

IV KONFERENCJA NAUKOWO – TECHNICZNA
MIASTO I TRANSPORT 2010

Obsługa komunikacyjna
Centrum miasta



WYTYCZNE KSZTAŁTOWANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO
CENTRUM MIASTA
Referat wprowadzający

MARIUSZ DUDEK
Politechnika Krakowska

24 lutego 2010
Politechnika Warszawska
Mała Aula, Plac Politechniki 1



Największa koncentracja w mieście obiektów o charakterze administracyjnym, usługowym oraz kulturalnym

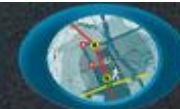
Rola centrum

- § Identyfikowanie się mieszkańców z miastem
- § Koncentracja przestrzeni publicznej (tradycja miejsca ważnych wydarzeń w mieście)
- § Wartości historyczne (relikty dawnych budowli i układów transportowych)



Konflikt:

- Intensywny ruch samochodowy – przestrzeń publiczna
- Pieszy – samochód w ruchu
- Pieszy – zaparkowany samochód
- Pieszy – pojazd komunikacji zbiorowej (w ruchu)
- Pojazdy komunikacji zbiorowej – samochód (w ruchu i zaparkowany)
- Samochód w ruchu – zaparkowany samochód
- Pojazdy zaopatrzenia – zaparkowane samochody klientów



- Ruch tranzytowy (także w skali miasta) przecinający obszar
- Zbyt duża penetracja ruchu samochodowego
- Brak możliwości zaspokojenia w pełni potrzeb parkingowych na tym obszarze
- Utrudnienia dla pojazdów zaopatrzenia
- Niezbyt dogodne warunki dla ruchu pieszego



szczególnie na obszarze centrum prowadzona polityka winna charakteryzować się zrównoważonym rozwojem, a co za tym idzie:

- przyjazna dla komunikacji zbiorowej
- przyjazna dla ruchu niezmotoryzowanego
- rozsądnie restrykcyjna dla samochodów osobowych



winna posiadać następujące cechy:

- być przyjazna dla mieszkańców,
- być przyjazna dla środowiska, także kulturowego,
- funkcjonalna,
- **oszczędna** (uzależnienie jej od realizacji kosztownych inwestycji może spowodować odsunięcie jej wdrożenia o wiele lat)



Kreowanie zrównoważonego systemu transportowego w aspektach

- wewnętrznym: zapewnienie strukturze gałęziowej systemu stanu równowagi (motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej)
- zewnętrznym: utrzymanie harmonii z otoczeniem (środowiskiem naturalnym i cywilizacyjnym)

Dlaczego ogranicza się ruch samochodowy w centrum?



