

Polityka parkingowa stymulatorem przemian w transportowym funkcjonowaniu miast cz. I

Utworzono: poniedziałek, 03, grudzień 2012 08:36 Agnieszka Serbeńska



Wygoda i czas przemieszczania się to zasadnicze czynniki determinujące korzystanie z samochodów w podróżach po mieście. Czas jednak staje się wątpliwym czynnikiem, ponieważ coraz więcej traci się go w korkach ulicznych i w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania. Rozwiązaniu tego problemu służy ograniczenie dostępności ulic dla pojazdów oraz wprowadzanie płatnych miejsc postojowych, co z kolei skłania do wyboru alternatywnego transportu, to jest komunikacji publicznej bądź roweru.

Badania przeprowadzone w miastach państw europejskich dowodzą, że udział transportu indywidualnego w podróżach do pracy, szkół czy po zakupy staje się coraz niższy w globalnej liczbie podróży po mieście. Okazuje się, że zdecydowanie chętniej samochód jest wykorzystywany do podróży, których celem są miejsca rekreacji, wypoczynku czy rozrywki. – Zmienia się podejście do komunikacji w mieście. Wprowadzanie metody zarządzania parkowaniem w miastach stymuluje zmiany w kulturze wykorzystania aut i ich parkowania. Planiści transportu analizują teraz liczbę ludności w transporcie, która pokonuje trasy do celów swoich podróży, a nie pojazdów i to jest naturalna kolej rzeczy – zaznacza Tom Rye ze szwedzkiego Lund University. Dowodem zmian jest przytaczany przez Toma Rye Londyn, w którym jeszcze w latach 90. ubiegłego stulecia dochodziło do konfliktów w sytuacji, kiedy próbowano ograniczyć możliwość parkowania na ulicach centralnych dzielnic. W tej chwili nie ma tam żadnej możliwości swobodnego zaparkowania pojazdu, zaś wszystkie dostępne miejsca parkingowe są racjonowane i kontrolowane. To rozwiązanie zostało w końcu społecznie zaakceptowane.

Zasadam miejskiej polityki parkingowej i uzyskiwanym dzięki niej efektom poświęcone było szkolenie, jakie miało miejsce w dniach 18-19 października br. w Krakowie, zorganizowane w ramach projektu Transport Learning.* Moduł szkolenia pt. „Zarządzanie przestrzenią parkingową, ograniczenia dostępu i kontrola

Polityka parkingowa stymulatorem przemian w transportowym funkcjonowaniu miast cz. I

Utworzono: poniedziałek, 03, grudzień 2012 08:36 Agnieszka Serbeńska

prędkości” prowadził Tom Rye - profesor i Kierownik Działu Planowania Transportu i Dróg, Lund University (Szwecja).** Szkolenie dotyczyło mechanizmów zachęcania kierowców do korzystania z bardziej ekologicznych środków transportu. Celem jego było wskazanie środków i rozwiązań przewidzianych w polityce parkingowej oraz pokazanie zależności zagadnień związanych z przestrzenią parkingową i rozwojem gospodarczym.

Europejski przykład komunikacyjnej transformacji

Czołowym przykładem motoryzacyjnych przemian jest Holandia, która powszechnie uznawana jest za kraj rowerzystów niemal od zawsze. Tymczasem to rowerowe oblicze kraju sięga niedalekiej przeszłości i zmiana mentalna od samochodu do roweru została okupiona ogromnym społecznym protestem wobec motoryzacyjnej dominacji.

Holandia posiadała słabą sieć ścieżek rowerowych, były one wąskie, o złym stanie nawierzchni i nie stanowiły dogodnych połączeń. Do lat 70. ubiegłego stulecia Holandia budowała swoją ekonomiczną potęgę, stąd na posiadanie samochodu mogło sobie pozwolić wiele osób i rodzin. Ulice miast szybko wypełniały się samochodami. Im też nadano komunikacyjny priorytet i dla nich więc wyburzano domy, by poszerzać ulice. Auta anektowały też miejskie place zamieniając je w wielkie parkingi.

W 1957 roku dzienny dystans pokonywany przez samochody wynosił 3,9 km, a już w 1975 roku sięgnął 23,2 km. Skutkiem motoryzacyjnego boomu stał się dramatyczny wzrost liczby wypadków drogowych, szczególnie z udziałem dzieci. Przeciwko tej sytuacji zaczęli protestować mieszkańcy miast demonstrując swój sprzeciw i pikietując na ulicach. Problem dostrzegły i usłyszały władze państwowe. W rozwiązaniu problemu sprzymierzeńcem okazał się kryzys paliwowy i za nim idący kryzys gospodarczy powodujący ubożenie społeczeństwa. Władze państwowe podjęły więc działania zmierzające do zmiany nawyków transportowych. Tak właśnie wprowadzono politykę zachęcającą do korzystania z rowerów.

Ulice holenderskich miast opustoszały z samochodów, a życie bez nich okazało się przyjemniejsze i przede wszystkim bezpieczniejsze. Centra miast zamieniano na strefy bez samochodów. Ale jeszcze wtedy miejskie społeczeństwa kontynuowały protesty przeciwko masowej motoryzacji niszczącej środowisko i zagrażającej bezpieczeństwu. Dopiero, gdy władze miast w dekadzie lat 70. stopniowo zaczęły zmieniać swoje podejście do budowy ulic, sytuacja zaczęła ulegać zdecydowanej poprawie. Pierwsze ścieżki rowerowe powstały w Hadze i w Tilburgu. Tam też nastąpił dynamiczny wzrost wykorzystania roweru jako środka transportu.

