



***VII konferencja naukowo – techniczna***

***„„PROBLEMY KOMUNIKACYJNE AGLOMERACJI SZCZECIŃSKIEJ ””  
Szczecin 14.10.2015***

**Oczekiwania społeczne odnośnie funkcjonowania  
infrastruktury i transportu publicznego w Szczecinie**

Stanisław Majer, Maciej Sochanowski, SITK RP Oddział w Szczecinie

**Społeczeństwo** – podstawowe pojęcie socjologiczne, jednakże niejednoznacznie definiowane. Terminem tym tradycyjnie ujmuje się dużą zbiorowość społeczną, zamieszkującą dane terytorium, posiadające wspólną kulturę, wspólną tożsamość oraz sieć wzajemnych stosunków społecznych. Społeczeństwo ponadto posiada własne instytucje pozwalające mu na funkcjonowanie oraz formę organizacyjną.

**Zdrowy rozsądek** – termin określający skłonność człowieka do podejmowania decyzji odpowiednio do zaistniałych okoliczności.  
*Prostota i zdrowy rozsądek zawsze powinien charakteryzować planowanie strategicznego kierunku.* (Ingvar Kamprad)  
*Zdrowy rozsądek to rzecz, której każdy potrzebuje, mało kto posiada, a nikt nie wie, że mu brakuje.* ( Benjamin Franklin)

**Publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii lub sieci transportowej.

**Ustawa o publicznym transporcie** zbiorowym nakazuje oznakowanie środków transportu, którymi są wykonywane usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w sposób widoczny dla pasażera, podawanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy, a także upublicznianie cenników opłat lub taryf oraz regulaminów przewozu osób. Ustawa określa również, że wsiadanie i wysiadanie pasażerów może się odbywać tylko na przystankach lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy.

## **Potrzeba to:**

*Brak czegoś, co jest niezbędne człowiekowi do życia i rozwoju*

*Potrzeby ludzkie:*

- to pragnienia ,
  - chęci,
  - odczucia, które człowiek stara się zaspokoić,
  - mają decydujący wpływ na działanie człowieka,
  - kiedy potrzeba nie zostaje zaspokojona, pojawia się stan napięcia.
- 
- Potrzeba pobudza ludzki organizm do działania, mającego na celu jej zaspokojenie.
  - Źródłem potrzeb są fizyczne i duchowe wymagania ludzkiego organizmu, wynikają one także z uczestnictwa człowieka w życiu gospodarczym i społecznym.

## Hierarchia potrzeb A. H. Maslowa



## **POTRZEBY FIZJOLOGICZNE**

- Biologiczne, warunkujące przetrwanie i prawidłowe funkcjonowanie, (pożywienie, wypoczynek, sen)

## **POTRZEBY BEZPIECZEŃSTWA**

- ochrony
- dążenie do bezpieczeństwa osobistego i socjalnego
- zapewnienie sobie stałej pracy, dochodów
- warunkują egzystencję

## **POTRZEBY PRZYNALEŻNOŚCI**

- miłości, przyjaźni
- przywiązania
- akceptacji
- kontakty z innymi osobami lub grupami
- Brak zaspokojenia tej potrzeby może być przyczyną wielu frustracji

## POTRZEBY UZNANIA (szacunku)

Potrzeba psychologiczna:

- sukcesu i uznania przez samego siebie
- szacunku i uznania przez innych
- prestiż i uznanie zapewnia ludziom władza i niezależność

## POTRZEBY SAMOREALIZACJI

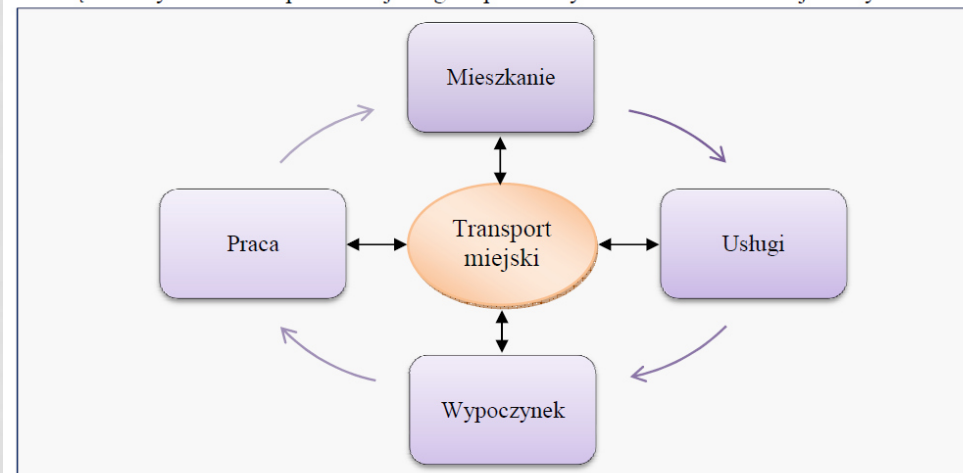
- możliwość rozwoju osobowości i wyrażanie własnego „ja” w działaniu
- celem jest samo działanie, a nie wynagrodzenie
- praca staje się wartością samą w sobie
- bodźcem do działania jest rozwój wewnętrzny
- dążenie do osiągnięcia tego co jest możliwe

Realizacja potrzeb człowieka wymusza konieczność przemieszczania się jego samego jak i ładunków.

Podróże (przemieszczenia) powstają w związku z:

- podróżą do i z pracy,
- do i ze szkół,
- ze spraw służbowych (praca),
- w celach bytowych,
- w celach rekreacyjnych.

