

# Mobilność aglomeracyjna – cechy charakterystyczne

dr Michał Beim

Instytut Melioracji, Inżynierii Środowiska i Geodezji

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

michal.beim@up.poznan.pl

+48 696 151112

# Plan wystąpienia

1. Wstęp
2. Charakterystyka mobilności metropolitalnej
3. Problemy mobilności aglomeracyjnej
4. Kierunki rozwoju
5. Podsumowanie

# Wstęp

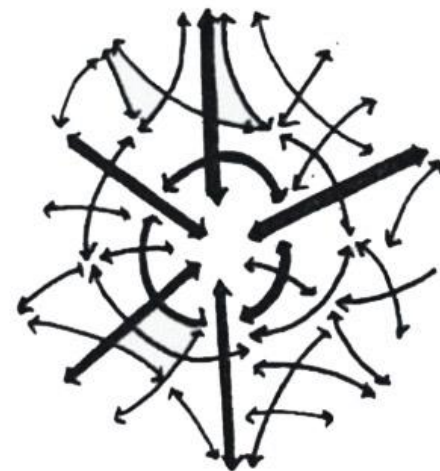
W polskich regionach metropolitalnych obserwować można:

- dynamiczny rozwój przedmieść będących nie tylko sypialniami
- brak infrastruktury technicznej i społecznej na przedmieściach
- uzależnienie od samochodu na przedmieściach – brak alternatywy
- gwałtowny rozwój motoryzacji – nowa infrastruktura (krajowa i lokalna), relatywnie niższa cena samochodów
- wzrost problemów transportowych w miastach centralnych aglomeracji spowodowanych przez suburbia

# Mobilność metropolitalna

## Charakterystyka:

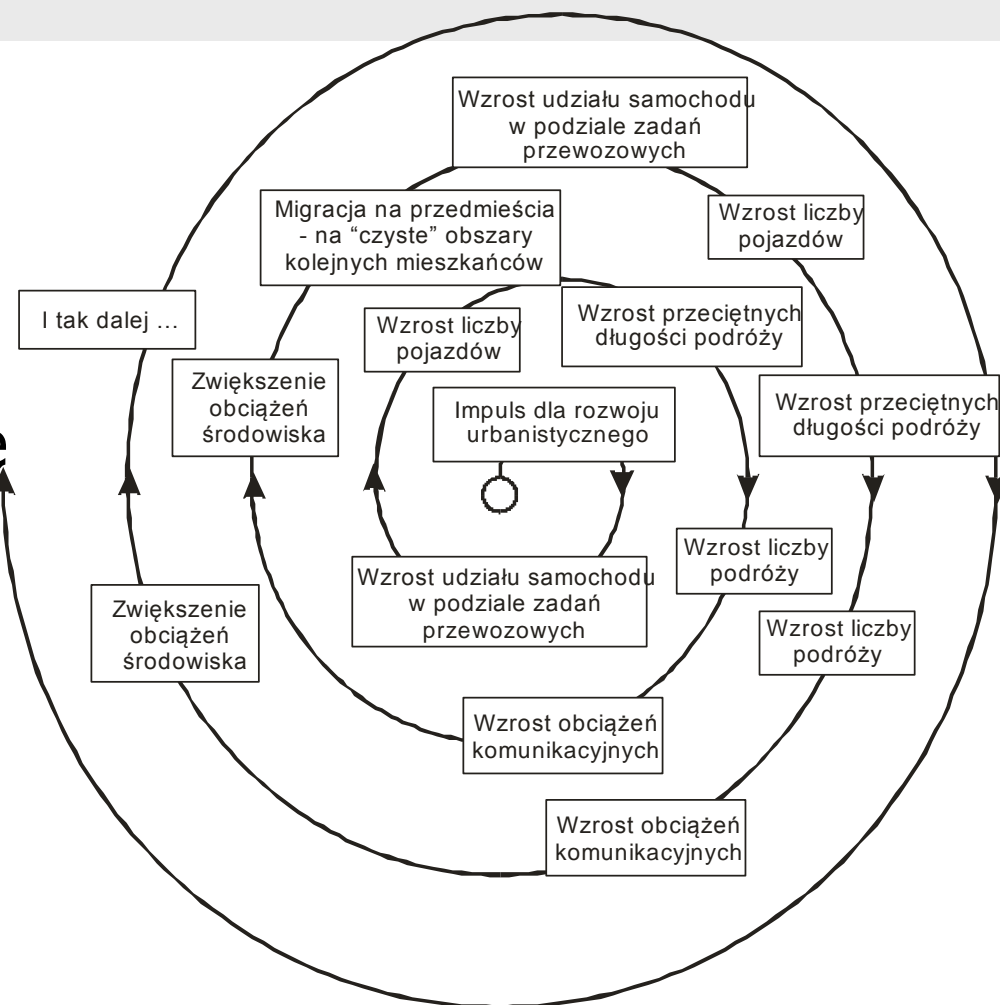
- długie drogi codziennych podróży
- dominująca rola samochodu
- rozproszenie źródeł lub również celów podróży
- powiązania funkcjonalne nieodpowiadające strukturom przestrzennym (zwłaszcza w przypadku suburbanizacji)
- problem ze stworzeniem systemu transportu publicznego



