MAZOWSZE Studia Regionalne
s. 117–124

Konferencja *Miasto w ruchu – Ruch w mieście*

Agata Kucharska, Dariusz Piwowarczyk, Marcin Rojek

W dniach 20–22 kwietnia 2026 r. przedstawiciele Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie wzięli udział w międzynarodowej konferencji naukowej *Miasto w ruchu – Ruch w mieście* poświęconej zagadnieniom zrównoważonego rozwoju miast, planowania transportu, dostępności przestrzeni oraz społecznych aspektów mobilności.

Na wstępie wskazano, że współcześnie mobilność rozpatrywana jest jako czynnik transformacji struktur urbanistycznych, a także jako narzędzie planowania i kształtowania jakości życia. Obserwuje się zmianę postrzegania ulicy od „kanału przepływu pojazdów" do cennego „ekosystemu miejskiego", co jest wynikiem przesunięcia nacisku z przepustowości na jakość życia. To powoduje przekształcanie miast w odporne, ciche i bezpieczne struktury, w których technologia wspiera naturalne zachowania ludzi. W celu optymalizacji multimodalnej ważne jest projektowanie uniwersalne uwzględniające ruch pieszy, mikromobilność i transport zbiorowy. Pieszy powinien być głównym punktem odniesienia dla wszystkich działań w przestrzeni miejskiej – zwiększenie stref pieszych o 20% może podnieść aktywność społeczno-gospodarczą o ponad 30%. W celu stworzenia bezpiecznej i dostępnej przestrzeni niezbędne jest wykorzystanie geometrii ulic do naturalnego kierowania zachowaniem kierowców, wprowadzania szykan, poszerzeń i wyniesionych skrzyżowań w celu wymuszenia bezpiecznych prędkości (20–30 km/h) bez nadmiernej liczby znaków. Prelegenci podkreślali znaczenie ulicy jako przestrzeni życia publicznego oraz miejsca wzmacniającego poczucie tożsamości i krzewienia kultury. W ujęciu urbanistycznym ulica nie jest tylko ciągiem komunikacyjnym umożliwiającym przemieszczanie się, ale przede wszystkim przestrzenią wielofunkcyjną użytkowaną przez ludzi. Wśród udanych przykładów transformacji wskazano ulicę Krupniczą w Krakowie, która stała się „zielonym deptakiem" dzięki zastosowaniu rozwiązań typu woonerf, wprowadzeniu mebli miejskich i licznym nasadzeniom. Ulice miejskie postrzegane są jako przestrzenie ścierania się konkurujących środków transportu, użytkowników i instytucji prezentujących różne wizje miasta. Konflikt jest naturalnym elementem obecnym w procesie transformacji ulic. Ma on wieloczynnikowy charakter wynikający z nakładających się napięć: materialnych, proceduralnych, dystrybucyjnych, wartościowych, relacyjnych oraz percepcyjnych. Zmiany materialne w przestrzeni ulicy – zwłaszcza likwidacja miejsc parkingowych i ograniczanie dostępu dla samochodów – często wywołują konflikty ze względu na swój widoczny

i codzienny wpływ na życie mieszkańców. Kolejną przyczyną konfliktów są niedoskonałości proceduralne, przejawiające się ograniczonym, spóźnionym lub pozornym udziałem interesariuszy, co podważa legitymację działań i nasila sprzeciw. Kluczowe znaczenie ma także odmienne postrzeganie – jako sprawiedliwe lub niesprawiedliwe – rozkładu kosztów i korzyści między różnymi grupami użytkowników i obszarami. W sytuacji ścierania się różnych poglądów i oczekiwań w zakresie kształtowania i funkcjonalności przestrzeni istnieją dwa podejścia dotyczące planowania – poszukiwanie konsensusu (konflikt jest unikany lub neutralizowany) oraz uznanie konfliktu jako katalizatora zmian. Konflikty pojawiają się jako efekt wdrażanych strategii i interwencji w przestrzeni miejskiej. Najczęściej konsensus forsowany jest przez dominujących interesariuszy instytucjonalnych, wówczas gdy konflikt wywołuje silne reakcje społeczne.

