

Czy parkowanie pojazdów musi być płatne? Cz. I

Utworzono: wtorek, 18, grudzień 2012 09:16 Zygmunt Uzdalewicz



Odpowiedź na pytanie postawione w tytule, zależy od tego, jakie znaczenie nadamy określeniu „musi być”. Jeżeli za ustawą o drogach publicznych stwierdzimy krótko, że korzystający z dróg „są obowiązani do ponoszenia opłat”, to mamy zagwarantowane negatywne podejście społeczne do takiego obowiązku.

Dlatego postaram się najpierw wyjaśnić, że jest to nieuchronna konieczność, wynikająca z wybranych przez człowieka kierunków rozwoju. A prawem zajmiemy się na końcu.

Kto lub co odpowiada za to, że musimy płacić za parkowanie pojazdów?

Odpowiedzialnością za to, co niektórzy traktują, jako niepotrzebną niewygodę, musimy niestety obciążyć samych siebie – czyli rodzaj ludzki. To człowiek wykazuje szczególne skłonności do życia w niezwykle dużych „stadach”, czyli w miastach. A jeżeli nawet wyprowadza się z „city”, to i tak najwięcej spraw ma w centrum tego organizmu zurbanizowanego. To tendencja do zamieszkiwania w dużych skupiskach ludzkich jest główną przyczyną zatłoczenia.

Nie wiemy jak było wcześniej, ale z najstarszych zachowanych zapisów wynika, że już w czasach Cesarstwa Rzymskiego (prawie 2000 lat przed zidentyfikowaniem takiej dziedziny techniki, jak inżynieria ruchu drogowego¹), stosowano w „zarządzaniu ruchem miejskim” rozwiązania, które powszechnie uważa się za odkrycia z drugiej połowy XX w. naszej ery. Między innymi w czasach cesarza Augusta² wprowadzono w Rzymie zakaz wjazdu pojazdów kołowych do centrum miasta w porze dziennej³. W ciągu kilkudziesięciu lat zakazy takie rozszerzono na pięć największych miast Cesarstwa Rzymskiego.

Czy parkowanie pojazdów musi być płatne? Cz. I

Utworzono: wtorek, 18, grudzień 2012 09:16 Zygmunt Uzdalewicz

Wprowadzone kilkaset lat później popularne w Europie pobieranie opłat za wjazd do miasta, miało raczej charakter ekonomiczny, nie związany bezpośrednio z wielkością ruchu kołowego. Jednak opłaty te pełniły też do pewnego stopnia funkcje regulatorów wielkości takiego ruchu.

Kto lub co jeszcze odpowiada za to, że musimy płacić za parkowanie pojazdów? Kolejnym sprawcą jest znowu człowiek, a właściwie następne ludzkie skłonności do:

- *usprawniania i udoskonalania sobie życia, w tym odbywania podróży coraz sprawniej, a przede wszystkim inaczej niż na własnych nogach;

- *personalizacji technicznych środków podróży;

co dodatkowo pogłębia zatłoczenie.

Jednak motoryzacja nie jest jedyną przyczyną zatłoczenia współczesnych miast. A historia to potwierdza. Na przełomie XIX i XX w. indywidualny ruch kołowy w największych miastach Europy i Stanów Zjednoczonych był już tak duży, że zaczęto w nich wprowadzać szynową (niezależną od zatłoczenia jezdni) komunikację publiczną:

1) naziemną:

a) tramwaje konne (początek XIX w.),

b) tramwaje elektryczne (ostatnia dekada XIX w. i początek XX w.);

2) podziemną – metro (Londyn 1863 r., Budapeszt 1896 r., Paryż 1900 r., Nowy Jork 1904 r. Buenos Aires 1913 r.), początkowo z trakcją parową, a od 1890 r. elektryczną⁴.

Pierwsze światowe stowarzyszenie, którego celem była współpraca i wymiana doświadczeń w dziedzinie organizacji i techniki w transporcie publicznym (UITP), powstało już 1885 r.

Podane przykłady działań z drugiej połowy XIX w. wywołane były zatłoczeniem ulic miejskich, jakie występowało m.in. jeszcze przed wynalezieniem samochodu. Należy przypuszczać, że już na początku XX w. wielu drogowców uważało samochód za przyszły, dominujący środek transportu i doceniało jego ekologiczne walory w porównaniu z transportem konnym. Jak widać, funkcjonowanie miast zawsze powodowało i powoduje również obecnie, wiele problemów natury ekologicznej, gospodarczej, społecznej i kulturowej.

Najpoważniejsze problemy ekologiczne dotyczyły w tym czasie:

- *zagospodarowania odchodów końskich (np. w skali Francji było to ok. 15 000 ton dziennie!),

Czy parkowanie pojazdów musi być płatne? Cz. I

Utworzono: wtorek, 18, grudzień 2012 09:16 Zygmunt Uzdalewicz

*zapylenia powietrza i hałasu od środków transportu

oraz

*powierzchni przeznaczanych w obszarach podmiejskich na produkcję paszy dla koni.

W końcu lat 30. ubiegłego wieku zamieszkiwało w miastach zaledwie 30% ludności naszego kraju, obecnie (według danych z połowy 2006 r.) 61,3%.

