

**BADANIE POWIĄZAŃ FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH
W ZAKRESIE PARKINGÓW
DLA OBSZARU AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ
(z uwzględnieniem wpływu sąsiadujących powiatów - SPPOFAP)**



**SPÓJNA POLITYKA PARKINGOWA DLA OBSZARU
FUNKCJONALNEGO AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ**

UWARUNKOWANIA

Poznań, 2015 r.

BIURO INŻYNIERII TRANSPORTU
Pracownie Projektowe sp. j.

61-838 Poznań, ul. Wrocławska 10
tel (061) 835-19-73
fax (061) 833-03-77
bit@bit-poznan.com.pl
www.bit-poznan.com.pl
Pracownia studialna tel. 833-05-29

Autorzy:

mgr inż. Jacek Thiem

mgr inż. Andrzej Maćkowiak
inż. Łukasz Krakowski
mgr Marcin Popławski
mgr inż. Justyna Sumińska
mgr inż. Joanna Thiem

Konsultacje:
dr inż. Andrzej Krych

Konsorcjant:
MILLWARD BROWN S.A.
SMG/KRC Poland Media S.A.
ul. Nowoursynowska 154a
02-797 Warszawa

SPIS TREŚCI

SŁOWNIK	9
I DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO	13
I.1. Definicja Aglomeracji Poznańskiej	14
I.1.1. Aglomeracja a Metropolia	14
I.1.2. Obszar Aglomeracji Poznańskiej	14
I.1.3. Obszar funkcjonalny Aglomeracji Poznańskiej	15
I.2. Uwarunkowania prawne polityki parkingowej	17
I.2.1. Ogólnokrajowe dokumenty prawne dotyczące parkowania.	17
I.2.2. Dokumenty strategiczne.....	18
I.2.3. Polityka transportowa i polityka parkingowa	26
I.2.4. Masterplan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej.....	29
I.3. Uwarunkowania infrastrukturalne	31
I.3.1. Inwentaryzacja dostępnej infrastruktury parkingowej w obszarze objętym badaniami.....	31
I.3.2. Obecna integracja systemów transportowych w Aglomeracji Poznańskiej.....	47
I.3.3. Zapotrzebowanie na parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride) i Bike & Ride	50
I.3.4. Normatywy parkingowe.....	86
I.3.5. System Parkuj i Jedź (Park & Ride) w innych miastach.....	100
II UWARUNKOWANIA	105
II.1. Parkowanie w Obszarze Funkcjonalnym Aglomeracji Poznańskiej	106
II.1.1. Parkingi dla rowerów	106
II.1.1.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji	106
II.1.1.2. Stan istniejący.....	106
II.1.1.3. Wyniki badań.....	106
II.1.2. Parkingi dla autobusów turystycznych	106
II.1.2.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji	106
II.1.2.2. Stan istniejący.....	106
II.1.2.3. Wyniki badań.....	107
II.1.3. Parkingi przy obiektach specjalnych lub podczas imprez masowych: cmentarze, obiekty sportowe, imprezy masowe	107
II.1.3.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji	107
II.1.3.2. Stan istniejący.....	107
II.1.4. Parkingi dla samochodów ciężarowych	107
II.1.4.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji	107
II.1.4.2. Stan istniejący.....	108
II.1.4.3. Wyniki badań.....	108
II.1.5. Parkingi dla samochodów osobowych	108
II.1.5.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji	108
II.1.5.2. Stan istniejący.....	108
II.1.5.3. Wyniki badań.....	109
II.1.6. Strefy Płatnego Parkowania	109
II.1.6.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji	109
II.1.6.2. Stan istniejący.....	109
II.2. PARKOWANIE W POZNANIU	110
II.2.1. Parkingi dla rowerów	110
II.2.1.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu	110
II.2.1.2. Stan istniejący.....	110
II.2.1.3. Wyniki badań.....	110
II.2.2. Parkingi dla autobusów turystycznych.	110
II.2.2.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu.	110

II.2.2.2. Stan istniejący.....	110
II.2.2.3. Wyniki badań.....	111
II.2.3. Parkingi przy obiektach specjalnych lub podczas imprez masowych.....	111
II.2.3.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu.....	111
II.2.3.2. Stan istniejący.....	111
II.2.3.3. Wyniki badań.....	111
II.2.4. Parkingi dla samochodów ciężarowych i dostawczych.....	111
II.2.4.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu.....	111
II.2.4.2. Stan istniejący.....	112
II.2.4.3. Wyniki badań.....	112
II.2.5. Parkingi dla samochodów osobowych.....	113
II.2.5.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu.....	113
II.2.5.2. Stan istniejący.....	113
II.2.5.3. Wyniki badań.....	113
II.2.6. Strefa Płatnego Parkowania.....	114
II.2.6.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu.....	114
II.2.6.2. Stan istniejący.....	114
II.2.6.3. Wyniki badań.....	114
III LITERATURA.....	115

SPIS TABEL

Tabela I.3.1.1	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w Śródmieściu Poznania.....	32
Tabela I.3.1.2	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w powiatach.....	32
Tabela I.3.1.3	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu kościańskiego.....	32
Tabela I.3.1.4	Udział procentowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu kościańskiego.....	33
Tabela I.3.1.5	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu poznańskiego.....	33
Tabela I.3.1.6	Udział procentowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu poznańskiego.....	34
Tabela I.3.1.7	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu wągrowieckiego.....	34
Tabela I.3.1.8	Udział procentowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu wągrowieckiego.....	35
Tabela I.3.1.9	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu wrzesińskiego.....	35
Tabela I.3.1.10	Udział procentowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu wrzesińskiego.....	35
Tabela I.3.1.11	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminie Śrem.....	36
Tabela I.3.1.12	Udział procentowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminie Śrem.....	36
Tabela I.3.1.13	Wskaźnik motoryzacji w powiatach.....	37
Tabela I.3.1.14	Popyt na miejsca parkingowe w powiatach obszaru.....	38
Tabela I.3.1.15	Popyt na miejsca parkingowe w powiatach obszaru.....	39
Tabela I.3.1.16	Popyt na miejsca parkingowe w gminach obszaru [liczba osób / miejsce parkingowe].....	41
Tabela I.3.1.17	Warunki parkowania w Poznaniu.....	44
Tabela I.3.3.1	Współczynniki korygujące wagi, wynikające z deklarowanej częstości wykonywanej podróży.....	51
Tabela I.3.3.2	Próba badawcza.....	52
Tabela I.3.3.3	Udział osób ankietowanych wyrażających chęć skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podziale na gminy.....	53
Tabela I.3.3.4	Udział osób ankietowanych wyrażających chęć skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) według miejsca zamieszkania.....	54

Tabela I.3.3.5	Udział osób ankietowanych wyrażających chęć skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) według wykształcenia	55
Tabela I.3.3.6	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania	56
Tabela I.3.3.7	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z systemu parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania	57
Tabela I.3.3.8	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania w podziale na lokalizację parkingu oraz gminę zamieszkania kierowcy	58
Tabela I.3.3.9	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania według gminy zamieszkania kierowcy oraz lokalizacji parkingów	63
Tabela I.3.3.10	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania według powiatu zamieszkania kierowcy i lokalizacji parkingu	68
Tabela I.3.3.11	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania w podziale na powiat zamieszkania kierowcy	70
Tabela I.3.3.12	Struktura motywacji podróży kierowców do Poznania z wykorzystaniem parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podziale na miejsce zamieszkania	73
Tabela I.3.3.13	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do miejscowości innych niż Poznań	74
Tabela I.3.3.14	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z systemu parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do miejscowości innych niż Poznań	75
Tabela I.3.3.15	Ranking parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) z listy dodatkowej według wskazań mieszkańców Poznania	77
Tabela I.3.3.16	Ranking parkingów z listy dodatkowej według wskazań mieszkańców powiatów: kościańskiego, wągrowieckiego, wrzesińskiego i poznańskiego oraz gminy Śrem ..	78
Tabela I.3.3.17	Ranking zachęt do skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride)	81
Tabela I.3.3.18	Ranking zachęt do skorzystania z parkingu P+R według respondentów, którzy nie są skłonni skorzystać z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania	82
Tabela I.3.3.19	Ranking przyczyn nieskorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride)	83
Tabela I.3.3.20	Potencjalna liczba kierowców korzystających z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride)	84
Tabela I.3.3.21	Potencjalne zapotrzebowanie na miejsca postojowe na parkingach Parkuj i Jedź (Park & Ride)	85
Tabela I.3.4.1.	Wskaźniki miejsc parkingowych zapisane w dokumentach strategicznych miast Polski	87
Tabela I.3.4.2.	Wskaźniki miejsc parkingowych w miastach europejskich	91
Tabela I.3.4.3	Podstawowe wskaźniki miejsc parkingowych zapisane w dokumentach strategicznych gmin Aglomeracji Poznańskiej	97
Tabela I.3.4.4	Normatyw parkingowy Poznania	99
Tabela II.1.6.2.1.	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w powiatach	109

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek I.1.2.1	Aglomeracja Poznańska	15
Rysunek I.1.3.1	Obszar funkcjonalny Aglomeracji Poznańskiej	16
Rysunek I.2.2.1	Obecność zapisów dotyczących integracji w dokumentach strategicznych gmin	20
Rysunek I.2.3.1	Sieć parkingów w Centrum Poznania i na jego obrzeżach	27
Rysunek I.2.3.2	Propozycje lokalizacji parkingów autobusowych	28
Rysunek I.3.1.1	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach obszaru	37
Rysunek I.3.1.2	Wskaźnik motoryzacji w powiatach	38
Rysunek I.3.1.3	Popyt na miejsca parkingowe w powiatach obszaru	39

Rysunek I.3.1.4	Popyt na miejsca parkingowe w powiatach obszaru [liczba osób / miejsce parkingowe]	40
Rysunek I.3.1.5	Popyt na miejsca parkingowe w gminach obszaru [liczba osób / miejsce parkingowe]	40
Rysunek I.3.1.6	Warunki parkowania w Poznaniu – odpowiedź „szukałam/em miejsca lub czekałam aż się zwolni”	43
Rysunek I.3.1.7	Warunki parkowania w Poznaniu – odpowiedź „zaparkowałam/em daleko od miejsca docelowego”	45
Rysunek I.3.1.8	Warunki parkowania w powiecie poznańskim – odpowiedź „szukałam/em miejsca lub czekałam aż się zwolni”	46
Rysunek I.3.5.1	Lokalizacja parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) w Warszawie	100
Rysunek I.3.5.2	Lokalizacja parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) w Pradze	101
Rysunek I.3.5.3	Lokalizacja parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) w Berlinie	102
Rysunek I.3.5.4	Lokalizacja parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) w Dreźnie	103
Rysunek II.2.4.1	Lokalizacja parkingów dla samochodów ciężarowych w Poznaniu	112

Podstawą opracowania jest umowa nr GKM-IV.272-143/Fn5275/2014 zawarta w dniu 3 października 2014 r. między Miastem Poznań, a Konsorcjum Firm: Biuro Inżynierii Transportu i Millward Brown S.A na realizację zadania pn. „Badanie powiązań funkcjonalno - przestrzennych w zakresie parkingów dla obszaru Aglomeracji Poznańskiej (z uwzględnieniem wpływu sąsiadujących powiatów - SPPOFAP)”. Zadanie jest współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013. Miasto Poznań zleca to zadanie w imieniu porozumienia jednostek samorządu terytorialnego.

Kolorem niebieskim w tekście napisano komentarze do ustaleń Polityki Parkingowej.

Pismem pochylonym oznaczono w tekście cytaty z innych źródeł.

SŁOWNIK

Parking Parkuj i Jedź - Park & Ride - (P+R) - parking przeznaczony dla parkowania samochodów przy przystankach, stacjach i węzłach przesiadkowych w celu przesiadki i kontynuacji jazdy transportem zbiorowym.

Parking Bike & Ride - Zaparkuj Rower i Jedź - parking przeznaczony dla parkowania rowerów przy przystankach, stacjach i węzłach przesiadkowych w celu przesiadki i kontynuacji jazdy transportem zbiorowym.

Parking Park & Go (P&G) - Parkuj i Idź - parking buforowy na obrzeżach Strefy Płatnego Parkowania przeznaczony dla parkowania samochodów w celu dalszego dojścia pieszego.

Parking Kiss & Ride - Pocałuj i Jedź - parking z ograniczonym czasem postoju przeznaczony do parkowania samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków, stacji kolejowych i węzłów przesiadkowych w celu podwożenia osób przesiadających się następnie na środki transportu zbiorowego.

Agglomeracja Poznańska - tworzą następujące jednostki: Miasto Poznań, gminy powiatu poznańskiego: Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Mosina, Murowana Goślina, Pobiedziska, Puszczykowo, Rokietnica, Sęszew, Suchy Las, Swarzędz, Tarnowo Podgórne, oraz gminy poza powiatem poznańskim: Oborniki, Skoki, Szamotuły i Śrem.

Obszar Funkcjonalny Aglomeracji Poznańskiej (OFAP) - obszar obejmujący: Miasto Poznań oraz Powiaty: Poznański, Kościański, Wągrowiecki i Wrzesiński.

Transport - przemieszczanie osób i ładunków w przestrzeni przy wykorzystaniu odpowiednich środków transportu.

Środek transportu - zasoby pojazdów użytkowane w określonym systemie transportowym.

System transportowy - organizacyjne lub techniczne lub organizacyjne i techniczne powiązanie sposobów zaspokajania potrzeb transportowych z układem komunikacyjnym.

Układ komunikacyjny - struktura przestrzenna służąca zaspokajaniu indywidualnych i zbiorowych potrzeb transportowych.

Potrzeby transportowe - potrzeby związane z podróżowaniem osób i przewożeniem ładunków.

Dostępność komunikacyjna - stopień łatwości z jakim można dostać się do danego miejsca, dzięki istnieniu sieci i usług transportowych.

Integracja transportu - łączenie systemów transportowych.

Poznańska Kolej Metropolitalna - kolejowy system publicznego transportu zbiorowego obsługujący połączenia, na których przeważają codzienne dojazdy do Aglomeracji Poznańskiej z obszaru zewnętrznego.

Normatyw parkingowy - wskaźniki parkingowe określające liczbę miejsc parkingowych, jaka powinna towarzyszyć danemu obiektowi z uwagi na określone jego parametry.

Samochodowa praca transportowa (dystansowa) [pojkm] - suma drogi przejechanej przez pojazdy przemieszczające się w określonej jednostce czasu na określonym obszarze.

Pasażerska praca przewozowa (dystansowa) [paskm] - suma iloczynów liczby pasażerów i dystansu przejechanego przez tych pasażerów w sieci zbiorowego systemu transportu osób na określonym obszarze.

Suburbanizacja - jedna z faz rozwoju miasta, polegająca na wyludnianiu się centrum i rozwoju strefy podmiejskiej.

Ruchliwość - liczba podróży przypadająca na jedną osobę w danym obszarze.

ITS - inteligentne systemy transportowe, obejmują instrumenty i oprogramowanie wspomagania decyzji lub ich automatyczne generowanie w centralnych ośrodkach zarządzania ruchem.

Kolej aglomeracyjna - kolejowy system publicznego transportu zbiorowego obsługujący połączenia wewnątrz Aglomeracji Poznańskiej.

Plan mobilności - dokument opisujący pakiety działań, które mają na celu zmianę zachowań komunikacyjnych podróżujących, w szczególności w zakresie ograniczenia użytkowania samochodów indywidualnych na rzecz transportu publicznego.

Scenariusz - określa sposób rozwoju systemu Parkuj i Jedź (Park & Ride).

Parametr - wielkość mierzalna opisująca dany atrybut.

Szybki transport zbiorowy - jest to tramwaj lub autobus na wydzielonej dla niego trasie, oraz kolej.

Strefa o dostępie do szybkiego transportu zbiorowego -

obejmuje

- obszar w odległości 1 km od peronów stacji kolejowej poza Poznaniem,
- obszar w odległości 500 m od peronów stacji kolejowej w Poznaniu,
- obszar funkcjonalnego śródmieścia Poznania wg SUIKZP [17],
- obszar w pasie 500 m od linii tramwajowej i wydzielonych tras autobusowych.

Obiekt o znaczeniu Aglomeracyjnym - obiekty lub obszary generujące ruch spoza gmin (np. teatry, muzea, multipleksy, aquaparki, strefy ekonomiczne itp.).

Mieszkalnictwo socjalne - budynki mieszkalne przeznaczone na lokale socjalne o niższych czynszach i standardach. Gminy na własny użytek definiują mieszkalnictwo socjalne w takim wypadku należy stosować odpowiednie definicje.

Mieszkalnictwo wielorodzinne dla osób starszych - mieszkalnictwo dla osób po 60 roku życia np. mieszkania wybudowane w Poznaniu z programu „Mieszkanie dla Seniora” - Środowiskowy Dom Emeryta na ul. DREWLAŃSKIEJ.

Katalog Mebli Miejskich - Katalog Mebli Miejskich Poznania - wybór elementy drobnej architektury miejskiej z zaleceniem do stosowania w przestrzeniach publicznych.



I DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

I.1. Definicja Aglomeracji Poznańskiej

I.1.1. Aglomeracja a Metropolia

Problem zdefiniowania pojęć metropolii i aglomeracji pojawił się wraz z coraz częstszym stosowaniem tych terminów, wynikającym z zachodzących procesów urbanizacji. W pracy zbiorowej pod redakcją profesorów Markowskiego i Marszała [1] *Agglomeracja miejska jest przede wszystkim jednostką morfologiczną i tworzy ją zwarty zespół wzajemnie powiązanych (choć odrębnych z administracyjnego punktu widzenia) jednostek osadniczych (duże miasto wraz z otaczającym obszarem), powstały w wyniku procesów koncentracji. Natomiast Obszar metropolitalny, ..., jest jednostką funkcjonalną tworzoną przez duży, złożony i spójny funkcjonalnie zespół miejski, którego istotną cechą jest występowanie funkcji metropolitalnych, a także powiązań funkcjonalnych. Przy czym funkcje te, to funkcje: egzogeniczne o zasięgu ponadregionalnym oraz polegające na pełnieniu działalności usługowej wyższego rzędu.*

Agglomeracja wraz z rozwojem funkcji metropolitalnych oraz spełnieniem odpowiednich kryteriów może stać się metropolią.

W opracowaniu tym [1] zauważono, że w chwili obecnej spośród polskich miast jedynie Warszawa może być miastem tworzącym metropolię o charakterze globalnym. Poznań jest wymieniany jako metropolia o charakterze krajowym posiadająca ok. 0,7 mln mieszkańców (obecnie 0,9 mln mieszkańców), silną dynamikę rozwoju, rozwój funkcji metropolitalnych i powiązań zagranicznych.

I.1.2. Obszar Aglomeracji Poznańskiej.

W literaturze można znaleźć różne definicje zakresu terytorialnego Aglomeracji Poznańskiej. Najczęściej obejmuje ona swoim zasięgiem Miasto Poznań oraz część gmin w ramach Powiatu Poznańskiego.

Na potrzeby tego opracowania będziemy przyjmować, że obszar Aglomeracji Poznańskiej jest tożsamy z obszarem jednostek samorządowych wchodzących w skład Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Tworzą je następujące jednostki:

- Miasto Poznań,
- Powiat Poznański,
- gminy powiatu poznańskiego: Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Mosina, Murowana Goślina, Pobiedziska, Puszczykowo, Rokietnica, Stęszew, Suchy Las, Swarzędz, Tarnowo Podgórne,
- gminy poza powiatem poznańskim: Oborniki, Skoki, Szamotuły i Śrem.

Rysunek I.1.2.1 Aglomeracja Poznańska



Źródło: opracowanie własne

I.1.3. Obszar funkcjonalny Aglomeracji Poznańskiej.

Na potrzeby niniejszego opracowania określono ponadto Obszar Funkcjonalny Aglomeracji Poznańskiej, jako obszar obejmujący:

- Miasto Poznań,
- Powiaty: Poznański, Kościański, Wągrowiecki i Wrzesiński,
- gminę Śrem.

Rysunek I.1.3.1 Obszar funkcjonalny Aglomeracji Poznańskiej



Źródło: opracowanie własne

I.2. Uwarunkowania prawne polityki parkingowej

I.2.1. Ogólnokrajowe dokumenty prawne dotyczące parkowania.

Szeroka analiza dokumentów prawnych w zakresie wymagań dotyczących parkowania została przeprowadzona w ramach opracowywania normatywu parkingowego dla Warszawy [2]. Sytuację prawną w tym względzie bardzo dobrze opisuje podsumowanie wykonane w ramach powyższej analizy:

- *W obowiązujących w Polsce aktach prawa powszechnego, w zakresie problematyki parkingowej, dominują przepisy porządkowo - techniczne, tj. dotyczące ograniczeń w swobodzie parkowania, pobierania opłat za parkowanie, zasad lokalizacji miejsc postojowych, przepisów przeciwpożarowych, wymogów w zakresie ochrony środowiska, parametrów miejsc parkingowych, dróg manewrowych, konstrukcji nawierzchni, wyposażenia w elementy infrastruktury technicznej itp.*
- *Parkingi, garaże i miejsca postojowe zlokalizowane poza pasami drogowymi dróg publicznych lub niezwiązane z transportem publicznym, nie są celem publicznym.*
- *Obowiązek zapewnienia miejsc postojowych dla samochodów, spoczywa na inwestorze obiektu budowlanego.*
- *Gmina ma obowiązek ustalania norm ilościowych dot. miejsc postojowych w planach miejscowych i wydawanych decyzjach o warunkach zabudowy (w tym drugim przypadku obowiązek dotyczy miejsc dla samochodów osobowych).*
- *Gmina może ustalić zasady i normatywy parkingowe w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy” lub innej uchwale rady gminy.*
- *Konkretne normy wyposażenia w miejsca postojowe ustalono jedynie dla obiektów, w których „świadczony są usługi hotelarskie”; dla obiektów przyautostradowych i przygranicznych oraz Miejsc Obsługi Podróżnych (ustalono obowiązek wyposażenia w parkingi i generalne wytyczne co do ich pojemności).*
- *Żaden z aktów prawnych nie nakłada bezpośrednio obowiązku i nie wskazuje zasad ustalania norm ilościowych w zakresie parkowania rowerów.*

W ramach powyższego opracowania [2] analizie poddano aż 52 akty prawne, spośród których wypada wymienić:

- USTAWĘ z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych [3],
- USTAWĘ z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [4],
- ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 28 kwietnia 2004 r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin [5],
- ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego [6],
- USTAWĘ z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane [7],
- USTAWĘ z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym [8],
- USTAWA z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody [9],

Spośród aktów prawnych, jakie pojawiły się po roku 2008 na uwagę zasługuje USTAWA z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [10]. W ustawie tej [10] definiuje się zintegrowany węzeł przesiadkowy jako miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu. Parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride) można więc traktować jako element zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Dalej w ustawie [10] czytamy (art. 15), że organizowanie transportu publicznego polega między innymi na zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Wynika z tego, że to organizator transportu powinien zarządzać parkingami Parkuj i Jedź (Park & Ride).

PODSUMOWANIE:

W prawodawstwie polskim wśród zapisów dotyczących parkowania dominują przepisy o charakterze porządkowo - technicznym. W Kodeksie Drogowym [8] znajdziemy przepisy dotyczące zakazów parkowania. W szczegółowych ustawach i rozporządzeniach zapisano wymogi dotyczące płatności za parkowanie, parametry lokalizacji i wymogów technicznych miejsc postojowych. Brakuje natomiast zapisów bardziej ogólnych precyzujących wytyczne dla dokumentu polityki parkingowej. Dlatego tego typu zapisów należy raczej szukać w odpowiednich dokumentach strategicznych.

W przypadku większości parkingów nie możemy traktować ich jako obiektów celu publicznego. Wyjątek stanowią miejsca postojowe w pasie drogowym, parkingi związane z transportem publicznym, czyli parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride), Kiss & Ride, Bike & Ride oraz parkingi, których konieczność budowy wynika z polityki transportowej, np. Park & Go czy parkingi w strefie płatnego postoj.

Obowiązek organizacji parkingów: Parkuj i Jedź (Park & Ride), Kiss & Ride oraz Bike & Ride, prawo powierza organizatorowi przewozów w publicznym transporcie zbiorowym. Jest to odpowiednia dla tego rodzaju przewozów jednostka samorządu terytorialnego. W chwili obecnej dla parkingów przy pętlach tramwajowych jest to Miasto Poznań, natomiast przy stacjach kolejowych to Województwo Wielkopolskie. Może to jednak ulec zmianie w sytuacji powstania odpowiednich związków jednostek samorządowych dla organizacji zbiorowego transportu publicznego.

I.2.2. Dokumenty strategiczne.

Przegląd zapisów dotyczących problematyki parkingowej należy rozpocząć od dokumentów Unii Europejskiej. W szczególności od Białej Księgi „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” [11], będącej wytyczną działań Unii Europejskiej w dziedzinie transportu. Dokument ten [11] nie zawiera bezpośrednich zapisów dotyczących problematyki parkowania pojazdów, wskazuje jednak na potrzebę integracji różnych środków transportu, w tym również integracji transportu indywidualnego z transportem zbiorowym. Integracja taka realizowana jest poprzez parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride) oraz Bike & Ride. Działania związane z integracją różnych środków transportu mają prowadzić do zmniejszenia emisji odkomunikacyjnych i będą promowane przy rozdziale środków dofinansowania. Innym promowanym działaniem będzie rozwój systemów informatycznych w dziedzinie transportu, w tym rozwój

informacji dla podróżujących. Dotyczy to również informacji o zajętości miejsc parkingowych, systemu naprowadzania na wolne miejsca parkingowe czy systemu kierującego na parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride).

Trochę inaczej problem parkowania ujęty został w dokumentach krajowych. W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju [12], parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride) wymienione są jako element poprawy dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego (działanie 3.2.2). Wskazuje się na potrzebę obligatoryjnej współpracy jednostek samorządowych w celu rozwoju systemu Parkuj i Jedź (Park & Ride) oraz na potrzebę określenia w lokalnych dokumentach planistycznych wskaźników realizacji systemu Parkuj i Jedź (Park & Ride). Oprócz bezpośredniego odwołania się do systemu Parkuj i Jedź (Park & Ride) w dokumencie zakłada się potrzebę utworzenia zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego (3.2.3), którego elementami będą parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride) i Bike & Ride. Zapisano w nim również postulat zwiększenia dostępności transportowej wewnątrz rejonów (2.2.1). Jednym z elementów limitujących dostęp transportowy do obszaru jest możliwość zaparkowania pojazdu. W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego [13] zapisano potrzebę zwiększenia dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, głównie poprzez rozwój i integrację transportu publicznego. Zwrócono również uwagę na konieczność zwiększenia dostępności komunikacyjnej ośrodków wojewódzkich z obszarów o niskiej dostępności, to jest z obszarów, z których czas dojazdu do ośrodka wojewódzkiego jest dłuższy niż 90 min. W Aglomeracji Poznańskiej nie ma takich obszarów.

Zgodnie z przyjętym kierunkiem analizy dokumentacji od dokumentów najbardziej ogólnych do dokumentów szczegółowych, kolejne są dokumenty wojewódzkie. W Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do roku 2020 [14] możemy przeczytać, że budowa parkingów „park and ride” i „park and bike” jest kierunkiem działań do realizacji celu 1.5 - rozwoju transportu publicznego. Działania pokrewne to: rozwój i promocja kolei metropolitalnej oraz działania w kierunku realizacji celu 1.2 - wzrost różnorodności oraz upowszechnienie efektywnych form transportu, to jest: wsparcie rozwoju transportu multimodalnego, rozwój telematki integrującej transport oraz jego użytkowników.

Przechodząc do dokumentów dotyczących bezpośrednio obszaru Aglomeracji Poznańskiej wyróżnić w pierwszej kolejności należy dwa dokumenty strategiczne:

- Strategię Rozwoju Powiatu Poznańskiego na lata 2006 - 2015 [15],
- Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania [16].

Pierwszy z dokumentów [15] właśnie traci swoją aktualność. Dokument drugi [16] został przyjęty w październiku 2014 r., jako dokument obowiązujący. W Strategii Rozwoju Powiatu Poznańskiego [15] niewiele znajdziemy zapisów dotyczących problematyki parkingowej. Wpisano, co prawda potrzebę integracji systemów transportowych, ale zapis ten sugeruje, że chodzi jedynie o integrację systemów transportu publicznego. W tym zakresie Strategia Rozwoju Powiatu Poznańskiego [15] odsyła do Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Poznańskiego.

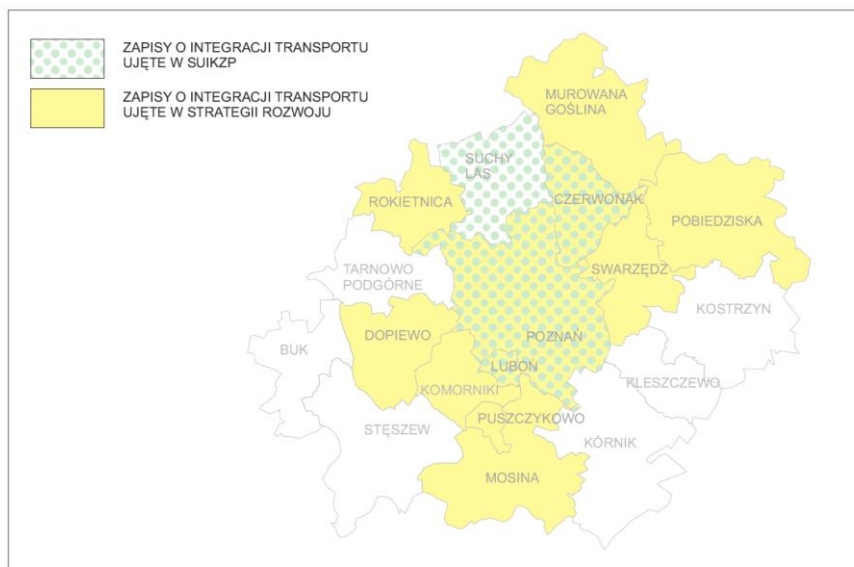
W Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych [16] wyraźnie wskazano potrzebę budowy parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride), Bike &

Ride, a nawet Kiss & Ride dla wzmocnienia roli kolei metropolitalnej. Kolej Metropolitalna ma zgodnie z zapisami ww. dokumentu podstawowe znaczenie dla rozwoju transportu publicznego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania. Przewiduje się budowę 40 węzłów kolei metropolitalnej, na których mają powstawać te parkingi. Miarą realizacji tych działań mają być: liczba parkingów, liczba miejsc na parkingach oraz liczba osób korzystających z parkingów. W ramach węzłów zintegrowanych mają powstać nie tylko parkingi, ale również drogi dojazdowe do nich.

