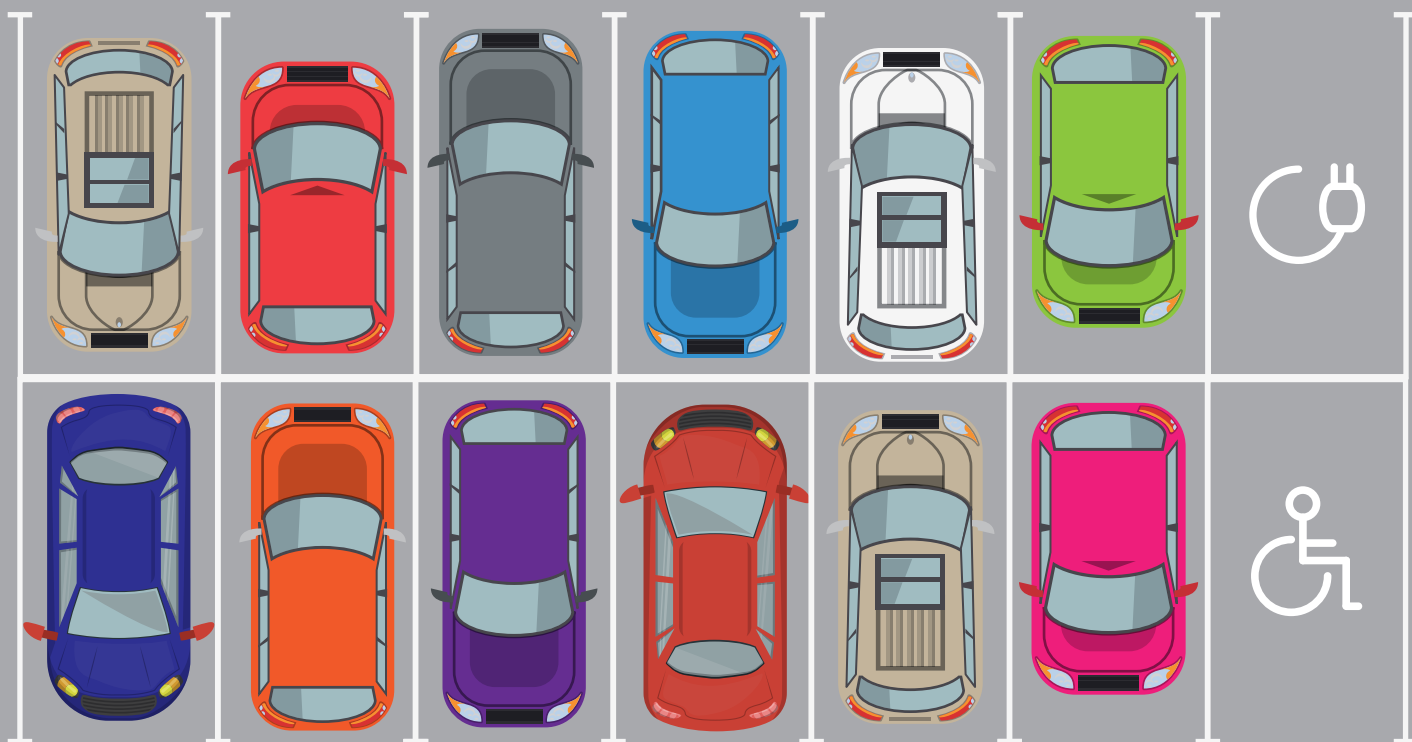




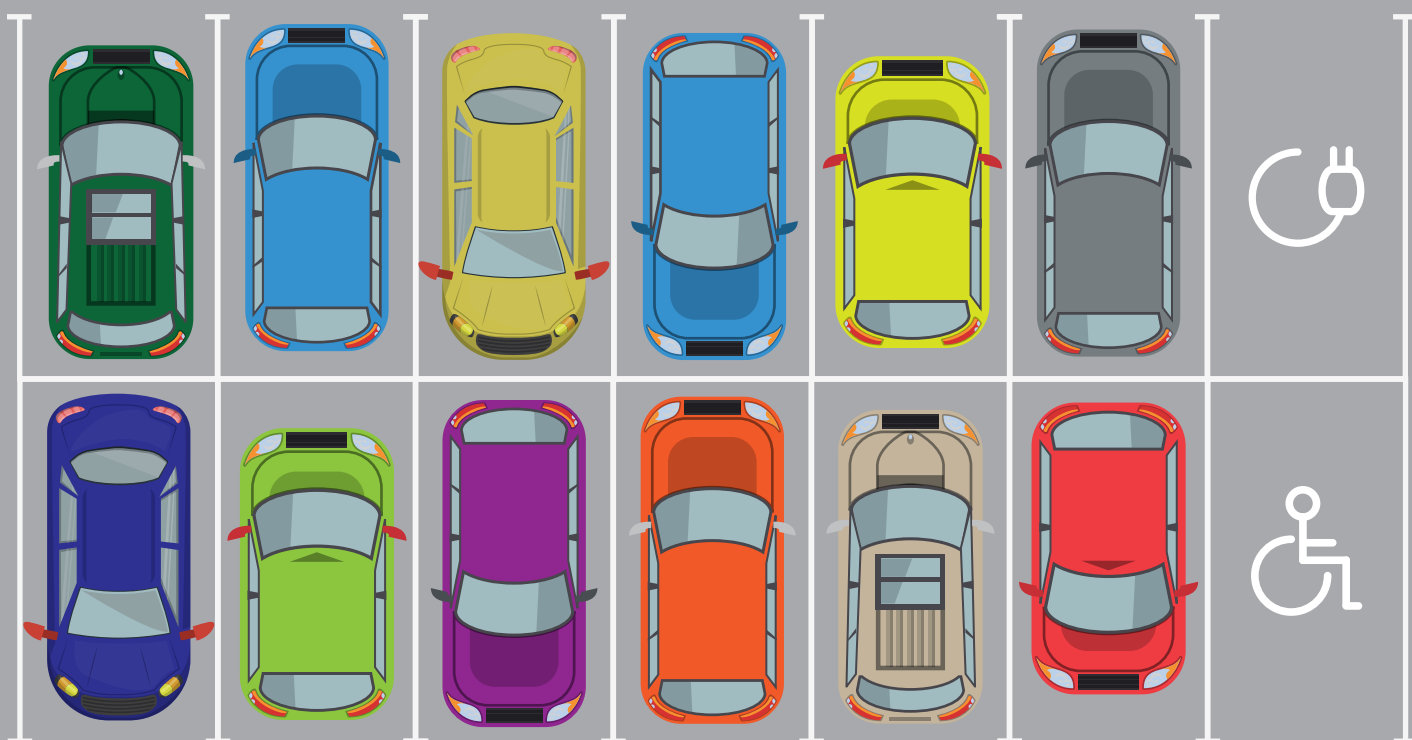
FUNKCJONOWANIE PRZESTRZENI PARKINGOWYCH PRZY DWORCACH KOLEJOWYCH W POLSCE



POLSKA ORGANIZACJA
BRANŻY PARKINGOWEJ

TOR

ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH





Warszawa 2019

1. EXECUTIVE SUMMARY

- Liczba samochodów osobowych w Polsce wzrosła z 5,2 miliona w 1990 do 22,5 miliona w 2017 roku. Dynamiczny rozwój motoryzacji sprawił, że ulice oraz parkingi w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach stały się przepełnione.
- Odpowiedzią samorządów na lawinowy wzrost pojazdów na drogach było wprowadzenie stref płatnego parkowania, których funkcjonowanie reguluje ustawa o drogach publicznych. Strefy zwiększają rotację parkujących pojazdów, a także ograniczają liczbę samochodów wjeżdżających w ich obszar. Te same argumenty dotyczyć mogą również przestrzeni postojowych przy dworcach kolejowych.
- W Wielkiej Brytanii szacuje się, że ok. 8% wszystkich pasażerów udających się w podróż pociągiem parkuje samochód gdzieś w pobliżu dworca, a kolejne 8% jest do niego podwożonych na zasadzie Kiss&Rail. Wprowadzenie opłat parkingowych przy dworcach zwiększa prawdopodobieństwo znalezienia wolnego miejsca, co ma ogromne znaczenie w przypadku pasażerów, którzy akurat śpieszą się na pociąg.
- Współczesne parkingi oferują szereg nowoczesnych rozwiązań technologicznych, a proces parkowania wspomagany jest przez usprawniane z roku na rok internetowe aplikacje. Rynek sprzedaży biletów parkingowych za pośrednictwem aplikacji mobilnych w strefach płatnego parkowania rośnie dynamicznie już od kilku lat rejestrując dwucyfrowe wzrosty.
- Istotne jest dbanie o komfort wszystkich pasażerów, również tych którzy z różnych względów decydują się na przyjazd na dworzec samochodem. Można to zrobić poprzez ujednoliconą komunikację z klientem, programy lojalnościowe, możliwość rezerwacji parkingu online, a także połączenie tego procesu z zakupem biletu na pociąg.
- W Europie funkcjonuje szereg ciekawych przykładów komercjalizacji przestrzeni parkingowych przy dworcach kolejowych, m.in.: powstanie spółki DB BahnPark w Niemczech czy włączenie parkowania do oferty premium dla pasażerów pociągów TGV we Francji.
- Interesujące dla spółek kolejowych, w kontekście komercjalizacji parkingów, mogą być doświadczenia branży lotniczej. Dla wszystkich lotnisk w Polsce parkingi stanowią istotną część oferty dla pasażerów. Ma to związek nie tylko z zachęceniem podróżnych do wybrania lotu z danego portu, ale ma także wymiar czysto finansowy. Po strefach handlu parkowanie jest bowiem dla polskich lotnisk najważniejszym pozalotniczym źródłem przychodu.

Liczba samochodów osobowych w Polsce wzrosła z 5,2 miliona w 1990 do 22,5 miliona w 2017 roku.

W Wielkiej Brytanii szacuje się, że ok. 8% wszystkich pasażerów udających się w podróż pociągiem parkuje samochód gdzieś w pobliżu dworca, a kolejne 8% jest do niego podwożonych na zasadzie Kiss&Rail.

