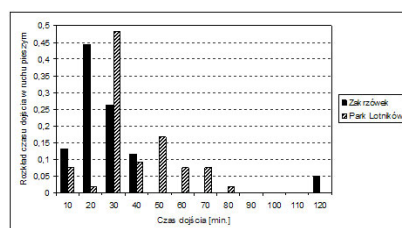


Wybrane aspekty badań miejskiego ruchu rekreacyjnego (III) Kraków: analiza zachowań komunikacyjnych

Utworzono: środa, 07, listopad 2012 08:55 Mariusz Dudek



Na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych podjęta została próba zamodelowania zachowań komunikacyjnych. W pierwszy etapie zajęto się ruchem pieszym. Jako podstawowy parametr przyjęto w tym przypadku czas dojścia do obszaru rekreacyjnego. Obserwowane prędkości w ruchu pieszym różnią się istotnie: z jednej strony do pieszych zaliczamy biegaczy oraz osoby uprawiające „nordic walking”, które rozwijają zdecydowanie wyższe prędkości niż osoby spacerujące z małym dzieckiem (już bez wózka).



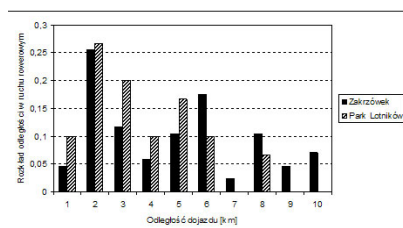
Analizując otrzymane wyniki można stwierdzić, że najwięcej użytkowników rozpatrywanych obszarów rekreacyjnych przeznacza na dojście 20 ÷ 30 minut, co odpowiada odległości 1 ÷ 2 km. Różnice pomiędzy dwoma analizowanymi obszarami wynikają z odległości osiedli mieszkaniowych od poszczególnych terenów rekreacyjnych, a także infrastruktury transportowej. W przypadku Parku Lotników Polskich w porównaniu z Zakrzówką można zaobserwować większą liczbę osób dochodzących z większych odległości (czas dojścia około godziny co odpowiada odległości 4 ÷ 5 km). Może to być wynikiem lepiej rozbudowanej infrastruktury pieszej doprowadzającej ruch do Parku, lepszym jej oddzieleniem od wpływu ruchu samochodowego, ewentualnie gorszej jakości połączeń komunikacją zbiorową. Zakrzówek bowiem jest bardzo dobrze powiązany liniami transportu zbiorowego z

Wybrane aspekty badań miejskiego ruchu rekreacyjnego (III) Kraków: analiza zachowań komunikacyjnych

Utworzono: środa, 07, listopad 2012 08:55 Mariusz Dudek

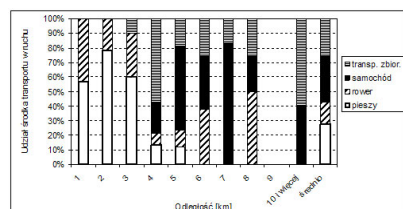
sąsiadującym dużym osiedlem mieszkaniowym, umożliwiającymi szybki dojazd i stanowiącymi alternatywę dla ruchu pieszego wzdłuż ruchliwych ulic.

W kolejnym etapie przeanalizowano zasięg dostępności rowerem do poszczególnych obszarów rekreacyjnych. Ten środek transportu jest szczególnie predestynowany do obsługi tych terenów ze względu na dużą przyjazność dla środowiska, a z drugiej strony powiększający znacznie strefę dogodnej dostępności.



Analizując wykres można stwierdzić, że najczęściej podróży rowerem odbywa się z odległości 2 ÷ 3 km i można przypuszczać, że wówczas analizowany obszar jest traktowany jako miejsce dalszego uprawiania sportów rowerowych. Nieco mniej podróży można zaobserwować natomiast dla odległości 7 ÷ 8 km i wówczas poszczególne tereny rekreacyjne są celem odpoczynku o charakterze bardziej biernym. Porównując wyniki dla każdego z obszarów oddzielnie można zaobserwować większą regularność zmienności w przypadku Parku Lotników Polskich niż dla Zakrzówka. Może to być związane z niewielkim oddaleniem Zakrzówka od Wisły, która przy dużej odległości pomiędzy mostami stanowi naturalną barierę dostępności z kierunku północnego i wschodniego (m. in. ze śródmieścia) i z tego powodu ciągłość zmiennej została zaburzona.

Na zakończenie w oparciu o wyniki badań ankietowych dla Parku Lotników Polskich podjęto próbę zamodelowania podziału zadań przewozowych. Niestety analizy te obciążone są dosyć dużym błędem, bowiem respondenci bardzo niechętnie określali miejsce rozpoczęcia podróży, podając je jedynie w sposób przybliżony np. jako osiedle mieszkaniowe. Wówczas to bardzo trudno zweryfikować podane przez ankietowanych dane odnośnie czasu przejazdu konkurencyjnymi środkami transportu, co stanowi podstawę modelowania udziału poszczególnych środków transportu w ruchu zmotoryzowanym. Dlatego też podjęta próba analiz ma charakter bardzo przybliżony i należy ją traktować z dużym dystansem.