W dyskusji odniesiono się również do modelu kształtowania i postrzegania miasta. W środowisku miejskim istnieją dwa rodzaje czynników, które wpływają na sposób odbierania przestrzeni i percepcję czasu. Atraktory (bezpieczne ulice, aktywne partery, punkty orientacyjne) wywołują pozytywne wrażenia poznawcze i skracają czas potrzebny na pokonanie trasy, ponieważ mózg obniża koszt energetyczny trasy. Natomiast repulsory (monotonne elewacje, hałas, niebezpieczne skrzyżowania, nieczytelna przestrzeń) dostarczają negatywnych wrażeń poznawczych, dlatego wywołują wrażenie wydłużenia czasu potrzebnego na pokonanie trasy, nawet jeśli odległość jest krótsza. Zamiast wymuszać ruch za pomocą znaków drogowych należy tak projektować miasto, aby najkrótsza „ścieżka poznawcza" była dokładnie tą trasą, którą chcemy podążać. Jeśli zmienimy pole poznawcze poprzez dodanie atraktorów, np. alei drzew, ożywienie parterów budynków czy usunięcie barier, to zmienimy metrykę miasta i subiektywny czas na pokonanie trasy.

Przedstawiciele środowisk naukowych zaprezentowali różne możliwości wykorzystania dostępnych narzędzi i danych przestrzennych do transformacji przestrzeni miejskich i zarządzania nimi, m.in. za pomocą wtyczek w oprogramowaniu QGIS, służących do wykonywania analiz sieciowych (np. QNEAT3), map teledetekcji, wskaźnika NDVI (ocena ciągłości przestrzennej miejskiej infrastruktury zielonej), siatki danych AtPOL (Atlas Polski). Ponadto europejski program obserwacji ziemi – Copernicus – dostarcza użytkownikom wiarygodnych i aktualnych informacji dotyczących ochrony środowiska, zarządzania obszarami miejskimi, zrównoważonego rozwoju, zarządzania kryzysowego i bezpieczeństwa. Dzięki narzędziom udostępnionym w ramach programu można zmierzyć aktywną biomasę i kondycję roślinności, zidentyfikować miejskie wyspy ciepła oraz anomalie termiczne powierzchni, a także monitorować wilgotność roślinności i gleby. Prelegenci podkreślili, że cyfryzacja jest kluczowym narzędziem ochrony błękitno-zielonej infrastruktury przed presją inwestycyjną, ponieważ wymusza przejrzystość planowania i jego obiektywną weryfikowalność. Zwiększanie powierzchni zielonych w miastach jest szczególnie istotne w dobie dynamicznej urbanizacji, która powoduje fragmentaryzację siedlisk i izolację korytarzy ekologicznych, degradację brzegów rzek, zanieczyszczenie wód i gleb oraz występowanie coraz częstszych ekstremalnych zjawisk pogodowych związanych ze zmianami klimatu i uszczuplaniem bioróżnorodności.

W dalszej części konferencji omówiono problematykę planowania przestrzennego wobec wyzwań rozwoju miast. Wśród głównych przyczyn nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w 2023 r. wskazano m.in. nadpodaż terenów budowlanych, wysokie koszty budowy i utrzymania niezbędnej infrastruktury dla rozproszonej zabudowy oraz chaos przestrzenny. Zmiany prawne tylko częściowo odpowiedziały na zdiagnozowane problemy – wprowadziły mechanizmy służące bardziej zintegrowanemu podejściu do planowania przestrzennego i strategicznego, terytorialnie ograniczyły rolę decyzji o warunkach zabudowy, a także ustandaryzowały zasady bilansowania zarówno po stronie popytowej (zapotrzebowanie na nową zabudowę mieszkaniową) jak i podażowej (chłonność terenów niezabudowanych w tym luk w istniejącej zabudowie w strefach wielofunkcyjnych). Jednocześnie zaznaczono, że zmiany przepisów nie pomogą w ograniczeniu zjawiska nadpodaży terenów mieszkaniowych, gdyż chłonność terenów inwestycyjnych często przewyższa ustalone maks. 130% zapotrzebowania wynikającego z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (mpzp), obszarów uzupełnienia zabudowy lub istniejącej zabudowy. Ponadto konieczność wypłacania odszkodowań za zmianę planu miejscowego w następstwie wycofania terenów w planie ogólnym nie zachęca gmin do zmniejszania powierzchni terenów inwestycyjnych. Znowelizowana ustawa pominęła obowiązek wskazywania przestrzeni publicznych w dokumentach planistycznych i strategicznych gmin. Podczas dyskusji zastanawiano się, czy mimo to można uwzględnić je w strategii rozwoju gminy w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej albo w planie ogólnym. Uznano, że przestrzenie publiczne prezentowane w części graficznej planu ogólnego będą niezauważalne. Dużo lepszy efekt dałoby uwzględnienie ich w części tekstowej strategii rozwoju gminy, która musi korelować z częścią graficzną, a więc z modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej. Jednak, jak zauważyli paneliści, nawet jeśli przestrzenie publiczne (rynki, place miejskie) uwzględniane są w dokumentach planistycznych, to wskazywane są najczęściej jako tereny komunikacji. Stanowią one elementy krystalizujące strukturę miasta, dlatego powinny mieć nadawany inny wymiar niż komunikacyjny, tj. kulturowy czy społeczny. Współczesne podejście do projektowania miast podkreśla konieczność integracji systemów transportowych z kształtowaniem przestrzeni publicznych w elementy organizacji mobilności miejskiej. Nie infrastruktura transportowa, lecz struktura stref ogólnodostępnych wyznacza logikę ruchu i kształtuje wybory użytkowników oraz determinuje dostępność i atrakcyjność przestrzeni. Aktualne trendy wskazują na konieczność redefinicji przestrzeni publicznych jako hybrydowych systemów społeczno-ekologicznych. W tym celu istnieje potrzeba opracowywania długoterminowych strategii rozwoju gmin, które wiązałyby systemy przestrzeni publicznych i w sposób wyraźny określały ich rolę w strukturze miasta. Obecnie zatraciły one swoją systemowość, ponieważ traktowane są jako elementy punktowe, a nie jako składowe większej, spójnej i komplementarnej całości.

