

## PARKINGI BUFOROWE W POZNANIU<sup>1</sup>

---

### Błażej Nitschke

Mgr inż., Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu, Wydział Parkowania, ul. Pułaskiego 9, 60-607 POZNAŃ, bnitschke@zdm.poznan.pl

### Agnieszka Owczarzak-Trzebiatowska

Mgr inż., Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu, Wydział Parkowania, ul. Pułaskiego 9, 60-607 POZNAŃ, aowczarzak@zdm.poznan.pl

---

### Sławomir Idziak

Mgr, Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu, Wydział Parkowania, ul. Pułaskiego 9, 60-607 POZNAŃ, sidziak@zdm.poznan.pl

**Streszczenie.** *W artykule przedstawiono przyczyny, dla których radni miasta Poznania podjęli decyzję o utworzeniu parkingów na obrzeżach płatnej strefy parkowania, zwrócono też uwagę na problemy techniczne i prawne jakie pojawiły się w trakcie organizowania tych parkingów oraz na sposoby ich rozwiązania. Przedstawiono zalety uruchomienia parkingów buforowych na podstawie tych, które obecnie funkcjonują w Poznaniu. Z przeprowadzonych badań napełnienia wynika, że istnieje zapotrzebowanie na tego typu miejsca postojowe i że należałoby rozważyć możliwość uruchamiania kolejnych.*

**Słowa kluczowe:** *parkingi buforowe, zarządzanie parkingami, strefa płatnego parkowania*

Uchwałą nr XVIII/194/III/99 z dnia 29 lipca 1999 r. w sprawie opinii dotyczącej płatnego parkowania pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Poznaniu Rada Miasta Poznania zgodnie z obowiązującymi ówczesnie przepisami tj. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 05 lipca 1994 r. w sprawie szczegółowych zasad wprowadzania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych uporządkowała stan prawny płatnego parkowania w Poznaniu, wprowadziła nowe stawki opłat oraz rozszerzyła istniejącą strefę. Jednocześnie z powodu znacznego deficytu miejsc postojowych w centrum miasta udostępniono parkingi tzw. buforowe.

Pojęcie „parkingu buforowego” nie zostało do tej pory zdefiniowane w nomenklaturze prawnej. Według słownika języka polskiego buforem może być zderzak lub ktoś kto pośredniczy w konflikcie bądź przyczynia się do jego złagodzenia. Parkingi buforowe są i jednym i drugim.

Po pierwsze mają ograniczać wjazd do ścisłego centrum miasta i działać na zasadzie „Park & Go”, czyli zaparkuj i idź – stąd ich lokalizacja na obrzeżach strefy płatnego parkowania – blisko „serca miasta”, dzięki czemu kierowca wcale nie

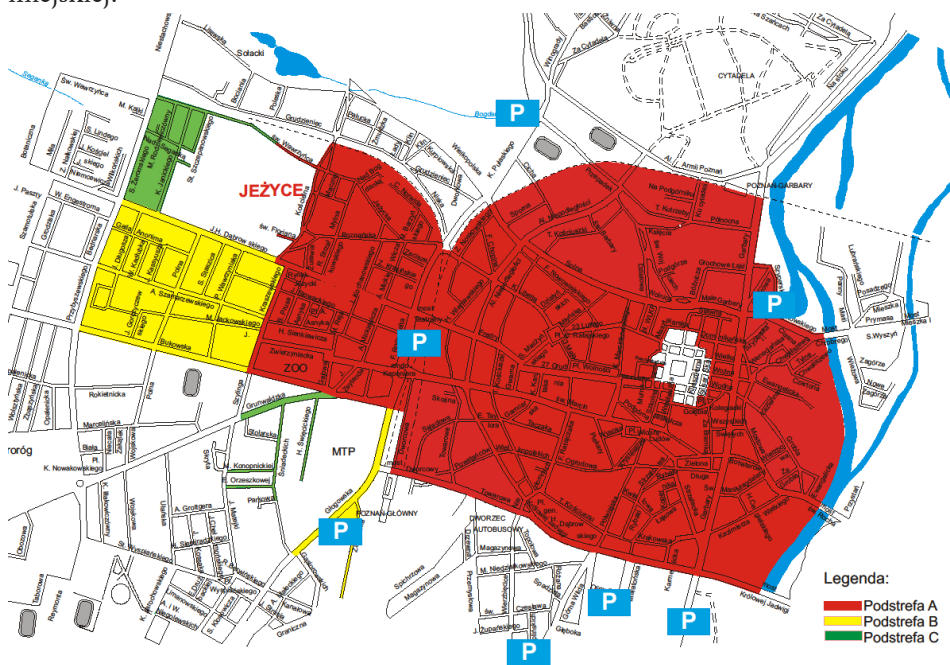
---

<sup>1</sup> Wkład procentowy poszczególnych autorów: Nitschke B. 34%, Owczarzak-Trzebiatowska A. 33%, Idziak S. 33%

musi przesiadać się na środek komunikacji miejskiej, gdyż spokojnie jest w stanie dotrzeć piechotą do celu podróży.

