

Drodzy Czytelnicy,

EPOMM jako partner w projekcie Push & Pull uczestniczył w ostatnim spotkaniu w Gandawie końcem stycznia tego roku. Projekt okazał się inspirujący i zapewnił mnóstwo rezultatów. Mogą być one interesujące dla każdego miasta – dużego, małego, zaawansowanego czy nie tak zaawansowanego – któremu zależy na poprawie zarządzania parkowaniem, finansach i przejściu na bardziej zrównoważoną mobilność miejską. Bieżące e-aktualności mogą posłużyć jako punkt wyjścia do wzmocnienia swojej polityki parkingowej! Prezentujemy najciekawsze fakty, zapewniamy łatwy dostęp do przydatnych zasobów i mamy nadzieję Was zainspirować!

Oferujemy także kilka informacji o nadchodzących konferencjach - nasz własny 21. ECOMM, 4. konferencja SUMP i 4. Europejska Konferencja nt. Logistyki Rowerowej – informacje w ostatnim rozdziale.

Dobre zarządzanie parkowaniem



Przekształcone miejsce parkingowe w Örebro, Szwecja

Dobre zarządzanie parkowaniem okazuje się istotnym czynnikiem w miastach: uwalnia przestrzeń publiczną, wspiera lokalne przedsiębiorstwa, zmniejsza ruch związany z szukaniem miejsca, zmniejsza ilość podróży samochodem, przy jednoczesnym zwiększeniu udziału środków transportu zrównoważonego, poprawia dostęp do ruchu towarowego, generuje przychody, zwiększa bezpieczeństwo, wspiera planowanie przestrzenne i może wzmocnić atrakcyjność miasta. Wszystko to można osiągnąć przy stosunkowo niskich kosztach - może nawet bez dodatkowych kosztów! Z drugiej strony, złe zarządzanie parkowaniem może mieć odwrotne skutki, jak bałagan w przestrzeni miejskiej, ograniczony dostęp dla zrównoważonych środków transportu, zmniejszenie bezpieczeństwa i tworzenie struktury miasta zorientowanej na samochód.

Projekt Push&Pull wypracował kilka ważnych rekomendacji dla osiągnięcia dobrego zarządzania parkowaniem.

- Wykorzystaj strategiczne zarządzanie parkowaniem:**
 wszelkimi środkami – nie tylko poprzez opłaty parkingowe. Parkowanie może zapewnić Ci dochody, zmniejszyć ilość niepożądanych podróży samochodem, zwiększyć dostępność, wpływać na podział zadań przewozowych, wpływać na stopień zmotoryzowania, uwalniać przestrzeń publiczną. Zintegruj parkowanie w swoich ogólnych celach programu mobilności i gotowe!
- Wdrażaj działania “push” i “pull”:**
 „push” oznacza zmniejszenie przywilejów dla samochodu: np. rozszerzenie strefy płatnego parkowania, wzrost cen, wprowadzenie płatnego parkowania dla mieszkańców. Często jest to niepopularne, przynajmniej na pierwszy rzut oka. Ale jeśli jest to połączone ze środkami „pull”: np. poprawą transportu publicznego, nowymi ścieżkami rowerowymi i parkingami dla rowerów, uproszczonymi procedurami parkingowymi, zarządzaniem mobilnością ... to ułatwia wprowadzenie środków „push” i sprawia, że korzyści są bardziej widoczne. Jednoczesne wprowadzenie zarówno działań „push” i „pull” jest optymalne.
- Wykorzystaj dochody z parkowania w mądry i przejrzysty sposób:**
 Każde miasto Push&Pull wprowadziło tak zwany "podstawowy mechanizm finansowania". Oznacza to, że przychody z parkowania są przynajmniej częściowo przeznaczone i wykorzystywane na finansowanie kosztów zarządzania parkowaniem (np. personel, infrastruktura, technologia), działania "pull" i zasilają ogólny budżet miasta. Jeśli jest to przejrzyste i dobrze komunikowane, opinia publiczna może bezpośrednio zobaczyć wielkie korzyści osiągnięte dzięki zarządzaniu parkowaniem.
- Poprawiaj i rozszerzaj!**
 Wszystkie miasta rozpoczęły od stosunkowo małych wdrożeń. Miasta, które posiadały systemy zarządzania parkowaniem od ponad dziesięciu lat, a nawet dłużej, znacznie rozszerzyły i ulepszyły te systemy i wykorzystywały je bardziej jako strategiczne



Source: Municipal Mobility Company of the City of Ghent

Wykorzystanie dochodów parkingu w Gent 2015 (kliknij na obrazek, aby powiększyć)

narzędzie do zarządzania mobilnością. Jako dobry przykład można zobaczyć postępy w Grazu, Austria, od 1979 do dzisiaj.

