

Czy płatny wjazd do centrów miast poprawia przepustowość ruchu i zmniejsza korki?

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 29, styczeń 2014 23:00

Rafał Rudka

Odsłony: 1320

Płatny wjazd do centrów miast, mniejsza liczba miejsc parkingowych oraz pierwszeństwo dla komunikacji zbiorowej – to wszystko mogłyby usprawnić transport w Warszawie i innych dużych miastach. Władze miast powinny jednocześnie zachęcać mieszkańców do korzystania z transportu miejskiego. Pomogłoby też wdrażanie na większą skalę inteligentnych systemów transportowych, np. informujących o korkach, remontach czy dostępności parkingów.

Adam Piotr Zając ze Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji (SISKOM) podkreśla w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes, że mieszkańcy powinni być równocześnie zniechęceni zarówno do korzystania z własnych samochodów, jak i zachęceni do podróży komunikacją miejską. Jedną ze skutecznych metod jest wprowadzenie opłat za wjazd do centrum miasta. Zając podkreśla, że miasta, które zdecydowały się na taki krok, m.in. Londyn i Mediolan, znacznie ograniczyły ruch. Maksymalny czas postoju powinien zostać ograniczony, np. do 2 godzin.

– To narzędzia jak najbardziej skuteczne. Natomiast w Polsce cały czas nie egzekwujemy już istniejących przepisów, np. dotyczących opłat parkingowych. Około 20 proc. kierowców w ogóle nie płaci. Problemem jest także parkowanie w niedozwolonych miejscach. Gdyby takie samochody były odholowywane, a kary za parkowanie bez opłaty byłyby wyższe, wtedy samochodów w centrum mogłoby być mniej – przekonuje Adam Zając w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes.

Kolejnym działaniem powinno być ograniczanie liczby miejsc parkingowych. Dzięki temu jeżdżenie samochodem po centrum miasta stanie się mniej atrakcyjne. Jak podkreśla ekspert, mieszkańcy, którzy będą mieli problem ze znalezieniem miejsca parkingowego, chętniej wybiorą transport publiczny, rower lub nawet krótkie dystanse pokonają pieszo.

Zając dodaje jednak, że równocześnie władze miast muszą usprawniać komunikację publiczną tak, by zwiększać jej atrakcyjność. Niezbędne są inwestycje w tabor, a także w wygląd i funkcjonalność przystanków, stacji oraz ich otoczenia.

– Korki w Warszawie i innych miastach można zmniejszyć, dając priorytet transportowi zbiorowemu. Wtedy będzie on atrakcyjny dla większej liczby mieszkańców – przekonuje Zając. – W Warszawie większość pasażerów wybiera transport zbiorowy. Nawet osoby, które posiadają samochód, decydują się na jazdę komunikacją, ponieważ jest to szybsze i tańsze rozwiązanie. Dlatego warto by było pomyśleć o tym, żeby zwiększyć efektywność transportu przez skrócenie czasu przejazdu. Niektóre polskie miasta wciąż nie oferują transportu zbiorowego na takim poziomie, żeby był on realną alternatywą dla dojazdów samochodem do centrum.

Ważnym elementem usprawnienia komunikacji zbiorowej jest wdrożenie inteligentnych systemów transportowych (ITS). W Warszawie na razie jedynie w Alejach Jerozolimskich oraz na Trasie W-Z zainstalowano tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, które wyświetlają czasy planowanych odjazdów najbliższych tramwajów. Według Zająca pasażerowie bardzo dobrze je odbierają, a system powinien być rozszerzony.

Konieczna jest też lepsza synchronizacja świateł drogowych. Choć na wielu skrzyżowaniach działają światła reagujące na ruch, brakuje ogólnomiejskiej koordynacji, przez co kierowcy skarżą się na brak zielonej fali. Tablice świetlne powinny też lepiej informować o korkach, utrudnieniach związanych z

Czy płatny wjazd do centrów miast poprawia przepustowość ruchu i zmniejsza korki?

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 29, styczeń 2014 23:00

Rafał Rudka

Odsłony: 1320

remontami oraz o zajętości miejsc parkingowych, w tym również na parkingach park & ride.

– Wyzwaniem przed wdrażaniem ITS-u jest przede wszystkim integracja i poniesienie dodatkowych kosztów, które będą związane z popularyzacją tych systemów na terenie całego miasta. To są inwestycje idące w setki milionów złotych – ocenia Zajac.

Ważną inwestycją jest też dokończenie obwodnicy Warszawy i budowa jej wschodniej, praskiej części. Droga szybkiego ruchu otaczająca stolicę pozwoli odciążać główne ulice takie, jak Marszałkowska czy Aleje Jerozolimskie.

Źródło: Newseria