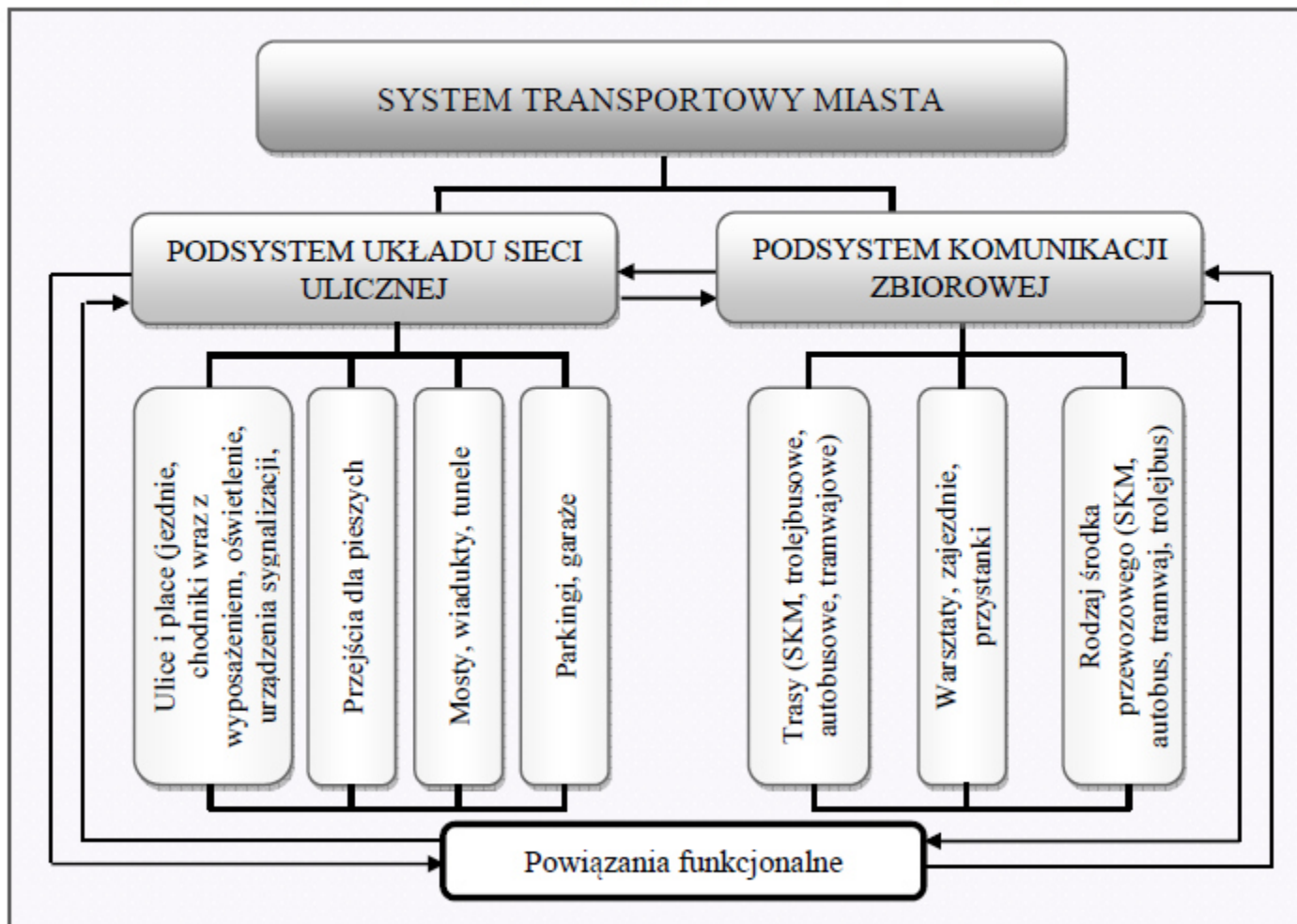
Powiązania systemu transportu miejskiego z pozostałymi elementami funkcjonalnymi miasta



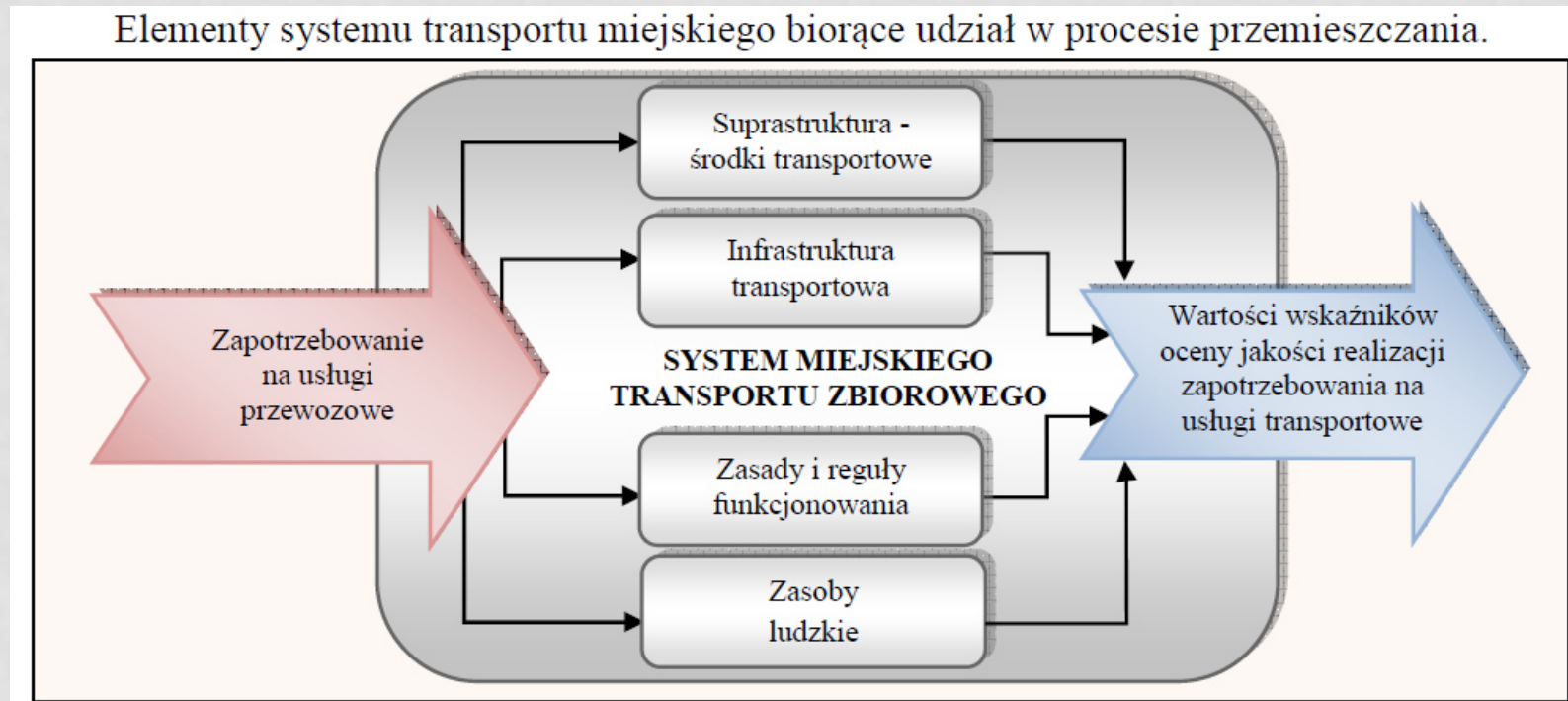
Źródło: opracowanie własne na podstawie: B. Tundys: *Logistyka miejska, koncepcje, systemy, rozwiązania*. Difin, Warszawa 2008, s. 116.



Schemat strukturalno-organizacyjny systemu transportowego miasta



Źródło: *Komunikacja miejska. Organizacja, zarządzanie i finansowanie.* (Red.) C. Rozkwitalska, IGPIK, Warszawa 1994, s. 34-35.



