

Dylematy uprzywilejowania transportu zbiorowego w centrum miasta cz. I

Utworzono: wtorek, 21, maj 2013 08:27 Agnieszka Serbeńska



Na przełomie 2012 i 2013 roku w ramach koncepcji programowo-przestrzennej Al. Jana Pawła II w Warszawie, przygotowywanej w związku z planowaną modernizacją trasy tramwajowej, zostało przeprowadzone badanie wariantów uprzywilejowania ruchu tramwajów. – W trakcie wykonywania tej pracy pojawiło się szereg dylematów i wątpliwości – mówi dr inż. Andrzej Brzeziński z Politechniki Warszawskiej. Ujawnione wówczas problemy zwierają się w zasadniczym pytaniu: co oznacza i z czym wiąże się uprzywilejowanie transportu zbiorowego w centrum miasta?

Celem wykonanej pracy badawczej było zaproponowanie sposobu uprzywilejowania tramwaju w jednej z podstawowych stołecznych arterii. Warszawski przypadek stał się punktem wyjścia do rozważań nad oddziaływaniem priorytetu na różne aspekty ruchu w centralnych obszarach miast.

Co rozumiemy pod pojęciem uprzywilejowania transportu zbiorowego?

- Kiedy w obszarze centralnym miasta mamy do rozwiązania problem uprzywilejowania transportu zbiorowego to pierwsze skojarzenie jest takie, że tramwaj powinien pojechać szybciej, czego efektem będzie skrócenie czasu podróży. Druga możliwość spojrzenia na problem oznacza próbę eliminacji wszystkich nieuzasadnionych strat czasu. Tramwaj nie koniecznie musi jechać szybko, za to nie powinien tracić czasu w miejscach, w których do tych strat nie powinno dochodzić. Efektem tego będzie również skrócenie czasu przejazdu. Trzecia możliwość dotyczy problemu wymiany pasażerów. W centralnym obszarze miasta należy przewidywać, że duża liczba pasażerów będzie chciała wsiąść/wysiąść, aby dotrzeć do celów podróży lub przesiąść się na inne linie – wyjaśnia Andrzej Brzeziński.

Dylematy uprzywilejowania transportu zbiorowego w centrum miasta cz. I

Utworzono: wtorek, 21, maj 2013 08:27 Agnieszka Serbeńska

Zatem rozpatrując uprzywilejowanie transportu zbiorowego należy brać pod uwagę wiele zagadnień. Dotyczą one między innymi gęstości przystanków i właściwego ich wyposażenia. Wymiana pasażerów oznacza bowiem, że osobom przemieszczającym się będzie bardziej zależało na krótkich dojeżdżaniach do celów podróży niż na szybszej jeździe. W centralnym obszarze miasta mamy do czynienia z krzyżującymi się korytarzami transportowymi i z wymianą pasażerów, często na tym samym przystanku. - W uprzywilejowaniu transportu zbiorowego kosztem prędkości czasem warto postawić bardziej na zintegrowanie węzłów przesiadkowych, szukając w ten sposób oszczędności i poprawy jakości systemu. W tym przypadku mamy do czynienia z podniesieniem komfortu korzystania z transportu zbiorowego w sensie jego dostępności dla wszystkich użytkowników. System bowiem może być niewykorzystywany przez użytkowników mających trudności z dojeżdżaniem do niego lub pokonaniem innych barier. A może powinniśmy wiązać uprzywilejowanie transportu publicznego z mechanizmem ograniczania dostępności obszaru centralnego dla samochodów? Im bardziej będziemy poprawiać transport zbiorowy i wydzielać korytarze transportu publicznego, nadawać mu uprzywilejowanie poprzez segregację ruchu i sygnalizację świetlną, tym bardziej może się to przekładać na konsekwencje jakie poniosą użytkownicy samochodów – Andrzej Brzeziński wskazuje na poszczególne dylematy w dochodzeniu do właściwych rozwiązań.

Przypadek Al. Jana Pawła II w Warszawie dotyczy rozstrzygnięcia podejmowanego dla korytarza w strategicznym dla funkcjonowania transportu zbiorowego ciągu ulicznym. Badanie zakładało przeanalizowanie sytuacji nie tylko dla tej jednej ulicy. Miasto Warszawa zlecające opracowanie, oczekiwało rozpatrzenia skutków wprowadzanych zmian dla całej północno-zachodniej części centrum. Na ile w odniesieniu do stanu istniejącego i prognozowanych warunków przejazdu tramwaju można przyspieszyć jego przejazd i uzyskać skrócenie czasu podróży, oraz jakie to może mieć konsekwencje dla ruchu samochodowego? Jakie są dodatkowe uwarunkowania, czyli na co może jeszcze wypłynąć przyspieszenie tramwaju? Rozpatrzenie tych aspektów nie było wyłącznie pracą koncepcyjną. Na potrzeby analizy została opracowana specjalna procedura, wykorzystująca różnego rodzaju oprogramowanie. Najpierw wykonano pomiary ruchu, które posłużyły do aktualizacji warszawskiego modelu podróży, zbudowanego w skali całego miasta, obejmującego ruch indywidualny i zbiorowy (VISUM), który pozwala opisać przemieszczania w sieci transportowej. Zastosowanie modelu pozwoliło uzyskać obciążenia sieci drogowej w obszarze centralnym dla różnych wariantów organizacji trasy tramwajowej i wpływ zmian na atrakcyjność trasy tramwajowej (zmiany liczby pasażerów). Dla obszaru centrum zbudowano także modele symulacyjne (VISSIM), w których zakodowano wszystkie informacje o organizacji i sterowaniu ruchem, oraz do których przenoszono informacje o prognozowanych natężeniach ruchu. Wykorzystano również programy do optymalizacji sygnalizacji świetlnej (Transyt) i koordynacji sygnalizacji świetlnej (VisVap).

Analizy wykonywane były dla dnia powszedniego, dla największego obciążenia sieci drogowej (poranny i popołudniowy szczyt ruchu), dla stanu istniejącego oraz okresu prognozy (2020), kiedy to zakłada się funkcjonowanie trasy po przebudowie. W badaniach uwzględniono zakładane zmiany jakie do tego czasu nastąpią w systemie

Dylematy uprzywilejowania transportu zbiorowego w centrum miasta cz. I

Utworzono: wtorek, 21, maj 2013 08:27 Agnieszka Serbeńska

transportowym (np. rozwój układu drogowego) i w zagospodarowaniu przestrzennym.

AS