# Problemy mobilności aglomeracyjnej

## Główne problemy aglomeracji:

- brak regionów planistycznych z limitami dla pozwoleń na budowę
- suburbanizacja
- barak alternatywy dla samochodów

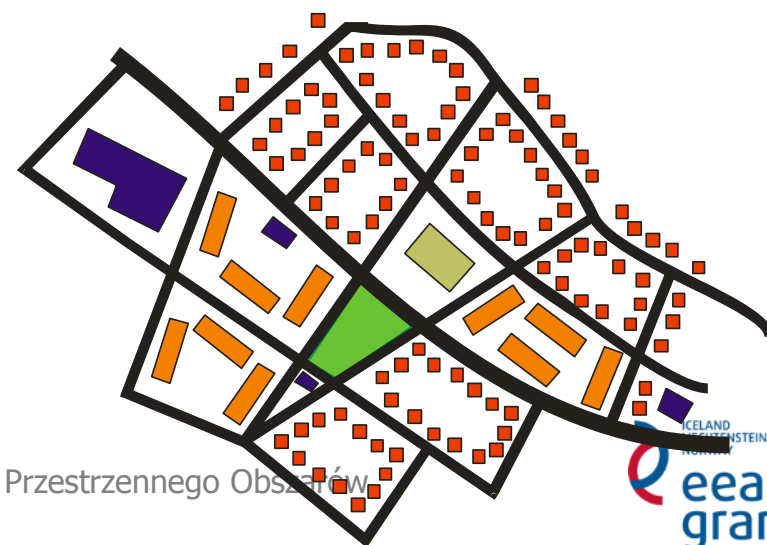
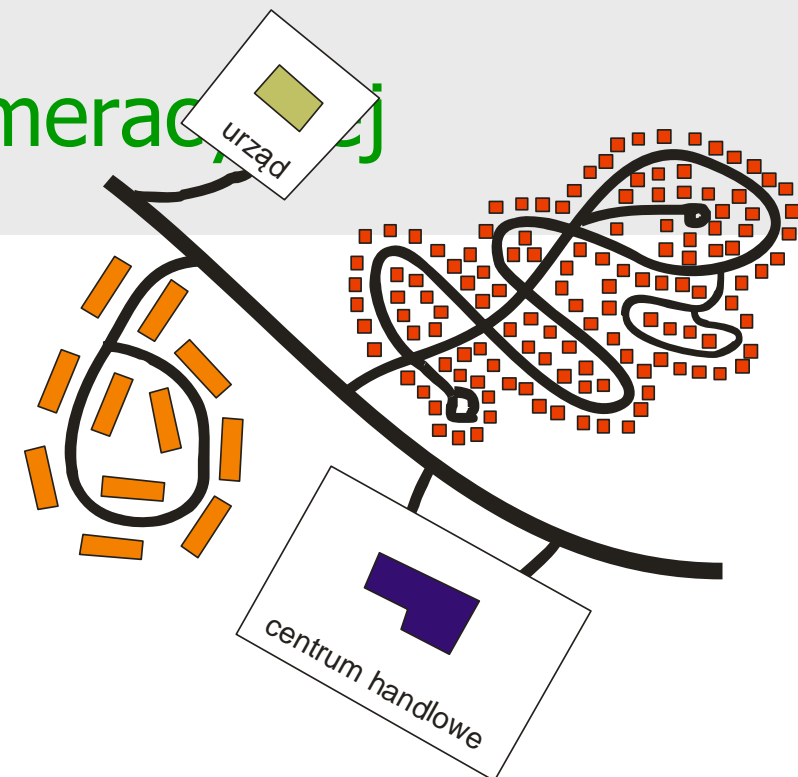


źródło: Beim (2007)

Rozwój przestrzenny aglomeracji

# Problemy mobilności aglomeracji

Uzależnienie od samochodu jest nie tylko wynikiem samego procesu suburbanizacji, ale przede wszystkim, formy w jakiej ona następuje – urban sprawl.