Charakterystyczną cechą systemu transportowego miasta jest to że obejmuje elementy materialne:

- układ ulic, środki transportowe, środki komunikacji zbiorowej, urządzenia i obiekty zaplecza technicznego,

I elementy niematerialne:

- Zasady organizacji ruchu, przepisy ruchu drogowego, przepisy finansowe, taryfy

# Oczekiwania społeczne odnośnie funkcjonowania infrastruktury i transportu publicznego w Szczecinie

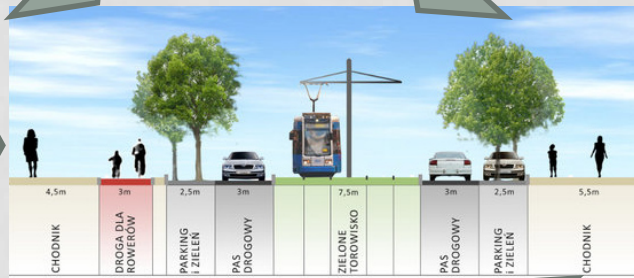
Piesi



Kierowcy parkujących samochodów



Transport publiczny



Rowerzyści



Kierowcy samochodów osobowych



Kierowcy samochodów ciężarowych

Ustalenie liczby i rodzajów zgłaszanych postulatów przewozowych jest przedmiotem wielu badań empirycznych i teoretycznych.

Najczęściej wymieniane są 4 podstawowe postulaty przewozowe:

- **czas,**
- **wygoda,**
- **koszt,**
- **bezpieczeństwo.**

Ranga i hierarchia poszczególnych postulatów przewozowych jest różna w ocenie poszczególnych użytkowników transportu miejskiego.

**Bezpieczeństwo** – monitoring wnętrza pojazdu i przystanków, doświadczenie i odpowiednie umiejętności kierowców oraz odpowiedni stan autobusów;

- troska o klienta – przyjazny stosunek personelu do pasażerów, odpowiednie kwalifikacje personelu, (nie tylko kierowców, ale także osób zajmujących się udzielaniem informacji i sprzedażą biletów), wygląd zewnętrzny personelu,
- stosowanie rekompensat za odstępstwa od obowiązujących standardów;

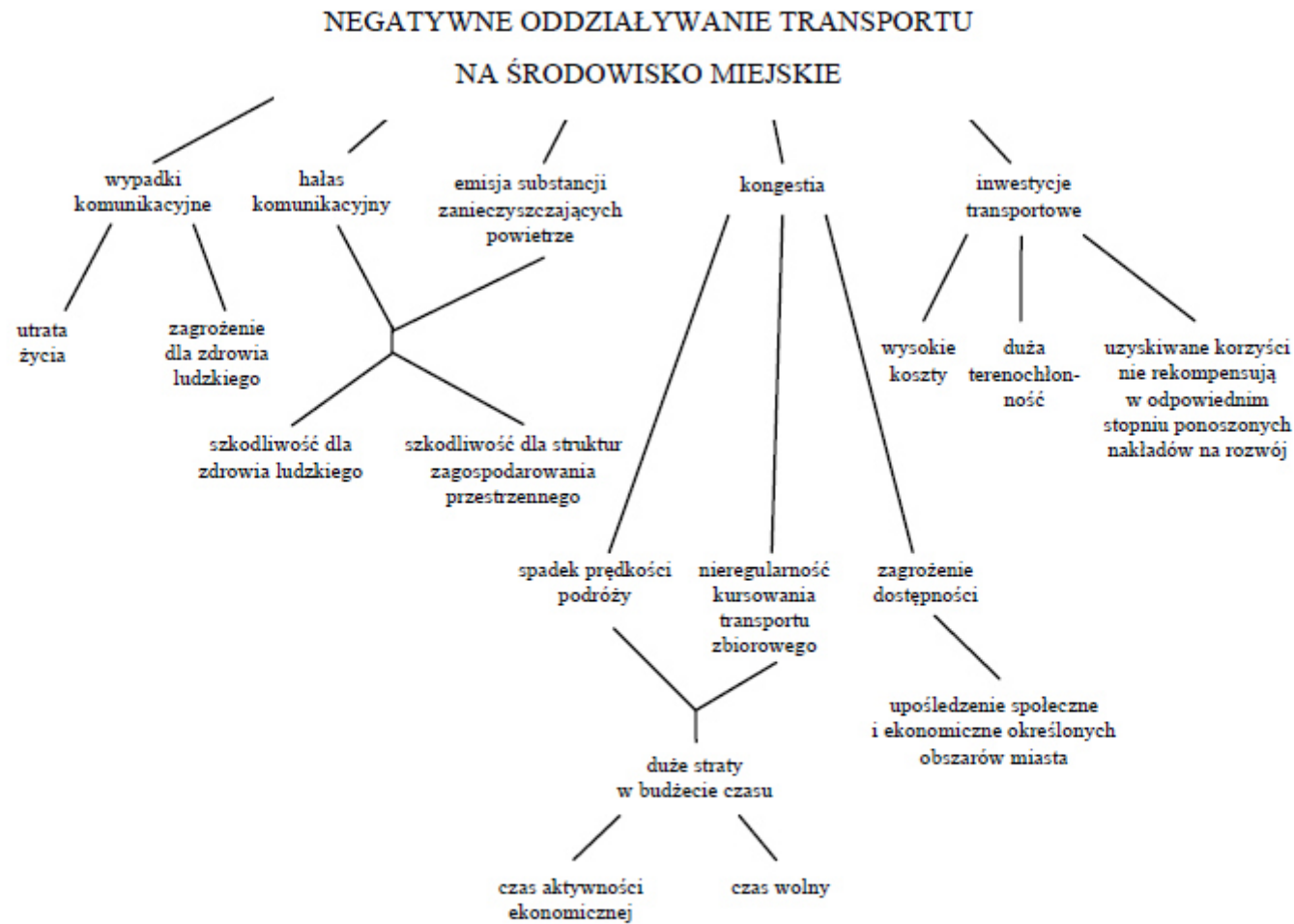
**Ekologię** – ekologiczny napęd oraz niski poziom hałasu generowanego przez pojazdy.