Druga połowa pierwszej dekady XXI w. przyniosły nowe doświadczenia w ekologicznym podejściu do kontroli pojemności komunikacyjnej centralnych obszarów dużych miast. Władze Berlina zdecydowały się na duże zmiany w ochronie środowiska w centrum miasta. W tym celu od 1 stycznia 2008 r. wprowadzono w centralnej części miasta „zieloną strefę”. Strefy takie w następnych latach powstały także w innych miastach. Nie należy jednak wiązać z tym kierunkiem nadziei na zmniejszenie zatłoczenia centralnych obszarów miast. Przecież podobne nadzieje już pokładaliśmy w ekologicznym samochodzie na paliwo z ropy.

Z powodu zatłoczenia coraz częściej spotykamy się z kongestią - sytuacją, w której więcej niż jeden nabywca ubiega się o pewne dobro, które nie może być dostarczone w postaci oddzielnych jednostek. Sytuacja taka występuje tylko w wypadku dóbr publicznych, konsumowanych wspólnie. Taka sytuacja występuje powszechnie w transporcie, gdzie wzmożony ruch i korki uliczne są sygnałem wskazującym na to, że różne potrzeby użytkowników konkurują o ograniczoną przepustowość dróg. W transporcie jest też ona najbardziej uciążliwa.

Kongestię definiuje się jako wzajemne utrudnianie ruchu przez pojazdy, w związku z istniejącą obiektywną zależnością między prędkością poruszających się pojazdów, a wielkością przepływu w warunkach, gdy stopień wykorzystania pojemności systemu transportowego zbliża się do wyczerpania⁵. Kongestia jest więc zjawiskiem stałym i nie dotyczy takich akcydentalnych okoliczności, jak prace drogowe, czy utrudnienia spowodowane wypadkami. Kongestia może też być rozumiana jako sytuacja, w której użytkownicy systemu transportowego, nie mogą poruszać się w zwykłym bądź pożądanym tempie⁶.

Oczywiście największe problemy mają duże miasta. W przedostatnim rankingu najbardziej zatłoczonych miast europejskich o liczbie ludności ponad 0,5 mln mieszkańców, 5 z 7 największych polskich miast ulokowało się w pierwszej trzydziestce. Dane zostały zebrane anonimowo od tysięcy kierowców używających na co dzień urządzeń GPS. Kiedy kierowcy jechali wolniej o więcej niż 70% od aktualnego limitu prędkości, droga lub ulica zostawała uznana za zatłoczoną.

Czy parkowanie pojazdów musi być płatne? Cz. I

Utworzono: wtorek, 18, grudzień 2012 09:16 Zygmunt Uzdalewicz



Stan ekstremalny występuje w sytuacji, kiedy wszystkie pojazdy przestają się poruszać, wydłużając w nieskończoność, czas podróżowania znajdujących się w nich osób. Stan taki określany jest w inżynierii ruchu drogowego, jako przekroczenie pojemności komunikacyjnej obszaru⁷. Problem pojemności komunikacyjnej jest przedmiotem zainteresowania stosunkowo niewielkiego grona badaczy. Po raz pierwszy został on przedstawiony kompleksowo dopiero na początku lat 60. ubiegłego wieku w tak zwanym Raporcie Buchanana⁸. Raport ten przedstawia wyniki prac komisji powołanej przez rząd brytyjski, w celu przeanalizowania kierunków i możliwości działań, usprawniających ruch w miastach. Zawiera on między innymi analizę możliwości dostosowania układu drogowo-parkingowego obszarów.

Prace nad możliwością obliczenia pojemności komunikacyjnej obszaru prowadził również Smeed R.I.⁹, który metodą analizy regresywnej, wyprowadził zależność między liczbą pojazdów mogących poruszać się po analizowanym obszarze w jednostce czasu a średnią prędkością pojazdów w ruchu, powierzchnią obszaru i udziałem powierzchni ulic w całkowitej powierzchni tego obszaru.

Prace te łączy jeden wspólny wniosek: przy odpowiedniej wielkości miasta, na pewnym poziomie motoryzacji, nie ma możliwości zapewnienia dojazdu do centrum własnym samochodem wszystkim osobom, które chciałyby znaleźć się w tym obszarze równocześnie.

Zygmunt Uzdalewicz
członek honorowy, członek założyciel KLIR
SIGMA-SYSTEM

Przypisy:

1. W USA w końcu lat 30. ub.w., w Europie dopiero w latach 50.
2. Oktawian August - pierwszy Cesarz Rzymu (od 27 r. p.n.e. do 14 r. n.e.)
3. Rosset A., Starożytne drogi mosty, WKiŁ Warszawa 1970 r.
4. Orłowski B., Pierwsze metro, Inżynier Budownictwa, październik 2008 r.
5. Dargay J.M., Goodwin P.B.; Traffic Congestion In Europe. Introductory Report

Czy parkowanie pojazdów musi być płatne? Cz. I

Utworzono: wtorek, 18, grudzień 2012 09:16 Zygmunt Uzdalewicz

England, w Traffic Cogestion in Europe, OECD 1999 r.

6. Schallaboeck K.O., Petersem E.; Traffic Congestion in Europe, Wuppertal Instytut fur Klima, Umwelt Energie, Wuppertal 1999 r.

7. Gaca S., Suchorzewski W., Tracz M.; Inżynieria ruchu drogowego, teoria i praktyka. WKiŁ, Warszawa 2008 r.

8. Traffic in towns - a study of the long term problems off traffic in Urban areas. Buchanan Report. H.M.S.O. 1963 r.

9. Smeed R.I., Road capacity of city center. Traffic Engineering and Control, vol. 8 nr 7 1966 r.