Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: sobota, 15, luty 2014 23:00
Marek Wójcik
Odsłony: 1763

Instytut Badawczy Dróg i Mostów opracował raport pt. *Analiza dostępności do miast w Polsce na przykładzie doświadczeń zagranicznych.*

Po jego lekturze nie ma wątpliwości, że powinniśmy brać przykład z metropolii europejskich, gdzie wprowadzenie opłat za wjazd do centrum wraz odpowiednią promocją transportu publicznego przyniosły wymierne korzyści zarówno dla samorządów (finansowe), jak i dla mieszkańców (podniesienie jakości życia) oraz wszystkich innych użytkowników przestrzeni publicznej (m.in. wzrost konkurencyjności regionu).

Nowa polityka transportowa polskich miast

Z raportu wynika, że w związku ze współczesnymi problemami komunikacyjnymi w metropoliach, obecna polityka transportowa na świecie zmierza do wdrażania rozwiązań, które m. in. regulują dostęp do obszarów miejskich. Na poziomie strategicznym realizacja tego celu opiera się bezpośrednio na wypieraniu samochodów osobowych z centrów miast oraz wdrażaniu przywilejów dla transportu publicznego.

Do głównych problemów transportowych polskich miast należy m.in.: zatłoczenie, straty czasu w codziennych podróżach, wysokie koszty eksploatacji, niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wysoka emisja szkodliwych substancji.

Oprócz zbyt dużej liczby samochodów, często jest to także wynik specyficznego układu drogowego. Przykładowo, w Warszawie głównym źródłem kongestii jest brak ciągów obwodowych. Większość podstawowych arterii, stanowiących kontynuację wlotów tras międzynarodowych i krajowych, przebiega przez strefę śródmiejską. W Szczecinie promienisty układ ulic sprawia, iż niemal cała komunikacja międzydzielnicowa musi odbywać się przez centralne rejony miasta. Natomiast podstawowym źródłem kongestii w Krakowie jest zachowany historyczny układ komunikacyjny, zdeterminowany przez ścisłą zabudowę mieszkalną.

W celu poprawy warunków ekonomiczno-społecznych, w większych polskich aglomeracjach miejskich, wprowadza się Inteligentne Systemy Transportowe. Są one użyteczne w niemal każdym obszarze działalności miasta: od kierowania ruchem i informacji o dostępności parkingów przez zintegrowane informacje dla pasażerów komunikacji miejskiej, po wprowadzanie płatnych stref ograniczonego dostępu. Niestety w Polsce, to ostatnie rozwiązanie jest obecnie niemożliwe z uwagi na obowiązujące przepisy prawne.

Zagadnienie ograniczania dostępności do miast jest elementem całego systemu zarządzania aglomeracją miejską. Istnieje szeroki wachlarz narzędzi, których zadaniem jest ograniczanie emisji substancji szkodliwych, stymulowanie spadku kosztów społeczno-ekonomicznych użytkowników, motywowanie mieszkańców do zmiany zachowań na drodze (np. wybór roweru lub zbiorowego środka transportu), utrzymanie płynności ruchu i minimalizacja zatłoczenia (pot. korków).

Z różnych dostępnych na świecie narzędzi, w Polsce wykorzystuje się tylko dwa rozwiązania. W większości dużych miast w Polsce funkcjonują Strefy Płatnego Parkowania i są one wprowadzane *w obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych.*

Inną formą ograniczenia dostępu w aglomeracjach miejskich są Strefy Ograniczonego Ruchu, które

Phoca PDF

regulują dostęp do historycznych centrów miast, do stref przeznaczonych dla pieszych, do osiedli chronionych oraz do innych obszarów np. ze względu na wymogi bezpieczeństwa.

Tymczasem spektrum dostępnych technik zarządzania ruchem w strefach śródmiejskich jest znacznie szersze i każde z miast może wybrać taki zestaw dostępnych technologii, który zagwarantuje rozwiązanie problemów trapiących daną społeczność. Poniżej prezentujemy zestawienie skutków wprowadzenia najpowszechniejszych i najskuteczniejszych elementów miejskich systemów ITS w wybranych miastach Europy.

