



**KONFERENCJA
NAUKOWO-TECHNICZNA
MIASTO I TRANSPORT
2014**

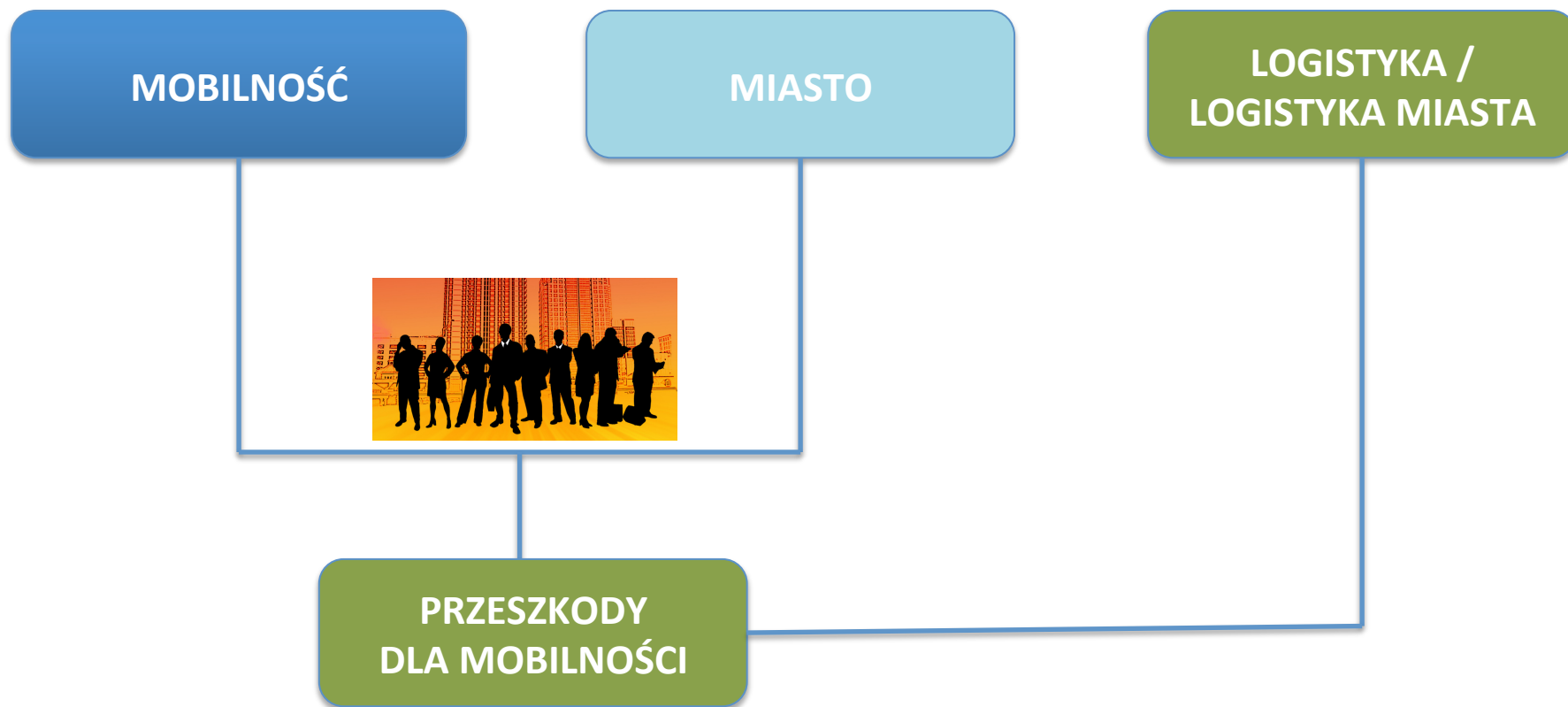
Jacek Szoltysek

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

”ROLA LOGISTYKI W ZARZĄDZANIU MOBILNOŚCIĄ W MIASTACH”

POLITECHNIKA WARSZAWSKA 27.03.2014

Plan wystąpienia





*„Aby podróżować, **wystarczy istnieć**. Jadę od dnia do dnia w pociągu mojego ciała lub mojego przeznaczenia, przyglądając się ulicom i placom, gestom i twarzom, zawsze takim samym i zawsze różnym, czyli takim, jak w istocie są pejzaże. Kiedy sobie wyobrażam, widzę. Cóż więcej robię podróżując? Tylko **skrajna słabość wyobraźni** mogłaby usprawiedliwić potrzebę zmiany miejsca po to, **aby odczuwać**”.*

A. Melberg: *Resa och skriva. En guide till den moderna reselitteraturen*, Daidalos, Göteborg 2006.



http://oboik.ru/wallpaper_88874.html



„Mobilność to moim zdaniem **również stan umysłu**, który w swoim, niekiedy zaskakującym potencjale, jest w stanie spowodować podróże w czasie i przestrzeni, również **do bytów nierealnych**. Mobilność poprzez zmysły pozwala budować nowe **scenerie i scenariusze**, odtwarzać raz zobaczone obrazy”.