Po drugie parkingi buforowe mają złagodzić napływ pojazdów, których kierowcy w przypadku ich braku musieliby zaparkować na chodnikach lub jezdni drogi publicznej w strefie płatnego parkowania, przyczyniając się jeszcze do zwiększenia jej napełnienia. Jednak, aby ograniczyć ruch pojazdów potrzebne jest uruchomienie sprawnego transportu lokalnego.

Już w roku 1999 radni w Polityce Transportowej Miasta przyjęli, że nie można rozbudowywać układu ulic i systemu parkingów w dostosowaniu do wciąż rosnących potrzeb. Należy świadomie ograniczać możliwości korzystania z samochodów na najbardziej zatłoczonych obszarach. Narzędziem takiej polityki był system płatnego parkowania i ograniczanie liczby miejsc parkingowych. Zakładano że wprowadzane priorytety dla ruchu pieszego, rowerowego i komunikacji zbiorowej, kosztem ruchu i postoju pojazdów samochodowych, nie muszą być rekompensowane poprawą standardów dla tych pojazdów w innym miejscu (np. budową nowej ulicy w pobliżu). W celu wymuszenia zachowań komunikacyjnych zgodnych z polityką transportową było wprowadzenie opłat za parkowanie w mieście. Ponieważ obecnie Polityka Transportowa Miasta Poznania za podstawowy cel uznaje stworzenie podziału zadań przewozowych pomiędzy komunikacją publiczną a samochodową z przewagą komunikacji zbiorowej ważnym jest, aby istniał ścisły związek pomiędzy opłatami za parkowanie a opłatami za bilety komunikacji miejskiej.



Rys.1. Mapa strefy płatnego parkowania w Poznaniu – podstrefy cenowe A, B i C oraz lokalizacja parkingów buforowych

W Poznaniu obowiązuje cenowy podział strefy płatnego parkowania na podstrefy – A [czerwoną] – 3 zł /h, B [żółtą] – 2,80 zł /h, C [zieloną] – 2 zł/h przy czym stawki za pierwsze trzy godziny parkowania wzrastają o 20%.

Polityka Parkingowa Miasta Poznania zakłada, że na parkingach buforowych zlokalizowanych przy wjeździe na obszar Centrum, gdzie istnieje podstrefa najdroższa A, powinny obowiązywać nisze opłaty (na poziomie opłat takich jak w podstrefie B). Rozważano również możliwość korzystania z transportu publicznego na obszarze Centrum za darmo po okazaniu biletu parkingowego z parkingu buforowego jednakże do chwili obecnej pomysł ten nie został zrealizowany. Niestety aspekt dotyczący różnicy cen pomiędzy biletami komunikacji zbiorowej a wysokością opłat za parkowanie od dłuższego czasu nie ma zastosowania z uwagi na delegacje ustawowe – wysokość opłat za bilety komunikacji miejskiej ustalana jest przez samorząd terytorialny tj. radę gminy – w Poznaniu przez Radę Miasta, natomiast stawki opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania reguluje ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, która w sposób literalny ustala maksymalną opłatę na poziomie 3 zł za godzinę. Tym samym państwo, z uwagi na brak nowelizacji ustawy w tym zakresie przez dłuższy czas, uniemożliwiło samorządom możliwość regulacji ruchu komunikacyjnego za pomocą wysokości opłat za parkowanie. Dzieje się tak dlatego, że godzina parkowania w najdroższej strefie (3 zł/h) w Poznaniu jest tańsza niż koszt 1/2 godzinowego biletu na komunikację zbiorową (3,60 zł na 1/2 h)!