W kolejnej sesji panelowej skupiono się na zaprezentowaniu różnych przykładów transformacji przestrzeni miejskich. Krakowska dzielnica Zabłocie intensywnie zaczęła rozwijać się już w okresie międzywojennym, a w latach powojennych zarysował się

jej wyraźnie przemysłowy charakter. Po przyjęciu miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa z 1994 r. Zabłocie stało się obszarem strategicznym, przeznaczonym do aktywizacji ekonomicznej, a po 2015 r. przeprowadzona została modernizacja infrastruktury technicznej dzielnicy. W wystąpieniu omówiono proces transformacji przestrzeni poprzemysłowej, obecnie uznawanej za jedną z najbardziej atrakcyjnych na świecie (11. miejsce w 2024 r. wg rankingu „Time Out"). Następnie odniesiono się do kształtowania miejskich terenów nadrzecznych łączących funkcje harmonijnego krajobrazu, bezpieczeństwa powodziowego oraz komunikacji. Przedstawiono przykłady rewitalizacji i zagospodarowania terenów nad rzekami: Marden, Rodanem, Izarą, Rudawą, Odrą i Wisłą. Zwrócono uwagę na popularność ścieżek rowerowych lokalizowanych wzdłuż rzek, łączących funkcje rekreacyjne z komunikacyjnymi. Następnie omówiono możliwości gospodarowania nieużytkowanymi terenami pod infrastrukturą transportową (wiaduktami i estakadami), które stanowią potencjał dla rozwoju przestrzeni publicznej. Tereny te można przeznaczać na parki miejskie, skateparki i boiska, place handlowe, strefy eventowe, infrastrukturę rowerową i pieszą, parkingi, instalacje ekologiczne, miejsca edukacji i rozwoju sztuki ulicznej. Zaprezentowano przykłady rozwiązań m.in. z Toronto, Drammen, Krakowa, Warszawy i Świebodzina. Przestrzenie nad ciągami komunikacyjnymi mogą być wykorzystane w celu zachowania ciągłości błękitno-zielonej infrastruktury (jak np. w Seulu). W dalszej części poruszono temat rewitalizacji przestrzeni miejskiej w zabudowie silnie zurbanizowanej, w odniesieniu do ciągów komunikacyjnych. Przedstawiono badanie dotyczące możliwości reorganizacji ruchu i rewitalizacji pięciu kwartałów dziewiętnastowiecznej zabudowy dzielnicy Śródmieście w Szczecinie, pod kątem możliwości ich przekształcenia na funkcje społeczne i ekologiczne. Analiza wykazała, że trzy ulice wykorzystywane jako zaplecze parkingowe mogą być wyłączone z ruchu ulicznego, gdyż promienisty układ zabudowy umożliwia dostęp do przestrzeni z innych miejsc.

