



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



04

POLICY ADVICE NOTES

Integracja parkingów i zarządzanie dostępem



CIVITAS Initiative to europejska akcja wspierająca miasta w zakresie wdrożenia zintegrowanej polityki zrównoważonego, ekologicznego i wydajnego transportu. Wnioski wyciągnięte podczas faz planowania, wdrożenia i realizacji działań podsumowano w dwunastu dokumentach pt. „Policy Advice Notes”. Przedstawiają one sposób radzenia sobie z problemami transportu miejskiego, przed którymi staną w przyszłości miasta Unii Europejskiej.



Integracja parkingów i zarządzanie dostępem

Poprawa jakości życia w przestrzeniach miejskich w szczególnie istotnych obszarach miasta

Inicjatywa CIVITAS Initiative, współfinansowana przez Komisję Europejską, od 2002 r. pomaga miastom w opracowaniu bardziej stabilnego, ekologicznego i bardziej wydajnego systemu transportu miejskiego poprzez wdrażanie, prezentowanie i ocenę ambitnych, zintegrowanych rozwiązań, łączących technologie i działania wynikające z polityki. W ramach inicjatywy CIVITAS II (2005–2009) wdrożono szereg działań, których celem było zmniejszenie ruchu prywatnych samochodów w szczególnie istotnych pod względem ekologicznym obszarach miast europejskich. Najważniejsze zagadnienia dotyczące wdrożenia tych działań oraz doświadczeń miast objętych inicjatywą podsumowano w niniejszym dokumencie pt. „Policy Advice Note”. Ma on stanowić pomoc i materiał informacyjny dla lokalnych polityków i innych decydentów zainteresowanych tymi działaniami.

Informacje ogólne

OPIS DZIAŁAŃ

Zmniejszenie użytkowania samochodów prywatnych w obszarach miejskich powinno być propagowane w każdym mieście w celu poprawy warunków życia oraz minimalizacji korków ulicznych. Cel ten można osiągnąć przez opracowanie regulacji dotyczących dostępu do szczególnie istotnych obszarów miasta i parkowania w nich samochodów. Do takich działań należą:

1. Ograniczenie i regulacja miejsc parkingowych (np. przy użyciu systemu zezwoleń).
2. Ustalenie cen miejsc parkingowych.
3. Ograniczenie i regulacja dostępu do szczególnie istotnych obszarów (np. zabytkowych centrów miast) dla różnych grup użytkowników.
4. Programy opłat za dostęp do szczególnie istotnych obszarów.
5. Ustanowienie stref niskiej emisji, do których wstęp będą miały tylko pojazdy spełniające zdefiniowane normy emisji.





GRUPY DOCELOWE

Główne grupy docelowe to mieszkańcy obszaru objętego ograniczeniami i lokalne przedsiębiorstwa (restauracje, puby, małe placówki handlu detalicznego i inne usługi lokalne), na które dane działanie ma bezpośredni wpływ. Celem omawianych działań jest poza tym próba oddziaływania na osoby pracujące w obszarze objętym ograniczeniami (ale mieszkające poza nim) lub innych przyjezdnych, którzy chcą dotrzeć do tego obszaru samochodem.

ODDZIAŁYWANIE I KORZYŚCI

Wprowadzenie zarządzania parkingami i dostępem w mieście skutkuje głównie zwiększeniem jakości życia w mieście ze względu na zmniejszenie ruchu samochodów prywatnych na drogach. Może to przynieść następujące korzyści:

Dla ogółu mieszkańców

- Poprawa jakości powietrza dzięki zmniejszeniu zanieczyszczenia spowodowanego przez ruch zmotoryzowany (cząstki stałe, tlenek węgla, dwutlenek azotu itp.).
- Zmniejszenie hałasu i korków ulicznych wskutek mniejszego natężenia ruchu pojazdów silnikowych.
- Mniejsze korki uliczne wynikające z ruchu pojazdów podczas poszukiwania miejsc parkingowych.
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu publicznego w wykorzystywanych środkach transportu.