Wobec tego wielu kierowców wybiera samochód jako środek transportu, gdyż ponoszone koszty, tj. koszt paliwa, cena parkowania w strefie płatnego parkowania i ewentualna amortyzacja przy przewozie 4 osób są porównywalne do kosztu ich przejazdu komunikacją miejską, natomiast wygoda i dostępność czasowa przemawiają za samochodem. Miasto Poznań może zachęcać jedynie kierowców do korzystania z parkingów buforowych tym, iż miejsca te są dozorowane a ich stan techniczny oraz jakość infrastruktury jest na bieżąco modernizowana i kontrolowana. Ponadto koszt pozostawienia pojazdu na takim parkingu jest wciąż niższy niż parkowanie w samym centrum.

Uruchamiając parkingi buforowe w Poznaniu w sierpniu 1999 r. nie uniknięto problemów techniczno – prawnych, które rozwiązywane są do chwili obecnej. Parkingi buforowe – placowe zostały zlokalizowane na dostępnych terenach, ich lokalizacja zaś została podyktowana bliskim sąsiedztwem strefy płatnego parkowania. Tereny na których zostały utworzone stanowią własność Skarbu Państwa lub miasta Poznań.

W chwili ich utworzenia istniało 7 parkingów buforowych oraz 2 parkingi działające na „zasadzie parkingów buforowych”. Stan prawny parkingów był odmienny z uwagi na:

- miejsce ich położenia: wyróżniono parkingi w strefie płatnego parkowania – przy ul. Towarowej oraz przy ul. Chwaliszewo (w starym korycie Warty) lub poza strefą pozostałe 7 parkingów. Z uwagi na rozszerzanie się strefy płatnego parkowania zmieniał się również stan prawny parkingów tak jak to miało miejsce w przypadku parkingów funkcjonujących na „zasadzie par-

kingów buforowych” przy ul. Głogowskiej oraz przy ul. Roosevelta (w konstrukcji wsporczej Ronda Kaponiera), które początkowo pozostawały poza strefą a obecnie znajdują się w samym jej środku;

- klasyfikację nieruchomości – 5 parkingów zlokalizowanych było w pasie drogowym, 3 parkingi znajdowały się w całości poza pasem drogowym, natomiast 1 z nich przy ul. Pułaskiego znajdował się częściowo w pasie a częściowo poza pasem drogowym;
- a także pobór opłat tzn. 8 płatnych oraz 1 bezpłatny przy ul. Pułaskiego.

Zarząd Dróg Miejskich w celu wyłonienia firmy do prowadzenia parkingów buforowych przeprowadził w sierpniu 1999 r. postępowanie przetargowe.

Z wyłonionym oferentem zawarł umowę, która jak uznano później nosiła znamiona umowy zlecenia. Uznano za błędne zawarcie umowy w takim kształcie w związku z tym, iż dotyczyła prowadzenia wszystkich parkingów łącznie, także tych zlokalizowanych w pasie drogowym, na ulicach na których odpłatności za parkowanie nie wprowadzono żadnym zapisem prawa miejscowego. Uznano ponadto, że ZDM zawarł umowy zlecenia na prowadzenie w jego imieniu i na jego rzecz parkingów buforowych, tym samym przyjęto, iż ZDM prowadzi działalność gospodarczą polegającą na prowadzeniu parkingów, przy pomocy innych podmiotów gospodarczych, którym zlecił prowadzenie parkingów na nieruchomościach stanowiących drogę publiczną i własność Skarbu Państwa. ZDM nie był jednak uprawniony do prowadzenia takiej działalności.

Umowę obowiązującą w kolejnych latach, tym razem najmu, zakwestionowano w zakresie włączenia do niej parkingów zlokalizowanych w SPP w pasie drogowym. Podnoszono, że za parkowanie w pasie drogowym ulic w SPP, na których utworzono parkingi buforowe, powinna być pobierana administracyjna opłata drogowa ustalona uchwałą Rady Miasta za pomocą parkomatów.

Przez okres ostatnich 14 lat, tj. od chwili uruchomienia pierwszych parkingów do chwili obecnej, ZDM wypracował procedurę w zakresie prowadzenia parkingów buforowych i wyłaniania firm je obsługujących.

