

Atrakcyjność roweru miejskiego jako środka lokomocji na przykładzie Rzeszowa cz. I

Utworzono: czwartek, 08, listopad 2012 08:23 Lesław Bichajło, Mateusz Szarata



Jednym ze sposobów zmniejszenia natężenia ruchu samochodów w centrach miast jest promowanie komunikacji zbiorowej i rowerowej. Samorządy niektórych miast wprowadziły usługę „roweru miejskiego”. W niniejszej pracy na przykładzie miasta Rzeszowa przedstawiono analizę czasu podróży w godzinach szczytu komunikacyjnego rowerem miejskim między punktami docelowymi zlokalizowanymi w kluczowych punktach miasta. W celu oceny efektywności roweru miejskiego wyniki te porównano z czasem podróży tradycyjnymi środkami lokomocji – autobusem komunikacji miejskiej oraz samochodem osobowym. Przedstawiona analiza nie obejmuje całokształtu zagadnień związanych z problematyką transportu rowerowego w miastach.

Rower miejski po raz pierwszy wprowadzono w Amsterdamie w 1960 roku pod nazwą „White bicycle plan”; następnie był on promowany w największych miastach na świecie. Głównym celem takiego rozwiązania jest zwiększenie dostępności do transportu publicznego i zmniejszenie ilości podróży wykonywanych samochodami w centralnej części miasta. Ponadto w połączeniu z różnymi środkami transportu umożliwia bezpłatne lub tanie podróżowanie na krótkich odległościach, co prowadzi do zmniejszenia natężenia ruchu, hałasu oraz zanieczyszczeń. Dzięki temu osoby dojeżdżające do pracy np. kolejką podmiejską mogą przesiąść się na wypożyczony rower, a następnie zwrócić go na stacji rowerowej leżącej blisko miejsca zatrudnienia. Takie rozwiązanie wydaje się być bardzo atrakcyjne w przypadku podejmowania multimodalnych podróży ze względu na swą elastyczność, która pozwala wyeliminować czas i koszty oczekiwania. Przeprowadzone w Holandii badanie czasu podróży na 25 trasach „dom-praca” udowodniły spadek wskaźników czasów przejazdu z 1,43 do 1,25 w przypadku gdy osoby zrezygnowały z podróży transportem publicznym na krótkich trasach lub przejścia pieszego na rzecz roweru miejskiego [4].

Atrakcyjność roweru miejskiego jako środka lokomocji na przykładzie Rzeszowa cz. I

Utworzono: czwartek, 08, listopad 2012 08:23 Lesław Bichajło, Mateusz Szarata

Celem wykonania pomiarów było porównanie rzeczywistych czasów podróży odbywanych rowerem, transportem indywidualnym i zbiorowym pomiędzy specyficznymi miejscami: miasteczkiem akademickim i obiektami w ścisłym centrum miasta. Drugim celem było ewentualnych wskazanie utrudnień związanych z przyjętym przez operatora i władze miasta systemem eksploatacji roweru miejskiego. Artykuł nie stanowi uogólnienia zagadnienia, lecz jest raczej punktem widzenia konsumenta korzystającego z usługi roweru miejskiego.

Rzeszowski rower miejski

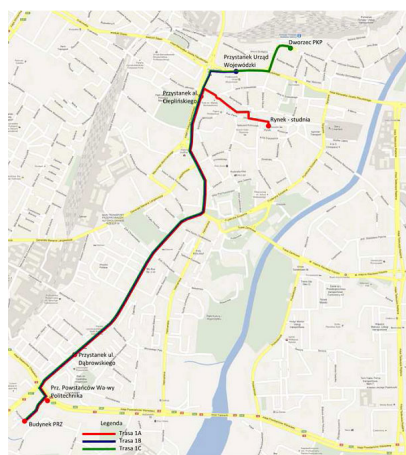
Sukces „roweru miejskiego” zależy nie tylko od sposobu zarządzania (pobierania opłat, dbania o stan techniczny rowerów), ale również od ilości i jakości tras rowerowych, a także od rozmieszczenia stacji, gdzie rowery mogą być wypożyczone i zwracane (rys. 1). Dlatego prawidłowe funkcjonowanie oraz rozwój takiego środka transportu wymaga ciągłych analiz związanych z czasem i kosztami podróży użytkowników, zasięgiem stacji i rozwojem infrastruktury rowerowej.



Takie badania są częścią szerszych badań obejmujących modelowanie ruchu miejskiego, w tym regularnej komunikacji zbiorowej i indywidualnych środków transportu. Własne pomiary czasów podróży wykonywane były pomiędzy miasteczkiem studenckim a centrum miasta. Na podstawie przeprowadzonej sondy wśród studentów określono trzy główne cele podróży, reprezentujące najczęstsze ich podróże związane z rozrywką, dojazdem do uczelni oraz niezbędnym pobytem w urzędzie. Były to: rynek miejski z punktem końcowym znajdującym się przy zabytkowej studni, wejście do dworca PKP oraz wejście do budynku Urzędu Wojewódzkiego. Jako początek wszystkich tras przyjęto budynek Wydziału Budownictwa i Inżynierii Środowiska Politechniki Rzeszowskiej. Do wykonania badań wybrano trzy popularne środki transportu: rower miejski, autobus komunikacji miejskiej oraz samochód osobowy. Chcąc wykorzystać ich wszystkie zalety, w pomiarach nie narzucano przebiegu tras przejazdu, lecz przyjęto założenie, że podróż samochodem czy rowerem powinna być dobrana optymalnie do panujących warunków ruchowych. I tak kierowcy samochodów nie musieli korzystać z głównych najbardziej zatłoczonych ciągów komunikacyjnych, a rowerzyści mieli możliwość jazdy przez parki i ciągi pieszo-rowerowe.

