

Spójna Polityka Parkingowa dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej (główne założenia i wnioski)

Współczesne podróżowanie to świadomy wybór różnych środków transportu lub ich kombinacji. Podróżujący sami określają jakie parametry podróży są dla nich najważniejsze, koszt, czas, bezpieczeństwo, wygoda. Odpowiednio przygotowana i wdrażana polityka parkingowa uwzględniająca stworzenie sieci parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) zwiększa możliwość wyboru, a korzystanie z takiego sposobu podróżowania wiąże się z reguły ze skróceniem czasu podróży, a czasami także jej kosztów.

Obowiązek organizacji parkingów: Park & Ride, Kiss & Ride oraz Bike & Ride, prawo powierza odpowiedniej dla rodzaju przewozów jednostce samorządu terytorialnego (miasto, gmina, województwo). Dla przykładu w Poznaniu w chwili obecnej dla parkingów przy pętlach tramwajowych jest to Miasto Poznań. Może to jednak ulec zmianie w sytuacji powstania odpowiednich związków jednostek samorządowych dla organizacji zbiorowego transportu publicznego.

Strategicznymi dokumentami porządkującymi ruch w dłuższej perspektywie czasowej na danym terenie są:

- **„Polityka transportowa”**, czyli dokument będący zbiorem ustaleń dotyczących celów rozwojowych w zakresie transportu na danym terenie, ze wskazaniem sposobów ich osiągnięcia, zarówno w układzie całościowym jak i dla poszczególnych gałęzi transportu,
- **„Polityka parkingowa”**, jest uszczegółowieniem polityki transportowej w zakresie parkowania. Zawiera ona m.in.: analizę dostępności transportowej dla obszaru, którego dotyczy oraz wytyczne co do sposobów jej poprawy, wskazówki do budowy spójnej sieci parkingów różnego typu z uwzględnieniem aspektów ochrony środowiska; opis jak powinny być wyposażone i oznakowane parkingi „Park & Ride”; rekomendacje co do tzw. normatywów parkingowych czyli zbioru wskaźników określających liczbę miejsc parkingowych jaka powinna towarzyszyć nowemu budynkowi w zależności od jego funkcji, wielkości, położenia. Ponadto w opracowaniu znajduje się rozdział dotyczący możliwego modelu finansowania budowy parkingów typu „Park & Ride”. „Polityka parkingowa” jako dokument strategiczny nie nakłada na mieszkańców czy firmy, żadnych obowiązków, natomiast zapisy dokumentu mogą być przeniesione do dokumentów prawa lokalnego i w takim wypadku będą egzekwowane.
- **Plan Transportowy**, jako dokument prawa miejscowego wskazujący rozwój i standardy prowadzenia obsługi transportowej. Sieć transportowa przedstawiona w tym dokumencie, stanowić powinna tło (krwiobieg) dla dalszych działań w zakresie urządzania parkingów „Park & Ride”

Konsultacje, do udziału w których Państwa zapraszamy, dotyczą wstępnej wersji dokumentu Polityki parkingowej i systemu parkingów typu Parkuj i Jedź (Park & Ride), przeznaczonych dla osób, które dojeżdżają do Poznania. Pełen tekst dokumentu jest zamieszczony na stronie: www.politykaparkingowa.pl i zachęcamy do zapoznania się z nim przed przybyciem na spotkanie konsultacyjne. W skróconej wersji dokument „Polityki parkingowej” zostanie omówiony przez jego autorów w pierwszej części spotkania konsultacyjnego.

Aby państwa wprowadzić w temat zamieszczamy poniżej omówienie głównych wytycznych zawartych w dokumencie „Polityka parkingowa”.

1. Polityka parkingowa powinna być kształtowana tak, aby zapewnić zrównoważony rozwój Aglomeracji Poznańskiej, poprzez:

- **maksymalną integrację systemów transportowych,**
- **uregulowany wzrost dostępności komunikacyjnej obszarów**
- **ochronę środowiska, w którym żyjemy.**

Działania w zakresie ochrony środowiska, jakie obejmuje polityka parkingowa to przede wszystkim: obniżenie emisji powstałych w procesie transportu, zarówno gazów spalinyowych, jak i hałasu, a także ochrona terenów chronionych i cennych przyrodniczo, kulturowo i społecznie przed skutkami budowy i funkcjonowania inwestycji transportowych.

