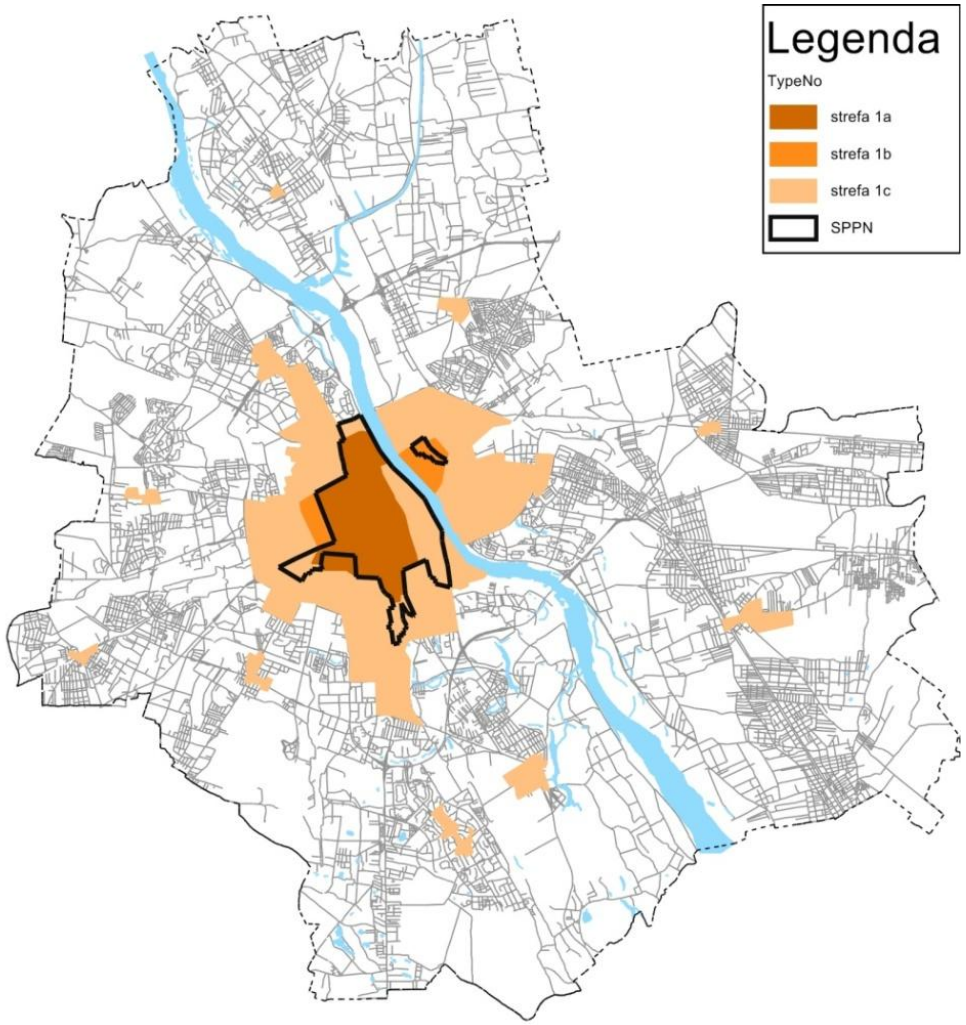
Zbyt słabo wykorzystujemy instrumenty fiskalne….





Zbyt słabo wykorzystujemy instrumenty fiskalne….

- ok: 27 930 miejsc płatnych
- abonamenty: 20 100 osób (72%)
- dzienny postój: 31,80 zł
- roczny abonament: 30 zł (0,004 kosztów)
- Kraków/Poznań 120 zł, Wrocław 156 zł, Gdynia 240 zł
- W Warszawie wpływy z abonamentu mogą być większe o 4 mln zł ! …powiększenie SPPN + system kontroli to dodatkowo 30-40 mln zł rocznie – można je przeznaczać na cele transportowe



Zbyt wolno rozwijamy ruch rowerowy...

