

Rozmowa z dr. hab. inż. Andrzejem Szarata, prof. PK w przeddzień konferencji w Sopocie

26-27 listopada 2014 w Sopocie odbędzie się największe w Polsce spotkanie specjalistów badań ruchu. Ogólnopolska Konferencja KBR już po raz drugi przyciągnie profesjonalistów z branży na Pomorze. Pierwsze takie spotkanie odbyło się w 2010 roku. Wśród prelegentów tegorocznej konferencji znajdują się przedstawiciele uczelni wyższych, biznesu, zakładów komunikacji oraz jednostek budżetowych.

Patronat honorowy nad Konferencją objęli Prezydent Miasta Gdańska oraz Prezydent Miasta Sopotu.

Na pytania odnośnie Kompleksowych Badań Ruchu (KBR) i samej konferencji odpowiada **dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. PK.**

Czym są KBR?

Nazwa tego typu badań oznacza: Kompleksowe Badania Ruchu – mówimy więc o ruchu, a tak naprawdę badamy podróże. Choć tak naprawdę nie są to tylko badania. Pytając ludzi dlaczego i czym się przemieszczają musimy mieć możliwość weryfikacji tego, co uzyskamy. Zasadniczym elementem kompleksowych badań ruchu jest, w moim odczuciu, opracowanie modelu symulacyjnego. Model taki, czyli matematyczne zapisy zachowań komunikacyjnych, jest w stanie zweryfikować przeprowadzane przez nas badania. Zrobienie tylko badań, a potem tylko modelu moim zdaniem jest ze szkodą dla końcowego efektu, a więc uzyskania pełnego obrazu sytuacji.

Badania ruchu są bardzo lokalne. To znaczy, jeżeli zrobimy badania w Krakowie, to one nie mają żadnego zastosowania w Poznaniu czy Gdańsku. Trudno określić, czy to siła czy słabość takich badań, ale faktem jest, że musimy badania robić oddzielnie dla każdego miasta czy obszaru.

Jaka jest więc metodyka badań?

Badania ruchu powinny być jednolite, w takim kontekście, aby wyniki z różnych miast można było ze sobą porównywać. Jeżeli mierzymy np. ruchliwość we Wrocławiu i Krakowie, to korzystnym byłoby mieć pewność, iż metodyka badań była taka sama. Wówczas porównanie wyników pozwala na kontrolę tego, co uzyskaliśmy oraz umożliwia pełniejszą analizę wyników i stosowne podsumowanie badań. Jeżeli chcemy porównywać prowadzone w kraju badania, ta i wiele innych kwestii muszą zostać dookreślone i ujednolicone. Jest to bardzo ważna kwestia, która będzie poruszana podczas konferencji. Drugą kwestią jest, aby specyfikacje ogłaszane przez zainteresowanych – miasta, czy gminy, bardzo precyzyjnie odnosiły się do poruszanej problematyki. Dzięki temu można uniknąć badań niskiej jakości lub wręcz nieprzydatnych do dalszych analiz. Potrzebny jest zatem dialog i wypracowanie wspólnej terminologii.

Po co liczyć ludzi w autobusie?

Czyli dlaczego się w ogóle robi takie badania? Do czego są potrzebne? Jeżeli miasto chce rozwijać system transportowy i stara się pozyskać środki unijne, to Komisja Europejska wymaga analiz symulacyjnych różnych wariantów rozwoju systemu transportowego. Jeżeli mają być one przeprowadzane, a we wszystkich dużych inwestycjach są przeprowadzane, to trzeba mieć diagnozę stanu aktualnego oraz właściwie przygotowane prognozy, określające informacje jak mieszkańcy będą podróżowali, czy jakimi warunkami będą obostrzone ich decyzje dotyczące wyboru środka transportu.