Sumienie

szefanima.pl

Fizyczny wymiar mobilności może zostać **upośledzony** wskutek zarówno traumy emocjonalnej (czy umysłowej), jak również fizycznej. W obu przypadkach w polskich warunkach osoby dotknięte takim nieszczęściem stają wobec faktu narzuconej limitowanej mobilności. To limitowanie, będące w sprzeczności z obowiązującym prawem, ale i zdrowym rozsądkiem, wyrzuca na margines życia społecznego tysiące ludzi, obdarzonych sporym potencjałem.

[http://szefanima.pl/360/
sumienie_powstrzymuje_od_zlych_czynow](http://szefanima.pl/360/sumienie_powstrzymuje_od_zlych_czynow)

Istota mobilności



„Moim zdaniem mobilność jako pojęcie **wykracza znacznie poza jej wymiar fizyczny**. Może wydawać się, że psychiczny wymiar nie ma dla miasta większego znaczenia, zatem po co go tu rozpatrywać? To, co rodzi się w psychice, często przetwarzane jest na realne działania. Znaczna część naszych przemieszczeń, w tym również tych o charakterze obligatoryjnym, ma swoje źródło w naszej psychice. Oczywiście kształtujemy tą część mobilności, która przekłada się na faktyczne pokonywanie przestrzeni”.

*Miasto to **wspólna przestrzeń**, należąca do społeczności ją zamieszkującej, mającej prawo do zagwarantowania jej warunków spełnienia politycznego, społecznego i ekologicznego, jednocześnie zakładając obowiązek **wzajemnej solidarności**.*

Definicja podana przez The European Charter for the Safeguarding of Human Rights in the City adopting the stance of the European Charter of Local Autonomy w oryginale: *The city is a collective space which belongs to all those who live in it, who have the right to find there the conditions for their political, social and ecological fulfillment, at the same time assuming duties of solidarity.*

Leontij Filipowicz Magnicki (1669 – 1739)
matematyk., pedagog, autor pierwszego w
Rosji podręcznika z matematyki pt.:
***„Arytmetyka, czyli nauka do wyliczania z
różnych dialektów na język słowiański
przetłumaczona i w jedność sprowadzona,
na dwie książki podzielona”***.

