



Ogólnodostępny 3-poziomowy parking podziemny pod placem Wolności w Poznaniu został uruchomiony w ostatnim dniu maja 2006 roku. Inwestycję tę można uznać za pionierskie wdrożenie formuły partnerstwa publiczno-prywatnego. W okresie przygotowań i realizacji tego obiektu nie było jeszcze regulacji prawnych dla tego typu kontraktów. Projekt oparto na zasadzie „buduj – eksploatuj – przekaz”. W efekcie Poznań ma już doświadczenia w prowadzeniu takiego przedsięwzięcia i w jego funkcjonowaniu. To było podstawą podjęcia przygotowań kolejnych inwestycji parkingowych w formule PPP.

Najniższy poziom trzykondygnacyjnego parkingu pod placem Wolności znajduje się na głębokości 12 metrów. Jednorazowo mogą w nim parkować 544 samochody. Na mocy umowy z miastem parkingiem zarządza spółka Auto-Park Poznań.

Obiekt wybudowało francusko-polskie konsorcjum Eiffage Parking-Mitex na zasadach prywatno-publicznego partnerstwa. Budowę, której koszt wyniósł 40 mln zł sfinansowała francuska firma, która po 39 latach użytkowania przekaze wybudowany na miejskim gruncie parking miastu Poznań.

Integralną częścią inwestycji była rewitalizacja płyty placu Wolności. Projekt rewitalizacji przygotowano zgodnie z historycznym studium architektoniczno-urbanistycznym placu. Jego obecny wygląd nawiązuje do kształtu z 1923 roku.

Założeniem przyjętym w miejskiej polityce parkingowej jest likwidacja około 70 procent miejsc wokół obiektów parkingowych. W przypadku placu Wolności, zgodnie też z zapisami umowy między miastem a operatorem parkingu, zlikwidowanych zostało 450 miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania, w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu. Po północnej i południowej stronie placu pozostało tylko kilka zastrzeżonych miejsc tzw. „kopert” dla osób niepełnosprawnych i dla znajdujących

się tam instytucji.

W czasie, kiedy określano rentowność tego parkingowego przedsięwzięcia stawka za godzinę parkowania w strefie wynosiła 5 zł za pierwszą godzinę. Wkrótce jednak weszły przepisy znowelizowanej ustawy o drogach publicznych, wyznaczający górny pułap tej stawki na poziomie 3 zł. W tej sytuacji miasto obawiało się wycofania się partnera prywatnego. Mimo tego zachwiania w przyjętych pierwotnie szacunkach udało się inwestycję ukończyć. Przewrotnie w stosunku do nowych taryf w obiekcie parkingowym wprowadzono stawkę 1 zł za godzinę parkowania. Ta cena obowiązywała prawie dwa lata. Jednak parking nie był w pełni wykorzystywany, choć jego lokalizacja i taryfy wydawały się atrakcyjne. Ta sytuacja utrzymywała się blisko trzy lata. Dopiero od 2009 roku poziom zapęnlwienia obiektu zaczął wzrastać i w tej chwili wynosi 95 procent zajętości przy stawce 4 zł za godzinę parkowania. Wprowadzone też zostały atrakcyjniejsze ceny dla dłuższych czasów parkowania.

W ciągu minionych dwóch lat Poznań próbował uruchomić kolejne projekty parkingowe w formule PPP i w oparciu o ustawę o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Zgodnie z polityką transportową Poznania mają one zwiększyć efektywność systemu obsługi mieszkańców. Dlatego najważniejsze stało się wprowadzenie systemu Parkuj i Jedź oraz parkingów Parkuj i Idź (tzw. buforowych). Planowane parkingi P&R zlokalizowane są w pobliżu peryferyjnych przystanków systemu transportu publicznego, na których następowałyby przesiadki z samochodu dojeżdżającego spoza miasta lub z jego przedmieść, a także pasażerów dojeżdżających do nich komunikacją publiczną gmin ościennych. Natomiast parkingi P&G położone są na obrzeżach Śródmieścia (obszaru centralnego).

Miasto tworząc ofertę projektów parkingowych w formule PPP zastrzegło niedopuszczenie dopłat z budżetu miasta. Natomiast dało możliwość wprowadzenia w nich poziomów handlowo-usługowych, w tym obejmujących na przykład pomieszczenia biurowe, placówki kulturalne i sportowe. Okazało się jednak, że potencjalni inwestorzy nie byli tym zainteresowani.

W ubiegłym roku miasto niestety zamknęło postępowania na dwa parkingi typu P&R, ponieważ nie wpłynęły żadne oferty na ich realizację. Na ostateczny wynik miał niebagatelny wpływ kryzys gospodarczy, który inwestorów i instytucje finansujące uczynił bardziej ostrożnymi i mniej otwartymi na takie projekty.

Z miejskich planów nie powiodła się również realizacja parkingu P&G pod placem Bernardyńskim. Choć w tym przypadku miastu udało się przyjąć bardziej elastyczne podejście do inwestycji, między innymi biorąc na siebie koszty rewitalizacji płyty placu. Obowiązkiem partnera była natomiast budowa parkingu podziemnego na 250-300 miejsc postojowych. Ogłoszenie zostało opublikowane w maju ubiegłego roku. W negocjacjach partnerzy jednak domagali się dopłaty w wysokości połowy kosztów realizacyjnych. To postępowanie więc zostało odwołane.

Kryzys w PPP?

Utworzono: poniedziałek, 19, wrzesień 2011 08:25 Agnieszka Serbeńska

Poznań mimo doświadczenia w PPP oraz wprowadzenia regulacji prawnych partnerstwa publiczno-prywatnego nie zrealizował parkingowych zamierzeń. Dla tej formuły współczesne uwarunkowania nie okazały się bardziej sprzyjającymi od tych, w jakich wdrażano pierwszy poznański projekt parkingowy. Zmieniło się otoczenie gospodarcze inwestycji, zmieniło się też nastawienie banków do przedsięwzięć inwestorów. Dlatego partnerzy prywatni napotkali trudności w finansowaniu projektów. Nikłą szansą okazały się takie atuty miejskiej polityki, jak likwidacja miejsc postojowych w miejskich strefach parkowania, czy odpowiednio oszacowana cena za godzinę postoju. W negocjacjach uczestniczyły w przeważającej części firmy zagraniczne. Ale i te nie złożyły ostatecznych ofert. W dużej mierze ich niepokój wywoływały prawne obostrzenia i wymogi realizacji inwestycji. Z kolei miasto miało wiele zastrzeżeń do roszczeń inwestorów o partycypacji w kosztach przedsięwzięcia nawet do połowy ich wysokości, a także do ich oczekiwań co do poziomu zwrotu inwestycji.

W najbliższym więc czasie w Poznaniu powstanie tylko jeden parking, którego realizację przygotowuje miejska spółka - Wielkopolskie Centrum Wspierania Inwestycji. Parking na ul. Skośnej będzie na 500 miejsc.

Agnieszka Serbeńska