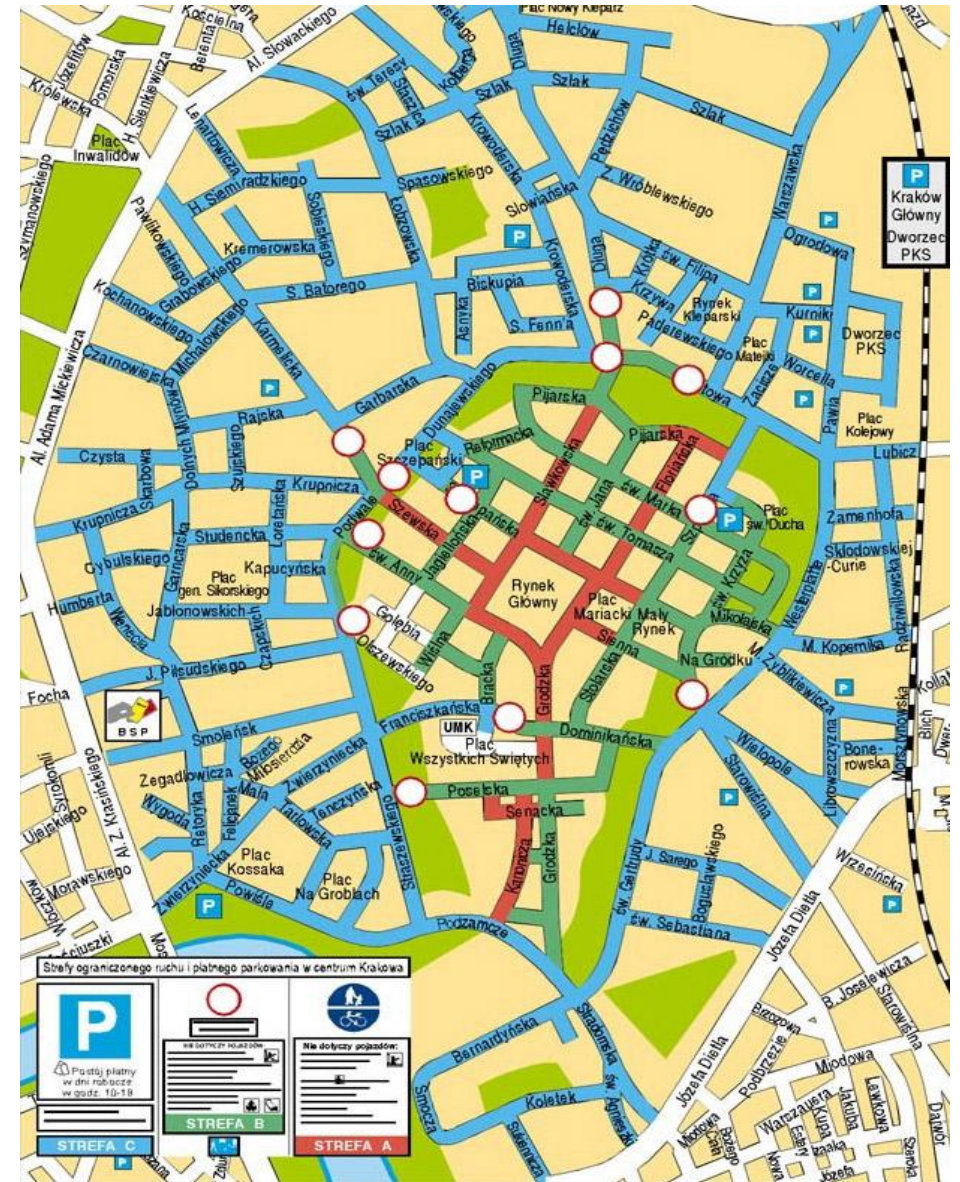
- Nieefektywnie wykorzystuje deficytową przestrzeń komunikacyjną
- Utrudnia funkcjonowanie innych środków lokomocji preferowanych na tym obszarze
- Stwarza zagrożenia środowiskowe i wypadkowe (liczne kolizje z intensywnym ruchem pieszym)
- Degraduje przestrzeń publiczną bardzo często o charakterze zabytkowym
- Pogarsza funkcjonowanie obiektów handlowo-usługowych poprzez utrudnienie dostaw towarów

Metody ograniczenia ruchu samochodowego



Strefowanie dostępności:

- strefa zakazu ruchu
- strefa ruchu ograniczonego
- strefa ograniczonego parkowania (często także płatnego)





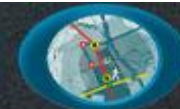
Uspokojenie ruchu - cele:

- eliminacja ruchu tranzytowego względem obszaru centrum
- redukcja natężenia ruchu samochodowego
- zmniejszenie prędkości pojazdów

Uspokojenie ruchu – wybrane środki:

- odgięcie toru jazdy
- zawężenia przekroju poprzecznego
- muldy spowalniające
- podniesienie tarczy skrzyżowania