Obecnie Zarząd Dróg Miejskich w Poznaniu prowadzi 8 parkingów buforowych w oparciu o zapisy na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2007 r., Nr 19 poz. 115 ze zmianami) w zakresie parkingów położonych w pasie drogowym oraz na podstawie ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. 1997 Nr 115 poz. 741 ze zmianami) w zakresie parkingów położonych na nieruchomościach stanowiących własność Miasta Poznania, przy czym z uwagi na remont Ronda Kaponiera działalność jednego parkingu, przy ul. Roosevelta, została zawieszona do momentu odbioru konstrukcji wsporczej i ponownego jego uruchomienia. Można wyróżnić trzy stany prawne parkingów buforowych:

- 1) parkingi buforowe, płatne, zlokalizowane poza SPP w pasie drogowym: [Maratońska, Droga Dębińska]
- 2) parkingi buforowe, płatne, zlokalizowane w SPP w pasie drogowym: [Głogowska, Roosevelta]

3) parkingi buforowe, płatne, zlokalizowane poza pasem drogowym w całości lub w części: [Chwaliszewo, Pułaskiego, Dolna Wilda I, Dolna Wilda II]

Cztery parkingi zlokalizowane są w pasie drogowym a więc na terenach zarządzanych przez ZDM, natomiast stan prawny pozostałych nieruchomości znajdujących się poza pasem drogowym, tj. przy ul. Chwaliszewo, przy ul. Pułaskiego oraz ul. Dolna Wilda I i ul. Dolna Wilda II musiał zostać prawnie unormowany – ZDM dysponuje nim na zasadzie powierzenia, jednocześnie wystąpił z wnioskiem o ustanowienie nad nieruchomościami trwałego zarządu. Wcześniej część parkingu przy ul. Dolna Wilda II stanowiła własność prywatną, a ZDM dysponował tym terenem na mocy porozumienia z właścicielem terenu, obecnie tą część nieruchomości wyłączono z obszaru parkingu (wymagało to nakładów finansowych z uwagi na konieczność chociażby przeniesienia wjazdów).

Wybór oferenta na prowadzenie parkingów buforowych następuje w drodze postępowania przetargowego – chociaż postępowanie to nie podlega ustawie prawo zamówień publicznych to przy przygotowywaniu specyfikacji ZDM w dużym zakresie posiłkuje się zapisami ww. ustawy dotyczącymi przetargu nieograniczonego. Z uwagi na bardzo dużą atrakcyjność działalności jaką jest prowadzenie parkingów buforowych przeprowadzenie postępowania w tej materii jest sprawą skomplikowaną. W trakcie postępowania wpływa mnóstwo zapytań, natomiast po rozstrzygnięciu postępowania należy liczyć się z odwołaniami oraz wnioskami o umożliwienie zapoznania się z dokumentacją i ofertą firmy wygrywającej. Zdarza się że firmy przegrywające kwestionują wybór dokonany przez Zarząd Dróg Miejskich. Prowadzenie parkingów z wybranym oferentem odbywa się na podstawie umowy dzierżawy zawartej na okres 3 lat. Za prowadzenie parkingów pobierany jest czynsz dzierżawy w wysokości zaproponowanej przez Dzierżawcę w ofercie przetargowej.

Wszystkie parkingi są wyposażone w ogrodzenie, oświetlenie terminal wjazdowy i wyjazdowy, kiosk parkingowy, stanowisko administratora wraz z oprogramowaniem, serwer, znaki informacyjne zmiennej treści wskazujące ilość wolnych miejsc, oraz instalację elektryczną a także stojaki do rowerów. Wyposażenie stanowi własność ZDM. Ponadto firma obsługująca parkingi jest zobowiązana wyposażyć je, na czas dzierżawy, w kasy fiskalne współpracujące z zainstalowanym systemem parkingowym. ZDM zobowiązał też obecnego Wyzierżawiającego do wyposażenia 2 parkingów zlokalizowanych przy ulicach: Głogowskiej i Chwaliszewo w automatyczne kasy realizujące opłatę przy pomocy bilonu i banknotów. Kasa ta jest wykonana w technologii umożliwiającej ustawienie jej na wolnym powietrzu i jest kompatybilna z istniejącym systemem umożliwiającym współdziałanie wszystkich urządzeń. Automat pobierający opłatę umożliwia wydawanie reszty. Kasy ta spełnia wymogi rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 26 lipca 2010 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji przy zastosowaniu kas rejestrujących. Ponadto dzierżawca zobowiązany jest do ponoszenia wszelkich kosztów, ewentualnych podatków i innych ciężarów związanych z utrzymaniem nieruchomości w tym kosztów energii elektrycznej.

System zainstalowany na najbardziej obleganych parkingach buforowych, tj. przy ulicach Głogowska, Chwaliszewo, Maratońska i Droga Dębińska, pozwala ponadto dokonywać płatności za pomocą kart płatniczych. Również po stronie Dzierżawcy pozostaje wyposażenie parkingu w przenośne toalety typu TOI-TOI oraz zapewnienie ich serwisowania. Klienci parkingów mogą nieodpłatnie korzystać z toalet.