Kolejnym dokumentem na tym szczeblu samorządu jest Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Poznańskiego na lata 2014-2025 [53]. Jako zintegrowane węzły przesiadkowe wskazuje się w tym dokumencie stacje i przystanki kolejowe na obszarze powiatu położone przy drogach powiatowych. Założono, że integracja będzie dotyczyć również transportu indywidualnego. Realizowana zaś będzie m.in. poprzez parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride) i Bike & Ride. Zalecono takie projektowanie parkingów, aby maksymalnie ułatwić przesiadkę między środkami transportu.

Ostatnią grupą dokumentów są dokumenty strategiczne miast i gmin. Analizie poddano jedynie dokumenty Miasta Poznania oraz gmin Powiatu Poznańskiego. Warto zauważyć, że w zakresie integracji transportu oraz parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) obecny stan dokumentacji nie jest zadowalający. Tylko Poznań oraz trzy gminy: Buk, Czerwonak i Luboń umieściły zapisy dotyczące integracji transportu, zarówno w dokumentach Strategii Rozwoju jak również w SUIKZP. Zapisy dotyczące integracji transportu znalazły się w SUIKZP gminy Suchy Las oraz w dokumentach strategii rozwoju 10 gmin powiatu poznańskiego: Czerwonak, Dopiewo, Komorniki, Luboń, Swarzędz, Mosina, Murowana Goślina, Pobiedziska, Puszczykowo i Rokietnica. Sześć gmin powiatu poznańskiego nie zawierało zapisów dotyczących integracji transportu w żadnym dokumencie. Należy zwrócić uwagę, że wynika to również z braku posiadania aktualnych dokumentów strategicznych przez gminy. Plussem jest jednak fakt, że są one aktualnie w opracowaniu.

Rysunek I.2.2.1 Obecność zapisów dotyczących integracji w dokumentach strategicznych gmin



Źródło: opracowanie własne

W większości dokumentów są to ogólne zapisy dotyczące integracji transportu z uwypatnieniem roli transportu kolejowego, wskazujące na potrzebę rozwoju zrównoważonego z promocją transportu niskoemisyjnego oraz potrzebę zwiększenia dostępu do obszarów o słabej dostępności komunikacyjnej.

W dokumentach strategicznych Poznania, tj. w: Strategii Rozwoju [17], Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego [18], Planie Transportowym [19] i Polityce Parkingowej [20] Miasta Poznania integracja transportu zajmuje ważne miejsce w działaniach na rzecz poprawy funkcjonowania systemu transportowego. We wszystkich wymienionych dokumentach znalazły się zapisy dotyczące parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride). W części dokumentów wskazano proponowane lokalizacje tych parkingów, głównie przy pętlach tramwajowych, chociaż znalazły się również lokalizacje przy stacjach i przystankach kolejowych. Część dokumentów odnosi się również do problemu parkowania w Centrum Poznania i budowy parkingów buforowych (nazywanych również parkingami Park & Go). Polityka Parkingowa Miasta Poznania wskazuje na potrzebę rozszerzenia strefy płatnego postoju w Poznaniu (warto jednak zauważyć, że od momentu uchwalenia Polityki Parkingowej strefa ta została znacznie rozszerzona). Dokument ten zawiera ponadto normatyw parkingowy, zarówno dla samochodów, jak i dla rowerów.

W ramach SUIKZP Gminy Czerwonak [21] określono politykę parkingową, w której zapisano konieczność integracji transportu samochodowego i kolejowego poprzez budowę parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) przy każdej stacji i przystanku kolejowym oraz potrzebę budowy parkingów publicznych w miejscach występowania ruchu turystycznego oraz zewnętrznego. W Strategii Rozwoju Gminy Czerwonak [22] zapisano potrzebę działań integrujących transport, głównie poprzez integrację kolei podmiejskiej z ruchem samochodowym i rowerowym - parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride) i Bike & Ride. Zapisano ponadto potrzebę działań ograniczających emisję i chroniących ludność i środowisko przed skutkami nadmiernego ruchu drogowego.

W Strategii Rozwoju Gminy Murowana Goślina [23] jako bardzo istotne uważa się potrzebę zwiększenia roli gminy w Aglomeracji Poznańskiej. Działaniami, które mają temu pomóc, będą między innymi: rozbudowa nowoczesnego węzła komunikacyjnego w oparciu o dworzec kolejowy w Murowanej Goślinie oraz tworzenie zintegrowanego transportu publicznego. W SUIKZP Gminy Murowana Goślina [24] zapisano normatyw parkingowy, brakuje natomiast zapisów dotyczących integracji systemów transportowych.

Strategia Rozwoju Gminy Suchy Las [25] nie zawiera zapisów dotyczących integracji transportu, natomiast kładzie duży nacisk na zrównoważony rozwój. Zapisy dotyczące parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) znalazły się natomiast w dokumencie SUIKZP tej gminy [26]. Niestety, zapisy te jedynie dopuszczają lokalizację tego typu parkingów przy stacjach kolejowych. Dokument zawiera również normatyw parkingowy.

Gmina Rokietnica wyraźnie postawiła na zrównoważony rozwój oraz integrację systemów transportowych. W Strategii Rozwoju gminy [27] znalazły się zapisy wskazujące na potrzebę integracji z transportem kolejowym oraz z innymi środkami transportu publicznego. Przewidziano

również inne środki integracji, np. wspólny bilet, ale również potrzebę rozwoju transport niskoemisyjnego.

Strategia Rozwoju Gminy Tarnowo Podgórne [28] wskazuje jedynie potrzebę zrównoważonego rozwoju, brakuje w niej zapisów o integracji transportu. Podobnie w zapisach SUiKZP [29] tej gminy nie znajdziemy działań związanych z integracją transportu. Istniejące zapisy wręcz wskazują, że dostęp do transportu kolejowego zapewniają dworce w sąsiednim Poznaniu, a gmina zapewnia jedynie połączenia autobusowe z Poznaniem, nie odnosząc się jednak do kwestii ich zintegrowania z koleją. Znajdziemy w nich natomiast normatyw parkingowy.

Podobnie, jak w przypadku Tarnowa Podgórnego, również w gminie Buk brakuje w dokumentach strategicznych zapisów dotyczących integracji transportu. Co prawda w misji gminy przedstawionej w Strategii Rozwoju gminy [30] zapisana jest integracja z obszarem Aglomeracji Poznańskiej, lecz w działaniach temu służących wskazuje się jedynie lakonicznie poprawę usług komunikacyjnych oraz stworzenie sprawnego systemu komunikacyjnego w otoczeniu gminy Buk na trasie Poznań - granica zachodnia. W SUiKZP gminy [31] przewidziano budowę parkingu strategicznego w rejonie dworca PKP Buk, nie precyzując jednak czy ma on pełnić funkcję parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride).

W gminie Dopiewo integracja transportu została zapisana w projekcie Strategii Rozwoju [32]. Warto zauważyć, że hasło integracja transportu w dokumencie tym rozumiane jest jako integracja transportu kolejowego z transportem autobusowym. Niemniej to właśnie stacje kolejowe wskazywane są jako potencjalna lokalizacja tzw. „parkingów buforowych”. SUiKZP gminy [33] nie odnosi do kwestii integracji transportu.

Strategia Rozwoju gminy Komorniki [34], została określona na lata 2013-2020. Według tego dokumentu integracja transportu powinna być zrealizowana w oparciu o plany dotyczące kolei metropolitalnej. Zaznaczono, że dla mieszkańców miałyby to przełożenie na skrócenie czasu podróżowania do Poznania z przystanków kolejowych w Wirach oraz Szreniawie. Wskazano na konieczność budowy parkingów przy tych przystankach, zapewniających dogodne wykonanie przesiadki. Wskazano również na wagę takiego rozwiązania dla mieszkańców gminy, przy przystanku kolejowym Poznań Junikowo.

W Strategii Rozwoju gminy Luboń [35] wpisano wręcz w działania lokalizację parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride), przyznając integracji transportu bardzo ważną rolę. Zapisy te jednak nie znalazły odzwierciedlenia w SUiKZP gminy [36], w którym co prawda widzi się potrzebę i znaczenie kolei aglomeracyjnej, ale jednak nie wyartykułowano potrzeby integracji z koleją, transportu samochodowego.

W gminie Puszczykowo, podobnie jak w Dopiewie, w Strategii Rozwoju [37] wskazano konieczność budowy parkingów buforowych. Z kontekstu można wywnioskować, że jest to działanie związane z integracją transportu i chodzi raczej o parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride). Jednak nie jest to wyraźnie zaznaczone.

Z kolei w Strategii Rozwoju Gminy Mosina [38] integracja transportu jest jednym z głównych celów. Wskazuje się między innymi na potrzebę

współpracy gminy przy budowie kolei metropolitalnej, jednak nie wprowadzono bezpośrednich zapisów o parkingach Parkuj i Jedź (Park & Ride). W SUiKZP gminy [39] nie znajdziemy zapisów o integracji transportu samochodowego z transportem zbiorowym, a jedynie ogólne zapisy o polityce parkingowej i normatyw parkingowy.

W gminie Stęszew za cel w Strategii Rozwoju [40] przyjmuje się usprawnienie połączeń na relacji Stęszew - Poznań. Jednak nie przewidziano, że usprawnienie to powinno polegać również na integracji transportu samochodowego z kolejowym.

Gmina Kórnik w swojej Strategii Rozwoju [41] stawia, co prawda na zrównoważony rozwój i modernizację transportu publicznego, jednak nie poprzez integrację transportu.

Integracja systemów infrastruktury z Poznaniem i sąsiednimi gminami została wpisana w Strategię Rozwoju gminy Swarzędz [42]. Integracja ta dotyczy układu drogowego, systemu kolejowego oraz komunikacji publicznej. Z kolei SUiKZP gminy [43] nie zawiera zapisów dotyczących integracji transportu, ale oprócz normatywu parkingowego zawarto w nim ciekawy pomysł budowy nowej trasy szynobusu w południowej i zachodniej części Swarzędza.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Kostrzyn [59] zawiera, co prawda podrozdział dotyczący polityki parkingowej, ale zawarty w nim jest jedynie szczątkowy normatyw parkingowy, brakuje jednak zapisów dotyczących integracji.

W Strategii Rozwoju gminy Pobiedziska [44] zintegrowany system komunikacyjny ma zapewnić zwiększenie dostępności komunikacyjnej gminy, a w konsekwencji poprawić warunki życia mieszkańców. W SUiKZP [45] nie ma zapisów dotyczących parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride), są natomiast zapisane szczegółowe warunki, jakie powinny spełniać parkingi dla ruchu turystycznego i rekreacyjnego. Może to być przydatne w przypadku, gdyby parking Parkuj i Jedź (Park & Ride) zlokalizowany w tej gminie obsługiwał głównie ten rodzaj ruchu.

PODSUMOWANIE:

Analizując dokumenty strategiczne na szczeblu ponadgminnym można zauważyć, że problem parkowania sprowadza się do trzech aspektów poruszanych w tych dokumentach:

- Integracji systemów transportowych wskazanej jako ważny element kształtowania zrównoważonego rozwoju transportu. Założono, że integracja będzie pozytywnie oddziaływać na pozostałe dwa aspekty, to jest na zwiększenie dostępności komunikacyjnej oraz na ochronę środowiska. Elementami integracji transportu są parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride), Kiss & Ride oraz Bike & Ride.
- Zwiększenia dostępności komunikacyjnej do obszarów słabo dostępnych. Wyrównywanie szans rozwojowych poszczególnych obszarów ma związek z ich dostępem komunikacyjnym. Szczególną rolę przykłada się do dostępności danego obszaru do stolicy regionu, nie zapominając jednak o dostępie również do innych ośrodków. Jednym z determinantów takiego dostępu mogą być warunki

parkowania. Warto jednak zauważyć, że preferowany jest dostęp publicznym transportem zbiorowym. Polityka parkingowa powinna więc likwidować utrudnienia w parkowaniu w taki sposób, aby nie powodować szkody dla transportu zbiorowego.

- Ochrony środowiska, w szczególności polityki zmniejszenia emisji, w tym emisji związanych z transportem. Ograniczenie liczby kilometrów pokonywanych przez samochody na obszarze Aglomeracji każdego dnia będzie miało wpływ na zmniejszenie emisji zarówno gazów jak i hałasu. Dlatego też system parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) można uznać za system zmniejszający emisje w transporcie.

Dokumenty strategiczne gmin charakteryzują się dużą niespójnością, brakami i słabym odniesieniem do dokumentów nadrzędnych. Wiele gmin jest obecnie w fazie tworzenia dokumentów strategicznych, co powinno przełożyć się na poprawę sytuacji w tej kwestii. Najlepiej przygotowane dokumenty strategiczne ma Poznań, który posiada aktualne wszystkie, z punktu widzenia tego opracowania, dokumenty strategiczne.

W wielu dokumentach strategicznych gmin brak jest zapisów dotyczących integracji transportu, bądź zapisy te są zbyt ogólne. Warto zauważyć, że przy ubieganiu się o dofinansowanie z funduszy europejskich, przykładowo na budowę parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride), potrzebna będzie modyfikacja dokumentów nieposiadających odpowiednich zapisów.

Duży chaos występuje również w kwestii normatywów parkingowych. Często brakuje ich w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, jak również w innych dokumentach. W przypadku, gdy są, mają one cząstkowy i różny zakres.

Rysunek I.2.2.2 Porównanie lokalizacji parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w Poznaniu w różnych dokumentach strategicznych



Źródło: opracowanie własne na podstawie [18],[19],[20]

Wykaz lokalizacji parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w następujących dokumentach:	
●	według Polityki Parkingowej Miasta Poznania [20]
●	według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania [18]
●	według Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025 [19]
	<ol style="list-style-type: none"> 1. przy dworcu „os. Sobieskiego”; 2. przy przystanku PST „Szymanowskiego”; 3. „Strzeszyn” - w rejonie przecięcia się linii kolejowej Poznań - Piła z III ramą komunikacyjną; 4. przy przystanku PST „Lechička”; 5. przy dworcu miejskim „Al. Polska”, (Brama Zachodnia); 6. przy dworcu „Wschodnim”; 7. przy pętli tramwajowej „Miłostowo”; 8. na os. M. Kopernika; 9. przy dworcu miejskim „Górczyn”; 10. Fabianowo przy centrum handlowym; 11. przy projektowanej pętli Klin Dębicki; 12. przy Rondzie Starołęka; 13. na Franowie; 14. rejon Łacina w okolicy skrzyżowania Jana Pawła II i ul. Kórnickiej; 15. rejon pętli autobusowej na ulicy Grunwaldzkiej przy torach kolejowych; 16. rejon pętli tramwajowej na Junikowie; 17. przy lotnisku Ławica; 18. przy stacji kolejowej Poznań Starołęka (po południowej stronie torów kolejowych); 19. przy przystanku kolejowym w rejonie ul. Biskupińskiej; 20. Naramowice.

I.2.3. Polityka transportowa i polityka parkingowa

W dokumencie Polityki Transportowej Państwa na lata 2006 - 2025 [49] celami, które można powiązać z polityką parkingową są:

- cel 1: Poprawa dostępności transportowej,
- cel 4: Integracja transportu.

Rozwinięcie powyższych zagadnień zawierają dokumenty strategiczne opisane w poprzednim rozdziale.

Brak jest dokumentów polityki transportowej dla Województwa Wielkopolskiego czy Aglomeracji Poznańskiej, natomiast swoją Politykę Transportową [50] uchwalił Poznań. Dokument ten, co prawda, został uchwalony jeszcze w ubiegłym stuleciu, ale nadal jest w dużej mierze aktualny i stanowi podstawę tworzenia obecnych dokumentów strategicznych.

Z punktu widzenia polityki parkingowej istotne zapisy tego dokumentu [50] to zdefiniowane szczegółowe cele:

- w zakresie rozbudowy układu drogowo - ulicznego; zapewnienie dostępu do stacji, przystanków kolejowych, dworców autobusowych i parkingów strategicznych, głównie przesiadkowych,
- w zakresie rozwoju transportu zbiorowego; przeciwdziałanie masowemu użytkowaniu samochodu,
- w zakresie rozwoju transportu kolejowego; dostosowanie układu do obsługi miasta i strefy podmiejskiej.

Dodatkowo w kierunkach rozwoju zapisano:

2.1.10. Dążyć należy do poprawy integracji systemu transportowego, obejmującego środki lokomocji o różnym zasięgu obsługi, usprawnienie węzłów przesiadkowych, tworzenie jednolitego systemu taryfowego.

W zapisach kierunków 2.3 Układ Parkingowy, wpisano potrzebę zachowania równowagi między warunkami parkowania i warunkami ruchu. Bardzo istotne znaczenie przypisano w kierunku 2.3.2, integracji systemu, zwłaszcza budowie parkingów przesiadkowych. Preferowana jest lokalizacja parkingów w oddaleniu od śródmieścia.

Dokument Polityki Parkingowej Miasta Poznania [20] został uchwalony przez Radę Miasta Poznania w czerwcu 2008 r. Jako cele Polityki Parkingowej wymienia się między innymi:

- *Nakłanianie do rezygnacji z samochodu osobowego i do korzystania z komunikacji publicznej.*
- *Zwiększenie liczby osób podróżujących jednym samochodem osobowym.*
- ***Zapewnienie dostępności stacji i przystanków kolejowych, dworców autobusowych.***
- ***Zmniejszenie oddziaływania hałasu i emisji spalin.***
- *Stworzenie warunków dla uspokojenia ruchu w Śródmieściu oraz w innych obszarach konfliktowych.*

- Realizacja powiązań międzygminnych i międzydzielnicowych poza obszarem śródmiejskim Poznania.
- Zagwarantowanie transportowi publicznemu atrakcyjności ekonomicznej i użytkowej.

W dokumencie przewidziano budowę systemu parkingów dla pojazdów osobowych: kubaturowych, Park & Go (P&G) oraz Parkuj i Jedź (Park & Ride). W centrum Poznania **przewidziano lokalizację 15 parkingów kubaturowych. Ich celem jest uporządkowanie przestrzeni publicznej.** Budowa parkingu kubaturowego ma się każdorazowo wiązać z likwidacją uciążliwych miejsc postojowych w jego sąsiedztwie.

Parkingi buforowe to z kolei sieć parkingów na obrzeżach centrum. Założono zgodnie z Polityką Transportową [50] ograniczanie dostępu pojazdów osobowych do ścisłego obszaru centrum Poznania oraz priorytet w tym obszarze dla ruchu pieszego, rowerowego oraz transportu publicznego. Parkingi Park & Go mają być elementem realizacji takiej polityki, poprzez lokalizację miejsc postojowych na obrzeżach centrum i zachęcanie kierowców (np. poprzez system opłat) do pozostawienia na nich pojazdu i dalszej podróży pieszo, ewentualnie komunikacją zbiorową.

Rysunek I 2.3.1 Sieć parkingów w Centrum Poznania i na jego obrzeżach



Źródło: [20]

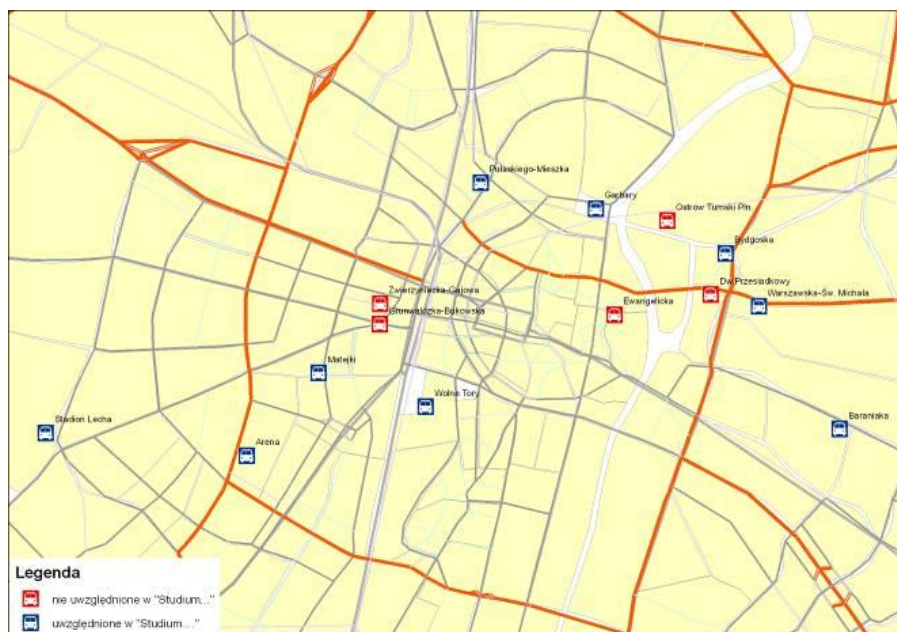
Trzecim typem parkingów przewidzianych w Polityce Parkingowej są parkingi **Parkuj i Jedź (Park & Ride)**. W założeniu lokalizowane mają być te parkingi **w pobliżu peryferyjnych przystanków sprawnego transportu publicznego**. Parkingi te mają być **tanie lub bezpłatne**.

Dokument przewiduje również budowę parkingów rowerowych oraz parkingów Bike & Ride.

Ważnymi elementami Polityki Parkingowej [20] jest propozycja uregulowania parkingów dla pojazdów ciężarowych oraz systemu parkingów dla autobusów turystycznych. W przypadku tych pierwszych proponuje się

rezygnację z publicznych parkingów dla pojazdów ciężarowych na terenie Miasta Poznania (za wyjątkiem Centrum Franowo). Natomiast wyznacza się lokalizację dla parkingów czasowego postoju dla ciężarówek. W przypadku parkingów dla autobusów turystycznych zaproponowano 14 lokalizacji, przy czym tylko jedna lokalizacja - Ewangelicka znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta.

Rysunek I.2.3.2 Propozycje lokalizacji parkingów autobusowych



Źródło: [20]

Polityka Parkingowa Miasta Poznania [20] odnosi się również do kwestii Strefy Płatnego Parkowania i opłat parkingowych. Postuluje się w niej rozszerzenie strefy (co częściowo zostało już zrealizowane) zwłaszcza na śródmiejskie dzielnice Jeźyc, Wildy i Łazarza. Wskazuje się na konieczność przekalkulowania wysokości opłat w strefie i na parkingach tak, aby uzyskać gradację: parkowanie na parkingach buforowych powinno być tańsze niż parkowanie w centrum, ale droższe niż na parkingach Parkuj i Jedź (Park & Ride).

PODSUMOWANIE

Cele Polityki Transportowej Państwa [49] pokrywają się z celami dokumentów strategicznych szczebla krajowego czy wojewódzkiego. Z punktu widzenia Polityki Transportowej Aglomeracji Poznańskiej ważne są trzy poruszane w powyższym dokumencie obszary działań: integracja transportu, dostępność transportowa i ochrona środowiska.

Polityka Transportowa Poznania również wyraźnie stawia na integrację transportu poprzez budowę parkingów przesiadkowych. Zwraca uwagę na równowagę między warunkami ruchu i parkowania, konieczną dla zachowania dostępu transportowego do obszaru śródmiejskiego.

Zapisy ogólne i kierunki Polityki Parkingowej [20] są aktualne i nie stoją w sprzeczności z innymi dokumentami wyższego szczebla. Jednak szereg zapisów szczegółowych zwłaszcza, dotyczących lokalizacji parkingów, normatywu parkingowego, powinien być uaktualniony.

I.2.4 Masterplan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej

Projekt Masterplanu dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej współfinansowany w ramach Mechanizmu Finansowego EOG zawiera między innymi takie działania, jak:

Działanie 3 - Opracowanie koncepcji zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie kolejowe Poznańskiego Węzła Kolejowego, z wydzieleniem kolejowego ruchu metropolitalnego, w tym:

- *analiza istniejącej infrastruktury kolejowej pod kątem możliwości uruchomienia regularnych połączeń metropolitalnych, ze wskazaniem zakresu niezbędnych inwestycji;*
- *analiza zapotrzebowania PKM na tabor kolejowy uwzględniający specyfikę ruchu metropolitalnego;*
- *analiza wpływu realizacji projektu PKM na ograniczenie emisji CO₂;*
- *analiza wpływu funkcjonowania PKM na metropolitalny rynek pracy oraz przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu;*
- *plan operacyjny wdrożenia opracowanej koncepcji zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie kolejowe PKM.*

Działanie 4 - Opracowanie koncepcji budowy funkcjonalnych punktów przesiadkowych w kierunku zwiększenia ich dostępności oraz oferowania usług komplementarnych do komunikacji publicznej, w tym:

- *opracowanie jednolitych wymagań dotyczących punktów przesiadkowych oraz parkingów w ramach PKM w celu zwiększenia dostępności usług komunikacyjnych (w tym dla osób niepełnosprawnych);*
- *opracowanie koncepcji świadczenia w pobliżu punktów przesiadkowych oraz w wybranych obiektach stacyjnych usług publicznych (np. sieć punktów bibliotecznych bibliotek publicznych, sieć wypożyczalni rowerów turystycznych, punkty świadczenia usług socjalnych) oraz usług komercyjnych komplementarnych do transportu publicznego.*

Działanie 5 - Opracowanie projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wraz z koncepcjami modernizacji układów drogowych na wskazanych przez gminy obszarach wokół stacji i przystanków PKM z zadaniem utworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych z parkingami oraz funkcją usługowo-handlową.

Działania podejmowane w ramach Masterplanu są komplementarne z działaniami podejmowanymi w ramach niniejszego opracowania. Polityka obejmuje zagadnienia dostępności transportowej w ujęciu dostępności miejsc parkingowych, czy wpływu systemów parkingowych na środowisko naturalne. Nie zajmuje się natomiast projektowaniem transportu kolejowego, czy węzłów przesiadkowych w ich pełnym zakresie, co jest przedmiotem Masterplanu. Integracja transportu w dokumencie polityki parkingowej ukierunkowana jest na kwestie związane z parkingami Parkuj i Jedź (Park & Ride), Kiss & Ride oraz Bike & Ride, co może stanowić materiał dla dalszego projektowania węzłów przesiadkowych. Z kolei koncepcja Poznańskiej Kolei Metropolitalnej pozwala na uściślenie lokalizacji parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) oraz ustalenie założeń dla badań popytowych. Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego będą mogły implementować zarówno wyniki badań, jak i niektóre rozwiązania wypracowane w dokumentach niniejszego opracowania, rozszerzając je o zagadnienia z nim niezwiązane.

I.3. Uwarunkowania infrastrukturalne

I.3.1. Inwentaryzacja dostępnej infrastruktury parkingowej w obszarze objętym badaniami.

Inwentaryzację miejsc parkingowych przeprowadzono w okresie od 15 października do 15 grudnia 2014 r. oraz na obszarze gminy Śrem w marcu 2015 r.

Inwentaryzacja obejmowała ogólnodostępne miejsca parkingowe znajdujące się w Obszarze Funkcjonalnym Aglomeracji Poznańskiej. Pominięte zostały miejsca postojowe znajdujące się na terenach zamkniętych, do których kierowca ma utrudniony lub uniemożliwiony dostęp. Miejsca parkingowe zliczano podczas wizji lokalnej przeprowadzonej w terenie oraz korzystając z ortofotomapy. Część danych, szczególnie dotyczących miejsc parkingowych: w Strefie Płatnego Parkowania w Poznaniu, na parkingach kubaturowych, parkingach buforowych, pozyskana została ze stron internetowych. Ze względu na duże zróżnicowanie charakteru parkowania w obszarze objętym inwentaryzacją dostępnej infrastruktury parkingowej, prace przebiegały dwutorowo. W obszarze ograniczonym ulicami tworzącymi II ramę komunikacyjną miasta Poznania miejsca parkingowe usystematyzowane zostały następująco:

- miejsca w Strefie Płatnego Parkowania,
- miejsca na parkingach kubaturowych,
- miejsca na parkingach buforowych,
- pozostałe miejsca ogólnodostępne.

Dla pozostałej części Poznania, powiatów: poznańskiego, kościańskiego, wągrowieckiego i wrzesińskiego oraz gminy Śrem wyróżnione zostały cztery rodzaje parkowania. Osobno zliczane były miejsca parkingowe na placach oraz przy ulicach. Dodatkowo parkowanie przy ulicach podzielono ze względu na usytuowanie pojazdu względem osi jezdni na parkowanie prostopadłe, równoległe oraz skośne.

W obszarze Śródmieścia (wewnątrz II ramy komunikacyjnej Poznania) zinwentaryzowanych zostało 47 299 ogólnodostępnych miejsc parkingowych, z czego 10 357 w obszarze wewnątrz I ramy komunikacyjnej. W obszarze ograniczonym I ramą połowę miejsc parkingowych stanowią miejsca parkingowe funkcjonujące w ramach Strefy Płatnego Parkowania, a 20% miejsc znajduje się na parkingach kubaturowych. W obszarze Śródmieścia (II rama) Strefa Płatnego Parkowania obejmuje 11% miejsc parkingowych, a 2% miejsc zlokalizowano na parkingach buforowych. Zdecydowaną większość (67%) stanowią pozostałe miejsca ogólnodostępne. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę miejsc parkingowych w podziale na poszczególne typy.

Tabela I.3.1.1 Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w Śródmieściu Poznania

Obszar	Strefa Płatnego Parkowania	Parking kubaturowy	Parking buforowy	Pozostałe miejsca ogólnodostępne	Suma
Wewnątrz I ramy	5144	1920	255	3038	10357
Pomiędzy I i II ramą	4238	3400	642	28662	36942
Wewnątrz II ramy	9382	5320	897	31700	47299
Udział miejsc parkingowych	20%	11%	2%	67%	100%

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji ze stron www

Poza obszarem śródmiejskim Poznania zinwentaryzowanych zostało 2215 parkingów ogólnodostępnych na placach zapewniających około 47 tys. miejsc parkingowych. Parkowanie przyuliczne (ponad 90 tys. mp) zinwentaryzowano w agregacji do 3094 lokalizacji. Łączna liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych na obszarze Miasta Poznania wynosi około 139 tys.

Łącznie w obszarze inwentaryzowano 240 043 miejsc parkingowych na parkingach ogólnodostępnych. W tabeli I.3.1.2 zestawiono zinwentaryzowaną liczbę miejsc parkingowych w poszczególnych powiatach.

Tabela I.3.1.2 Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w powiatach

powiat	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
kościański	6827	2720	1361	840	11748
Poznań	46947	30956	7917	5829	91649
wewnątrz I i II ramy					47299
poznański	32320	20375	3779	2084	58558
wągrowiecki	5914	3239	846	331	10330
wrzesiński	6969	4059	674	461	12163
śremski (gmina Śrem)	4803	2962	156	375	8296
Razem	103780	64311	14733	9920	240043

Źródło: opracowanie własne

W tabelach I.3.1.3 - I.3.1.10 przedstawiono liczbę i strukturę miejsc parkingowych w poszczególnych powiatach obszaru w podziale na gminy.

