

Informacje na temat Strefy Płatnego Parkowania na Łazarzu

1. Strefa Płatnego Parkowania

Dlaczego Miasto Poznań poszerza Strefę Płatnego Parkowania? Podstawowym celem wprowadzania w miastach stref ograniczonego postoju jest wymuszenie rotacji parkujących aut. Konieczność uiszczenia opłaty za postój sprawia, że kierowcy rzadziej pozostawiają pojazdy na długi czas, a co za tym idzie miejsca postojowe zwalniają się częściej. W Poznaniu systematycznie wzrasta liczba samochodów, co pociąga za sobą rosnące problemy z parkowaniem, szczególnie w centrum miasta i sąsiadujących z nim dzielnicach.

Łazarz i Wilda, położone w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta, głównych węzłów komunikacyjnych i Międzynarodowych Targów Poznańskich, zaczęły w ostatnim czasie pełnić rolę parkingów buforowych, szczególnie dla kierowców dojeżdżających do centrum spoza Poznania. Jednocześnie przeprowadzone badania napełnienia miejsc postojowych wykazały, że na Łazarzu i Wildzie często zajętych jest ponad 100% miejsc postojowych, a więc wszystkie miejsca legalne oraz wiele tych wykorzystywanych do parkowania niezgodnie z przepisami.

Wobec tego zdecydowano o poszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania o teren osiedli Św. Łazarz i Wilda.

Jaka jest podstawa prawna funkcjonowania SPP w Poznaniu? Strefa Płatnego Parkowania została wprowadzona na mocy uchwały NR XXXIV/269/IV/2003 RADY MIASTA POZNANIA z dnia 2 grudnia 2003r. w sprawie ustalenia w Poznaniu strefy płatnego parkowania, stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wysokości opłat dodatkowych oraz sposobu ich pobierania.

Poszerzenie SPP o teren Łazarza i Wildy będzie wymagało nowelizacji przytoczonej wyżej uchwały.

Obecnie Strefa Płatnego Parkowania w Poznaniu obejmuje teren osiedli: Stare Miasto, Jeżyce oraz fragment osiedla Św. Łazarz w sąsiedztwie Międzynarodowych Targów Poznańskich.

Obszar płatnego parkowania pojazdów oznaczony jest znakami D-44 Strefa Płatnego Parkowania i podzielony został na trzy podstrefy cenowe: „czerwoną”, „żółtą” i „zieloną”. Różnią się one minimalną kwotą konieczną do zapłaty za parkowanie i stawką za godzinę postojową. Z opłat za parkowanie w SPP zwolnione są pojazdy jednośladowe, upoważnione, elektryczne oraz pojazdy komunikacji publicznej zatrzymujące się na wyznaczonych dla nich miejscach.

Wprowadzenie SPP na terenie Łazarza przyniesie następujące korzyści:

- Ze względu na konieczność opłaty parkowania samochody rzadziej będą parkowane na długi czas, co ułatwia znalezienie wolnego miejsca postojowego.
- Mniejsza liczba aut spoza Poznania. Obszary nieobjęte SPP są często traktowane jako parking buforowy – wprowadzenie strefy zmniejszy skalę tego zjawiska.
- Uporządkowanie parkowania. Wprowadzenie SPP oznacza konieczność dostosowania parkowania do obowiązujących przepisów. Dzięki temu piesi zyskują więcej miejsca na chodnikach, poprawia się widoczność na skrzyżowaniach, likwidowane są „dzikie” parkingi.
- Korzystna oferta dla mieszkańców strefy; osoby zameldowane na terenie objętym SPP na pobyt stały lub tymczasowy będą mogły skorzystać z niedrogiego miesięcznego abonamentu. Szczegółowe stawki zostaną ustalone w uchwale Rady Miasta, regulującej funkcjonowanie strefy.
- Środki uzyskane z opłat za postój w SPP przeznaczane są na remonty chodników na obszarze działania strefy.

2. Zmiana organizacji ruchu

Wprowadzenie SPP na terenie Łazarza wiąże się z koniecznością zmiany organizacji ruchu. Jest to niezbędne ponieważ:

1. Wprowadzenie SPP wymaga między innymi uporządkowania parkowania, a więc likwidacji wszystkich miejsc postojowych niezgodnych z przepisami (na przykład położonych mniej niż 10m od skrzyżowania lub przejścia dla pieszych) – stan istniejący musi zostać doprowadzony do zgodnego z prawem.
2. Pozwala wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych. Przykładem jest wprowadzenie na ulicy ruchu jednokierunkowego – dotychczasowy pas ruchu w przeciwnym kierunku może zostać wykorzystany do parkowania.
3. Na obszarze SPP konieczne jest wyznaczenie miejsc do postoju, co oznacza zmianę oznakowania poziomego i pionowego – to również wymaga modyfikacji projektu organizacji ruchu.

Dodatkowym celem SPP jest zmniejszenie natężenia ruchu i ograniczenie przejazdów tranzytowych, co również można osiągnąć zmieniając kierunki ruchu i oznakowanie; na części łazarskich ulic wprowadzone zostaną strefa ograniczonej prędkości „Tempo 30” oraz skrzyżowania równorzędne. Dzięki temu zmniejszy się prędkość przejazdu i natężenie ruchu (efekt zniechęcenia kierowców do wjazdu na teren osiedla) i wzrośnie poziom bezpieczeństwa. Zmiana kierunków ruchu ograniczy natomiast zjawisko tranzytu, czyli przejazdów, których początek i koniec leżą poza osiedlem; kierowcom przestanie „opłacać się” skracanie drogi osiedlowymi ulicami.

Szczegółowy zakres strefy ograniczonej prędkości oraz docelowe kierunki ruchu zostały zilustrowane na mapie kierunków ruchu (plik pn. Kierunki ruchu)

Konsultacje społeczne. Na przełomie 2017 i 2018 roku (15.12 – 31.01) przeprowadzone zostały konsultacje społeczne koncepcji uspokojenia ruchu na terenie os. Św. Łazarz. W ramach dokumentacji przygotowane zostały trzy warianty zmian w kierunkach ruchu, które pozwoliłyby na zmniejszenie liczby pojazdów przejeżdżających przez osiedle i ograniczenie tranzytu. W wyniku konsultacji zdecydowano o kontynuowaniu prac nad wprowadzeniem SPP na podstawie wariantu pierwszego, a więc najmniej radykalnego, budzącego najmniej sprzeciw mieszkańców. Projekt organizacji ruchu był konsultowany z Radą Osiedla św. Łazarz.

3. SPP na Łazarzu

Harmonogram. Rozpoczęcie prac związanych z wprowadzeniem nowej organizacji ruchu planowane jest na połowę 2020 roku. Zakończenie prac i uruchomienie SPP powinno nastąpić jesienią 2020 roku.

SPP na Łazarzu zostanie wprowadzona na terenie ograniczonym ulicami: Hetmańską od południa, Reymonta i Przybyszewskiego od zachodu, Bukowską od północy i torami kolejowymi od wschodu.

Strefa ograniczonej prędkości „Tempo 30” obowiązywać będzie na obszarze widocznym w pliku pn. Kierunki ruchu.