

# Polityka parkingowa stymulatorem przemian w transportowym funkcjonowaniu miast cz. II

Utworzono: wtorek, 04, grudzień 2012 08:17 Agnieszka Serbeńska

---



W tej chwili w państwach Europy Zachodniej liczba samochodów ustabilizowała się, co oznacza osiągnięcie pewnego poziomu nasycenia motoryzacyjnego. W niektórych państwach nawet dostrzegany jest powolny spadek liczby samochodów. Nie zmienia to jednak faktu, że ten rodzaj transportu należy do czołowych pod względem zużycia energii. W przeliczeniu zużycia energii na pasażero-kilometr samochody osobowe plasują się przed różnymi rodzajami transportu publicznego.

## **Ekologia i ekonomia w miejskim transporcie**

Rozwiązania służące ograniczeniu wykorzystania samochodów służą zatem oszczędzaniu naturalnych zasobów energetycznych (obecnie gałąź transportowa zużywa więcej energii niż produkcja przemysłowa). Ponadto są priorytetowe w polityce Unii Europejskiej, której celem jest powstrzymanie rosnących stężeń gazów cieplarnianych, odpowiedzialnych za zmiany klimatyczne (według danych z 2007 roku cała gałąź transportu odpowiada za blisko 30% globalnych emisji dwutlenku węgla w Europie, w tym transport drogowy ma ponad 70% udział).

Do emisji największych ilości dwutlenku węgla przyczyniają się podróże transportem osobowym na dłuższych dystansach. – Badania wykonane w Wielkiej Brytanii dowodzą, że większość emisji dwutlenku węgla emitowana jest przez transport osobowy wykonywany na dystansach pomiędzy 8 a 80 km. Krótkie, regularne podróże nie są więc szczególnym zagrożeniem dla środowiska, dużo bardziej niepokojące są te rzadsze podróże, za to wykonywane na dłuższych trasach – podkreśla Tom Rye. W tym kontekście istotna jest kalkulacja cenowa parkingów. W podróżach na dłuższych dystansach z reguły bez większych oporów przyjmuje się fakt wniesienia opłaty za postój wykonany na płatnym parkingu. Inaczej kierowca pojazdu podchodzi do kosztów parkingów ponoszonych w regularnych, krótkich

# Polityka parkingowa stymulatorem przemian w transportowym funkcjonowaniu miast cz. II

Utworzono: wtorek, 04, grudzień 2012 08:17 Agnieszka Serbeńska

---

podróżach, na przykład do pracy. – Zarządzanie parkingami w miastach nie ma więc istotnego wpływu na ograniczanie globalnych emisji, natomiast służy mieszkańcom miast umożliwiając im sprawne zaparkowanie pojazdu – podkreśla Tom Rye. W tym przypadku chodzi przede wszystkim o ograniczenie kosztów wynikających z motoryzacyjnego zatłoczenia, a więc kosztów jakie generują hałas komunikacyjny, zanieczyszczone powietrze, czy strat ekonomicznych z powodu marnotrawienia czasu w korkach oraz wypadków drogowych. – Jeśli ograniczymy krótkie podróże to uzyskamy tego wymierny efekt finansowy – zaznacza Tom Rye.

Według badań amerykańskich poszukiwanie miejsca do zaparkowania zajmuje 30% łącznego czasu wykonania podróży. Średnio kierowca na znalezienie miejsca traci 8 min. Straty z tego tytułu dotyczą nie tylko tej osoby, która kręci się ulicami w poszukiwaniu miejsca na postój, ale również tych, którzy jadą za nim, ponieważ zmuszani są do zwalniania prędkości jazdy. – Polityką parkingową zmniejszamy czas poszukiwania miejsca postojowego, co niesie konkretne przeliczalne korzyści – podkreśla Tom Rye. W tym przypadku rozwiązaniem są elektroniczne systemy informacji parkingowej, wskazujące kierowcom dostępne parkingi i liczbę wolnych na nich miejsc. – Zmniejszają one czas poszukiwania o 20%. W przeliczeniu na liczbę samochodów korzystających z takich systemów niesie to ogromne oszczędności. Te efekty są dużo istotniejsze niż samo ograniczenie emisji dwutlenku węgla – podkreśla Tom Rye.