Zakres tematyczny Polityki parkingowej



W badaniach przeprowadzonych w ramach Planu Transportowego dla Aglomeracji Poznańskiej respondenci oceniali jakość transportu w Aglomeracji – wyniki tych badań, wskazują, że:

- **jakość transportu zbiorowego jest oceniana średnio dobrze** - na skali od 1 do 6 (gdzie 6 ocena najwyższa) średnie ocen mieszczą się w przedziale od 3,1 do 4,3, ale większość jest poniżej 4,0. Najgorzej ocenione zostały takie cechy transportu zbiorowego jak dostępność wolnych miejsc oraz cena biletu. Osoby, które podróżują, ale nie wskazały publicznego transportu zbiorowego jako podstawowego środka transportu (763 respondentów) w zdecydowanej większości (88%) deklarowały, że nie wybrały publicznego transportu zbiorowego, bo inny środek transportu był dla nich wygodniejszy.
- **jakość warunków użytkowania samochodu jest oceniana dość słabo** - na skali od 1 do 6 (gdzie 6 ocena najwyższa) średnie ocen mieszczą się w przedziale od 2,6 do 4,1, ale większość jest poniżej 4,0. Spośród sześciu cech określających warunki użytkowania samochodu. **Trzy spośród sześciu ocenianych cech, określających warunki użytkowania samochodu, postrzegane są negatywnie, tj. warunki ruchu, jakość dróg i warunki parkowania.** Osoby, które zadeklarowały, jako podstawowy środek transportu – samochód (673 respondentów), wskazują, że główne powody korzystania z samochodu to wygoda (92% respondentów) oraz szybkość przemieszczenia się (82% respondentów).
- **jakość warunków użytkowania roweru jako środka transportu jest oceniana słabo** - uzyskała ogólna ocenę 3,3 czyli gorszą od transportu zbiorowego (3,8) i transportu samochodowego (3,4). **Bardzo nisko oceniane są: liczba dróg rowerowych, możliwość przesiadki z roweru na publiczny transport zbiorowy, możliwość przewozu rowerów w środkach publicznego transportu zbiorowego oraz jakość i liczba miejsc parkingowych dla rowerów.**

Przytoczone wyniki badań wskazują na konieczność podjęcia intensywnych działań w zakresie poprawy możliwości integracji transportu zbiorowego, samochodowego i rowerowego oraz infrastruktury parkingowej to ułatwiającej, w tym w szczególności parkingów „Parkuj i jedź” Park & Ride (dla samochodów), Bike & Ride (dla rowerów) i Kiss & Ride (krótkiego postoju dla samochodów podwożących podróżnych).

Znajduje to potwierdzenie w badaniach ankietowych przeprowadzonych w ramach prac nad Polityką Transportową. Co drugi z pośród siedmiu i pół tysiąca respondentów deklarował chęć skorzystania w przyszłości z parkingów Park & Ride w podróży do Poznania.

Idea parkingów Park & Ride jest prosta. Kierowcy zostawiają samochód na bezpłatnym parkingu, dojeżdżają do Poznania komunikacją zbiorową i na terenie miasta Poznania podróżują komunikacją miejską.

Wg dokumentu „Polityki parkingowej” przedstawionego do konsultacji:

- z systemu Park & Ride mają korzystać osoby, które w ramach podróży zmieniają środek transportu z samochodu na środek publicznego transportu zbiorowego i odwrotnie,
- w celu zapewnienia miejsc parkingowych kierowcom podróżującym w systemie „Park & Ride” możliwe jest ograniczenie dostępu do parkingu tego typu innym grupom kierowców. Ograniczenia takie nie dotyczą parkingów Bike& Ride,
- na wszystkich parkingach systemu Park& Ride powinny obowiązywać spójne zasady,
- parkingi w systemie Park & Ride i Bike & Ride powinny być bezpłatne dla osób podróżujących w systemie Park & Ride.
- lokalizacja parkingów Park & Ride powinna być oparta na następujących zasadach:
 - minimalizowania przejazdu samochodem oraz maksymalizowania przejazdu środkami publicznego transportu zbiorowego,
 - powiązania z szybkimi środkami publicznego transportu zbiorowego (koleją oraz tramwajem bądź autobusem, o ile jest on przyśpieszony poprzez wytyczenie BUS-pasów).
 - powiązania z transportem autobusowym nieprzyśpieszonym w węzłach przesiadkowych, w których występuje koncentracja linii komunikacyjnych,
 - czas dojścia z parkingu Park & Ride do peronu lub przystanku środka transportu, na który następuje przesiadka nie powinien przekraczać 4 minuty (w indywidualnych przypadkach do 5-6 minut),
 - docelowo Parkingi Bike & Ride powinny być zlokalizowane przy wszystkich stacjach i przystankach kolejowych oraz przy przystankach tramwajowych na pętłach końcowych oraz węzłach przesiadkowych,
- przy budowie parkingów Park & Ride należy kierować się następującymi wytycznymi (dostosowanymi do warunków lokalnych):
 - parkingi Park & Ride powinny być dopasowane do przewidywanego i zdiagnozowanego zapotrzebowania. Przewiduje się budowę parkingów Park & Ride w trzech wielkościach: parkingi małe - do 50 miejsc parkingowych; parkingi średnie 51 – 150 miejsc; parkingi duże powyżej 150 miejsc,
 - należy budować parkingi o podwyższonych standardach użytkowych zachęcających do korzystania z nich, w tym:
 - zapewnić wysoki standard na dojeźdźcach pieszych w ramach przesiadki (dojścia możliwie najkrótszą drogą; zlikwidować bariery architektoniczne; zapewnić utwardzoną nawierzchnię na dojeźdźcach; dojeździe powinno być oświetlone i monitorowane, a starać się zapewnić zadaszenie),
 - starać się zapewnić częściowe lub całkowite zadaszenie miejsc parkingowych,
 - duże i średnie parkingi Park & Ride powinny być wyposażone w następujące funkcje nie związane bezpośrednio z parkowaniem pojazdu: informacja pasażerska, możliwość zakupu biletu, sanitariaty, miejsce oczekiwania, monitoring. Dla parkingów małych funkcje te należy dobierać indywidualnie. Można zrezygnować z sanitariatów i miejsca oczekiwania, o ile zapewnione są one w ramach węzła przesiadkowego.
 - należy zapewnić dobrze oznakowany dojazd do parkingu i stworzyć czytelny dla kierowców system rozpoznawania parkingów Park & Ride składający się minimum z: systemu drogowskazów naprowadzających na parkingi, systemu jednolitego oznakowania parkingów, elementów architektoniczne wyróżniających parkingi Park & Ride,
 - minimum 10% miejsc parkingowych powinno być przeznaczonych dla niepełnosprawnych,
 - podstawową zasadą, jaką należy kierować się przy tworzeniu systemu Park & Ride są niskie koszty zarówno na etapie budowy, jak i na etapie funkcjonowania parkingów, dlatego zarówno wielkość jak i zastosowane standardy powinny być indywidualnie optymalizowane dla każdej lokalizacji.

- **rekomenduje się tworzenie parkingów Bike & Ride (dla rowerów) w powiązaniu z parkingami Park& Ride, przyjmując następujące zasady:**
 - **powinny one stanowić funkcjonalnie wyodrębniony obszar**, na którym umieszczone zostaną stojaki rowerowe,
 - **stojaki rowerowe muszą zapewniać przymocowanie roweru zabezpieczające go przed kradzieżą**. Nie należy stosować stojaków na jedno koło - preferowane powinny być stojaki zabezpieczające oba koła i/lub ramę (np. typu „odwrócone u”)
 - **stojaki powinny być usytuowane możliwie najbliżej peronów/przystanków**, jednak nie mogą utrudniać dostępu do nich innym użytkownikom węzła przesiadkowego.
 - **stojaki (w miarę możliwości) powinny być zadaszone**, a teren parkingu Bike & Ride oświetlony i monitorowany,
 - **powinien zostać zapewniony dojazd do parkingu Bike & Ride z sieci dróg rowerowych** poprzez drogi rowerowe, ciągi pieszo- rowerowe, ulice uspokojonego ruchu itp.
 - **należy zadbać o dobre oznakowanie dojazdu do parkingu Bike & Ride** (szczególnie gdy parking Bike & Ride nie jest widoczny z dojazdowych połączeń rowerowych)
 - **parkingi Bike & Ride w uzasadnionych przypadkach można lokalizować również przy przystankach komunikacji zbiorowej, przy których nie ma parkingów Park & Ride.**