Najistotniejsze standardy, odpowiadające wymaganiom stawianym przez klientów komunikacji zbiorowej na obszarach zurbanizowanych, są następujące:

- średni czas dojazdu z domu do pracy nie powinien przekraczać 45 minut (w aglomeracjach liczących ponad 1 milion mieszkańców), a w pozostałych miastach około 30 minut; (w Szczecinie podróż z lewobrzeża na prawobrzeże 45 minut, po lewobrzeżu lub prawobrzeżu 30 minut)
- średni czas przesiadania, w godzinach szczytu, nie powinien być dłuższy niż 7 minut oczekiwania na następny środek transportu;
- średnia długość trasy dojścia do przystanku nie powinna być większa niż 300 m w rejonach centralnych, do 400 m w obszarach wysokiej zabudowy i do 500 m w rejonie niskiej zabudowy;
- maksymalna częstość kursowania pojazdów w godzinach szczytu powinna wynosić od 6 do 10 minut oraz 15-20 minut w rejonach peryferyjnych

Z badań przeprowadzonych wśród klientów przedsiębiorstw usługowych wynikają bardzo ważne fakty, które obrazują rangę zadowolenia i satysfakcji klienta [Garczarczyk J. (red.): Model jakości usług finansowych w Polsce, Poznań 2004]:

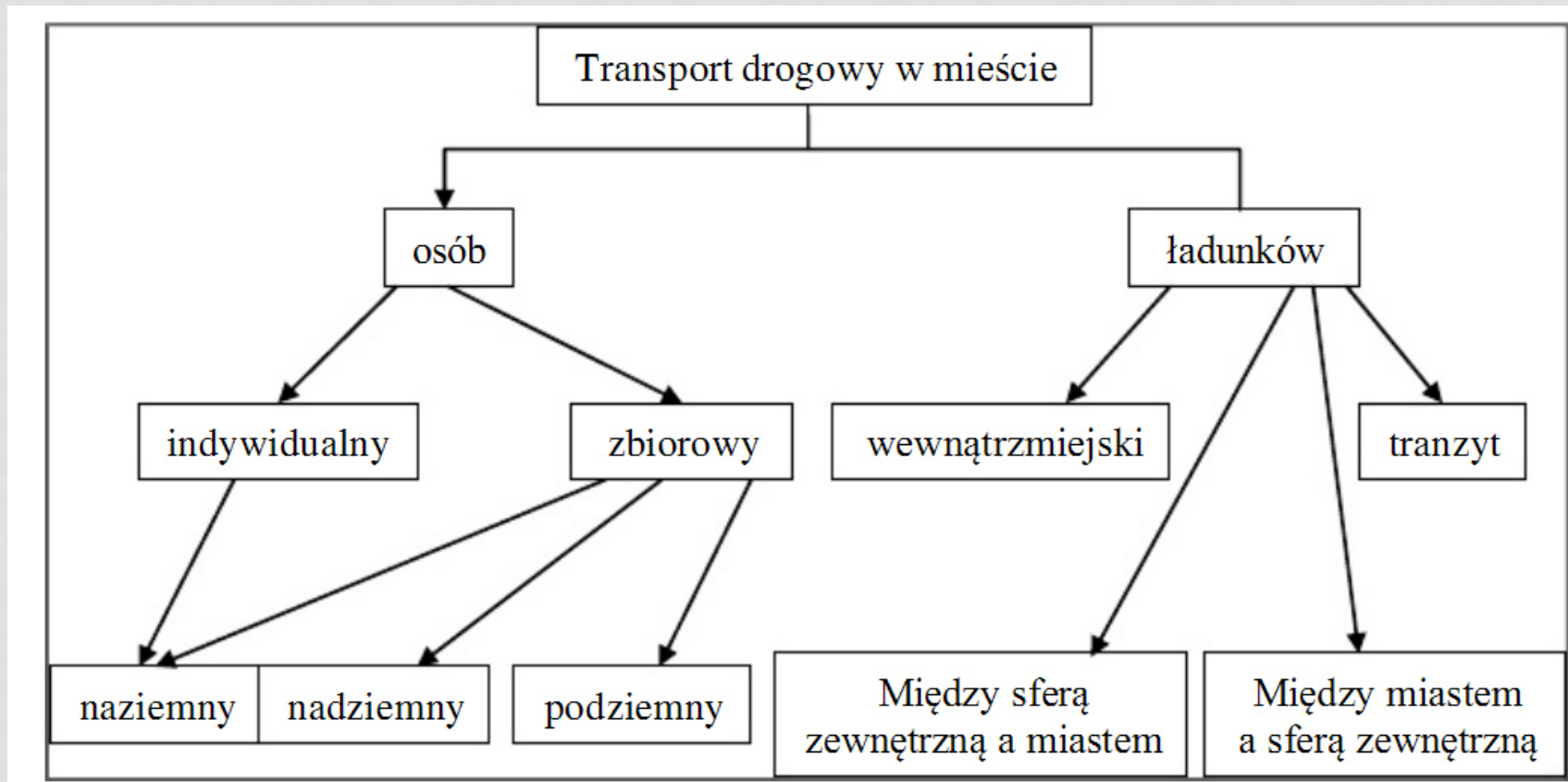
- **koszt pozyskania nowego klienta jest pięć razy wyższy niż koszt zdobycia lojalności dotychczasowego klienta,**
- **jeden niezadowolony klient przekazuje negatywne informacje dziewięciu dalszym osobom,**
- **jeden zadowolony klient przekazuje pozytywne rekomendacje trzem kolejnym osobom,**
- **koszt ponownego uzyskania klienta utraconego wcześniej z powodu niezadowolenia ze świadczonych usług jest 12-krotnie wyższy od kosztu pozyskania nowego klienta.**



Rys. 1. Zestawienie skutków negatywnego oddziaływania transportu na środowisko w miastach

Źródło: K. Nosal, W. Starowicz, Wybrane zagadnienia zarządzania mobilnością, „Transport Miejski i Regionalny” 2010, nr 3, s. 26.





