Rzeszów rozwiązuje problemy komunikacyjne

Utworzono: czwartek, 12, styczeń 2017 11:12



Około 10 lat temu zostały przeprowadzone badania i diagnozy, z których wynikało, że Rzeszów bardzo intensywnie zaczął się rozwijać. Samorząd, który kreuje wizerunek miasta jako nowoczesnego i z dużym potencjałem, musiał się jednak zmierzyć z narastającymi problemami komunikacyjnymi.

- W Rzeszowie musieliśmy zidentyfikować kilka czynników, które spowodowały, że miasto zaczęło się „zapychać" – powiedział Paweł Potyrański, zastępca dyrektora Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta Rzeszowa, podczas seminarium ITS Polska „Rzeszowski Inteligentny System Transportowy". - Rosło zatłoczenie na ulicach, coraz więcej było samochodów prywatnych, a mniej pasażerów komunikacji miejskiej.

Problemy komunikacyjne są jednym z ważniejszych powodów, przez które spada jakość życia mieszkańców miasta, ale także brakuje chętnych przedsiębiorców do inwestowania i prowadzenia działalności. Za tym idzie spadek miejsc pracy, wzrost bezrobocia i odpływ ludności, czyli wszystko to, co z rozwojem nie ma nic wspólnego. Dlatego włodarze miast nie mogą ociągać się z rozwiązywaniem problemów transportowych, bo zaniechania w tej dziedzinie mogą mieć zbyt poważne konsekwencje.

- Transport publiczny nie może funkcjonować bez odpowiedniej infrastruktury, najlepiej sterowanej – powiedział Potyrański. – Wpływa na to nie tylko stan i parametry ulic, ale także możliwość dynamicznego sterowania ruchem, czy monitorowana zdarzeń. Tego wszystkiego w Rzeszowie nie było, a nawet jeśli było, to w wersji szczątkowej, działając autonomicznie, nie tworząc systemu

Phoca PDF

funkcjonującego na terenie całego miasta.

Nie było także możliwości szybkiego, w czasie rzeczywistym analizowania tego, co dzieje się w transporcie publicznym, a więc monitorowania potoków pasażerskich, czuwania nad bezpieczeństwem oraz dynamicznego informowania pasażerów, sprawnego zarządzania flotą pojazdów itd.

Do niedawna w Rzeszowie nie było też strefy płatnego parkowania, co po znacznym wzroście liczby samochodów zaczęło sprawiać problem. Większość miejsc parkingowych była zajmowana przez osoby pracujące w centrum miasta, co powodowało, że brakowało ich dla interesariuszy. Długotrwałe poszukiwania wolnego miejsca generowały dodatkowy ruch, zakłócały funkcjonowanie komunikacji miejskiej i powodowało straty czasu i pieniędzy.

- Dzisiaj mieszkańcy sami mówią, że nie wyobrażają sobie likwidacji strefy – dodał Paweł Potyrański. – Strefa uporządkowała wiele kwestii, w tym natury estetycznej, nie wspominając o bezpieczeństwie: nie ma już samochodów w okolicach przejść dla pieszych, na trawnikach itd.

Plan transportowy powstawał od 2007 roku. W 2008 podpisana została preumowa z Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości na przygotowanie projektu programu transportowego. W 2011 roku miasto rozpoczęło jego realizację, m.in. budowę infrastruktury drogowej, a w grudniu 2015 roku zakończono dwa pierwsze etapy. Program opierał się na trzech filarach: przebudowie i rozbudowie układu komunikacyjnego, zakupie nowoczesnego taboru autobusowego, a także wykonaniu i wdrożeniu Rzeszowskiego Inteligentnego Systemu Transportowego.

- Transport publiczny ma priorytet i to nie tylko w sensie sterowania, ale również w planowaniu inwestycji – podkreślił Potyrański. – Tak dzisiaj rozwijają się wszystkie miasta na całym świecie i za tym trendem trzeba podążać.

