

KARTA WYZWANIA/PROBLEMU

ID:	T.01c
Data aktualizacji wpisu:	22 maja 2021 r.
Autorzy:	Michał Beim
Grupa ekspercka:	Transport i mobilność miejska

1. Nazwa wyzwania:

Działania ograniczające ruch samochodów (polityka parkingowa, opłaty kongestyjne, zmiany w infrastrukturze drogowej i organizacji ruchu, strefy wyłączone lub z ograniczonym ruchem kołowym)

2. Zwięzła charakterystyka wyzwania (uzasadnienie z elementem diagnozy):

Wśród działań na rzecz organizacji transportu mówi się nie tylko o konieczności tworzenia atrakcyjnej alternatywy dla indywidualnej motoryzacji poprzez rozbudowę oferty transportu publicznego czy poprawę warunków ruchu pieszego, ale o konieczności ograniczania ruchu samochodowego w kluczowych obszarach miast celem poprawy warunków życia (tzw. zasada push&pull). Działanie takie umożliwia ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu, optymalizację wykorzystania przestrzeni miejskiej w szczególnie cennych obszarach miejskich oraz może wspierać procesy rewitalizacji.

Problem nadmiernej motoryzacji w polskich miastach wynika z bardzo wysokiego wskaźnika motoryzacji. W 2019 r., w świetle danych GUS, w Warszawie wynosił on 778,0 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, w Krakowie 659,8, we Wrocławiu 715,4 i w Poznaniu 757,7. Dla porównania, wg Eurostatu, w Berlinie były to 332,2 samochody osobowe na 1000 mieszkańców, w Hamburgu 431,6, w Monachium 493,2. Niemieckie wartości były i tak wyższe, niż dane dla największych miast brytyjskich czy francuskich.

W ostatnich latach z inicjatywy rządu wprowadzono pewne ciekawe rozwiązania, jak strefy czystego transportu oraz śródmiejskie strefy płatnego parkowania. Nowe narzędzia spotkały się z pozytywnym odbiorem, ale niepokojące są doświadczenia z implementacją stref czystego transportu. Konieczna jest więc ewaluacja istniejących rozwiązań i ich modyfikacja, np. często pojawia się postulat możliwości poboru opłat w dni wolne od pracy w mniejszych miejscowościach, w szczególności w miejscowościach turystycznych i uzdrowiskowych. Dalszy rozwój narzędzi związanych z uspokajaniem ruchu samochodowego jest konieczny. Jako wyzwanie można potraktować np. wprowadzenie do przepisów prawa stref ruchu pieszego (bardzo powszechne rozwiązanie w Europie) czy stref ruchu rowerowego (wzorem Szwecji czy Niemiec).

Istnieje też konieczność powiązania normatywów parkingowych w planach zagospodarowania przestrzennego z dostępnością do oferty publicznego transportu zbiorowego lub też możliwość konwergencji części miejsc postojowych na usługi związane z mobilnością, np. udostępnienie 1 samochodu w carsharingu umożliwi niewybudowanie 5 miejsc postojowych w budynku mieszkalnym.

3. Wpływ na realizację celu/celów głównych KPM:

- Cel 1 – „miasto dostępne”
- Cel 3 – „miasto zielone”
- Cel 5 – „miasto kompaktowe”

4. Wymiar terytorialny (wskazanie wraz z uzasadnieniem)

- (H) – wszystkie miasta
- Działania na rzecz uspokajania ruchu dotyczą wszystkich obszarów zabudowanych, działania związane z ograniczaniem wjazdu czy odpłatnością za parkowanie adresowane są w szczególności do największych miast oraz miejscowości turystycznych lub uzdrowiskowych.

5. Powiązanie z kierunkiem/kierunkami działań w ramach modelu odpowiedzialnej urbanizacji:

MIASTO ZIELONE

6. Priorytet/istotność z punktu widzenia realizacji celu/ów:

Średni. Należy dokonać krytycznej ewaluacji istniejących rozwiązań prawnych w zakresie uspokajania ruchu i limitowania dostępu. Na podstawie ewaluacji należy zaproponować zmiany przepisów odnośnie istniejących stref oraz wprowadzenia nowych instrumentów.

7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:

- Beim M., 2011 Shared space - ewaluacja idei odnowy przestrzeni w miastach niemieckich. Przegląd komunikacyjny, nr 11-12, s. 10-23.
- Betlej M., Radziejowska A., 2016, Rozwój idei stref woonerf w Polsce na przykładzie miasta Łodzi. Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe, nr 6, s. 68-74.
- Parkitny W., 2016, Analiza zasad korzystania ze stref płatnego parkowania jako elementu logistyki miejskiej dla wybranych grup użytkowników w największych miastach Polski. Przedsiębiorczość i Zarządzanie, nr 17 (12.2), s. 369-396.
- Faron A., 2018. Granice strefy płatnego parkowania w kontekście lokalizacji przystanków kolei aglomeracyjnej. Transport Miejski i Regionalny nr 9, s. 24-28.
- Kiciński M., Zmuda-Trzebiatowski P., 2018, Strefy płatnego parkowania w małych miastach. Analiza rozwiązań na przykładzie Środy Wielkopolskiej. Transport Miejski i Regionalny nr 9, s. 39-44.
- Kopta T., 2019, Krakowski Kazimierz strefą czystego transportu. Przegląd Komunalny nr 3, s. 75-77.

8. Powiązane akty prawne:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

9. Powiązanie wyzwania z globalnymi i europejskimi wyzwaniami rozwoju, w tym z realizacją celów zrównoważonego rozwoju ONZ (SDG):

- cel 3 „dobre zdrowie i jakość życia”



- cel 9 „innowacyjność, przemysł i infrastruktura”
- cel 11 „zrównoważone miasta i społeczności”.