Analizując wykres można stwierdzić brak danych dla podróży z odległości 9 km, gdyż wśród zarejestrowanych ankiet brak było respondentów, którzy do Parku Lotników Polskich dotarli właśnie z tej odległości. Dodatkowo uzyskane wyniki są

Wybrane aspekty badań miejskiego ruchu rekreacyjnego (III) Kraków: analiza zachowań komunikacyjnych

Utworzono: środa, 07, listopad 2012 08:55 Mariusz Dudek

bardzo przypadkowe i trudno znaleźć jakieś prawidłowości w modelowaniu podziału zadań przewozowych. Jedynie można stwierdzić, że dla odległości pomiędzy miejscem zamieszkania a Parkiem do 3 km dominuje ruch pieszy i rowerowy (dla odległości 3 km stwierdzono tylko 10% udział samochodu w podróżach). W przypadku większych odległości trudno natomiast znaleźć jakąkolwiek prawidłowość.

Kierunkami dalszych badań byłoby przeprowadzenie badań na większej liczbie respondentów oraz w innych obszarach rekreacyjnych Krakowa, a w kolejnym etapie innych miast. Dodatkowo koniecznym byłoby uzyskanie bardziej precyzyjnych informacji odnośnie miejsca rozpoczęcia podróży, co pozwoliłoby dokładniej określić czas podróży alternatywnym środkiem transportu w stosunku do deklarowanego, a także zweryfikować podany przez respondenta czas podróży.

Podsumowanie

Ruch związany z dostępem do obszarów rekreacyjnych jest bardzo ważnym zagadnieniem. Celowym jest jak najgłębsze poznanie jego specyfiki, bowiem należy dążyć do minimalizacji uciążliwości pochodzących od intensywnego ruchu samochodowego, w tym również od intensywnego parkowania, które zajmuje coraz więcej przestrzeni. Przeprowadzone analizy dowodzą, że przy niewielkich odległościach najczęstszym sposobem dotarcia do terenów rekreacyjnych jest ruch pieszy i rowerowy, pod warunkiem jednakże odpowiedniego rozbudowania infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego. Na przykładzie Zakrzówka pokazano także, że w przypadku dogodnego układu linii i korzystnej lokalizacji przystanków duże znaczenie w obsłudze transportowej może mieć także transport zbiorowy. Takie działania mają na celu minimalizację uciążliwości środowiskowych pochodzących od ruchu samochodowego. Przyczynia się to bowiem nie tylko do powstrzymania degradacji tych obszarów, ale również zwiększa jakość wypoczynku.

Mariusz Dudek

Politechnika Krakowska

Instytut Inżynierii Drogowej i Kolejowej

Literatura:

[1] Adamska M.: Analiza ruchu osób w obszarze Zakrzówka w Krakowie; praca dyplomowa, Politechnika Krakowska, 2008.

[2] Ahrens G.-A.: Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - SrV 2008“; Technischen Universität Dresden, 2009.

[3] Badrow A.: Verkehrsentwicklung deutscher Städte im Spiegel des Systems

Wybrane aspekty badań miejskiego ruchu rekreacyjnego (III) Kraków: analiza zachowań komunikacyjnych

Utworzono: środa, 07, listopad 2012 08:55 Mariusz Dudek

repräsentativer Verkehrsbefragungen unter besonderer Berücksichtigung des Freizeitverkehrs; Technischen Universität Dresden, 2000.

[4] Dudek M.: Metodyka i wstępne wyniki badań ruchu rekreacyjnego; VII konferencja naukowo-techniczna z cyklu: „Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego” pt. Skuteczne zmniejszanie zatłoczenia miast; Poznań-Rosnówko, 2009.

[5] Infanger K., Lorenzi R.: Freizeitverkehr Zusatzauswertungen des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005; Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, 2009.

[6] Kwaśny M.: Analiza podróży i ruchu osób w Parku Lotników Polskich w Krakowie; praca dyplomowa Politechnika Krakowska, 2009.

[7] Löcker P., Sigismund M.: Alltagsverkehr in Deutschland Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn, 2009.

[8] Ohnmacht T.: Freizeitverkehr innerhalb der Schweizer Agglomerationen; ITW Working-Paper-Series, Mobilität, Luzern 1/2008.

Some aspects of urban recreation traffic on the example of Krakow

Leisure time related traffic has not so far been investigated in detail in Polish cities. Its significance is rising and it is more and more thoroughly taken into account in the research, which has been demonstrated on the example of German and Swiss cities. Subsequently, on the base of research done in selected recreational areas in Krakow, similar corresponding results for Polish cities will be presented and the areas for further activities will be indicated. Identification of recreational traffic is crucial for development of proper transportation solution in neighborhood of environmentally sensitive and valuable areas.

„Wybrane aspekty badań miejskiego ruchu rekreacyjnego na przykładzie Krakowa” to referat przygotowany i prezentowany przez Mariusza Dudka na 58. Konferencję Naukową Komitetu Inżynierii Lądowej i Wodnej PAN oraz Komitetu Nauki PZITB Rzeszów-Krynica 2012.