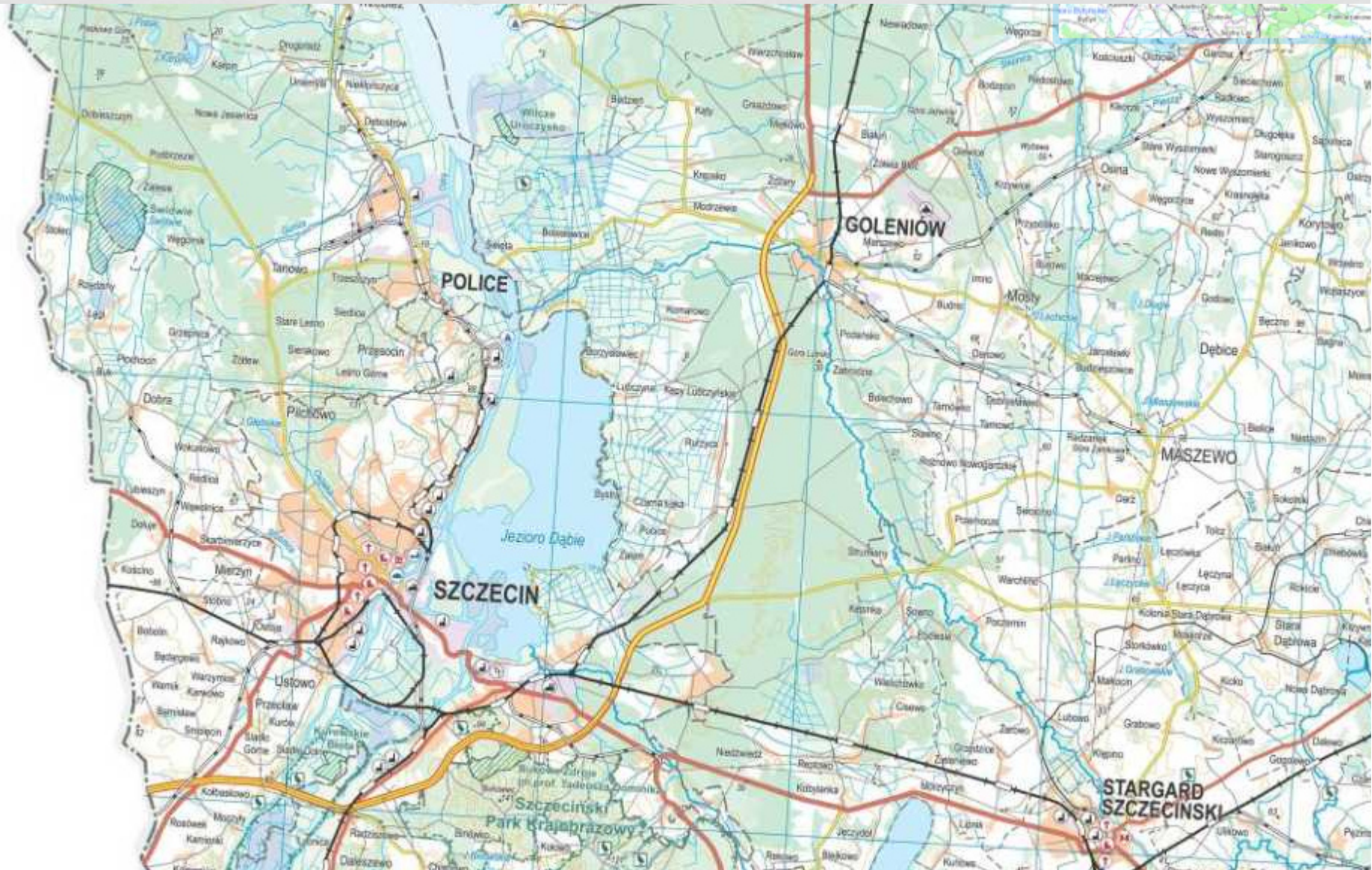
B. Tundys, Logistyka miejska Warszawa 2008

Środki transportu drogowego emitują hałas i substancje zanieczyszczające powietrze, szkodliwe dla zdrowia ludzi, środowiska oraz dla struktur przestrzennych.

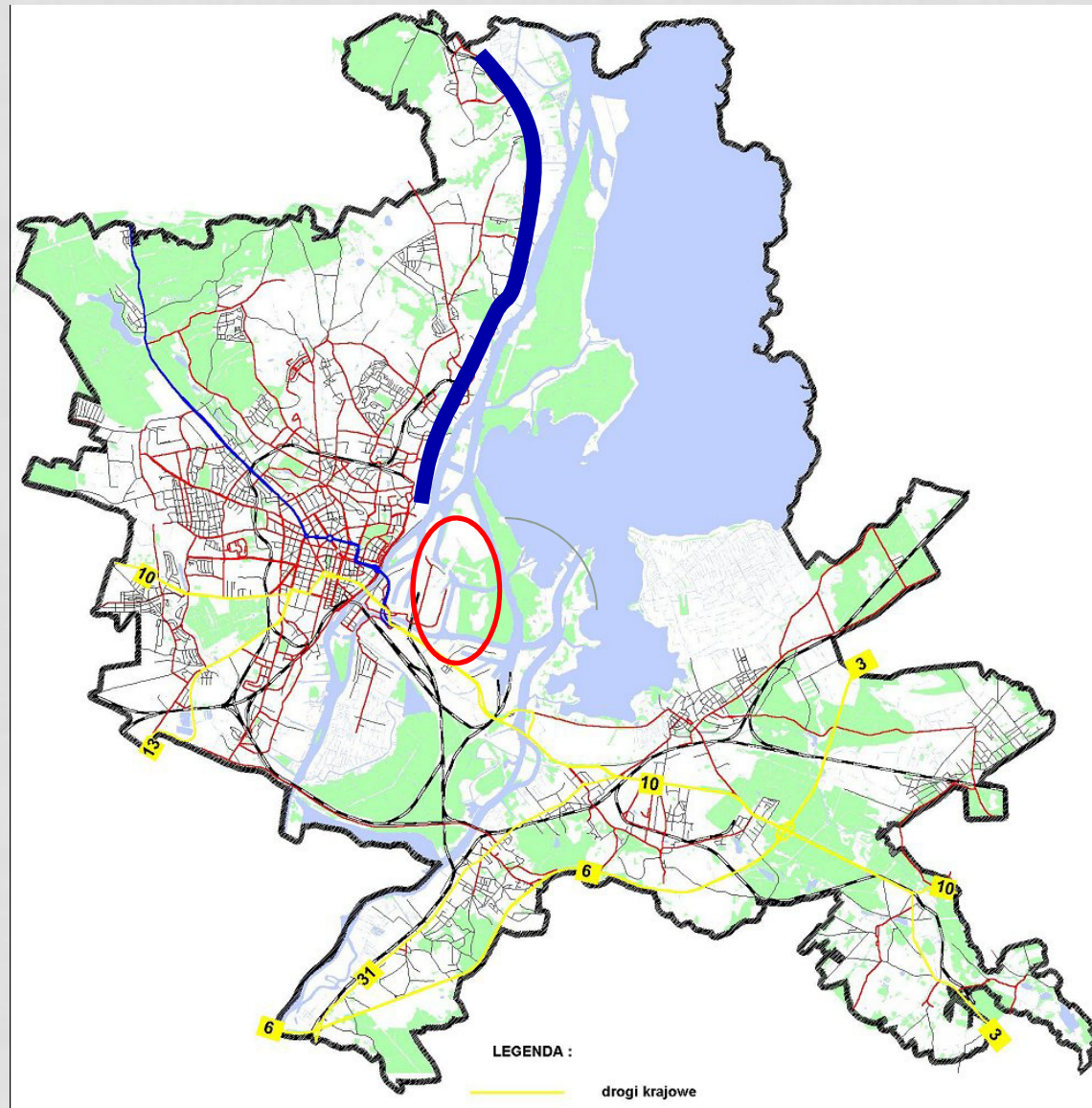
Zatłoczenie komunikacyjne ulic (kongestia) powoduje spadek prędkości podróżowania, nieregularności kursowania środków transportu publicznego, a w konsekwencji - duże straty czasu ponoszone przez podróżujących. **Straty te obejmują zarówno czas produkcyjny, jak i czas przeznaczany na odpoczynek. Kongestia zagraża dostępności, a w konsekwencji powoduje upośledzenie gospodarcze ośrodków**, przede wszystkim, tych zlokalizowanych w najbardziej centralnych rejonach miast