Zasady uprzywilejowania komunikacji zbiorowej w centrum

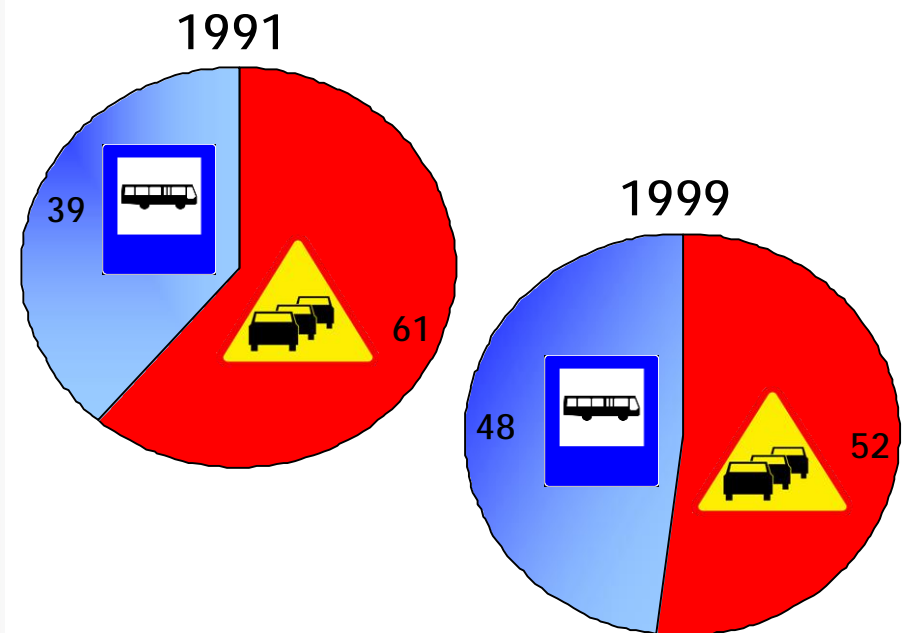


- **Wydzielenie od ruchu samochodowego** (utrudnione przez niemożność rozbudowy przekroju poprzecznego ulic)
- **Zapewnienie dużej zdolności przewozowej i możliwie wysokiego komfortu podróży** (dodatkowa zachęta do rezygnacji z samochodu)
- **Krótkie odległości dojścia pieszego do przystanków** (dostępność dla osób niepełnosprawnych)
- **Bezpieczeństwo ruchu pieszego** (niekiedy konieczność znacznej redukcji prędkości komunikacyjnej ewentualnie wprowadzenia kosztownych rozwiązań wielopoziomowych)
- **Priorytety na wlotach do strefy centrum**

Efekty preferowania komunikacji zbiorowej w centrum



- Zwiększenie potoków pasażerskich z niej korzystających
- Zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodowego
- Przetrawanie wartościowej substancji





- Dostępność do najważniejszych generatorów ruchu
- Wydzielenie od ruchu samochodowego oraz pojazdów komunikacji zbiorowej - bezpieczeństwo
- Powiązanie z parkingami w systemie „Park & Walk”
- Powiązanie z węzłami komunikacji zbiorowej (zapewnienie odpowiedniej odległości dojścia do przystanku)
- Eksponowanie miejsc o szczególnej wartości



Efekty prawidłowo ukształtowania układu komunikacyjnego w centrum:

- Poprawa bezpieczeństwa ruchu
- Kształtowanie proekologicznych zachowań komunikacyjnych mieszkańców
- Ekspozycja obiektów o znaczeniu kulturowym i historycznym
- Identyfikowanie miejsc znaczących
- Stymulowanie działań rewaloryzacyjnych



Szczególnie w centrum system transportowy może posiadać wartości estetyczne zawarte:

- w kompozycji urbanistycznej układu transportowego
- w powierzchni transportowej
- w bryle konstrukcji obiektu transportowego
- w detalu obiektu transportowego
- w obiekcie ruchomym



dr inż. Mariusz Dudek

Politechnika Krakowska

Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej

ul. Warszawska 24, 31-155 Kraków

mariusz@transys.wil.pk.edu.pl