Ponadto omawiany dokument „Polityka parkingowa” wskazuje na:

- **konieczność uwzględnienia aspektów ochrony środowiska przy planowaniu i wdrażaniu polityki parkingowej**, w tym m.in. na:
 - przestrzeganiu przepisów o ochronie przyrody,
 - ograniczeniu emisji (spalin, hałasu, drgań) powstałych w wyniku procesów transportowych poprzez:
 - stosowanie normatywów parkingowych, które nie pozwalają na pełne zaspokojenie potrzeb parkingowych,
 - wprowadzanie płatności za parkowanie pojazdu,
 - budowę systemu Park & Ride,
 - budowę inteligentnych systemów naprowadzania na miejsca postojowe wraz z budową parkingów strategicznych i parkingów Park & Go,
 - budowę systemu parkingów i tras rowerowych.
 - wspomaganie rozwoju parku pojazdów z alternatywnymi niskoemisyjnymi napędami, poprzez: budowę stanowisk do ładowania baterii pojazdów elektrycznych w ramach parkingów strategicznych, parkingów Park & Ride i stref płatnego parkowania; stosowania ułatwień dla kierowców aut z napędem elektrycznym lub hybrydowym, poprzez rezerwację miejsc na parkingach lub ulgi w opłatach parkingowych.

- **konieczność prowadzenia odpowiedniej polityki w zakresie tzw. „normatywów parkingowych”** – czyli liczby miejsc parkingowych, jaka powinna towarzyszyć danemu obiektowi uwzględniająca jego funkcję i wielkość. „Normatywy parkingowe” zobowiązują inwestora do wybudowania takiej liczby miejsc parkingowych, która zapewni wymagane standardy parkowania. Po wprowadzeniu Normatywów do zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i uchwaleniu planu przez odpowiedni organ osiągają one moc prawa lokalnego. Normatywy parkingowe mogą mieć zarówno, charakter promotoryzacyjny, gdy w pełni zaspakajamy zapotrzebowanie na miejsca parkingowe lub charakter promujący inne środki transportu, gdy nie zapewniamy w pełni tego zapotrzebowania (może to prowadzić np. do korzystania z transportu publicznego). **Autorzy pozostawiają do dyskusji w konsultacjach społecznych, jaki charakter powinny mieć przyjęte w „Polityce parkingowej” Normatywy parkingowe - pro-motoryzacyjny, stymulujący rozwój transportu zbiorowego, czy zrównoważony.**

Autorzy „Polityki parkingowej” wskazują na następujące zyski płynące z tworzenia spójnej polityki parkingowej i systemu parkingów Park & Ride:

- szybszy i mniej kosztowny dojazd do Poznania,
- bezpiecznie zaparkowany samochód na monitorowanym parkingu „Park & Ride” w wybranej miejscowości lub na obrzeżach miasta Poznania,
- brak konieczności stania w korkach,
- brak straty czasu na szukanie miejsca parkingowego,
- znaczne oszczędności na kosztach paliwa i parkowania,
- więcej czasu na relaks w trakcie podróży.

Są też zyski wspólne, w tym:

- mniejszy ruch samochodowy,
- mniejsze korki na ulicach miasta,
- mniejsze zanieczyszczenie powietrza,
- większe wykorzystanie zbiorowej komunikacji,
- częstsze kursowanie autobusów i tramwajów na popularnych liniach,
- tworzenie nowych linii komunikacji podmiejskiej.