Na Dzierżawcy ciąży ponadto zobowiązanie zapewnienia całodobowej konserwacji i obsługi serwisowej pogwarancyjnych istniejących urządzeń technicznych znajdujących się na parkingach w celu utrzymania ich w stałej sprawności technicznej oraz w stanie nie gorszym niż wynikający z prawidłowej eksploatacji oraz wykonania prac renowacyjnych zgodnie z warunkami określonymi w umowie także do wykonywania drobnych napraw rzeczy znajdujących się na terenie parkingów m.in. obiektów, urządzeń technicznych, nawierzchni, ogrodzenia parkingu, instalacji elektrycznej oraz w przypadku konieczności rewitalizacji terenów zielonych.

Dzierżawca parkingów buforowych określa wysokość stawki za parkowanie przy czym maksymalna stawka za 1 godzinę parkowania pojazdu samochodowego w godzinach obowiązywania strefy płatnego parkowania (SPP), tj. od poniedziałku do piątku od 08:00 – 18:00 i w soboty 08:00 – 14:00, nie może być wyższa niż opłata za pierwszą godzinę parkowania w podstrefie A. Maksymalna opłata za rower – 1 zł za 24 h (opłata ryczałtowa). Dzierżawca zobowiązany jest do wyznaczenia i oznakowania (lub jego uzupełnienia) na wszystkich parkingach bezpłatnych miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych. Na parkingach do 100 miejsc postojowych muszą znajdować się minimum 2 miejsca dla osób niepełnosprawnych, powyżej 100 – 3 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych. Dzierżawca ma ponadto możliwość sprzedaży abonamentów.

Obecnie wysokości stawek opłat zawiera tabela 1.

Tabela 1. Aktualne stawki opłat

<i>PARKING</i>	<i>CENA ZA ROZPOCZĘTĄ GODZINĘ</i>	<i>CENA ABONAMENTU</i>
Głogowska	3,00 zł przez całą dobę	brak
Dolna Wilda I	1,00 zł w godz. 8 – 18 2,00 zł w godz. 18 – 8	130 zł sam. osobowe 180 zł sam. dostawcze
Dolna Wilda II	1,00 zł w godz. 8 – 18 2,00 zł w godz. 18 – 8	130 zł sam. osobowe 180 zł sam. dostawcze
Maratońska	2,00 zł przez całą dobę	130 zł sam. osobowe
Droga Dębińska	1,00 zł w godz. 8 – 18 2,00 zł w godz. 18 – 8	110 zł sam. osobowe 70 zł studenci 55 zł motocykle
Chwaliszewo	2,00 zł przez całą dobę	200 zł sam. osob. I dostaw. 100 zł motocykle
Pułaskiego	1,00 zł przez całą dobę	110 zł sam. osobowe 130 zł sam. dostawcze

W chwili obecnej na 7 parkingach buforowych o łącznej powierzchni 26 372 m<sup>2</sup> zlokalizowanych jest 817 miejsc postojowych.

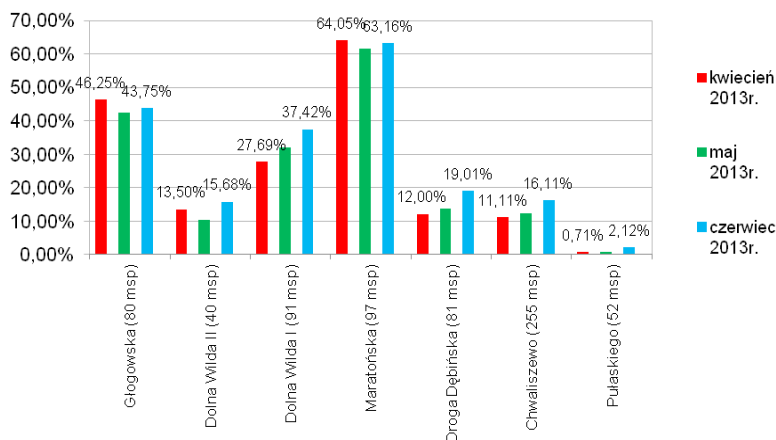
Poniżej w tabeli 2 wskazano napelnienie poszczególnych parkingów z II kwartału 2013 r. tj. od kwietnia do czerwca 2013 r.