Istotne jest dbanie o komfort wszystkich pasażerów, również tych którzy z różnych względów decydują się na przyjazd na dworzec samochodem

2. OCZEKIWANIA PASAŻERÓW W STOSUNKU DO DWORCA KOLEJOWEGO

HISTORYCZNA ROLA DWORCA

Integralną częścią kolei od zawsze są dworce – punkty styku między miastem i pociągami. Budynki te – wraz z otoczeniem – traktowane są jako brama do miasta, a także jego wizytówka. Dlatego też to jedne z najbardziej okazałych i reprezentacyjnych budynków – bez względu na styl, w którym powstawały i okres, w którym je wznoszono. Dotyczy to zarówno obiektów już zabytkowych, jak i młodszych, modernistycznych budowli, stawianych po II wojnie światowej.

Oczywiście na przestrzeni lat i epok zmieniały się funkcje i program wykorzystania przestrzeni dworcowych i usług towarzyszących. Jednak w zasadzie do lat 90. XX w. podstawowe założenia pozostały niezmienione. Dworce miały być obiektami dużymi, jeżeli chodzi o skalę, z licznymi kasami, dużym holem i poczekalnią oraz usługami towarzyszącymi (kioski, kawiarnie, niewielkie sklepy). Ideę tę widać zarówno w historycznym dworcu Wrocław Główny, jak i oddanym w 1996 r. wielkim dworcu w Częstochowie.

Ostatnie trzy dekady przyniosły jednak sporo zmian. Przejście z epoki PRL do III RP nie pozostało bez wpływu na kolej i pełnione przez nią funkcje. Od lat 90. XX w. obserwujemy gwałtowny wzrost motoryzacji indywidualnej oraz załamanie się roli kolei jako głównego środka transportu regionalnego i dalekobieżnego. Odpyły pasażerów, a także brak odpowiednich środków na utrzymanie doprowadziły do zamykania wielu linii kolejowych, wydłużania czasu przejazdu i ograniczenia liczby połączeń. Brak pomysłu na wykorzystanie ogromnych przestrzeni sprawił, że zaniedbane dworce stały się wątpliwą i smutną wizytówką miast. Niedostatek funduszy uniemożliwiał w zasadzie przeprowadzanie prac remontowych czy wręcz utrzymaniowych. Niechlubnym symbolem jest remont dworca w Skierniewicach, rozpoczęty jeszcze w latach 80. XX w., który udało się zakończyć dopiero po ponad 20 latach. Czynne dworce szybko obrosły chaotycznym handlem, co jednak nie pomagało w utrzymaniu obiektów dworcowych.

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej przyniosło szansę na zmianę tego stanu rzeczy w związku z możliwością korzystania z funduszy strukturalnych. Choć prawdziwym impulsem do zmian w zakresie dworców stały się mistrzostwa piłkarskie Euro 2012. Władze państwowe i kolejowe zdały sobie sprawę, że mocno zaniedbane dworce będą słabą reklamą Polski. Udało się wygospodarować środki z budżetu państwa na remonty kluczowych obiektów – w Gdyni, Warszawie czy Wrocławiu. Inwestycje z okazji Euro 2012 pokazały, że dworce raz jeszcze mogą być wizytówką miast. Nawet takie, jak Warszawa Centralna, która w swojej poprzedniej, zaniedbanej wersji mało miała zwolenników i którą typowano do wyburzenia.

Ukończono też nowe dworce – np. w Poznaniu, Katowicach. Uznano, że drogą, która zapewni środki na utrzymanie dworców, będzie maksymalna komercjalizacja przestrzeni. Nowe dworce łączono więc często z centrami handlowymi, przez co – niestety – potrzeby pasażerów i funkcjonalność dworców zeszły na dalszy plan. Skrajnym przykładem jest tutaj Poznań, gdzie pasażer musi kluczyć, by dostać się z przystanku tramwajowego do dworca, a droga z „chlebaka” – jak nazywany jest dworzec – do części peronów wydłużyła się w porównaniu do starego dworca, zlokalizowanego w międzytorzu.

NOWA ROLA DWORCA

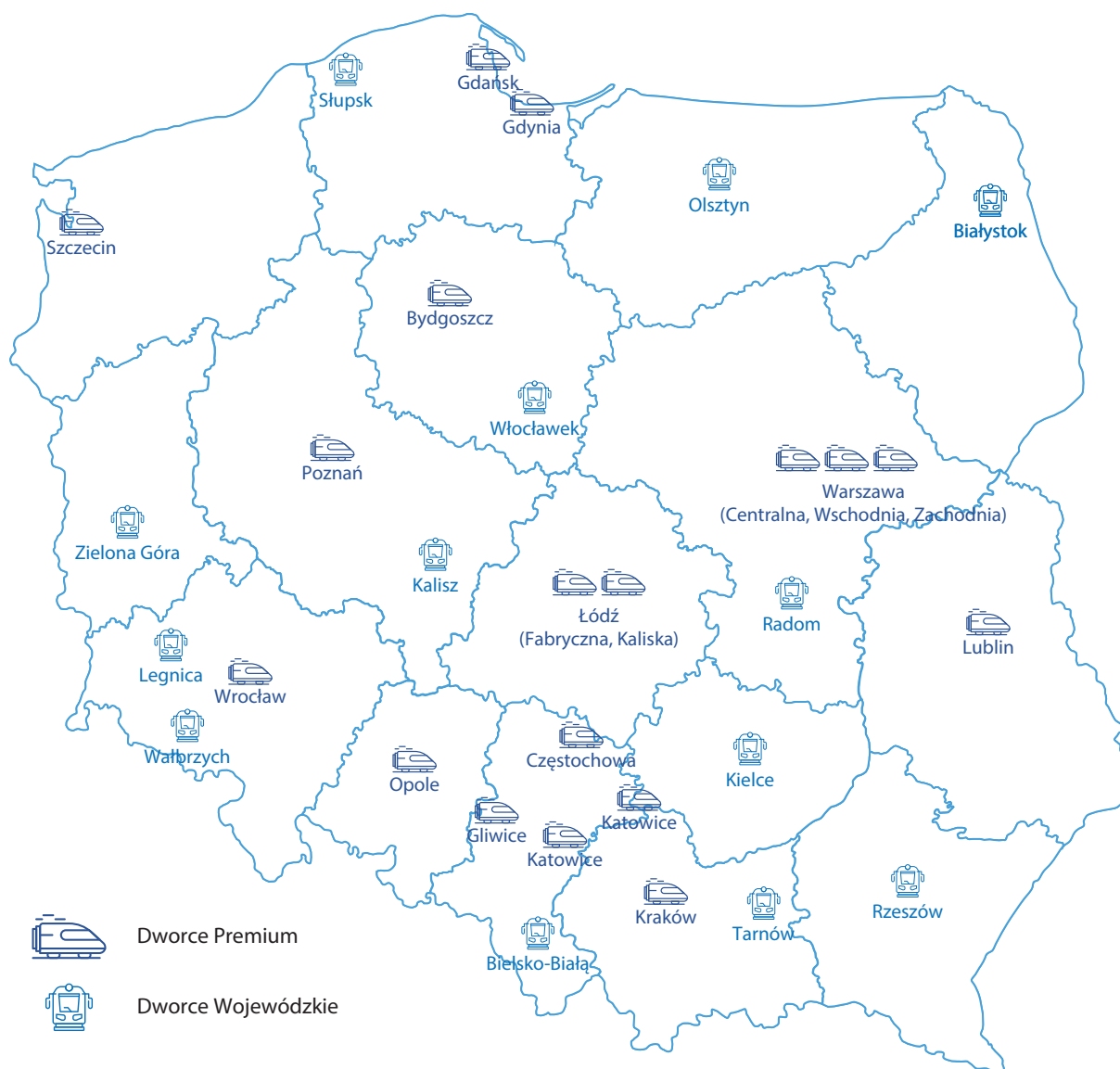
Ostatnie lata to ogromne inwestycje w infrastrukturę i tabor kolejowy, a także rozwój połączeń regionalnych i aglomeracyjnych. Na wielu trasach kolej znów stała się konkurencyjna względem innych form transportu. To z kolei przekłada się na powrót pasażerów.

Zmienia się też wykorzystanie kolei. Gwałtowny wzrost liczby pasażerów w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym, a także upowszechnienie się nowych form płatności za przejazd (zakup biletów przez internet, biletomaty), wpływają na pogląd, wedle którego era wielkich dworców z ogromnymi poczekalniami i niezliczonymi liczbami kas już przeminęła. Dlatego też teraz w wielu miejscach stawiane są bardziej kompaktowe, łatwiejsze w utrzymaniu obiekty, które zastępują ogromne, trudne do ogrzania hale i poczekalnie (symbolem tej zmiany są innowacyjne dworce systemowe, realizowane według zuniformizowanego projektu). Dworzec sam w sobie nie jest już miejscem, który przyciąga pasażerów na dłużej: nie ma już potrzeby przyjeżdżania wcześniej, by z wyprzedzeniem kupić bilet. W tej chwili PKP SA zakłada, że średni czas pobytu na dworcu to od 20 do 60 minut. Pasażerowie nie są skłonni wydłużać tego czasu pobytu w poczekalni dworcowej ani obiektach gastronomicznych. Jednocześnie dworce łączone są z handlem: części komercyjne, w postaci galerii handlowych, mogą w zasadzie funkcjonować niezależnie i w oderwaniu od funkcji dworcowych.

Dworce są dalej ważnym generatorem ruchu i punktem przesiadkowym. To sprawia, że również w otoczeniu największych obiektów stacyjnych powstały liczne centra handlowe. Tak stało się z Warszawą Centralną i Złotymi Tarasami, Krakowem Głównym i Galerią Katowicką, Wrocławiem Głównym i Wrocławią czy np. Gdańskiem Wrzeszczem oraz Galeriami Bałtycką i Metropolia. Przy dworcach rosną też biurowce, co widać np. przy Warszawie Zachodniej czy Łodzi Fabrycznej.

W związku ze zmianami w mobilności dworce stają się też węzłami intermodalnymi, na których możliwa jest przesiadka między różnymi formami transportu. Jako ważny punkt standardu minimum respondenci badania przeprowadzonego przez PKP SA wskazują parking i integrację z komunikacją publiczną.

POLSKA: DWORCE PREMIUM I DWORCE WOJEWÓDZKIE



Dojeżdżamy do kolei nie tylko autobusem czy tramwajem, ale też własnym samochodem. Czasem samochód pozostawiamy na wiele godzin – widać to zwłaszcza w ruchu aglomeracyjnym, na parkingach przesiadkowych i ulicach w otoczeniu stacji, w miejscach, gdzie transport zbiorowy nie jest tak rozwinięty i konkurencyjny. Pozostawianie samochodów na dłużej nie jest jednak wyłącznie domeną małych miast i ośrodków: w większych taką potrzebę niekiedy generuje program centrów handlowych (np. kino, sklepy spożywcze) czy znajdujące się przy dworcach biura.