Drugi dzień konferencji rozpoczęła sesja panelowa Towarzystwa Urbanistów Polskich (TUP), której tematem było planowanie i modelowanie przekształceni struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta. Pierwszy wykład dotyczył przełożenia ideowych modeli i schematów na model struktury funkcjonalno-przestrzennej Krakowa, dla którego za punkt wyjścia przyjęto schemat struktury stanu istniejącego zagospodarowania z *Planu Wielkiego Krakowa* Krystiana Seiberga. Kwestią problematyczną pozostaje przełożenie ideowych modeli na model, do którego zobowiązują zapisy ustawy o samorządzie gminnym (a które jednak nie definiują precyzyjnie jego kształtu). Jednym z pomysłów ujęcia modelu jest przedstawienie szeregu rysunków uwzględniających również ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania polityki przestrzennej. Kolejna prezentacja zawierała autorskie szkice centrów Krakowa, Lublina, Rzeszowa, Wrocławia i Katowic, które pozwalają na porównanie powiązań komunikacyjnych między dworcami PKP a historycznymi centrami miast. Prelegent szczegółowo odniósł się do projektu planu ogólnego Lublina, w którym uległa zatraceniu struktura wskazywana przez

urbanistów w poprzednim stuleciu. Omówiono również uwarunkowania prawne w zakresie uwzględnienia polityki przestrzennej w strategiach rozwoju gminy, planach ogólnych i planach miejscowych, podkreślono przy tym, że nowelizacja ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym pozwala na przygotowanie planów ogólnych z pominięciem nieaktualnych strategii rozwoju. Wskazano na relacje formalnoprawne, logiczne, metodyczne i warsztatowe pomiędzy strategią rozwoju gminy, planem ogólnym i mpzp. Główną częścią prezentacji było omówienie podejścia miast wojewódzkich do koordynacji formalnoprawnej dokumentów planistycznych i strategicznych. Przedstawiono przykłady miast, które w swoich strategiach i planach ogólnych kontynuują politykę przestrzenną prezentowaną w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Panel dyskusyjny TUP skoncentrowany był wokół relacji pomiędzy modelami struktury oraz planami ogólnymi. Przeważały głosy krytyczne w stosunku do obecnej reformy planowania przestrzennego, podkreślano przeregulowanie systemu planowania i konieczność rozwiązywania problemów semantycznych, co zwiększyło wpływ środowiska prawniczego na interpretację prawa. Znaczna deregulacja przepisów wydaje się niemożliwa, ale potrzebne jest nadanie większej rangi zasadom planowania, których uczono od drugiej połowy XX w. Przedstawiciel TUP z Warszawy negatywnie ocenił wykreślenie z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym definicji przestrzeni publicznej, a projekt planu ogólnego m.st. Warszawy wskazał jako przykład wymagający uwzględnienia systemu przestrzeni publicznej, który nie jest dostatecznie widoczny z uwagi na nadmierną liczbę wydzieleń planistycznych. Urbaniści z rejonu Krakowa zwrócili uwagę na to, że priorytetem projektu strategii rozwoju Krakowa jest idea miasta 15-minutowego, a miejsca wokół których zogniskowany ma być jego rozwój powinny być wskazywane już w strategii. Rozmówcy zgodnie podkreślali, iż zbytnia szczegółowość strategii rodzi pokusę przełożenia modeli na poziom planu ogólnego. Wspomniano o presji wywieranej przez gminy w tym zakresie. Poruszono również kwestię niskiej jakości strategii rozwoju gmin wynikającą z braku obowiązku sporządzania ich przez uprawnionych urbanistów. Jednym z postulatów był większy udział TUP w zakresie kształcenia przyszłych przedstawicieli tego zawodu.

Trzeci dzień konferencji poświęcony był wystąpieniom doktorantów i studentów skoncentrowanym na współczesnych problemach i kierunkach rozwoju miast. Tematyka poszczególnych prezentacji była związana z mobilnością miejską jako narzędziem kształtowania przestrzeni, relacji społecznych i zrównoważonego rozwoju. W wielu prezentacjach podkreślano znaczenie ulicy jako przestrzeni społecznej. Tradycyjnie ulica była postrzegana głównie jako infrastruktura dla ruchu pojazdów, z naciskiem na parametry techniczne, organizację ruchu i przepływy komunikacyjne. Natomiast we współczesnym podejściu ulica stanowi miejsce interakcji społecznych, aktywności i codziennego funkcjonowania mieszkańców. Wśród problemów współczesnych miast wskazano: degradację przestrzeni publicznych, ograniczoną dostępność dla pieszych i osób z ograniczoną mobilnością, pogorszenie jakości życia związane