Nowoczesny tabor jest więc niezbędny, ponieważ nikt nie chce jeździć psującymi się autobusami, zanieczyszczającymi środowisko, głośnymi, niewygodnymi, bez klimatyzacji, nieprzystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych. Połowa floty w Rzeszowie została już wymieniona na nowe pojazdy, z czego część jest zasilana sprężonym gazem ziemnym. Wszystkie nowe autobusy są wyposażone w informację pasażerską czy biletomaty.

Każde miasto ma określony układ urbanistyczny. Nieograniczone poszerzanie ulic nie jest możliwe, ponieważ wiązałoby się z wyburzeniem części zabudowań. Można natomiast usprawnić ruch dzięki inteligentnym systemom transportowym: sterując nim, przekierowując, ustalając priorytet, faworyzując transport zbiorowy.

- Idea zrównoważonej mobilności miejskiej wymaga podejmowania trudnych decyzji, ale dzięki temu udało nam się wprowadzić sterowanie ruchem na obszarze całego Rzeszowa, a nie dzielnicy czy głównych ciągów komunikacyjnych. Zajęliśmy się kompleksowo całym miastem – podkreślił Paweł Potyrański.

Phoca PDF

Przebudowano ponad 11 kilometrów ulic: wlotowe i wylotowe drogi z miasta, jak i kluczowe arterie prowadzące do centrum. Odnowiono zatoki i przystanki, a także wydzielono 6 km buspasów. Na początku wywołały one protesty mieszkańców, ale po upływie tygodnia zmieniły się w prośby o częstsze karanie osób, które nieuprawnione korzystają z buspasów (w Rzeszowie, oprócz komunikacji miejskiej, mogą z nich korzystać również kierowcy wiozący co najmniej 2 pasażerów).

Ponadto, przebudowano 17 skrzyżowań, w tym węzły komunikacyjne. Domknięto też północną obwodnicę, budując jeden z najwyższych mostów w Polsce, im. Tadeusza Mazowieckiego. Na infrastrukturę przeznaczono około 1/3 wartości całego programu.

W szczególny sposób zadbano o potrzeby osób niepełnosprawnych: autobusy, przystanki i przejścia dla pieszych zostały wyposażone w specjalne urządzenia. Przekazano m.in. piloty zdalnego sterowania, które informują jaki autobus podjechał na przystanek (nr linii, kierunek), a także uruchamiają zapowiedzi tablic przystankowych.

- Przy całym programie transportowym wzięliśmy sobie do serca zasadę projektowania uniwersalnego, tworzyliśmy wizualizacje i staraliśmy się dotrzeć do każdej grupy odbiorców – podsumował Potyrański. – Zastosowane rozwiązania miały być także estetyczne, ekonomiczne i łatwe w utrzymaniu.

Efektem jest około 10-proc. wzrost pasażerów komunikacji miejskiej, poprawa bezpieczeństwa i mniejszy wpływ na środowisko dzięki ekologicznemu, cichszemu taborowi. A plany na przyszłość? Rzeszów nadal chce wymieniać flotę autobusów i rozbudowywać sterowanie ruchem, a także modernizować infrastrukturę, aby jeszcze bardziej sprzyjała komunikacji publicznej, rowerzystom i pieszym. Kieruje się w stronę elektromobilności, a także takiej modernizacji, aby w przyszłości mogły pojawić się pojazdy autonomiczne. Miasto nie rezygnuje też z planów powstania monoraila, czyli jednoszynowej kolei nadziemnej. Od paru lat konsekwentnie szuka środków i możliwości wykonania, ponieważ w polskim prawie do tej pory monorail nie funkcjonuje jako środek transportu publicznego.

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z seminarium ITS Polska „Rzeszowski Inteligentny System Transportowy”, które odbyło się 24-25 listopada 2016 roku)

więcej na ten temat: Rzeszów - małe miasto z dużym potencjałem

Phoca PDF