# Oczekiwania społeczne odnośnie funkcjonowania infrastruktury i transportu publicznego w Szczecinie

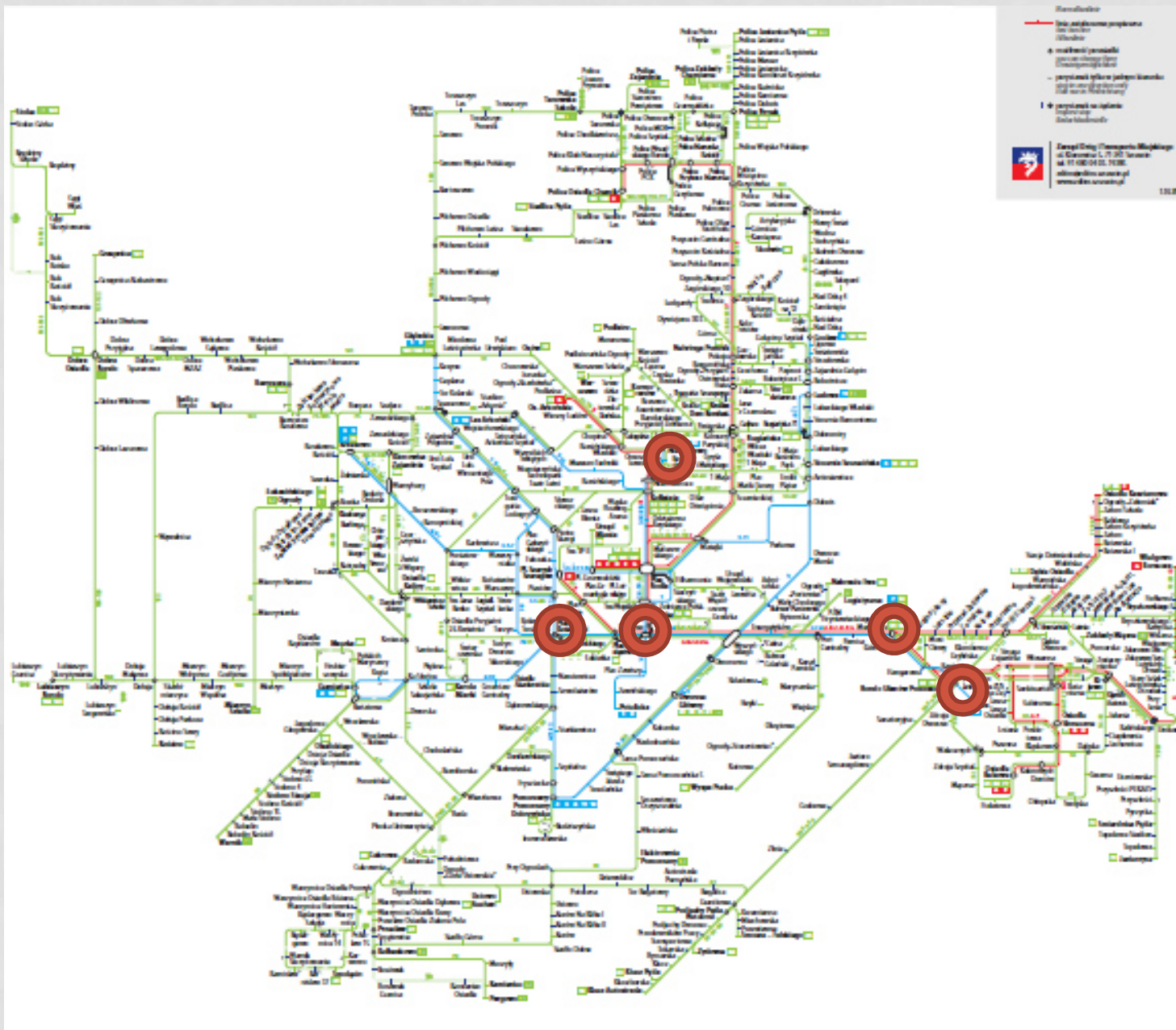
## Uwarunkowania przyrodnicze



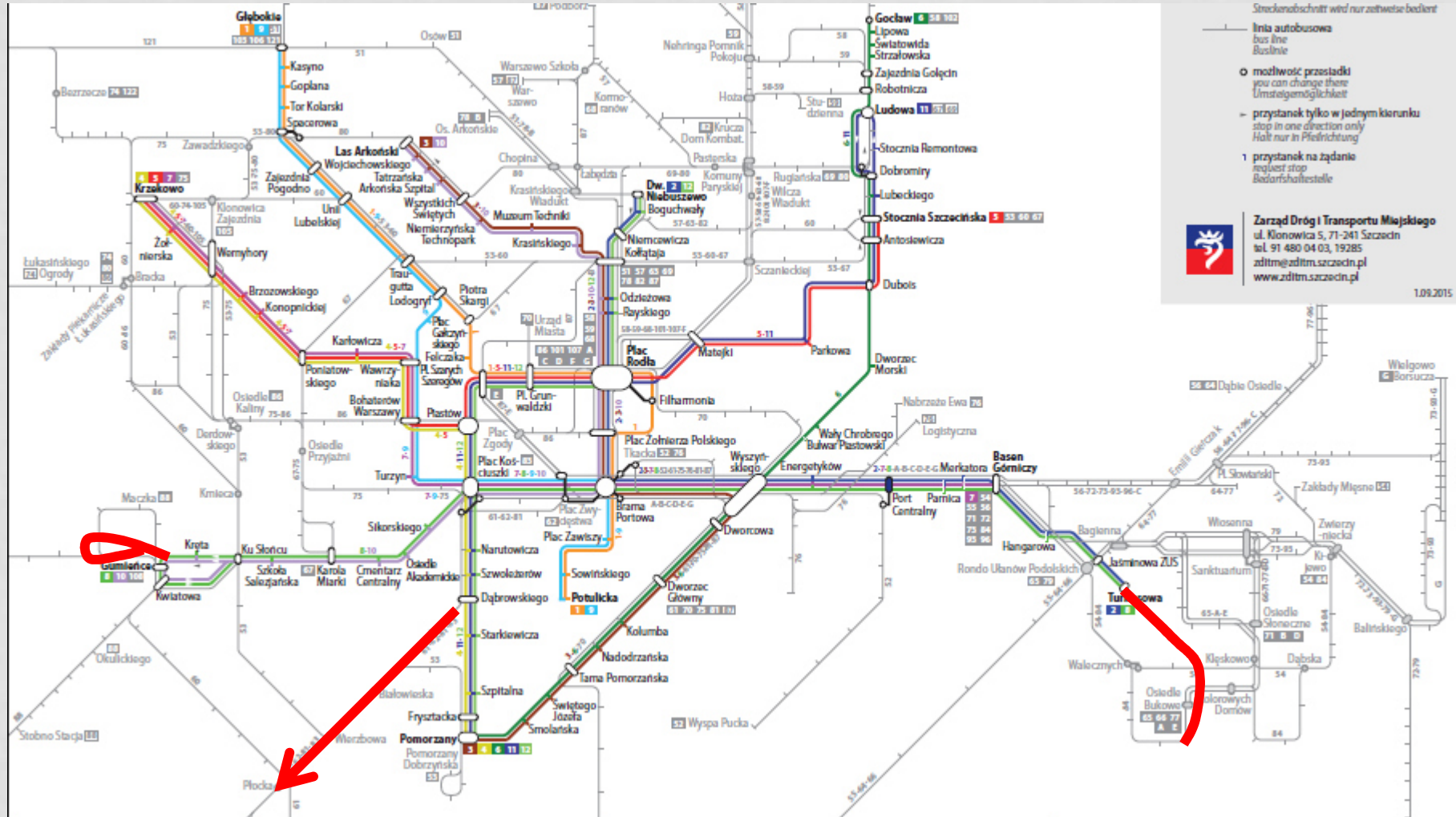
Topografia miasta

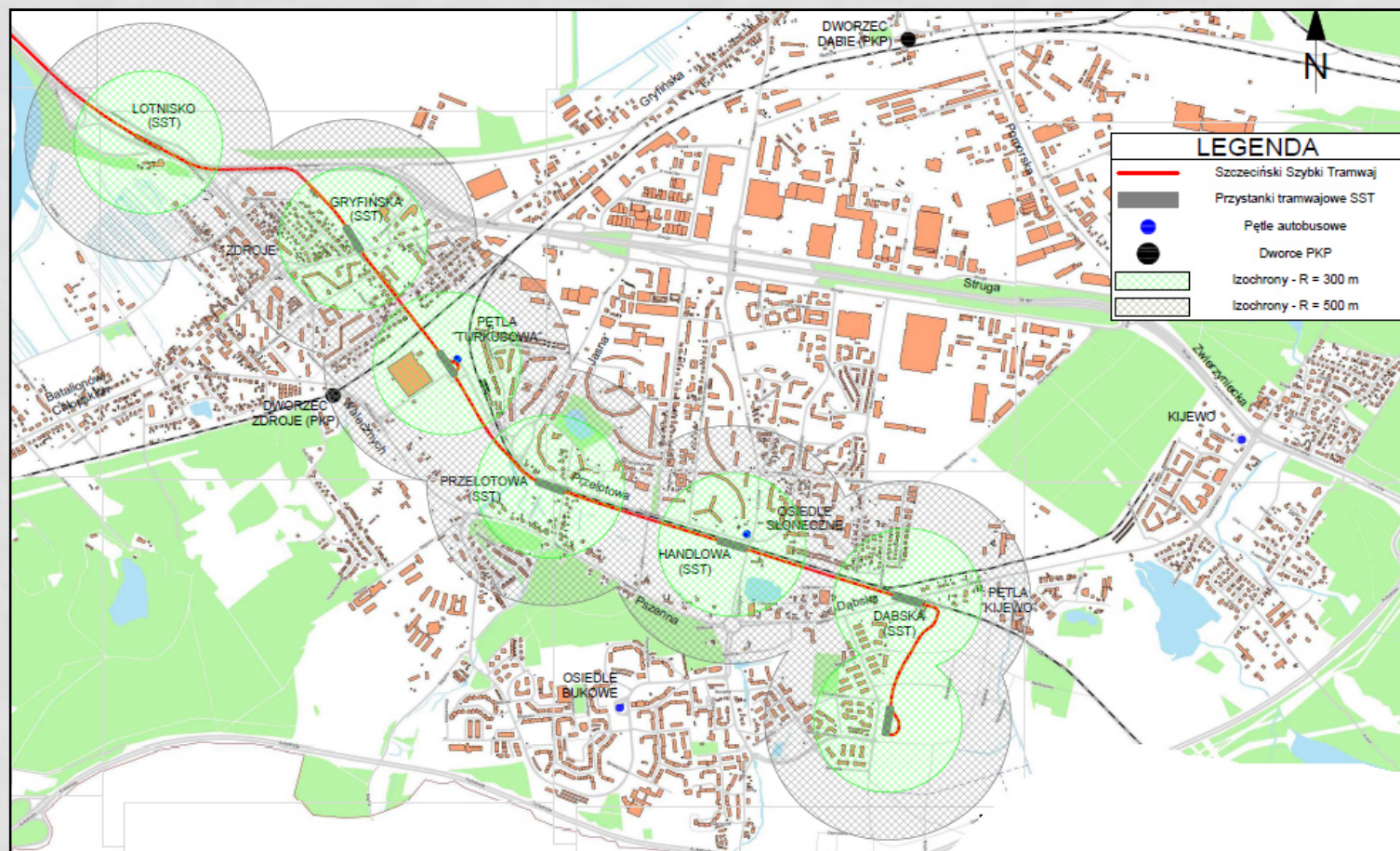


# Oczekiwania społeczne odnośnie funkcjonowania infrastruktury