

# PAKIET ŚRÓDMIEJSKI

## 1 Wprowadzenie

### 1.1 Definicja

"W granicach administracyjnych Poznania wyróżnić można trzy strefy przestrzenno-funkcjonalne: strefę śródmiejską, pełniącą nade wszystko funkcję administracyjną, usługową i mieszkaniową." [1, str. 20]

### 1.2 Koncepcja

Pakiet postuluje utworzenie tzw. Komunikacyjnej Strefy Śródmiejskiej, na którą składać się będą strefa uspokojonego ruchu (tzw. Tempo30) oraz strefa płatnego parkowania (SPP) w obszarze ścisłej zabudowy XIX-wiecznych dzielnic, obejmującą obszary 5 jednostek pomocniczych Poznania: osiedli Stare Miasto, Jeżyce, Łazarz, Wilda oraz Ostrów Tumski-Śródka-Zawady. Teren ten pokrywa się z obszarem, który został zidentyfikowany w projekcie Miejskiego Programu Rewitalizacji jako wymagający działań rewitalizacyjnych [1, załącznik 2.7]

### 1.3 Stan obecny

Wśród problemów dotyczących obydwu obszarów wybrane do działań rewitalizacyjnych w trzeciej edycji Miejskiego Programu Rewitalizacji (tj. Jeżyce oraz Śródka i Ostrów Tumski) zidentyfikowano "uciążliwości wynikające z ruchu pojazdów (tłok, hałas, bezpieczeństwo)" [1, odpowiednio str. 43 i 35], a więc działania mające na celu ich wyeliminowanie pośrednio przyczynią się do rewitalizacji tych obszarów. Ma to także zastosowanie do pozostałych obszarów śródmiejskich Poznania. Aktualnie strefą płatnego parkowania objęte są w całości dwie dzielnice: Stare Miasto i Jeżyce. Dodatkowo strefa obejmuje fragment ulic Grunwaldzkiej, Głogowskiej oraz ulice lokalne przyległe do terenu MTP. Strefa uspokojonego ruchu w Poznaniu jest realizowana na terenie ograniczonym ulicami Solną, św. Marcin, al. Marcinkowskiego i al. Niepodległości. Na dyskutowanym obszarze śródmieścia znajdują się także małe zgrupowania ulic z ograniczeniem prędkości do 30km/h, które jednak nie tworzą spójnego systemu. Istnieją plany poszerzenia SUR do granic I ramy komunikacyjnej --- w 2012 roku przygotowania do tego działania pochłoną ok. 2 mln zł wg projektu Budżetu Miasta Poznania z dnia 15.11.11.

## 2. Cele

Wprowadzanie zarówno strefy płatnego parkowania (SPP) jak i strefy uspokojonego ruchu (SUR), jako

działanie nastawione na zmniejszenie atrakcyjności transportu samochodowego jest elementem prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej miasta. Działanie to jest zgodne z dokumentami strategicznymi miasta takimi jak Polityka Transportowa Miasta Poznania, która zakłada między innymi „kształtowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców, oddziaływanie na wybór środka lokomocji, w tym zmniejszenie udziału samochodu osobowego w podróżach, zwiększenie napelnienia samochodu, promowanie komunikacji zbiorowej oraz ruchu niezmotoryzowanego” oraz „redukcję oddziaływań hałasu, emisji spalin, niedogodności funkcjonalnych z tytułu zatłoczenia, efektu bariery i rozcięcia więzi społecznych” [1, str. 14]

## **2.1 Wprowadzenie strefy płatnego parkowania (SPP)**

Wobec znaczącego deficytu miejsc parkingowych w śródmieściu Poznania oraz postępującego zagęszczenia komunikacyjnego miasta konieczna jest dystrybucja miejsc parkingowych, która uwzględnia społeczne koszty ich istnienia takie jak degradacja lokalnej infrastruktury czy wzmożony ruch samochodowy, który jest przyczyną wypadków oraz pogorszenia jakości życia w centrum miasta. Najprostszym sposobem wpłynięcia na indywidualne decyzje mieszkańców w zakresie nawyków transportowych jest stworzenie dodatkowego czynnika ekonomicznego, który muszą wziąć pod uwagę przy wyborze środka komunikacji. Takim czynnikiem jest między innymi konieczność uiszczenia opłaty za zajmowane miejsce postojowe. Dodatkową korzyścią z wprowadzenia SPP na obszarze śródmiejskim jest możliwość uporządkowania przestrzennego danego terenu poprzez wyznaczenie miejsc postojowych i pozostawieniu części powierzchni drogi pod inne funkcje (chodniki, kontrapasy rowerowe, zieleń miejska). Nie bez znaczenia jest też wymiar prodochodowy wprowadzenia SPP --- opłaty wnoszone przez kierowców mogą być corocznie przeznaczane na utrzymanie przestrzeni publicznej w danej dzielnicy np. w gestii rady osiedla, i wydatki te nie będą obciążać budżetu miasta. Odpowiednio zagospodarowana przestrzeń publiczna ma potencjał tworzenia i wzmacniania więzi społecznych, co także powinno być celem kompleksowej polityki rewitalizacyjnej.

## **2.2 Wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu (SUR)**

Uspokojenie ruchu ma przede wszystkim za zadanie poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na objętym nim obszarze. Efektywne zmniejszenie maksymalnej prędkości samochodu z 50km/h do 30km/h redukuje prawdopodobieństwo śmierci pieszego w zderzeniu z pojazdem mechanicznym o ponad 70 pkt. proc. [2], tym samym czyniąc ulice miasta bezpieczniejszymi i bardziej dostępnymi dla ruchu pieszego i rowerowego. Strefowe uspokajanie ruchu jest pośrednio narzędziem rewitalizacji zdegradowanych obszarów miasta, gdyż zwiększone bezpieczeństwo, a także mniejsza emisja spalin i hałasu wpływa pozytywnie na jakość życia na danym obszarze. Dodatkowo, większa dostępność obszaru dla ruchu pieszego znacznie poprawia warunki prowadzenia działalności handlowej i usługowej, co wraz z lepszym postrzeganiem okolicy przez mieszkańców może pośrednio prowadzić do wzrostu wartości nieruchomości na obszarze SUR. Pobudzenie działalności centrotwórczej jest jednym z kierunków wyznaczanych przez Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania [1, str. 13]

## **3. Wnioski**

### **3.1 Proponowany harmonogram**

Mając na uwadze pozytywny wpływ obydwu rodzajów stref na jakość życia w śródmiejskich dzielnicach władze miasta powinny dążyć do szybkiego objęcia nimi diskutowanego obszaru. W związku z tym, że ich wdrażanie wiąże się z nierzadko dużymi zmianami w najbliższym otoczeniu mieszkańców śródmieścia, proces planowania Komunikacyjnej Strefy Śródmiejskiej powinien zostać przeprowadzony w kooperacji z mieszkańcami oraz ich przedstawicielami - samorządami pomocniczymi i organizacjami pozarządowymi. Proces ten, aby był rzetelnie przeprowadzony, wymaga dużych rezerw czasowych potrzebnych do szczegółowego omówienia proponowanych zmian i ewentualnego wprowadzenia zmian postulowanych przez mieszkańców. Z tego powodu zasadne będzie rozpoczęcie prac projektowych dla obszarów północnej Wildy i północnego Łazarza już na początku roku 2012, tak aby było możliwe objęcie ich Strefą niezwłocznie po zakończeniu EURO 2012 w Poznaniu. Równoległe z pracami drogowymi na ww. obszarach mogą być prowadzone prace projektowe dla kolejnych obszarów strefy, tak aby projekty reorganizacji ruchu na danym obszarze były gotowe do wprowadzenia w roku 2013. W wypadku niemożliwości jednoczesnego wprowadzania obydwu stref, priorytet powinien zostać przyznany strefie uspokojonego ruchu, a dopiero w dalszej kolejności powinna być realizowana strefa płatnego parkowania.

### **3.2 Proponowane źródła finansowania**

Zgodnie z zasadami zrównoważonej polityki transportowej ograniczenia dla transportu samochodowego powinny iść w parze z wprowadzaniem udogodnień dla innych rodzajów ruchu. Powinno to mieć także odzwierciedlenie w budżecie miasta na rok 2012 (a także w latach kolejnych) poprzez przeznaczenie wpływów ze strefy płatnego parkowania na działania mające na celu promowanie innych niż samochodowy środków transportu. Prognozowane wpływy w 2012 roku z tytułu zajęcia pasa drogowego to ponad 34 mln złotych - przeznaczenie nawet 1/3 tej kwoty na rozszerzenie Strefy Śródmiejskiej spowoduje wzrost wpływów z tego tytułu w kolejnych latach pozwalając na dalsze zwiększanie wydatków na prowadzenie zrównoważonej polityki transportowej. Rozsądnie wydatkowana pozwoli ona na objęcie Strefą wspomnianych wcześniej terenów północnej Wildy i Łazarza a także na kontynuację rozpoczętego przez ZDM programu uspokajania ruchu na terenie osiedla Stare Miasto. Warto dodać, że podwojenie obszaru strefy płatnego parkowania przełoży się na zwiększenie wpływów z tytułu zajęcia pasa drogowego już w roku 2012. Konkretnie kwoty (zarówno środki potrzebne na rozszerzanie strefy jak i prognozowane wpływy) powinny zostać obliczone przez stosowną jednostkę w urzędzie miasta, gdyż niemożliwe jest ich określenie bez posiadania danych dotyczących liczby miejsc parkingowych oraz rozmiaru potrzebnych do wykonania prac.

## **4. Propozycje dodatkowe**

Dla zwiększenia efektywności realizowanej polityki zrównoważonego transportu pomocne może być zastosowanie także innych narzędzi do jej realizacji, w szczególności:

- zróżnicowanie uprawnień parkingowych dla mieszkańców, parkowania krótkotrwałego i długotrwałego, w celu pobudzenia rewitalizacji obszarów przez złagodzenia konfliktów przestrzennych
- ograniczenie działania abonamentu do podstref w ramach SPP - wraz ze zwiększaniem jej powierzchni zwiększy się ruch wewnętrzny ze strony mieszkańców, gdyż bez podstref będzie im przysługiwało prawo parkowania w oparciu o abonament dla mieszkańca na terenie całego śródmieścia.
- zróżnicowanie wysokości stawek za parkowanie w celu ograniczenia wjazdów do centrum, np. poprzez obniżenie stawek poza I ramą na ulicach o mniejszym popycie na miejsca postojowe

Zasadne jest zatem włączenie ww. kwestii do debaty publicznej dotyczącej polityki transportowej Miasta Poznania wobec terenów śródmiejskich.

1. *Miejski Program Rewitalizacji – trzecia edycja (projekt)*  
[www.poznan.pl/mim/public/s8a/attachments.html?instance=1017&id=108256](http://www.poznan.pl/mim/public/s8a/attachments.html?instance=1017&id=108256)
2. Witryna Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego [www.krbrd.gov.pl/predkosc.htm](http://www.krbrd.gov.pl/predkosc.htm)