

ROLA TRANSPORTU MIEJSKIEGO W SPEŁNIANIU OCZEKIWAŃ W ZAKRESIE OBSŁUGI MOBILNOŚCI

MATERIAŁY ZOSTAŁY PRZETWORZONE W RAMACH PROJEKTU: :

CZ.11.3.119/0.0/0.0/16_013/0001981 „ROZWÓJ KOMPETENCJI I PODNOSZENIE SZANS STUDENTÓW UNIwersytetów NA RYNKU PRACY W ZAKRESIE USŁUG SEKTORA PUBLICZNEGO“

PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY ZE ŚRODKÓW EFRR W RAMACH PROGRAMU INTERREG V-A CZECHY - POLSKA POPRZECZ FUNDUSZ MIKROPROJEKTU 2014 - 2020 W EUROREGIONIE ŚLĄSK

PROF.. DR HAB. SABINA KAUF



ROLA TRANSPORTU MIEJSKIEGO W SPEŁNIANIU OCZEKIWAŃ W ZAKRESIE OBSŁUGI MOBILNOŚCI

PROF.. DR HAB. SABINA KAUF



TRANSPORT PUBLICZNY JAKO MOTYWATOR NIEEGOISTYCZNYCH ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH

System transportowy integruje wszystkie obszary funkcjonalne aglomeracji. Sprawność funkcjonowania tego systemu określa jakość świadczonych usług przewozowych (lub inaczej: poziom obsługi klienta-pasażera) oraz wysokość nakładów finansowych na komunikację miejską. Dąży się zatem do maksymalizacji logistycznego poziomu obsługi klienta przy danych kosztach globalnych, lub do minimalizacji kosztów przy określonym poziomie obsługi

NA BAZIE POTRZEB PRZEMIESZCZANIA SIĘ POWSTAŁ RYNEK PRZEWOZÓW

Zaspokajanie potrzeb przewozowych użytkowników miast może mieć istotny wpływ na ich ocenę jakości życia w mieście, tym bardziej, że potrzeby te występują w ścisłym połączeniu z postulatami przewozowymi rozumianymi jako oczekiwania użytkowników dotyczące warunków podróży