Tabela I.3.1.3 Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu kościańskiego

Gmina	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
Czempiń	1495	324	154	0	1973
Kościan (miasto)	2003	1333	630	571	4537
Kościan	824	302	69	14	1209
Krzywiń	1112	305	130	62	1609
Śmigiel	1393	456	378	193	2420
Razem	6827	2720	1361	840	11748

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.1.4 Udział procentowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu kościańskiego

Gmina	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
Czempień	12,73%	2,76%	1,31%	0,00%	16,79%
Kościan (miasto)	17,05%	11,35%	5,36%	4,86%	38,62%
Kościan	7,01%	2,57%	0,59%	0,12%	10,29%
Krzywiń	9,47%	2,60%	1,11%	0,53%	13,70%
Śmigiel	11,86%	3,88%	3,22%	1,64%	20,60%
Razem	58,11%	23,15%	11,58%	7,15%	100%

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.1.5 Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu poznańskiego

Gmina	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
Buk	1841	462	231	185	2719
Czerwonak	1964	2267	342	176	4749
Dopiewo	1199	1469	20	51	2739
Kleszczewo	485	302	149	42	978
Komorniki	2493	1614	241	36	4384
Kostrzyn	1495	425	143	19	2082
Kórnik	2604	938	327	85	3954
Luboń	2155	1746	163	140	4204
Mosina	3012	1739	186	107	5044
Murowana Goślina	1373	1159	217	107	2856
Pobiedziska	1364	442	97	82	1985
Puszczykowo	424	496	201	51	1172
Rokietnica	992	973	81	8	2054
Stęszew	1031	874	116	93	2114
Suchy Las	879	731	169	181	1960
Swarzędz	3748	3236	747	637	8368
Tarnowo Podgórne	5261	1502	349	84	7196
Razem	32320	20375	3779	2084	58558

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.1.6 Udział procentowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu poznańskiego

Gmina	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
Buk	3,14%	0,79%	0,39%	0,32%	4,64%
Czerwonak	3,35%	3,87%	0,58%	0,30%	8,11%
Dopiewo	2,05%	2,51%	0,03%	0,09%	4,68%
Kleszczewo	0,83%	0,52%	0,25%	0,07%	1,67%
Komorniki	4,26%	2,76%	0,41%	0,06%	7,49%
Kostrzyn	2,55%	0,73%	0,24%	0,03%	3,56%
Kórnik	4,45%	1,60%	0,56%	0,15%	6,75%
Luboń	3,68%	2,98%	0,28%	0,24%	7,18%
Mosina	5,14%	2,97%	0,32%	0,18%	8,61%
Murowana Goślina	2,34%	1,98%	0,37%	0,18%	4,88%
Pobiedziska	2,33%	0,75%	0,17%	0,14%	3,39%
Puszczykowo	0,72%	0,85%	0,34%	0,09%	2,00%
Rokietnica	1,69%	1,66%	0,14%	0,01%	3,51%
Stęszew	1,76%	1,49%	0,20%	0,16%	3,61%
Suchy Las	1,50%	1,25%	0,29%	0,31%	3,35%
Swarzędz	6,40%	5,53%	1,28%	1,09%	14,29%
Tarnowo Podgórne	8,98%	2,56%	0,60%	0,14%	12,29%
Razem	55,19%	34,79%	6,45%	3,56%	100%

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.1.7 Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu wągrowieckiego

Gmina	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
Damaśławek	157	98	13	50	318
Gołańcz	939	470	205	36	1650
Mieścisko	88	61	95	36	280
Skoki	642	105	58	0	805
Wapno	259	36	15	0	310
Wągrowiec (miasto)	2781	2268	441	204	5694
Wągrowiec	1048	201	19	5	1273
Razem	5914	3239	846	331	10330

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.1.8 Udział procentowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu wągrowieckiego

Gmina	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
Damasławek	1,52%	0,95%	0,13%	0,48%	3,08%
Gołańcz	9,09%	4,55%	1,98%	0,35%	15,97%
Mieścisko	0,85%	0,59%	0,92%	0,35%	2,71%
Skoki	6,21%	1,02%	0,56%	0,00%	7,79%
Wąpno	2,51%	0,35%	0,15%	0,00%	3,00%
Wągrowiec (miasto)	26,92%	21,96%	4,27%	1,97%	55,12%
Wągrowiec	10,15%	1,95%	0,18%	0,05%	12,32%
Razem	57,25%	31,36%	8,19%	3,20%	100%

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.1.9 Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu wrzesińskiego

Gmina	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
Kołaczkowo	639	175	16	32	862
Miłosław	873	321	75	20	1289
Nekla	848	216	48	0	1112
Pyzdry	195	265	72	19	551
Września (miasto)	3708	2646	409	390	7153
Września	706	436	54	0	1196
Razem	6969	4059	674	461	12163

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.1.10 Udział procentowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach powiatu wrzesińskiego

Gmina	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
Kołaczkowo	5,25%	1,44%	0,13%	0,26%	7,09%
Miłosław	7,18%	2,64%	0,62%	0,16%	10,60%
Nekla	6,97%	1,78%	0,39%	0,00%	9,14%
Pyzdry	1,60%	2,18%	0,59%	0,16%	4,53%
Września (miasto)	30,49%	21,75%	3,36%	3,21%	58,81%
Września	5,80%	3,58%	0,44%	0,00%	9,83%
Razem	57,30%	33,37%	5,54%	3,79%	100%

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.1.11 Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminie Śrem

Gmina Śrem	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
Obszar miejski	4375	2721	144	327	7567
Obszar pozamiejski	428	241	12	48	729
Razem	4803	2962	156	375	8296

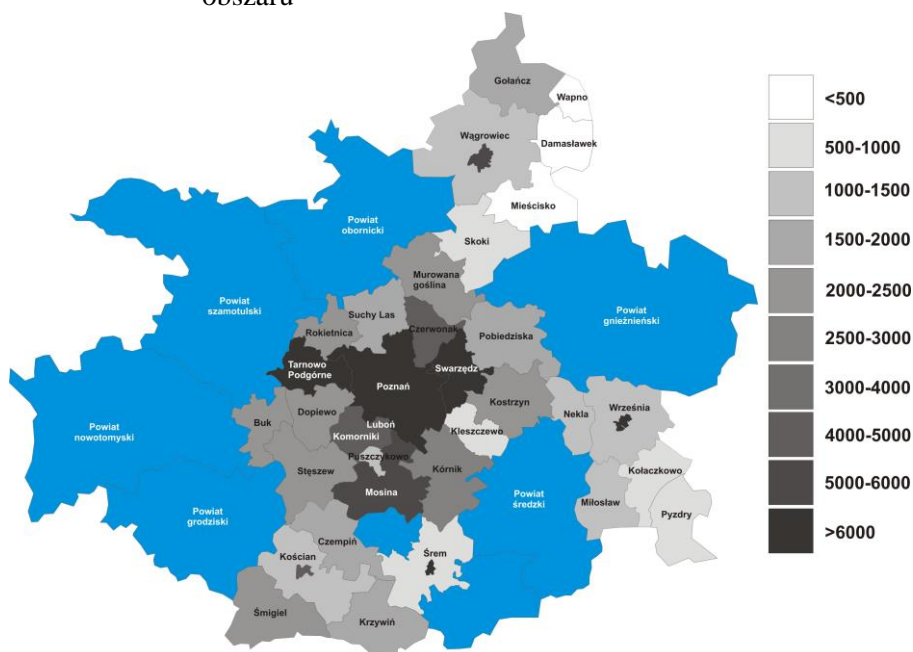
Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.1.12 Udział procentowy ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminie Śrem

Gmina Śrem	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
Obszar miejski	52,74%	32,80%	1,74%	3,94%	91,21%
Obszar pozamiejski	5,16%	2,91%	0,14%	0,58%	8,79%
Razem	57,90%	35,70%	1,88%	4,52%	100%

Źródło: opracowanie własne

Rysunek I.3.1.1 Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w gminach obszaru



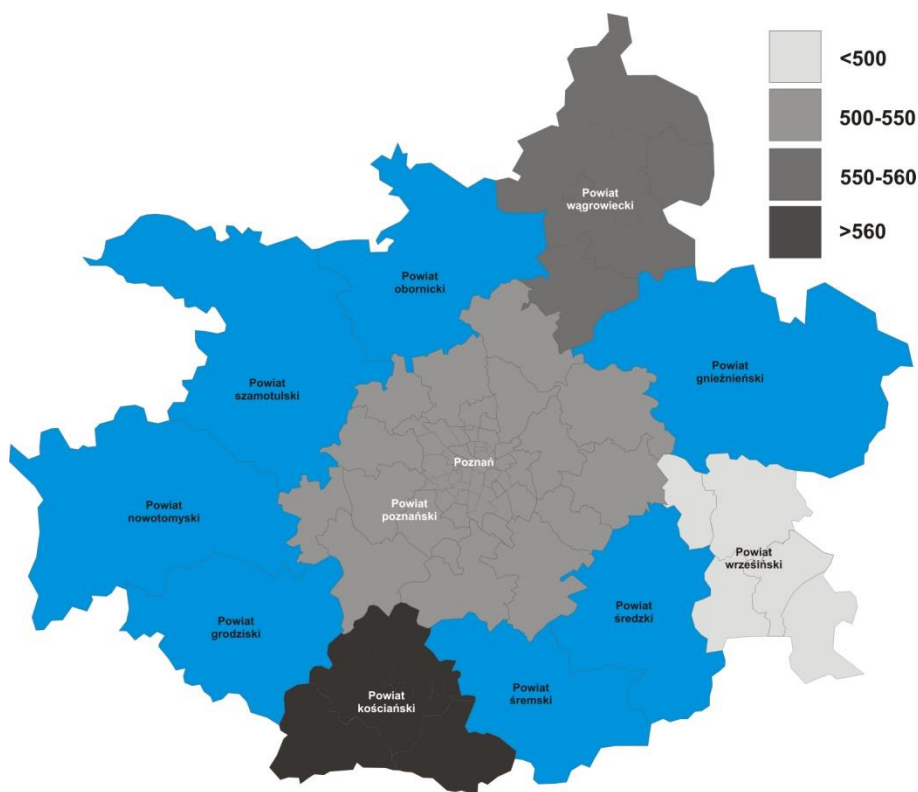
Źródło: opracowanie własne

Ze względu na różnorodny charakter gmin i powiatów badanego obszaru liczba zinwentaryzowanych miejsc parkingowych musi zostać przedstawiona w formie wskaźników umożliwiających porównanie i właściwe wnioskowanie. Wskaźnik motoryzacji [53] ukazuje liczbę samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców danego obszaru (tabela I.3.1.13 oraz rysunek I.3.1.2). Najwyższy wskaźnik związany jest z powiatem kościańskim oraz wągrowieckim. Wyraźnie niższy od pozostałych jest wskaźnik w powiecie wrzesińskim.

Tabela I.3.1.13 Wskaźnik motoryzacji w powiatach

Powiat	Wskaźnik motoryzacji [liczba sam. osob. / 1000 mieszkańców]
kościański	567
Miasto Poznań	538
poznański	529
wągrowiecki	553
wrzesiński	480

Rysunek I.3.1.2 Wskaźnik motoryzacji w powiatach
[liczba samochodów osobowych / 1000 mieszkańców]



Źródło: opracowanie własne

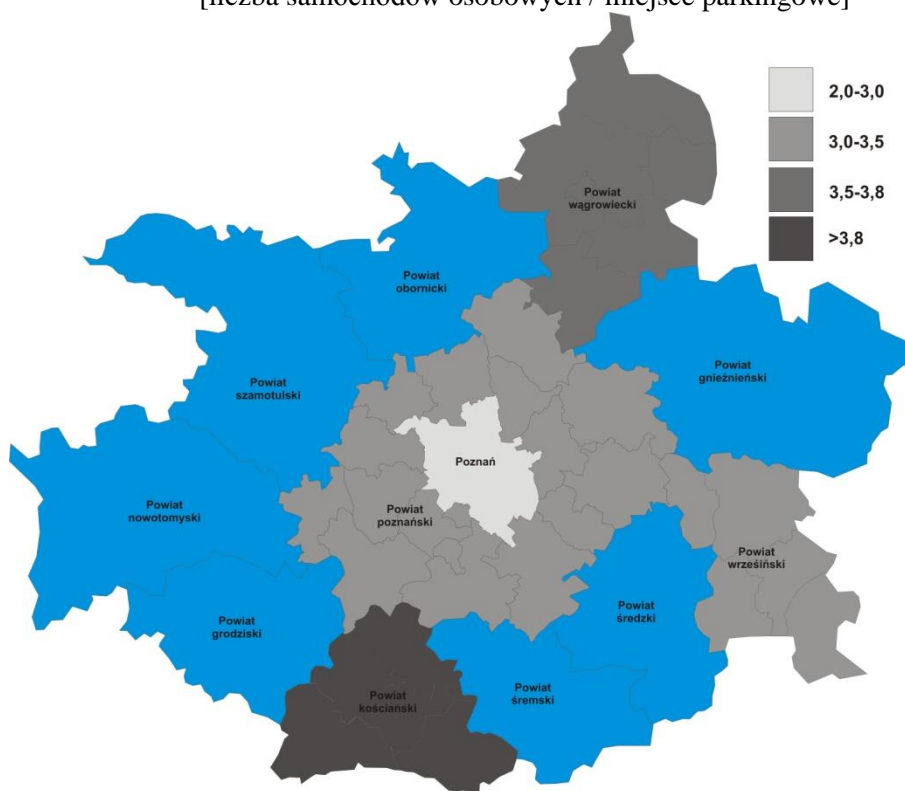
Liczbę samochodów osobowych w powiatach zestawiono również z liczbą ogólnodostępnych miejsc parkingowych. Uzyskano w ten sposób wskaźnik charakteryzujący możliwy popyt na miejsca parkingowe (tabela I.3.1.14 oraz rysunek I.3.1.3). Miasto Poznań ma wyraźnie niższy wskaźnik niż pozostałe obszary. Świadczy to jednoznacznie o dużej liczbie miejsc parkingowych w stosunku do pojazdów będących w dyspozycji mieszkańców Poznania. Powiaty kościański i wągrowiecki mają najwyższe wskaźniki, co może świadczyć o potencjalnie większym popycie na miejsca parkingowe niż w pozostałych powiatach.

Tabela I.3.1.14 Popyt na miejsca parkingowe w powiatach obszaru

Powiat	Popyt na miejsca parkingowe [liczba sam. osob. / miejsce parkingowe]
kościański	3,811
Miasto Poznań	2,144
poznański	3,053
wągrowiecki	3,726
wrzesiński	3,013

Źródło: opracowanie własne

Rysunek I.3.1.3 Popyt na miejsca parkingowe w powiatach obszaru
[liczba samochodów osobowych / miejsce parkingowe]



Źródło: opracowanie własne

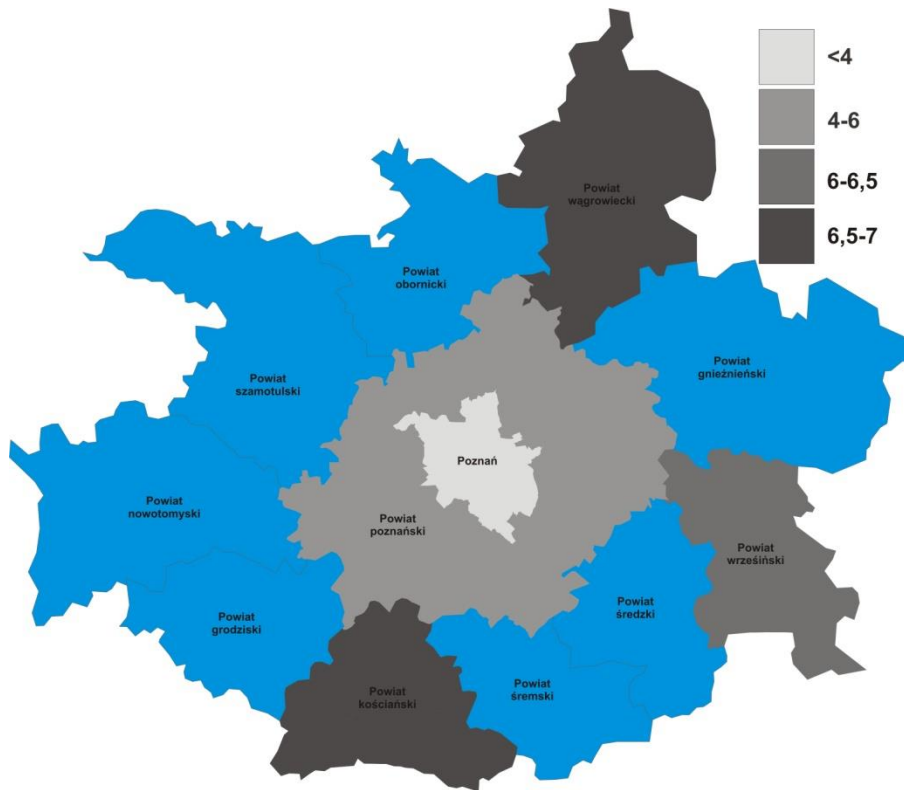
Liczba zinwentaryzowanych miejsc została również zestawiona z liczbą ludności zamieszkującą dany obszar. Wskaźnik uzyskany w ten sposób umożliwia zobrazowanie możliwego popytu na zorganizowane miejsca parkingowe. Z ogólnej liczby mieszkańców nie wykluczono żadnej z kategorii wiekowych, gdyż wszystkie są generatorami podróży samochodowych. Parametr ten w agregacji do powiatów przedstawiono w tabeli I.3.1.15 i rysunku I.3.1.4. Wskaźniki dla poszczególnych gmin zaprezentowano w tabeli I.3.1.16 i rysunku I.3.1.5.

Tabela I.3.1.15 Popyt na miejsca parkingowe w powiatach obszaru

Powiat	Liczba ludności	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych	Popyt na miejsca parkingowe [liczba osób / miejsce parkingowe]
kościański	78981	11748	6,72
Miasto Poznań	553554	138948	3,98
poznański	337890	58558	5,77
wągrowiecki	69810	10330	6,76
wrzesiński	76481	12163	6,29

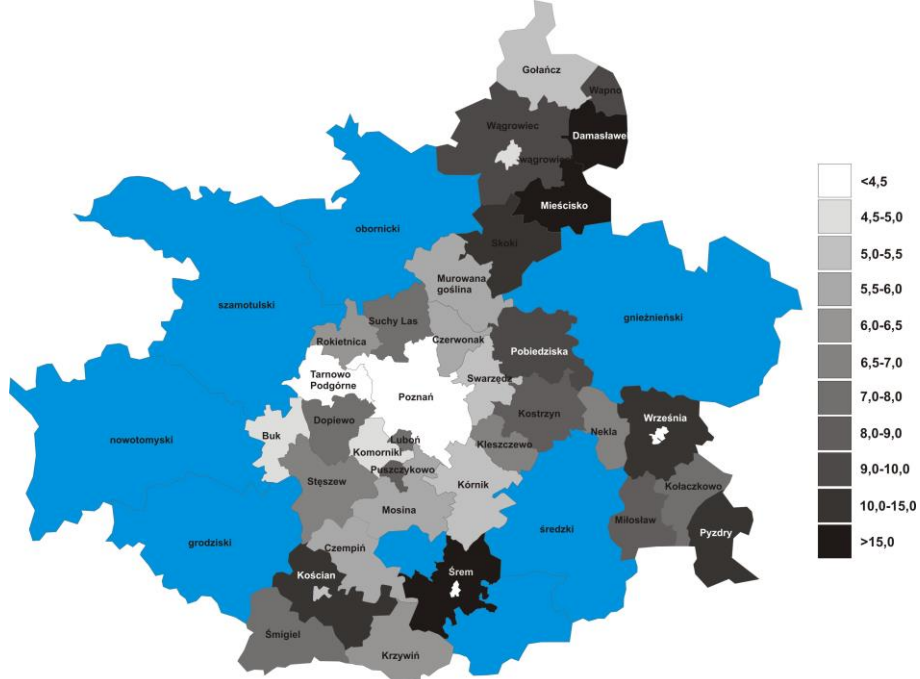
Źródło: opracowanie własne

Rysunek I.3.1.4 Popyt na miejsca parkingowe w powiatach obszaru [liczba osób / miejsce parkingowe]



Źródło: opracowanie własne

Rysunek I.3.1.5 Popyt na miejsca parkingowe w gminach obszaru [liczba osób / miejsce parkingowe]



Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.1.16 Popyt na miejsca parkingowe w gminach obszaru [liczba osób / miejsce parkingowe]

Gmina	Liczba ludności	Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych	Popyt na miejsca parkingowe [liczba osób / miejsce parkingowe]
Buk	12297	2719	4,52
Czempiń	11464	1973	5,81
Czerwonak	26286	4749	5,54
Damaśławek	5600	318	17,61
Dopiewo	19392	2739	7,08
Gołańcz	8547	1650	5,18
Kleszczewo	6385	978	6,53
Kołaczkowo	6102	862	7,08
Komorniki	20890	4384	4,77
Kostrzyn	17242	2082	8,28
Kościan	15718	1209	13,00
Kościan (miasto)	24011	4537	5,29
Kórnik	21495	3954	5,44
Krzywiń	10041	1609	6,24
Luboń	30066	4204	7,15
Mieścisko	6047	280	21,60
Miłosław	10350	1289	8,03
Mosina	28516	5044	5,65
Murowana Goślina	16531	2856	5,79
Nekła	7264	1112	6,53
Pobiedziska	18369	1985	9,25
Poznań	553554	138948	3,98
Puszczykowo	9812	1172	8,37
Pyzdry	7218	551	13,10
Rokietnica	13294	2054	6,47
Skoki	9283	805	11,53
Stęszew	14600	2114	6,91
Suchy Las	15254	1960	7,78
Swarzędz	45160	8368	5,40
Śmigiel	17747	2420	7,33
Śrem (obszar miejski)	30152	7567	3,98
Śrem (obszar pozamiejski)	11226	729	15,40
Tarnowo Podgórne	22301	7196	3,10
Wapno	3096	310	9,99
Wągrowiec	12059	1273	9,47
Wągrowiec (miasto)	25178	5694	4,42
Września	15995	1196	13,37
Września (miasto)	29552	7153	4,13

Strefa Płatnego Parkowania w Poznaniu obejmuje trzy obszary. Podzielona jest ona wewnętrznie na podstrefy o zróżnicowanej opłacie parkingowej:

- podstrefa czerwona A - 6837 miejsc parkingowych (76%)
- podstrefa żółta B - 1457 miejsc parkingowych (16%)
- podstrefa zielona C - 725 miejsc parkingowych (8%).

Łączna liczba miejsc parkingowych w strefie wynosi 9019. W ramach strefy przewidziano również 268 miejsc dla osób niepełnosprawnych.

Według badań przeprowadzonych we wrześniu i październiku 2014 roku, maksymalne napełnienie (poza sobotami) w poszczególnych podstrefach przedstawiało się następująco:

- podstrefa czerwona A - 82,6%
- podstrefa żółta B - 71,2%
- podstrefa zielona C - 55,7%.

Napełnienie w soboty w poszczególnych podstrefach kształtowało się następująco:

- podstrefa czerwona A - 68,4%
- podstrefa żółta B - 67,2%
- podstrefa zielona C - 31,7%.

Z przeprowadzonych badań wynika, że odsetek miejsc wolnych, poza sobotami, wynosi:

- podstrefa czerwona A - 17,4%
- podstrefa żółta B - 28,9%
- podstrefa zielona C - 49,2%.

W soboty, udział miejsc wolnych w podstrefach stanowi:

- podstrefa czerwona A - 32,3%
- podstrefa żółta B - 32,8%
- podstrefa zielona C - 65,9%.

Koszt parkowania związany z kolorem podstrefy wynosi obecnie:

- podstrefa czerwona A - 3,00 zł pierwsza godzina; 3,60 zł druga; 4,30 zł trzecia; 3,00 zł każda następna godzina,
- podstrefa żółta B - 2,80 zł pierwsza godzina; 3,30 zł druga; 3,90 zł trzecia; 2,80 zł każda następna godzina,
- podstrefa zielona C - 2,00 zł pierwsza godzina; 2,40 zł druga; 2,80 zł trzecia; 2,00 zł każda następna godzina.

Strefa jest czynna od poniedziałku do piątku w godzinach od 8:00 do 18:00 oraz w soboty w godzinach od 8:00 do 14:00.

Z badań ankietowych gospodarstw domowych [55] przeprowadzonych w 2013 r. wynika, że w Poznaniu ponad 75,6% parkowań odbywa się bez problemów. Drobne utrudnienia w znalezieniu wolnego miejsca parkingowego dotyczą 15,8% parkowań. Kierowcy muszą szukać miejsca lub czekać na jego zwolnienie w 6,9% przypadków. Utrudnienia związane z szukaniem wolnego miejsca parkingowego lub czekaniem na nie, najczęściej odnotowywano podczas parkowania w rejonach:

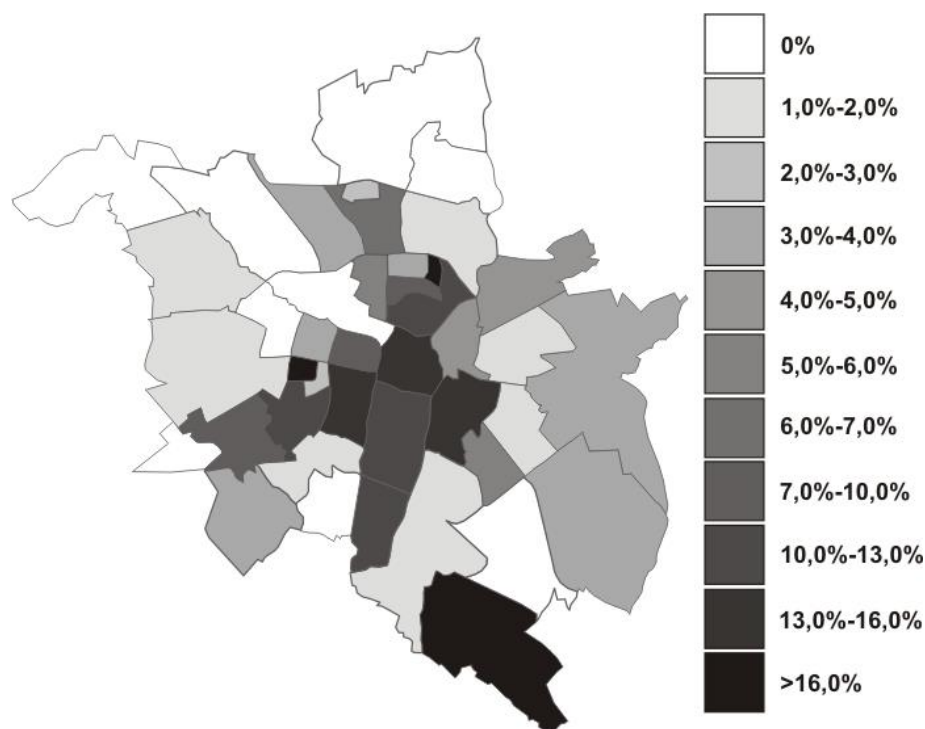
- Kobylepole, ulice: Wilcza, Majakowskiego - 20,7%,
- Grunwald, ulice: Ognik, Swoboda - 25,8%,
- Junikowo, ulice: Żmigrodzka, Paczkowska - 21,1%,
- Rataje, os. Piastowskie północ - 28,2% oraz os. Piastowskie południe - 30,4%,
- Centrum, ulice: Kościuszki, Mielżyńskiego, Libelta, Fredry - 56,6%, Plac Kolegiacki - 28,7%; Rybaki, Krysiewicza, Ogrodowa - 25,1%,
- Winogrody, ulice: Murawa, Słowiańska, Zagonowa, Winogrody - 20,7%,

- Rynek Łazarski, ulice: Jarachowskiego, Głogowska - 35,0%,
- Łazarz, ulice: Kasprzaka, Winklera - 23,8%,
- Wilda, w granicach ulic: Królowej Jadwigi, Górna Wilda, Wierzbicice - 29,7%; Dolna Wilda, Górna Wilda, Chwiałkowskiego - 27,4%,
- os. Winiary północ: 22,8%.

Największe problemy połączone z przymusem parkowania daleko od miejsca docelowego występują w 1,6% przypadków i dotyczą rejonów Poznania:

- Jeżyce, pomiędzy ulicami: Polna, Wawrzyniaka, Szamarzewskiego, Dąbrowskiego - 16,0%; Dąbrowskiego, Poznańska, Mickiewicza - 12,6%,
- os. Przyjaźni - 36,7%,
- os. Piastowskie północ - 12,2%,
- Centrum w obrębie ulic: Niepodległości, Libelta, Kościuszki - 13,6%,
- Łazarz, ulice: Hetmańska, Kasprzaka, Palacza, Arciszewskiego - 12,2%,
- Wilda, ulice: Dolna Wilda, Chwiałkowskiego, Górna Wilda - 10,8%.