z zanieczyszczeniem powietrza, hałasem, obniżonym bezpieczeństwem, a także osłabienie relacji społecznych. We współczesnej urbanistyce mobilność jest postrzegana nie tylko jako zjawisko transportowe, ale również jako element kształtujący strukturę miasta i jego funkcjonowanie. Szczególnego znaczenia nabiera mobilność aktywna, tj. ruch pieszy i rowerowy. Zwrócono uwagę, że dopiero przy małych prędkościach (4–5 km/h) człowiek jest w stanie odbierać bodźce z przestrzeni i wchodzić w relacje społeczne. Podkreślono, że ulice przyjazne pieszym wpływają na poprawę jakości życia, obniżenie poziomu stresu, zwiększenie poczucia bezpieczeństwa oraz integrację mieszkańców. Szczególną uwagę poświęcono dobrym przykładom z Polski i ze świata. Wśród krajowych realizacji wskazano projekty z Krakowa, m.in. rynek pełniący funkcję miejsca spotkań, który jednocześnie pozytywnie wpływa na rozwój gospodarki; parking przy ulicy Karmelickiej przekształcony na park miejski; ulicę Krupniczą, na której ruch pieszy stanowi podstawową formę mobilności, a obecność pieszych decyduje o żywotności ulicy i atrakcyjności gospodarczej. Podano również przykłady ulic Abrahama w Gdyni i Brackiej w Warszawie, gdzie uspokojono ruch samochodowy i wprowadzono przestrzeń współdzieloną. Wśród zagranicznych przykładów wskazano Barcelonę, Amsterdam i Kopenhagę jako miasta konsekwentnie przywracające przestrzeń dla mieszkańców, rozwijające infrastrukturę rowerową oraz ograniczające ruch samochodowy. Dyskutowano również nad postępującą zmianą postrzegania ulic – z infrastruktury transportowej w przestrzeń spotkań i integracji społecznej. Jako przykłady takich transformacji wskazano m.in. Slovenska Boulevard w Lublanie i Passeig Sant Joan Boulevard w Barcelonie. Realizacje te miały na celu ograniczenie ruchu samochodowego, redukcję miejsc parkingowych, zwiększenie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów oraz wprowadzenie elementów błękitno-zielonej infrastruktury. Omówiono również rolę kładek rowerowych, które ewoluowały w kluczowy element współczesnej architektury. Stają się one ikonami przestrzeni miejskiej (np. Hovenring w Eindhoven, Cykelslangen w Kopenhadze i Kładka Ojca Bernatka w Krakowie). Koncepcja wysuwania na pierwszy plan środków transportu opartych na ruchu pieszym i rowerowym realizowana jest we Wrocławiu, w którym wprowadzono standardy infrastruktury pieszej. Opracowano także zestaw dobrych praktyk i rekomendacji dla rozwoju mikromobilności – *Pieszy Wrocław* – oraz powołano oficera pieszego w Urzędzie Miasta Wrocławia. Przywołane wyżej realizacje są dowodem na postępujące trendy związane ze zmianą modelu projektowania ulic, dostosowujące go do skali odpowiedniej dla człowieka, z uwzględnieniem miejsc spotkań i pierwszeństwem pieszych.

Podczas sesji poruszono również kwestie dotyczące znaczenia ruchu pieszego i rowerowego dla adaptacji klimatycznej w miastach. Wśród działań ukierunkowanych na poprawę odporności środowiska miejskiego i mikroklimatu wskazano rozwój infrastruktury błękitno-zielonej oraz pieszej i rowerowej. Działania te są realizowane np. w Gdyni, Hongkongu, Salonikach i Neapolu. Z problematyką rezyliencji i zrównoważonej mobilności w skrajnych warunkach klimatycznych związane jest podejście do kształtowania całorocznej infrastruktury rowerowej kanadyjskiego miasta Yellowknife.

Zwrócono uwagę, że obszary o ekstremalnych warunkach środowiskowych stanowią poligon doświadczalny dla wdrażania rozwiązań z zakresu zrównoważonego rozwoju i odporności klimatycznej. Projekt systemu rowerowego w tym mieście uwzględnia m.in. silny wiatr, zaleganie śniegu, ograniczoną widoczność, fragmentaryczność sieci i trudne warunki utrzymania infrastruktury zimą. Przewidziano zarówno trasy całoroczne, jak i sezonowo wyłączane z użytkowania. Zastosowano rozwiązania wspierające retencję wód opadowych i roztopowych, miejsca składowania śniegu, nowoczesne oświetlenie z hologramowym oznakowaniem widocznym na śniegu, a także kryte parkingi i schronienia dla rowerzystów zasilane energią odnawialną. Podkreślono, że inwestycja przyniosła również dodatkowe korzyści – rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, poprawę jakości przestrzeni publicznych oraz wsparcie lokalnej gospodarki i turystyki.