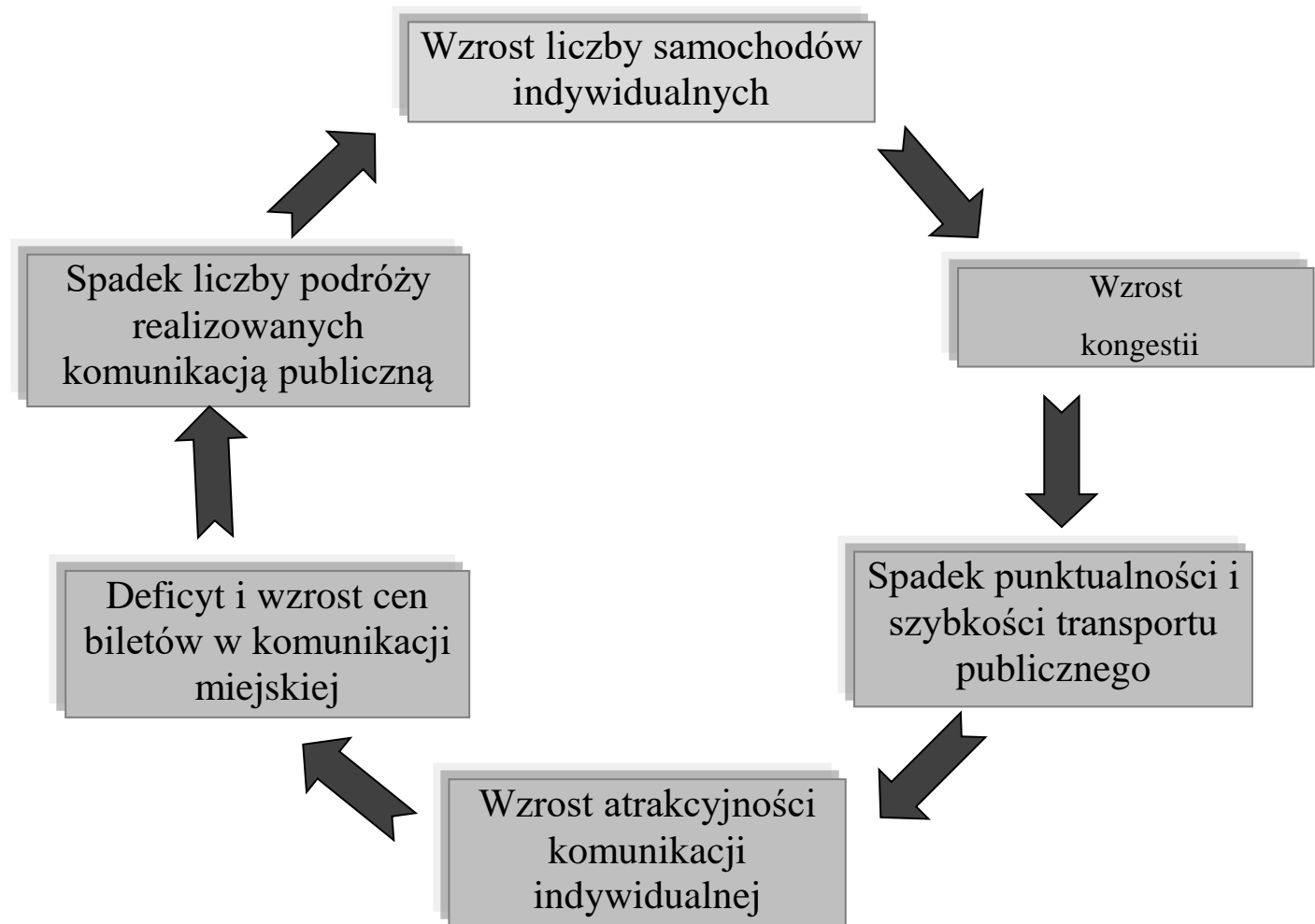


Przewozy komunikacją miejską w Polsce w latach 2010-2020

lata	2005	2010	2015
wyszczególnienie			
Przewóz pasażerów w mln	3994	3904,9	3672,1
Liczba ludności	38 157 055	38 200 037	38 437 239
Średnia liczba podróży	113	102	78



BŁĘDNE KOŁO KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



autobus czy
samochód...



WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU JAKO WAŻNY PROBLEMEM DECYZYJNY

KRYTERIA

INDYWIDUALNA SAMOCHODOWA

ZBIOROWA

Czas

- Czas dojścia (np. czas przejścia od miejsca zamieszkania do samochodu)
- Czas przejazdu
- Czas poszukiwania miejsca parkingowego
- Czas dojścia do miejsca docelowego (np. od parkingu do miejsca pracy)

- Czas dojścia (np. czas przejścia od miejsca zamieszkania do przystanku)
- Czas oczekiwania na przyjazd środka transportu
- Czas przejazdu
- Ewentualny czas na przesiadki
- Czas dojścia do celu (np. od przystanku do miejsca pracy)

Koszt

- Stałe koszty utrzymania (np. ubezpieczenia)
- Koszty paliwa
- Koszty parkowania

- Cena biletu

komfort

- Bezpieczeństwo w samochodzie
- Niezależność, itp.

- Rodzaj środka transportu (autobus, tramwaj, metro)
- Wyposażenie i wiek środka transportu
- Doradztwo i serwis
- Wystrój i zadaszanie na przystankach

KRYTERIA PORÓWNIANIA KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ I INDYWIDUALNEJ