Rysunek I.3.1.6 Warunki parkowania w Poznaniu – odpowiedź „szukałam/em miejsca lub czekałam aż się zwolni”



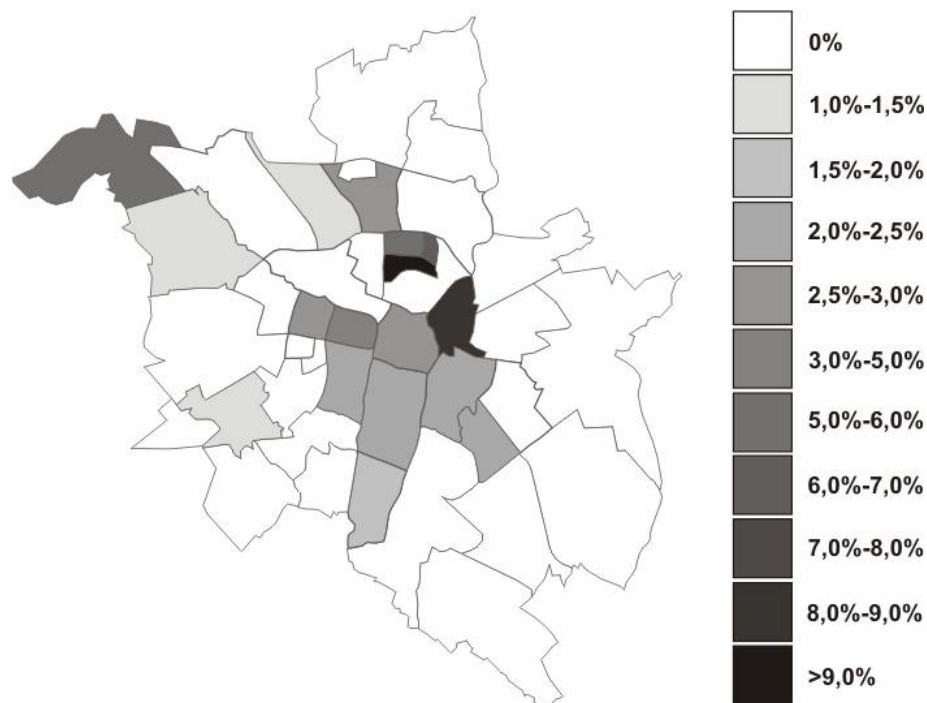
Źródło: opracowanie własne na podstawie [55]

Tabela I.3.1.17 Warunki parkowania w Poznaniu

Jednostka	1. bez problemu	2. z drobnymi utrudnieniami	3. szukałam/em miejsca lub czekałam aż się zwolni	4. zaparkowałam/em daleko od miejsca docelowego
ANTONINEK-ZIELINIEC-KOBYLEPOLE	84,1%	12,2%	3,7%	0,0%
CHARTOWO	77,9%	20,8%	1,3%	0,0%
FABIANOWO-KOTOWO	88,4%	8,1%	3,5%	0,0%
GŁÓWNA	77,3%	18,1%	4,6%	0,0%
GLUSZYNA	53,6%	20,1%	26,2%	0,0%
GÓRCZYN	90,9%	7,7%	1,4%	0,0%
GRUNWALD POŁUDNIE	73,0%	15,8%	11,2%	0,0%
GRUNWALD PÓLNOC	70,3%	10,5%	19,2%	0,0%
JANA III SOBIESKIEGO I MARYSIENKI	83,3%	14,1%	2,6%	0,0%
JEŻYCE	67,1%	22,1%	7,1%	3,7%
JUNIKOWO	73,4%	17,6%	7,9%	1,1%
KIEKRZ	84,5%	10,4%	0,0%	5,2%
KRZESINY-POKRZYWNO-GARASZEWO	94,4%	5,6%	0,0%	0,0%
KRZYŻOWNIKI-SMOCHOWICE	90,4%	6,4%	1,8%	1,3%
KWIATOWE	90,2%	9,8%	0,0%	0,0%
ŁAWICA	86,1%	12,5%	1,4%	0,0%
MORASKO-RADOJEWO	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
NARAMOWICE	80,1%	18,8%	1,0%	0,0%
NOWE WINOGRADY POŁUDNIE	65,8%	13,9%	7,9%	12,4%
NOWE WINOGRADY PÓLNOC	63,3%	28,7%	3,0%	5,0%
NOWE WINOGRADY WSCHÓD	52,0%	22,9%	19,0%	6,1%
OGRODY	88,0%	6,3%	3,2%	2,5%
OSTRÓW TUMSKI-ŚRÓDKA-ZAWADY	71,4%	15,7%	4,0%	8,9%
PIĄTKOWO	72,0%	19,4%	6,1%	2,5%
PODOŁANY	87,1%	8,5%	3,2%	1,1%
RATAJE	64,9%	20,0%	13,0%	2,1%
SOŁACZ	90,9%	9,1%	0,0%	0,0%
STARE MIASTO	60,9%	22,5%	13,8%	2,7%
STARE WINOGRADY	77,2%	12,5%	10,3%	0,0%
STAROLEKA-MINIKOWO-MARLEWO	84,3%	13,9%	1,8%	0,0%
STARY GRUNWALD	71,5%	25,6%	2,9%	0,0%
STRZESZYN	96,0%	4,0%	0,0%	0,0%
SZCZEPANKOWO-SPLAWIE-KRZESINKI	90,3%	6,0%	3,7%	0,0%
ŚW. ŁAZARZ	69,3%	14,4%	14,0%	2,3%
ŚWIERCZEWO	81,8%	18,2%	0,0%	0,0%
UMULTOWO	92,9%	7,1%	0,0%	0,0%
WARSZAWSKIE-POMET-MALTAŃSKIE	90,9%	7,7%	1,3%	0,0%
WILDA	64,7%	21,9%	11,3%	2,2%
WINIARY	82,3%	12,5%	5,2%	0,0%
WOLA	90,4%	9,6%	0,0%	0,0%
ZIELONY DĘBIEC	66,6%	21,5%	10,0%	1,9%
ŻEGRZE	83,9%	8,8%	5,2%	2,1%

Źródło: opracowanie własne na podstawie [55]

Rysunek I.3.1.7 Warunki parkowania w Poznaniu – odpowiedź „zaparkowałam/em daleko od miejsca docelowego”



Źródło: opracowanie własne na podstawie [55]

W gminach powiatu poznańskiego ponad 91% parkowań odbywa się bez problemów. Niewielkie niedogodności pojawiają się w 6,1% przypadków. Szukanie miejsca parkingowego lub czekanie na jego zwolnienie dotyczy 2% parkowań. Najwięcej problemów w tym aspekcie wystąpiło na obszarach:

- Koziegłowy - 8,1%,
- Kórnik - 10,1%,
- Luboń: ulice 3 Maja, Dmowskiego - 8,7%,
- Murowana Goślina, Zielone Wzgórza - 12,8%,
- Rokietnica - 14,8%,
- Wierzonka - 9,4%.

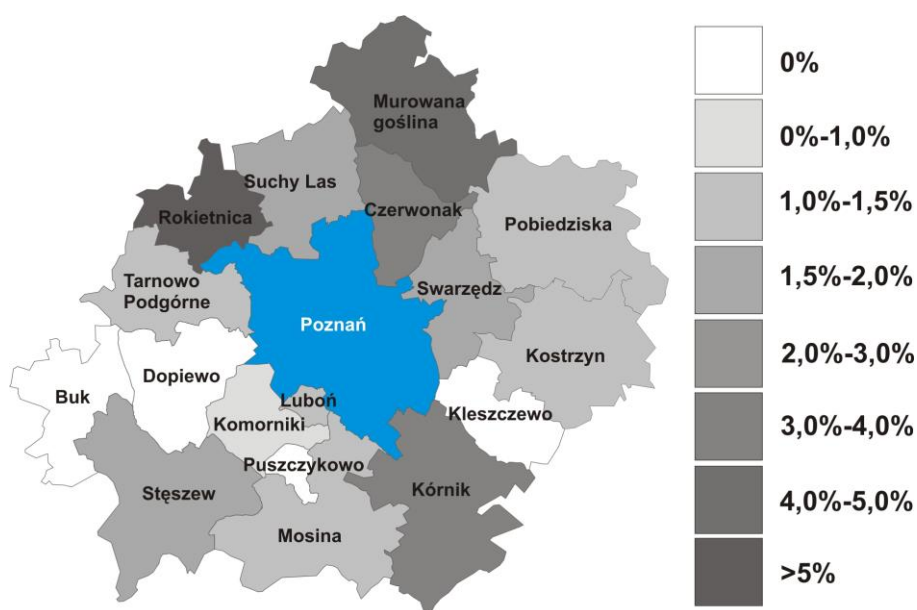
Do zaparkowania samochodu daleko od miejsca docelowego zmuszonych było zaledwie 0,1% ogółu kierowców, parkujących w powiecie poznańskim. Na taki rodzaj problemów napotykali respondenci parkujący na osiedlu Zielone Wzgórza w Murowanej Goślinie - 4,6% oraz w Luboniu - 2,1%.

Tabela I.3.1.18 Warunki parkowania w powiecie poznańskim

Gmina	1. bez problemu	2. z drobnymi utrudnieniami	3. szukałam/em miejsca lub czekałam aż się zwolni	4. zaparkowałam/em daleko od miejsca docelowego
Buk	93,2%	6,8%	0,0%	0,0%
Czerwonak	89,3%	6,8%	3,9%	0,0%
Dopiewo	98,1%	1,9%	0,0%	0,0%
Kleszczewo	94,4%	5,6%	0,0%	0,0%
Komorniki	94,0%	5,6%	0,4%	0,0%
Kostrzyn	86,4%	12,4%	1,2%	0,0%
Kórnik	92,7%	3,7%	3,6%	0,0%
Luboń	92,7%	5,5%	1,2%	0,6%
Mosina	95,0%	3,7%	1,3%	0,0%
Murowana Goślina	83,5%	11,3%	4,2%	1,0%
Pobiedziska	86,7%	12,3%	1,0%	0,0%
Puszczykowo	93,6%	6,4%	0,0%	0,0%
Rokietnica	85,5%	4,7%	9,8%	0,0%
Stęszew	92,2%	5,9%	1,8%	0,0%
Suchy Las	93,7%	4,9%	1,5%	0,0%
Swarzędz	89,7%	8,8%	1,5%	0,0%
Tarnowo Podgórne	93,9%	4,9%	1,3%	0,0%

Źródło: opracowanie własne na podstawie [55]

Rysunek I.3.1.8 Warunki parkowania w powiecie poznańskim – odpowiedź „szukałam/em miejsca lub czekałam aż się zwolni”



Źródło: opracowanie własne na podstawie [55]

I.3.2. Obecna integracja systemów transportowych w Aglomeracji Poznańskiej.

Przykładem dotychczasowych działań w tym zakresie jest stacja kolejowa Swarzędz z nowo wybudowanym, ogólnodostępnym parkingiem w bliskiej odległości od dworca kolejowego. W ramach inwestycji powstał również parking rowerowy, który sąsiaduje z wejściem do przejścia podziemnego, prowadzącego na perony stacyjne. Stojaki rowerowe mają konstrukcję obróconej litery „U” na stałe połączonej z podłożem. Mankamentem parkingu jest brak zadaszenia.



Źródło: opracowanie własne

Kolejnym przykładem właściwej lokalizacji parkingu rowerowego jest parking znajdujący się stacji kolejowej Poznań Wschód. Stojaki mają konstrukcję obróconej litery „U”, ale parking ten również nie posiada zadaszenia.



Źródło: opracowanie własne

W ramach rewitalizacji linii kolejowej Poznań - Wągrowiec modernizacji dokonano m.in. na stacjach: Czerwonak i Murowana Goślina. Nowy parking dla samochodów osobowych na stacji Czerwonak zlokalizowany jest przy samych torach kolejowych i sąsiaduje z przejściem naziemnym, prowadzącym na perony stacyjne. Jest to parking ogólnodostępny, posiadający dobrze zorganizowane miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych oraz dwa miejsca postojowe dla autobusów. Parking rowerowy znajduje się w bardzo dobrej lokalizacji, blisko przejścia przez tory na perony stacyjne, posiada również zadaszenie. Mankamentem tego parkingu rowerowego jest konstrukcja stojaków rowerowych tzw. „wyrwikółka”, które zapewniają mniejsze bezpieczeństwo pozostawionego pojazdu.



Źródło: opracowanie własne

Nowy parking przy stacji kolejowej w Murowanej Goślinie oddalony jest od stacji o około 50 m. W bezpośrednim sąsiedztwie dworca znajdują się dwa miejsca dla osób niepełnosprawnych oraz przystanki komunikacji zbiorowej. Dworzec ten w chwili obecnej nie posiada parkingu rowerowego, niemniej jednak rewitalizacja tego obszaru nie jest jeszcze zakończona.



Źródło: opracowanie własne

W bezpośrednim sąsiedztwie stacji Poznań Główny znajdują się dwa parkingi dla samochodów osobowych: parking kubaturowy zlokalizowany nad peronami 1,2,3 oraz parking buforowy przy budynku Dworca Zachodniego.

W okolicy dworca rower można pozostawić w specjalnej, przeznaczonej do tego celu szafce przy ul. Składowej (pod Mostem Dworcowym) oraz na parkingu buforowym przy Dworcu Zachodnim. Stojaki rowerowe zlokalizowane są na ul. Składowej (pod Mostem Dworcowym), na Placu Dworcowym (w okolicy peronu 1), przy budynku Dworca Zachodniego oraz przed wejściem do Centrum Handlowego Poznań City Center. Wszystkie stojaki rowerowe mają konstrukcję obróconej litery „U”.



Źródło: opracowanie własne

I.3.3. Zapotrzebowanie na parkingi Parkuj i Jedź (Park & Ride) i Bike & Ride

I.3.3.1 Badania ankietowe.

Informacje ogólne

Badania ankietowe przeprowadzono w gospodarstwach domowych na obszarze powiatów: poznańskiego, kościańskiego, wrzesińskiego oraz wągrowieckiego. Badaniami objęto również mieszkańców 14 osiedli (jednostek samorządów pomocniczych) miasta Poznania, tj. Antoninek-Zieliniec-Kobylepole, Fabianowo-Kotowo, Głuszyna, Kiekrz, Krzesiny-Pokrzywno-Garaszewo, Krzyżownicy-Smochowice, Kwiatowe, Morasko-Radojewo, Podolany, Starołęka-Minikowo-Marlewo, Strzeszyn, Szczepankowo-Spławie-Krzesinki, Świerczewo, Umultowo. Dodatkowo, w marcu 2015 r. badania ankietowe przeprowadzono w gminie Śrem. Wywiady realizowane były z osobami w gospodarstwach domowych, w których:

- do dyspozycji jest samochód osobowy,
- co najmniej 1 osoba korzysta z samochodu osobowego (nie zawodowo).

Ankiety przeprowadzono wśród 7499 respondentów w 6000 gospodarstwach domowych w dniach od 24 października do 2 grudnia 2014 r. W gminie Śrem, wywiady w 500 gospodarstwach domowych (630 respondentów) wykonane zostały w okresie od 1 do 20 marca 2015 r.

W ankiecie zawarto trzy bloki pytań, dotyczących potencjalnych możliwości korzystania z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróży wykonywanych samochodem do Poznania oraz innych miast.

W I bloku, pytania dotyczyły dojazdu do Poznania z powiatów: poznańskiego, kościańskiego, wrzesińskiego, wągrowieckiego oraz gminy Śrem i chęci skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) z listy podstawowej (30 parkingów).

W II bloku pytano o podróże do innych miast z wykorzystaniem parkingów P+R (lista podstawowa 30 parkingów) - w ten blok pytań włączono również mieszkańców Poznania.

W III bloku pytano respondentów podróżujących samochodem o chęć skorzystania z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) umieszczonych na liści dodatkowej (51 parkingów).

Każdemu wywiadowi została przyporządkowana waga uzależniona od obszaru przeprowadzenia ankiety oraz celu wykonywanej podróży.

Dla mieszkańców Poznania w podróży do innych miejscowości, wagi wyznaczono w oparciu o dane uzyskane z modelu ruchu, tj. dobową ilość podróży kierowców w podziale na motywacje podróży. Dane odczytano z modelu ruchu w odniesieniu do każdego rejonu komunikacyjnego. Iloraz dobowej liczby jazd samochodowych oraz liczby ankiet, którą przyporządkowano do każdego rejonu komunikacyjnego, stanowił wagę wyjściową dla danej ankiety.

Dla mieszkańców powiatu poznańskiego w podróży do Poznania oraz innych miejscowości, wagi wyznaczono w oparciu o dane uzyskane z modelu ruchu, tj. dobową ilość podróży kierowców w podziale na motywacje podróży z uwzględnieniem celu podróży (Poznań lub inna miejscowość). Dane odczytano z modelu ruchu w odniesieniu do każdego rejonu komunikacyjnego w powiecie poznańskim. Iloraz dobowej liczby

jazd samochodowych oraz liczby ankiet, którą przyporządkowano do każdego rejonu komunikacyjnego, stanowił wagę wyjściową dla danej ankiety.

Dla mieszkańców powiatów: kościańskiego, wągrowieckiego oraz wrzesińskiego a także gminy Śrem, wagi wyznaczono w oparciu o liczbę mieszkańców oraz wskaźnik motoryzacji określony dla każdego z obszarów. Te dane pozwoliły na wyznaczenie liczby pojazdów przypadających na każdy z obszarów. Iloraz liczby pojazdów i liczby respondentów (kierowców), stanowił wagę wyjściową określoną dla każdej ankiety.

Wstępnie wyznaczona waga w oparciu o powyższe kryteria, została skorygowana współczynnikiem określającym częstotliwość wykonywanej podróży, która została zadeklarowana w wywiadzie.

Współczynniki zostały wyznaczone w następujący sposób:

- wyznaczono wskaźnik absencji, w wykonywanych podróżach wynikający z choroby oraz urlopu, w oparciu o dane GUS za I półrocze 2014 r.,
- wyliczono współczynnik dla podróży codziennych, jako iloczyn wskaźnika absencji i ilorazu dni roboczych do dni w miesiącu (23/30),
- wyliczono współczynnik dla podróży odbywanych kilka razy w tygodniu, dzieląc współczynnik określony dla podróży codziennych przez dwa,
- wyliczono współczynnik dla podróży raz w tygodniu zakładając 4,5 wykonywanych podróży w miesiącu (4,5/30),
- wyliczono współczynnik dla podróży odbywanych rzadziej niż raz w tygodniu, zakładając dwie podróże na miesiąc (2/30).

Dla każdej ankiety (8129 wywiadów) wyliczono wagę zastosowaną dalej w analizach, jako iloczyn wagi wyjściowej oraz współczynnika korygującego.

W tabeli I.3.3.1 zestawiono obliczone współczynniki korygujące wagi.

Tabela I.3.3.1 Współczynniki korygujące wagi, wynikające z deklarowanej częstości wykonywanej podróży

Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Raz w tygodniu	Rzadziej
0,6348	0,3174	0,1500	0,0667

Źródło: opracowanie własne

Określenie próby badawczej

Próba badawcza była kontrolowana na poziomie gmin, a zagregowane wielkości przedstawiono w tabeli I.3.3.2.

Tabela I.3.3.2 Próba badawcza

Obszar	Liczba wywiadów	Liczba mieszkańców	Próba
Poznań (wybrane osiedla)	1 046	87 388	0,012
powiat poznański	3 686	337 890	0,011
powiat kościański	1 005	78 981	0,013
powiat wrzesiński	962	69 837	0,014
powiat wągrowiecki	800	76 481	0,010
gmina Śrem	630	41 378	0,015
Razem	8129	691 955	0,012

Źródło: opracowanie własne

Chęć skorzystania w podróżach z parkingu Parkuj i Jedź

Badanie chęci osób do korzystania z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach wykonano w odniesieniu do podróży do Poznania oraz do innych miejscowości.

W odniesieniu do podróży do Poznania ponad 50% respondentów wskazało chęć do skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride). W podróżach do innych miejscowości taką chęć wskazało blisko 10% ankietowanych. W powiecie poznańskim blisko 48% ankietowanych osób wyraziło chęć do skorzystania z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania. Z pozostałych obszarów, największy odsetek odpowiedzi pozytywnych (dla podróży do Poznania) otrzymano w powiecie wrzesińskim 60%.

Największy odsetek odpowiedzi potwierdzających chęć skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do innych miast potwierdzili mieszkańcy Poznania (wyznaczone dzielnice), tj. blisko 16%.

Analizując zestawienia w podziale respondentów według ich wykształcenia, największy odsetek osób skłonnych skorzystać z parkingów P+R w podróżach do Poznania jest wśród osób z wykształceniem niepełnym wyższym (60,9%). Natomiast w grupie osób z wykształceniem zasadniczym zawodowym, uzyskano najniższy odsetek osób skłonnych skorzystać z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania, tj. 47,1%.

W Poznaniu największy odsetek osób skłonnych skorzystać z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) odnotowano w jednostkach samorządów pomocniczych: Fabianowo-Kotowo oraz Świerczewo. Dla tych jednostek wszyscy ankietowani wyrazili taką chęć w odniesieniu do podróży odbywanych po Poznaniu.

W tabelach I.3.3.3, I.3.3.4 i I.3.3.5 zestawiono dane w odniesieniu do gmin i powiatów oraz w odniesieniu do wykształcenia respondentów.

Tabela I.3.3.3 Udział osób ankietowanych wyrażających chęć skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podziale na gminy

Mieszkańcy osiedla / gminy	Udział osób ankietowanych wyrażających chęć skorzystania z parkingu P+R w podróży	
	do Poznania	do innych miejscowości
Poznań ANTONINEK-ZIELINIEC-KOBYLEPOLE	86,7%	24,2%
Poznań FABIANOWO-KOTOWO	100,0%	100,0%
Poznań GŁUSZYNA	17,0%	15,1%
Poznań KIEKRZ	56,5%	26,1%
Poznań KRZESINY-POKRZYWNO-GARASZEWO	73,3%	73,3%
Poznań KRZYŻOWNIKI-SMOCHOWICE	49,0%	33,7%
Poznań KWIATOWE	66,7%	6,7%
Poznań MORASKO-RADOJEWO	69,6%	60,9%
Poznań PODOLANY	53,3%	0,0%
Poznań STAROLEKA-MINIKOWO-MARLEWO	60,8%	7,5%
Poznań STRZESZYN	62,7%	0,0%
Poznań SZCZEPANKOWO-SPLAWIE-KRZESINKI	64,0%	13,3%
Poznań ŚWIERCZEWO	100,0%	0,0%
Poznań UMULTOWO	30,2%	15,1%
Buk	42,1%	0,0%
Czerwonak	38,4%	23,9%
Dopiewo	28,9%	6,2%
Kleszczewo	29,9%	13,4%
Komorniki	58,8%	17,2%
Kostrzyn	57,2%	5,2%
Kórnik	37,9%	4,2%
Luboń	85,2%	5,5%
Mosina	60,8%	9,6%
Murowana Goślina	51,4%	4,0%
Pobiedziska	43,6%	7,4%
Puszczykowo	52,4%	9,5%
Rokietnica	43,8%	9,0%
Stęszew	31,4%	2,0%
Suchy Las	78,4%	23,5%
Swarzędz	32,4%	1,6%
Tarnowo Podgórne	29,3%	12,0%
Kościan	40,5%	22,2%
Śmigiel	2,8%	0,0%
Czempiń	5,7%	0,7%
Krzywiń	8,5%	0,8%
Wągrowiec	45,7%	13,5%
Damasławek	69,3%	4,0%

Mieszkańcy osiedla / gminy	Udział osób ankietowanych wyrażających chęć skorzystania z parkingu P+R w podróżach	
	do Poznania	do innych miejscowości
Gołańcz	69,0%	0,9%
Mieścisko	76,8%	14,6%
Skoki	70,5%	1,6%
Wapno	68,2%	4,5%
Września	58,9%	7,7%
Kołaczkowo	65,0%	1,7%
Miłosław	67,9%	15,1%
Nekla	60,3%	23,3%
Pyzdry	52,4%	1,2%
Śrem	54,8%	3,6%
Razem	50,2%	9,7%

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.3.4 Udział osób ankietowanych wyrażających chęć skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) według miejsca zamieszkania

Miejsce zamieszkania	Udział osób ankietowanych skłonnych do korzystania z parkingu P+R w podróżach	
	do Poznania	do innych miejscowości
Miasto Poznań	67,6%	15,9%
powiat poznański	47,7%	8,7%
powiat kościański	23,4%	11,6%
powiat wrzesiński	60,0%	9,0%
powiat wągrowiecki	57,3%	9,4%
gmina Śrem	54,8%	3,6%
Razem	50,2%	9,7%

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.3.5 Udział osób ankietowanych wyrażających chęć skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) według wykształcenia

Wykształcenie	Udział osób ankietowanych wyrażających chęć skorzystania z P+R w podróżach	
	do Poznania	do innych miast
nie wiem \ trudno powiedzieć	27,3%	3,0%
podstawowe	52,0%	6,0%
gimnazjum	57,9%	10,5%
zasadnicze zawodowe	47,1%	8,4%
niepełne średnie	50,5%	6,3%
ukończone średnie ogólnokształcące	51,0%	13,7%
ukończone średnie zawodowe	48,8%	10,5%
pomaturalne\policealne	48,6%	3,5%
niepełne wyższe	60,9%	6,2%
licencjat\inżynierskie	58,2%	6,2%
wyższe magisterskie	53,6%	11,1%
studia podyplomowe\MBA	53,6%	14,3%
doktorat lub wyższy stopień naukowy	55,6%	11,1%
Razem	50,2%	9,7%

Źródło: opracowanie własne

Potencjalna liczba kierowców deklarujących korzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania.

Dla każdego z 30 parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) określono potencjalną liczbę osób korzystających z niego w okresie doby w podróżach do Poznania (tabela I.3.3.6.). W tabeli I.3.3.7 przedstawiono potencjalną liczbę użytkowników systemu parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podziale na miejsce (gminę i powiat) ich zamieszkania w obszarze.

Tabela I.3.3.6 Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania

Lokalizacja parkingu P+R	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]
PĘTLA GÓRCZYN	10991
PĘTLA JUNIKOWO	5596
PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	5076
PĘTLA MIŁOSTOWO	6831
PĘTLA STAROLEKA	8627
STACJA CZERWONAK	1635
STACJA BOLECHOWO	297
STACJA SKOKI	489
STACJA CZEMPIŃ	60
STACJA STĘSZEW	361
STACJA KOSTRZYN	290
STACJA NEKLA	0
STACJA PAŁĘDZIE	405
STACJA DOPIEWO	1162
DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	2781
STACJA ROKIETNICA	1029
STACJA MOSINA	290
DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	930
STACJA BUK	312
DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM	1161
STACJA POBIEDZISKA	573
STACJA MUROWANA GOŚLINA	421
STACJA KOŚCIAN	489
STACJA STARE BOJANOWO	9
STACJA WĄGROWIEC	1732
STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA	8
STACJA WRZEŚNIA	338
ŚREM DWORZEC AUTOBUSOWY	294
ŚREM PRZYSTANEK GRUNWALDZKA	171
ŚREM PRZYSTANEK STARY RYNEK	158
Suma	52517

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.3.7 Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z systemu parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania

Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów P+R [osób/dobę]
Buk	472
Czerwonak	1861
Dopiewo	5193
Kleszczewo	602
Komorniki	3205
Kostrzyn	2069
Kórnik	3430
Luboń	6806
Mosina	3384
Murowana Goślina	576
Pobiedziska	910
Puszczykowo	663
Rokietnica	2110
Stęszew	812
Suchy Las	3316
Swarzędz	3071
Tarnowo Podgórne	2466
Suma powiat poznański	40946
Kościan	2400
Śmigiel	29
Czempiń	188
Krzywiń	36
Suma powiat kościański	2652
Wągrowiec	2120
Damaśławek	22
Gołańcz	135
Mieścisko	539
Skoki	302
Wapno	34
Suma powiat wągrowiecki	3153
Września	1853
Kołaczkowo	94
Miłosław	380
Nekla	222
Pyzdry	205
Suma powiat wrzesiński	2755
gmina Śrem	3011
Suma gmina Śrem	3011
Suma	52517

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.3.8 Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróży do Poznania w podziale na lokalizację parkingu oraz gminę zamieszkania kierowcy

Lokalizacja parkingu P+R	Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	Kleszczewo	61	6,6%
	Kórnik	450	48,4%
	Mosina	79	8,5%
	Śrem	340	36,6%
DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK Suma		930	100,0%
DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	Buk	1	0,0%
	Dopiewo	1837	66,1%
	Kościan	94	3,4%
	Mosina	34	1,2%
	Rokietnica	42	1,5%
	Tarnowo Podgórne	773	27,8%
DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO Suma		2781	100,0%
DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM	Buk	13	1,2%
	Rokietnica	248	21,3%
	Tarnowo Podgórne	900	77,5%
DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM Suma		1161	100,0%
PĘTLA GÓRCZYN	Buk	32	0,3%
	Czempiń	13	0,1%
	Dopiewo	66	0,6%
	Kleszczewo	113	1,0%
	Komorniki	1815	16,5%
	Kościan	853	7,8%
	Kórnik	8	0,1%
	Krzywiń	18	0,2%
	Luboń	4780	43,5%
	Mosina	423	3,8%
	Puszczykowo	538	4,9%
	Rokietnica	215	2,0%
	Stęszew	627	5,7%
	Śmigiel	20	0,2%
	Tarnowo Podgórne	163	1,5%
Śrem	1306	11,9%	
PĘTLA GÓRCZYN Suma		10990	100,0%
PĘTLA JUNIKOWO	Buk	0	0,0%
	Dopiewo	1852	33,1%
	Komorniki	1391	24,9%
	Kościan	287	5,1%
	Kórnik	8	0,1%
	Luboń	1446	25,8%
	Mosina	136	2,4%
	Puszczykowo	66	1,2%

Lokalizacja parkingu P+R	Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
	Rokietnica	100	1,8%
	Stęszew	30	0,5%
	Śmigiel	9	0,2%
	Tarnowo Podgórne	271	4,8%
PĘTLA JUNIKOWO Suma		5596	100,0%
PĘTLA MIŁOSTOWO	Czerwonak	10	0,1%
	Kleszczewo	235	3,4%
	Kołaczkowo	86	1,3%
	Kostrzyn	2016	29,5%
	Mieścisko	52	0,8%
	Miłosław	245	3,6%
	Murowana Goślina	1	0,0%
	Nekła	222	3,3%
	Pobiedziska	152	2,2%
	Pyzdry	6	0,1%
	Swarzędz	3067	44,9%
	Wągrowiec	55	0,8%
	Września	684	10,0%
PĘTLA MIŁOSTOWO Suma		6831	100,0%
PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	Czerwonak	357	7,0%
	Damasławek	0	0,0%
	Gołańcz	0	0,0%
	Kostrzyn	10	0,2%
	Mieścisko	57	1,1%
	Murowana Goślina	203	4,0%
	Pobiedziska	128	2,5%
	Rokietnica	526	10,4%
	Suchy Las	3141	61,9%
	Swarzędz	3	0,1%
	Tarnowo Podgórne	284	5,6%
	Wągrowiec	366	7,2%
PĘTLA OS.SOBIESKIEGO Suma		5076	100,0%
PĘTLA STAROLEKA	Dopiewo	118	1,4%
	Kleszczewo	172	2,0%
	Kościan	352	4,1%
	Kórnik	2948	34,2%
	Krzywiń	9	0,1%
	Luboń	580	6,7%
	Mosina	2511	29,1%
	Puszczykowo	59	0,7%
	Stęszew	120	1,4%
	Września	1024	11,9%
	Śrem	733	8,5%
PĘTLA STAROLEKA Suma		8626	100,0%
STACJA BOLECHOWO	Czerwonak	120	40,3%
	Mieścisko	3	0,9%
	Murowana Goślina	65	22,1%