- Wzrost atrakcyjności komunikacji zbiorowej wskutek zwiększenia prędkości jazdy autobusów i ich punktualności przy braku korków.
- Zwiększona dostępność dla podmiotów wykorzystujących środki transportu inne niż pojazdy mechaniczne, np. szkół, do których uczniowie często docierają pieszo lub rowerem.
- Lepsza ochrona zabytków i dostęp do nich.
- Generowanie przychodów (z zezwoleń lub kar) dla miasta pozwalające usprawnić system komunikacji, w którym faworyzowane są zrównoważone środki transportu.

Dla osób fizycznych

- Poprawa zdrowia i warunków życia mieszkańców dzięki zmniejszeniu ruchu samochodów indywidualnych (zwłaszcza w odniesieniu do bezpieczeństwa dzieci).
- Zwiększenie atrakcyjności miasta i zadowolenia klientów, którzy lubią robić zakupy na ulicach przyjaznych pieszym.
- Poprawa atrakcyjności i dostępności dla pracowników i odwiedzających.

Dla podmiotów gospodarczych

- Wsparcie lokalnego handlu przez zwiększenie atrakcyjności krajobrazu miejskiego w danym obszarze.
- Możliwość zmniejszenia liczby pustych lokali sklepowych i mieszkalnych.





PODSTAWOWE WARUNKI POWODZENIA

Oczywistym warunkiem wstępnym pomyślnego wdrożenia zarządzania parkingami i dostępem jest istnienie poważnych problemów takich jak korki uliczne i/lub brak miejsc parkingowych w mieście lub jego częściach. Zaleca się wprowadzanie takich działań w obrębie obszarów, które są jednocześnie wykorzystywane na różne konkurujące ze sobą sposoby (np. obszary handlowo-turystyczno-rekreacyjne, gdzie przez cały dzień potrzebnych jest wiele miejsc do parkowania). Ważne jest także ustanowienie odpowiednich ram prawnych na szczeblu krajowym, zwłaszcza w odniesieniu do kontroli i egzekwowania regulacji oraz wprowadzania stref o niskiej emisji spalin.

Etapy i harmonogram wdrożenia

Podczas wdrażania programu zarządzania parkingami lub dostępem należy wziąć pod uwagę kilka istotnych kwestii, obejmujących działania pomocnicze i odpowiedni harmonogram wdrożenia.

ETAPY PRAC

1. Wymagane informacje

- Analiza obecnej sytuacji związanej z ruchem drogowym (generowanie przejazdów, warunki do parkowania, korki uliczne, obszary szczególnie ważne, podejście mieszkańców itd.).
- Analiza najnowszych osiągnięć technicznych i sprawdzonych rozwiązań technologicznych.
- Analiza potencjalnych oddziaływań.

- Wymiana doświadczeń z innymi miastami we wczesnej fazie procesu planowania. Uspójnienie warunków dostępu w różnych miastach może być korzystne dla wszystkich zaangażowanych stron, umożliwiając tworzenie standardowego wyposażenia i wspólne składanie zamówień.
- Analiza ewentualnych konfliktów pomiędzy planowanym przedsięwzięciem a obecną sytuacją prawną. W razie potrzeby konieczne jest zdefiniowanie nowych przepisów.
- Zgromadzenie opinii ogółu mieszkańców na temat działań wprowadzających ograniczenia, co pozwoli opracować odpowiednie strategie wdrożenia i kampanie informacyjne.

2. Komunikacja początkowa

- Identyfikacja udziałowców i rozpoczęcie konsultacji ze wszystkimi ich istotnymi grupami.
- Nawiązanie kontaktów z odpowiednimi wydziałami miasta i innymi władzami miejskimi – we wczesnej fazie procesu w celu uzyskania zgody politycznej.
- Informowanie mieszkańców o problemach związanych z ruchem drogowym i potencjalnymi pozytywnymi skutkami omawianych działań.