Rok wydania 1703

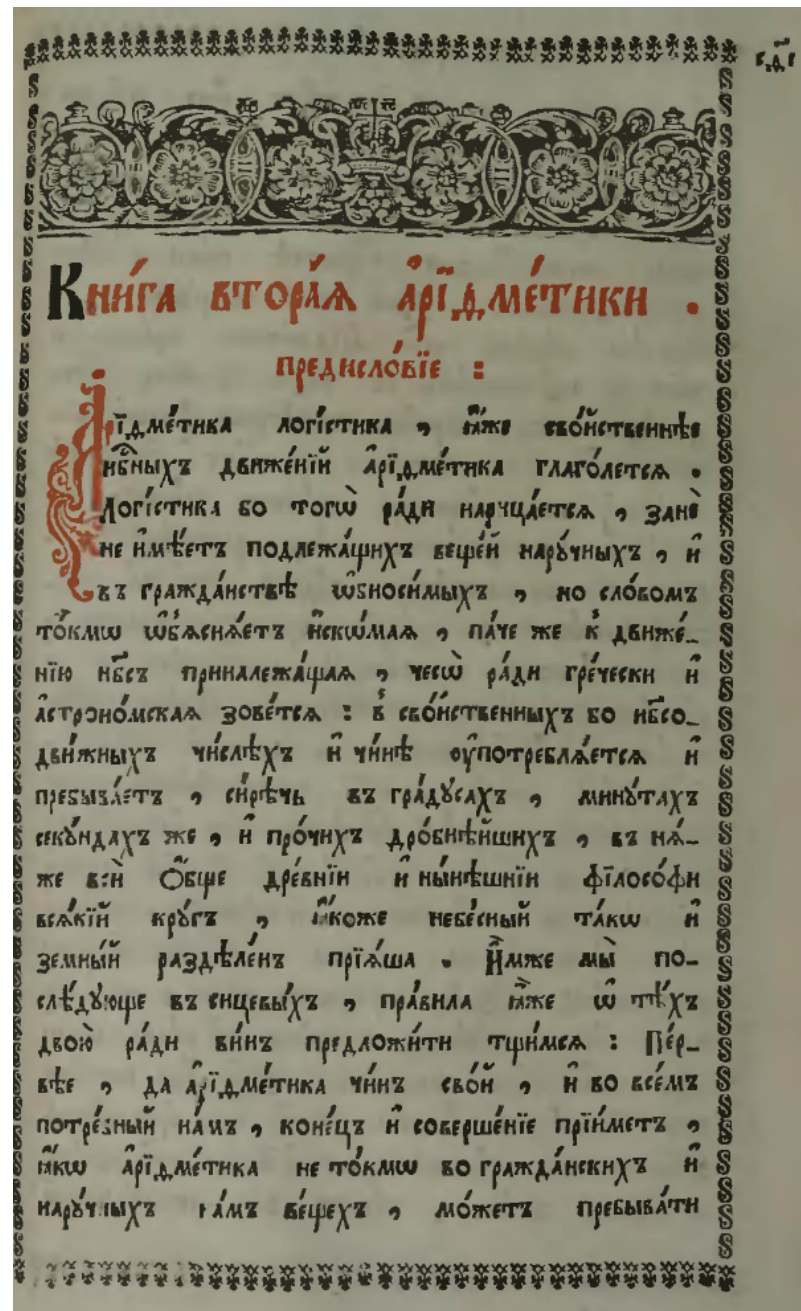
Nakład 2400 egzemplarzy

Wykorzystywany przez ponad 50 lat jako
podstawowy i jedyny podręcznik

W 1704 r. Piotr I nadał mu szlachectwo za
zasługi dla szkoły nawigacji

W 1715 r. Powołano do życia Akademię morską,
w której Magnicki został starszym wykładowcą i
kierował częścią dydaktyczną.

Od 1732 r. do śmierci był szefem szkoły
nawigacyjnej.



Przedmiot
logistyki

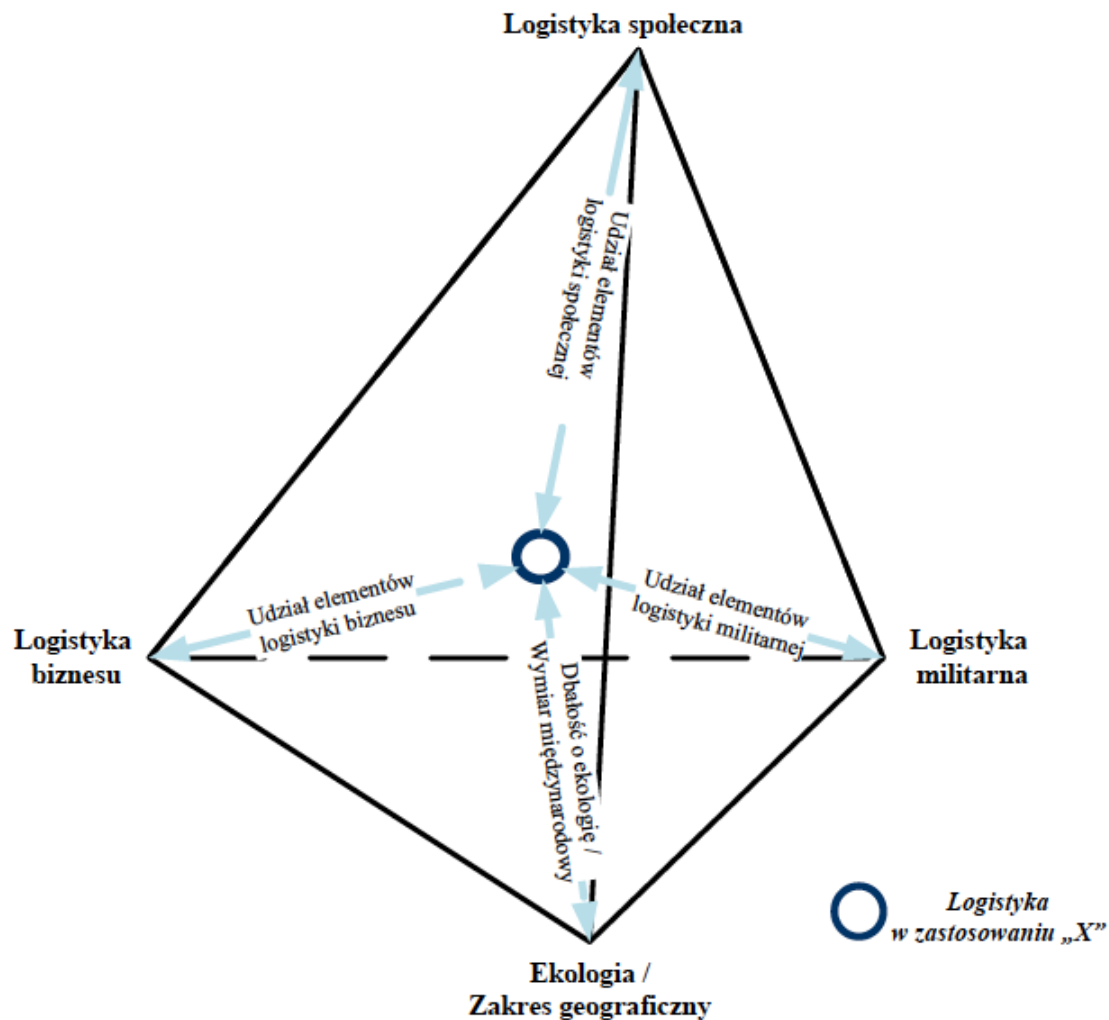
Orientacja przepływowa (materialne i informacji)