Tabela 2. Średnie procentowe napelnienie parkingów w II kwartale 2013 r.

Miesiąc		Głogowska	Dolna Wilda II	Dolna Wilda I	Maratońska	Droga Dębińska	Chwaliszewo	Pulaskiego
Kwiecień 2013	Średnia dzienna zajętość w czasie obowiązywania strefy (w %)	46,3	13,5	27,7	64,1	12,0	11,1	0,7
	Ilość abonamentów (w szt.)	-	38	59	72	66	191	33
Maj 2013	Średnia dzienna zajętość w czasie obowiązywania strefy (w %)	42,5	10,3	32,0	61,4	13,6	12,3	0,8
	Ilość abonamentów (w szt.)	-	34	61	65	61	196	37
Czerwiec 2013	Średnia dzienna zajętość w czasie obowiązywania strefy (w %)	43,8	15,7	37,4	63,2	19,0	16,1	2,1
	Ilość abonamentów (w szt.)	-	41	59	63	65	202	31

Dane z tabeli dotyczące średniego procentowego napelnienia na parkingach buforowych w czasie obowiązywania strefy płatnego parkowania na przestrzeni trzech miesięcy 2013 r. (kwiecień, maj, czerwiec) ilustruje wykres na rys. 2.

II Kwartał 2013r.



Rys. 2. Ilustracja średniego procentowego napelnienia parkingów

W opracowanym na lata 2014-2030 Zintegrowanym Programie Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania, zakłada się preferencje parkingowe dla stałych mieszkańców śródmieścia poprzez zwiększenie liczby miejsc parkingowych na parkingach wokół śródmieścia, głównie przy pętlach tramwajowych i na jego obszarze poprzez budowę parkingów wkomponowanych w teren urbanistyczny śródmieścia.

Planowana poprawa jakości transportu publicznego i infrastruktury w śródmieściu ma się opierać na działaniach: prowadzonych w sposób zintegrowanych koncentrujących się na zrównoważeniu polityki transportowej w śródmieściu Poznania, w powiązaniu z pozostałym obszarem miasta i powiatu; na rozwoju transportu publicznego, szczególnie usprawnieniu dojazdu do śródmieścia oraz w jego obszarze poprzez zwiększenie dostępności i mobilności; na budowie niezbędnej infrastruktury, podnosząc tym samym atrakcyjność społeczną i inwestycyjną śródmieścia oraz warunki zamieszkania.

W myśl tych założeń w Poznaniu planowane jest przekształcenie parkingu przycmentarnego na Junikowie w parking dostępny dla osób dojeżdżających do centrum na zasadach Park&Ride. Ostateczna formuła parkingu nie jest jeszcze znana. Ponadto tworzone będą kolejne parkingi buforowe. W chwili obecnej wybrana została lokalizacja parkingu w centrum Poznania przy ul. Poznańskiej. Prowadzone są działania związane z unormowaniem sytuacji prawnej tego terenu oraz z wyborem charakteru parkingu – naziemny czy podziemny (w zależności od zapotrzebowania ilości miejsc w tym obszarze miasta oraz stanu gruntu i wód podziemnych) a także ostatecznego wyboru jego Wykonawcy.

## Bibliografia

- [1] Cennik usług na parkingach buforowych prowadzonych przez Park Plus Parking Management z dnia 30.04.2013 r.
- [2] Uchwała Nr XXIII/269/III/99 Rady Miasta Poznania z dnia 18 listopada 1999 r. w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej miasta.
- [3] Umowa dzierżawy ZDM na prowadzenie parkingów buforowych.
- [4] Uniwersalny słownik języka polskiego. Wielki słownik wyrazów obcych. Wydawnictwo Naukowe PWN S.A.
- [5] Polityka Parkingowa Miasta Poznania. Biuro Inżynierii Transportu S.C., Poznań 2000 r.
- [6] Polityka Parkingowa Miasta Poznania, Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji Poznańskiej na lata 2007-2015 (Poznański Obszar Metropolitalny), Poznań 2006 r.
- [7] Polityka Parkingowa Miasta Poznania. Urząd Miasta Poznania, Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej, Oddział Polityki Transportowej, Poznań 2008 r.
- [8] Program dla śródmieścia. Założenia i kierunki zintegrowanego programu odnowy i rozwoju śródmieścia poznania na lata 2014-2030.



- {9} Protokół z kontroli z lutego 2002 r.
- {10} Sprawozdanie kontrolne z 26.06.2003 r.