KATEGORYZACJE DWORCÓW

PKP SA zarządzają 565 dworcami. Obiekty zostały skategoryzowane w oparciu o pełnione funkcje w kolejowym transporcie pasażerskim i zostały podzielone na sześć kategorii: Premium, Wojewódzkie, Regionalny, Aglomeracyjny, Lokalny i Turystyczny. Podział stacji został opracowany na podstawie kryteriów kolejowych i lokalizacyjnych. Kryteria kolejowe to: liczba zatrzymań pociągów w ruchu regionalnym i dalekobieżnym oraz liczba przewoźników obsługujących daną stację. Do kryteriów

lokalizacyjnych zaliczone zostały: kategoria jednostki terytorialnej, w jakiej położona jest stacja, liczba ludności, położenie stacji w ramach jednostki terytorialnej.

Obecnie w ramach Grupy PKP niemal wszystkie powierzchnie przeznaczone na parkingi komercyjne są wynajmowane na zasadach rynkowych. Oznacza to, że grunty są wynajmowane lub dzierżawione pod działalność parkingową na zasadach takich jak kasy czy sklepy dworcowe.

W systemie kategoryzacji dworców w ramach strategii dworcowej, określone jest w jakiej lokalizacji powinny być zapewnione miejsca parkingowe oraz jakiego typu. Strategia nie reguluje jednak, które powinny być darmowe, ponieważ jest to uzależnione od warunków lokalnych. Niestety spełnienie wytycznych dotyczących parkingów oraz zapewnienie określonych standardów jest możliwe tylko, gdy inwestycja w obiekt dworcowy obejmuje także tereny przyległe i jest na nich możliwość wykonania parkingów. Wtedy powstają m.in. miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych, miejsca do ładowania samochodów elektrycznych.

Dworzec Premium

Dworzec Premium jest położony w dużym mieście i obsługuje różnych przewoźników – zarówno w ruchu międzywojewódzkim, jak i regionalnym. To ważny węzeł w skali krajowej (możliwa integracja z innymi gałęziami transportu, w tym lotniczym) i pełną funkcję przesiadkową. Może też obsługiwać ruch międzynarodowy i lokalny. Dla tego typu dworców założono maksymalizację funkcji komercyjnych oraz integrację z otoczeniem miejskim.

W zakresie użytkowym dworzec taki charakteryzuje szeroki przekrój pasażerów i użytkowników pod względem powodu podróży, sytuacji rodzinnej (podróż z dziećmi), presji czasu. Jest zapotrzebowanie na szeroki wachlarz usług podróży/kolejowych i komercyjnych. Takie dworce są postrzegane jako wizytówka kraju i miasta. Występują oczekiwania dotyczące społecznej funkcji dworca (miejsce spotkań, wydarzeń kulturalnych), a także remontu / modernizacji.

W kraju jest 18 tego typu dworców: Bydgoszcz Główna, Częstochowa, Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Gliwice, Katowice, Kraków Główny, Lublin, Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Opole Główny, Poznań Główny, Sosnowiec Główny, Szczecin Główny, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, Wrocław Główny.

Dworzec Wojewódzki

Dworzec Wojewódzki charakteryzuje się podobnymi cechami, co dworzec Premium – z tym rozróżnieniem, że jego ranga i znaczenie jest ograniczone do poziomu międzywojewódzkiego. Lista obejmuje 13 dworców tego typu: Białystok, Bielsko Biała Główna, Kalisz, Kielce, Legnica, Olsztyn Główny, Radom, Rzeszów Główny, Słupsk, Tarnów, Wałbrzych Główny, Włocławek, Zielona Góra Główna.

Dworzec Aglomeracyjny

Dworzec Aglomeracyjny jest oddalony o nie więcej niż 50 km od centrum dużego miasta. Obsługuje ruch lokalny, choć możliwy jest ruch międzywojewódzki i regionalny. To ważny węzeł komunikacyjny na poziomie aglomeracji. Służy przede wszystkim codziennym dojazdom. Dlatego też niezbędna jest integracja z otoczeniem (możliwa integracja z międzywojewódzkim transportem kolejowym, innymi gałęziami transportu, w tym transportem lotniczym).

Obiekt cechują też korzystne uwarunkowania mikro (np. duże zakłady pracy, szkoły, obiekty kultury lub kultu religijnego, osiedla mieszkaniowe). W kwestii użytkowej z dworca korzysta stała grupa osób, podróżujących regularnie na tej samej trasie. Duży procent osób jedzie na biletach okresowych lub komunikacji miejskiej. Czas pobytu na stacji jest minimalny, ograniczony głównie do peronów. Na liście znajduje się 90 tego typu dworców.

Dworzec Regionalny

Dworzec Regionalny położony jest w małym mieście i obsługuje głównie regionalnych przewoźników w ruchu lokalnym i regionalnym, choć możliwy jest też ruch międzywojewódzki.

Dworzec taki jest ważnym węzłem komunikacyjnym na poziomie gminy bądź województwa. To obiekt często bez usług komercyjnych i kolejowych. Obiekt przeznaczony dla lokalnych mieszkańców, korzystających z konkretnych połączeń. Występuje konieczność dostosowania poziomu usług do lokalnych uwarunkowań transportowych. Pusta przestrzeń dworców może powodować spadek poczucia bezpieczeństwa. Na liście znajduje się 90 tego typu dworców.

Dworzec Lokalny

Dworzec Lokalny obsługuje ruch lokalny, charakteryzuje się niewielką liczbą zatrzymań i małym potencjałem rozwoju ruchu kolejowego, a także brakiem korzystnych uwarunkowań mikro (np. duże zakłady pracy, szkoły, obiekty kultury lub kultu religijnego). Podobnie jak w przypadku dworców Regionalnych, obiekt przeznaczony dla lokalnych mieszkańców, korzystających z konkretnych połączeń. Występuje konieczność dostosowania poziomu usług do lokalnych uwarunkowań transportowych. Pusta przestrzeń dworców może powodować spadek poczucia bezpieczeństwa. Lista obejmuje 334 takie dworce.

Dworzec Turystyczny

Listę zamyka dworzec Turystyczny – w małym mieście lub poza miastem, obsługujący różnych przewoźników w ruchu międzywojewódzkim, regionalnym i lokalnym, a czasem i międzynarodowym. To ważny węzeł komunikacyjny w sezonie turystycznym (możliwa integracja z innymi gałęziami transportu). Z obiektu korzystają pasażerowie turyści. W tym kontekście występują szczególne potrzeby, wynikające z podróży dalekobieżnych, przy jednocześnie mniejszej presji czasu. Powinny zostać przewidziane funkcje dla rodzin z dziećmi i osób starszych. Budynek może być wizytówką miasta, dlatego też ważna jest integracja informacyjna z regionem/miastem. Istotne są funkcje turystyczne i kulturalne. Na liście znajduje się 13 tego typu dworców.

Obowiązkowy pakiet usług obejmuje m.in. przestrzeń oczekiwania na pociąg, możliwość zakupu biletu, toalety, usługi dla opiekunów z dziećmi, informacja statyczna i dźwiękowa, dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych, ogrzewanie, parkingi i stojaki dla rowerów.

Obecnie PKP SA wymienia parking dla samochodów i autokarów jako usługę „must have”. Na dworcu Premium powinny znaleźć się min. trzy miejsca Kiss&Ride, a na pozostałych – min. dwa. Na wszystkich rodzajach dworców wymagane są miejsca postojowe oraz wydzielone miejsca dla osób niepełnosprawnych. Na dworcu Premium i Wojewódzkim przewidziano min. dwa wydzielone miejsca dla osób niepełnosprawnych, na pozostałych – min. jedno. Na dworcach Premium, Wojewódzkich i Aglomeracyjnych wymagane są miejsca parkingowe, które powinny być oświetlone. Minimalna liczba miejsc, uwzględniając te wydzielone dla osób niepełnosprawnych, wynosi odpowiednio 5, 3 i 2. Co ważne, w dworcach Premium i Wojewódzkich mogą być one zlokalizowane także wewnątrz budynku. Na dworcach Premium, Wojewódzkich i Turystycznych wymagane są miejsca postojowe dla autokarów. Minimalna ich liczba wynosi odpowiednio 2, 2 i 1.

PROGRAM INWESTYCJI DWORCOWYCH

Obecnie PKP SA kontynuuje inwestycje dworcowe w ramach tzw. programu inwestycji dworcowych (PID), który rozpisany jest na lata 2016-2023. Do tej pory oddano podróżnym do użytku 14 obiektów, ale wartość ta może szybko zmienić się: w ostatnim okresie rozpisano szereg przetargów na przebudowę kolejnych budynków. Plany są ambitne: do 2023 r. wyremontowanych, przebudowanych i wybudowanych ma zostać łącznie 189 obiektów, przy czym około połowa budynków jest objęta ochroną konserwatorską. Wartość całego programu szacowana jest na ok. 1,5 mld zł. Inwestycje w 75% mają być wsparte środkami unijnymi – z programów operacyjnych regionalnych, Infrastruktura i Środowisko czy Polska Wschodnia.

PKP SA rozważa wprowadzenie zmian w strategii zarządzania parkingami, m.in. w zakresie ujednolicenia standardu obsługi, płatności czy modelu dostępu

Głównym celem PID jest poprawa jakości obsługi podróżnych. Dworce są dostosowywane do realnego zapotrzebowania. Wspólnym mianownikiem, dotyczącym zarówno nowo budowanych, jak i modernizowanych dworców, jest dostosowanie obiektów do potrzeb osób o ograniczonej mobilności zgodnie z dyrektywą TSI-PRM. Pakiet usług odpowiada kategorii, do której został zaklasyfikowany dany obiekt.

W ramach prac zagospodarowywane jest też otoczenie dworców. Porządkowane są place dworcowe, stawiane są stojaki i wiaty rowerowe, porządkowane jest parkowanie z wyznaczeniem miejsc do krótkiego postoju (Kiss&Ride), dla osób niepełnosprawnych, do ładowania pojazdów elektrycznych.

Jest to optymalny czas na wybór modelu rozwoju przydworcowych parkingów, których znaczenie, ze względu na powszechny brak miejsc postojowych w kluczowych miejskich lokalizacjach, będzie z pewnością w najbliższych latach rosnąć.

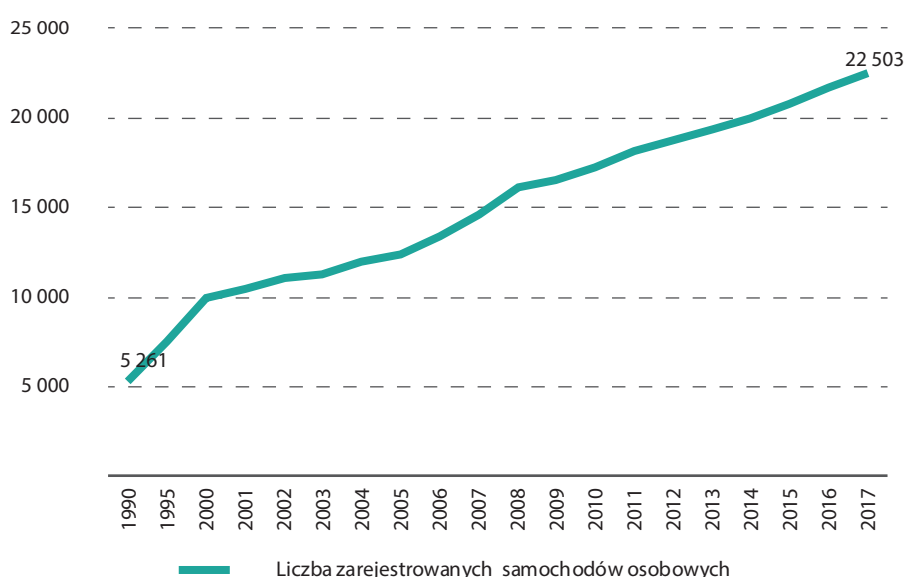
Choć w interesie kolei jest aby pasażerowie w drodze na dworzec decydowali się raczej na transport zbiorowy, to wiadomo jednak, że często nie mają takiej możliwości. Charakter dworców różni bowiem choćby ich lokalizacja. W takich przypadkach konieczne jest ucywilizowanie istniejących parkingów aby samochód nie był tam zostawiany w miejscach niedozwolonych, ale by jego właściciel mógł go dla swojej wygody bezpiecznie zaparkować, bo taka możliwość także wpływa na jego decyzje dotyczące wyboru kolei w przyszłości.

3. PRZYCZYNY DEFICYTU MIEJSC PARKINGOWYCH I KONIECZNOŚCI WPROWADZANIA OPŁAT

Mimo iż współczesne miasta zbudowane zostały z myślą o indywidualnej motoryzacji, dynamiczny rozwój tego rynku sprawił, że ulice oraz parkingi w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach szybko stały się przepełnione. Według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego w 1990 roku w Polsce zarejestrowanych było nieco ponad 9 milionów pojazdów, z czego ok. 58% stanowiły samochody osobowe. W 2015 roku aut osobowych było już 20,7 miliona (75,6% ogółu pojazdów), a w 2016: 21,6 miliona. Dane na koniec roku 2017 mówią już o ponad 22,5 miliona samochodów osobowych zarejestrowanych w naszym kraju¹.

Warto zwrócić także uwagę na to, że od początku zmian ustrojowych znacząco spadła rola transportu zbiorowego - przez długie lata zmniejszała się liczba pasażerów kolei oraz transportu autobusowego. W obydwu przypadkach operujące na tych rynkach firmy nie były w stanie stworzyć konkurencyjnej alternatywy dla samochodów osobowych. Inwestycje w infrastrukturę transportową jeszcze kilka lat temu także były skoncentrowane na drogach. W wielu miastach kierowcy przyzwyczaili się do braku lub bardzo niskich opłat za parkowanie. Dopiero w ostatnich 2-3 latach uświadomiono sobie negatywne skutki niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

WYKRES. LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH ZAREJESTROWANYCH W POLSCE W TYSIĄCACH



Źródło: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

3.1. STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

Duże natężenie ruchu oraz niewielkie możliwości zmian w zakresie zagospodarowania przestrzennego i budowy nowych dróg i parkingów, szczególnie w obszarach śródmiejskich, sprawiły że miasta musiały zareagować. Odpowiedzią samorządów na lawinowy wzrost pojazdów na drogach było wprowadzenie stref płatnego parkowania, których funkcjonowanie reguluje ustawa o drogach publicznych. Według ustawy, strefy ustalać można na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, w celu ograniczenia dostępu do danego obszaru dla samochodów i uprzywilejowania komunikacji zbiorowej. Obecnie w Polsce funkcjonuje ok. 120 stref płatnego parkowania niestrzeżonego, aczkolwiek ich dokładna liczba jest trudna do oszacowania ze względu na brak centralnej ewidencji oraz częste zmiany w zakresie tworzenia nowych i likwidacji części starych stref².

Do 5 września bieżącego roku opłata za pierwszą godzinę postoju w strefie była ograniczona na mocy ustawy do wysokości 3 zł. Za sprawą nowelizacji ustawy o drogach publicznych, która stanowiła element ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym podpisanej przez prezydenta w roku 2018, maksymalna wysokość opłaty parkingowej została po-

wiązana z płacą minimalną, co znacznie zwiększyło możliwości podwyżki opłat. Zmiany w prawie były niezbędne, gdyż jak deklaruje wielu zarządców dróg, zarówno bezpłatne jak i zbyt nisko płatne parkingi powodują małą rotację pojazdów wynikającą z długich okresów postoju³. A to zaburzać może funkcjonowanie całego systemu transportowego. Kierowcy nie mogąc znaleźć miejsca krążą bowiem w kółko generując korki lub parkują w miejscach niedozwolonych zastawiając chodniki, przystanki autobusowe czy niszcząc miejską zieleni.

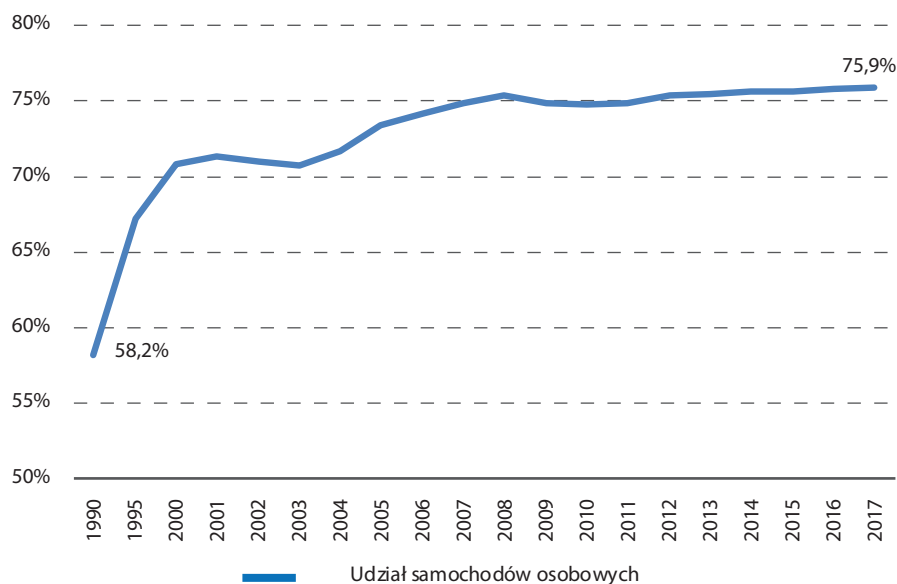
Wprowadzenie stref płatnego parkowania zwiększa rotację parkujących pojazdów

1. Ze względu na zjawisko niewyrejestrowywania pojazdów, podane dane mogą być nieco zawyżone. Jednak nawet biorąc pod uwagę np. dane dotyczące liczby ubezpieczanych samochodów osobowych wyraźnie widać ogromny wzrost pojazdów na polskich drogach w podanym przedziale czasu.

2. Zespół Doradców Gospodarczych TOR, Polska Organizacja Branży Parkingowej, "Parkingi a transport zbiorowy w miastach", październik 2017.

3. Polska Organizacja Branży Parkingowej, "Ankieta stref płatnego parkowania, część 1", <http://pobp.org.pl/>

WYKRES. PROCENTOWY UDZIAŁ SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W PARKU POJAZDÓW ZAREJESTROWANYCH W POLSCE



Źródło: Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

i ogranicza liczbę samochodów wjeżdżających w jej obszar. Jednocześnie osoby zmuszone do korzystania z auta lub po prostu nie zamierzające z niego rezygnować zyskują poprawę warunków parkingowych, ale przy jednoczesnej konieczności wniesienia opłaty.

technologicznych, o których więcej informacji znajduje się w dalszej części tego opracowania. Planując budowę nowego parkingu należy też wziąć pod uwagę jego potencjalnie negatywny wpływ na zwiększenie ruchu na prowadzących do dworca ulicach⁴.

3.2. PŁATNE PARKINGI PRZY DWORCACH

Te same argumenty, które stały za decyzją o stworzeniu stref płatnego parkowania w miastach, dotyczą również przestrzeni postojowych przy dworcach kolejowych. Jest mało prawdopodobne żeby ograniczona przestrzeń w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach była w stanie pomieścić wszystkich chętnych na przyjazd prywatnym samochodem. Nawet gdyby kolej była gotowa ponieść koszty budowy nowych parkingów kubaturowych i udostępniać je bezpłatnie, to i tak prędzej czy później wąskim gardłem stałaby się przepustowość dróg. A koszty parkingów są niebagatelne i w zależności od rodzaju parkingu mogą sięgać od 30 do nawet 120 tysięcy zł za jedno miejsce. Do tego dochodzą również koszty związane z obsługą i utrzymaniem parkingu. Albo zostaną one w części pokryte z opłat parkingowych, albo zostaną rozłożone solidarnie na wszystkich pasażerów, również tych którzy samochodów w ogóle nie mają. Co ważne, opłaty zwiększają też znacznie prawdopodobieństwo znalezienia wolnego miejsca, co ma ogromne znaczenie w przypadku pasażerów, którzy akurat śpieszą się na pociąg.

Płatne parkingi poprawiają więc jakość podróży dla pasażerów nie mających alternatywy dla samochodu, jednocześnie motywując pozostałych do skorzystania z innych środków transportu. Celem jest umożliwienie skorzystania z usług kolei jak najszerszej grupie osób. Oczywiście wprowadzenie

opłat, podobnie jak w przypadku stref płatnego parkowania, powinno być rozważane tylko w przypadku obiektów z dużym deficytem miejsc postojowych.

Wprowadzenie odpłatności za parking w miejscu gdzie do tej pory był on bezpłatny jest zadaniem trudnym pod kątem komunikacji z klientem (w tym wypadku pasażerem). Dlatego też konieczne jest aby wraz z pojawieniem się opłaty lub jej zwiększeniem względem obowiązującej do tej pory, wyraźnej poprawie uległy także warunki korzystania z parkingu. Dotyczy to zarówno kwestii czystości, bezpieczeństwa, odległości względem wejścia do dworca czy nowoczesnych rozwiązań

4. Sydney Metro Northwest – Parking Management Strategy – Overview Report, 2018

4. KLASYFIKACJA DWORCÓW KOLEJOWYCH POD KĄTEM PARKINGOWYM

W ostatnich latach przewozy kolejowe w Polsce przeżywają renesans. To przede wszystkim efekty zakończonych modernizacji linii kolejowych, skrócenia czasu przejazdu, wprowadzenia nowoczesnych składów, nowych rozwiązań taryfowych. Potencjał jest spory, biorąc pod uwagę liczbę realizowanych w tej chwili projektów. Tendencja wzrostowa powinna utrzymywać się wraz z zakończeniem kolejnych inwestycji zapisanych w Krajowym Programie Kolejowym, skutkujących podniesieniem przepustowości wielu tras.

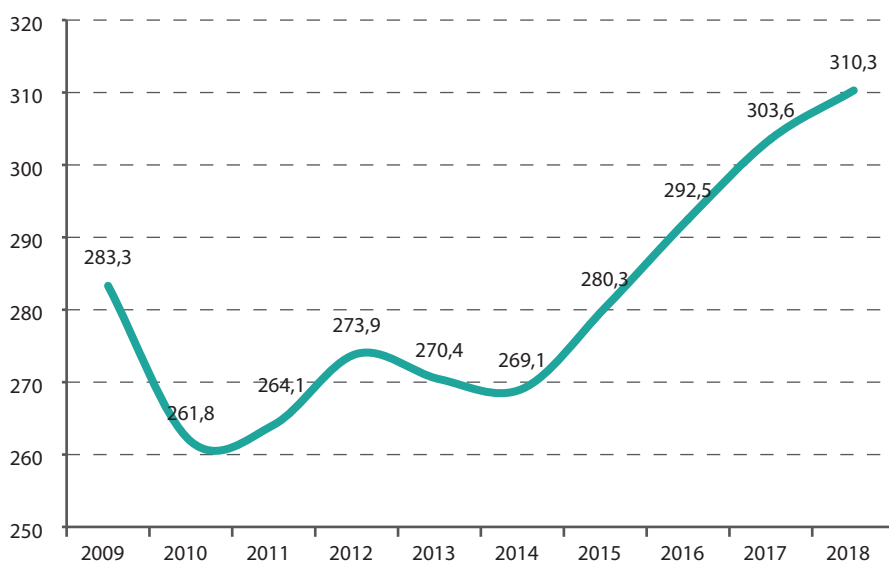
Duży udział we wzroście znaczenia kolei ma rozwój połączeń regionalnych i aglomeracyjnych. Widać to zwłaszcza w województwach pomorskim i mazowieckim, gdzie oferta takich połączeń jest niezwykle rozwinięta. W Trójmieście, jak i Warszawie układ torowy na głównych trasach pozwala na odseparowanie ruchu dalekobieżnego i podmiejskiego, dzięki czemu pociągi mogą jeździć częściej, a utrudnienia z krajowej sieci kolejowej w zdecydowanie mniejszym stopniu zakłócają ruch pociągów lokalnych. Wkrótce wynik mogą poprawić kolejne województwa i aglomeracje w związku z prowadzonymi inwestycjami związanymi z budową nowych przystanków, węzłów przesiadkowych czy dodatkowych torów, umożliwiających uruchomienie dodatkowych składów. Takie inwestycje toczą się np. w Krakowie, Szczecinie, Poznaniu, Łodzi, w różnym stopniu zaawansowania są projekty w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Wrocławiu czy Rzeszowie.

Wzrost popularności kolei wynika bezpośrednio z tego, że staje się ona konkurencyjna względem podróży samochodem. Nie jest jednak tak, że pasażerowie całkowicie rezygnują

z samochodu. W wielu miejscach podróż ma charakter łączony, z wykorzystaniem różnych środków transportu publicznego, a także samochodu. Potrzeby pasażerów w kwestii specyfiki węzłów przesiadkowych i parkingów są różne w zależności od rodzaju podróży. Do tej pory jednak brakuje jednolitej wizji jak takie węzły miałyby wyglądać, a nie ułatwia sprawy kwestia różnych właścicieli terenu (peronami zarządza PKP PLK, dworcami PKP SA, miasta nie zawsze mają interes w organizowaniu parkingów na dworcach w związku z działaniami na rzecz ograniczenia ruchu – inwestycje „na styku” są problematyczne, podmioty mają różne wizje tego, kto co powinien zrobić i kto za to powinien zapłacić).

W kilku miastach wyróżnić można segment podróży miejskich. Dzięki integracji taryfowej kolej staje się jednym ze środków komunikacji publicznej, popularnej zwłaszcza między odleglejszymi obszarami miasta. Widać to zwłaszcza w Warszawie i Trójmieście. Z punktu widzenia takiego pasażera kluczowa jest wygoda przesiadek między koleją a innymi środkami transportu: tak, aby mogły się one odbywać w krótkim czasie, bez konieczności nakładania drogi wąskimi czy nieoświetlonymi chodnikami. Przy stacjach obsługujących rozproszoną zabudowę jednorodzinną, gdzie komunikacja dowozowa nie jest tak rozwinięta, potrzebne mogą okazać się parkingi przesiadkowe – samochód jest wykorzystywany jak tzw. transport ostatniej mili. W budowę jednopiętrowych parkingów angażuje się najczęściej dany samorząd – postój zazwyczaj jest bezpłatny, bądź wymaga posiadania ważnego biletu kolejowego bądź na komunikację miejską. Zazwyczaj samochód odstawiany jest na wiele godzin w ciągu dnia.

WYKRES. LICZBA PASAŻERÓW KOLEI NORMALNOTOROWYCH W POLSCE W LATACH 2009-2018



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Podobnie sytuacja wygląda w podróżach aglomeracyjnych. Często kursująca kolej zapewnia wygodny dojazd do centrum dużego miasta: nie trzeba stać w korkach na drogach wjazdowych, a następnie szukać miejsc parkingowych u celu podróży, w centrum miasta. Stacje i przystanki na terenie aglomeracji są jednak nieco rzadziej usytuowane – obsługują bardziej rozległe tereny i obszary. Nie każdy może sobie pozwolić na to, by do stacji docierać 2 km czy więcej na piechotę, a komunikacja lokalna nie wszędzie odpowiednio często kursuje bądź nie obsługuje wszystkich obszarów. Popularne są więc podróże łączone: o ile przejazd samochodem np. z Pruszkowa do

Warszawy może nie być zbyt konkurencyjny i wygodny, to już dojazd samochodem w obrębie Pruszkowa i kontynuowanie podróży koleją często okazuje się atrakcyjną opcją. Świadczą o tym okolice stacji i przystanków, zastawione samochodami – parkingi przesiadkowe powstają niejako samoistnie. Zdarza się, że prywatne firmy wynajmują tereny od kolei i zamieniają klepiska w płatne parkingi, ale ostatnio częściej tworzone są porządne parkingi przesiadkowe. Za powstanie takich obiektów odpowiadają przewoźnicy kolejowi (np. pierwsze parkingi w aglomeracji warszawskiej tworzyły Koleje Mazowieckie i WKD), samorządy lokalne lub związki gmin, a pomocne okazują się środki unijne. Takie obiekty najczęściej są bezpłatne. Samochody są pozostawione na cały dzień.

Inne potrzeby generują podróże dalekobieżne, obsługiwane przez PKP Intercity. Te ze względu na swój charakter są okazjonalne, nieregularne. Popularne jest wciąż odwożenie i odbieranie krewnych, bliskich bądź znajomych, stąd potrzeba lokowania przy dworcach miejsc do krótkiego postoju. Rośnie też segment podróży biznesowych i służbowych, wykonywanych dosyć często. Często z kolei w tego typu podróżach korzystają osoby, które po mieście poruszają się samochodem – dla tego typu podróży celowe wydaje się tworzenie parkingów długoterminowych z możliwością pozostawienia pojazdu na cały dzień bądź dłużej, nawet za opłatą, jak przy lotniskach. To pole do tworzenia również ofert biznesowych, także we współpracy z przewoźnikiem kolejowym, rozwoju carsharingu itp.

Przy wielu dworcach istnieją już parkingi, ale mają one różnych zarządców. Nie ma ujednoliconych zasad korzystania, opłaty są różne, a informacje o dostępnych miejscach dosyć ograniczone. Przyjęte standardy modernizacji dworców zakładają realizację minimalnej liczby miejsc. PKP SA często cedując tworzenie i obsługę takich obszarów na inne podmioty, ponadto podmioty zewnętrzne same decydują się na tworzenie parkingów na terenie wydzierżawionym od spółek PKP bez wcześniejszej inicjatywy spółek kolejowych czy miasta. Takie obiekty najczęściej mają charakter nieuporządkowany i prowizoryczny.

WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE

Podziemna stacja położona w centrum Warszawy – dworzec kategorii Aglomeracyjnej. W 2017 r. skorzystało z niej 19,7 mln pasażerów. Dzienna liczba pasażerów wynosi ok. 53 tys. podróży. Średnio z każdego pociągu korzysta ok. 110 pasażerów.

Stacja obsługuje wyłącznie pociągi miejskie, aglomeracyjne i regionalne, uruchamiane przez samorządowe spółki SKM Warszawa i Koleje Mazowieckie. To centralna stacja podmiejskiej linii średnicowej, która łączy siedem linii – skierniewicką, łowicką i radomską po stronie zachodniej oraz otwocką, siedlecką, legionowską oraz wołomińską po stronie wschodniej. Tutaj też dociera część pociągów z lotniska Chopina. Ze stacji korzystają przede wszystkim pasażerowie regularnie korzystający z kolei, w codziennych dojazdach do i z centrum miasta.

Stacja jest zlokalizowana w samym centrum Warszawy, na wysokości Pałacu Kultury i Nauki, równolegle do Alej Jerozolimskich na odcinku od Emilii Plater do Marszałkowskiej.

Stanowi funkcjonalne połączenie i uzupełnienie z pobliskim dworcem dalekobieżnym Warszawa Centralna (bezpośrednie przejście między peronami). Dobre skomunikowanie z komunikacją miejską, w tym I linią metra na stacji Centrum. To najbardziej efektywnie wykorzystywany węzeł przesiadkowy w Polsce, choć występujące tutaj rozwiązania nie są zbyt funkcjonalne i wygodne.

Dworzec jest w ograniczonym stopniu dostępny dla osób niepełnosprawnych. Po 2022 r. planowana jest przebudowa całej linii średnicowej z dworcem Warszawa Śródmieście, gdzie zostanie zmieniony układ peronów. Prace będą wiązać się z dużymi utrudnieniami w ruchu – nie tylko kolejowym, ale i drogowym. Będą wymagały odkopania tunelu średnicowego przebiegającego pod Alejami Jerozolimskimi. Efektem będzie docelowo zwiększenie liczby pociągów i tym samym pasażerów.

W rejonie stacji nie ma wydzielonych parkingów: funkcjonują publiczne miejsca parkingowe w strefie płatnego parkowania wzdłuż Alej Jerozolimskich. Do tego płatne parkingi pod Pałacem Kultury i Nauki, Złotymi Tarasami oraz na stacji metra Centrum. Plany miejskie przewidują podniesienie opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania oraz utworzenie śródmiejskiej strefy parkingowej.

Pod względem parkingowym, związanym z obsługą ruchu kolejowego, korzystne wydają się też inne przystanki na linii średnicowej – np. Warszawa Ochota czy Powiśle – leżące na granicy ścisłego centrum, gdzie ruch uliczny jest nieco spokojniejszy (możliwość ominięcia części zatorów). Do tego Ochota bezpośrednio obsługuje rosnący obszar biurowców w rejonie Ronda Daszyńskiego, a na okolicznym obszarze znajdują się wolne tereny.

POZNAŃ GŁÓWNY

Główna stacja Wielkopolski – dworzec kategorii Premium. W 2017 r. skorzystało z niej 19,3 mln podróżnych, co daje ok. 53 tys. pasażerów dziennie. Średnia wymiana pasażerska to ok. 150 podróżnych. Stacja leży na ważnym szlaku kolejowym z Warszawy do Berlina, zapewniając dojazd do wspomnianych stolic w atrakcyjnym i konkurencyjnym czasie. W ostatnich latach obserwowany znaczący wzrost ruchu dalekobieżnego (o 150% względem 2014 r.). Oprócz tego obsługuje pociągi lokalne Kolei Wielkopolskich i Polregio, w tym w ramach tworzonej Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, zakładającej poprawę komunikacji na obszarze poznańskiej aglomeracji.

Stacja jest dosyć rozległa, z dojazdami i dojazdami od różnych ulic. Zapewnia dobre skomunikowanie z transportem miejskim – w tym z tramwajami w ciągach: Głogowskiej, mostu Dworcowego oraz trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju, wybudowanej równolegle do torów kolejowych. Działa nowy budynek dworca kolejowego, od strony mostu Dworcowego, którego funkcjonalność jest jednak mocno krytykowana. Obiekt jest połączony z centrum handlowym Avenida Poznań, w którym znajduje się też dalekobieżny dworzec autobusowy. W pobliżu dworca, po drugiej stronie Głogowskiej, są zlokalizowane Targi Poznańskie.

Dojazd samochodem do dworca możliwy od strony Głogowskiej (tzw. dworzec Poznań Zachodni), Dworcowej (prowadzącej od ul. Św. Marcin), a także alei Króla Przemysława II. Najdogodniejsze miejsca do pozostawiania podróży znajdują się na Głogowskiej i Dworcowej. Na ul. Głogowskiej, przed pocztą, znajduje się publiczny parking, pozostający w gestii ZDM. Płatny parking zlokalizowany też na placu dworcowym na ul. Dworcowej przed starym dworcem w międzytorzu.

Rozległe parkingi znajdują się też w kompleksie dworcowo-handlowym. Wewnątrz centrum handlowego znajduje się parking czynny w godz. 6-22 na 500 miejsc, na których samochód można pozostawić bez płacenia na 3h. Na dachu dworca, nad peronami 1, 2 i 3 znajdują się parkingi zewnętrzne na 1000 samochodów. Obiekt jest czynny całodobowo – 3h parkowania gratis, opłata za parkowanie przez 24h to 40 zł. Przy Przemysłowej 2 znajduje się również prywatny parking zewnętrzny (godzina parkowania – 2zł, dobra parkowania – 35 zł).

W rejonie dworca znajdują się spore obszary, które będą podlegać zagospodarowaniu. W międzytorzu, w miejscu starego dworca, jest planowana inwestycja dworcowo-hotelowo-biurowa. Zagospodarowany ma zostać także teren tzw. Wolnych Torów po zachodniej stronie dworca, ograniczony ulicami Matyi, Roboczą, Przemysłową i torami o powierzchni ok. 117 ha. Inwestycje te mogą generować potrzebę nowych miejsc parkingowych.

WROCLAW GŁÓWNY

Główna stacja Dolnego Śląska – dworzec kategorii Premium. W 2017 r. skorzystało z niego prawie 19 mln pasażerów, co daje ok. 52 tys. osób dziennie. Średnio z każdego pociągu korzysta ok. 140 podróży. Dworzec obsługuje ruch podmiejski, regionalny, dalekobieżny (w tym składy Pendolino) i międzynarodowy. Od 2014 r. ruch wzrósł tu o połowę. Co warto podkreślić – województwo dolnośląskie charakteryzuje się olbrzymi wzrostami jeżeli chodzi o wykorzystanie kolei. Można spodziewać się, że tendencja ta będzie utrzymywać się w związku z rewitalizacją linii kolejowych i reaktywacją ruchu na kolejnych trasach (np. linia do Lubina czy Bielawy).

W związku z Euro 2012 dworzec pochodzący z XIX w. został zmodernizowany i stanowi perełkę architektoniczną. Dostęp możliwy z dwóch stron: od strony Piłsudskiego oraz Suchej. Komunikacja tramwajowa dostępna na ulicach Stawowej, Peronowej, Piłsudskiego. Od strony ul. Suchej wybudowano ogromną galerię handlową Wroclavia, zintegrowaną z podziemnym dworcem autobusowym. W rejonie dworca w ostatnich latach postawiono szereg nowych biurowców.

Przy głównym budynku dworca funkcjonuje całodobowy podziemny parking na 217 samochodów, na którym pierwsze 30 min. jest gratis, a pierwsza godzina kosztuje 2 zł. Parking znajduje się też w galerii Wroclavia – na czterech poziomach przewidziano 2200 miejsc. Pierwsza godzina bezpłatna, każda rozpoczęta godzina to 4 zł. Możliwość zakupu abonamentu – 230 zł za 30 dni. Do tego kilka parkingów prywatnych w okolicy – np. Justyna przy Piłsudskiego (4 zł za pierwszą godzinę), Sucha.

WARSZAWA WSCHODNIA

Główna stacja prawobrzeżnej Warszawy – dworzec kategorii Premium. Obsługuje ruch miejski, aglomeracyjny, regionalny, dalekobieżny (w tym składy Pendolino) i międzynarodowy. To stacja początkowa dla wielu składów, docierają tu pociągi do i z lotnisk Chopina oraz Modlin. W 2017 r. obsłużyła 16,5 mln pasażerów, co daje ok. 45 tys. podróży dziennie. Wymiana pasażerska wynosi ok. 55 podróży na pociąg. Większość ruchu generowana jest przez pociągi regionalne i aglomeracyjne Kolei Mazowieckich i SKM Warszawa.

Stacja jest położona w lekkim oddaleniu od głównych ciągów komunikacyjnych. Składa się z dwóch obiektów – dworca dalekobieżnego od strony Kijowskiej oraz podmiejskiego od strony Lubelskiej. Na Kijowskiej zapewniony dostęp do komunikacji autobusowej i tramwajowej. Od strony dworca podmiejskiego funkcjonuje zadana pętla autobusowa ze stanowiskami dla autobusów regionalnych i dalekobieżnych.

Dworce podmiejski i dalekobieżny, które wcześniej cieszyły się złą renomą, zostały zmodernizowane i przebudowane z okazji Euro 2012. Prace nie objęły jednak peronów, które nie są dostępne dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Te – według aktualnych zapowiedzi – mają zostać przebudowane w latach 2023-2024 w ramach modernizacji linii średnicowej. Efektem prac będzie zwiększenie przepustowości, co przełoży się też na większą liczbę podróży.

Baza parkingowa w okolicy dworca jest uboga. Kilkadziesiąt ogólnodostępnych niepłatnych miejsc parkingowych znajduje się od strony Kijowskiej. Kilka miejsc wytyczono przy dworcu podmiejskim. Dodatkowo, na klepisku przy wschodnim tunelu znajduje się dziki, nieuporządkowany parking. To teren należący do Poczty Polskiej. Oprócz tego przy Skaryszewskiej znajduje się parking strzeżony firmy Loctra (pierwsza godzina – 3 zł, 24 h – 20 zł, miesiąc – 160 zł).

KRAKÓW GŁÓWNY

Piątą największą stacją jest Kraków Główny – dworzec kategorii Premium, obsługujący Małopolskę. Występuje tu ruch lokalny, regionalny, dalekobieżny i międzynarodowy. Kursują tutaj pociągi Pendolino, zapewniające m.in. szybki i komfortowy dojazd do Warszawy, popularne w podróżach biznesowych. W 2017 r. zanotowano 16,0 mln podróży, co daje ok. 44 tys. pasażerów na dzień. Na jeden pociąg przypada ok. 155 pasażerów. Od 2014 r. ruch wzrósł tutaj aż o 147%.

Należy spodziewać się, że w najbliższych latach liczba podróży będzie znacząco rosła za sprawą rozwoju tzw. szybkiej kolei aglomeracyjnej – już teraz zapewniony jest dogodny dojazd z lotniska Balice, a także Wieliczki. Dzięki rozbudowie torów między Krakowem Głównym a Krakowem Płaszowem dwukrotnie wzrośnie przepustowość, a większa liczba uruchamianych połączeń to większa liczba podróży.

W 2014 r. otwarto podziemny dworzec kolejowy, pod peronami, wieńczący trwającą od lat PRL-u przebudowę kompleksu dworcowego. Obiekt jest dobrze skomunikowany – z dojściem od strony Wita Stwosza i Pawiej oraz placu przy starym dworcu.

Komunikacja tramwajowa jest dostępna od strony Pawiej i Lubicz, a także tunelu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, przebiegającego pod peronami kolejowymi. Po stronie wschodniej znajduje się dworzec autobusowy MDA, obsługujący połączenia dalekobieżne i międzynarodowe. Od strony zachodniej do dworca przylega Galeria Krakowska. W zasięgu dojazdu jest historyczne centrum Krakowa.

W Galerii funkcjonuje parking wewnętrzny, czynny w godzinach pracy galerii (15 min. bezpłatny postój, do dwóch godz. – 2 zł, maksymalna opłata dzienna – 65 zł) dla 350 samochodów. Do tego całodobowy parking znajduje się na płycie nad peronami (pierwsza godzina bezpłatnie, kolejna godzina – 2 zł). Wjazd od ul. Pawiej i Wita Stwosza.

WARSZAWA CENTRALNA

Uważany za najważniejszy dworzec Polski – to prawdopodobnie najbardziej znana stacja w kraju. Dworzec kategorii Premium obsługuje przede wszystkim ruch dalekobieżny (w tym składy Pendolino) i międzynarodowy, z niewielkim udziałem ruchu regionalnego. Dojeżdża tu część pociągów z i do lotniska Chopina, a także wszystkie do i z Modlina. Ze stacji w 2017 r. skorzystało ok. 15,1 mln pasażerów. Na jeden pociąg przypada ok. 130 podróży. Od 2014 r. zanotowano wzrost liczby pasażerów o ok. 79%.

Perony zlokalizowane są pod ziemią. Na powierzchni, po północnej stronie Alej, znajduje się hala dworcowa, choć spora część ruchu odbywa się z jej pominięciem. System przejść podziemnych pozwala wyjść na al. Jana Pawła II, Al. Jerozolimskie i Emilii Plater, a także przystanki tramwajowe w ciągu Alej Jerozolimskich i al. Jana Pawła II. Podziemne pasaże prowadzą też do stacji aglomeracyjnych Warszawa Śródmieście i Warszawa Śródmieście WKD, a także centrum handlowego Złote Tarasy, zlokalizowanego po północnej stronie dworca i pętli autobusowej.

Dworzec, pochodzący z 1975 r., został wyremontowany przed Euro 2012. W ostatnich latach przeprowadzono kolejny etap prac, w wyniku którego wyremontowano część korytarzy, a w holu głównym wybudowano antresolę, co stworzyło dodatkową przestrzeń dla oczekiwania podróżnych. W tym roku modernistyczny obiekt został wpisany na listę zabytków. Dworzec częściowo dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych: windy łączą poziom holu z antresolą oraz antresolę z peronami. Po 2022 r. planowana jest przebudowa dalekobieżnej linii średnicowej, co zwiększy jej przepustowość.

Zaplecze parkingowe jest niewielkie. Po wschodniej stronie znajduje się ogólnodostępny parking na kilkadziesiąt samochodów, zlokalizowany w miejskiej strefie płatnego parkowania. Do niedawna po południowej i zachodniej stronie parking na kilkadziesiąt samochodów wydierżawiony był prywatnym operatorom. W związku z wygaśnięciem dotychczasowej umowy miejsca są obecnie niedostępne. Do tego podziemny parking na 1585 samochodów w Złotych Tarasach (1 godzina – 5 zł, jeden dzień – 35 zł, miesiąc – 630 zł), zarządzany przez firmę Interparking, a także mało uporządkowany parking na 600 aut na płycie torów kolejowych po zachodniej stronie, zarządzany

przez firmę U.S. Uniwersum (1 godzina – 5 zł, miesiąc – 430 zł). W pobliżu powstaje najwyższy biurowiec w Unii Europejskiej, co z jednej strony będzie wiązać się z nową przestrzenią parkingową na blisko tysiąc aut, a z drugiej strony może oznaczać presję na zagospodarowanie mało reprezentacyjnej przestrzeni zajmowanej przez parkingi naziemne. Do tego miejsca parkingowe w rejonie Pałacu Kultury i Nauki.

WARSZAWA ZACHODNIA

Dworzec kategorii Premium, obsługuje zachodnie dzielnice Warszawy (Ochota, Wola, Bemowo). To stacja z największą liczbą pociągów w kraju – ok. 1000 na dobę. Zatrzymują się tutaj wszystkie rodzaje pociągów – miejskie, aglomeracyjne, regionalne, dalekobieżne i międzynarodowe. To stacja początkowa dla wielu pociągów, obsługuje też składy Pendolino. Postój mają tutaj także pociągi WKD i lotniskowe. W 2017 r. skorzystało z niego 15,0 mln pasażerów, co daje ok. 41 tys. podróży na dzień. Średnio z każdego pociągu korzysta ok. 40 pasażerów. Od 2014 r. zanotowano wzrost liczby podróży o ok. 25%.

Kompleks dworcowy jest dosyć rozległy i rozpięty. Stacja posiada wyjścia na dwie strony – na Tunelową i Al. Jerozolimskie. Po obydwu stronach znajdują się niewielkie budynki dworcowe. Do tego przejściami podziemnymi połączona jest z dworcem autobusowym firmy Polonus, na którym rosnące znaczenie mają połączenia autobusowe do i z Ukrainy. Całość kompleksu dworcowego jest dosyć zaniedbana.

Jest to węzeł o ogromnym potencjale. Trwa właśnie przetarg PKP PLK na przebudowę stacji: powstać ma m.in. hala peronowa, podziemna przestrzeń dworcowa, a także tunel dla linii tramwajowej łączącej Wolę, Ochotę z Mokotowem i Wilanowem. To także wstęp do przebudowy linii średnicowej podmiejskiej i dalekobieżnej, które zwiększą przepustowość układu kolejowego. Obecnie, jak wyliczają PKP PLK, w godzinie szczytu popołudniowego ze stacji korzysta 5 tys. podróżnych, a w piątki ta wartość rośnie do 7 tysięcy. Według prognoz, liczba podróżnych w godzinie szczytu wzrośnie do 13 tys. w 2020 r. i do 20 tys. w 2050 r. Jednocześnie liczba pociągów wzrośnie z 57 odpowiednio do 75 i 90. Kolej nadal będzie najważniejszym generatorem ruchu, ale za aż 16% ruchu będzie odpowiadać tramwaj.

Przy dworcu od strony Alej powstaje zagłębienie biurowe (m.in. siedziby spółek PKP), ale cały obszar po obu stronach charakteryzuje się wysokim potencjałem, jeżeli chodzi o wolne tereny i możliwość ich zagospodarowania. Warto nadmienić, że inwestycję dworcową planuje również Polonus, który planuje schować stanowiska autobusowe pod ziemię, a na powierzchni wybudować kompleks handlowo-biurowy.

Przebieg parkingowa wymaga uporządkowania. Na placu postojowym od strony Alej Jerozolimskich niewielki ogólnodostępny parking służący za popularne miejsce do podwózek, którymi zarządza firma Apcoa Parking Polska. Postój przez 15 minut jest bezpłatny, 4 zł za godzinę. Ogólnodostępne miejsca parkingowe znajdują się przy dworcu autobusowym oraz wzdłuż ulicy Tunelowej. Do tego dochodzą niewielkie płatne parkingi przy dworcu autobusowym zarządzane przez firmę City Parking Group (15 min. bezpłatnie, 5 zł za godzinę, 400 zł

dobę) i przy Tunelowej firmy Sadida (5 zł za godzinę, 70 zł za dobę). Również kompleks biurowy West Station posiada podziemne i zewnętrzne miejsca parkingowe (5 zł za godzinę). Spora część tych miejsc parkingowych zniknie w związku z planowanymi inwestycjami.

KATOWICE

Główny dworzec Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – kategorii Premium. Obsługuje ruch aglomeracyjny, regionalny, dalekobieżny i międzynarodowy. Kursują tutaj pociągi Pendolino, zapewniające m.in. szybki i komfortowy dojazd do Warszawy, które są popularne w podróżach biznesowych. W 2017 r. zanotowano tutaj 11,7 mln pasażerów, co daje ok. 33 tys. pasażerów na dobę. Średnio z każdego pociągu korzysta ok. 100 pasażerów. Od 2014 r. zarejestrowano ok. 14% wzrost liczby pasażerów. Górny Śląsk jest obszarem silnie zurbanizowanym, ale województwo charakteryzuje niski wskaźnik wykorzystania kolei – należy jednak oczekiwać zmiany tej tendencji po realizacji na razie dosyć odległej wizji kolei aglomeracyjnej.

W związku z Euro 2012 stacja została przebudowana. Od strony pl. Szewczyka i 3 Maja wybudowano nowy dworzec, połączony z galerią handlową. Ulokowano w nim podziemny dworzec autobusów miejskich. Do galerii przylega strefa piesza. Przestrzeń po drugiej stronie torów, od strony pl. Oddziałów Młodzieży Powstańczej, dosyć nieuporządkowana. Dodatkowe wejście znajduje się od strony ul. Konopnickiej.

W Galerii Katowickiej znajduje się podziemny parking na 1200 aut. Operatorem parkingu jest firma Apcoa Parking Polska. Pierwsze dwie godziny parkowania są bezpłatne (przy czym zwolnienie z opłat obowiązuje tylko w godz. 7-24), każda kolejna godzina to 3 zł, a abonament miesięczny kosztuje 350 zł. Przy Młyńskiej działa też niewielki parking firmy Europark na ok. 80 miejsc (2,90 zł za godzinę, 400 zł za miesiąc). Parking płatny niestrzeżony znajduje się również z drugiej strony torów, na pl. Oddziałów Młodzieży Powstańczej (8 zł za godzinę, 90 zł za dobę). Przy okolicznych ulicach znajdują się miejsca w strefie płatnego parkowania.

GDYNIA GŁÓWNA

Główny dworzec kolejowy Gdyni – kategorii Premium. Obsługuje przede wszystkim ruch aglomeracyjny, regionalny i dalekobieżny. Ważny udział SKM Trójmiasto, stanowiącej kręgosłup komunikacyjny Trójmiasta. Kursują tutaj pociągi Pendolino, zapewniające m.in. szybki i komfortowy dojazd do Warszawy, które są popularne w podróżach biznesowych. W 2017 r. obsłużył ok. 11,2 mln pasażerów, co daje ok. 31 tys. podróży na dzień. Średnia wymiana pasażerska to ok. 75 osób na pociąg. Od 2014 r. liczba pasażerów wzrosła o ok. 12%. W sezonie także ruch turystyczny.