Atrakcyjność roweru miejskiego jako środka lokomocji na przykładzie Rzeszowa cz. I

Utworzono: czwartek, 08, listopad 2012 08:23 Lesław Bichajło, Mateusz Szarata

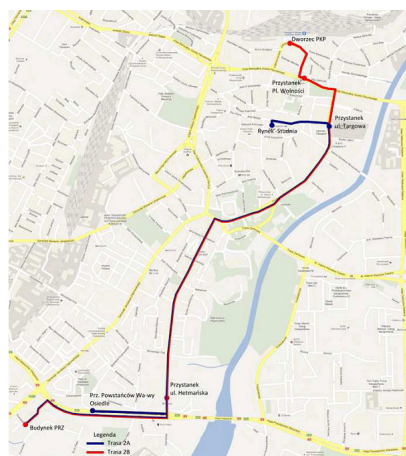


W przypadku przejazdów autobusem wybrano trzy możliwe trasy, którymi komunikacja zbiorowa umożliwiła dotarcie do wyznaczonych celów. Trasy te charakteryzuje zróżnicowana jakość obsługi pasażerów pod względem częstotliwości i regularności kursowania autobusów. Wszystkie trasy przebiegają ~~wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych miasta (rys. 2).~~

Trasa 1 opisana poniżej zapewnia dostęp do wszystkich celów wytypowanych do przeprowadzenia pomiarów. Przejazd autobusem rozpoczynał się od dojścia z przed budynku politechniki do przystanku, z którego możliwy był dojazd do celu autobusami kilku linii (minimalizacja czasu oczekiwania na autobus), a kończył na najbliższym celu przystanku, skąd realizowano etap pieszy do rynku.

Trasa 1B przebiegała pomiędzy budynkiem Politechniki a Urzędem Wojewódzkim. Przystankiem końcowym był przystanek przy al. Piłsudskiego (przy Urzędzie Wojewódzkim), a przystankiem rozpoczynającym trasę powrotną przystanek przy al. Cieplickiego (przystanek 6a).

Trasa 1C przebiegała pomiędzy budynkiem politechniki a dworcem PKP, przy którym znajdował się przystanek komunikacji miejskiej (rys. 3).



Trasa 2A była alternatywną dla trasy 1A, a trasa 2B alternatywną dla trasy 1C, zaś

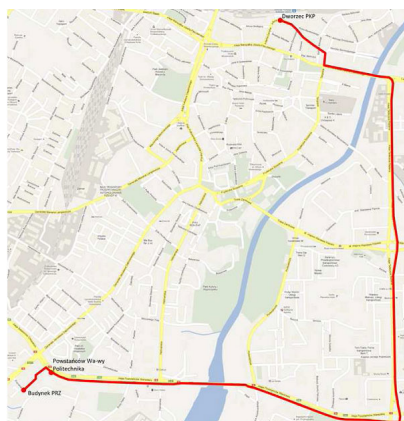
Atrakcyjność roweru miejskiego jako środka lokomocji na przykładzie Rzeszowa cz. I

Utworzono: czwartek, 08, listopad 2012 08:23 Lesław Bichajło, Mateusz Szarata

trasa 3 była alternatywą dla trasy 1C i 2B (rys. 4).

Jedynym założeniem dotyczącym trasy podróży rowerowych było wykorzystanie do pomiarów tylko roweru miejskiego jako alternatywnego dla samochodów i autobusów, promowanego przez władze miasta środka transportu. W związku z tym przyjęto, że użytkownik chcąc przemieścić się pomiędzy wyznaczonymi celami skorzysta z następujących stacji rowerowych:

- stacja nr 09 przy ul. Dąbrowskiego – jako stacja rozpoczynająca etap rowerowy oraz kończąca przejazd rowerem w drodze powrotnej,
- stacja nr 01 ratusz rynek,
- stacja nr 12 przy ul. Cieplińskiego – jako stacja końcowa przejazdu rowerem zlokalizowana najbliżej Urzędu Wojewódzkiego oraz pierwsza stacja w drodze powrotnej,
- stacja nr 02 przy ulicy Gałęzowskiego – stacja końcowa/początkowa przejazdu umożliwiającego dostęp do dworca PKP.



Dobór trasy przejazdu samochodem pozostawiono kierowcom wymagając jedynie, aby zaparkowali samochód na najbliższym celowi podróży parkingu bezpłatnym lub płatnym.

Lesław Bichajło

Mateusz Szarata

Politechnika Rzeszowska

Spis literatury zawiera część II.