Tabela: Porównanie narzędzi zarządzania dostępem do miast europejskich wraz z ich efektywnością

Narzędzia regulacji dostępności transportowej do miast

Podstawowymi narzędziami, które są jak dotąd wykorzystywane do regulacji dostępności transportowej do miast w Polsce i Europie są:

Inteligentne Systemy Transportowe – stwarzają możliwość lepszego wykorzystania infrastruktury drogowej i przynoszą korzyści dla środowiska naturalnego poprzez zmniejszenie zużycia energii oraz ograniczenie emisji spalin i hałasu. **Ogromną zaletą ITSów są także ich niewielkie, w porównaniu do nakładów na ciężką infrastrukturę, koszty oraz wysoka stopa zwrotu.**

Strefy Płatnego Parkowania – ułatwiają dostęp do miejsc parkingowych poprzez wzrost rotacji pojazdów, ale także mogą skutecznie zniechęcać kierowców do korzystania z samochodów prywatnych i skłaniać ich do podróżowania komunikacją zbiorową. System Płatnego Parkowania stanowi także dodatkowe źródło dochodu dla miast. **Pozyskane w ten sposób fundusze mogą być przeznaczane na realizację inwestycji drogowych lub na budowę nowych miejsc parkingowych**.

Strefy Niskiej Emisji – coraz częściej stosowane w Europie narzędzie redukowania zanieczyszczenia powietrza (np. ograniczenie ruchu pojazdów wg normy emisji spalin).

Strefy Ograniczonego Ruchu - polegają na zakazie ruchu nieuprawnionych samochodów w częściach zabytkowych miast bądź samochodów ciężarowych w ścisłych ich centrach.

Myto śródmiejskie (opłata kongestyjna) – **najskuteczniejsze według badań rozwiązanie pozwalające na ograniczanie dostępności.** Jest to opłata pobierana od pojazdów wjeżdżających i poruszających się po wyznaczonej strefie, z reguły w centrach miast. To stosunkowo nowe rozwiązanie w Europie, jednakże szybko zyskuje na popularności. Myto śródmiejskie (opłata kongestyjna) jest już stosowane np. w Londynie, Sztokholmie, Mediolanie i Bolonii.

Najważniejsze wnioski

Poniżej zamieszczamy najistotniejsze wnioski z raportu Instytutu Badawczego Dróg i Mostów.

1. Kongestia i zanieczyszczenie środowiska na skutek nadmiernego ruchu transportu indywidualnego są problemem większości współczesnych metropolii.

Phoca PDF

2. Stosowane przez zagraniczne samorządy narzędzia do zarządzania dostępem w miastach są:

istotnymi i skutecznymi instrumentami realizacji miejskiej polityki transportowej;

· **przynoszą wymierne korzyści władzom miasta i mieszkańcom;**

· wspierają ochronę środowiska naturalnego;

· zasługują na zarekomendowanie innym państwom borykającym się z problemami kongestii i zanieczyszczenia środowiska.

3. Narzędzia do zarządzania dostępem w strefach miejskich w wymierny sposób ograniczają transport indywidualny przede wszystkim dzięki narzędziom finansowym, a **polityka transportowa współczesnych miast opiera się na rozwoju transportu zbiorowego oraz promowaniu ruchu pieszego i rowerowego.**

4. Narzędzia, którymi mogą obecnie posługiwać się polskie miasta są ograniczone. Głównym czynnikiem, który kreuje tę sytuację są uwarunkowania prawne: zgodnie z obecnym brzmieniem art. 13 ustawy o drogach publicznych w Polsce nie istnieje możliwości pobierania opłat o charakterze myta śródmiejskiego. Tymczasem to właśnie**myto śródmiejskie zostało uznane przez autorów raportu za najbardziej skuteczne narzędzie wspierające zarządzanie dostępem do miasta i miejska politykę transportową.**

Phoca PDF