Badania i analizy (w tym 7,5 tys. wywiadów z mieszkańcami 4 powiatów) przeprowadzone na rzecz poddawanej konsultacjom „Polityki parkingowej”, pozwoliły określić zapotrzebowanie na parkingi „Park & Ride” oraz wskazać ich wstępne przybliżone możliwe lokalizacje – ich listę i krótką charakterystykę prezentuje tabela zamieszczona poniżej.

Prowadzone konsultacje mają pozwolić na określenie czy zaproponowana lista jest kompletna oraz czy istnieje możliwość stworzenia parkingów we wstępnie rekomendowanych lokalizacjach (obszarach oddalonych do 4 minut od dworca/ przystanku).

Autorzy „Polityki parkingowej” wskazują, że:

- **aby osiągnąć maksymalnie efektywnie działający system parkingów Park & Ride należałoby zbudować parkingi we wszystkich zaproponowanych 82 lokalizacjach (co może doprowadzić do stworzenia 7,6 tys. miejsc parkingowych),**
- **w trakcie ustalania kolejności budowy parkingów należy kierować się:**
 - wynikami badań zapotrzebowania na miejsca parkingowe tego typu,
 - możliwościami budżetowym,
 - dostępnością terenów pod tworzenie takich parkingów.

Lista rekomendowanych lokalizacji parkingów Park & Ride

	Miejscowość	Wstępnie rekomendowana	
		lokalizacja w odległości do 300 metrów (czas dojścia ok. 4 minuty) od:	liczba miejsc parkingowych:
1.	Biskupice	stacja kolejowa	do 50
2.	Bogucin	planowana stacja kolejowa	do 50
3.	Bojanowo Stare	stacja kolejowa	do 50
4.	Bolechowo	stacja kolejowa	50 -150
5.	Buk	stacja kolejowa	50 -150
6.	Czempiń	stacja kolejowa	do 50
7.	Czerwonak	stacja kolejowa	powyżej 150
8.	Czerwonak - Osiedle	stacja kolejowa	50 - 150
9.	Dopiewo	stacja kolejowa	powyżej 150
10.	Gać - Osiedle - gmina Skoki koło Sławy Wlkp.	planowana stacja kolejowa	do 50
11.	Gądko	stacja kolejowa	do 50
12.	Gołańcza	stacja kolejowa	do 50
13.	Gułtowy Gm. Kostrzyn	Stacja kolejowa	do 50
14.	Gutowo WLKP	stacja kolejowa	do 50
15.	Iłowiec Gm. Mosina	stacja kolejowa	do 50
16.	Kicin	szkoła	do 50
17.	Kleszczewo	przystanek autobusowy	do 50
18.	Komorniki - Szreniawa	stacja kolejowa	50 -150
19.	Komorniki	pętla autobusowa	50 -150
20.	Koninko	planowana stacja kolejowa	do 50
21.	Kostrzyn - Stacja PKP	stacja kolejowa	50 - 150
22.	Kozięglowy - Osiedle Leśne	planowana stacja kolejowa	do 50
23.	Kozięglowy - Karolin	stacja kolejowa	50 -150
24.	Kościan	stacja kolejowa	50 -150
25.	Kórnik - Rynek	dworzec autobusowy	50 -150
26.	Kobylnica	stacja kolejowa	do 50
27.	Luboń	stacja kolejowa	50 -150
28.	Luboń - Lasek	planowana stacja kolejowa	do 50
29.	Łopuchowo	stacja kolejowa	do 50
30.	Mosina	stacja kolejowa	50 - 150
31.	Murowana Goślina	stacja kolejowa	50 - 150
32.	Nekla	stacja kolejowa	50 -150
33.	Otusz - Gm. Buk	stacja kolejowa	do 50
34.	Owińska	stacja kolejowa	50 -150
35.	Paczkowo	stacja kolejowa	do 50
36.	Pałędzie	stacja kolejowa	50 -150
37.	Pobiedziska	stacja kolejowa	powyżej 150
38.	Podstolice	stacja kolejowa	do 50
39.	Poznań - Dębiec	pętla tramwajowa	powyżej 150
40.	Poznań - Franowo	pętla tramwajowa	powyżej 150
41.	Poznań - Górczyn	pętla tramwajowa	powyżej 150
42.	Poznań - Grunwald (Bułgarska)	Inea Stadion	50 - 150
43.	Poznań - Grunwald (Budziszzyńska)	pętla tramwajowa	do 50
44.	Poznań - Junikowo	pętla tramwajowa	powyżej 150
45.	Poznań - Junikowo	stacja kolejowa	50 -150
46.	Poznań - Kiekrz	stacja kolejowa	do 50
47.	Poznań - Krzesiny	stacja kolejowa	do 50
48.	Poznań - Krzesiny	węzeł Krzesiny (Splawie)	do 50
49.	Poznań - Miłostowo	pętla tramwajowa	powyżej 150
50.	Poznań - Os. Sobieskiego	pętla tramwajowa	powyżej 150
51.	Poznań - Starołęka	pętla tramwajowa	powyżej 150
52.	Poznań - Starołęka	rondo Starołęka	do 50
53.	Poznań - Strzeszyn	stacja kolejowa	do 50