Jednym z omawianych tematów był wpływ inwestycji w infrastrukturę rowerową w ramach rewitalizacji terenów zdegradowanych. Przykładami rozwiązań, które stały się impulsami dla lokalnej gospodarki oraz zmniejszyły wykluczenie transportowe są: autostrada rowerowa RS1 w Zagłębiu Ruhry, trasa Parenzana – stanowiąca modelowy przykład adaptacji dawnej linii kolei wąskotorowej na transgraniczny szlak rowerowy, trasa rowerowa VeloDunajec w Polsce (na odcinku 237 km łączy Tatry z doliną Wisły) – integrująca kluczowe ośrodki południowej małopolski. Ponadto poruszono problematykę 15-minutowej dostępności usług publicznych na Podhalu, gdzie występuje strukturalna nierównowaga pomiędzy intensywnym rozwojem funkcji turystycznych a zapewnieniem podstawowych usług publicznych dla stałych mieszkańców obszaru. Transformacja regionu napędzana ruchem turystycznym prowadzi do powstawania tzw. monokultur rekreacyjnych.

Wśród poruszanych zagadnień znalazł się temat dotyczący wykorzystania technologii cyfrowych do modelowania miast, diagnozowania wykluczenia komunikacyjnego oraz badania czasowej dostępności transportem publicznym obszarów miejskich (np. z wykorzystaniem QGIS, OpenTripPlanner, R i Python). Zaprezentowano również podejście Transit-Oriented Development (TOD), tj. planowanie skoncentrowane na optymalnym wykorzystaniu dostępności transportu zbiorowego. Klasycznym przykładem tego podejścia jest tzw. *Finger Plan* Kopenhagi. Według niego centrum Kopenhagi to dłoń, której pięć palców rozciąga się wzdłuż podmiejskich linii kolejowych szybkiego ruchu, natomiast przestrzenie pomiędzy palcami to tereny zielone. Plan powstał w latach powojennych (1945–1948) i miał zapobiec rozprzestrzenianiu się miasta. Uważany jest za największe duńskie osiągnięcie planistyczne.

Podczas konferencji omawiane były wyzwania związane z mobilnością metropolitalną, jak np. wysoki odsetek pracowników z miast satelickich dojeżdżających do ośrodków centralnych, co generuje znaczne natężenie ruchu i obciążenie infrastruktury. Przyczynami problemów komunikacyjnych w obszarach metropolitalnych są słabo rozwinięte sieci, w tym ograniczony zasięg i częstotliwość połączeń w miastach satelickich, słabe połączenia na ostatnim odcinku drogi, przeciążenie infrastruktury wynikające z ograniczonej przepustowości w godzinach szczytu, a także nadmierne poleganie

na pojazdach prywatnych będące efektem niewystarczającej oferty transportu publicznego i słabej integracji pomiędzy różnymi środkami transportu. Proponowanym rozwiązaniem tych problemów jest zintegrowane zarządzanie mobilnością poprzez rozwój infrastruktury (tworzenie szybkich połączeń transportowych, zintegrowane systemy biletowe, parkingi Park&Ride), planowanie przestrzenne (zagospodarowanie przestrzeni o zróżnicowanym przeznaczeniu, zabudowę zorientowaną na transport publiczny i lokalne centra zatrudnienia) i zmianę zachowań (przez wdrażanie nowych technologii, tworzenie zachęt do zmiany środka transportu i programy zaangażowania społeczności).

Agata Kucharska, Dariusz Piwowarczyk, Marcin Rojek
Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Oddział Terenowy w Siedlcach /
Mazovian Office of Regional Planning in Warsaw, Branch Office in Siedlce
Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Oddział Terenowy w Ciechanowie /
Mazovian Office of Regional Planning in Warsaw, Branch Office in Ciechanów
e-mail: mrojek@mbpr.pl

MAZOWIECKIE BIURO
PLANOWANIA REGIONALNEGO
W WARSZAWIE ©

CC BY SA