3. Projekt koncepcji

- Definicja celów ogólnych (np. większa rotacja na parkingach, minimalizacja negatywnego wpływu pojazdów silnikowych w centrum miasta, eliminacja określonych typów pojazdów) i sprawdzenie spójności tych celów ze strategią transportową i innymi dokumentami strategicznymi (np. ogólnymi planami zagospodarowania przestrzennego).
- Zapewnienie wsparcia politycznego władz lokalnych (np. poparcie większościowe).
- Opracowanie planu prac i konkretnej strategii (np. systemu administracji i egzekucji).
- Zdefiniowanie kryteriów ograniczeń dla różnych klas pojazdów (transport towarów, pojazdy ekologiczne, autobusy turystyczne, taksówki itp.) i/lub kategorii użytkowników (mieszkańcy, właściciele sklepów, dostawcy towarów itp.), którzy będą mogli parkować w obszarze objętym ograniczeniami.
- Rozpoczęcie definiowania różnych rodzajów zezwoleń (tymczasowe, stałe, osobowe, powiązane z pojazdami) i ich odpowiedniej egzekucji (ważne jest, aby nie dopuszczać zbyt wielu wyjątków).
- Wybór odpowiedniej technologii rozpoznawania i egzekwowania (nisko lub wysoko zaawansowanej technologicznie) i/lub infrastruktury fizycznej i mechanizmów kontroli (słupki, oprogramowanie, kamery, karty).
- Decyzja dotycząca modelu biznesowego: czy wdrożenie i eksploatacja rozwiązania powinny być zlecone firmie zewnętrznej, czy osiągnięte metodami wewnętrznymi?
- Identyfikacja obszaru geograficznego objętego działaniem — w ścisłej współpracy ze wszystkimi udziałowcami.
- Omówienie stawek i przeznaczenia przychodów (różne zastosowanie opłat i kar).
- Zdefiniowanie odpowiednich działań pozwalających uniknąć częstszego parkowania na ulicach w sąsiadujących obszarach (np. przez organizację miejsc typu „park & ride”).

- Szczegółowa analiza wpływu planowanych działań na ruch drogowy i zapewnienie, że pojemność tras peryferyjnych i parkingów poza obszarem objętym ograniczeniami jest wystarczająca, aby pomieścić samochody niemogące do niego wjechać.
- Zapewnienie odpowiednich usług komunikacji zbiorowej w obszarach objętych ograniczeniami.

4. Wdrożenie

- Wprowadzenie działań związanych z zarządzaniem i poinformowanie mieszkańców o nowych regulacjach, a także o trasach alternatywnych i parkingach poza strefą objętą ograniczeniami (punkt informacyjny, oznakowanie statyczne, GPS, Internet, media).
- Poinformowanie ogółu mieszkańców o sposobie wykorzystania przychodów.
- Organizacja szkoleń dla wystarczającej liczby personelu (np. policji), aby kontrolować parkingi i/lub dostęp samochodów do obszaru objętego ograniczeniami.





DZIAŁANIA TOWARZYSZĄCE, WZMACNIAJĄCE POZYTYWNE EFEKTY

Pozytywne efekty omawianych działań można wzmocnić przez promowanie alternatywnych środków transportu: komunikacji zbiorowej, jazdy rowerem i chodzenia pieszo. Można je wspierać, wprowadzając bezpieczne strefy dla ruchu rowerowego i pieszego oraz programy pierwszeństwa pieszych, zastępując przejścia podziemne dla pieszych nowymi przejściami z sygnalizacją świetlną znajdującymi na poziomie gruntu, a także tworząc szersze chodniki, ścieżki rowerowe itp. wszędzie, gdzie to możliwe. Zaleca się, aby w obszarze objętym ograniczeniami koncentrować się na środkach transportu innych niż samochód, a więc oferować specjalne usługi takie jak publiczne rowery, stojaki rowerowe, naprawę rowerów lub stacje pompowania opon. Korzystne jest także wprowadzenie „zielonej fali” w sygnalizacji świetlnej dla rowerzystów i pieszych, sygnałów odliczających czas do zapalenia się zielonego światła i innych rozwiązań. Należy poprawić dostępność danego obszaru za pomocą komunikacji publicznej (budowa buspasów, programy pierwszeństwa komunikacji zbiorowej, większa liczba przystanków, wprowadzenie nowych pojazdów itp.). Również systemy wzajemnego podwożenia się i wspólnego użytkowania samochodów mogą zapewnić dostępność omawianych obszarów, zmniejszając zależność od prywatnych aut, jeśli nie mogą one wjeżdżać do stref objętych ograniczeniami. Jeżeli chodzi o indywidualny ruch zmotoryzowany, ważne jest odpowiednie oznakowanie tras, umożliwiające objazd zamkniętych obszarów i znalezienie odpowiednich miejsc parkingowych (także typu „park & ride”) bez generowania dodatkowego ruchu. Kluczowe znaczenie mają także wytyczne i regulacje dotyczące dostaw towarów do omawianych obszarów (np. dostawa w nocy lub miejskie centrum dystrybucji).

HARMONOGRAM

Analiza bieżącej sytuacji w zakresie ruchu drogowego w danym obszarze trwa zwykle około 12 do 18 miesięcy. Zależnie od rozmiaru obszaru i planowanego systemu opracowanie koncepcji zarządzania parkingami lub dostępem może zająć od 9 do 12 miesięcy. Koncepcja ta musi bowiem zostać opracowana rozważnie i dokładnie, z uwzględnieniem zainteresowań wszystkich udziałowców w celu wskazania odpowiedniego i właściwego obszaru, w którym przedmiotowe działanie zostanie wdrożone. Niektóre korzyści, takie jak zmniejszenie ruchu tranzytowego w tym obszarze, będą widoczne bezpośrednio po wdrożeniu rozwiązania. Na uzyskanie korzyści ekonomicznych i dotyczących jakości powietrza potrzeba więcej czasu.

Jeżeli chodzi o czas wdrożenia, doświadczenia miast uczestniczących w inicjatywie CIVITAS są następujące:

- W Norwich (Wielka Brytania) wprowadzenie ograniczeń dostępu prywatnego ruchu zmotoryzowanego do dwóch ulic w centrum miasta w godzinach maksymalnej aktywności pieszych (od 10:00 do 16:30) zajęło dwa miesiące.
- W Tuluzie (Francja) w sześciu obszarach miasta wprowadzono nową politykę zarządzania parkingami. Faza realizacji tego działania rozpoczęła się w ósmym miesiącu całego projektu i została sfinalizowana w miesiącu 36.





Jakie inwestycje wiążą się z omawianymi działaniami?

Finansowania wymaga kompleksowa analiza transportowa natężenia ruchu i obecnej sytuacji parkingowe, a także opracowanie koncepcji programu ograniczeń. Należy także wziąć pod uwagę koszt badania opinii wśród mieszkańców. Po zatwierdzeniu koncepcji niezbędne są środki na dodatkową infrastrukturę i wyposażenie, takie jak parkomaty, systemy monitorowania, oznakowanie i instalacja sprzętu. Na przykład w La Rochelle (Francja) trzy strefy kontroli dostępu wyposażono w podnoszone słupki, kamery i inne urządzenia. Koszt tych działań nie przekroczył 300 000 EUR.

Koszty operacyjne (personel odpowiedzialny za kontrolę, utrzymanie parkomatów, administracja) zależy od średniego lokalnego poziomu wynagrodzeń. Opisane działania są kosztowne, ale inwestycje mogą zostać zrównoważone przez przychody z opłat parkingowych oraz systemu zarządzania dostępem, a także przez kary związane z nielegalnym parkowaniem lub wjazdem. Przychody można także uzyskać, wynajmując przestrzeń publiczną w strefach ograniczonego parkowania zamienionych na przyjazne pieszym — mogą z niej korzystać restauracje, kawiarnie i małe firmy. Na przykład w lecie 2008 r. w Ploeszti (Rumunia) uzyskano 6600 EUR od restauracji i firm korzystających z wolnego miejsca na ulicy.

Główne czynniki decydujące o sukcesie

Czynniki wymienione poniżej to główne siły napędowe decydujące o rozpoczęciu, a także o wydajnym i pomyślnym wdrożeniu wyżej opisanych działań:

- Zgodność podjętych działań z ogólną polityką komunikacji w mieście.
- Obecność „rzecznika” danego działania, np. burmistrza miasta i/lub większości politycznej w radzie miasta, mającego możliwość przyspieszenia procesu decyzyjnego.
- Współpraca polityków, administracji, wydziałów transportu, ochrony środowiska, infrastruktury i planowania miejskiego, a także akceptacja i zarządzanie wdrożeniem ze strony policji.
- Kampanie medialne na temat warunków życia i potencjalnych korzyściach w określonych obszarach.
- Sprawny system komunikacji zbiorowej w danym obszarze oraz władze i operatorzy komunikacji zbiorowej, zdolni do utrzymania większej niezawodności usług przy mniejszych korkach ulicznych.
- Placówki edukacyjne, które chcą zwiększyć dostępność obszaru za pomocą środków transportu innych niż samochody.
- Dobrze rozwinięte obiekty typu „park & ride”.
- Szczegółowe i rozległe konsultacje z mieszkańcami i przedsiębiorstwami, aby wyjaśnić zainteresowanym, że planowane działania zwiększają atrakcyjność danego obszaru i wspierają lokalny handel.
- Zabezpieczone zasoby finansowe (np. przez uwzględnienie omawianych działań w „strategii rozwoju miasta”, dla której można uzyskać cenne fundusze rządowe i europejskie).
- Oferowanie różnych możliwości regulowania opłat (np. przez Internet, telefon komórkowy itp.).



Strategie pomyślnego wdrożenia

Wszystkim etapom prac towarzyszyć muszą dyskusje i zebrania grup roboczych, służące identyfikowaniu przeszkód z wyprzedzeniem i niezwłocznemu reagowaniu na problemy.

Wsparcie polityczne

Politycy mogą nie wspierać wystarczająco omawianych działań ze względu ich negatywne postrzeżenie przez udziałowców, mieszkańców lub właścicieli sklepów (zwłaszcza jeśli zbliża się termin wyborów). Dlatego kluczowe znaczenie ma zaangażowanie wszystkich zainteresowanych grup w planowanie i podejmowanie decyzji we wczesnej fazie. Od samego początku należy także regularnie organizować spotkania z udziałowcami i zainteresowanymi osobami, aby omawiać krytyczne czynniki i potencjalne korzyści oraz objaśniać pozytywny wpływ planowanych działań na dany obszar. Pomocne są badania przedstawiające dodatnie oddziaływanie na jakość życia i pokazujące wysoki poziom wsparcia publicznego.

Akceptacja

Wprowadzenie restrykcyjnych działań może wywołać negatywną reakcję mieszkańców i podmiotów wiążących z tym swój interes gospodarczy. W wielu przypadkach ma miejsce lobbowanie przeciwko planowanym działaniom. Jednym ze sposobów przewyciężenia

tego negatywnego nastawienia jest przedstawienie korzyści płynących z programu poszczególnym grupom zaangażowanych osób. Należy więc opracować kompleksową strategię komunikacji. Aby zapewnić, że wizje i cele udziałowców są spójne z opiniami menedżerów projektu i planistów, obie grupy muszą ściśle współpracować, uwzględniając różne opinie i tworząc wspólną wizję. Miasto musi na przykład współpracować ze stowarzyszeniami podmiotów gospodarczych i brać pod uwagę ich obawy, że drastyczny wzrost opłat może mieć negatywny wpływ na różne firmy działające w mieście. Nowe stawki muszą być uznawane za akceptowalne przez ważnych udziałowców. Ważna jest także przejrzysta strategia egzekwowania nowych regulacji (np. za pośrednictwem policji lub systemu identyfikacji elektronicznej).

Aby zmniejszyć skalę negatywnego postrzeżenia omawianych działań, zaleca się jednocześnie wprowadzenie elementów poprawiających dostępność obszaru za pomocą komunikacji zbiorowej lub innych zrównoważonych środków transportu. Takie usprawnienia należy przedstawiać jako zintegrowane z działaniem wprowadzającym restrykcje. W tym zakresie kluczowym elementem są skuteczne strategie promocyjne.

Zarządzanie finansami

Aby zagwarantować zasoby wymagane do wprowadzenia tych działań, niezbędne jest postanowienie lokalnej rady miasta. Rozwiązania dotyczące zarządzania parkingami zwykle same się finansują, a nawet generują dodatkowe przychody dla miasta. Należy jednakże wyjaśnić, na co zostaną przeznaczone dochody netto z parkingów.

Kluczowe jest opracowanie biznesplanu, w którym wskazane zostaną źródła finansowania. Należy utworzyć strukturę zarządzania finansowego, aby rozwiązywać konflikty interesów i kontrolować finanse.





Ramowe uwarunkowania prawne

Barierą dla wprowadzenia ograniczeń dostępu opartych o poziom emisji spalin może być brak regulacji prawnych i definicji wartości granicznych. Zaleca się wykorzystanie jako standardów krajowych przepisów unijnych, określających klasyfikacje emisji spalin.

Niejasne przepisy dotyczące przestrzeni publicznej, kontroli dostępu lub zasad ograniczania dostępu także mogą stanowić przeszkodę we wdrożeniu omawianych działań. W takim przypadku niezbędne może być opracowanie przez administrację publiczną obowiązujących w całym mieście zasad, zatwierdzonych przez lokalnie wybranych przedstawicieli funkcji publicznych.

Instytucjonalizacja i organizacja

Przeszkodą w tworzeniu planu rozwoju mogą być sformalizowane i powolne procesy administracyjne służące uzyskaniu niezbędnych pozwoleń. Cały proces nie może sprawić, aby mieszkańcy stracili zainteresowanie projektem i stracili pewność co do przyszłości danego rozwiązania. Jednostki publiczne i prywatne (np. operatorzy komunikacji publicznej i parkingów) muszą współpracować ze sobą, aby ustalić wspólną strategię dotyczącą opłat, nawet jeśli mają różniące się interesy. Właściciele sklepów i mieszkańcy muszą zostać intensywnie zaangażowani w procedury, ponieważ często martwią się o dostęp do swoich placówek i utratę klientów przyjeżdżających samochodami.

KLUCZOWE ELEMENTY DO UWZGLĘDNIENIA

- Do zapewnienia dostępności przedmiotowego obszaru niezbędne jest zapewnienie w nim dobrej komunikacji zbiorowej.
- Kluczowe znaczenie ma współpraca między miastem a stowarzyszeniami podmiotów gospodarczych. Należy brać pod uwagę obawy, że drastyczny wzrost opłat może negatywnie wpływać na różne firmy prowadzące działalność w mieście. Nowe stawki muszą być uznawane za akceptowalne przez ważnych udziałowców.
- Bardzo ważna jest przejrzysta strategia egzekwowania nowych regulacji.
- Niezbędne może być opracowanie obowiązujących w całym mieście reguł dotyczących przestrzeni publicznej, kontroli dostępu lub zasad ograniczania dostępu.

Kim są najważniejsze zaangażowane osoby?

UDZIAŁOWCY

Działania wprowadzające ograniczenia zawsze powodują pełne kontrowersyjne dyskusje między różnymi grupami. Dlatego więc kluczowe znaczenie ma intensywne zaangażowanie wszystkich udziałowców od samego początku procesu planowania:

- Ogół zainteresowanych (mieszkańcy docelowego obszaru, pracownicy znajdujących się w nim firm, osoby przyjeżdżające do niego w celach edukacyjnych, rekreacyjnych lub turystycznych). Mogą oni wspierać podejmowane działania, jeśli są świadomi hałasu i zanieczyszczenia powietrza w obszarach, w których mieszkają lub pracują, i niezadowoleni z obecnej sytuacji związanej z ruchem drogowym (brak miejsc parkingowych, korki uliczne, niebezpieczne warunki itp.).



www.civitas.org



- Zarząd ds. dróg (np. w zakresie pozwoleń dotyczących fizycznego układu stref objętych ograniczeniami).
- Administracja kolei państwowych, jeśli stacja kolejowa może stać się ważnym elementem oferty obiektów typu „park & ride”.
- Grupy działające na rzecz motoryzacji.
- Przedsiębiorstwa lokalne i regionalne (właściciele sklepów i obiektów komercyjnych, a także operatorzy komunikacyjni, dostawcy towarów i branża przewozowa) są często przeciwne omawianym działaniom i mogą spowodować niepowodzenie programu. Jeśli jednak zostaną zaangażowani w jego tworzenie i poprą go, zarówno sektor prywatny, jak i publiczny mogą odnieść z niego korzyści.
- Operatorzy komunikacji miejskiej i lokalne inicjatywy lub grupy interesów (np. działające na rzecz osób starszych, niepełnosprawnych, rowerzystów czy spacerowiczów).
- Lokalne media.

Udziałowców można zapraszać do „spotkań przy okrągłym stole”, które powinny mieć miejsce podczas wszystkich etapów planowania i wdrożenia, aby uniknąć sytuacji krytycznych i przeszkód w późniejszym terminie. Należy organizować konferencje prasowe, wydarzenia publiczne i ankiety wśród mieszkańców, aby wyjaśnić uwarunkowania i zalety podejmowanych działań, zwiększać ich świadomość i zbierać informacje o ewentualnych ulepszeniach.

GŁÓWNI PARTNERZY PROJEKTU

Dla pomyślnego wdrożenia działań związanych z zarządzaniem parkingami i dostępem kluczowe znaczenie ma zaangażowanie następujących stron:

Decydenci

- Administracja lokalna i regionalna zwykle podejmuje rolę przywódczą.
- Politycy, aby zapewnić wsparcie polityczne.
- Przedsiębiorstwa publiczne lub operatorzy transportu.

Operatorzy

- Policja lub instytucja ds. kontroli ruchu drogowego odpowiedzialna za egzekwowanie programu.
- Operatorzy prywatni, zatrudnieni przez lokalną władzę lub spółkę miejską.
- Operatorzy komunikacji zbiorowej mogą zostać zaangażowani w przypadku działań związanych z obiektami typu „park & ride” i w celu dostosowania usług w obrębie strefy objętej ograniczeniami.

Instytucje finansujące

- Początkowe wydatki związane z omawianymi działaniami są w większości ponoszone przez administrację lokalną lub regionalną, która powinna również odpowiadać za zarządzanie finansami.
- Jeśli zaangażowani są dostawcy usług w dziedzinie monitorowania, egzekwowania i pobierania opłat, agencje świadczące usługi finansowe lub obsługujące płatności kartami kredytowymi powinny odpowiadać za system płatności, opłaty drogowe i czynności zaplecza.

Inne podmioty

- Społeczności osiedlowe i administracje mieszkaniowe w danym obszarze.
- Organizacje lokalnych przedsiębiorstw w danym obszarze.
- Organizacje pozarządowe (np. działające na rzecz rowerzystów, ekolodzy).
- Szkoły i przedszkola (nauczyciele, dzieci z rodzicami).





Lista przykładów praktycznych w ramach inicjatywy CIVITAS II

W ramach inicjatywy CIVITAS II 14 miast wdrożyło działania związane z ograniczeniami dostępu i zarządzaniem parkingami:

Burgos (Hiszpania): zintegrowana strategia ograniczeń dostępu; strategia dotycząca parkingów i zarządzanie nimi.

Debreczyn (Węgry): zarządzanie dostępem i parkingami oraz program dostępności dla centrum konferencyjnego i strefy ruchu pieszego.

Genua (Włochy): zintegrowana strategia kontroli dostępu oraz program opłat drogowych.

Kraków (Polska): egzekwowanie ograniczeń dostępu i zintegrowana strategia kontroli dostępu.

La Rochelle (Francja): projekt programu kontroli dostępu dla autobusów turystycznych oraz rozszerzone strefy kontroli dostępu.

Malmö (Szwecja): rozszerzona strefa ekologiczna dla pojazdów ciężarowych oraz egzekwowanie regulacji.

Norwich (Wielka Brytania): wprowadzenie strefy niskiej emisji; czasowe ograniczenia dostępu i program pierwszeństwa dostępu dla pojazdów przewożących towary bezpieczne z punktu widzenia ochrony środowiska.

Odense (Dania): wprowadzenie stref ekologicznych.

Ploeszti (Rumunia): utworzenie strefy ekologicznej.

Preston (Wielka Brytania): ocena jakości powietrza i strategia dotycząca stref ekologicznych; utworzenie stref ekologicznych i rozszerzenie obszarów ruchu pieszego, a także regulowanie ruchu drogowego poprzez kontrolę dostępu.

Stuttgart (Niemcy): opcje polityki dotyczące ograniczeń dostępu.

Suczawa (Rumunia): rozszerzenie strefy niskiej emisji.

Tuluza (Francja): zdefiniowanie i wdrożenie nowej polityki zarządzania parkingami.

Wenecja (Włochy): zarządzanie dostępem do centrum miasta i strategię zarządzania parkowaniem.

www.civitas.eu

Strona inicjatywy CIVITAS zawiera informacje na temat związanych z nią **wiadomości i wydarzeń**. Znajduje się tam podsumowanie wszystkich **projektów CIVITAS**, zestawienie **miast** uczestniczących w tym programie oraz **dane kontaktowe** ponad 600 osób działających w ramach CIVITAS.

Można też uzyskać tam szczegółowe informacje na temat **ponad 650 nowatorskich przykładów** miast demonstracyjnych CIVITAS.

Można też odwiedzić stronę CIVITAS i wyszukać **świetne przykłady nowatorskich doświadczeń**, pochodzących z aktualnie realizowanych projektów zrównoważonego transportu miejskiego. Jeśli któryś pomysł będzie odpowiedni dla Państwa miasta, lub jeśli po prostu chcą Państwo dowiedzieć się więcej, istnieje możliwość skontaktowania się z osobą odpowiedzialną za dane działanie.



Osoba kontaktowa

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center for
Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Faks: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Wydawca: CIVITAS GUARD – Ocena, monitorowanie i rozpowszechnianie informacji w ramach inicjatywy CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Skład:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Źródła:** Wszystkie zdjęcia pochodzą od miast uczestniczących w projektach CIVITAS i zespołu CIVITAS GUARD i uzyskano zgodę na ich wykorzystanie w niniejszej publikacji. Podane liczby i wartości są oparte głównie na wynikach projektów demonstracyjnych CIVITAS, zgłaszanych przez uczestniczące w nich miasta. W razie potrzeby wykorzystano inne informacje dostępne w literaturze. **Wydanie 2010.** Wydrukowano w Austrii.

Komisja Europejska ani osoby działające w jej imieniu nie ponoszą odpowiedzialności za sposób wykorzystania informacji zawartych w niniejszej publikacji. Poglądy w niej wyrażone nie zostały przyjęte ani zatwierdzone przez Komisję i nie można ich uznać za wyraz jej poglądów.

Inicjatywa CIVITAS Initiative jest współfinansowana przez Program ramowy badań, rozwoju technicznego i wdrożeń, w ramach części programu dotyczących energii i transportu.

CIVITAS