	Miejscowość	Wstępnie rekomendowana	
		lokalizacja w odległości do 300 metrów (czas dojścia ok. 4 minuty) od:	liczba miejsc parkingowych:
54.	Poznań - Podolany	stacja kolejowa	do 50
55.	Poznań - Ogrody / Brama Zachodnia	pętla tramwajowa	powyżej 150
56.	Poznań - Piątkowo	pętla tramwajowa	50 - 150
57.	Poznań - Lechicka	przystanek PST	powyżej 150
58.	Poznań - Naramowice	Przystanek planowanej linii tramwajowej	powyżej 150
59.	Poznań – Klin Dębiecki	Planowany węzeł przesiadkowy	powyżej 150
60.	Poznań - Wola	stacja kolejowa	do 50
61.	Poznań - Wschód	stacja kolejowa	powyżej 150
62.	Przysieka Stara Gm. Śmigiel	stacja kolejowa	do 50
63.	Przysieczyn Gm. Wągrowiec	stacja kolejowa	do 50
64.	Puszczykowo	stacja kolejowa	do 50
65.	Puszczykówko	stacja kolejowa	do 50
66.	Rokietnica	stacja kolejowa	powyżej 150
67.	Rosnówko	stacja kolejowa	do 50
68.	Roszkowo Wągrowieckie	stacja kolejowa	do 50
69.	Skoki	stacja kolejowa	powyżej 150
70.	Skórzewo	dworzec autobusowy	powyżej 150
71.	Sława Wielkopolska	stacja kolejowa	do 50
72.	Stęszew	stacja kolejowa	powyżej 150
73.	Swarzędz	stacja kolejowa	50 -150
74.	Suchy Las - Park Naukowo - Technologiczny	planowana stacja kolejowa	do 50
75.	Tarnowo Podgórne Centrum	dworzec autobusowy	powyżej 150
76.	Wągrowiec	stacja kolejowa	powyżej 150
77.	Wągrowiec Osada	planowana stacja kolejowa	do 50
78.	Wągrowiec Południe	planowana stacja kolejowa	do 50
79.	Września	stacja kolejowa	powyżej 150
80.	Wiry	stacja kolejowa	do 50
81.	Wiry - Kościół	przystanek autobusowy	do 50
82.	Złotniki	stacja kolejowa	do 50
83.	inne wg propozycji z konsultacji	do ustalenia	do ustalenia

Biorąc udział w konsultacjach będziecie Państwo mieli wpływ na szukanie odpowiedzi między innymi na następujące pytania:

- jaka polityka parkingowa będzie prowadzona?,
- czy będą budowane parkingi Park & Ride?,
- gdzie parking Park & Ride powstanie na terenie Państwa miejscowości/ gminy oraz w innych miejscowościach (w tym gdzie takie parkingi powstaną w Poznaniu)?
- gdzie takich parkingów tworzyć nie należy?
- jak będą one zorganizowane, wyposażone i oznaczone?
- ile będzie takich miejsc parkingowych?
- w jakim kierunku będą kształtowane tzw. „normatywy parkingowe”.

Więcej informacji znajdziecie Państwo na stronie www.politykaparkingowa.pl

Serdecznie zapraszamy. Każda opinia jest ważna!

Wspólny projekt miast, gmin i powiatów