POJAZDY KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ I INDYWIDUALNEJ NA TYM SAMYM PASIE RUCHU

Cechy transportu publicznego atrakcyjnego dla mieszkańców

Bezpośredniość

Dostępność

Częstotliwość kursowania

Punktualność

Niezawodność

Wygoda

Łatwość wsiadania/
wysiadania

Informacja

Prędkość pojazdu

Koszty

Bezpieczeństwo

Kultura obsługi

Elastyczność

Park&Ride

Kluczowe strefy w mieście



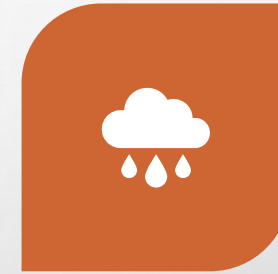
0 - ściśle centrum



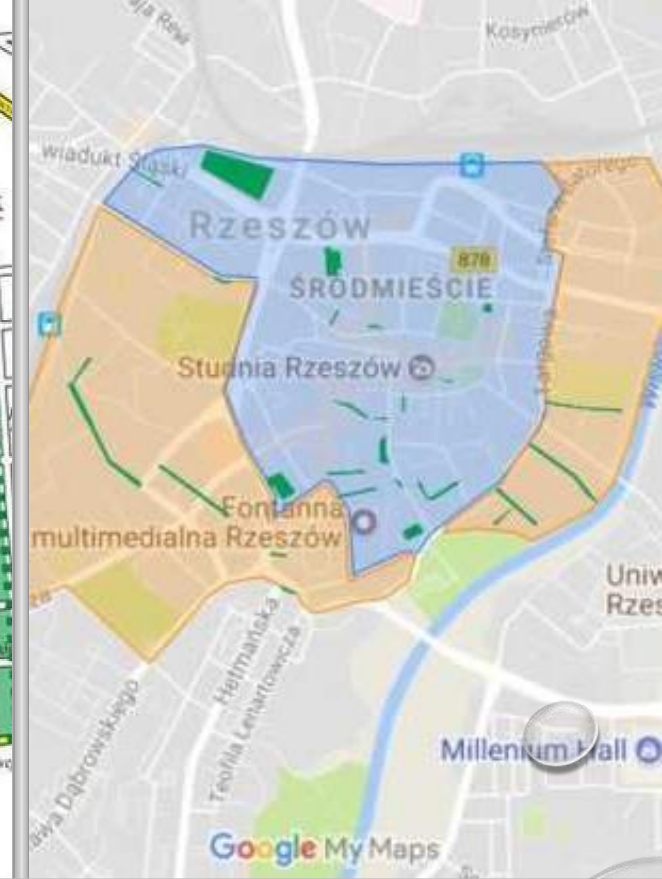
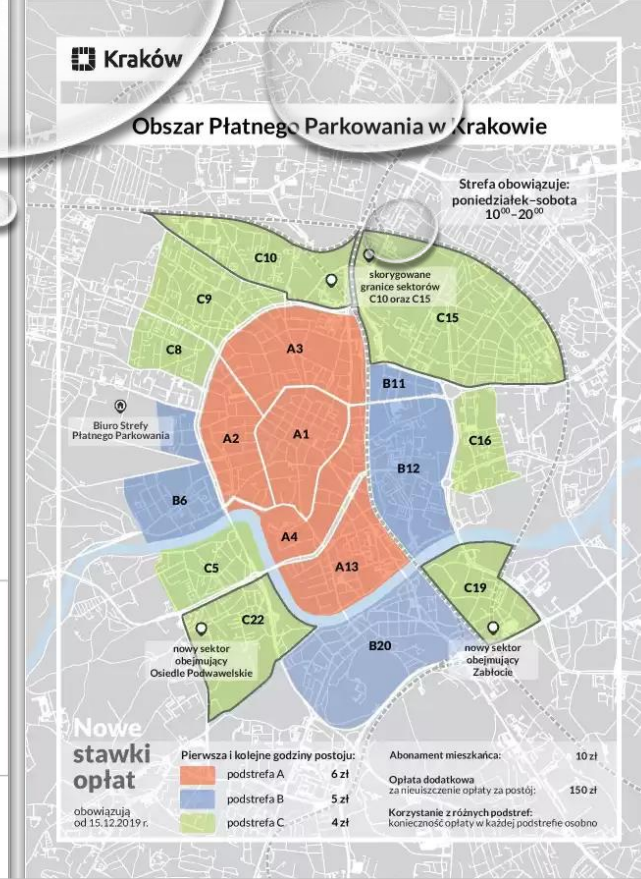
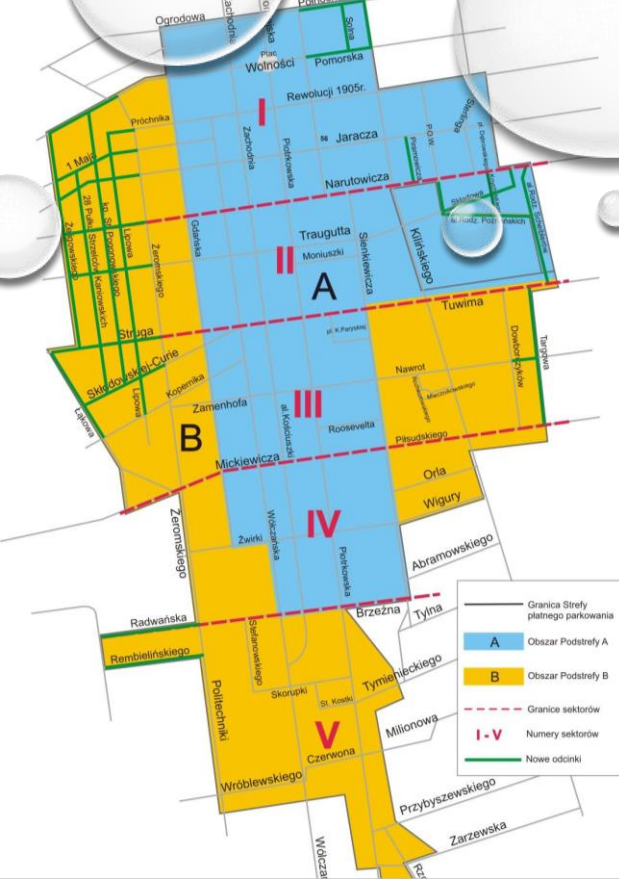
A - tereny blisko centrum