Dobry przykład: Gandawa



Gandawa (E: Ghent, F: Gand)

MOBILITEITSPLAN GENT

Strategische mobiliteitsvisie

Mobiliteit als motor voor een duurzame en bereikbare stad



Szczegóły Planu Ruchu – kliknij by pobrać cały plan

Gandawa jest tak inspirująca, ponieważ jest to oczywiście piękne, energiczne, historyczne miasto, z wielką gościnnością, ale także dlatego, że po pierwsze – wsłuchuje się we wszystkie powyższe zalecenia bardzo dobrze, a po drugie - przeniosło strategiczną integrację zarządzania parkowaniem na całkiem nowy poziom: w 2012 roku dokonano integracji zarządu parkingowego oraz wydziału ds. mobilności miasta w **Zarząd Mobilności** (Mobiliteitsbedrijf). Nowy dyrektor zatrudniony „z zewnątrz” musiał zintegrować całkiem różne kultury korporacyjne i podwoił liczbę pracowników (obecnie około 160). Firma jest w 100% własnością miasta, odpowiedzialna w stosunku do miasta, ale autonomiczna z uwagi na własny budżet - który w największym stopniu składa się z przychodów parkingowych. Daje to duże zalety:

- Możliwe jest łatwe i strategiczne inwestowanie w zrównoważoną mobilność
- Istnieje spójność podejścia i danych
- Jest to zarządzanie strategiczne – bez „odrębności wydziałów”, jak zazwyczaj w miastach
- Istnieje ciągłość działań niezależna od cykli wyborczych (zapewnia to długofalowe planowanie, myślenie i działanie)

Oto niektóre z osiągnięć Gandawy:

- Stworzono bardzo szczegółowy plan zrównoważonej mobilności miejskiej z bardzo ambitnymi celami (pobierz [tutaj w języku holenderskim 27MB](#))
- Część planu to nowy plan parkingowy, który jest już w trakcie realizacji, niemal podwoił liczbę zarządzanych płatnych miejsc parkingowych i całkowicie zmodernizował system (praktycznie bez użycia papieru, w pełni cyfrowy)
- Kolejnym elementem jest tak zwany Plan Ruchu, który będzie wdrażany w tym roku i dwukrotnie powiększa już bardzo rozległe strefy dla pieszych i oddziela dość dużą część centralnej części miasta, dostęp dla samochodów do różnych stref odbywa się tylko z obwodnicy. Celem jest zmniejszenie tranzytowego ruchu samochodowego do zera i znaczące zwiększenie ruchu pieszego, rowerowego i z wykorzystaniem transportu publicznego - a także odzyskiwanie przestrzeni publicznej
- Z uwagi na odzyskiwanie przestrzeni publicznej zaplanowano również bogaty program „żyjące ulice”, w którym to obywatele jakiegokolwiek ulicy mogą ubiegać się o czasowe lub bardziej trwałe przekształcenia ich ulic.
- W przypadku ruchu rowerowego Gandawa realizuje ambitny cel dostępności miejsca parkingowego dla rowerów w obrębie 100m od mieszkania każdego mieszkańca.
- A wszystko to nie kosztuje miasta jednego centa - przeciwnie, w 2015 roku Zarząd Mobilności zapewnił dochód 6 milionów euro do ogólnego budżetu miasta - a liczba ta będzie się zwiększać w wyniku nowej rozszerzonej strefy parkowania.

Dobre przykłady z innych miast P&P



Standardy parkingowe w Örebro – kliknij na obrazek, aby powiększyć

Zaprezentowaliśmy Gandawę, by pokazać co najmniej jeden pełniejszy obraz polityki miasta P&P, ale inne miasta również zrealizowały pionierskie działania. Oto kilka przykładów:

Örebro w Szwecji szybko rośnie (ponad 1% na rok) i stara się zminimalizować orientację rozwoju na samochód. Dla osiągnięcia tego celu, zmieniono standardy parkingowe: generalnie obniżono wymagania minimalne i wprowadzono maksymalne zalecenia parkingowe. Dodatkowo wprowadzono zbiorcze garaże zamiast garaży dla każdego domu - w ten sposób zachęcając do korzystania z transportu publicznego, rowerowego i pieszego.



Nowe strefy i taryfy parkingowe w Tarragonie

Nottingham jest pierwszym miastem w Wielkiej Brytanii, a nawet w Europie, które wprowadziło **Opłatę za miejsce postojowe w pracy**: każda firma, która ma więcej niż 10 miejsc parkingowych dla pracowników musi płacić prawie 400 euro / rocznie za każde miejsce. Opłata ta została przyjęta, jako że Nottingham wykorzystuje przychody (obecnie około 8 mln euro / rok), by znacznie poprawić swój system transportu publicznego i wprowadzić 2 nowe linie tramwajowe.

Dwa rumuńskie miasta Bacau i Jassy skorzystały z **rumuńskich wytycznych parkingowych** opracowanych przez Push&Pull jako przykład dla wszystkich nowych państw członkowskich Unii Europejskiej, gdzie takich wytycznych brakuje. Bacau i Jassy zostały pionierami w swoim kraju w kwestii ustanowienia bardziej zintegrowanej polityki parkingowej.