- Kultura korzystania z samochodu może się zmienić poprzez odpowiednią politykę – podsumowuje Tom Rye. - Zmiany w Holandii nastąpiły w takim czasie, jaki w tej chwili panuje w Polsce. Władze polskich miast obecnie zastanawiają się jak rozładować ruch samochodów i odblokować ulice z parkujących pojazdów. Właśnie właściwa polityka parkingowa może ten problem rozwiązać. Należy też pamiętać, że

Polityka parkingowa stymulatorem przemian w transportowym funkcjonowaniu miast cz. I

Utworzono: poniedziałek, 03, grudzień 2012 08:36 Agnieszka Serbeńska

rower w Holandii jest tylko jednym z elementów transportu. Przyjęta tam polityka transportowa daje też inne możliwości, i tak podczas gdy w Hadze dominuje rower, to z kolei w innych miastach większe znaczenie posiada komunikacja zbiorowa oferując wygodniejsze podróże i dogodniejsze połączenia. Nie chodzi więc o jeden priorytet, lecz o sposób w jaki dokonano zmian kulturowych w korzystaniu z aut. Chodzi zatem o radykalną zmianę polityki i postawienie na promowanie środków transportu alternatywnych dla samochodów – zauważa Tom Rye.

Likwidacja miejsc postojowych zwiększa wykorzystanie transportu publicznego. Na przykład w Wiener Neustadt (Austria) wprowadzenie strefy parkowania spowodowało, iż 25% pracowników uprzednio parkujących zaczęło korzystać z rowerów i przemieszczać się pieszo. Z kolei w wiedeńskich Dzielnicach 5-9 strefy parkowania przyczyniły się do 30% spadku natężenia ruchu, a 30% osób odwiedzających i pracujących w tym obszarze, wcześniej przyjeżdżających samochodem, zmieniło środek transportu.

W raporcie sporządzonym przez R. Eddingtona (Eddington R., Eddington Studium Transportu, HMSO 2006) oszacowano, że nadmierne natężenie ruchu drogowego kosztuje brytyjską gospodarkę 7 mld - 8 mld funtów rocznie. Samochody osobowe mają niską zdolność przewozową w stosunku do zajmowanej przestrzeni fizycznej. Dlatego przyczyniają się do wzmożonego ruchu i stanowią jego znaczną część. W Wielkiej Brytanii obliczono, że dodanie kolejnego samochodu do już zatłoczonej drogi głównej w obszarze metropolitalnym powoduje negatywne efekty zewnętrzne o wartości około 0,86 funta na kilometr. Można zatem twierdzić, że wzrastająca częstotliwość korzystania z samochodu, paradoksalnie podważa wiele powodów ich użytkowania, takich jak między innymi wygoda podróży i czas przejazdu. Jeśli natomiast użytkownicy samochodów korzystaliby z alternatywnych środków transportu, wtedy całkowite przeciążenie w systemie transportowym zmniejszyłoby się, przynosząc widoczną poprawę dla wszystkich podróżujących.***

AS

*Projekt Transport Learning to cykl szkoleń motywujących praktyków do działań, których celem jest uzyskanie oszczędności energii w transporcie miejskim. Szkolenia rozpoczęły się w maju 2011 r. 32-miesięczny projekt wspierany jest przez Komisję Europejską w ramach programu Inteligentna Energia – Europa. Projekt służy kreowaniu wiedzy oraz zdolności w zakresie zrównoważonej polityki transportowej i strategii działania władz samorządowych miast oraz agencji energetycznych/zarządzających z regionów konwergencji UE. Ponadto, ma on na celu wzmocnienie działań rynkowych w zakresie zrównoważonego transportu poprzez włączenie ich do zakresu działalności agencji energetycznych/zarządzających, wspierając w ten sposób regiony, które wciąż nadrabiają zaległości gospodarcze.

**Tom Rye jest absolwentem Geografii, i Planowania Regionalnego i Gminnego, posiada doktorat z zarządzania mobilnością. Przed rozpoczęciem pracy w Napier w 1996 roku pracował dla transportu londyńskiego w wydziałach zajmujących się

Polityka parkingowa stymulatorem przemian w transportowym funkcjonowaniu miast cz. I

Utworzono: poniedziałek, 03, grudzień 2012 08:36 Agnieszka Serbeńska

planowaniem korporacyjnym i priorytetami dla komunikacji autobusowej. Od tego czasu, pracując również jako naukowiec, bywał oddelegowywany okresowo do Colin Buchanan i Rady Miasta Edynburg, pracował też nad projektami dla rządów Szkocji i Wielkiej Brytanii oraz Komisji Europejskiej. Specjalizuje się szczególnie w szkoleniach z zakresu transportu, zarządzania mobilnością, oceny i realizacji polityki transportowej, polityki parkingowej i planowania dotyczącego zrównoważonych środków transportu.

***Materiały do modułu szkoleniowego 1 „Zarządzanie przestrzenią parkingową, ograniczenia dostępu i kontrola prędkości” opracowane przez prof. Toma Rye’a oraz Davida Scotney’a w 2012 roku. Materiał można pobrać ze strony projektu www.transportlearning.net