B - tereny przemysłowe,
obszary zabudowy
wielorodzinnej, tereny
rekreacyjne



C - obszary rozległej
zabudowy



STREFY PARKOWANIA



PREFERENCJE DLA TRANSPORTU PUBLICZNEGO, NP. WYDZIELONY PAS RUCHU DLA AUTOBUSÓW

- PIERWSZY NA ŚWIECIE BUSPAS POWSTAŁ W CHICAGO W 1939 R.
- PIERWSZE W EUROPIE BUSPASY ZOSTAŁY WPROWADZONE W HAMBURGU W 1962 R.
- W POLSCE BUSPASY POWSTAŁY M.IN. W KRAKOWIE, TRÓJMIĘSCIE, WARSZAWIE, WROCŁAWIU, OPOLU
- **NA NAJBARDZIEJ RUCHLIWYM BUSPASIE W STANACH ZJEDNOCZONYCH (TUNEL LINCOLNA W NOWYM JORK) W SZCZYCIE PRZEJEŹDŹA 700 AUTOBUSÓW NA GODZINĘ, (ŚREDNIO JEDEN AUTOBUS CO 5,1 SEKUNDY)**



Wprowadzenie opłat za wjazd pojazdów do centrum miasta m.in. Londyn

- Pobór opłat funkcjonuje od 2003 r.
- Wiele dogodnych sposobów dokonywania opłat (m.in. On-line, wybrane sklepy, stacje benzynowe, sms).
- Z opłaty całkowicie zwolnione pojazdy o napędzane alternatywnymi oraz posiadające co najmniej 9 miejsc.
- Po wprowadzeniu systemu w centrum londynu natężenie ruchu spadło o 16-20%



Rola komunikacji rowerowej w redukcji kongestii

Rower, mogący służyć do znaczącej części podróży w mieście, jest sojusznikiem miasta, ponieważ potrzebuje mało miejsca i utrwała przyzwyczajenie do podróży na stosunkowo krótkie dystanse

Wsparciem dla rozwoju jest dobrze zaplanowany i zorganizowany system dróg i ścieżek rowerowych na terenie miasta





Udogodnienia dla cyklistów

Dostosowanie infrastruktury do potrzeb przemieszczeń rowerowych;

Umożliwienie przewozu roweru transportem publicznym,

Zorganizowanie parkingów dla jednośladów, w pobliżu węzłów publicznego transportu,

Wyposażenie w urządzenia do naprawiania rowerów,

Wprowadzenia bezobsługowych stacji rowerowych.

