



Odpowiednio wykorzystywana wiedza o zależnościach ruchu i oddziaływań na zachowania komunikacyjne to klucz w zarządzaniu transportem w miastach. Duże polskie miasta mają już swoje modele transportowe, nawet posiadają je mniejsze, jak na przykład Kielce, Nowy Sącz, Olsztyn. Problem polega na tym, że część miast nigdy nie wykorzystuje tych modeli tak, jak powinna. Wynika to z niedoświadczenia bądź z braku widzenia potrzeby ich stosowania. Do tej pory działały one na zasadzie lokalnego fachowca, który doskonale czuł sieć miejską, więc jak coś planowano wybudować on wiedział ile pojazdów się tam pojawi, lub wskazywał w którą stronę sieć ma się rozwijać. Takie „eksperckie” podejście nadal pokutuje. W dużych aglomeracjach jednak dostrzeżono, że nie tędy wiedzie droga. Modelowanie jest tak skomplikowane, że nawet ten, kto świetnie zna miasto nie jest w stanie tego zrobić.

W Poznaniu do wszystkich projektów przygotowywanych dla miasta udostępniany jest model transportowy. Podobnie dzieje się w Krakowie. - To powoli staje się pewnym standardem działań, biorąc pod uwagę złożoność układu transportowego. I tak naprawdę ja nie widzę innej możliwości. W Niemczech, w Wielkiej Brytanii czy we Francji bez podobnego typu narzędzia miasta w ogóle nie funkcjonują - podkreśla w rozmowie z portalem dr inż. Andrzej Szarata z Katedry Systemów Komunikacyjnych w Instytucie Inżynierii Drogowej i Kolejowej Politechniki Krakowskiej. Zapraszamy do lektury wywiadu „Modelowanie ruchu i układu transportowego”, publikowanego 12 i 13 lipca br.

Zmiany demograficzne i przestrzenne, polegające głównie na „starzeniu się” społeczeństwa z jednej strony oraz zmiany rozmieszczenia potencjału demograficznego z drugiej, nakazują weryfikację podejścia do badań i modelowania ruchu w dużych miastach. Dodatkowo, co naturalne, zachodzące nowe zjawiska ekonomiczne, skutkujące zmianami mobilności, objawiają się głównie zmianami

ruchliwości. W efekcie rośnie ogólna ruchliwość, ale także chodzi o zmiany proporcji między podróżami związanymi z różnymi motywacjami, zmianami rozkładów przestrzennych ruchu na skutek „wynoszenia się” mieszkańców z miast. W efekcie, przez inne niż dotychczas rozwarstwienie podróży, musimy uwzględnić zjawiska, których nie badamy w ramach rutynowych metodologii Kompleksowych Badań Ruchu, żeby uzyskać dane do kalibracji modeli ruchu. Znane fakty są takie, że następuje rozpraszanie się zabudowy w rejonach aglomeracji miejskich, co przy ogólnym spadku liczby mieszkańców w polskich aglomeracjach (wyjątek - Warszawa) oznacza, że ten spadek jest szybszy w samym mieście centralnym, zaś w rejonach peryferyjnych jest on mniejszy lub zgoła następuje tam wzrost ludnościowy. Za tym co naturalne, następuje pewna migracja niektórych działalności gospodarczych (handel, usługi) i usług publicznych (np. edukacja). Centra zaś „specjalizują się” w gałęziach usług wyższego rzędu i produkcji. To zjawisko znane z procesów rozwojowych w wielu krajach, jest trwałe i stąd musi być uwzględnione w procedurach modelowania ruchu, ponieważ ma to wpływ na zakres, metodologię i technikę badań i modelowania ruchu. O tym więcej w artykule Jana Friedberga „Analizy modelowe w świetle zmian demograficznych, przestrzennych i ekonomicznych”, który publikujemy 18 i 19 lipca br.

W lipcowej publicystyce polecamy też artykuł „Detekcja warunków atmosferycznych” (5 lipca), w którym zwracamy uwagę, że w odcinkowych systemach zarządzania ruchem istotną rolę spełnia jakość pozyskiwanych danych o ruchu, a w tym szczególnie o panującej sytuacji atmosferycznej. Na podstawie tych danych generowane są programy sterowania ruchem.

Natomiast w kontekście rozwoju ITS Rafał Kucharski z Politechniki Krakowskiej podkreśla, że w komunikacji zbiorowej należy już planować systemy, które będą całościowe i połączone z elektronicznym biletem. O tym w materiale „ITS dla transportu zbiorowego” (6 lipca).

Liczymy, że mimo wakacyjnej aury sprzyjającej wypoczynkowi, nie zabraknie też naszym Czytelnikom chęci i czasu na lekturę portalowych artykułów.

Agnieszka Serbeńska
redaktor naczelna edroga.pl