



Komunikacja i transport w mieście przyszłości

We współczesnych miastach dominuje transport indywidualny - ruch samochodów z silnikiem spalinowym.

Zwiększone zapotrzebowanie na przestrzeń przeznaczoną dla komunikacji i parkowania negatywnie wpływa na wizerunek miasta i jakość życia w dzielnicach mieszkaniowych. Hałas związany z ruchem ulicznym i emisja CO₂ degradują miejskie środowisko.

Można przypuszczać, iż współczynnik motoryzacji będzie się nadal zwiększał z obecnym tempem, a wraz z nim będą narastać problemy związane z indywidualnym ruchem pojazdów.

Aby polepszyć sytuację środowiska w miastach i jakość życia ich mieszkańców muszą być rozwijane i wdrażane inteligentne systemy transportowe.

Rozbudowa sieci transportu publicznego o optymalnych trasach obsługiwanym przez wygodne pojazdy, skrócenie czasu przejazdów poprzez nadanie priorytetów komunikacji zbiorowej w ruchu miejskim to ważne działania na drodze do redukcji indywidualnego ruchu w centrach miast. Towarzyszyć temu musi powstawanie wygodnych parkingów Park+Ride na obrzeżach miast, które ułatwiłyby przesiadanie się z aut do środków komunikacji publicznej osobom dojeżdżającym do pracy. Jednocześnie dostęp do deficytowych, atrakcyjnych pod względem lokalizacji miejsc postojowych w centrach miast wymaga sterowania i reglamentacji poprzez pobieranie zróżnicowanych, progresywnych opłat parkingowych i odpowiednią politykę cenową.

Miejsca postojowe w centrum powinny być przeznaczone dla klientów, turystów i mieszkańców. Pracownicy powinni zostawiać samochody na peryferiach miast.

Dokończenie na stronie 2

Samochody elektryczne: parkujesz i ładujesz

Projekt Parking oficjalnym przedstawicielem producenta urządzeń



Rewolucja technologiczna w branży motoryzacyjnej już się rozpoczęła. Kurczące się zasoby ropy naftowej, rosnące ceny i presja na ograniczenie emisji CO₂ zmuszają do poszukiwania alternatywy dla pojazdów z napędem spalinowym.

Bez wątpienia jest nią samochód elektryczny, zasilany energią odnawialną.auta elektryczne są ciche i nie emitują zanieczyszczeń.

125 lat po opatentowaniu przez Karla Benz samochodu z silnikiem spalinowym, przemysł motoryzacyjny czeka radykalna zmiana. Już dziś wszyscy wielcy producenci posiadają w ofercie auta elektryczne, a rządy wszystkich państw uprzemysłowionych zrozumiały, że wpieranie elektromotoryzacji może się przyczynić zarówno do ochrony środowiska jak i powstawania nowych miejsc pracy.

Z tego powodu w wielu europejskich krajach opracowano i rozpoczęto już wdrażanie programów rozwoju elektromotoryzacji.

Jednym z kluczowych czynników sukcesu i upowszechnienia się nowych rozwiązań jest jednak również dostępność infrastruktury umożliwiającej doładowywanie akumulatorów, w szczególności w przestrzeni publicznej miasta. Mimo iż obecny zasięg aut elektrycznych jest dość ograniczony i wynosi około 100 km, należy pamiętać, że przeciętna długość trasy pokonywanej przez samochody nie przekracza 35 km. Pojazd elektryczny jest więc idealnym środkiem transportu w ruchu śródmiejskim dużych miast i na ich obrzeżach.

Stacje ładowania akumulatorów nie muszą jednak funkcjonować na zasadzie dzisiejszych stacji benzynowych.

"Tankowanie" prądem może odbywać się w trakcie postoju samochodu na miejscu parkingowym.

Innowacyjnym rozwiązaniem technicznym jest system EnergieParken, który łączy funkcje automatu do sprzedaży biletów parkingowych oraz punktu ładowania pojazdów. EnergieParken daje swobodę wyboru dostawcy energii oraz umożliwia gotówkową bądź bezgotówkową zapłatę zarówno za pobrany prąd jak i za parkowanie.

Pierwsze na świecie ogólnodostępne urządzenie EnergieParken zainstalowano w Berlinie, w kwietniu 2011 roku. Przedsięwzięcie to było przygotowane i koordynowane przez berlińskie biuro projektowe stadtraum.

ProjektParking jako spółka zależna firmy stadtraum została oficjalnym dystrybutorem EnergieParken w Polsce.

stadtraum Polska i ProjektParking opracowują nowoczesne koncepcje komunikacyjne i dostarczają innowacyjną infrastrukturę ładującą dla ekologicznego miasta przyszłości.



ciąg dalszy ze strony 1: komunikacja i transport w mieście przyszłości

Potrzebna jest jednak również zasadnicza zmiana w myśleniu o korzystaniu z samochodów. Wobec ogromnego obciążenia środowiska oraz wzrastających cen ropy konieczne jest promowanie rozwoju alternatywnych typów napędu. Samochody elektryczne stały się już oczywistym elementem nowoczesnego wizerunku wielu europejskich miast. Wspieranie elektromotoryzacji poprzez budowę stacji ładowania w obrębie sieci ulicznej powinno więc rozpocząć się już teraz.

EnergieParken oferuje przyszłościowe rozwiązanie: punkt ładowania i parkomat w jednym urządzeniu – to oszczędność miejsca i pieniędzy dla gminnego budżetu.

Śródmiejski ruch uliczny powinien być ponadto kierowany za pomocą inteligentnych systemów naprowadzania. Istotna jest tu detekcja poszczególnych miejsc parkingowych w pasie drogowym jako element rozległego systemu naprowadzania, co pozwoli zmniejszyć ruch pojazdów poszukujących miejsca.

ProjektParking i stadtraum Polska dysponują know-how i doświadczeniem, które pozwalają wdrażać indywidualne rozwiązania komunikacyjne i transportowe dla miast przyszłości.

*Stefan Dittrich
Prezes Zarządu*

Nowe oddziały Projekt Parking

Pod koniec 2010 roku ProjektParking, po uzyskaniu zamówień na zorganizowanie i zarządzanie SPP, otworzyło kolejne 2 oddziały – w Jeleniej Górze i Mosinie. Tym samym liczba obsługiwanych obecnie miast wzrosła do 16.

Utworzenie strefy w **Jeleniej Górze** okazało się koniecznością ze względu na jej turystyczny charakter i coraz większą ilość pojazdów w centrum. Miasto jest chętnie odwiedzane zarówno w okresie letnim jak i zimowym. SPP w Jeleniej Górze funkcjonowała już przed przejściem administrowania przez ProjektParking, jednak sprzedaż biletów przez inkasentów przynosiła wpływy o 100% niższe niż obecnie. Obszar strefy jest stosunkowo duży i wymagał zainstalowania 34 urządzeń do pobierania opłat. W mieście aktywna jest również usługa moBILET, dlatego turyści z innych miast mogą rozliczać postój w SPP przez komórkę, za pomocą systemu, który znają.

Powstanie oddziału w podpoznańskiej **Mosinie** jest dowodem na to, że nie tylko w dużych i średnich miastach występują problemy w parkowaniu i nie tylko tam pojawia się potrzeba wprowadzenia opłat za postój.

W tej liczącej ok. 12 tys. mieszkańców miejscowości Strefę Płatnego Parkowania wyznaczono na niewielkim obszarze, lecz przy znacznym deficycie miejsc postojowych. Do sprawnego funkcjonowania SPP wystarczy tu 9 parkomatów. Pierwsze miesiące

pokazały, że podjęta przez miasto decyzja o uruchomieniu strefy była słuszna – zwiększyła się rotacja pojazdów i spadło natężenie ruchu związanego z poszukiwaniem wolnego miejsca, a dostęp do instytucji i lokali w rejonie Rynku stał się łatwiejszy.



CWT 2120 w Poznaniu – więcej niż parkomat

Do pobierania opłat w SPP zarządzanych przez ProjektParking od lat służą urządzenia szwedzkiej firmy CALE. Od niedawna w ofercie producenta znajdują się parkomaty z nowej linii produktowej Cale WebTerminal, stworzonej z myślą o bezprzewodowej, dwustronnej komunikacji maszyny z administratorem za pomocą strony www.

Wyjątkowym urządzeniem z tej grupy jest CWT 2120, który na początku 2010 został zainstalowany w Poznaniu w ramach programu pilotażowego. Automat ten posiada duży, kolorowy ekran dotykowy LCD i pracuje pod kontrolą systemu operacyjnego Windows. Dzięki rozbudowanej pamięci daje on niemal nieograniczone możliwości prezentacji interaktywnej treści i grafiki a nawet odtwarzania dźwięków.

Przy współpracy z Zarządem Dróg Miejskich w Poznaniu, urządzenie zamontowano w bezpośrednim sąsiedztwie Starogo Rynku, tuż obok siedziby Urzędu Miasta. Pracownicy ProjektParking opracowali dedykowane dla urządzenia oprogramowanie, które pozwala parkomatowi działać również jako terminal informacyjny. Program zawiera m.in. podstawowe fakty

o mieście i o opłatach parkingowych, plan SPP oraz mapę najbliższej okolicy. Ze względu na lokalizację urządzenia szczególnie dużo miejsca poświęcono atrakcjom turystycznym w rejonie Starówki. Informacje o ciekawych obiektach uzupełniono zdjęciami. Urządzenie nie posiada przycisków – wszystkie operacje związane z zakupem biletu oraz z nawigacją po stronach informacyjnych wykonuje się za pomocą ekranu dotykowego.



Ponad roczne testy CWT2120 potwierdziły walory użytkowe urządzenia. Innowacyjna funkcja informacji miejskiej spotkała się z zainteresowaniem zarówno turystów jak i samych mieszkańców Poznania.





Strefy płatnego parkowania w miastach tworzy się przede wszystkim po to, by zwiększyć rotację pojazdów na miejscach parkingowych i zapewnić dostępność wolnych miejsc dla możliwie dużej liczby kierowców w wybranych obszarach.

Regulacyjna funkcja SPP pojawi się oczywiście tylko przy prawidłowo wyznaczonym obszarze i strukturze Strefy oraz parametrach jej funkcjonowania (np. stawki opłat, czas itp.).

Aby osiągnąć pożądaną cel należy wdrożyć również skuteczny system poboru opłat, ale przede wszystkim stale czuwać nad egzekwowaniem ich wnoszenia.

Optimalizacja kontroli w SPP kluczem do sukcesu

Kluczowym krokiem, który podejmuje się jeszcze na etapie inwestycji jest wdrożenie finansowo szczelnego oraz przyjaznego dla użytkownika systemu pobierania opłat. Bez wątpienia najlepsze w tym zakresie jest rozwiązanie oparte na parkomatach oraz płatnościach przez telefon komórkowy. Filarem sprawnego systemu płatnego parkowania jest jednak efektywna i systematyczna kontrola miejsc postojowych. Właśnie ten element zarządzania SPP - choć decyduje o powodzeniu przedsięwzięcia - bywa często zaniedbywany. W przeciwieństwie do wcześniejszych etapów wymaga on ciągłego działania i udoskonalania, a główną rolę odgrywa tu czynnik ludzki.

Przedsiębiorstwo Projekt Parking od początku działalności w Polsce przywiązywało wyjątkową wagę do systemu kontroli wnoszenia opłat w SPP. Zgodnie z filozofią organizacji, inspektor SPP postrzegany jest z jednej strony jako funkcjonariusz występujący w imieniu zarządcy drogi, z drugiej zaś jako wizytówka firmy. Stąd szczególne podejście chociażby do odzieży służbowej w formie kompletnego munduru czy do systemu motywacji i nadzoru nad pracownikami.

Inspekcja miejsc postojowych odbywa się po ściśle określonych trasach i w cyklach czasowych, które gwarantują skontrolowanie każdego miejsca odpowiednią ilość razy w ciągu dnia.

Tylko konsekwentna kontrola może zredukować liczbę stwierdzanych postojów bez wniesienia opłaty.

Kilkunastoletnie doświadczenie przedsiębiorstwa w administrowaniu SPP pozwoliło na początku 2011 roku na opracowanie formalnego modelu, który służy do określania optymalnej liczby etatów służb kontrolnych. Uwzględnia on kilkanaście parametrów, które wprowadza się do rozbudowanej tabeli obliczeniowej. Punktem wyjścia jest podział całego obszaru SPP na podstrefy kontrolne, wyodrębnienie z każdej podstrefy odcinków ulic, po których poruszają się inspektorzy i określenie współczynnika rotacji na danym odcinku. Następnie wykonuje się pomiary długości tras a także parametrów czasowych, związanych z przemieszczaniem się po trasach oraz wystawianiem zawiadomień. Określa się też m.in. ilość i stopień zajętości miejsc postojowych. Model uwzględnia oczywiście godziny funkcjonowania SPP i żadaną ilość kontroli danego obszaru.

Pierwszym miastem, w którym zostanie wdrożony ten system jest Opole. Wkrótce za pomocą opracowanego modelu zostaną zweryfikowane systemy kontroli we wszystkich oddziałach ProjektParking.

moBILET – nowa formuła, nowe możliwości

Latem 2007 roku przedsiębiorstwo ProjektParking rozpoczęło administrowanie systemem biletu elektronicznego moBILET. W Opolu, po raz pierwszy w Polsce została uruchomiona usługa płatności za faktyczny czas parkowania w SPP przez telefon komórkowy. Wkrótce potem udostępniono e-bilety dla komunikacji miejskiej w Poznaniu.

Dziś, po niemal 4 latach moBILET jest niekwestionowanym liderem rynku mobilnych płatności komórkowych, obejmując swoim zasięgiem miasta na terenie całej Polski – m.in. Warszawę, Poznań, Szczecin, Lublin, Olsztyn, Radom i Toruń a także aglomerację Górnego Śląska, Krakowa czy Trójmiasta. Obecnie niemal 50% populacji ma dostęp do usług moBILET w miejscu swojego zamieszkania.

Początek 2011 przyniósł ze sobą ważne zmiany, które z pewnością przyspieszą dalszy rozwój systemu i otworzą całkiem nowe możliwości biznesowe.

Po pierwsze Dział IT został w całości przeniesiony z Berlina do krajowej siedziby przedsiębiorstwa pod Poznaniem. Z pew-

nością pozwoli to na lepszą kontrolę i koordynację działań projektowych w Polsce.

Drugą przełomową zmianą jest finalizacja umowy ze spółką PayU S.A., operatorem płatności on-line należącym do Grupy Allegro. Dzięki nawiązanej współpracy moBILET zmieni swoją formułę z systemu biletu elektronicznego na platformę płatności mobilnych. Nasz partner przejmie obowiązki i uprawnienia Agenta Rozliczeniowego w rozumieniu Ustawy o elektronicznych instrumentach płatniczych, a informatycy moBILET skoncentrują się na dalszym rozwijaniu technologii i rozwiązań aplikacyjnych.

Co oznacza to dla użytkowników usług moBILET? Rozliczenia usług płatnego parkowania i komunikacji miejskiej zostaną zintegrowane na jednym koncie rozliczeniowym, które wreszcie zyska pełną funkcjonalność elektronicznej portmonetki. Pozwoli to na swobodne operowanie zgromadzonymi na koncie środkami, a więc np. ich zwrot czy przekazywanie między użytkownikami systemu. Uproszczone zostanie też zasilanie konta.

Jednocześnie zwiększy się ilość możliwych zastosowań moBILET'u – za pomocą komórki będzie można po prostu płacić na różne towary i usługi.

Z satysfakcją pragniemy też podkreślić że planowane zmiany uzyskały pozytywną opinię i formalną akceptację zarówno Narodowego Banku Polskiego jak i Komisji Nadzoru Finansowego.

Na czerwiec planowane jest uruchomienie nowego portalu użytkownika moBILET.



Portret biura SPP – Oborniki Wlkp.



Tradycyjnie, jak w każdym wydaniu Pnews prezentujemy jeden z oddziałów naszej firmy. Tym razem jest to Biuro Strefy Płatnego Parkowania w Obornikach Wlkp.

Niemal 19 tysięczne Oborniki leżą ok. 30 km na północ od Poznania, przy ujściu rzeki Warty do Warty. Średniowieczny gród zlokalizowany w tym miejscu bronił dostępu do lewobrzeżnego Poznania, kontrolując szlaki wodne i lądowe. Prawa miejskie Oborniki uzyskały w połowie XIV, a rozkwit nastąpił na przełomie XVI/XVII w. Pamiątką tamtego okresu jest gotycki kościół farny. Do zabytków historycznych należy też układ urbanistyczny miasta. Oborniki to obecnie nowoczesny ośrodek miejski o bogatych tradycjach rzemieślniczo – handlowych. Dzisiejsza gospodarka oparta jest głównie na działalności małych i średnich przedsiębiorstw powstałych w latach '90. Produktem kojarzonym z Obornikami jest płyta warstwowa zwana obornicką. Wciąż istotne znaczenie gospodarcze mają usługi i handel oraz rolnictwo. Bliskość dużego rynku zbytu, jakim jest Poznań i polepszająca się infrastruktura sprawia że miasto systematycznie się rozwija. Nie można też zapomnieć o walorach przyrodniczych

gminy. Oborniki stanowią wrota do Puszczy Noteckiej. W malowniczym krajobrazie regionu dominują lasy, a ważnym elementem środowiska są rzeki, co stwarza warunki do rekreacji i uprawiania turystyki – również przez mieszkańców Poznania.

Latem 2008 roku Rada Miasta podjęła uchwałę o utworzeniu Strefy Płatnego Parkowania w ścisłym centrum Obornik. Rok później, w wyniku wygranej przetargu ProjektParking rozpoczęło realizację zamówienia za zorganizowanie i administrowanie SPP. Przed uruchomieniem Strefy przygotowano projekt organizacji ruchu i wykonano oznakowanie poziome i pionowe w obrębie wyznaczonych ulic. Do pobierania opłat zainstalowano 12 parkomatów MP102 firmy CALE. Jednocześnie udostępniona została usługa moBILET, pozwalająca na płatności za faktyczny czas postoju przez telefon komórkowy. Do obsługi petentów utworzono biuro SPP, zlokalizowane przy ulicy Sądowej 7, tuż przy Rynku. Biuro zajmuje się wydawaniem abonamentów parkingowych, przyjmowaniem opłat dodatkowych i rozpatrywaniem odwołań. Stanowi również zaplecze techniczno-socjalne służb kontrolnych i serwisowych. Zatrudnieni przez ProjektParking umundurowani inspektorzy SPP wystawiają zawiadomienia o opłacie dodatkowej i wykonują dokumentację fotograficzną pojazdów, a technicy dbają o sprawność i schludny wygląd parkomatów.

Nad poprawnym funkcjonowaniem oddziału czuwa pani Małgorzata Januszek – kierownik Biura, która sumiennie wykonuje swoje obowiązki. Dzięki harmonijnej współpracy z władzami Obornik udało się w krótkim czasie uzyskać wysoki stopień akceptacji obowiązku wnoszenia opłat za postój i ograniczyć deficyt miejsc parkingowych w centrum miasta.

Koncepcja polityki parkingowej dla Torunia



Toruń jest jednym z najstarszych i najpiękniejszych miast Polski. Średniowieczna starówka znajduje się na liście światowego dziedzictwa UNESCO.

Współcześnie skala natężenia ruchu drogowego przerosła możliwości historycznej części miasta, dlatego od 2004 na jej obszarze funkcjonuje strefa płatnego parkowania. Mimo obowiązku wnoszenia opłat parkingowych, w Toruniu wciąż występuje deficyt miejsc postojowych – zwłaszcza w obrębie Zespołu Staromiejskiego. Biuro projektowe stadtraum Polska podjęło się wykonania kompleksowej ekspertyzy dotyczącej wpływu funkcjonowania SPP i ewentualnej budowy parkingów wielopoziomowych w centrum na układ komunikacyjny – jako bazy do planowania inwestycji.

Po gruntownym zbadaniu istniejącej Strefy i zachowań kierowców, stadtraum Polska przedstawiło miastu szereg propozycji usprawnień. Jednym z wniosków było rozszerzenie obszaru SPP i jej podział na 3 podstrefy.

Po kontrowersyjnej dyskusji zainteresowanych jednostek miasta (m.in. Miejski Zarząd Dróg, Wydział Architektury i Budownictwa, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Miejski Konserwator Zabytków) zatwierdzono

umiarkowane rozszerzenie SPP.

Zalecenia projektantów odnosiły się również do podwyższenia opłat parkingowych i do intensywniej kontroli ich wnoszenia.

Przeprowadzona analiza wykazała, iż znaczna część kierowców parkujących bez wniesienia opłaty, parkowała poza miejscami wyznaczonymi, na odcinkach objętych zakazem postoju. W takich przypadkach konieczna jest ścisła współpraca pomiędzy Strażą Miejską, a służbami kontrolnymi SPP.

Jednym z istotniejszych wniosków koncepcji, który ma poprawić sytuację parkingową – szczególnie osób odwiedzających miasto – jest likwidacja tanich abonamentów postojowych. Dotychczas mniej więcej połowa miejsc parkingowych w centrum była zajmowana przez pojazdy parkujące długo. Aby umożliwić krótkookresowy postój na tych miejscach należy całkowicie „wyprowadzić” zjawisko długich postojów poza obręb Starówki.

W związku z tym stadtraum Polska zaproponowało budowę parkingów wokół centrum, wskazując również prawne aspekty inwestycji. Rezultaty studium zostały przedstawione Prezydentowi i urzędnikom miejskim w trakcie końcowej prezentacji jak również w formie kompleksowego opracowania.

ProjektParking

Dynamiczny rozwój w przypadku firmy ProjektParking nie jest tylko pustym sloganem. W ciągu kilkunastu ostatnich lat obecności na polskim rynku przedsiębiorstwo przeszło prawdziwą metamorfozę.

Rozpoczynając działalność firma skupiała się wyłącznie na organizowaniu i administrowaniu strefami parkingowymi. Dziś ProjektParking buduje swój sukces na bazie innowacyjnych usług i rozwiązań dla szeroko pojmowanej branży komunikacyjnej.

ProjektParking jako właściciel marki moBILET jest liderem rynku w dziedzinie dystrybucji biletów elektronicznych. Oprócz tego stworzył i rozwija oprogramowanie wspomagające administrację i kontrolę w SPP.

Do wachlarza usług przedsiębiorstwa dołączyło również wdrażanie i serwis systemów terminali rozliczeniowych dla pojazdów flotowych na stacjach paliw.

ProjektParking skupia się jednak także na przyszłości miast w aspekcie rozwoju elektromotoryzacji, dlatego oferta firmy obejmuje projektowanie i budowę infrastruktury doładowywania samochodów elektrycznych.

Rozbudowa struktury firmy i zespołu wykwalifikowanych pracowników skłoniła Zarząd do zmiany siedziby spółki. Latem 2010 dyrekcja przedsiębiorstwa została przeniesiona z centrum Poznania do nowo wybudowanego, dużego biura na obrzeżach miasta.

ProjektParking ma w Suchym Lesie dobre towarzystwo – liczne firmy, które osiedliły się w tej prężnie rozwijającej się gminie.

Zmiana siedziby była dobrą okazją, aby skrócić nazwę firmy z Projekt & Parking Serwis Polska Sp. z o.o. na ProjektParking Sp. z o.o. Zmiana nazwy i związane z tym odświeżenie Identyfikacji Wizualnej znajduje odbicie zarówno w niniejszym wydaniu czasopisma firmowego jak i w całej naszej filozofii pracy.

Jesteśmy otwarci i gotowi na nowe zadania i wyzwania.

Pnews

Pnews
Magazyn Informacyjny ProjektParking
Wydanie 2010/2011

Wydawca:

ProjektParking Sp. z o.o.
ul. Nektarowa 11,
62-002 Suchy Las k. Poznań

Redakcja:
Piotr Sobkowiak