KOMUNIKACJA ROWEROVA W OPOLU



Województwa Opolskiego

Opolskie
na rowery

Harmonogram

Zadanie 1

Inwentaryzacja
tras rowerowych

Koncepcja
przebiegu tras w
regionie

Zadanie 2

Promocja
i edukacja

Zadanie 3

Drobna
infrastruktura
rowerowa



PŘEKRAČUJEME HRANICE
PRZEKRACZAMY GRANICE
2014—2020



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

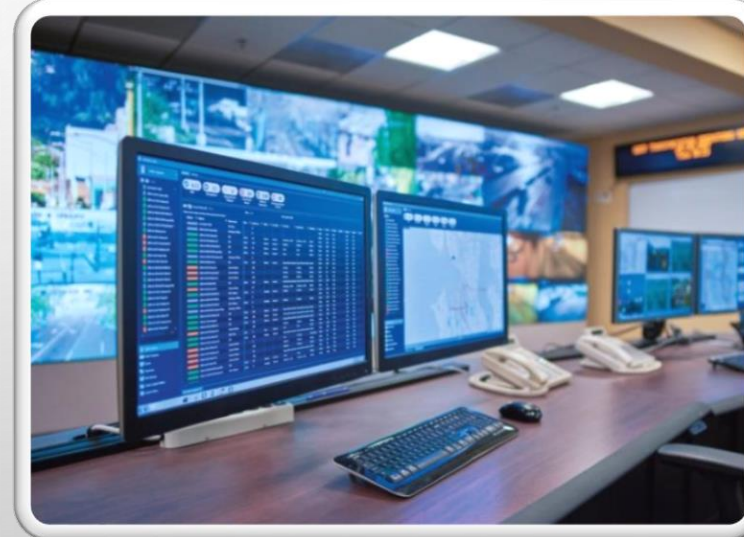
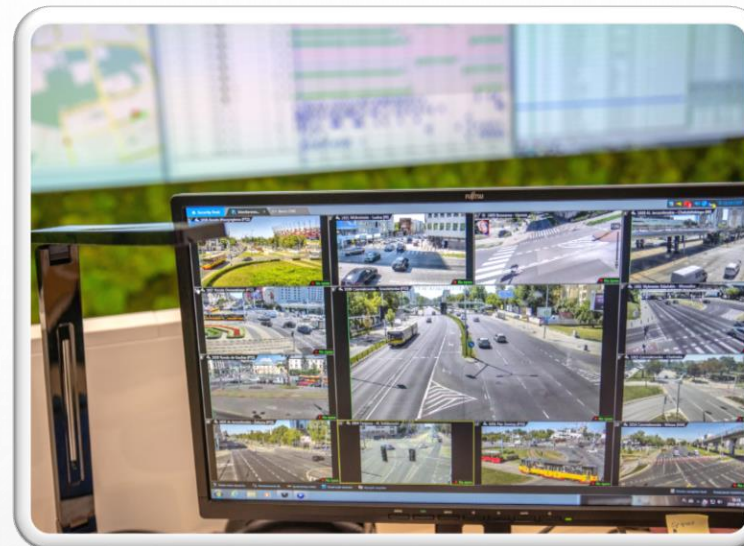
Inteligentny system zarządzania ruchem

zarządzania transportem publicznym

e-info - system informacji pasażerskiej

e-bilet - system elektronicznego poboru opłata

system obszarowego sterowania ruchem





Inteligentny system zarządzania ruchem

W Opolu do 2024 roku ma zacząć działać system inteligentnego zarządzania ruchem miejskim.





DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

