

IV KONFERENCJA NAUKOWO – TECHNICZNA
MIASTO I TRANSPORT 2010

Obsługa komunikacyjna
Centrum miasta



SŁOWO PODSUMOWUJĄCE

ZYGMUNT UŻDALEWICZ
SIGMA - SYSTEM

24 lutego 2010
Politechnika Warszawska
Mała Aula, Plac Politechniki 1



Problemy spowodowane zatłoczeniem miast nękają nie tylko współczesne pokolenia.

Towarzyszyły człowiekowi nieomal od początków urbanizacji i do pewnego stopnia przypominają nasze obecne kłopoty.

Wymagały też działania w podobnych kierunkach.

Inna jest oczywiście w dzisiejszych czasach:

- **skala tych problemów;**
- **środki techniczne stosowane do ich rozwiązywania.**



Jak wynika z zachowanych dokumentów, zakazy wjazdu do centrum miasta były stosowane w Cesarstwie Rzymskim, już na przełomie starej i nowej ery.

Dzisiaj również ograniczamy dojazdy albo zakazujemy wjazdu do centrum, w celu zapewnienia godziwych warunków życia i możliwości dostępu do tych obszarów dla ludzi zainteresowanych takim dostępem.



Także motoryzacja nie jest pierwszą z przyczyn współczesnego zatłoczenia miast.

Na przełomie XIX i XX w., indywidualny ruch kołowy w największych miastach Europy i Stanów Zjednoczonych, był już tak duży, że zaczęto w nich wprowadzać szynową komunikację publiczną:

- naziemną:
 - tramwaje konne (początek XIX w.),
 - tramwaje elektryczne (ostatnia dekada XIX w. i początek XX w.);
- podziemną – czyli metro (Londyn 1863 r., Budapeszt 1896 r., Paryż 1900 r., Nowy Jork 1904 r. Buenos Aires 1913 r.);

Dzisiaj również pokładamy nadzieję w komunikacji publicznej, zwłaszcza szynowej, w zapewnieniu dostępu do centralnych obszarów miejskich

Problemy ekologiczne miast



Kiedy w 1908 r. odbywał się w Paryżu pierwszy Światowy Kongres Drogowy, we Francji było zaledwie 35 tys. samochodów i 1656 tys. wozów konnych. Najpoważniejsze problemy ekologiczne dotyczyły w tym czasie zagospodarowania odchodów końskich (np. w skali Francji było to ok. 15000 ton dziennie), zapylenia powietrza i hałasu od środków transportu oraz powierzchni przeznaczanych w obszarach podmiejskich na produkcję paszy dla koni.

Dzisiaj niemieckie miasta wprowadzają strefy ekologiczne w swoich centralnych obszarach, do których nie mają wstępu samochody nie spełniające wymagań ekologicznych

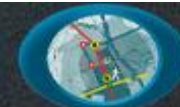
Zakres tematyczny konferencji



Jak niewiele ówczesne cele różniły się od celów naszych przodków i tych, które były tematem naszych dzisiejszych rozważań, jeżeli oczywiście pominiemy względy techniczne i technologiczne.

Program konferencji był niezwykle bogaty i intensywny – 14 referatów (wliczając moje podsumowanie), w ciągu jednego dnia, w tym:

- 1 wprowadzający, a przede wszystkim porządkujący zasady kształtowania systemu transportowego centrum miasta,
- 3 w sesji „Działania strategiczne” (wszystkie dotyczące Warszawy):
 - problemy urbanistyczne obszaru śródmiejskiego,
 - nowa strategia transportowa odnosząca się do centrum,
 - nowe kierunki zarządzania ruchem;
- 4 w sesji „Transport zbiorowy”:
 - 3 dotyczące tramwajów i priorytetów dla ruchu tramwajowego (także pasy T+A), z tego 1 z doświadczeń Krakowa i 2 z doświadczeń Warszawy (różnica - przystanki),
 - 1 dotyczący komunikacji autobusowej w śródmieściu (w tym P&R);
- 5 w sesji „Mniej samochodów”:
 - 2 o charakterze ogólnym (płatne parkowanie i monitoring pasów autobusowych),
 - oraz po jednym dotyczącym: Warszawy (rower miejski), Krakowa (plany mobilności) i Szczecina (przestrzenie publiczne w centrum).



Zagadnienia poruszane na tej konferencji są w większości znane jej uczestnikom, a krótkie prezentacje miały na celu tylko ich przypomnienie. Przekazane materiały będą na pewno jeszcze analizowane przez uczestników. Chciałbym szczególnie zwrócić uwagę na te referaty, które zawierały dodatkowe argumenty wynikające z przeprowadzonych badań lub wdrożeń pilotażowych.

Poza efektami poznawczymi:

- **omówienie kompletu dokumentów miasta Warszawy dotyczących urbanistyki, strategii transportowej i koncepcją aktywnego zarządzania ruchem;**
- **zaprezentowanie efektów uzyskanych w wyniku wdrożonych rozwiązań dla transportu publicznego w Warszawie i Krakowie;**
- **przedstawienie propozycji rozwiązań umożliwiających zmniejszenie ilości samochodów w centrum miasta ...**



- ... wyłoniły się następujące problemy wymagające rozwiązania:
- konieczność zapewnienia właściwego miejsca sprawom transportowym miast, w aktach prawnych najwyższej rangi (ustawy sejmowe, rozporządzenia właściwych ministrów) – dotyczy to w szczególności:
 - parkowania płatnego (problemu z ref. 3.2),
 - przywrócenia opłat za wjazd do strefy centralnej,
 - zakresu zarządzania ruchem (także w czasie rzeczywistym),
 - sankcji za wykroczenia zarejestrowane fotograficznie.



- potrzeba współpracy i wymiany doświadczeń między miastami,
- I chociaż nie zostało to poruszone wprost, warte przemyślenia jest uświadamianie gminom, jak istotne są realizacje połączeń komunikacją publiczną nowych terenów peryferyjnych miast, pod zabudowę mieszkaniową. Brak możliwości dojazdu do centrum komunikacją publiczną, zmusza mieszkańców takich terenów do dojazdów samochodem.



Koncentrowaliśmy się na problemach największych miast, ale podobne problemy przeżywają obecnie nawet miasta 30 – tysięczne.

Potrzebują pomocy i porady, jak rozwiązywać swoje problemy.

Dotyczy to zwłaszcza aglomeracji warszawskiej, która ma 5 miast w pierwszej 11 miast o największej gęstości zaludnienia (w tym Warszawa – jedyne z 7 największych w Polsce w pierwszej 30 miast o największej gęstości zaludnienia).

Porównanie 2 miast o identycznej powierzchni z szyną do Warszawy:

- Mińsk Maz. – centrum całkowicie opanowane przez samochody, brak miejskiej (gminnej) komunikacji publicznej
- Grodzisk Maz. – „deptak w centrum”, konkurs na rozszerzenie, P&R oraz Kiss&R wspierane opłatami za parkowanie, gminna komunikacja publiczna.



Dziękuję za uwagę

mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz

(sigmazu@onet.pl)