Kształtowanie

Istota
logistyki

Osiąganie założonych walorów czasowo przestrzennych

Cel działań
logistycznych



Źródło: J. Szoltysek, *Typologia obszarów stosowania logistyki - propozycja rozwiązania*, „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, nr 8/2010, s. 5.

Charakterystyka uwarunkowań podejmowania decyzji logistycznych

	Logistyka gospodarcza (organizacje gospodarcze działające dla zysku)	Logistyka w organizacjach non-profit, bądź <i>quasi</i> non-profit	Logistyka militarna
<i>Ostateczny odbiorca procesu</i>	Konsument	Społeczeństwo	Społeczeństwo / naród/ grupa etniczna
PREFERENCJE	Ekonomiczna	Humanitarna	Organizacyjna
Priorytet / UŻYTECZNOŚĆ	Zysk	Jakość życia	Bezpieczeństwo
WARUNEK RACJONALNOŚCI	Ekonomiczność i korzystność	Skuteczność i korzystność	Skuteczność
<i>Przedmiot decyzji</i>	Przepływy materialne (osobowe i rzeczowe) oraz towarzyszące informacje		
<i>Cel decyzji</i>	Nadanie walorów czasoprzestrzennych (i uzupełniających) przedmiotom przepływu		

Źródło: na podstawie J. Szoltysek, Przesłanki i założenia koncepcji logistyki społecznej, Gospodarka Materiałowa i Logistyka, nr 2/2014, s.5

MOBILNOŚĆ

1. Traktuje jako fizyczną zdolność do pokonywania przestrzeni wewnątrz miasta
2. Traktuje jako sumę przemieszczeń realizowanych pojazdami transportowymi
3. Wbudowuje w system wszystkich procesów transportowych realizowanych w mieście
4. Rozwiązuje w związku z występowaniem kongestii transportowej

MIASTO

1. Doskonali swoją infrastrukturę transportu (punktową i liniową)
2. Chętniej inwestuje w punkty przesiadkowe czy węzły komunikacyjne, w związki komunikacyjne czy wspólne bilety, popiera systemy podróży intermodalnej z wykorzystaniem transportu indywidualnego
3. Wyznacza zasady dostępu do infrastruktury transportu różnym kategoriom przewozów
4. Zwraca większą uwagę na transport zbiorowy jako podstawowy realizator mobilności

Czym logistyka miasta zajmuje się
fragmentarycznie i czym powinna
zajmować się z korzyścią
dla miast?