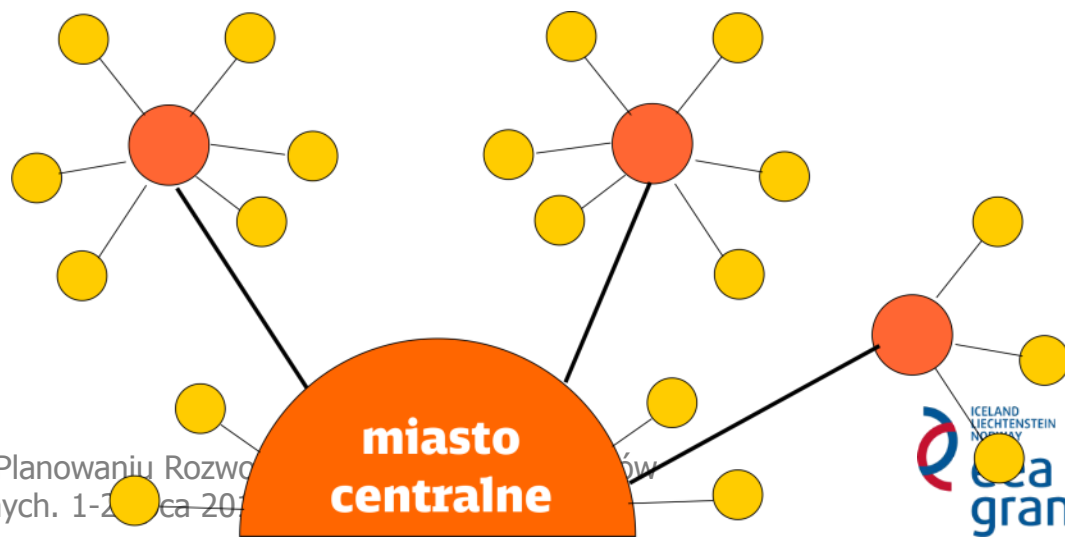
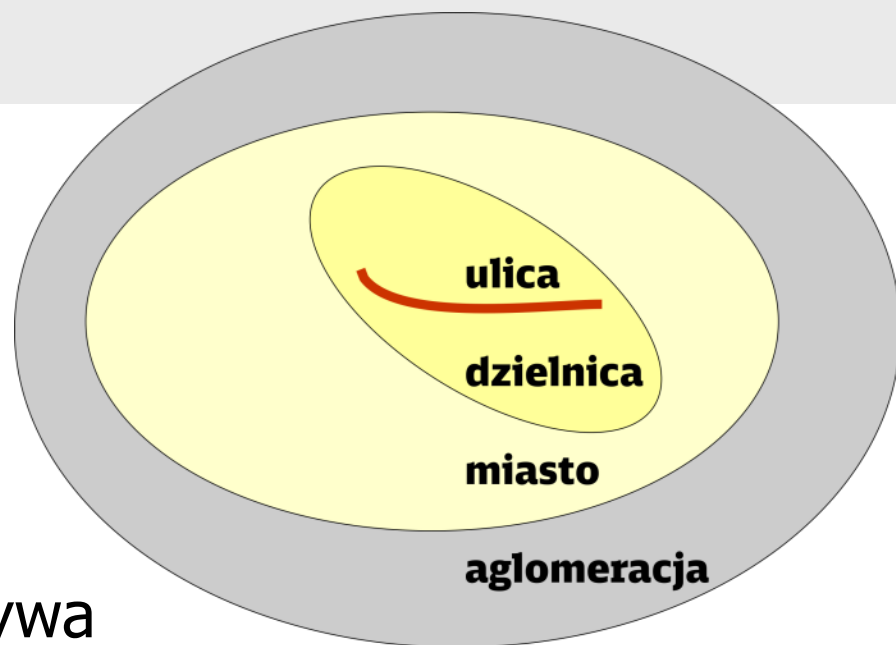


źródło: opracowanie własne na podstawie  
Duany, Plater-Zyberk, Speck 2001;  
Perry, Dean, Brown, 1986

# Kierunki rozwoju

Dostępność vs. mobilność:

- „domknięcie” funkcjonalne ulic, dzielnic, miasta...
- mixed use – mieszanie funkcji dzielnic
- centra lokalne jako alternatywa dla centrum aglomeracji



źródło: opracowanie własne

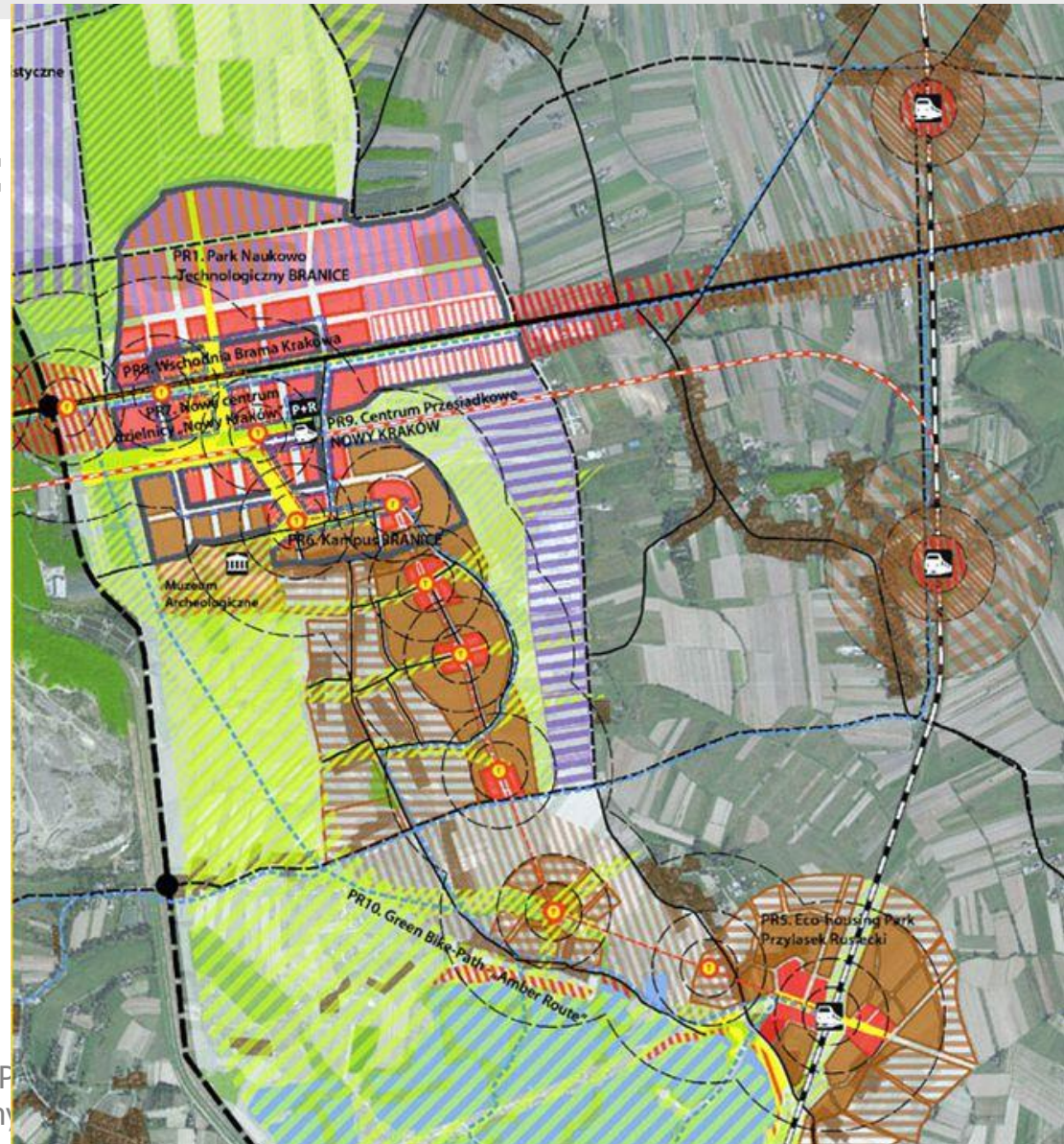
# Kierunki rozwoju

Nakierunkowanie rozwoju przestrzennego:

- transit oriented development
- traditional neighbourhood pattern design
- podporządkowanie transportu urbanistyce

Nowa Huta Przyszłości  
M.Stangel, M.Beim i inni

Warsztaty nt. Wymiany Doświadczeń w P  
Metropolitalny

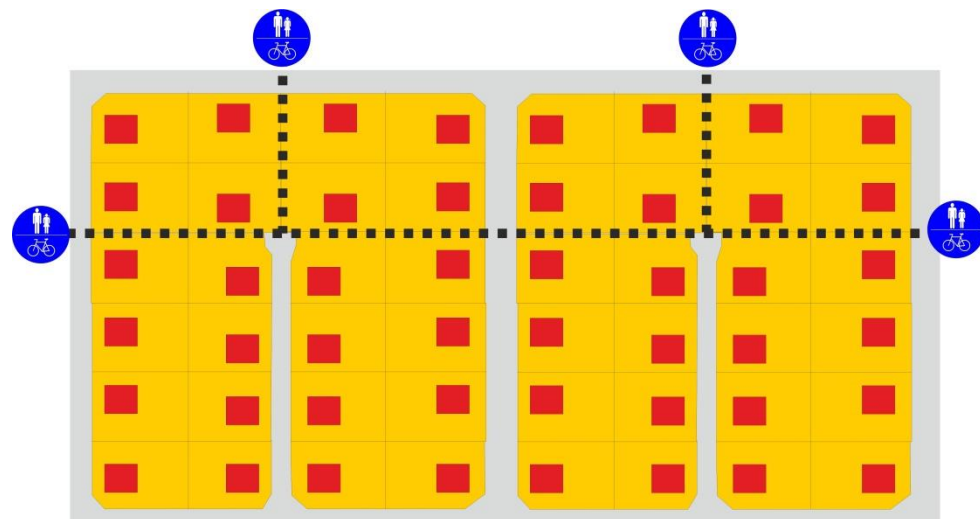
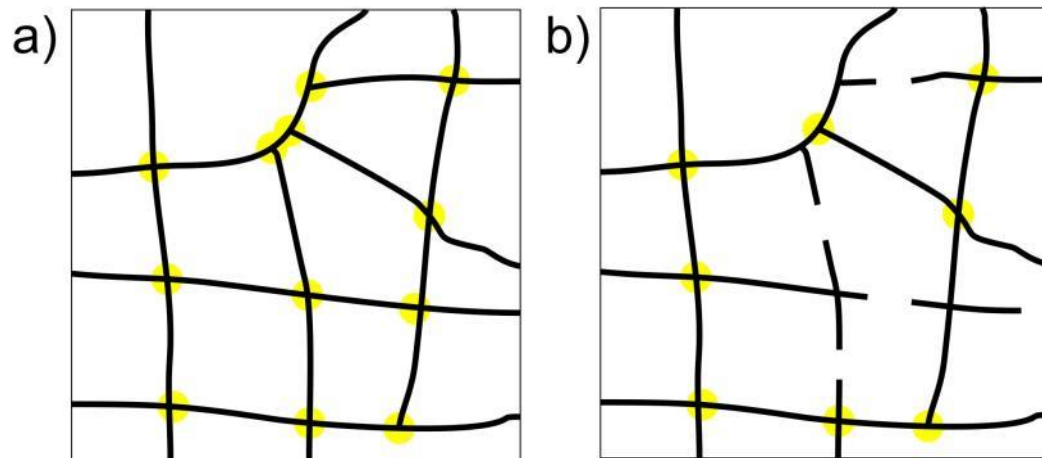




# Kierunki rozwoju

Właściwa struktura przestrzenna przedmieść:

- walkability:
  - struktura powiązań pieszych
  - chodniki
- bliska mobilność

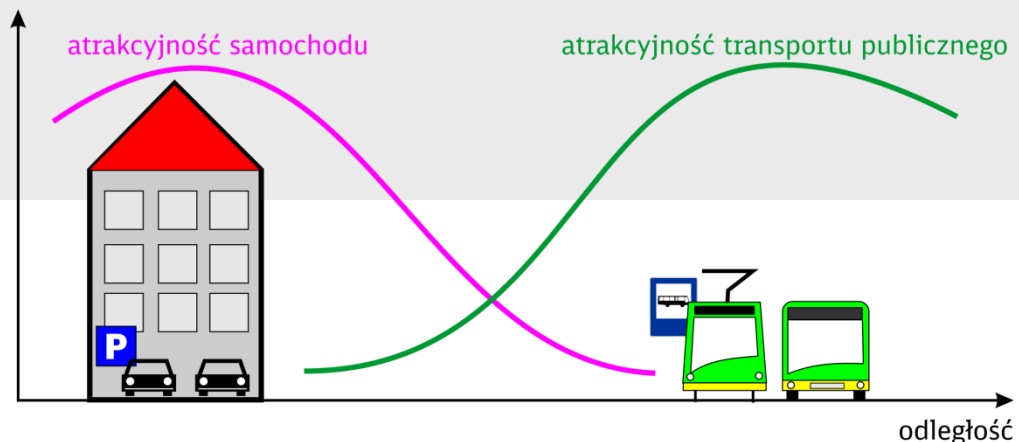


„Wysięgniki” vs. ruch pieszy  
i propozycje rozwiązań  
źródło: Beim, Modrzewski (2013)

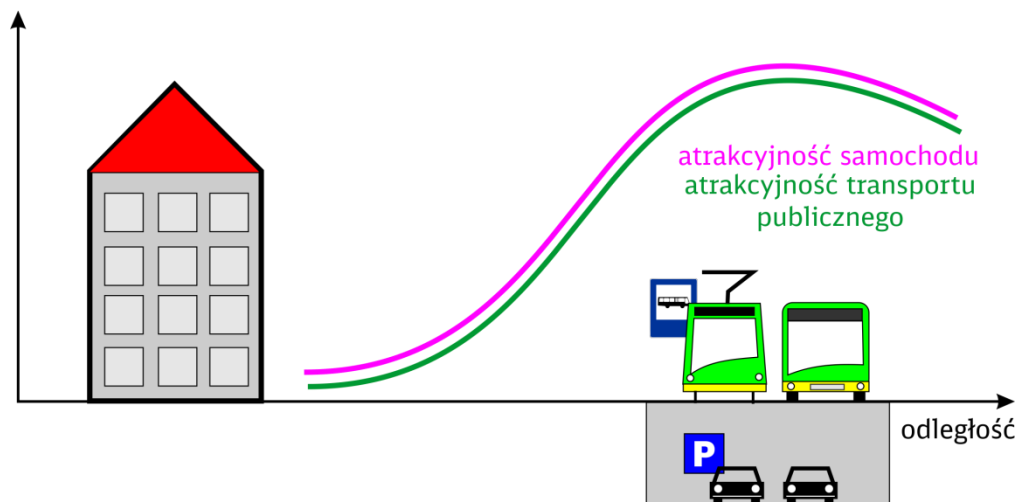
# Kierunki rozwoju

## Zarządzanie mobilnością:

- w obszarze centralnym
  - polityka parkingowa
  - car sharing
  - rowery publiczne
- na przedmieściach
  - integracja transportu
  - autobusy osiedlowe
  - car pooling
  - park&ride
  - bike&ride



Parkingi pod domami czynią z mieszkańców kierowców i obniżają konkurencyjność transportu publicznego oraz „aktywności miejskie” mieszkańców



Porównywalny dystans = porównywalna atrakcyjność samochodu i transportu publicznego  
do tego duża zachęta do „miejskich aktywności”

źródło: Knoflacher 2008

Warsztaty nt. Wymiany Doświadczeń w Planowaniu Rozwoju Przestrzennego Obszarów  
Metropolitalnych. 1-2 lipca 2015

# Kierunki rozwoju

## Transport publiczny:

- kompleksowość systemu (podróż od drzwi do drzwi)
- elastyczność rozwiązań (telebus, AST, autobus obywatelski)

## Ruch rowerowy:

- rowery elektryczne
- autostrady rowerowe

Suburbia Bazylei  
oraz autobus w Mals  
fot. MB

Warsztaty nt. Wymiany Doświadczeń w Planowaniu  
Metropolitalnych. 1-2 I



# Dziękuję Państwu za uwagę!



dr Michał Beim

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

ul. Piątkowska 94, 60-649 Poznań

[michal.beim@sobieski.org.pl](mailto:michal.beim@sobieski.org.pl)

+48 696 151112