i transportu publicznego w Szczecinie

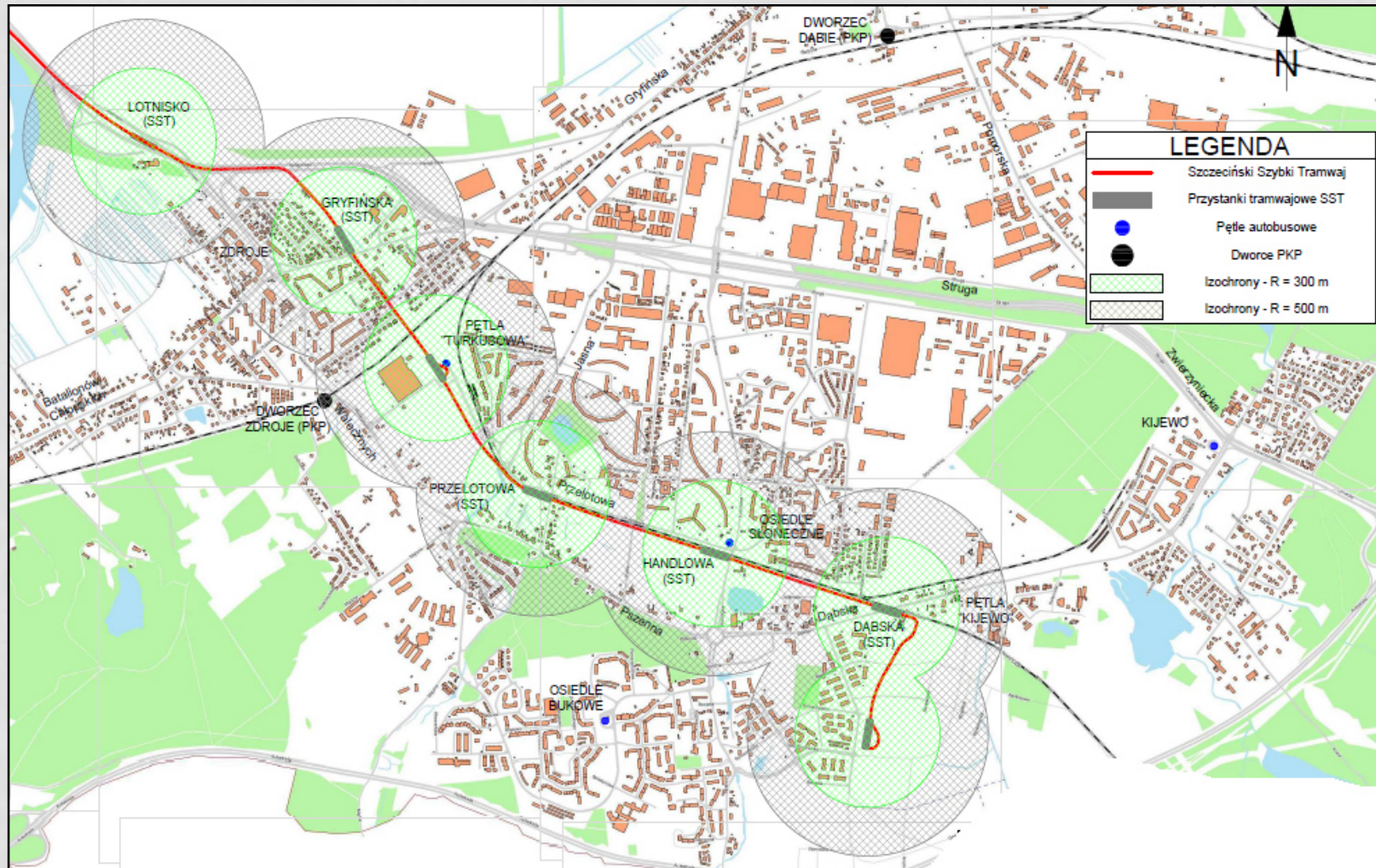


## Tramwaj jako główna oś systemu transportu publicznego





## Szybki tramwaj





Koncepcja rozwiązań komunikacyjnych na Podzamczu





## Koncepcja rozwiązań komunikacyjnych







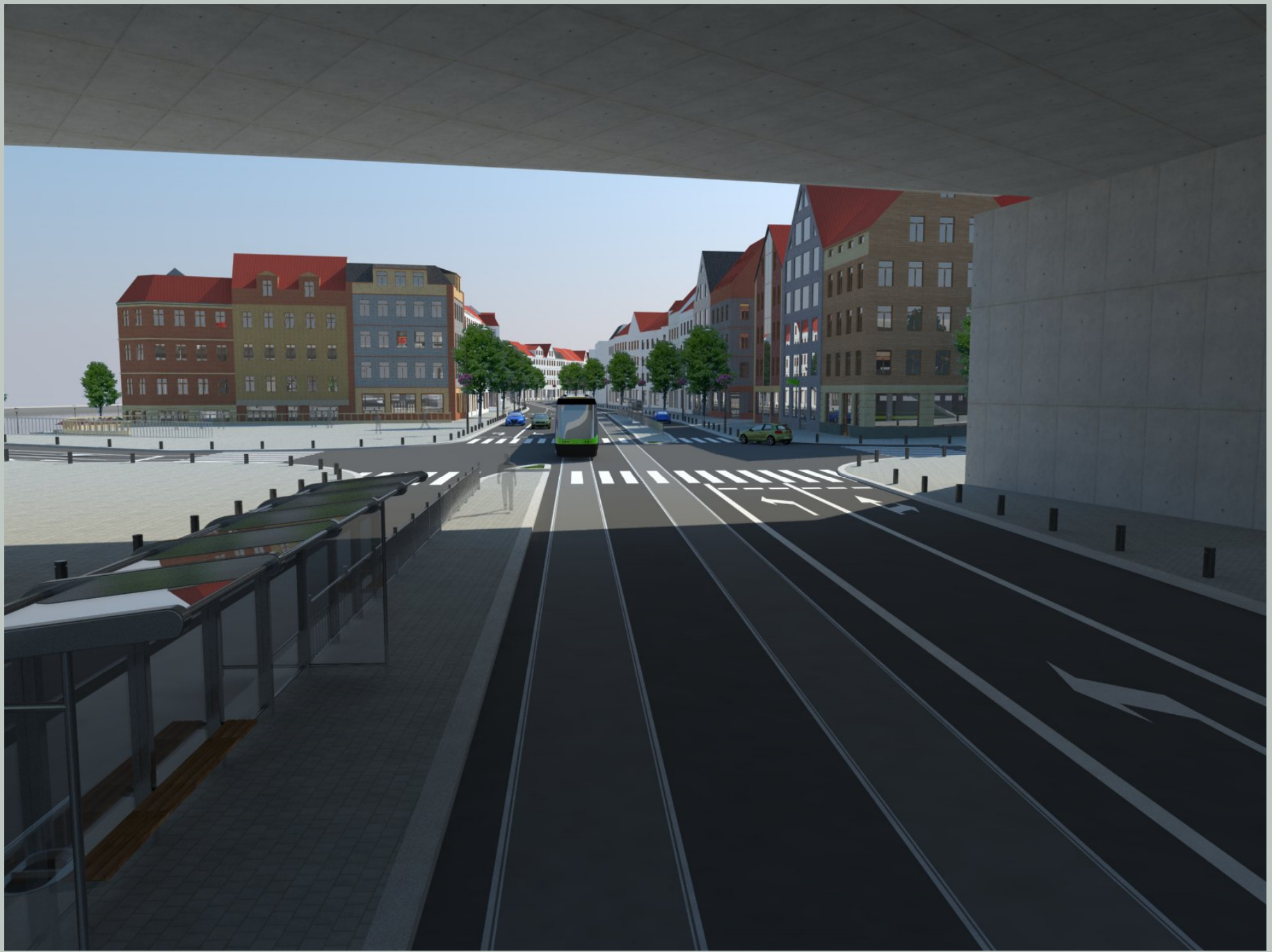






















***VII konferencja naukowo – techniczna***

***„„PROBLEMY KOMUNIKACYJNE AGLOMERACJI SZCZECIŃSKIEJ ””***  
***Szczecin 14.10.2015***

**Oczekiwania społeczne odnośnie funkcjonowania  
infrastruktury i transportu publicznego w Szczecinie**

Stanisław Majer, Maciej Sochanowski, SITK RP Oddział w Szczecinie

**Dziękujemy Państwu za uwagę**