Uwalnianie przestrzeni miejskiej

Publiczna

Prywatna



Przestrzeń miasta
dla wszystkich mieszkańców

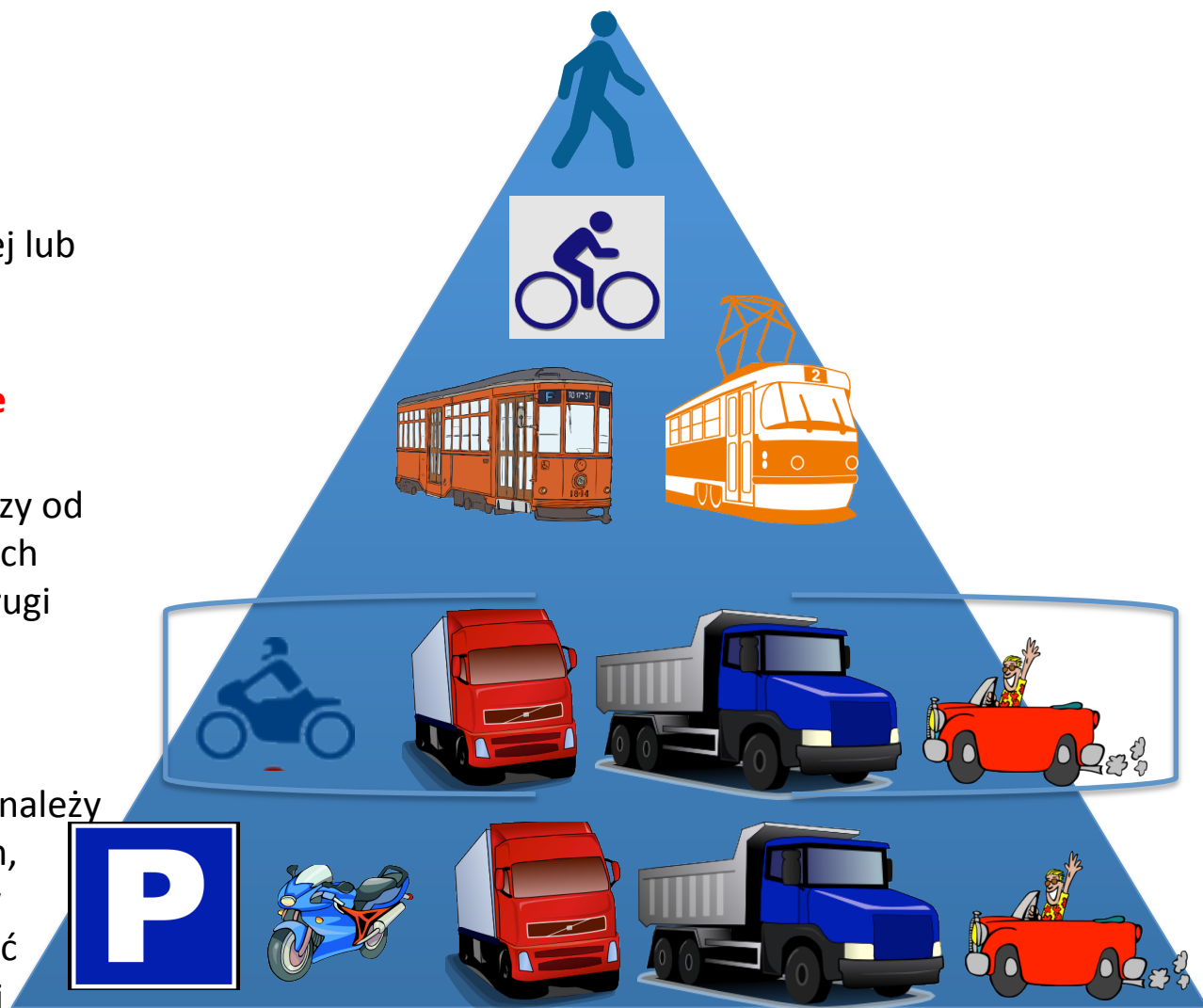
Dostępna

Niedostępna

Publiczna

Prywatna

- Pieszy jest ważniejszy od samochodu.
- Rowerzysta jest ważniejszy od samochodu.
- Autobus komunikacji regularnej lub tramwaj jest ważniejszy od samochodu.
- **Wszystkie samochody są sobie równe.**
- Jadący samochód jest ważniejszy od zaparkowanego – pierwszy z nich wykonuje pożyteczną pracę, drugi zaś – nie.
- Ponadto parkowanie nie jest dopuszczalne na chodniku, na podwórku (o ile podwórko nie należy do parkującego) i wszędzie tam, gdzie parkujący pojazd może w jakikolwiek sposób przeszkodzić przemieszczaniu się pojazdów i pieszych, a także funkcjonowaniu transportu publicznego.



V. Vuchic, *Transport v gorodach udobnyh dla žizni*, Territorija Budusczego, Moskwa 2011, s. 12

Jedynym kawałkiem przestrzeni miasta, na której automobiliści nie stanowią prześladowanych istot i gdzie nie zobaczą pieszych, rowerzystów, czy przystanków komunikacji publicznej jest **sieć magistrali szybkiego ruchu** (freeway), przeprowadzonych poza obszarem zabudowy miejskiej. Żaden postępowy megapolis nie może funkcjonować bez dobrze opracowanej funkcjonalnej stratyfikacji sieci ulicznej. Pierwszym konturem bazowym są ulice. **Ich głównym gospodarzem jest pieszy, który schodzi pod ziemię jedynie by wejść do metra, ale nie w celu przejścia pod jezdnią.** Prędkość ruchu pojazdów jest tu dokładnie wyznaczona i ograniczona, a sygnalizatory drogowe są ustawione praktycznie wszędzie.