## **Dostępność ulic kontrolowana**

Wśród rozwiązań służących zarządzaniu i kontrolowaniu dostępności dróg wykorzystywane są metody uspokojenia ruchu, racjonowanie wjazdów za pomocą opłat, czy ograniczanie dozwolonej prędkości. Są też specjalnie ustanawiane strefy dla pieszych, szczególnie w obszarach zabytkowych, instalowanie bramek lub wysuwanych słupków automatycznie otwierających się tylko w wyznaczonych porach i dla określonych pojazdów, dla których wydano pozwolenia. – Elektroniczne systemy nadzoru i monitoringu dostępności ograniczają ruch w centrach miast, przyczyniając się do spadków jego natężenia od 20% do nawet 78%. Również ich efektem jest spadek liczby wypadków – mówi Tom Rye. Taki system funkcjonuje na przykład w Bolonii (Włochy). Wykorzystuje on 23 wysuwane słupki oraz monitoring punktów wjazdowych do strefy. Ponadto policyjne patrole uliczne kontrolują parkowanie na ulicy na terenie strefy. Równocześnie z wprowadzeniem strefy postawiono na wykorzystywanie transportu publicznego, uruchomiono system car-sharing i wypożyczalnie rowerów. W Bolonii ruch w kierunku centrum miasta zmniejszono o 20-25%, a liczbę wypadków drogowych o 19%.

Miasta jako część swojej strategii zwalczania korków ulicznych na głównych trasach do centrum stosują system Park&Ride (P&R Parkuj-i-Jedź). W York na północy Anglii w latach 90. ubiegłego stulecia parkowanie w centrum miasta zastąpiono parkingami P&R ulokowanymi na obrzeżach miasta. Równocześnie zlikwidowano parkingi w sąsiedztwie murów otaczających zabytkowe centrum oraz zlikwidowano zezwolenia na parkowanie w centrum, zmuszając w ten sposób kierowców do korzystania z miejsc P&R. Dzięki temu w latach 2001-2006 liczba pasażerów w

## Polityka parkingowa stymulatorem przemian w transportowym funkcjonowaniu miast cz. II

Utworzono: wtorek, 04, grudzień 2012 08:17 Agnieszka Serbeńska

---

transportie zbiorowym (autobusy) wzrosła o 45%, a ruch uliczny w godzinach szczytu zdecydowanie zmniejszył się w stosunku do natężeń odnotowanych w 1999 roku. Okazuje się, że takie rozwiązanie w żaden sposób nie zachwiało gospodarką miasta, nawet wówczas gdy system P&R przestał być bezpłatny. Wprowadzone opłaty za korzystanie z miejsc w P&R nie wpłynęły ani na zmniejszenie ruchu turystycznego, ani na spadek dochodów z usług turystycznych. Miasto zatem utrzymało dotychczasowy poziom rozwoju ekonomicznego. A jednocześnie zyskało na atrakcyjności, poprawiając swój wizerunek poprzez pełniejsze odstonięcie widoku na urbanistyczny krajobraz.

\*\*\*

W Polsce posiadanie i korzystanie z samochodu jest jeszcze postrzegane jako wyznacznik osiągniętego statusu finansowego. Podróże środkami komunikacji publicznej są zatem uznawane za coś gorszego. Ale ta postawa stopniowo się zmienia. Wynika ona nie tylko z poprawy jakości transportu publicznego w miastach. Do tego dochodzi bowiem rosnąca świadomość ekologiczna społeczeństwa oraz zmiany w stylu życia, stawiające na prozdrowotne zachowania. Po części wpływ na wzrost wykorzystania w miejskich podróżach rowerów i komunikacji zbiorowej wywołały inwestycje, których realizacje w centrach aglomeracji zdecydowanie zakłóciły ruch samochodowy utrudniając podróże. Również rozwój w miastach tras rowerowych zachęcił do powszechniejszego korzystania z jednośladów, nie tylko do rekreacyjnych przejażdżek. Ponadto wzrost cen paliw oraz kryzys gospodarczy skłania do rozsądniejszego planowania indywidualnych przejazdów samochodami osobowymi. Istotne znaczenie dla toczących się zmian ma wprowadzanie i rozszerzanie stref płatnego parkowania. Tak więc w Polsce na pewno mamy już zwiastuny innego podejścia do korzystania z własnych samochodów.

AS