Cel jest jednak szerszy, niż tylko poznanie zachowań komunikacyjnych, na podstawie badań i modelu podejmuje się decyzje dotyczące wydatkowania setek milionów złotych na inwestycje. Nowy wiadukt, nowa estakada, nowy tramwaj, to czasem miliardy złotych. Nie wyobrażam sobie, aby wydawać takie pieniądze tylko na podstawie przeczucia czy intuicji. Musi być opracowane jakieś narzędzie, które pozwala wskazać, które inwestycje i w jakiej kolejności należy wykonać. Takim narzędziem są badania ruchu: na ich podstawie buduje się model, w późniejszych etapach dochodzi analiza ekonomiczna i środowiskowa.

Czy może Pan podać jakiś przykład?

Kraków jest takim przykładem. W naszych badaniach wyszło, że godziny szczytu popołudniowego są tak naprawdę dłuższe niż to pierwotnie zakładano. Podjęto więc decyzję o przedłużeniu funkcjonowania systemu transportowego w okresie szczytowym, a więc wiele linii autobusowych dłużej w ciągu dnia jeździ w krótkich interwałach czasowych. Drugą kwestią jest ruch rowerowy. Zauważono, że ruch do śródmieścia się zwiększa, więc podjęto decyzję o rozbudowie ścieżek rowerowych w tym kierunku, żeby ułatwić rowerzystom dojazd. To dwa przykłady takich bieżących działań wynikających z badań.

Jaki jest cel nadchodzącej konferencji?

To konferencja naukowo-techniczna, już w samej nazwie pokazuje, że mamy na celu łączenie doświadczeń praktycznych z podejściem akademickim. Nie jest to typowo teoretyczna konferencja, ale nie jest też wyłącznie praktyczna. To próba połączenia tych dwóch stron, co jest zwykle dużą siłą podobnych wydarzeń.

Jest to konferencja dedykowana wąskiej specjalizacji badań, mimo tego ściągają znaczne grono zainteresowanych, jest wyjątkowym wydarzeniem dla tej branży. To dobre rozwiązanie, wszystkie artykuły i prelekcje przyciągają zainteresowanych.

Mam nadzieję, że uda się nam stworzyć podsumowanie naszych obrad, który będzie jednocześnie rekomendacją dla wszystkich zainteresowanych badaniami ruchu.

Konferencje jak ta pozwalają zebrać informacje, które potem przekazujemy dalej. Publikacje po poprzedniej konferencji z 2010 roku są swego rodzaju podręcznikiem

dla naszych studentów. W pierwszym kwartale przyszłego roku, pojawi się specjalny numer „Transportu Miejskiego i Regionalnego”, wydawanego przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej, który podsumuje nadchodzące sopockie prelekcje i warsztaty.

Gdzie jeszcze odbywają się podobne wydarzenia?

To jest jedyna taka konferencja, która podejmuje tę tematykę w Polsce. Będzie dobry miejscem do dyskusji i wymiany doświadczeń.#

26-27 listopada 2014 r. Sopot II Ogólnopolska Konferencja Kompleksowych Badań Ruchu

Organizatorzy: PBS Sp. z o.o., Politechnika Krakowska oraz Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji o. Kraków.

Wszelkie szczegółowe informacje dostępne są na stronie konferencji pod adresem pbs.pl/kbr

Patronem medialnym Konferencji jest edroga.pl.

* **dr hab. inż. Andrzej Szarata, prof. PK** –Kierownik Katedry Systemów Komunikacyjnych Politechniki Krakowskiej, Przewodniczący Rady Programowej II Ogólnopolskiej Konferencji Kompleksowych Badań Ruchu. W trakcie swojej pracy zawodowej opublikował ponad 60 artykułów i referatów, jest autorem oraz współautorem monografii, organizatorem branżowych konferencji naukowo-technicznych, koordynatorem projektów realizowanych na Politechnice Krakowskiej w ramach 6 i 7 Programu Ramowego. Ponadto jest autorem modeli symulacyjnych wielu polskich miast Jako konsultant w dziedzinie transportu pracuje zarówno w kraju jak i za granicą (Grecja, Dania, Niemcy, Ukraina, Stany Zjednoczone).

Agnieszka Domieniecka, 19.11.2014 r.