Drugi kontur to freeway'e, których **wyłącznym użytkownikiem są kierujący pojazdami**, prędkości przemieszczeń są tu wysokie (zgodnie z niektórymi normami około 100 mil na godzinę, lub nawet bez ograniczania prędkości), łączniki z innymi drogami występują rzadko, bądź wcale. Brak pieszych i sygnalizatorów.

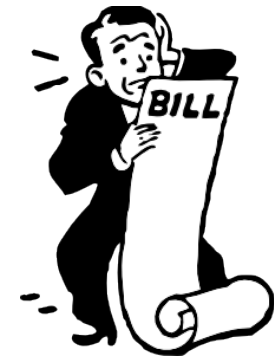
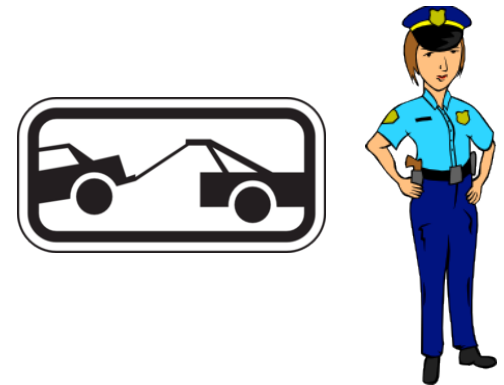


Każdy kawałek przestrzeni miejskiej – ulice, łączniki, trotuary, podwórka – posiadają swojego **właściciela**.

Właścicielem jest albo władza municypalna, albo właściciel nieruchomości, lub właściele mieszkań, zrzeszonych we wspólnocie.

Parkowanie pojazdu bez zgody właściciela jest wykroczeniem. W szczególności na terenie należącym do władz municypalnych parkowanie jest możliwe tylko tam, gdzie zezwalają na to specjalne znaki drogowe i w dodatku według wskazanej taryfy i formy zapłaty.

Parkowanie z nielicznymi wyjątkami jest płatne. Wielkość opłaty rośnie progresywnie wraz ze zbliżaniem się do centrum miasta.





Niepełnosprawni w mieście

MAPA MIEJSC PRZYJAZNYCH

JAK ROŚNIĘ DŁUGOŚĆ NASZEGO ŻYCIA

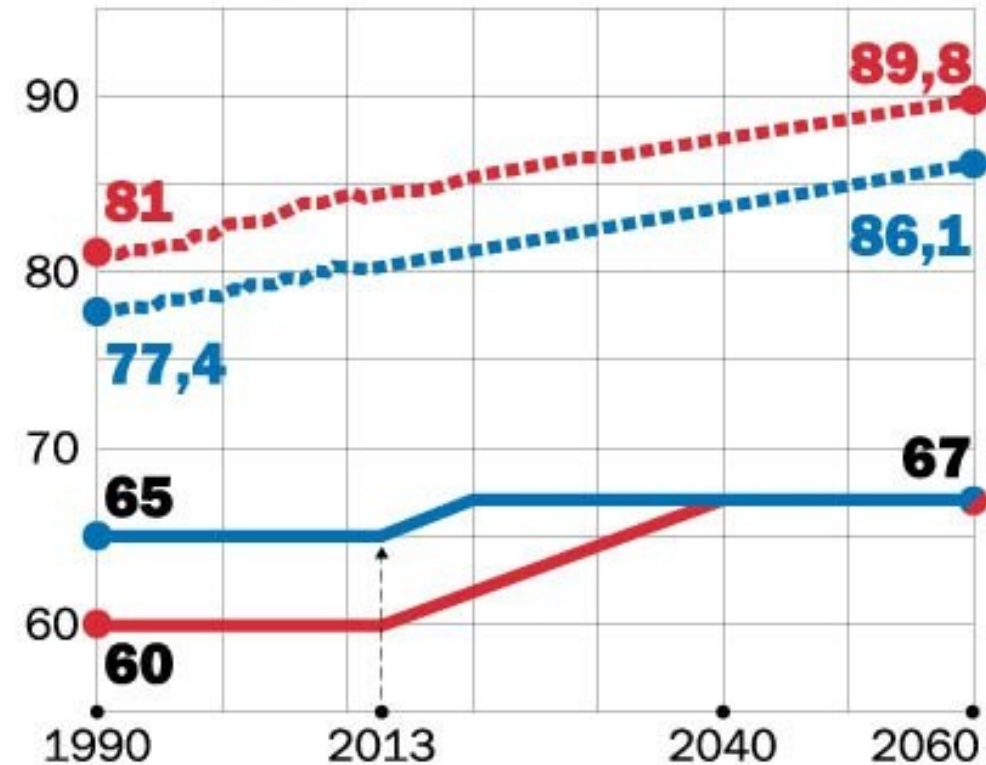
DANE W LATACH

KOBIETY

---● długość życia
—● wiek emerytalny

MĘŻCZYŹNI

---● długość życia
—● wiek emerytalny

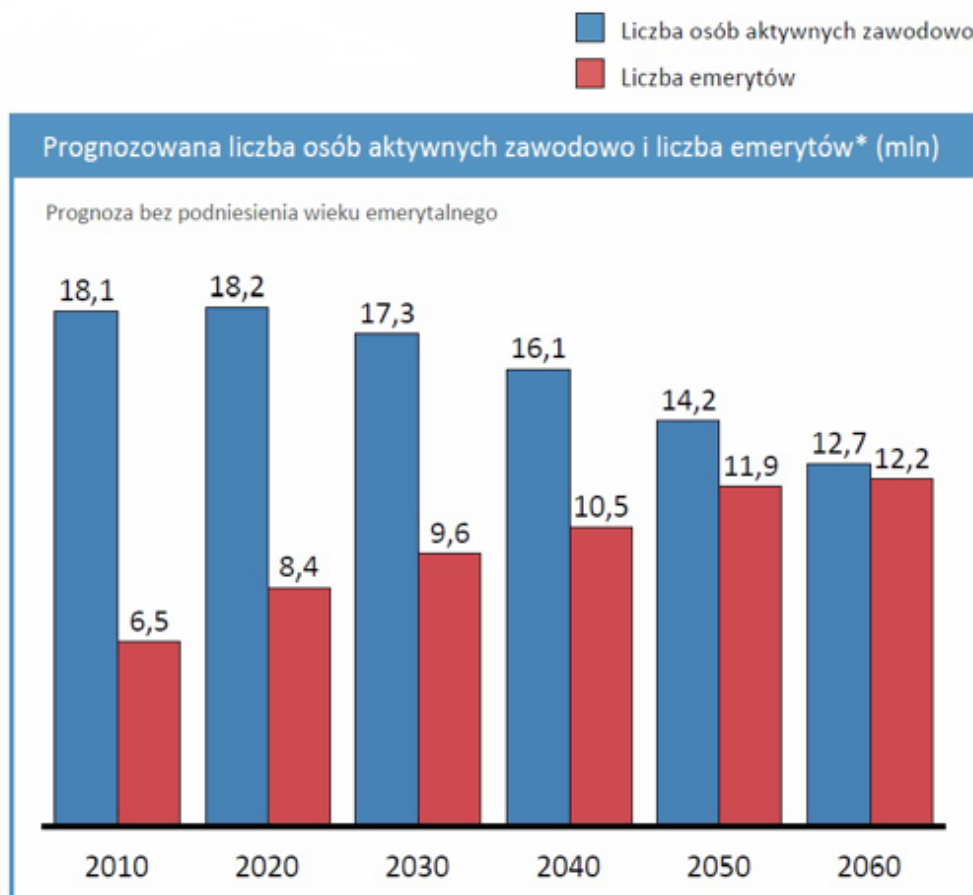


© GAZETA WYBORCZA

ŹRÓDŁO: KPRM

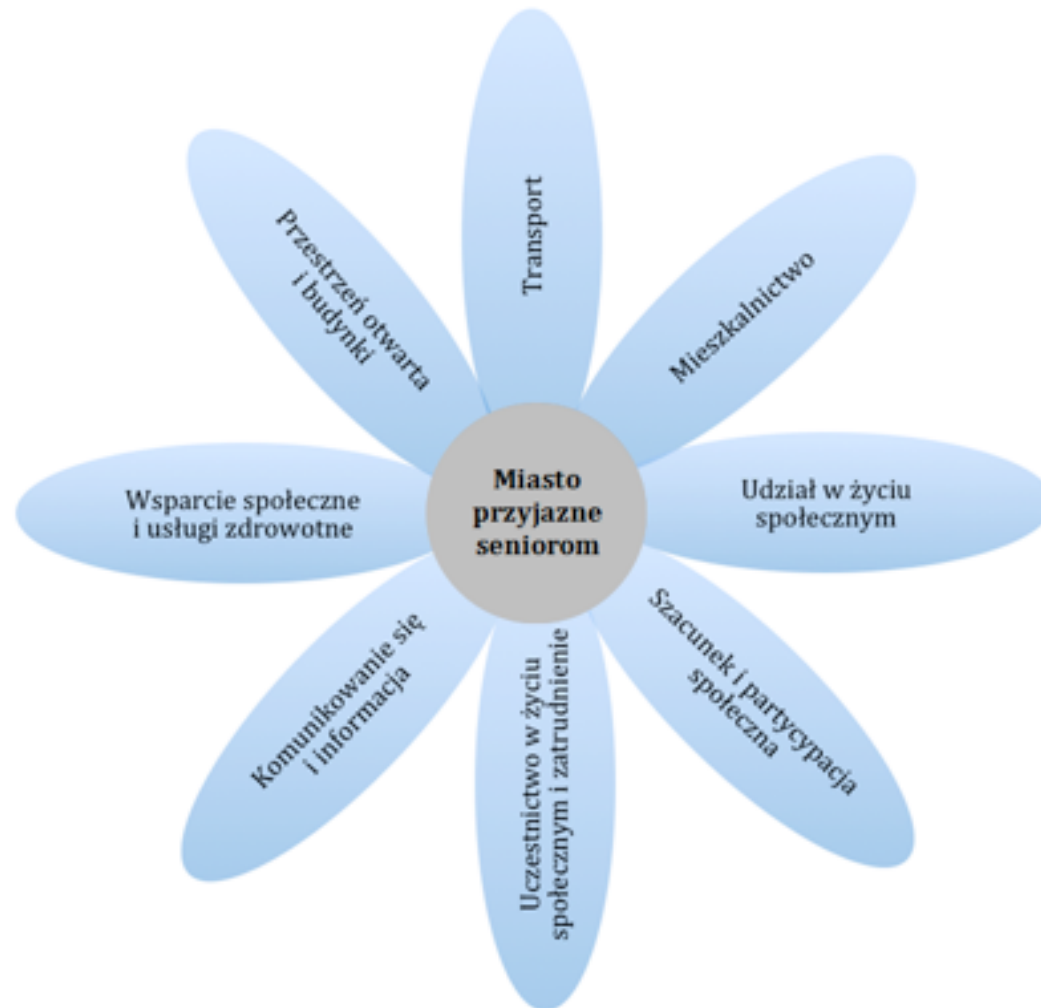
[Zróżło: http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,11432513,65_latek__W_Europie_to_czlowiek_w_srednim_wieku.html]

Prognozowana liczba osób aktywnych zawodowo i emerytów (w mln)



- Mniejsza liczba osób w wieku produkcyjnym spowoduje zmniejszenie liczby osób aktywnych zawodowo o 2 mln już do 2040 r. i o kolejne 3,4 mln do 2060 r.
- W latach 2010-2040 liczba osób w wieku emerytalnym wzrośnie o 4 mln.

Źródło: Wystąpienie Ministra Administracji i Cyfryzacji Michała Boniego – w imieniu Prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska, w: „Polska w Europie – Przyszłość demograficzna”, red. Z. Strzelecki, A. Potrykowska, Tom I, Warszawa 2012, s. 40



Źródło: *Global Age-friendly Cities: A Guide*, WHO, 2007, s.9

Uniwersalizacja dostępu do przestrzeni publicznej i budynków. Każdy aspekt tworzonej przestrzeni, począwszy od ulic i chodników, parków i budynków, na przestrzeni sąsiedzkiej i dostępie do innych społeczności kończąc, powinien być osiągalny dla wszystkich mieszkańców, bez względu na wiek. Przestrzeń powinna być dobrze oznakowana (w szczególności chodzi o czytelne napisy, dobre drogowskazy) i oświetlona. Ławki i miejsca do siedzenia w mieście, wyposażone w podłokietniki i oparcia, powinny być sytuowane w regularnych odstępach, być dostępne szczególnie w parkach, na przystankach komunikacji miejskiej i w przestrzeniach publicznych. Czas przeznaczony do przejścia przez jezdnię powinien być wystarczający dla osób starszych, sygnalizacja dźwiękowa i świetlna powinna umożliwiać bezpieczne przejście przez jezdnię.

Chodniki powinny być wyremontowane, wypoziomowane, szerokie i nie śliskie i powinny umożliwiać swobodne przemieszczanie się osób na wózkach inwalidzkich. Schody powinny być oznakowane i wyposażone w poręcze po obu stronach. Kładki i przejścia podziemne powinny być wyposażone w windy. Budynki powinny być dostępne dla osób z ograniczonymi możliwościami ruchowymi, w tym – poruszającymi się wózkami inwalidzkimi. Wszelkie bariery dla przemieszczania się powinny być likwidowane. Wreszcie kwestia dogodnego rozmieszczenia toalet publicznych – powinny być dobrze oznakowane i dostosowane dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

*Miasto to **wspólna przestrzeń**, należąca do **społeczności** ją zamieszkującej, mającej prawo do zagwarantowania jej warunków spełnienia politycznego, społecznego i ekologicznego, jednocześnie zakładając obowiązek wzajemnej solidarności.*



Prof. dr hab. inż. Jacek Szołtysek
Kierownik Samodzielnego Zakładu Logistyki Społecznej
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

szoltysek@ue.katowice.pl