- 1-2% podróży rowerowych z okresowym zwiększeniem (do 3-4% ?) w sezonie
- W 2009 przyrost sieci: 15 km w Warszawie, 12 km w Poznaniu, 8 km w Gdańsku, 3 km we Wrocławiu
- 276 km w Warszawie, 160 km we Wrocławiu. W pozostałych miastach dużo mniej.
- W Warszawie uwzględniając dotychczasowe tempo poziom ok. 900km (np. taki jak w Berlinie) osiągnięmy w 2050 roku!
- Zdecydowanie za duże są koszty budowy infrastruktury rowerowej (1-2 mln zł/km) – m.in. Z uwagi na krępujące przepisy i opinię że ścieżka rowerowa jest lepsza niż pas dla rowerów na jezdni
- Udział ruchu rowerowego taki jak w Holandii i Dani (40-60%) jest mało realny. Ale 10% tak. A już to oznaczałoby wzrost z ok. 35 tys. podróży dziennie do 400 tys. i więcej w przyszłości





Niezbędna zmiana zachowań komunikacyjnych

Już obecnie wpływamy na decyzje użytkowników korzystających z systemu transportowego. Na przykład poprawiając ofertę TZ

Są to jednak działania pasywne, skierowane do dużych i anonimowych grup , bez szczegółowego rozpoznania indywidualnych potrzeb i oczekiwań.

Niezbędna jest zmiana zachowań komunikacyjnych

Już obecnie wpływamy na decyzje użytkowników korzystających z systemu transportowego. Na przykład poprawiając ofertę TZ

Są to jednak działania pasywne, skierowane do dużych i anonimowych grup , bez szczegółowego rozpoznania indywidualnych potrzeb i oczekiwań.

Kluczem jest dotarcie do świadomości każdego pojedynczego użytkownika systemu transportowego i przekonanie go do porzucenia dotychczasowych przyzwyczajeń związanych z korzystaniem z samochodu.

Zmiana decyzji może polegać na:
- rezygnacji z odbywania podróży,
- zmianie okresu podróżowania (poza szczytem),
- zmianie trasy przejazdu,
- zmianie środka transportu.

Zmiana zachowań komunikacyjnych

Jak przekonać użytkowników systemu, że można odbywać podróże pieszo, rowerem, transportem zbiorowym a nie samochodami i że będzie to podróż równie (a może nawet bardziej) komfortowa, bezpieczna, szybka, niezawodna i ekonomiczna ?

Na przykład tworząc plany mobilności, przedstawiających najkorzystniejsze sposoby odbywania podróży, alternatywne w stosunku do samochodu.

Skuteczność tego typu działań zależy od:

- ❑ właściwego rozpoznania grup użytkowników (ich potrzeb i oczekiwań),
- ❑ zrozumienia uwarunkowań wpływających na decyzje,
- ❑ umiejętności przekonania do wykorzystania planu mobilności.

Plany mobilności muszą być wsparte ofertą atrakcyjnego (łatwo dostępnego, taniego, komfortowego i bezpiecznego) systemu TZ oraz równie dobrą ofertą systemu transportu pieszego i rowerowego.

W istocie rzeczy w procesie tworzenia planu mobilności zawiera się edukacja transportowa

…a od edukacji będzie zależeć to z kim będziemy spierać się o przyszłość systemu transportowego…

….ze zdenerowowanym, pełnym roszczeń, krzywdzonym przez odbieranie praw kierowcą,

czy też świadomym zagrożeń, rozumiejącym powody działania i domagającym się zmian użytkownikiem systemu transportowego

Gość forum internetowego: xs550

Nie po to se brykę kupiłem na full wypas aby teraz drałować na rowerku, pieszo albo gnieździć się z ludźmi w tramwaju czy metrze!

Bryka jest wypolerowana na full wypas i tego tam... Lubiem se posiedzieć za kołkiem, no!
Ziomy dają mi pełen szacun za to!

…warto zastanowić się nad problemami:

1. Czy najefektywniejszym sposobem usprawniania systemu transportowego (likwidowania korków !) jest inwestowanie w rozwój systemu i zwiększenie jego przepustowości?

2. Czy realizując plany i podejmując decyzje rzetelnie identyfikujemy koszty i korzyści społeczne. To znaczy czy korzyści społeczne wynikające z naszych działań są adekwatne do ponoszonych kosztów?

3. Czy tak silnie rozwijając infrastrukturę, chociaż jest to zgodne z oczekiwaniami użytkowników, dbamy właściwie o przyszłość następnych pokoleń, które będą zmuszone do ponoszenia kosztów jej eksploatacji, a być może i rewitalizacji zdegradowanych obszarów.

V KONFERENCJA NAUKOWO-TECHNICZNA
MIASTO I TRANSPORT
2011
NOWOCZESNA KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA

Politechnika Warszawska, **3 marca 2011**

Plac Politechniki 1, Gmach Główny – Mała Aula