GHID DE PLANIFICARE ȘI GESTIONARE A SISTEMULUI DE PARCĂRI URBANE

document cadru și îndrumător tehnic
pentru administrațiile publice din
România pentru a sprijini
sustenabilitatea gestionării
sistemului de parcuri urbane



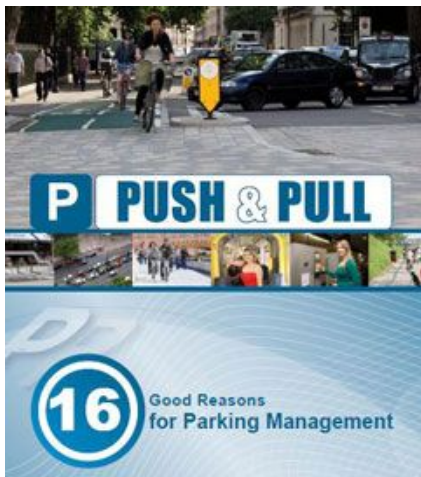
Nowe rumuńskie wytyczne parkingowe

Tarragona w Hiszpanii wprowadziła ograniczenia dostępu do historycznego miasta, wprowadza nową strukturę taryfową i nowe parkingi na obrzeżach centrum miasta. Wszystko to obniżyło średnie obciążenie przestrzeni parkingowej z 99% do około 80%, co zmniejszyło ruch związany z poszukiwaniem miejsca do minimum. Miasto ma teraz wielu turystów docierających pieszo do centrum miasta (Park&Walk). Szczegóły patrz w [opracowaniu](#).

Na Uniwersytecie w Lublanie istniał konflikt interesów, jako, że nowy kampus został zbudowany w sposób zorientowany na samochód. Mimo to, zespół projektu zdołał wprowadzić płatne parkowanie i osiągnął dobry start w zarządzaniu parkowaniem. Większym sukcesem okazało się rozszerzenie podstawowego mechanizmu finansowania na kilka kolejnych miast w Słowenii (np. Skofia Loka). To przeniesienie udało się także w Szwecji - gdzie Jönköping czerpie z przykładu Örebro. Bez wątplenia więcej miast przyjmie taki mechanizm.

Kraków w pełni wdrożył cały pakiet Push&Pull: znacznie rozszerzył strefy płatnego parkowania, znosząc wiele miejsc parkingowych na chodnikach, wykorzystując przestrzeń publiczną oraz dochody do tworzenia bardziej przyjaznych mieszkańcom ulic, tworzenia przestrzeni dla ruchu pieszego, montując ponad 1000 [nowych stojaków rowerowych](#), realizując kilka kampanii nt. mobilności i wreszcie integrując politykę parkingową w swoją politykę mobilności.

Zasoby Push&Pull i EPOMM



Jeden z wielu materiałów opracowanych w ramach projektu Push&Pull

Zachęcamy do zapoznania się z [e-aktualizacjami dotyczącymi zarządzania parkowaniem i integracją planowania przestrzennego i zarządzania mobilnością](#), które zapewniają bardziej szczegółowe informacje.

Push & Pull stworzył bogactwo zasobów (niektóre z nich dostępne są w wielu (18) językach):

- 3-minutowy wstęp [film](#)
- Broszura: 16 dobrych powodów do zarządzania parkowaniem
- [Katalog](#) dobrych praktyk w zakresie zarządzania parkowaniem
- [Katalog](#) dobrych praktyk dotyczących sprawdzonych działań zarządzania mobilnością (które mogą być finansowane z przychodów z parkowania)
- [36-stronicowy raport końcowy Push&Pull](#) zapewniający dobry przegląd dokonań projektu
- [8 opracowań z 8 miast](#) pokazujących dobre praktyki, jak wdrażany był podstawowy mechanizm finansowania
- Program nauczania z dodatkowymi [materiałami szkoleniowymi](#) dla 7 zagadnień szkoleniowych

Trzy konferencje

Ogłaszamy trzy nadchodzące konferencje:



- Kolejny ECOMM odbędzie się w Maastricht w dniach 31 maja – 2 czerwca. Program jest finalizowany, otwarta jest [wstępna rezerwacja](#), proszę spodziewać się otwarcia rejestracji w następnych tygodniach.
- 4. Europejska Konferencja nt. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) odbędzie się w dniach 29-30 marca w Dubrowniku w Chorwacji. [Program](#) jest dostępny online i otwarta jest [rejestracja](#) – proszę zwrócić uwagę, że termin to 3. marca (dotyczy to również specjalnych cen w hotelach)! Jeśli weźmiesz udział w [tej krótkiej ankiecie](#) dotyczącej SUMP w Twoim mieście, możesz wygrać zwrot kosztów udziału w konferencji.
- Za nieco ponad miesiąc [Europejska Konferencja nt. Logistyki Rowerowej](#) odbędzie się w Wiedniu od 20-21 marca. Wczesna [rejestracja](#) jest otwarta do 20 lutego. [Program](#) oferuje szeroki wachlarz tematów w zakresie doświadczeń szybko rozwijającej się logistyki rowerowej, efektywności kosztowej, szybkości i niezawodności, a także najnowszych rozwiązań (np. rowery cargo, IT, kontenerów).

Więcej informacji o wydarzeniach znajdź Państwo w [Kalendarzu EPOMM](#).



ECOMM 2017



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive