

Poznańskie parkingi buforowe

Utworzono: piątek, 13, grudzień 2013 22:16 Agnieszka Serbeńska



Poznańska strefa płatnego

parkowania powstała w 1993 roku (wówczas jako strefa ograniczonego postoj). Jeszcze w tamtym dziesięcioleciu uznano, że nie spełnia ona swoich zadań. Dlatego postanowiono ją powiększyć. W lipcu 1999 roku uchwałą Rady Miasta wprowadzono nowe stawki opłat za parkowanie i rozszerzono obszar strefy płatnego parkowania. Natomiast ze względu na deficyt miejsc postojowych w centrum miasta postanowiono równocześnie udostępnić tzw. parkingi buforowe. Poznań bowiem w swojej polityce transportowej przyjął, że wraz ze wzrostem motoryzacji nie będą rozbudowywane miejskie parkingi, natomiast dla samochodów zostanie ograniczony dostęp w najbardziej zatłoczonych centralnych obszarach miasta.

Pojęcie parkingu buforowego nie funkcjonuje w terminologii prawnej i technicznej. W celu zrozumienia tego pojęcia należy odwołać się do terminów powszechnie stosowanych w języku polskim. W tym więc przypadku parkingi buforowe, jako coś pośredniego i łagodzącego skutki danych działań, służą ograniczeniu wjazdów samochodów do centrum i w ten sposób rozwiązują problem deficytu miejsc postojowych w strefach śródmieścia, zarówno na płatnych miejscach wyznaczonych w ciągach ulic, jak też na chodnikach ulic poza obszarem płatnego parkowania. Parkingi buforowe funkcjonują bowiem na obrzeżach strefy płatnego parkowania i działają na zasadach parkingów typu Park & Go (parkuj i idź). Z założenia są więc służą tym, którzy potrzebują dotrzeć do śródmieścia, na przykład wyjeżdżając samochodem z peryferyjnych dzielnic miasta. Jednak nie wjeżdżają autem do ścisłego centrum. Pojazd pozostawiają na jego obrzeżu, a pozostały krótki dystans do celu pokonują pieszo, bądź w przypadku dłuższej trasy - środkiem transportu zbiorowego.

Poznańskie parkingi buforowe

Utworzono: piątek, 13, grudzień 2013 22:16 Agnieszka Serbeńska

W poznańskiej strefie płatnego parkowania, liczącej blisko 9 tys. miejsc, obowiązują trzy podstrefy – A, B i C – zróżnicowane stawkami opłat. W strefie A (czerwonej) obowiązuje 3 zł za godzinę postoją, w strefie B (żółtej) – 2,80 zł za godzinę, a w strefie C (zielonej) – 2 zł za godzinę. Zgodnie z progresją zapisaną w ustawie o drogach publicznych stawki tych opłat wzrastają o 20% za drugą i trzecią godzinę parkowania. Niestety, jak zauważa Błażej Nitschke z Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu, nie istnieje żadna korelacja pomiędzy opłatą za parkowanie a ceną biletu na przejazd środkami komunikacji publicznej. Zatem nie opłaca się pozostawić samochodu na parkingu buforowym, by dalej, do celu w centrum, podjechać transportem zbiorowym. Cena takiego biletu jest bowiem wyższa od opłaty za godzinę parkowania w strefie płatnego parkowania. Maksymalną cenę za godzinę parkowania określa ustawa o drogach publicznych. Natomiast ceny biletów komunikacji przyjmowane są samorządowymi uchwałami. Przepisanie więc tych zadań odrębnym organom państwowym i samorządowym jest obecnie zasadniczą barierą we wprowadzeniu racjonalnej polityki zarządzania miejscami parkingowymi w centrach miast. Rozstrzygnięcie tego problemu staje się istotne w świetle polityk transportowych miast, zakładających - tak jak w Poznaniu - zmiany w strukturze przewozowej, polegające na przesunięciu wagi środków komunikacji w stronę dominacji transportu zbiorowego.

W tej chwili Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu prowadzi 8 parkingów buforowych, liczących ponad 800 miejsc postojowych. Są one zorganizowanymi obszarami, wyposażonymi w szlabany i pętle indukcyjne. Wjazdy i wyjazdy samochodów są komputerowo zliczane. Operatorzy tych parkingów są wyłaniani w przetargach ogłaszanych przez ZDM. Muszą oni dotrzymywać wymagań, które umożliwiają wyposażenie i utrzymanie wszystkich parkingów buforowych w jednakowym standardzie. W specyfikacjach natomiast nie ma jednoznacznie określonej ceny parkowania, jest jedynie opisana maksymalna granica stawki. Zamawiający wymaga więc, by cena postoją za godzinę na parkingu buforowym nie przekraczała ceny pierwszej godziny parkowania w najdroższej podstrefie strefy płatnego parkowania, czyli 3. zł. Na mniej obciążonych parkingach wykorzystywane są abonamenty postojowe. Na parkingach buforowych są też miejsca dla rowerów. Obowiązuje w tym przypadku stawka zryczałtowana: za parkowanie roweru płaci się 1 zł za dobę.

Na wszystkich parkingach buforowych w tej chwili do dyspozycji kierowców pozostaje około tysiąc miejsc. Napełnienie parkingów buforowych średnio dla wszystkich obiektów kształtuje się na poziomie 50%. Zatem przed strefą płatnego parkowania codziennie pozostaje około 500 aut. O tyle więc samochodów jest luźniej w centrum. Do końca przyszłego roku cztery parkingi buforowe będą włączone do podsystemu poznańskiego ITS.

AS

Artykuł na podstawie wystąpienia Błażeja Nitschke z ZDM w Poznaniu, podczas VII

Poznańskie parkingi buforowe

Utworzono: piątek, 13, grudzień 2013 22:16 Agnieszka Serbeńska

*Konferencji Naukowo-Technicznej „Polityka parkingowa w miastach” – Zakopane,
16-18 października 2013 r.*