

Optymalizacja parkingów w Amsterdamie

Utworzono: wtorek, 26, sierpień 2014 11:14 Ilona Hałucha



Podobnie jak wiele innych europejskich miast, Amsterdam boryka się z poważnymi problemami parkingowymi. Mieszkańcy centrum miasta spędzają średnio 12 minut szukając miejsca do zaparkowania. Aby rozwiązać ten problem, opracowano nowy plan parkingowy (Pakeerplan Amsterdam), który ma ograniczyć czas poszukiwania wolnego miejsca i tym samym przyczynić się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza.

Miasto zamieszkuje prawie 800 tys. ludzi i mimo że przeciętny obywatel przejeżdża dziennie 8,7 km (51 minut) na rowerze, to od 2008 roku liczba pojazdów w Amsterdamie wzrosła o 5 proc. Wiąże się z tym ogromne wyzwania: 330 tys. pojazdów rywalizuje o niespełna 157 tys. miejsc parkingowych. Aż 63 proc. mieszkańców Amsterdamu unika korzystania z samochodów w obawie przed brakiem miejsca parkingowego, a ponad 40 proc. rozważa przeprowadzkę z tego powodu. Amsterdamscy kierowcy każdego dnia przejeżdżają 50 tys. kilometrów w poszukiwaniu miejsc parkingowych.

W ramach strategii Pakeerplan Amsterdam zaplanowano wiele innowacyjnych rozwiązań, które do 2021 roku mają kosztować miasto 9 mln euro:

- więcej miejsca na miejskich parkingach – planowane jest udostępnienie dodatkowych 3300 miejsc parkingowych, dzięki pozwoleniu na korzystaniu z garaży należących do miasta oraz galerii handlowych, które w nocy stoją puste,

- nagrody za parkowanie poza centrum – przeprowadzono badanie, które wykazało, że 18 proc. kierowców zgodziłoby się parkować poza centrum miasta w zamian za gratyfikację finansową. Amsterdam posiada w mieście parkingi typu Park&Ride, z

Optymalizacja parkingów w Amsterdamie

Utworzono: wtorek, 26, sierpień 2014 11:14 Ilona Hałucha

systemem identyfikującym tablice rejestracyjne podczas wjazdu i wyjazdu z parkingu. Kierowca, który pozostawi samochód ponad 24 godz. zarabia niewielką kwotę. Płatność jest podliczana dwa razy w roku,

- likwidacja barier do ponownego uzyskania pozwolenia na parkowanie – posiadacze pozwoleń na parkowanie w centrum, którzy rzadko z nich korzystają (aż 19 proc. z nich używa samochodu rzadziej niż raz w tygodniu) niechętnie z nich rezygnują. Spowodowane jest to długą listą oczekujących na pozwolenie (prawie 6 tysięcy osób czeka średnio 28 miesięcy). Nowe rozwiązanie przewiduje, że przy ponownym złożeniu wniosku w ciągu trzech lat od rezygnacji, nie będzie już umieszczania na liście oczekujących, tylko wydawane w trybie przyspieszonym,

- wprowadzanie nowych pozwoleń na parkowanie – pracownicy małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) będą mogli ubiegać się o specjalne zezwolenie na parkowanie w centrum miasta, jednak w przeciwieństwie do normalnych pozwoleń, te będą obowiązywały tylko w pobliżu miejsca ich pracy,

- wykorzystanie istniejącej przestrzeni – w ramach infrastruktury towarzyszącej nowym stacjom metra, sfinansowana zostanie budowa tanich parkingów.

Realizacja tego planu wciąż trwa, ale oczekiwania wobec niego są wysokie. Dzięki nowym garażom ma przybyć 1700 dodatkowych miejsc. Wraz z 3300 miejscami nabytymi przez miasto oraz 900 pozostawionych przez kierowców, którzy będą korzystać z parkingów długoterminowych, liczba miejsc parkingowych w mieście ma wzrosnąć o 5900. Ma to doprowadzić również do zmniejszenia liczby samochodów zaparkowanych na ulicach (o 2600, czyli 15,7 proc.) oraz likwidację części miejsc parkingowych do 2025 roku.

Listy oczekujących na wydanie pozwolenia na parkowanie powinny skrócić się o około 64 proc., a czas spędzony na poszukiwaniu miejsca parkingowego powinien skrócić się o połowę, do około 5 minut. Latem br. podpisano umowy najmu z właścicielami 2 tys. miejsc parkingowych, które są teraz dostępne dla posiadaczy pozwoleń parkingowych.

Zainteresowanie przedsiębiorców nowymi pozwoleniami jest jednak niewielkie. Oczekiwano, że w ciągu pierwszego roku zostanie wydanych około 500, tymczasem w ciągu pierwszych dwóch miesięcy zgłosiło się zaledwie 20 chętnych. Powodem tej sytuacji może być brak informacji oraz wysokie koszty pozwolenia (2,5-3,5 tys. euro opłacane z góry). Władze Amsterdamu planują zatem zwiększenie zakresu prowadzonej kampanii informacyjnej, aby więcej przedsiębiorców dowiedziało się o nowych pozwoleniach.

Głównym wyzwaniem jest automatyzacja procesu nagradzania posiadaczy pozwoleń za parkowanie poza centrum miasta. Począwszy od automatycznej identyfikacji tablic rejestracyjnych, określenia wielkości stawek i realizacji całego procesu płatności. Duża liczba małych kwot do zapłaty będzie wymagała rozbudowy administracji.

Optimalizacja parkingów w Amsterdamie

Utworzono: wtorek, 26, sierpień 2014 11:14 Ilona Hałucha

Pojawił się również problem natury prawnej. Pozwolenia na parkowanie są uważane za podatki i rabaty, które są formą zachęty, nie mogą być wobec nich stosowane. Amsterdam sklasyfikował zatem te rabaty jako dotacje, które nagradzają działania danej osoby, co jest prawnie dopuszczalnym kompromisem. Równie trudne okazało się negocjowanie umów z prywatnymi właścicielami parkingów i rozwiązanie problemów związanych z ubezpieczeniem i odpowiedzialnością za nie. Kryteria obowiązujące parkingi publiczne, np. dostępność, nie odnoszą się już do obiektów prywatnych, które często są chronione różnymi systemami zabezpieczeń.

Dlatego, przed wprowadzeniem takich rozwiązań, konieczne jest przeprowadzenie szeroko zakrojonych badań, analizy ryzyka oraz planowania scenariuszy i wyboru odpowiedniej polityki, aby zastosowane środki okazały się skuteczne.

Źródło: Eltis

Tł. Ilona Hałucha