Lokalizacja parkingu P+R	Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
	Pobiedziska	36	12,2%
	Suchy Las	67	22,6%
	Wągrowiec	6	1,9%
STACJA BOLECHOWO Suma		297	100,0%
STACJA BUK	Buk	312	100,0%
STACJA BUK Suma		312	100,0%
STACJA CZEMPIŃ	Czempiń	42	70,3%
	Kościan	18	29,7%
	Śrem	0	0,0%
STACJA CZEMPIŃ Suma		60	100,0%
STACJA CZERWONAK	Czerwonak	1320	80,7%
	Damasławek	0	0,0%
	Gołańcz	8	0,5%
	Mieścisko	11	0,7%
	Murowana Goślina	30	1,8%
	Skoki	9	0,5%
	Wapno	0	0,0%
Wągrowiec	257	15,7%	
STACJA CZERWONAK Suma		1635	100,0%
STACJA DOPIEWO	Buk	99	8,5%
	Czempiń	4	0,4%
	Dopiewo	1025	88,2%
	Kościan	18	1,5%
	Krzywiń	0	0,0%
	Suchy Las	16	1,4%
STACJA DOPIEWO Suma		1162	100,0%
STACJA KOSTRZYN	Kleszczewo	22	7,5%
	Kołaczkowo	0	0,0%
	Kostrzyn	42	14,5%
	Pobiedziska	96	33,2%
	Pyzdry	13	4,6%
	Września	117	40,2%
STACJA KOSTRZYN Suma		290	100,0%
STACJA KOŚCIAN	Czempiń	42	8,7%
	Kościan	446	91,3%
	Śmigiel	0	0,0%
STACJA KOŚCIAN Suma		489	100,0%
STACJA MOSINA	Czempiń	0	0,0%
	Dopiewo	29	10,0%
	Kościan	51	17,6%
	Kórnik	16	5,5%
	Mosina	187	64,6%
	Śrem	6	2,2%
STACJA MOSINA Suma		289	100,0%
STACJA MUROWANA GOŚLINA	Damasławek	0	0,0%
	Gołańcz	0	0,0%

Lokalizacja parkingu P+R	Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
	Mieścisko	0	0,0%
	Murowana Goślina	276	65,6%
	Skoki	34	8,2%
	Suchy Las	46	11,0%
	Wapno	3	0,7%
	Wągrowiec	62	14,6%
STACJA MUROWANA GOŚLINA Suma		421	100,0%
STACJA PAŁĘDZIE	Buk	12	3,0%
	Czempiń	85	21,0%
	Dopiewo	177	43,6%
	Kościan	60	14,9%
	Krzywiń	0	0,0%
	Suchy Las	22	5,3%
	Tarnowo Podgórne	49	12,1%
STACJA PAŁĘDZIE Suma		405	100,0%
STACJA POBIEDZISKA	Czerwonak	54	9,4%
	Pobiedziska	498	86,9%
	Pyzdry	14	2,5%
	Września	7	1,2%
STACJA POBIEDZISKA Suma		573	100,0%
STACJA ROKIETNICA	Rokietnica	980	95,3%
	Suchy Las	24	2,4%
	Tarnowo Podgórne	25	2,4%
STACJA ROKIETNICA Suma		1029	100,0%
STACJA SKOKI	Damasławek	0	0,0%
	Gołańcz	0	0,0%
	Mieścisko	118	24,2%
	Skoki	253	51,8%
	Wapno	0	0,0%
	Wągrowiec	117	24,0%
STACJA SKOKI Suma		489	100,0%
STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA	Damasławek	0	0,0%
	Mieścisko	3	33,3%
	Skoki	6	66,7%
STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA Suma		8	100,0%
STACJA STARE BOJANOWO	Kościan	9	100,0%
STACJA STARE BOJANOWO Suma		9	100,0%
STACJA STĘSZEW	Buk	3	0,8%
	Dopiewo	88	24,4%
	Kościan	210	58,3%
	Krzywiń	9	2,5%
	Mosina	15	4,2%
	Stęszew	34	9,4%
	Śrem	1	0,4%
STACJA STĘSZEW Suma		360	100,0%
STACJA WĄGROWIEC	Damasławek	22	1,3%

Lokalizacja parkingu P+R	Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
	Gołańcz	126	7,3%
	Mieścisko	295	17,0%
	Wapno	32	1,8%
	Wągrowiec	1257	72,6%
STACJA WĄGROWIEC Suma		1732	100,0%
STACJA WRZEŚNIA	Kołaczkowo	9	2,6%
	Miłosław	135	40,0%
	Pyzdry	172	50,8%
	Września	22	6,6%
STACJA WRZEŚNIA Suma		338	100,0%
ŚREM DWORZEC AUTOBUSOWY	Śrem	294	100,0%
ŚREM DWORZEC AUTOBUSOWY Suma		294	100,0%
ŚREM PRZYSTANEK GRUNWALDZKA	Śrem	171	100,0%
ŚREM PRZYSTANEK GRUNWALDZKA Suma		171	100,0%
ŚREM PRZYSTANEK STARY RYNEK	Śrem	158	100,0%
ŚREM PRZYSTANEK STARY RYNEK Suma		158	100,0%
Suma końcowa		52517	

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.3.9 Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania według gminy zamieszkania kierowcy oraz lokalizacji parkingów

Miejsce zamieszkania	Lokalizacja parkingu P+R	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
Buk	DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	1	0,3%
	DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM	13	2,8%
	PĘTLA GÓRCZYN	32	6,8%
	PĘTLA JUNIKOWO	0	0,0%
	STACJA BUK	312	66,0%
	STACJA DOPIEWO	99	20,9%
	STACJA PAŁĘDZIE	12	2,6%
	STACJA STĘSZEW	3	0,6%
Suma Buk		472	100,0%
Czerwonak	PĘTLA MIŁOSTOWO	10	0,5%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	357	19,2%
	STACJA BOLECHOWO	120	6,4%
	STACJA CZERWONAK	1320	70,9%
	STACJA POBIEDZISKA	54	2,9%
Suma Czerwonak		1861	100,0%
Dopiewo	DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	1837	35,4%
	PĘTLA GÓRCZYN	66	1,3%
	PĘTLA JUNIKOWO	1852	35,7%
	PĘTLA STAROLEKA	118	2,3%
	STACJA DOPIEWO	1025	19,7%
	STACJA MOSINA	29	0,6%
	STACJA PAŁĘDZIE	177	3,4%
STACJA STĘSZEW	88	1,7%	
Suma Dopiewo		5193	100,0%
Kleszczewo	DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	61	10,1%
	PĘTLA GÓRCZYN	113	18,7%
	PĘTLA MIŁOSTOWO	235	39,0%
	PĘTLA STAROLEKA	172	28,5%
	STACJA KOSTRZYN	22	3,6%
Suma Kleszczewo		602	100,0%
Komorniki	PĘTLA GÓRCZYN	1815	56,6%
	PĘTLA JUNIKOWO	1391	43,4%
Suma Komorniki		3205	100,0%
Kostrzyn	PĘTLA MIŁOSTOWO	2016	97,5%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	10	0,5%
	STACJA KOSTRZYN	42	2,0%
Suma Kostrzyn		2069	100,0%
Kórnik	DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	450	13,1%

Miejsce zamieszkania	Lokalizacja parkingu P+R	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
	PĘTLA GÓRCZYN	8	0,2%
	PĘTLA JUNIKOWO	8	0,2%
	PĘTLA STAROŁĘKA	2948	86,0%
	STACJA MOSINA	16	0,5%
Suma Kórnik		3430	100,0%
Luboń	PĘTLA GÓRCZYN	4780	70,2%
	PĘTLA JUNIKOWO	1446	21,2%
	PĘTLA STAROŁĘKA	580	8,5%
Suma Luboń		6806	100,0%
Mosina	DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	79	2,3%
	DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	34	1,0%
	PĘTLA GÓRCZYN	423	12,5%
	PĘTLA JUNIKOWO	136	4,0%
	PĘTLA STAROŁĘKA	2511	74,2%
	STACJA MOSINA	187	5,5%
STACJA STĘSZEW	15	0,4%	
Suma Mosina		3384	100,0%
Murowana Goślina	PĘTLA MIŁOSTOWO	1	0,2%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	203	35,2%
	STACJA BOLECHOWO	65	11,4%
	STACJA CZERWONAK	30	5,2%
	STACJA MUROWANA GOŚLINA	276	48,0%
Suma Murowana Goślina		576	100,0%
Pobiedziska	PĘTLA MIŁOSTOWO	152	16,7%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	128	14,1%
	STACJA BOLECHOWO	36	4,0%
	STACJA KOSTRZYN	96	10,6%
	STACJA POBIEDZISKA	498	54,7%
Suma Pobiedziska		910	100,0%
Puszczykowo	PĘTLA GÓRCZYN	538	81,2%
	PĘTLA JUNIKOWO	66	10,0%
	PĘTLA STAROŁĘKA	59	8,9%
Suma Puszczykowo		663	100,0%
Rokietnica	DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	42	2,0%
	DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM	248	11,7%
	PĘTLA GÓRCZYN	215	10,2%
	PĘTLA JUNIKOWO	100	4,7%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	526	24,9%
	STACJA ROKIETNICA	980	46,4%
Suma Rokietnica		2110	100,0%
Stęszew	PĘTLA GÓRCZYN	627	77,3%
	PĘTLA JUNIKOWO	30	3,7%
	PĘTLA STAROŁĘKA	120	14,8%

Miejsce zamieszkania	Lokalizacja parkingu P+R	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
	STACJA STĘSZEW	34	4,2%
Suma Stęszew		812	100,0%
Suchy Las	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	3141	94,7%
	STACJA BOLECHOWO	67	2,0%
	STACJA DOPIEWO	16	0,5%
	STACJA MUROWANA GOŚLINA	46	1,4%
	STACJA PAŁĘDZIE	22	0,7%
	STACJA ROKIETNICA	24	0,7%
Suma Suchy Las		3316	100,0%
Swarzędz	PĘTLA MIŁOSTOWO	3067	99,9%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	3	0,1%
Suma Swarzędz		3071	100,0%
Tarnowo Podgórne	DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	773	31,4%
	DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM	900	36,5%
	PĘTLA GÓRCZYN	163	6,6%
	PĘTLA JUNIKOWO	271	11,0%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	284	11,5%
	STACJA PAŁĘDZIE	49	2,0%
	STACJA ROKIETNICA	25	1,0%
Suma Tarnowo Podgórne		2466	100,0%
Kościan	DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	94	3,9%
	PĘTLA GÓRCZYN	853	35,6%
	PĘTLA JUNIKOWO	287	12,0%
	PĘTLA STAROLEKA	352	14,7%
	STACJA CZEMPIŃ	18	0,7%
	STACJA DOPIEWO	18	0,7%
	STACJA KOŚCIAN	446	18,6%
	STACJA MOSINA	51	2,1%
	STACJA PAŁĘDZIE	60	2,5%
	STACJA STARE BOJANOWO	9	0,4%
	STACJA STĘSZEW	210	8,8%
Suma Kościan		2400	100,0%
Śmigiel	PĘTLA GÓRCZYN	20	69,1%
	PĘTLA JUNIKOWO	9	30,9%
	STACJA KOŚCIAN	0	0,0%
Suma Śmigiel		29	100,0%
Czempiń	PĘTLA GÓRCZYN	13	7,2%
	STACJA CZEMPIŃ	42	22,6%
	STACJA DOPIEWO	4	2,4%
	STACJA KOŚCIAN	42	22,6%
	STACJA MOSINA	0	0,0%
	STACJA PAŁĘDZIE	85	45,2%
Suma Czempiń		188	100,0%
Krzywiń	PĘTLA GÓRCZYN	18	50,0%

Miejsce zamieszkania	Lokalizacja parkingu P+R	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
	PĘTLA STAROŁĘKA	9	25,0%
	STACJA DOPIEWO	0	0,0%
	STACJA PAŁĘDZIE	0	0,0%
	STACJA STĘSZEW	9	25,0%
Suma Krzywiń		36	100,0%
Wągrowiec	PĘTLA MIŁOSTOWO	55	2,6%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	366	17,3%
	STACJA BOLECHOWO	6	0,3%
	STACJA CZERWONAK	257	12,1%
	STACJA MUROWANA GOŚLINA	62	2,9%
	STACJA SKOKI	117	5,5%
	STACJA WĄGROWIEC	1257	59,3%
Suma Wągrowiec		2120	100,0%
Damasławek	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	0	0,0%
	STACJA CZERWONAK	0	0,0%
	STACJA MUROWANA GOŚLINA	0	0,0%
	STACJA SKOKI	0	0,0%
	STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA	0	0,0%
	STACJA WĄGROWIEC	22	100,0%
Suma Damasławek		22	100,0%
Gołańcz	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	0	0,0%
	STACJA CZERWONAK	8	6,1%
	STACJA MUROWANA GOŚLINA	0	0,0%
	STACJA SKOKI	0	0,0%
	STACJA WĄGROWIEC	126	93,9%
Suma Gołańcz		135	100,0%
Mieścisko	PĘTLA MIŁOSTOWO	52	9,7%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	57	10,6%
	STACJA BOLECHOWO	3	0,5%
	STACJA CZERWONAK	11	2,0%
	STACJA MUROWANA GOŚLINA	0	0,0%
	STACJA SKOKI	118	22,0%
	STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA	3	0,5%
	STACJA WĄGROWIEC	295	54,7%
Suma Mieścisko		539	100,0%
Skoki	STACJA CZERWONAK	9	3,0%
	STACJA MUROWANA GOŚLINA	34	11,4%
	STACJA SKOKI	253	83,9%
	STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA	6	1,8%
Suma Skoki		302	100,0%
Wapno	STACJA CZERWONAK	0	0,0%

Miejsce zamieszkania	Lokalizacja parkingu P+R	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
	STACJA MUROWANA GOŚLINA	3	8,0%
	STACJA SKOKI	0	0,0%
	STACJA WĄGROWIEC	32	92,0%
Suma Wapno		34	100,0%
Września	PĘTLA MIŁOSTOWO	684	36,9%
	PĘTLA STAROLEKA	1024	55,3%
	STACJA KOSTRZYN	117	6,3%
	STACJA POBIEDZISKA	7	0,4%
	STACJA WRZEŚNIA	22	1,2%
Suma Września		1853	100,0%
Kołaczkowo	PĘTLA MIŁOSTOWO	86	90,5%
	STACJA KOSTRZYN	0	0,0%
	STACJA WRZEŚNIA	9	9,5%
Suma Kołaczkowo		94	100,0%
Miłosław	PĘTLA MIŁOSTOWO	245	64,5%
	STACJA WRZEŚNIA	135	35,5%
Suma Miłosław		380	100,0%
Nekla	PĘTLA MIŁOSTOWO	222	100,0%
Suma Nekla		222	100,0%
Pyzdry	PĘTLA MIŁOSTOWO	6	2,9%
	STACJA KOSTRZYN	13	6,5%
	STACJA POBIEDZISKA	14	6,9%
	STACJA WRZEŚNIA	172	83,7%
Suma Pyzdry		205	100,0%
Śrem	PĘTLA GÓRCZYN	1306	43,38%
	PĘTLA STAROLEKA	733	24,36%
	STACJA CZEMPIŃ	0	0,00%
	STACJA STĘSZEW	1	0,04%
	STACJA MOSINA	6	0,21%
	DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	340	11,30%
	ŚREM DWORZEC AUTOBUSOWY	294	9,78%
	ŚREM PRZYSTANEK GRUNWALDZKA	171	5,68%
	ŚREM PRZYSTANEK STARY RYNEK	158	5,25%
Suma Śrem		3011	100,0%
RAZEM		52517	

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.3.10 Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróży do Poznania według powiatu zamieszkania kierowcy i lokalizacji parkingu

Miejsce zamieszkania	Lokalizacja parkingu P+R	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
powiat poznański	DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	590	1,4%
	DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	2688	6,6%
	DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM	1161	2,8%
	PĘTLA GÓRCZYN	8780	21,4%
	PĘTLA JUNIKOWO	5299	12,9%
	PĘTLA MIŁOSTOWO	5481	13,4%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	4653	11,4%
	PĘTLA STAROLEKA	6508	15,9%
	STACJA BOLECHOWO	288	0,7%
	STACJA BUK	312	0,8%
	STACJA CZERWONAK	1350	3,3%
	STACJA DOPIEWO	1140	2,8%
	STACJA KOSTRZYN	160	0,4%
	STACJA MOSINA	232	0,6%
	STACJA MUROWANA GOŚLINA	322	0,8%
	STACJA PAŁĘDZIE	260	0,6%
	STACJA POBIEDZISKA	552	1,3%
	STACJA ROKIETNICA	1029	2,5%
STACJA STĘSZEW	140	0,3%	
Suma powiat poznański		40946	100,0%
powiat kościański	DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	94	3,5%
	PĘTLA GÓRCZYN	905	34,1%
	PĘTLA JUNIKOWO	296	11,2%
	PĘTLA STAROLEKA	361	13,6%
	STACJA CZEMPIŃ	60	2,3%
	STACJA DOPIEWO	22	0,8%
	STACJA KOŚCIAN	489	18,4%
	STACJA MOSINA	51	1,9%
	STACJA PAŁĘDZIE	145	5,5%
	STACJA STARE BOJANOWO	9	0,3%
	STACJA STĘSZEW	219	8,3%
Suma powiat kościański		2652	100,0%
powiat wągrowiecki	PĘTLA MIŁOSTOWO	107	3,4%
	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	424	13,4%
	STACJA BOLECHOWO	8	0,3%
	STACJA CZERWONAK	285	9,0%
	STACJA MUROWANA GOŚLINA	99	3,1%

Miejsce zamieszkania	Lokalizacja parkingu P+R	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
	STACJA SKOKI	489	15,5%
	STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA	8	0,3%
	STACJA WĄGROWIEC	1732	54,9%
Suma powiat wągrowiecki		3153	100,0%
powiat wrzesiński	PĘTLA MIŁOSTOWO	1242	45,1%
	PĘTLA STAROLEKA	1024	37,2%
	STACJA KOSTRZYN	130	4,7%
	STACJA POBIEDZISKA	21	0,8%
	STACJA WRZEŚNIA	338	12,3%
Suma powiat wrzesiński		2755	100,0%
powiat śremski gmina Śrem	PĘTLA GÓRCZYN	1306	43,38%
	PĘTLA STAROLEKA	733	24,36%
	STACJA CZEMPIŃ	0	0,00%
	STACJA STĘSZEW	1	0,04%
	STACJA MOSINA	6	0,21%
	DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	340	11,30%
	ŚREM DWORZEC AUTOBUSOWY	294	9,78%
	ŚREM PRZYSTANEK GRUNWALDZKA	171	5,68%
	ŚREM PRZYSTANEK STARY RYNEK	158	5,25%
Suma powiat śremski - gmina Śrem		3011	100,0%

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.3.11 Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróży do Poznania w podziale na powiat zamieszkania kierowcy

Lokalizacja parkingu P+R	Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	poznański	590	63,4%
	śremski (gmina Śrem)	340	36,6%
DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK Suma		930	100,0%
DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	poznański	2688	96,6%
	kościański	94	3,4%
DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO Suma		2781	100,0%
DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM	poznański	1161	100,0%
DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM Suma		1161	100,0%
PĘTLA GÓRCZYN	poznański	8780	79,9%
	kościański	905	8,2%
	śremski (gmina Śrem)	1306	11,9%
PĘTLA GÓRCZYN Suma		10991	100,0%
PĘTLA JUNIKOWO	poznański	5299	94,7%
	kościański	296	5,3%
PĘTLA JUNIKOWO Suma		5596	100,0%
PĘTLA MIŁOSTOWO	poznański	5481	80,2%
	wągrowiecki	107	1,6%
	wrzesiński	1242	18,2%
PĘTLA MIŁOSTOWO Suma		6831	100,0%
PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	poznański	4653	91,7%
	wągrowiecki	424	8,3%
PĘTLA OS.SOBIESKIEGO Suma		5076	100,0%
PĘTLA STAROLEKA	poznański	6508	75,4%
	kościański	361	4,2%
	wrzesiński	1024	11,9%
	śremski (gmina Śrem)	733	8,5%
PĘTLA STAROLEKA Suma		8626	100,0%
STACJA BOLECHOWO	poznański	288	97,2%
	wągrowiecki	8	2,8%
STACJA BOLECHOWO Suma		297	100,0%
STACJA BUK	poznański	312	100,0%
STACJA BUK Suma		312	100,0%
STACJA CZEMPIŃ	kościański	60	100,0%
STACJA CZEMPIŃ Suma		60	100,0%
STACJA CZERWONAK	poznański	1350	82,6%
	wągrowiecki	285	17,4%

Lokalizacja parkingu P+R	Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
STACJA CZERWONAK Suma		1635	100,0%
STACJA DOPIEWO	poznański	1140	98,1%
	kościański	22	1,9%
STACJA DOPIEWO Suma		1162	100,0%
STACJA KOSTRZYN	poznański	160	55,2%
	wrzesiński	130	44,8%
STACJA KOSTRZYN Suma		290	100,0%
STACJA KOŚCIAN	kościański	489	100,0%
STACJA KOŚCIAN Suma		489	100,0%
STACJA MOSINA	poznański	232	80,3%
	kościański	51	17,6%
	śremski (gmina Śrem)	6	2,1%
STACJA MOSINA Suma		289	100,0%
STACJA MUROWANA GOŚLINA	poznański	322	76,6%
	wągrowiecki	99	23,4%
STACJA MUROWANA GOŚLINA Suma		421	100,0%
STACJA PAŁĘDZIE	poznański	260	64,1%
	kościański	145	35,9%
STACJA PAŁĘDZIE Suma		405	100,0%
STACJA POBIEDZISKA	poznański	552	96,4%
	wrzesiński	21	3,6%
STACJA POBIEDZISKA Suma		573	100,0%
STACJA ROKIETNICA	poznański	1029	100,0%
STACJA ROKIETNICA Suma		1029	100,0%
STACJA SKOKI	wągrowiecki	489	100,0%
STACJA SKOKI Suma		489	100,0%
STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA	wągrowiecki	8	100,0%
STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA Suma		8	100,0%
STACJA STARE BOJANOWO	kościański	9	100,0%
STACJA STARE BOJANOWO Suma		9	100,0%
STACJA STĘSZEW	poznański	140	39,0%
	kościański	219	60,8%
	śremski (gmina Śrem)	1	0,2%
STACJA STĘSZEW Suma		360	100,0%
STACJA WĄGROWIEC	wągrowiecki	1732	100,0%
STACJA WĄGROWIEC Suma		1732	100,0%
STACJA WRZEŚNIA	wrzesiński	338	100,0%
STACJA WRZEŚNIA Suma		338	100,0%
ŚREM DWORZEC AUTOBUSOWY	śremski (gmina Śrem)	294	100,0%
ŚREM DWORZEC AUTOBUSOWY Suma		294	100,0%
ŚREM PRZYSTANEK GRUNWALDZKA	śremski (gmina Śrem)	171	100,0%

Lokalizacja parkingu P+R	Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	Udział
ŚREM PRZYSTANEK GRUNWALDZKA Suma		171	100,0%
ŚREM PRZYSTANEK STARY RYNEK	śremski (gmina Śrem)	158	100,0%
ŚREM PRZYSTANEK STARY RYNEK Suma		158	100,0%

Źródło: opracowanie własne

Potencjalnie chęć skorzystania z systemu parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróży do Poznania deklaruje nieco ponad 52,5 tys. osób z powiatów: poznańskiego, kościańskiego, wągrowieckiego oraz wrzesińskiego. Najwięcej z powiatu poznańskiego blisko 41 000 kierowców, z pozostałych powiatów wartości oscylują w granicach 3 000 kierowców. Najbardziej atrakcyjne są dla nich parkingi zlokalizowane na terenie Poznania, które wybiera 71% kierowców, a wśród nich parking „pętla Górczyn”, który wybiera co trzeci kierowca.

Jako najdogodniejszy w podróży do Poznania parking Parkuj i Jedź (Park & Ride) przy pętli Górczyn w Poznaniu wskazało 21,4% kierowców z powiatu poznańskiego, 34,1% kierowców z powiatu kościańskiego i 43,4% kierowców z gminy Śrem. Przez kierowców powiatu wągrowieckiego najczęściej wskazywaną lokalizacją parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride), z którego będą korzystać w dojazdach do Poznania jest stacja kolejowa Wągrowiec (54,9%). Ponad 45% kierowców powiatu wrzesińskiego deklaruje chęć skorzystania z parkingu zlokalizowanego przy pętli Miłostowo.

Należy zauważyć, że jedynie mieszkańcy powiatu wągrowieckiego najchętniej wskazywali parking Parkuj i Jedź (Park & Ride) zlokalizowany w obszarze własnego powiatu. Osoby z pozostałych powiatów najchętniej wskazywały parkingi zlokalizowane w Poznaniu przy pętlach tramwajowych: Górczyn i Miłostowo.

Struktura motywacji podróży z wykorzystaniem parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróży do Poznania

Opracowana na podstawie ankiet struktura motywacji podróży do Poznania z wykorzystaniem parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) wskazuje, że najczęściej takich podróży wykonywanych będzie z domu do pracy, tj. 56,6%. Analizując dane dla poszczególnych powiatów, można stwierdzić, że z powiatu poznańskiego i z gminy Śrem ponad 60% podróży związanych będzie z pracą. Natomiast mieszkańcy 2 pozostałych powiatów parking Parkuj i Jedź (Park & Ride) wybierać będą podróżując do Poznania głównie w innych celach (57,4% kierowców z powiatu kościańskiego oraz 63,1% kierowców z powiatu wrzesińskiego).

Tabela I.3.3.12 Struktura motywacji podróży kierowców do Poznania z wykorzystaniem parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podziale na miejsce zamieszkania

Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]	dom-praca	dom-nauka	dom-inne
Buk	472	57,3%	8,5%	34,2%
Czerwonak	1861	52,8%	15,8%	31,4%
Dopiewo	5193	63,8%	20,7%	15,5%
Kleszczewo	602	29,8%	28,7%	41,4%
Komorniki	3205	60,6%	11,9%	27,4%
Kostrzyn	2069	68,7%	9,3%	22,0%
Kórnik	3430	69,6%	19,8%	10,6%
Luboń	6806	61,9%	18,4%	19,7%
Mosina	3384	68,4%	8,4%	23,2%
Murowana Goślina	576	81,4%	0,0%	18,6%
Pobiedziska	910	70,3%	10,4%	19,3%
Puszczykowo	663	74,0%	0,0%	26,0%
Rokietnica	2110	39,8%	25,9%	34,3%
Stęszew	812	78,7%	14,5%	6,9%
Suchy Las	3316	47,1%	12,4%	40,5%
Swarzędz	3071	50,4%	4,1%	45,5%
Tarnowo Podgórne	2466	59,9%	18,5%	21,6%
Razem powiat poznański	40946	60,3%	14,9%	24,8%
Kościan	2400	32,2%	7,0%	60,8%
Śmigiel	29	0,0%	69,1%	30,9%
Czempiń	188	90,5%	0,0%	9,5%
Krzywiń	36	0,0%	0,0%	100,0%
Razem powiat kościański	2652	35,6%	7,1%	57,4%
Wągrowiec	2120	39,8%	1,9%	58,3%
Damaśławek	22	25,0%	50,0%	25,0%
Gołańcz	135	58,1%	0,0%	41,9%
Mieścisko	539	19,3%	0,0%	80,7%
Skoki	302	59,6%	7,0%	33,4%
Wapno	34	0,0%	35,9%	64,1%
Razem powiat wągrowiecki	3153	38,7%	2,8%	58,5%
Września	1853	34,2%	4,5%	61,3%
Kołaczkowo	94	0,0%	6,6%	93,4%
Miłosław	380	23,1%	3,6%	73,3%
Nekla	222	35,1%	3,3%	61,6%
Pyzdry	205	71,5%	0,0%	28,5%
Razem powiat wrzesiński	2755	32,9%	3,9%	63,1%
gmina Śrem	3011	63,4%	6,7%	29,9%
Razem	52517	56,6%	12,9%	30,5%

Źródło: opracowanie własne

Potencjalna liczba kierowców deklarujących korzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do miejscowości innych niż Poznań

Dla każdego z 30 parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) określono potencjalną liczbę osób korzystających z niego w okresie doby w podróżach do miejscowości innych niż Poznań (tabela I.3.3.13.). W tabeli I.3.3.14 przedstawiono potencjalną liczbę użytkowników systemu parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podziale na miejsce (gminę i powiat) ich zamieszkania w obszarze.

Tabela I.3.3.13 Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do miejscowości innych niż Poznań

Lokalizacja parkingu P+R	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingu P+R [osób/dobę]
PĘTLA GÓRCZYN	628
PĘTLA JUNIKOWO	476
PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	564
PĘTLA MIŁOSTOWO	499
PĘTLA STAROŁĘKA	1678
STACJA CZERWONAK	1108
STACJA BOLECHOWO	451
STACJA SKOKI	1114
STACJA CZEMPIŃ	312
STACJA STĘSZEW	858
STACJA KOSTRZYN	712
STACJA NEKLA	536
STACJA PAŁĘDZIE	122
STACJA DOPIEWO	170
DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	108
STACJA ROKIETNICA	334
STACJA MOSINA	608
DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	334
STACJA BUK	418
DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM	345
STACJA POBIEDZISKA	686
STACJA MUROWANA GOŚLINA	474
STACJA KOŚCIAN	575
STACJA STARE BOJANOWO	115
STACJA WĄGROWIEC	2322
STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA	301
STACJA WRZEŚNIA	2146
ŚREM DWORZEC AUTOBUSOWY	41
ŚREM PRZYSTANEK GRUNWALDZKA	9
ŚREM PRZYSTANEK STARY RYNEK	22
Suma	18065

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.3.14 Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z systemu parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do miejscowości innych niż Poznań

Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów P+R [osób/dobę]
Buk	0
Czerwonak	438
Dopiewo	362
Kleszczewo	88
Komorniki	399
Kostrzyn	538
Kórnik	470
Luboń	1223
Mosina	654
Murowana Goślina	356
Pobiedziska	291
Puszczykowo	195
Rokietnica	755
Stęszew	741
Suchy Las	405
Swarzędz	989
Tarnowo Podgórne	323
Suma powiat poznański	8227
Kościan	875
Śmigiel	0
Czempiń	243
Krzywiń	26
Suma powiat kościański	1144
Wągrowiec	2816
Damaśławek	301
Gołańcz	29
Mieścisko	1218
Skoki	301
Wapno	93
Suma powiat wągrowiecki	4758
Września	1456
Kołaczkowo	324
Miłosław	596
Nekła	775
Pyzdry	34
Suma powiat wrzesiński	3184
Poznań ANTONINEK-ZIELINIEC-KOBYLEPOLE	151

Miejsce zamieszkania	Liczba kierowców deklarujących skorzystanie z parkingów P+R [osób/dobę]
Poznań FABIANOWO-KOTOWO	3
Poznań GŁUSZYNA	6
Poznań KIEKRZ	57
Poznań KRZESINY-POKRZYWNO-GARASZEWO	11
Poznań KRZYŻOWNIKI-SMOCHOWICE	158
Poznań KWIATOWE	62
Poznań MORASKO-RADOJEWO	43
Poznań STAROŁĘKA-MINIKOWO-MARLEWO	45
Poznań SZCZEPANKOWO-SPLAWIE-KRZESINKI	104
Poznań UMULTOWO	10
Poznań	650
Śrem	102
Suma gmina Śrem	102
Suma	18065

Źródło: opracowanie własne

Deklaracja skorzystania z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach (51 parkingów z listy dodatkowej)

Dodatkowo respondenci, którzy zadeklarowali chęć korzystania z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w swoich podróżach, wybierali dodatkowo parkingi tego typu spośród lokalizacji parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) zamieszczonych na liście dodatkowej, z których byliby skłonni skorzystać. Otrzymane wyniki zaprezentowano w tabeli I.3.3.15. oraz I.3.3.16.

Zawartość listy dodatkowej potencjalnych lokalizacji parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) przedstawiana respondentom była uzależniona od powiatu, w którym ankietę przeprowadzono.

Wśród mieszkańców Poznania najczęściej wskazała lokalizacja parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) przy pętli Dębiec, tj. 14,06% wszystkich wskazań.

Mieszkańcy powiatu poznańskiego, podobnie jak mieszkańcy Poznania, najchętniej wskazywali lokalizację pętla Dębiec - 9,84% ze wszystkich wskazań. Kolejną, najczęściej wskazywaną była pętla Franowo - 8,26%. Należy zwrócić uwagę, że mieszkańcy powiatu poznańskiego najchętniej wybierali lokalizacje parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) zlokalizowane w Poznaniu.

Mieszkańcy powiatu kościańskiego najchętniej wskazywali lokalizację Stacja Luboń - 19,06% wszystkich wskazań. Drugą lokalizację najchętniej wskazywaną była pętla Dębiec - 17,50%.

Mieszkańcy powiatu wągrowieckiego najchętniej wskazywali lokalizację Stacja Poznań Wschód - 29,19% wszystkich wskazań. Należy zauważyć, że pierwsze 4 według popularności proponowane lokalizacje parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride), tj. Stacja Poznań Wschód, Stacja Karolin/Koziegłowy, Stacja Czerwonak Osiedle oraz Stacja Owińska uzyskały łącznie blisko 80% z ogółu wskazań.

Mieszkańcy powiatu wrzesińskiego najchętniej wskazywali lokalizację parkingu przy pętli Franowo - 41,85% ze wszystkich wskazań. Drugą lokalizację najchętniej wskazywaną była Stacja Poznań Wschód - 17,79%. Mieszkańcy gminy Śrem najchętniej wskazywali lokalizację pętla Dębiec - 37,95% wszystkich wskazań.

Tabela I.3.3.15 Ranking parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) z listy dodatkowej według wskazań mieszkańców Poznania

Nr rankingowy	Lokalizacja parkingu P+R	Udział we wskazaniach
Poznań		
1	Pętla Dębiec	14,06%
2	Stacja Luboń	9,54%
3	Stacja Strzeszyn	8,82%
4	Pętla Ogrody/Brama Zachodnia	7,75%
5	Rondo Starołęka	7,60%
6	Pętla Franowo	7,46%
7	Stacja Podolany	6,60%
8	Pętla Piątkowska	5,24%
9	Stacja Swarzędz	4,45%
10	Stacja Kiekrz	4,38%
11	Inea Stadion	4,23%
12	Stacja Junikowo	4,02%
13	Stacja Krzesiny	3,59%
14	Stacja Wola	3,30%
15	Węzeł Krzesiny (Splawie)	3,23%
16	Stacja Poznań Wschód	2,58%
17	Pętla Budziszynska	2,01%
18	Stacja Karolin/Koziegłowy	1,15%
Razem		100,00%

Źródło: opracowanie własne

Tabela I.3.3.16 Ranking parkingów z listy dodatkowej według wskazań mieszkańców powiatów: kościańskiego, wągrowieckiego, wrzesińskiego i poznańskiego oraz gminy Śrem

Nr rankingowy	Lokalizacja parkingu P+R	Udział we wskazaniach
wskazania mieszkańców powiatu poznańskiego		
1	Pętla Dębiec	9,84%
2	Pętla Franowo	8,26%
3	Stacja Swarzędz	7,07%
4	Rondo Starołęka	7,01%
5	Stacja Luboń	6,01%
6	Stacja Poznań Wschód	5,29%
7	Pętla Ogrody/Brama Zachodnia	4,74%
8	Pętla Piątkowska	4,68%
9	Stacja Junikowo	3,65%
10	Stacja Karolin/Koziegłowy	3,36%
11	Inea Stadion	2,83%
12	Stacja Owińska	2,65%
13	Stacja Czerwonak Osiedle	2,57%
14	Stacja Puszczykówko	2,36%
15	Stacja Podolany	2,30%
16	Stacja Szreniawa/Komorniki	1,98%
17	Stacja Złotniki	1,98%
18	Koziegłowy Osiedle Leśne	1,91%
19	Planowana Stacja Suchy Las - Park Naukowo Technologiczny	1,88%
20	Komorniki Pętla	1,85%
21	Stacja Kiekrz	1,59%
22	Stacja Kobylnica	1,59%
23	Stacja Strzeszyn	1,46%
24	Pętla Budziszynska	1,46%
25	Stacja Wola	1,32%
26	Planowana Stacja Bogucin	1,30%
27	Stacja Gądki	1,27%
28	Stacja Biskupice	1,22%
29	Planowana Stacja Luboń Lasek	1,08%
30	Węzeł Krzesiny (Spławie)	0,69%
31	Stacja Rosnówko	0,64%
32	Stacja Otusz	0,61%
33	Stacja Paczkowo	0,61%
34	Kleszczewo	0,56%
35	Kicin Szkoła	0,48%
36	Stacja Wiry	0,42%
37	Stacja Krzesiny	0,40%
38	Planowana Stacja Koninko	0,34%

Nr rankingowy	Lokalizacja parkingu P+R	Udział we wskazaniach
39	Wiry Kościół	0,32%
40	Stacja Łopuchowo	0,29%
41	Stacja Iłowiec	0,16%
Razem powiat poznański		100,00%
wskazania mieszkańców powiatu kościańskiego		
1	Stacja Luboń	19,06%
2	Pętla Dębiec	17,50%
3	Komorniki Pętla	15,63%
4	Stacja Szreniawa/Komorniki	12,50%
5	Inea Stadion	10,94%
6	Rondo Starołęka	8,75%
7	Pętla Budziszzyńska	6,25%
8	Stacja Junikowo	4,06%
9	Planowana Stacja Luboń Lasek	2,50%
10	Stacja Rosnówko	1,25%
11	Stacja Iłowiec	0,94%
12	Stacja Przysieka	0,63%
Razem powiat kościański		100,00%
wskazania mieszkańców powiatu wągrowieckiego		
1	Stacja Poznań Wschód	29,19%
2	Stacja Karolin/Koziegłowy	19,00%
3	Stacja Czerwonak Osiedle	18,78%
4	Stacja Owińska	11,54%
5	Stacja Gołańcz	9,05%
6	Stacja Łopuchowo	5,66%
7	Stacja Roszkowo Wągrowieckie	3,85%
8	Stacja Przysieczyn	1,58%
9	Stacja Kobylnica	1,36%
10	Stacja Gać Osiedle	0,00%
Razem powiat wągrowiecki		100,00%
wskazania mieszkańców powiatu wrzesińskiego		
1	Pętla Franowo	41,85%
2	Stacja Poznań Wschód	17,79%
3	Stacja Swarzędz	16,54%
4	Stacja Krzesiny	14,29%
5	Węzeł Krzesiny (Splawie)	7,52%
6	Stacja Podstolice	0,75%
7	Stacja Gutowo WLKP	0,75%
8	Stacja Paczkowo	0,50%
Razem powiat wrzesiński		100,00%
Wskazania mieszkańców gminy Śrem		
1	Pętla Dębiec	37,95%
2	Pętla Franowo	21,59%
3	Rondo Starołęka	16,77%

Nr rankingowy	Lokalizacja parkingu P+R	Udział we wskazaniach
4	Śrem uruchomiony dworzec kolejowy	13,63%
5	Stacja Gądk	4,40%
6	Planowany węzeł przesiadkowy Klin Dębiecki	2,10%
7	Stacja Luboń	0,84%
8	Stacja Puszczykowo	0,75%
9	Planowana Stacja Koninko	0,56%
10	Węzeł Krzesiny (Spławie)	0,38%
11	Stacja Krzesiny	0,19%
12	Planowana Stacja Luboń Lasek	0,00%
13	Stacja Puszczykówko	0,00%
14	Stacja Hłowiec	0,00%
Razem gmina Śrem		100,00%

Źródło: opracowanie własne

Zachęta do skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź

Ranking ważnych i skutecznych zachęt skorzystania z parkingów Parkuj i Jedź w tabeli I.3.3.17 oraz I.3.3.18.

Tabela I.3.3.17 Ranking zachęt do skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride)

Nr rankingowy	Rodzaj zachęty do skorzystania z parkingów P+R	Udział we wskazaniach	Odsetek ankietowanych wskazujących parametr
1	Krótki czas dojazdu komunikacją zbiorową z parkingu	11,57%	28,87%
2	Bezpieczne pozostawienie pojazdu na parkingu	10,34%	25,78%
3	Duża częstotliwość odjazdów pojazdów transportu zbiorowego z parkingu	10,17%	25,38%
4	Nic by mnie nie zachęciło	10,04%	25,06%
5	Bezpośrednie połączenie transportem zbiorowym do celu	9,98%	24,90%
6	Oplata parkingowa wliczona w cenę biletu transportu zbiorowego	9,94%	24,80%
7	Łatwość przesiadki	8,92%	22,25%
8	Łatwość znalezienia miejsca parkingowego	7,83%	19,52%
9	Oplata za przejazd transportem zbiorowym wliczona w cenę parkowania.	6,96%	17,36%
10	Bezpieczeństwo osobiste w podróży	3,93%	9,79%
11	Pogorszenie warunków dojazdu samochodem	3,62%	9,04%
12	Ograniczenie możliwości dojazdu lub parkowania w sąsiedztwie celu podróży	3,34%	8,33%
13	Budowa dróg rowerowych prowadzących do parkingu Parkuj & Jedź	1,61%	4,02%
14	Zwiększenie opłat parkingowych związanych z podróżą	1,37%	3,42%
15	Inne	0,38%	0,95%
Razem		100,00%	

Źródło: opracowanie własne

Respondentów najbardziej do korzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) zachęca: krótki czas dojazdu transportem zbiorowym z parkingu, kursującym z dużą częstotliwością, zapewniającym bezpośrednie połączenie z celem podróży oraz wliczenie potencjalnej opłaty za parkowanie na parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) w cenę biletu. Łącznie te parametry uzyskały 42,12% wskazań z ogółu. Na każdy z tych parametrów wskazywało ponad 25% respondentów. Należy zauważyć, że również ponad

25% ankietowanych stwierdziło, że nic by ich nie zachęciło do skorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride).

Tabela I.3.3.18 Ranking zachęt do skorzystania z parkingu P+R według respondentów, którzy nie są skłonni skorzystać z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania

Nr rankingowy	Rodzaj zachęty do skorzystania z parkingów P+R	Udział we wskazaniach	Odsetek ankietowanych wskazujących parametr
1	Nic by mnie nie zachęciło	24,23%	47,70%
2	Krótki czas dojazdu komunikacją zbiorową z parkingu	10,69%	21,04%
3	Duża częstotliwość odjazdów pojazdów transportu zbiorowego z parkingu	9,32%	18,34%
4	Oplata parkingowa wliczona w cenę biletu transportu zbiorowego	8,49%	16,71%
5	Bezpośrednie połączenie transportem zbiorowym do celu	8,24%	16,23%
6	Łatwość przesiadki	6,88%	13,53%
7	Bezpieczne pozostawienie pojazdu na parkingu	6,63%	13,05%
8	Łatwość znalezienia miejsca parkingowego	5,34%	10,52%
9	Ograniczenie możliwości dojazdu lub parkowania w sąsiedztwie celu podróży	4,47%	8,81%
10	Oplata za przejazd transportem zbiorowym wliczona w cenę parkowania.	4,10%	8,07%
11	Pogorszenie warunków dojazdu samochodem	4,10%	8,07%
12	Bezpieczeństwo osobiste w podróży	3,50%	6,89%
13	Budowa dróg rowerowych prowadzących do parkingu Parkuj & Jedź	2,01%	3,95%
14	Zwiększenie opłat parkingowych związanych z podróżą	1,14%	2,24%
15	Inne	0,85%	1,67%
Razem		100,00%	

Źródło: opracowanie własne

Kierowcy, którzy nie wyrazili chęci skorzystania z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania, jako główną zachętę do skorzystania z tego systemu wskazują na sprawnie działający publiczny transport zbiorowy (poz. 2 + 3 + 4 rankingu uzyskały ponad 28% wskazań). Należy zwrócić uwagę, że ponad 47% ankietowanych, którzy wcześniej zadeklarowali, że podróżują samochodem do Poznania i nie są skłonni skorzystać z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) wskazało, że: „Nic by mnie nie zachęciło”.

Powody nieskorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride)

Ranking powodów, dla których kierowcy nie zamierają korzystać z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) zaprezentowano w tabeli I.3.3.1.19.

Tabela I.3.3.19 Ranking przyczyn nieskorzystania z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride)

Nr rankingowy	Przyczyna nieskorzystania z parkingu P+R	Udział we wskazaniach	Odsetek ankietowanych wskazujących parametr
1	Wygodniej jest dojechać samochodem bezpośrednio do celu (bez przesiadek)	54,21%	75,93%
2	Lubię jeździć samochodem	11,38%	15,94%
3	Mam zapewnione miejsce parkingowe u celu podróży	10,59%	14,83%
4	Podwożę samochodem inne osoby	8,02%	11,23%
5	Zdrowie nie pozwala mi na korzystanie z transportu zbiorowego	5,16%	7,22%
6	Nie wiem/trudno powiedzieć	4,77%	6,68%
7	Transport publiczny jest zbyt drogi	3,97%	5,56%
8	Inne	1,91%	2,67%
Razem		100,00%	

Źródło: opracowanie własne

Z zestawienia wynika, że głównym powodem nieskorzystania w podróżach z parkingu Parkuj i Jedź (Park & Ride) dla blisko 76% ankietowanych, jest wygoda dojazdu samochodem do celu podróży (54,21% wszystkich wskazań).

I.3.3.2 Określenia zapotrzebowania na miejsca postojowe.

Kryterium szeregującym 30 parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) z listy podstawowej w stworzonym rankingu była potencjalna liczba użytkowników, którzy z nich skorzystają, obliczona jako suma:

- deklaracji mieszkańców powiatów: poznańskiego, kościańskiego, wągrowieckiego oraz wrzesińskiego, którzy wyrazili chęć skorzystania z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do Poznania,
- deklaracji osób, którzy wyrazili chęć skorzystania z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w podróżach do innych miejscowości,
- liczby osób obecnie wykonujących podróże „quasi” Parkuj i Jedź (Park & Ride) (dojeżdżających samochodem do poszczególnych stacji i przystanków kolejowych w obszarze Aglomeracji Poznańskiej i dalej podróżujących koleją) określoną na podstawie ankiet wykonanych na stacjach kolejowych na potrzeby Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej [55].

Tabela I.3.3.20 Potencjalna liczba kierowców korzystających z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride)

Nr rankingowy parkingu	Lokalizacja parkingu P+R	Potencjalna liczba kierowców korzystających z parkingu P+R [osób/dobę]			
		według deklaracji w podróży do Poznania	według deklaracji w podróży do innych miejscowości	według ankiet [55]	suma
1	PĘTLA GÓRCZYN	10991	628	0	11619
2	PĘTLA STAROLEKA	8627	1678	0	10305
3	PĘTLA MIŁOSTOWO	6831	499	0	7330
4	PĘTLA JUNIKOWO	5596	476	0	6072
5	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	5076	564	0	5640
6	STACJA WĄGROWIEC	1732	2322	30	4084
7	DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	2781	108	0	2889
8	STACJA CZERWONAK	1635	1108	2	2745
9	STACJA WRZEŚNIA	338	2146	10	2495
10	STACJA SKOKI	489	1114	0	1603
11	DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM	1161	345	0	1506
12	STACJA ROKIETNICA	1029	334	37	1400
13	STACJA DOPIEWO	1162	170	7	1339
14	STACJA POBIEDZISKA	573	686	18	1277
15	DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	930	334	0	1264
16	STACJA STĘSZEW	361	858	0	1219
17	STACJA KOŚCIAN	489	575	34	1098
18	STACJA KOSTRZYN	290	712	41	1044
19	STACJA MOSINA	290	608	73	970
20	STACJA MUROWANA GOŚLINA	421	474	16	911
21	STACJA BUK	312	418	50	780
22	STACJA BOLECHOWO	297	451	0	748
23	STACJA PAŁĘDZIE	405	122	19	546
24	STACJA NEKLA	0	536	0	536
25	STACJA CZEMPIŃ	60	312	0	372
26	ŚREM DWORZEC AUTOBUSOWY	294	41	0	336
27	STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA	8	301	0	309
28	ŚREM PRZYSTANEK GRUNWALDZKA	171	9	0	180
29	ŚREM PRZYSTANEK STARY RYNEK	158	22	0	180
30	STACJA STARE BOJANOWO	9	115	0	124
Suma		52517	18065	338	70920

Źródło: opracowanie własne

Z powyższego zestawienia wynika, że największym zainteresowaniem cieszą się parkingi zlokalizowane w Poznaniu przy pętlach tramwajowych.

Zapotrzebowanie na miejsca postojowe na parkingach Parkuj i Jedź (Park & Ride) wyznaczono w oparciu o analizy popytu na parkingi tego typu przeprowadzone w opracowaniu [51].

Dla parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride), których lokalizację analizowano w w/w opracowaniu przyjęto zapotrzebowanie na miejsca parkingowe według powyższego opracowania.

Dla pozostałych lokalizacji parkingów, zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wyznaczono stosując wskaźnik korygujący obliczony na bazie porównania zapotrzebowania wynikającego z przeprowadzonych ankiet i zapotrzebowania wyznaczonego w opracowaniu [55], równy 1/12.

Tabela I.3.3.21 Potencjalne zapotrzebowanie na miejsca postojowe na parkingach Parkuj i Jedź (Park & Ride)

Nr rankingowy	Lokalizacja parkingu P+R	Zapotrzebowanie na miejsca postojowe	
		według ankiet	skorygowane
1	PĘTLA GÓRCZYN	11619	939
2	PĘTLA STAROLEKA	10305	468
3	PĘTLA MIŁOSTOWO	7330	639
4	PĘTLA JUNIKOWO	6072	662
5	PĘTLA OS.SOBIESKIEGO	5640	506
6	STACJA WĄGROWIEC	4084	338
7	DWORZEC AUTOBUSOWY SKÓRZEWO	2889	241
8	STACJA CZERWONAK	2745	229
9	STACJA WRZEŚNIA	2495	207
10	STACJA SKOKI	1603	134
11	DWORZEC AUTOBUSOWY TARNOWO PODGÓRNE CENTRUM	1506	126
12	STACJA ROKIETNICA	1400	114
13	STACJA DOPIEWO	1339	111
14	STACJA POBIEDZISKA	1277	105
15	DWORZEC AUTOBUSOWY KÓRNIK RYNEK	1264	105
16	STACJA STĘSZEW	1219	102
17	STACJA KOŚCIAN	1098	89
18	STACJA KOSTRZYN	1044	84
19	STACJA MOSINA	970	75
20	STACJA MUROWANA GOŚLINA	911	75
21	STACJA BUK	780	61
22	STACJA BOLECHOWO	748	62
23	STACJA PAŁĘDZIE	546	44
24	STACJA NEKLA	536	45
25	STACJA CZEMPIŃ	372	31
26	ŚREM DWORZEC AUTOBUSOWY	336	28
27	STACJA SŁAWA WIELKOPOLSKA	309	26
28	ŚREM PRZYSTANEK GRUNWALDZKA	180	15
29	ŚREM PRZYSTANEK STARY RYNEK	180	15
30	STACJA STARE BOJANOWO	124	10
Suma		70920	5682

Źródło: opracowanie własne

I.3.4. Normatywy parkingowe.

Wskaźniki parkingowe określają liczbę miejsc parkingowych, jaka powinna towarzyszyć danemu obiektowi z uwagi na określone jego parametry. Zobowiązują do zabezpieczenia przez inwestora takiej liczby miejsc parkingowych, które zapewnią wymagane standardy parkowania. Po wprowadzeniu wskaźników do zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i uchwaleniu planu przez odpowiedni organ osiąganą one moc prawa lokalnego.

Poprzez narzucenie określonej liczby miejsc parkingowych inwestorowi, możemy zapewnić oczekiwane standardy parkowania dla obiektu. Standardy te mogą zarówno mieć charakter promotoryzacyjny, gdy w pełni zaspokajamy zapotrzebowanie na miejsca parkingowe lub charakter antymotoryzacyjny, gdy nie zapewniamy w pełni zapotrzebowania. W przypadku, gdy zapotrzebowanie nie będzie zaspokajane, gmina może zabezpieczać przestrzeń miejskie przed parkowaniem poprzez wprowadzanie standardów dla parkowania w miejscach ogólnodostępnych. Standardy mogą więc być elementem polityki transportowej w zakresie podziału zadań przewozowych.

Aby możliwe było wymuszenie na inwestorze nie tylko zaspokojenia potrzeb parkingowych, ale również świadome ich niezaspokojenie, obok wskaźników minimalnych muszą pojawić się wskaźniki maksymalne. Wskaźniki minimalne określają najmniejszą liczbę miejsc parkingowych, nie ograniczając jednak maksymalnej liczby miejsc. Inwestor może wybudować więc parking, który przekracza zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, co w wielu lokalizacjach nie jest pożądane zwłaszcza, gdy zagraża przekroczeniem przepustowości ulic. Dlatego w wielu normatywach wprowadzono również wskaźniki maksymalne, czyli określające ile najwięcej miejsc parkingowych może wybudować inwestor. Jeśli liczba ta jest mniejsza od zapotrzebowania, możemy w ten sposób wpłynąć na podział zadań przewozowych. Wskaźniki maksymalne wprowadzono w wielu miastach europejskich, w szczególności w Wielkiej Brytanii, ale również na przykład w Helsinkach. Wskaźniki takie funkcjonują w miastach amerykańskich, przykładowo w Bostonie. W Polsce wskaźniki maksymalne wprowadziły Warszawa, Kraków, Gdynia i Płock. W tabeli I.3.4.1. zostały zestawione normatywy z pięciu miast Polski. Natomiast w tabeli I.3.4.2. zostały zestawione normatywy z pięciu miast europejskich.

Tabela I.3.4.1. Wskaźniki miejsc parkingowych zapisane w dokumentach strategicznych miast Polski

Obiekty	Kraków				Wrocław		Warszawa					
	jednostka odniesienia	obszar ograniczeń		poza ograniczeniami	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych				
		min	max					Strefa Ia	Strefa Ib	Strefa Ic	Strefa II	Strefa III
Budynki mieszkalne jednorodzinne	mieszkanie	1	2	2			-	-	min .2	min .2	min .2	
Budynki mieszkalne wielorodzinne	mieszkanie	1	1	1,2	1 mieszkanie	0,6-1,2	1 mieszkanie	max. 1	max. 1	1	min .1	min .1,5
Internaty							10 łózek	max. 0,5	max. 0,5	0,5-3	min .1	min .2
Akademiki, hotele pracownicze	100 łózek	3	7	20	100 miejsc użytkowych	5-10	10 łózek	max. 0,5	max. 0,5	0,5-3	min .3	min .3
Hotele, pensjonaty	100 łózek	3	7	10	100 pokoi	30-50	10 miejsc hotelowych	max. 3	max. 3	min .2	min .2	min .2
Obiekty handlowe							1000m ² powierzchni użytkowej	max. 10	max. 15	15-25	25-38	30-60
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedażowej do 2000m ²	1000m ² powierzchni sprzedażowej	10	20	30	1000 m ² powierzchni sprzedaży	6-10	1000 m ² powierzchni sprzedażowej	max. 10	max. 15	20-50	min .30	min .30
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000m ²	1000m ² powierzchni sprzedażowej	-	-	50	1000 m ² powierzchni sprzedaży	12-20						
Targowiska	1000m ² powierzchni całkowitej						1000 m ² powierzchni	-	max 15	20-35	min 35	min 35
Bary i restauracje	100 miejsc konsumpcyjnych	3	7	25			100 miejsc konsumpcyjnych	max.10	max. 11	11-16	min 16	min 25
Instytucje finansowe i inne usługowe	50m ² powierzchni użytkowej						1000m ² powierzchni użytkowej	max. 10	max. 15	15-25	25-38	30-60
Biura	1000m ² powierzchni użytkowej (z wyłączeniem archiwów, magazynów i garaży)	5	10	30	1000 m ² pow. użytkowej	5-15	1000m ² powierzchni użytkowej	max. 5	max. 10	10-18	18-30	25-30
Obiekty przemysłowe	100 zatrudnionych	5	10	20	100 stanowisk pracy	5-10	100 zatrudnionych	max 13	max 25	25-40	min 40	min 40
Szpitala i kliniki	100 łózek	7	15	30	1000m ² pow. Użytkowej	3-10	100 łózek	max. 50	max. 50	40-60	min .50	min .60
Przychodnie					1000m ² pow. Użytkowej	3-10	10 gabinetów	max. 7	max. 8	9-14	min .12	min .14
Gabinety lekarskie							10 gabinetów	max. 7	max. 8	9-14	min .12	min .14

Obiekty	Kraków			Wrocław		Warszawa						
	jednostka odniesienia	obszar ograniczeń		poza ograniczeniami	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych				
		min	max					Strefa Ia	Strefa Ib	Strefa Ic	Strefa II	Strefa III
Szkoły podstawowe, gimnazja	100 zatrudnionych	5	10	20	1 oddział (izbę lekcyjną)	1-5	100 uczniów na zmianę	max. 4	max. 4	2 – 6	min . 3	min . 4
Szkoły średnie	100 zatrudnionych	5	10	20	1 oddział (izbę lekcyjną)	1-5						
Szkoły wyższe	100 studentów	2	5	10	100 stanowisk pracy+miejsc dla studentów	4-10	100 miejsc dydaktycznych	max. 13	max. 13	13 – 15	min . 15	min . 15
Stadiony	100 widzów (miejsc siedzących)	3	7	15			100 widzów	max 16	max 16	16- 18	min 18	min 20
Domy kultury	1000m ² powierzchni użytkowej						1000 m ² pow. użytkowej	max. 8	max. 8	08- 09	min . 9	min . 10
Muzea	100 użytkowników jednocześnie	10	20	25	1000 m ² pow. Użytkowej	5-10	1000 m2 powierzchni wystawowej	max. 11	max. 11	11- 20	min . 20	min . 20
Kina, teatry, sale koncertowe, sale taneczne, sale Bingo itp.	100 widzów (miejsc siedzących)	12	20	25	100 miejsc użytkowych lub miejsc dla widzów	6-10	100 miejsc siedzących	max. 16	max. 16	16 – 18	min . 18	min . 25
Dworce kolejowe							1000 m2 pow. użytkowej	max. 14	max. 14	14 - 15	min . 15	min . 15
Dworce autobusowe							1000 m2 pow. użytkowej	max. 14	max. 14	14 - 15	min . 15	min . 15
Obiekty kultu religijnego	100 miejsc siedzących	3	7	10			1000 m2 pow. użytkowej	max. 20	max. 20	20 – 30	min . 25	min . 30
Cmentarze							1000 m2 pow. użytkowej	-	-	0,8- 1,2	min . 1	min . 2

Obiekty	Gdańsk				Szczecin			
	jednostka odmiesienia	Liczba miejsc parkingowych			jednostka odmiesienia	Liczba miejsc parkingowych		
		Strefa A	Strefa B	Strefa C		Strefa I Centrum śródmieścia (Strefa ograniczonego parkowania)	Strefa II Obszar intensywnej zabudowy miejskiej	Strefa III Obszar ekstensywnej zabudowy miejskiej
Budynki mieszkalne jednorodzinne	1 mieszkanie	1+/- 10%	1+/- 10%	min 2	1 mieszkanie	min. 1	min. 1	min. 2
Budynki mieszkalne wielorodzinne	1 mieszkanie	1+/- 10%	min 1	min 1,2	1 mieszkanie	max. 1	max. 1	min. 1
Kluby młodzieżowe, miejsca dziennego pobytu osób starszych, obiekty zbiorowej użyteczności znaczenia dzielnicowego	15 łóżek	max 1,3	max 1,3	max 1,3				
Akademiki, hotele pracownicze	10 łóżek	0	1,2+/- 10%	min 2,3				
Hotele, pensjonaty	10 łóżek	max 4	max 6	min 6	10 miejsc hotelowych	max. 4	2,5 - 4	min. 2,5
Motele	1 pokój	0	1,2	1,2	10 miejsc hotelowych	max. 4	2,5 - 4	min. 2,5
Obiekty handlowe					100 m ² powierzchni sprzedaży	max. 2	1 - 2,5	min. 2,5
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedażowej do 2000m ²	1000 m ² powierzchni sprzedażowej	max 12	max 25	min 25	100 m ² powierzchni sprzedaży	max. 2	1 - 2,5	min. 2,5
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000m ²	1000 m ² powierzchni sprzedażowej	0	0	min 35				
Targowiska	1000 m ² powierzchni całkowitej	max 15	max 25	min 25				
Bary i restauracje	100 miejsc konsumpcyjnych	max 17	max 24	min 24				
Instytucje finansowe i inne usługowe	1000 m ² powierzchni użytkowej	max 20	max 30	min 30	100 m ² powierzchni użytkowej	max. 1	1 - 3	min. 2
Biura	1000 m ² powierzchni użytkowej	max 20	max 30	min 30	100 m ² powierzchni użytkowej	max. 1	1 - 3	min. 2
Obiekty przemysłowe	100 zatrudnionych	max 10	max 20	min 20	100 zatrudnionych	max. 5	5 - 15	min. 20
Magazyny, place składowe	1000 m ² powierzchni składowej	0	max 2	min 4,5				
Szpitala i kliniki	10 łóżek	max 2,5	max 6	min 6				

Obiekty	Gdańsk				Szczecin			
	jednostka odmiesienia	Liczba miejsc parkingowych			jednostka odmiesienia	Liczba miejsc parkingowych		
		Strefa A	Strefa B	Strefa C		Strefa I Centrum śródmieścia (Strefa ograniczonego parkowania)	Strefa II Obszar intensywnej zabudowy miejskiej	Strefa III Obszar ekstensywnej zabudowy miejskiej
Przychodnie	1000 m ² powierzchni użytkowej	max 20	max 30	min 30				
Gabinety lekarские	1000 m ² powierzchni użytkowej	max 20	max 30	min 30				
Szkoły podstawowe, gimnazja	1 pomieszczenie do nauczania	max 0,7	max 1,5	min 1,5				
Szkoły średnie	1 pomieszczenie do nauczania	max 1,3	max 1,5	min 1,5				
Szkoły wyższe	10 studentów	max 0,5	max 1,5	min 1,5				
Stadiony	100 miejsc siedzących	0	max 16	min 16 + 0,3 mp dla autokaru				
Kapieliska uzdrowiskowe, sauny, centra fitness, solaria, siłownie itp.	100 m ² powierzchni użytkowej	max 5	max 10	min 10				
Domy kultury	1000 m ² powierzchni użytkowej	max 6	max 8	min 8				
Muzea	1000 m ² powierzchni użytkowej	max 12	max 20	min 16 + 0,3 mp dla autokaru				
Kina, teatry, sale koncertowe, sale taneczne, sale Bingo itp.	100 miejsc siedzących	max 11	max 22	min 22	100 miejsc siedzących	max. 10	10 - 30	min. 25
Dworce kolejowe	1000 m ² powierzchni użytkowej	0	max 20	min 20				
Dworce autobusowe	1000 m ² powierzchni użytkowej	0	max 20	min 20				
Obiekty kultu religijnego	1000 m ² powierzchni użytkowej	0	max 6	min 12				
Cmentarze	1000 m ² powierzchni terenu	0	max 1	min 2				

Tabela I.3.4.2. Wskaźniki miejsc parkingowych w miastach europejskich

Obiekty	Londyn				Dublin			Budapeszt		
	jednostka odmieszczenia	Liczba miejsc parkingowych			jednostka odmieszczenia	Liczba miejsc parkingowych			jednostka odmieszczenia	Liczba miejsc parkingowych
		Ścisłe centrum	Obszary centralne	Przedmieście		strefa 1	strefa 2	strefa 3		
Budynki mieszkalne jednorodzinne	1 mieszkanie	max 1,5-2	max 1,5-2	max 1,5-2	1 mieszkanie	max 1	max 1	max 1,5	1 mieszkanie	1
Budynki mieszkalne wielorodzinne	1 mieszkanie	max 1	max 1	max 1					1 mieszkanie	1
Domy opieki dla osób starszych, niepełnosprawnych	2-4 łóżka		max 1	max 1	1 łóżko	max 0,33	max 0,5	max 1	1 mieszkanie	1
Hotele, pensjonaty	Indywidualnie				1 pokój	max 0,25	max 0,33	max 1	1 pokój	1
Obiekty handlowe					100 m ² powierzchni brutto	max 0,25	max 1	max 3,33		
Sklepy spożywcze o powierzchni brutto do 500 m ²	30m ² (PTAL 1) powierzchni brutto	0	max 1	max 1						
Supermarkety spożywcze o powierzchni sprzedaży do 2500m ²	18m ² (PTAL 1) powierzchni brutto	0	max 1	max 1						
Supermarkety spożywcze o powierzchni sprzedaży powyżej 2500m ²	15m ² (PTAL 1) powierzchni brutto	0	max 1	max 1						
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży do 100 m ²									20 m ² powierzchni brutto	1
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 100 m ²									40 m ² powierzchni brutto	1
Bary i restauracje	10m ² powierzchni brutto	0		max 1	150 m ² powierzchni przeznaczonej na miejsca siedzące	max 1	max 3		10 m ² powierzchni publicznej	1

Obiekty	Londyn				Dublin			Budapeszt		
	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych			jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych			jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych
		Ścisłe centrum	Obszary centralne	Przedmieście		strefa 1	strefa 2	strefa 3		
Institucje finansowe i inne usługowe	1000-1500 m ² powierzchni brutto	max 1			350 m ² powierzchni brutto	max 1				
Institucje finansowe i inne usługowe	600-1000 m ² powierzchni brutto		max 1		275 m ² powierzchni brutto		max 1			
Institucje finansowe i inne usługowe	100-600 m ² powierzchni brutto			max 1	75 m ² powierzchni brutto			max 1		
Biura	1000-1500 m ² powierzchni brutto	max 1			400 m ² powierzchni brutto	max 1		20 m ² powierzchni brutto	1	
Biura	600-1000 m ² powierzchni brutto		max 1		200 m ² powierzchni brutto		max 1			
Biura	100-600 m ² powierzchni brutto			max 1	100 m ² powierzchni brutto			max 1		
Obiekty przemysłowe					100 m ² powierzchni brutto	max 0,25	max 0,5	max 1	400 m ² powierzchni brutto	1
Magazyny, place składowe	30m ² (PTAL 1) powierzchni brutto	0	max 1	max 1	200 m ² powierzchni brutto	max 0,44	max 0,44	max 1	1000 m ² powierzchni brutto	1
Szpitala i kliniki	indywidualnie				100 m ² powierzchni brutto	max 0,66	max 1	max 1,66	8 łóżek	1
Przychodnie					1 gabinet	max 1	max 2	max 3	20 m ² powierzchni brutto	1
Gabinety lekarskie					1 gabinet	max 1	max 2	max 3	20 m ² powierzchni brutto	1
Szkoły podstawowe, gimnazja	indywidualnie				1 sala lekcyjna	0	max 1	max 1	40 m ² powierzchni dydaktycznej	1
Szkoły średnie					1 sala lekcyjna	0	max 1	max 1	40 m ² powierzchni dydaktycznej	1
Szkoły wyższe					1 sala dydaktyczna	0	max 1	max 1	40 m ² powierzchni dydaktycznej	1
Obiekty sportowe										

Obiekty	Londyn			Dublin			Budapeszt		
	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych		jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych		jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych	
		Ścisłe centrum	Obszary centralne		Przedmieście	strefa 1			strefa 2
Biblioteki	indywidualnie						100 m ² powierzchni netto	1	
Galerie, muzea,							100 m ² powierzchni netto	1	
kina, sale konferencyjne				100 miejsc siedzących	max 1	max 4	max 10	10 miejsc siedzących	
Teatr. Filharmonie, sale koncertowe, sale Bingo itp.				100 miejsc siedzących	max 1	max 4	max 10	10 miejsc siedzących	1
Dyskoteki, szkoły tańca				10 m ² powierzchni brutto	max 0	max 1	max 3,33	10 miejsc	1
Obiekty kultu religijnego				100 miejsc siedzących	max 1	max 4	max 10		

Obiekty	Wiedeń		Helsinki			
	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych		
				Strefy Y i I	Strefa II	Strefy A, J i III
Budynki mieszkalne jednorodzinne	1 mieszkanie	1	100 m ² powierzchni (1 dom)	min 1	min 1	min 1
Budynki mieszkalne wielorodzinne	1 mieszkanie	1	125 m ² powierzchni	min 1	min 1	min 1
Hotele, pensjonaty	5 pokojów	1	350-500 m ² powierzchni	max 1		
			220-280 m ² powierzchni		1	
			120-250 m ² powierzchni			min 1
Obiekty handlowe	80m ² powierzchni	1	150-200 m ² powierzchni	max 1		
			90-110 m ² powierzchni		1	
			50-100 m ² powierzchni			min 1
Bary i restauracje			350-500 m ² powierzchni	max 1		
			220-280 m ² powierzchni		1	
			100-250 m ² powierzchni			min 1
Institucje finansowe i inne usługowe	80m ² powierzchni	1				
Biura	80m ² powierzchni	1	350-500 m ² powierzchni	max 1		
			220-280 m ² powierzchni		1	
			60-250 m ² powierzchni			min 1
Obiekty przemysłowe	80m ² powierzchni	1	350-500 m ² powierzchni	max 1		
			220-280 m ² powierzchni		1	
			120-250m ² powierzchni			min 1
Magazyny, place składowe			350-500 m ² powierzchni	max 1		
			220-280 m ² powierzchni		1	
			250m ² powierzchni			min 1

Obiekty	Wiedeń		Helsinki			
	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych		
				Strefy Y i I	Strefa II	Strefy A, J i III
Szpitale i kliniki	80m ² powierzchni	1	250-300 m ² powierzchni	max 1		
			180-220 m ² powierzchni		1	
			150-200 m ² powierzchni			min 1
Przychodnie	80m ² powierzchni	1	200-300 m ² powierzchni	max 1		
			120-140 m ² powierzchni		1	
			90-130 m ² powierzchni			min 1
Szkoły podstawowe, gimnazja	80m ² powierzchni	1	800-1000 m ² powierzchni	max 1		
			650-750 m ² powierzchni		1	
			500-700 m ² powierzchni			min 1
Szkoły średnie	80m ² powierzchni	1	800-1000 m ² powierzchni	max 1		
			650-750 m ² powierzchni		1	
			400-700 m ² powierzchni			min 1
Szkoły wyższe	80m ² powierzchni	1	350-400 m ² powierzchni	max 1		
			320-280 m ² powierzchni		1	
			130-350 m ² powierzchni			min 1
Obiekty sportowe	50 osób	1	60-100 m ² powierzchni	max 1		
			35-45 m ² powierzchni		1	
			25-40 m ² powierzchni			min 1
Biblioteki			350-500 m ² powierzchni	max 1		
			220-280 m ² powierzchni		1	
			130-250 m ² powierzchni			min 1
Galerie	50 osób	1				

Obiekty	Wiedeń		Helsinki			
	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych	jednostka odniesienia	Liczba miejsc parkingowych		
				Strefy Y i I	Strefa II	Strefy A, J i III
Muzea	50 osób	1	350-500 m ² powierzchni	max 1		
			220-280 m ² powierzchni		1	
			130-250 m ² powierzchni			min 1
Kina, sale konferencyjne	50 osób	1				
Teatry, filharmonie, sale koncertowe	50 osób	1	200-300 m ² powierzchni	max 1		
			120-140 m ² powierzchni		1	
			80-130 m ² powierzchni			min 1
Dyskoteki, szkoły tańca	50 osób	1				
Obiekty kultu religijnego			200-300 m ² powierzchni	max 1		
			120-140 m ² powierzchni		1	
			80-130 m ² powierzchni			min 1

Gminy Aglomeracji Poznańskiej posługują się normatywami parkingowymi zapisanymi w dokumentach strategicznych. Normatywy te nie są spójne. W poniższych tabelach zebrano podstawowe wskaźniki liczby miejsc parkingowych, jakimi posługują się gminy.

Tabela I.3.4.3 Podstawowe wskaźniki miejsc parkingowych zapisane w dokumentach strategicznych gmin Aglomeracji Poznańskiej

Miasto / Gmina	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej [liczba miejsc postojowych/działkę]	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej [liczba miejsc postojowych/mieszkanie]	Tereny usług	Tereny przemysłowe
Poznań śródmieście	1,5	1	24 miejsc postojowych na 1000 m ² powierzchni użytkowej budynku	14 miejsc postojowych na 100 zatrudnionych
Poznań poza śródmieściem	2	1,5	30 miejsc postojowych na 1000 m ² powierzchni użytkowej budynku	32 miejsc postojowych na 100 zatrudnionych
Murowana Goślina	2	1,5	minimum 3 miejsca postojowe na 10 zatrudnionych lub użytkowników -minimum 3 miejsca postojowe na każde 100 m ² powierzchni użytkowej budynku	3 miejsca postojowe na 10 zatrudnionych - minimum 3 stanowiska na każde 100 m ² powierzchni użytkowej budynku
Suchy Las	2	2	2,5 miejsca postojowego na każde 100 m ² powierzchni użytkowej budynku	nie mniej niż 2,5 miejsca postojowego na każde 100 m ² powierzchni użytkowej budynku
Tarnowo Podgórze	2	2	3 miejsca postojowe dla 100 m ² powierzchni użytkowej budynku	25 miejsc postojowych na 100 zatrudnionych

Miasto / Gmina	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej [liczba miejsc postojowych/działkę]	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej [liczba miejsc postojowych/mieszkanie]	Tereny usług	Tereny przemysłowe
Dopiewo	2	1,5	3 miejsca postojowe na 100 m ² powierzchni użytkowej budynku 2 miejsca postojowe na 10 zatrudnionych w usługach oświaty, 1 miejsca postojowe na 10 osób korzystających z usług sportu i rekreacji	3 miejsca postojowe na każde 100 m ² powierzchni użytkowej budynku 3 stanowiska na 10 osób zatrudnionych
Kostrzyn		1,1 - 1,3		
Komorniki	2	2		
Luboń	2	2 minimum 1,5		
Stęszew	2	1	5-10 miejsc postojowych na 100 m ² powierzchni użytkowej budynku	1-3 miejsc postojowych na każdym 5 zatrudnionych
Swarzędz	2	2	25 miejsca postojowe na 1000 m ² powierzchni użytkowej budynku	25 miejsca postojowe na 100 zatrudnionych
Pobiedziska	2	2	4 miejsca postojowe na 100 m ² powierzchni użytkowej budynku 4 miejsca na 10 zatrudnionych	3 miejsca postojowe na 100 m ² powierzchni użytkowej budynku lub 10 zatrudnionych
Mosina	2	1-1,5	1-3 miejsca postojowe na 100 m ² powierzchni użytkowej 2-3 miejsca postojowe na 10 zatrudnionych	2-3 miejsca postojowe na 10 zatrudnionych

Miasto / Gmina	Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej [liczba miejsc postojowych/działke]	Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej [liczba miejsc postojowych/mieszkanie]	Tereny usług	Tereny przemysłowe
Wągrowiec	2		1 miejsca postojowe na 50 m ² powierzchni użytkowej budynku 1 miejsca postojowe na 4 zatrudnionych	

Źródło: opracowanie własne na podstawie [20],[24],[26],[28],[33],[36],[39],[43],[45],[56],[57],[58],[59]

Tabela I.3.4.4 Normatyw parkingowy Poznania

Rodzaj obiektu	Jednostka odniesienia	Obszar miasta	
		Funkcjonalne śródmieście	Poza śródmieściem
biura, urzędy	1000 m ² powierzchni użytkowej budynku	24	30
zakłady produkcyjne i rzemieślnicze	100 zatrudnionych	14	32
obiekty handlowe	1000 m ² powierzchni użytkowej budynku	20	45
obiekty gastronomiczne	100 miejsc	20	36
teatry, kina	100 miejsc	23	37
miejsca zgromadzeń	100 miejsc	12	20
szpitale	10 łóżek	3	20
hotele	1 00 łóżek	30	50
mieszkalnictwo wielorodzinne	1 mieszkanie	1	1,5
mieszkalnictwo jednorodzinne	1 dom	1,5	2

Źródło: opracowanie własne na podstawie [20]

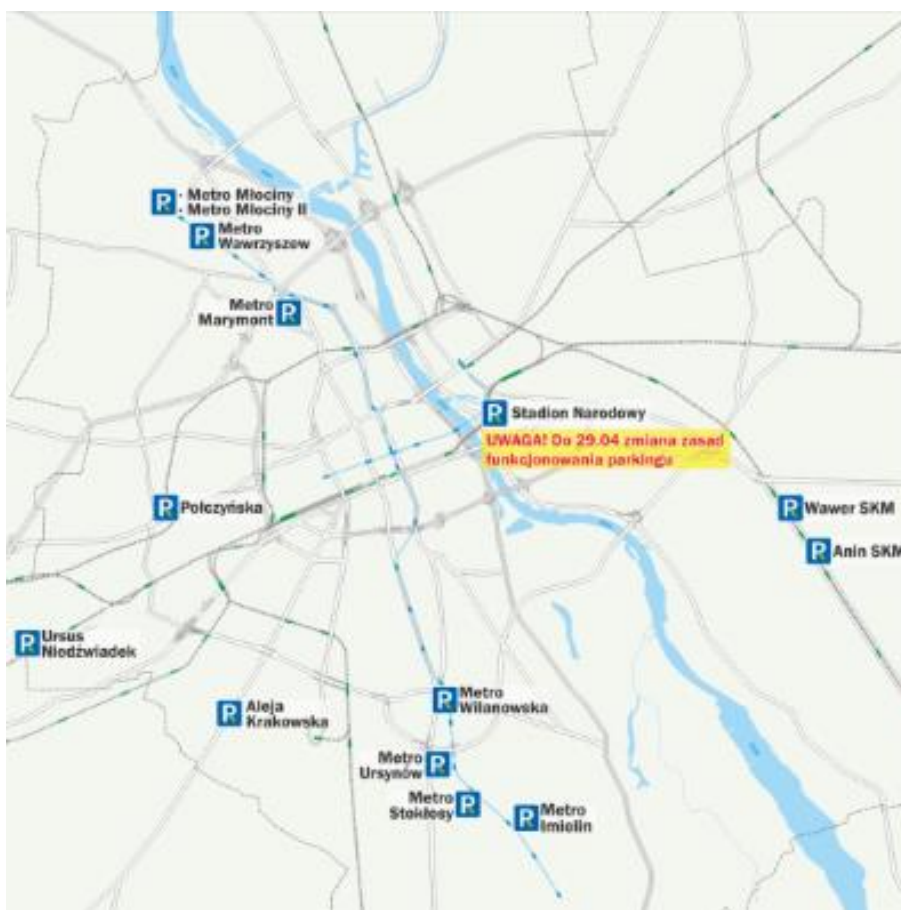
I.3.5. System Parkuj i Jedź (Park & Ride) w innych miastach.

W warszawskim systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) znajduje się 14 parkingów, na których w sumie jest 4380 miejsc postojowych dla samochodów i 579 miejsca postojowe dla rowerów.

Warszawski system parkingowy Parkuj i Jedź (Park & Ride) jest czynny w godzinach 4.30-2.30, z codzienną przerwą na konserwację. Pojęciem doby parkingowej jest okres trwający od godz. 4.30 do godz. 2.30 dnia następnego. Poza dobą parkingową jest zakaz parkowania na terenie parkingu samochodów. Dopuszczalne jest jedynie parkowanie rowerów, jeżeli czas parkowania nie przekracza 48 godzin.

Opłata za korzystanie z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) wynosi 100 zł za dobę. Zwolnienie z niej jest możliwe, gdy przedstawi się bilet na komunikację zbiorową, który jest ważny lub został skasowany w danym dniu. Za pozostawienie samochodu po upływie doby jest naliczana kara w wysokości 100 zł.

Rysunek I.3.5.1 Lokalizacja parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) w Warszawie



Źródło: <http://www.ztm.waw.pl/>

W Pradze w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) znajduje się 20 parkingów, na których znajduje się 5371 miejsc postojowych dla samochodów.

Parkingi zamykane są między godz. 1.00 i 4.00 w nocy. Za samochód, który nie został odebrany do momentu zamknięcia parkingu naliczana jest opłata - 100 koron. Bilety parkingowe są w cenie 20 koron za dobę. Pasażerowie korzystający z parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) mogą zakupić bilet na komunikację zbiorową według obowiązującej taryfy PIT (Praga zintegrowany transport).

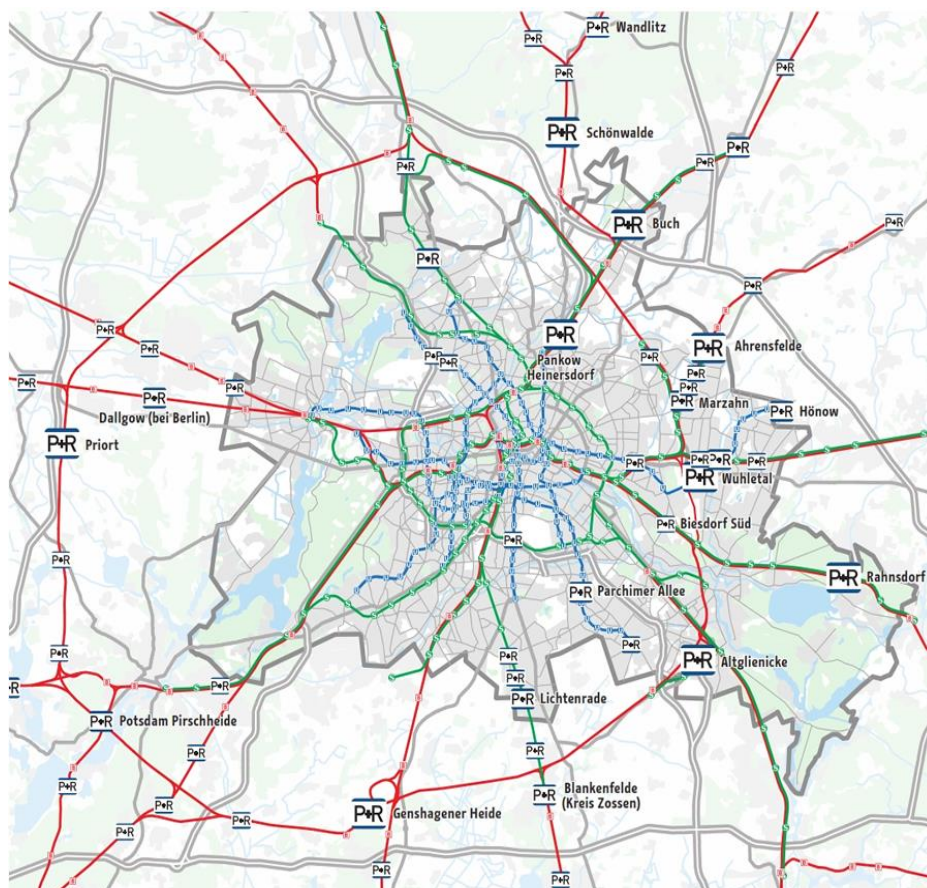
Rysunek I.3.5.2 Lokalizacja parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) w Pradze



Źródło: <http://www.dpp.cz/parkoviste/>

W Berlinie w systemie znajduje się 48 parkingów, które zapewniają 5602 miejsca postojowe. Parkingi umiejscowione są zawsze przy stacjach metra (U-Bahn) lub kolejki S-Bahn, na obrzeżach miasta lub w dzielnicach poza centrum. Parkingi są oznaczone i bezpłatne. Obowiązują na nich zasady parkowania, jak na parkingach ogólnodostępnych.

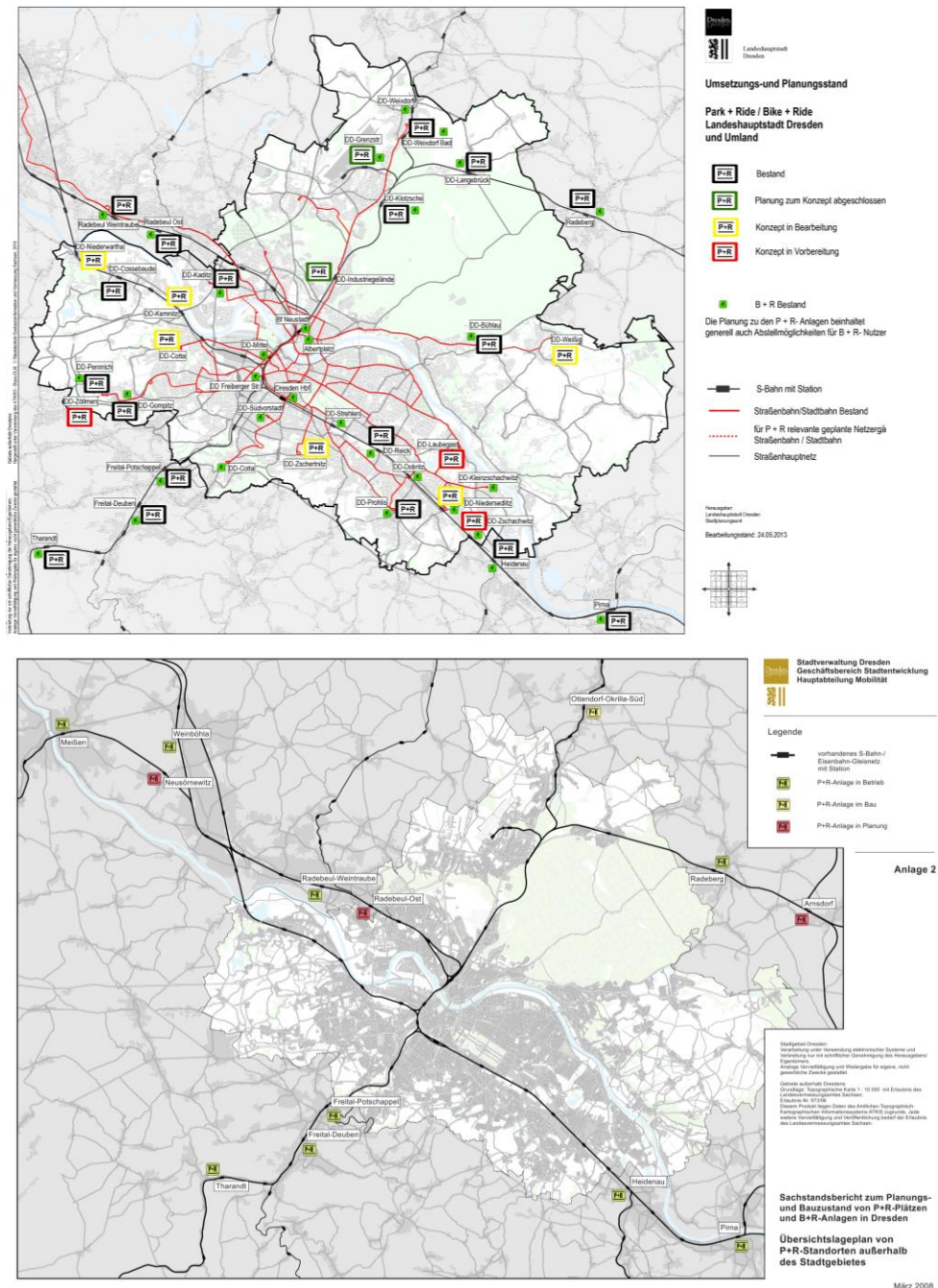
Rysunek I.3.5.3 Lokalizacja parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) w Berlinie



Źródło: <http://www.poloniaberlin.de/>

System parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride) w Dreźnie obejmuje 26 parkingów z około 2000 miejsc postojowych. Parkingi są oznaczone i bezpłatne. Obowiązują na nich zasady parkowania jak na ogólnodostępnych parkingach.

Rysunek I.3.5.4 Lokalizacja parkingów w systemie Parkuj i Jedź (Park & Ride) w Dreźnie



Źródło: <http://www.dresden.de/>



II UWARUNKOWANIA

II.1. Parkowanie w Obszarze Funkcjonalnym Aglomeracji Poznańskiej

II.1.1. Parkingi dla rowerów

II.1.1.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji

Żaden z aktów prawnych nie nakłada bezpośrednio obowiązku i nie wskazuje zasad ustalania norm ilościowych w zakresie parkowania rowerów. Dokumenty strategiczne oraz dokumenty prawa lokalnego gmin z Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej za wyjątkiem Poznania nie odnoszą się lub czynią to bardzo pobieżnie do kwestii parkingów dla rowerów, jedynie w kontekście działań integrujących transport poprzez budowę parkingów Bike & Ride (porównaj rozdz.I.2.2.).

II.1.1.2. Stan istniejący

Stojaki dla rowerów w aglomeracji poznańskiej znajdują się w wielu miejscach. Nowe parkingi rowerowe powstały m.in. na stacjach: Czerwonak i Murowana Goślina w ramach rewitalizacji linii kolejowej Poznań - Wągrowiec (porównaj rozdz.I.3.2.). Według inwentaryzacji infrastruktury rowerowej [62] na obszarze gmin Aglomeracji Poznańskiej ponad 84% stojaków na parkingach dla rowerów przy obiektach generujących ruch rowerowy stanowią stojaki starego typu na koło.

II.1.1.3. Wyniki badań

Według badań ankietowych gospodarstw domowych [55] podróże rowerowe stanowią 5,3 % wszystkich podróży wykonywanych przez mieszkańców gmin powiatu poznańskiego. W gminach: Mosina i Puszczykowo udział podróży rowerem przekracza 10%.

II.1.2. Parkingi dla autobusów turystycznych

II.1.2.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji

W projekcie Planu Ochrony Wielkopolskiego Parku Narodowego wskazuje się dziesięć lokalizacji możliwych parkingów, zapewniających dostęp do Parku, w tym trzy parkingi również dla autobusów.

W dokumentach gminnych za wyjątkiem Poznania zapisy dotyczące parkingów autobusowych są szczątkowe i mało konkretne (porównaj rozdz.I.2.2.).

II.1.2.2. Stan istniejący

Parkingi dla autobusów turystycznych w OFAP zlokalizowane są w pobliżu atrakcji turystycznych, takich jak, np.: zamek w Kórniku (dwa parkingi), Muzeum Rolnictwa w Szreniawie.

II.1.2.3. Wyniki badań.

Na podstawie pomiarów natężenia ruchu samochodowego przeprowadzonych w 2013 roku [55], wielkość ruchu autobusów turystycznych (bez autobusów komunikacji regularnej) wynosi:

- na kordonie powiatu poznańskiego 864 poj./dobę, co stanowi 0,4% całego ruchu pojazdów na tym kordonie,
- na kordonie miejskim Poznania 841 poj./dobę, co stanowi 0,2% całego ruchu na tym kordonie,
- na ekranie Warty 615 poj./dobę, co stanowi 7,1% całego ruchu na tym ekranie.

II.1.3. Parkingi przy obiektach specjalnych lub podczas imprez masowych: cmentarze, obiekty sportowe, imprezy masowe

II.1.3.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji

Dokumenty strategiczne oraz dokumenty prawa lokalnego gmin z Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej nie odnoszą się do kwestii parkingów przy obiektach specjalnych i podczas imprez masowych (porównaj rozdz.I.2.2.).

II.1.3.2. Stan istniejący

Organizacja obsługi parkingowej imprez masowych ustalana jest indywidualnie z wykorzystaniem bazy miejsc parkingowych niezwiązanych na co dzień z obsługą imprez masowych. Przykładem takich imprez są coroczne Spotkania Młodych Lednica 2000 i Międzynarodowe Targi Tulipanów w Chrzypsku, gdzie parkowanie jest organizowane na polach w sąsiedztwie miejsc, gdzie te imprezy się odbywają.

Parkingi przy cmentarzach na ogół wystarczają do obsługi codziennej i weekendowej. Nie są one natomiast wystarczające do obsługi cmentarzy w okresach Świąt Wszystkich Świętych i innych okresach świątecznych. Organizacja parkowania w tych okresach powinna być ustalana indywidualnie, jak w przypadku imprez masowych.

II.1.4. Parkingi dla samochodów ciężarowych

II.1.4.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji

Dokumenty strategiczne oraz dokumenty prawa lokalnego gmin z Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej nie odnoszą się lub czynią to bardzo pobieżnie do kwestii parkingów dla pojazdów ciężarowych (porównaj rozdz.I.2.2). Warto zauważyć, że przepisy dotyczące parkowania tych pojazdów zapisane zostały w Prawie o ruchu drogowym [8]. Określają one, że parkowanie pojazdów ciężarowych możliwe jest jedynie w miejscach do tego przeznaczonych. Nie nakłada się jednak na jednostki samorządowe obowiązku organizacji takich parkingów. Jedynym znaczącym zapisem prawnym nakładającym obowiązek budowy miejsc parkingowych dla pojazdów ciężarowych jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury dotyczące autostrad płatnych [60], w którym taki obowiązek wyznacza się dla Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP).

II.1.4.2. Stan istniejący

Ogólnodostępne parkingi dla samochodów ciężarowych w Obszarze Funkcjonalnym Aglomeracji Poznańskiej znajdują się przy autostradzie A2 oraz drogach ekspresowych S5 i S11 w ramach MOP (Miejsc Obsługi Podróżnych).

W Funkcjonalnym Obszarze Aglomeracji Poznańskiej znajduje się 12 MOP-ów, z czego 8 w powiecie poznańskim, a 4 w powiecie wrzesińskim.

Ogólnodostępne parkingi dla samochodów ciężarowych funkcjonują również przy stacjach benzynowych.

Poza wymienionymi parkingami, miejsca parkingowe dla pojazdów ciężarowych zlokalizowane są na terenie działek przedsiębiorstw obsługiwanych poprzez pojazdy ciężarowe.

II.1.4.3. Wyniki badań

Z pomiarów natężeń ruchu samochodowego przeprowadzonych w 2013 roku [55] wynika, że:

- przez kordon zewnętrzny powiatu poznańskiego przejeżdża w ciągu doby 31 331 pojazdów ciężarowych, z czego 78,5% to pojazdy ciężkie (TIR-y), a ruch ciężarowy stanowi 15,4% całego ruchu pojazdów na tym kordonie,
- przez granicę Poznania przejeżdża w ciągu doby 25 197 pojazdów ciężarowych, z czego 59,5% to pojazdy ciężkie, a ruch ciężarowy stanowi 5,0% całego ruchu samochodowego kordonie miejskim,
- ruch ciężarowy na 8 mostach w Poznaniu i powiecie poznańskim wynosi 21 203 poj./dobę, z czego 73,2% to pojazdy ciężkie, co stanowi 7,1% całego ruchu na ekranie Warty.

Według tych samych pomiarów udział pojazdów dostawczych w ruchu samochodowym waha się w granicach 7,3 - 12,0%.

II.1.5. Parkingi dla samochodów osobowych

II.1.5.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji

Gminy Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej posługują się normatywami parkingowymi zapisanymi w dokumentach strategicznych. Normatywy te nie są spójne.

Trzy gminy: Buk, Czerwonak i Luboń umieściły zapisy dotyczące integracji transportu, zarówno w dokumentach Strategii Rozwoju jak również w SUIKZP. Zapisy dotyczące integracji transportu znalazły się w SUIKZP gminy Suchy Las oraz w dokumentach strategii rozwoju dziesięciu gmin powiatu poznańskiego: Czerwonak, Dopiewo, Komorniki, Luboń, Swarzędz, Mosina, Murowana Goślina, Pobiedziska, Puszczykowo i Rokietnica. Sześć gmin powiatu poznańskiego nie zawierało zapisów dotyczących integracji transportu w żadnym dokumencie. Należy zwrócić uwagę, że wynika to również z braku posiadania aktualnych dokumentów strategicznych przez gminy. Plusem jest jednak fakt, że są one aktualnie w opracowaniu (porównaj rozdz.I.2.2.).

II.1.5.2. Stan istniejący

W OFAP zinwentaryzowano ponad 101 tys. miejsc parkingowych ogólnodostępnych, z czego ponad 43% zlokalizowanych jest w pasie drogowym przy ulicach (porównaj rozdz.I.3.).

Tabela II.1.6.2.1. Liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w powiatach

powiat	plac	ulica			suma
		prostopadle	równolegle	skośnie	
kościański	6827	2720	1361	840	11748
poznański	32320	20375	3779	2084	58558
wągrowiecki	5914	3239	846	331	10330
wrzesiński	6969	4059	674	461	12163
śremski (gmina Śrem)	4803	2962	156	375	8296
Razem	56833	33355	6816	4091	101095

Źródło: opracowanie własne

II.1.5.3. Wyniki badań

Według badań ankietowych gospodarstw domowych [55] w gminach powiatu poznańskiego ponad 91% parkowań odbywa bez problemów.

Szukanie miejsca parkingowego lub czekanie na jego zwolnienie dotyczy 2 % parkowań. Najczęściej odnotowane to zostało w Kozięłowach, Kórniku, Luboniu, Murowanej Goślinie, Rokietnicy, Wierzonce.

Do zaparkowania samochodu daleko od miejsca docelowego zmuszonych było zaledwie 0,1% ogółu kierowców, parkujących w powiecie poznańskim.

Na taki rodzaj problemów napotykali respondenci parkujący na osiedlu Zielone Wzgórza w Murowanej Goślinie 4,6% oraz w Luboniu 2,1%.

II.1.6. Strefy Płatnego Parkowania

II.1.6.1. Uwarunkowania prawne w aglomeracji

Działanie stref płatnego parkowania reguluje ustawa o drogach publicznych [3].

II.1.6.2. Stan istniejący

Oprócz Poznania w Obszarze Funkcjonalnym Aglomeracji Poznańskiej strefy płatnego parkowania na mocy uchwał rad miasta ustalono w centrum pięciu miast: w Mosinie, Swarzędzu, Kościanie, Wrześni i Śremie.

Strefy w miastach obowiązują w większości w dni robocze, od poniedziałku do piątku. Wyjątek stanowi SPP w Mosinie i Śremie gdzie strefa obowiązuje również w soboty.

Najtańsze opłaty za parkowanie w SPP obowiązują w Mosinie, gdzie za pierwszą godzinę płaci się 1,40 zł, a za drugą 1,60 zł. W Śremie opłaty za parkowanie są tylko o 10 gr. droższe niż w Mosinie. Natomiast we Wrześni i Kościanie za pierwszą godzinę parkowania płaci się 2 zł. Różnica jest w wysokości opłat za kolejną godzinę w tych miastach, bo w Kościanie wynosi 2,10 zł, a we Wrześni jest o 30gr. większa. Największe opłaty za parkowanie w SPP występują w Swarzędzu, gdzie za pierwszą godzinę w zależności od podstrefy A lub B zapłacimy odpowiednio 3 i 2zł.

Spośród wymienionych miast jedynie miasto Swarzędz w SPP ma wyróżnione dwie podstrefy.

II.2. PARKOWANIE W POZNANIU

II.2.1. Parkingi dla rowerów

II.2.1.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu

Polityka Parkingowa Miasta Poznania [20] zawiera normatyw parkingowy dla rowerów. Przewiduje również budowę parkingów rowerowych oraz parkingów Bike & Ride.

II.2.1.2. Stan istniejący

Stojaki rowerowe znajdują w wielu miejscach Poznania, np. przy urzędach, pętłach tramwajowych i dworcach autobusowych, przy atrakcjach turystycznych i galeriach handlowych. Forma i kształt stojaków rowerowych jest regulowana poprzez „Katalog mebli miejskich Poznania”.

W okolicy dworca Poznań Główny, przy ul. Składowej (pod Mostem Dworcowym), rower można przechować w specjalnym, przeznaczonym do tego celu boksie rowerowym.

Strzeżone bezpłatne parkingi rowerowe działają ponadto w ramach parkingów buforowych Strefy Płatnego Parkowania.

Według inwentaryzacji infrastruktury rowerowej [62] na obszarze Poznania 43% stojaków na parkingach dla rowerów przy obiektach generujących ruch rowerowy stanowią stojaki umożliwiające przypięcie do nich ramy. Takie nowoczesne urządzenia postojowe posiadają przede wszystkim obiekty związane z komunikacją (90%), przestrzenie publiczne (67%) oraz obiekty kulturalne (63%).

II.2.1.3. Wyniki badań

Według badań ankietowych gospodarstw domowych [55] podróże rowerowe stanowią 4 % wszystkich podróży wykonywanych przez mieszkańców Poznania. Najczęściej jako środek podróży rower wybierają mieszkańcy osiedli: Ostrów Tumski-Śródka - Zawady, Stary Grunwald, Wola, Sołacz, Ogrody.

II.2.2. Parkingi dla autobusów turystycznych.

II.2.2.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu.

Polityka Parkingowa Miasta Poznania [20] wskazuje 14 lokalizacji (porównaj rys. I.2.3.2 rozdz. I.2.3) organizacji parkingów dla autobusów turystycznych. Tylko jedna z nich, Ewangelicka, znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta.

II.2.2.2. Stan istniejący

W centrum Poznania parkingi dla autobusów turystycznych zlokalizowane są przy ul. Panny Marii (10 bezpłatnych miejsc postojowych) oraz w strefie płatnego parkowania przy ul. Stawnej, ul. Dominikańskiej i na Al. Marcinkowskiego. Wyznaczono ponadto 4 bezpłatne przystanki do 15 minut przy ul. Św. Marcin, ul. Dworcowej, ul. Kościuszki oraz al. Armii Poznań.

II.2.2.3. Wyniki badań.

Na kordonie miejskim Poznania [55] odnotowano w ciągu doby przejazd 841 autobusów niekursujących regularnie, co stanowi 0,2% całego ruchu na granicy miasta.

II.2.3. Parkingi przy obiektach specjalnych lub podczas imprez masowych

II.2.3.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu.

Zapisy normatywu parkingowego Polityki Parkingowej Miasta Poznania [20] regulują organizację parkingów przy obiektach zgromadzeń.

Organizacja parkowania w ramach imprez masowych jest ustalana indywidualnie w projektach tymczasowej organizacji ruchu.

II.2.3.2. Stan istniejący

Największym obiektem sportowym w mieście jest INEA Stadion na ponad 42 tys. miejsc. W rundzie jesiennej 2014/2015 średnia ligowa frekwencja meczach Lecha Poznań rozgrywanych na INEA Stadion wyniosła 14 530 osób. W bezpośrednim sąsiedztwie stadionu zlokalizowane są parkingi na ok. 900 miejsc postojowych.

Największym ośrodkiem sportowo-rekreacyjnym w Poznaniu jest zespół basenów Termy Maltańskie. Aquapark odwiedziło w 2014 roku ponad 900 tys. osób. Przy termach funkcjonuje parking na 470 samochodów.

II.2.3.3. Wyniki badań.

W ramach badań w 2013 r. [55] wykonano również badania na imprezie masowej - koncercie Alicia Keys, który się odbył 30 kwietnia 2013 roku na INEA Stadion w Poznaniu. Ponad połowa widzów (55,7%) przyjechała na koncert spoza powiatu poznańskiego. Samochodem, w różnych konfiguracjach, dotarło na koncert 71,8% widzów. Pomimo wprowadzonych opłat, najbardziej atrakcyjne były parkingi w bezpośrednim sąsiedztwie stadionu. Wybierali je głównie widzowie spoza powiatu poznańskiego.

II.2.4. Parkingi dla samochodów ciężarowych i dostawczych

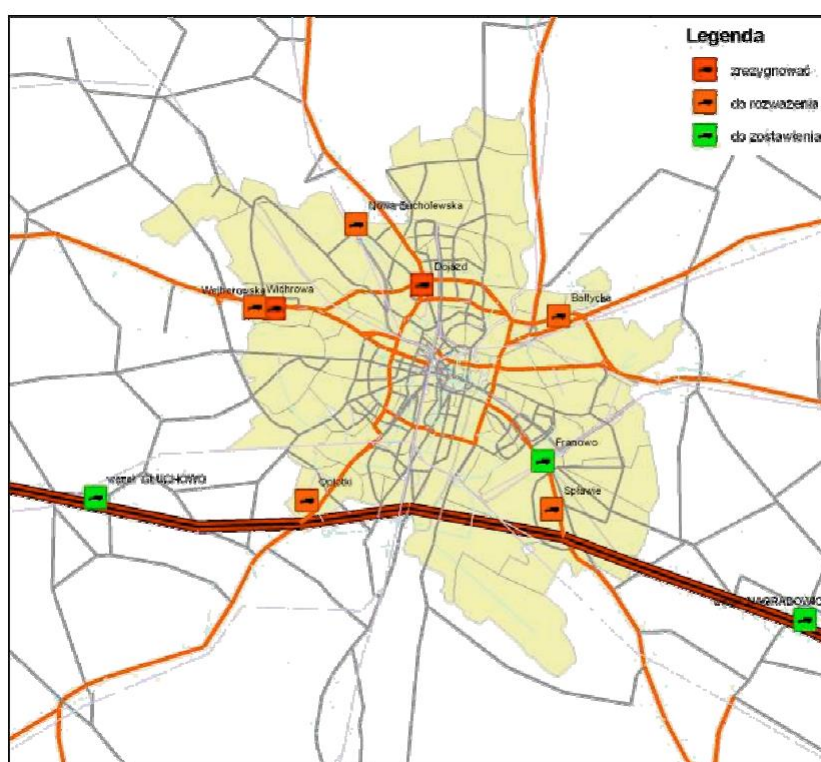
II.2.4.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu

Poznań zawarł szczegółowe wytyczne co do organizacji parkingów dla pojazdów ciężarowych w dokumencie Polityki Parkingowej [20]. Warto zauważyć, że przepisy dotyczące parkowania tych pojazdów zapisane zostały w Prawie o ruchu drogowym [3]. Określają one, że parkowanie pojazdów ciężarowych możliwe jest jedynie w miejscach do tego przeznaczonych. Nie nakłada się jednak obowiązku na jednostki samorządowe organizacji takich parkingów.

Według dokumentu Polityki Parkingowej [20] (Rysunek II.2.4.1) wyznacza się ogólnodostępne lokalizacje parkingów czasowego postoju dla ciężarówek:

- przy węźle Krzyżowniki,
- przy ulicy Wichrowej,
- przy ulicy Dojazd,
- w okolicy ulicy Strzeszyńskiej,
- przy ulicy Bałtyckiej
- przy węźle Franowo,
- przy węźle Sławie,
- przy ulicy Opłotki.

Rysunek II.2.4.1 Lokalizacja parkingów dla samochodów ciężarowych w Poznaniu.



Źródło: Polityka Parkingowa Miasta Poznania[20]

Na pozostałym obszarze miasta przewiduje się zakaz organizowania publicznych parkingów dla samochodów ciężarowych.

II.2.4.2. Stan istniejący

W Poznaniu ogólnodostępny parking dla samochodów ciężarowych zlokalizowany jest przy ulicy Wichrowej.

II.2.4.3. Wyniki badań.

Na kordonie miejskim Poznania [55] odnotowano w dobie 25 197 samochodów ciężarowych, z czego 59,5% to pojazdy ciężkie. Ruch

ciężarowy stanowi 5,0 % całego ruchu przejeżdżającego granicę miasta. Udział samochodów dostawczych w ruchu na kordonie miejskim Poznania wynosi 41 925 co stanowiło 8,3%.

II.2.5. Parkingi dla samochodów osobowych

II.2.5.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu

Polityka parkingowa miasta Poznania [20] przewiduje budowę systemu parkingów dla pojazdów osobowych jako parkingów kubaturowych, Park & Go (P&G) oraz Parkuj i Jedź (Park & Ride). W centrum Poznania przewidziano lokalizację 15 parkingów kubaturowych oraz 11 parkingów buforowych na jego obrzeżach. W pobliżu peryferyjnych przystanków sprawnego transportu publicznego Polityka zakłada budowę systemu parkingów Parkuj i Jedź (Park & Ride), umożliwiających przesiadkę z samochodu na środki transportu publicznego w podróży spoza miasta, bądź z obszarów peryferyjnych Poznania. W dokumencie wskazano 13 potencjalnych lokalizacji tego typu parkingów.

W normatywie parkingowym Polityki Parkingowej Miasta Poznania [20] zawarto regulacje dotyczące organizacji minimalnej liczby miejsc parkingowych dla samochodów osobowych, związanych z obsługą 8 rodzajów obiektów, w zależności od ich funkcji oraz lokalizacji w centrum lub poza centrum Poznania.

II.2.5.2. Stan istniejący

Łączna liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych na obszarze Miasta Poznania wynosi około 139 tysięcy.

W obszarze ograniczonym I ramą komunikacyjną połowę miejsc parkingowych stanowią miejsca parkingowe funkcjonujące w ramach Strefy Płatnego Parkowania, a 20% miejsc znajduje się w parkingach kubaturowych. W obszarze Śródmieścia (II rama komunikacyjna) Strefa Płatnego Parkowania obejmuje 11% miejsc parkingowych, a 2% miejsc zlokalizowano na 7 parkingach buforowych. Zdecydowaną większość (67%) stanowią pozostałe miejsca ogólnodostępne.

Poza obszarem śródmiejskim Poznania zinwentaryzowanych zostało ponad 90 tys. miejsc postojowych w parkowaniu przyulicznym oraz 2215 parkingów ogólnodostępnych na placach zapewniających około 47 tys. miejsc parkingowych.

II.2.5.3. Wyniki badań

W godzinie szczytu porannego w dniu powszednim do śródmieścia Poznania, rozumianego jako obszar wewnątrz drugiej ramy komunikacyjnej, przyjeżdża około 13 700 pojazdów osobowych [55]. Z pozostałego obszaru Poznania, przyjeżdża aż 5 800 pojazdów. Jednak największy potok generowany jest z obszaru Powiatu Poznańskiego i wynosi 6 800 pojazdów. Pozostałe 1 100 pojazdów to pojazdy spoza obszaru powiatu. Można szacować, że w ciągu doby do śródmieścia Poznania przyjeżdża ponad 80 000 pojazdów osobowych spoza Poznania.

Z badań ankietowych gospodarstw domowych [55] przeprowadzanych w 2013 r. wynika, że w Poznaniu, w przypadku jednej czwartej liczby parkowań na terenie miasta występują problemy ze znalezieniem wolnego miejsca. Utrudnienia te dotyczą głównie rejonów w centrum i w obszarze

śródmiejskim Poznania, a także dużych osiedli mieszkaniowych z zabudową wielorodzinną.

II.2.6. Strefa Płatnego Parkowania.

II.2.6.1. Uwarunkowania prawne w Poznaniu

Działanie Strefy Płatnego Parkowania reguluje ustawa o drogach publicznych [3]. Strefa ustalona została uchwałą Rady Miasta Poznania NR XXXIV/269/IV/2003 RADY MIASTA POZNANIA z późniejszymi zmianami.

II.2.6.2. Stan istniejący

Strefa Płatnego Parkowania w Poznaniu obejmuje obszar, który ogranicza: koryto rzeki Warty, ulice: Królowej Jadwigi, Towarowa, tory kolejowe od Mostu Dworcowego do mostu kolejowego na Warcie oraz ulice: Dworcowa, Roosevelta, Głogowska na odcinku od Mostu Dworcowego do Śniadeckich, Zachodnia, Dąbrowskiego na odcinku od Mickiewicza do Żurawiej, Słowackiego na odcinku od Kraszewskiego do Wawrzyniaka, Gajowa, Zwierzyniecka na odcinku od Gajowej do Kraszewskiego, Bukowska na odcinku od Roosevelta do Kraszewskiego, Grunwaldzka na odcinku od Bukowskiej do Szylinga, Święcickiego, Śniadeckich na odcinku od Grunwaldzkiej do Parkowej, Konopnickiej, Orzeszkowej. Podzielona jest wewnętrznie na podstrefy o zróżnicowanej opłacie parkingowej.

W obszarze funkcjonowania strefy wyznaczono 9 019 miejsc parkingowych oraz 268 miejsc dla osób niepełnoprawnych. Strefa jest czynna od poniedziałku do piątku w godzinach od 8:00 do 18:00 oraz w soboty w godzinach od 8:00 do 14:00.

II.2.6.3. Wyniki badań

Według badań przeprowadzonych we wrześniu i październiku 2014 r. maksymalne napełnienie w poszczególnych podstrefach przedstawiało się następująco:

- podstrefa czerwona A - 82,6%
- podstrefa żółta B - 71,2%
- podstrefa zielona C - 55,7%.

III LITERATURA

- [1] T. Markowski, T. Marszał, Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja, problemy i pojęcia podstawowe, PAN Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju; Warszawa 2006.
- [2] Opracowanie zasad określania wskaźników parkingowych w planach miejscowych i dla inwestycji w Warszawie, Miasto Stołeczne Warszawa, BIT, Poznań, 2006.
- [3] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. z 1985 r. nr 14, poz. 60.
- [4] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Dz. U. z 2003 r. nr 80, poz. 717.
- [5] Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2004 r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, Dz. U. z 2004 r. nr 118, poz. 1233.
- [6] Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, Dz.U. z 2003 r. nr 164, poz. 1587.
- [7] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Dz. U. z 1994 r. nr 89, poz. 414.
- [8] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 1997 r. nr 98, poz. 602.
- [9] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, Dz. U. z 2004 r. nr 92, poz. 880.
- [10] Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13.
- [11] Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Komisja Europejska, Bruksela, 2011.
- [12] Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Uchwała Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2012.
- [13] Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2010.
- [14] Wielkopolska 2020, Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku, załącznik do uchwały nr XXIX/559/12 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 17 grudnia 2012 roku, Zarząd Województwa Wielkopolskiego, Poznań, 2012.
- [15] Strategia Rozwoju Powiatu Poznańskiego na lata 2006 - 2015, uchwała Rady Powiatu Poznańskiego Nr XXVI/237/IV/2013 z dnia 20 marca 2013 r.
- [16] Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Poznania, Stowarzyszenie Metropolia Poznań, Poznań, Maj 2014.
- [17] Strategia Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030, uchwała Nr LX/929/VI/2013 Rady Miasta Poznania z dnia 10 grudnia 2013 r, Poznań, 2010.
- [18] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania, Załącznik nr 2 do uchwały Rady Miasta Poznania NR LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 r., Prezydent Miasta Poznania, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Poznań, 2014.

- [19] Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025, załącznik do uchwały Rady Miasta Poznania Nr LXIV/1010/VI/2014 z dnia 18 marca 2014 r., Biuro Inżynierii Transportu Pracownie Projektowe sp.j., Millward Brown S.A., Poznań 2014.
- [20] Polityka Parkingowa Miasta Poznania, załącznik do uchwały Nr XXXVIII/409/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 10 czerwca 2008 r., Urząd Miasta Poznania, Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej, Poznań, 2008.
- [21] Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Czerwonak wrzesień 2010, załącznik nr 1 do uchwały Nr 406/LVII/2010 Rady Gminy Czerwonak z dnia 16 września 2010 r., Pracownia Projektowa Architektoniczno-Urbanistyczna arch. Maria Jurszczyń, Wrzesień 2010.
- [22] Strategia Rozwoju Gminy Czerwonak na Lata 2012 - 2020, załącznik do uchwały Nr 132/XVII/2012 Rady Gminy Czerwonak, Czerwonak, listopad 2011.
- [23] Strategia Rozwoju Gminy Murowana Goślina na Lata 2013 - 2020, Załącznik do uchwały nr XXIX/290/2013 Rady Miejskiej w Murowanej Goślinie z dnia 24 września 2013 r., Urząd Miasta i Gminy Murowana Goślina.
- [24] Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Murowana Goślina Tom II Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego, załącznik nr 1B do uchwały nr XXXVI/364/2014 Rady Miejskiej Murowanej Gośliny z dnia 15 kwietnia 2014 r., Murowana Goślina 2014.
- [25] Strategia Rozwoju Gminy Suchy Las na lata 2013 – 2022, załącznik do uchwały nr XXXVII/362/13 Rady Gminy Suchy Las z dnia 15 lipca 2013 r., Suchy Las + for you, Suchy Las, marzec 2013.
- [26] Gmina Suchy Las, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Część B, załącznik nr 2 do uchwały XXXII/309/13 Rady Gminy Suchy Las z dnia 07.03.2013 r., Suchy Las, 2013.
- [27] Strategia Rozwoju Gminy Rokietnica na lata 2014-2020, załącznik do uchwały Nr LI/456/2014 Rady Gminy Rokietnica z dnia 30 czerwca 2014 r., Gmina Rokietnica, Doradztwo Gospodarcze PMC Sp. z o.o., Rokietnica, 2014.
- [28] Strategia Rozwoju Gminy Tarnowo Podgórne, załącznik do Uchwały Nr LI/483/2009 Rady Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 30 czerwca 2009 r., Tarnowo Podgórne, 2009.
- [29] Tarnowo Podgórne Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Część B – Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego, załącznik Nr 2 do uchwały nr XII/134/2011 Rady Gminy Tarnowo Podgórne z dnia 21 czerwca 2011 r., INPLUS Sp. z o.o., Olsztyn, 2011.
- [30] Strategia Rozwoju Społecznego - Gospodarczego Miasta i Gminy Buk 2004-2015, załącznik nr 1 do uchwały Nr XX/139/08 Rady Miasta i Gminy Buk z dnia 29 stycznia 2008 r., Buk, luty 2004 r.
- [31] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Buk, załącznik nr 2 do uchwały rady miasta i gminy Buk nr XII/54/07 z dnia 26.06.2007 r., Zarząd Miasta i Gminy Buk, Buk, 2007.
- [32] Strategia Rozwoju Gminy Dopiewo 2013-2025, urząd Gminy Dopiewo, Fundacja „Partnerzy dla Samorządu”.

- [33] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Uwarunkowania z naniesieniem zmiany Studium w formie ujednoliconego tekstu, uchwałą nr. XLIII/308/13 Rada Gminy Dopiewo z dnia 25 lutego 2013 r., Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Poznaniu, Krzysztof Cesar Planowanie Przestrzenne i Drogownictwo w Poznaniu, Dopiewo, 2012.
- [34] Strategia Rozwoju Gminy Komorniki 2013-2020, uchwała nr XXXV/302/2013 Rady Gminy Komorniki z dnia 18 kwietnia 2013r., Urząd Gminy Komorniki, Fundacja „Partnerzy dla Samorządu”.
- [35] Aktualizacja Strategia Rozwoju Miasta Luboń na Lata 2008-2017, uchwała nr XXXI/190/2013 Rady Miasta Luboń z dnia 25 kwietnia 2013 r., Lider Projekt Sp. z o.o., Poznań, 2013.
- [36] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Luboń, załącznik Nr 2 do uchwały nr XXIII/129/2008 Rady Miasta Luboń z dnia 25 września 2008 r., Luboń, wrzesień 2008 r.
- [37] Strategia rozwoju Miasta Puszczykowo na Lata 2010-2020, Partnerzy dla Samorządu, listopad 2009.
- [38] Mosina 2020 + Strategia Rozwoju Gminy Mosina, uchwała nr LV/383/14 Rady Miejskiej w Mosinie z dnia 30 stycznia 2014 r., DGA Optima Sp. z o.o.
- [39] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Mosina, załącznik nr 1 do uchwały nr LVI/386/10 Rady Miejskiej w Mosinie z dnia 25 lutego 2010 r., Urbanika, Mosina 2009.
- [40] Strategia zrównoważonego rozwoju Miasta i Gminy Stęszew.
- [41] Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Kórnik na lata 2008-2017, załącznik do uchwały nr XXI/212/2008 Rady Miejskiej w Kórniku z dnia 26 marca 2008 r., Urząd Miejski w Kórniku, Wielkopolski Ośrodek Kształcenia i Studiów Samorządowych.
- [42] Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Gminy Swarzędz „Swarzędz 2020”, uchwała Nr XIX/167/2011 Rady Miejskiej w Swarzędzu z dnia 29 listopada 2011 r., Rada Gminy Swarzędz, Swarzędz 2011.
- [43] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Swarzędz tom II kierunki, uchwała Nr X/51/2011 Rady miejskiej w Swarzędzu z dnia 29 marca 2011 r., Biuro Inwestycji Technologii i Planowania Przestrzennego Sp. z o.o.
- [44] Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Pobiedziska na lata 2012-2022, załącznik do uchwały nr XIX/13 Rady Miejskiej Gminy Pobiedziska z dnia 31.01.2013 r., DGA, Pobiedziska, sierpień 2012.
- [45] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Pobiedziska, uchwała nr V/40/2011 z dnia 24.02.2011 r., Pobiedziska, 2011.
- [46] Projekt Planu Ochrony dla Wielkopolskiego Parku Narodowego, załącznik do rozporządzenia Ministra Środowiska.
- [47] Plan Ochrony Parku Krajobrazowego Puszcza Zielonka, rozporządzenie nr 4/05 Wojewody Wielkopolskiego z dnia 4 kwietnia 2005 r.
- [48] Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o Ochronie Zabytków i Opiece nad Zabytkami (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446).
- [49] Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005 r.
- [50] Polityka Transportowa Poznania, załącznik do uchwały Rady Miasta nr XXIII/269/III/99 z dnia 18 listopada 1995 r.

- [51] Analiza Popytu na Parkingi Typu „Parkuj i jedź - P+R” oraz „Parkuj i Idź- P+G” w Poznaniu i jego bezpośrednim sąsiedztwie, BIT maj 2014.
- [52] Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na Lata 2014-2020, WRPO 2014+, projekt Unia Europejska, Zarząd Województwa Wielkopolskiego, Poznań, 4 kwietnia 2014 r.
- [53] Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Poznańskiego na Lata 2014-2025, uchwała nr XLI/400/IV/2014 Rady Powiatu w Poznaniu z dnia 18 czerwca 2014 r.
- [54] Dane Główny Urząd Statystyczny
- [55] Badania i opracowanie Planu Transportowego Aglomeracji Poznańskiej, Etap I i II, BIT, Poznań, 2013 r.
- [56] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Komorniki, załącznik nr 1 do uchwały nr LII/348/2010 Rady Gminy Komorniki z dnia 25 października 2010 r., Biuro Planowania Przestrzennego, Architektury i Usług Inwestycyjnych „INVEST-PLAN” Spółka z o.o.”, Poznań, październik 2010.
- [57] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Miasto i Gmina Stęszew, załącznik nr 1 do uchwały nr XXXIX/370/2010 Rady Miejskiej Gminy Stęszew z dnia 28 września 2010 r., Burmistrz Włodzimierz Pinczak, Stęszew, 2010.
- [58] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Wągrowiec, załącznik Nr 3A do uchwały nr XL/340/2013 Rady Gminy Wągrowiec z dnia 23 października 2013 r.
- [59] Gmina Kostrzyn Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego; załącznik nr 3 do uchwały nr XXXIII/219/2013 Rady Miejskiej Gminy Kostrzyn z dnia 28 listopada 2013 r.
- [60] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno - budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. z 2002 r. nr 12, poz. 116)
- [61] Program Rowerowy Miasta Poznania na lata 2007- 2015; załącznik do uchwały Nr XXX/296/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 15 stycznia 2008 r.
- [62] Identyfikacja problemów i wyzwań rozwoju ruchu rowerowego na terenie Metropolii Poznań, Centrum Badan Metropolitalnych UAM dla Stowarzyszenia Metropolia Poznań, grudzień 2014
- [63] Secured European Truck Parking, Best Practice Handbook, Secure European Truck Park
- [64] Lewandowski K.; Projekt znaku drogowego miejsca wyładunku dla pojazdów dostawczych; Logistyka 2/2006
- [65] Konsultacje społeczne Spójnej Polityki Parkingowej dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej, raport z drugiego etapu konsultacji społecznych przygotowany dla Oddziału Programowania Wydziału Transportu i Zieleni Urzędu Miasta Poznania; Poznań, 21 kwietnia 2015 r.