Dworzec został wyremontowany w związku z Euro 2012. Na pl. Konstytucji pętla trolejbusowa i autobusowa, dodatkowe wejścia na stację od strony ul. Morskiej, a także – na peron SKM – od strony Dworcowej. Miejsca parkingowe w strefie płatnego parkowania od strony budynku dworca. Niewielki parking przy Janka Wiśniewskiego na 80 miejsc, zarządzany przez Europark (2 zł a godzinę, 15 zł za dobę, 70 zł za miesiąc).

GAŃSK GŁÓWNY

Główny dworzec kolejowy Gdyni – kategorii Premium. Obsługuje przede wszystkim ruch aglomeracyjny, regionalny i dalekobieżny. Ważny udział SKM Trójmiasto, stanowiącej kręgosłup komunikacyjny Trójmiasta. Przejeżdżają tędy pociągi Pendolino, zapewniające m.in. szybki i komfortowy dojazd do Warszawy, popularne w podróżach biznesowych. W 2017 r. z dworca skorzystało ok. 10,3 mln podróżnych, co daje ok. 28 tys. podróży na dobę. Średnia wymiana pasażerska to ok. 80 pasażerów. Liczba osób rzeczywiście korzystających ze stacji może być inna (podróżni SKM jadący do stacji Gdańsk Główny często kupują bilet do następnej stacji, gdyż cena jest taka sama).

Obecnie trwa przebudowa stacji i rozpoczął się remont dworca. Stacja połączona tunelem z przystankami tramwajowymi, drugą stroną Podwala Grodzkiego, 3 Maja, a także dworcem autobusowym PKS. W okolicy ograniczona liczba miejsc postojowych. Przy Podwalu Grodzkim funkcjonuje niewielki parking na 90 miejsc, obsługiwany przez TFB Sako (4 zł za godzinę). Parking na 200 miejsc znajduje się w budynku przy ul. Podwale Grodzkie 6 (4 zł za godzinę, 40 zł za dobę).

STACJE POWYŻEJ 10 TYS. PODRÓŻNYCH

W Polsce jest w sumie 25 stacji głównych, obsługujących ponad 10 tys. pasażerów na dobę. Poza omówionymi powyżej sześć znajduje się na terenie oddziaływania aglomeracji warszawskiej: Warszawa Ochota, Warszawa Powiśle, Warszawa Śródmieście WKD, Otwock i Skierniewice. Stacje te służą codziennym, regularnym podróżom do pracy i uczelni – rano z aglomeracji do Warszawy, po południu w odwrotnej relacji. Stacje w Warszawie są dobrze skomunikowane z transportem miejskim, dzięki któremu sprawnie można dojechać do innych obszarów centrum.

Przy wielu stacjach na terenie aglomeracji powstają parkingi przesiadkowe Parkuj i Jedź. Najczęściej realizuje je samorząd, postój jest bezpłatny (choć formuła tego typu parkingów umożliwia też postój dla kierowców posiadających wyłącznie bilety na przejazd kolejną). Przykładem takiego obiektu może być otwarty w 2019 r. wielopoziomowy parking w Pruszkowie na 394 auta.

O potrzebie tworzenia takich parkingów świadczy okolica zastawiona samochodami – często w ten sposób samoistnie wykorzystywane są klepiska i inne niezagospodarowane tereny wokół stacji. Dojazd autem do stacji w mniejszych miejscowościach, zwłaszcza z obszarów z gorszą komunikacją, a potem kontynuowanie podróży koleją do głównego miasta jest popularną formą przejazdu – i konkurencyjną względem pokonywania całego dystansu własnym samochodem.

Wysoko na liście znajdują się też przystanki i stacje na linii SKM w Trójmieście – Gdańsk Śródmieście, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Sopot, Rumia, Wejherowo. Większość z nich swoją pozycję zawdzięcza SKM, nazywanej trójmiejskim metrem. Dwie stacje – Gdańsk Wrzeszcz i Sopot – obsługują też ruch dalekobieżny, w tym pociągi Pendolino. Dodatkowo stacja we Wrzeszczu stanowi punkt przesiadkowy na linię PKM do Kartuz do Kościerzyny przez lotnisko Rębiechowo. Natomiast Sopot obsługuje także ruch turystyczny, a nieopodal rozpoczyna się słynny Monciak. Lokalizacje obu stacji są również

wykorzystywane komercyjnie – w Sopocie działa Sopot Centrum, a przy stacji Gdańsk Wrzeszcz – Galeria Bałtycka i Metropolia. W obiektach tych funkcjonują także nad- bądź podziemne parkingi.

Na liście stacji z dzienną liczbą pasażerów powyżej 10 tys. znajduje się Bydgoszcz Główna (kategorii Premium), obsługująca ruch regionalny i dalekobieżny. W ostatnich latach został tu wybudowany nowy dworzec, a cała stacja została przebudowana. Obok niego znajduje się niewielki parking z możliwością pozostawienia samochodu do 1 godz. Po drugiej stronie ul. Zygmunta Augusta znajduje się też parking w strefie płatnego parkowania. Do centrum dojazd zapewnia linia tramwajowa.

Dworzec w Gliwicach obsługuje ruch aglomeracyjny, regionalny i dalekobieżny. Zatrzymują się tutaj też pociągi Pendolino. Po drugiej stronie torów powstać ma centrum przesiadkowe z dworcem autobusowym. Przy dworcu działa niewielki parking na 60 miejsc (3 zł za godz., 25 zł za dobę).

Listę zamyka dworzec Szczecin Główny – kategorii Premium – obsługujący ruch regionalny, dalekobieżny i międzynarodowy (dogodny dojazd do Niemiec). Jego znaczenie wzrosło po ukończeniu tzw. Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z reaktywacją linii kolejowej do Polic. W okolicy, przed dworcem, ogólnodostępne miejsca parkingowe. Dodatkowo, nieco dalej przy ul. Kolumba, znajduje się niewielki strzeżony parking na 40 miejsc (2 zł za godzinę, 20 zł za dobę). Na Kolumba komunikacja tramwajowa.

Jak widać, wokół dworców kolejowych w Polsce już znajduje się szereg przestrzeni parkingowych, które jednak nie układają się póki co w jeden spójny system. Kolej powinna mieć przynajmniej częściową kontrolę nad podażą miejsc parkingowych w bezpośredniej bliskości dworców oraz koordynować proces komercjalizacji należących do siebie nieruchomości.

PODSTAWOWE INFORMACJE O NAJWIĘKSZYCH STACJACH KOLEJOWYCH W POLSCE I ZLOKALIZOWANYCH W ICH POBLIŻU PARKINGACH

	Liczba pasażerów				Pociągów na dobę	Głównie przewożący	Liczba miejsc postojowych	Pobliskie duże parkingi
	2014	2015	2016	2017				
Warszawa Śródmieście	21,1	21	18,8	19,4	477	KM, SKM	60 miejsc (płatne, zarządz. innego podmiotu niż PKP); 1 NPS	brak, ew. pod PKiN, wzdłuż Alei Jerozolimskich
Poznań Główny	17,8	18,4	20,2	19,3	360	KW, Polregio, PKP IC	50 (płatne, inny podmiot)	Galeria handlowa Avenida
Wrocław Główny	12,8	14,9	17,9	19	374	KD, Polregio, PKP IC	280 (płatne, inny podmiot), 17 miejsc PKP, 4 NPS	Wrocławia/ Dworzec Autobusowy, ulica Sucha
Warszawa Wschodnia	13	13,5	15,7	16,5	810	KM, SKM, PKP IC, Polregio	45 miejsc PKP, 4 NPS, 5 bez-płatne inny podmiot	brak
Kraków Główny	6,5	10,6	14,9	16	285	KMlp, Polregio, PKP IC	300 (płatne, inny podmiot), 24 inne	Galeria Krakowska
Warszawa Centralna	8,4	11,3	14	15,1	326	PKP IC, SKM, KM, Polregio	60 (płatne, inny podmiot), 14 PKP	Złote Tarasy, Emili Plater
Warszawa Zachodnia	12	12,2	14,1	15	962	PKP IC, SKM, KM, Polregio, WKD	40 (płatne, inny podmiot), 1 NPS	dworzec autobusowy/ parkingi od ul. Tunelowej
Katowice	10,6	11	11,1	11,9	307	PKP IC, KŚ, Polregio	25 (płatne, inny podmiot), 2 NPS	Galeria Katowicka
Gdynia Główna			11,3	11,2	415	PKP IC, SKM 3M, Polregio, Arriva	16 (płatne, inny podmiot), 16 (bezpłatne, inny podmiot), 1 NPS	
Gdańsk Główny			11,3	10,3	350	PKP IC, SKM 3M, Polregio, Arriva	35 (płatne, inny podmiot), 2 PKP, 3 NPS	Galeria Madison

Źródło: UTK, opracowanie własne, PKP SA.

5. PRZYKŁADY SKUTECZNEJ KOMERCJALIZACJI PRZESTRZENI PARKINGOWYCH

Dla Polski brakuje tego typu danych, ale w Wielkiej Brytanii szacuje się, że ok. 8% wszystkich pasażerów udających się w podróż pociągiem parkuje samochód gdzieś w pobliżu dworca, a kolejne 8% jest do niego podwożonych na zasadzie Kiss&Rail⁵. Sprawia to, że kwestia parkowania staje się dla przedsiębiorstw kolejowych jednym z kluczowych czynników wpływających na doświadczenie podróży wielu spośród ich pasażerów, motywując ich do wyboru właśnie tego środka transportu. Zwiększa też presję na profesjonalizację sektora parkingów dworcowych. Wygląd parkingu i wygoda korzystania z niego wpływać może bowiem na ocenę jakości całego dworca. Dla pasażera podróż nie zaczyna się przecież w momencie wejścia na peron lub przekroczenia progu hali dworcowej, ale już w domu. I to jak oceni on sposób dotarcia do miejsca w którym będzie kontynuować podróż pociągiem, wpłynie na jego decyzje transportowe w przyszłości.

TABELA. OPŁATY MOBILNE W WARSZAWSKIEJ STREFIE PŁATNEGO PARKOWANIA

Rok	Wartość opłat w mln PLN
2012	3,1
2013	4,9
2014	6,6
2015	9,9
2016	11,5
2017	14,2
2018	17,6

Źródło: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

W przygotowywanym cyklicznie przez brytyjską organizację pozarządową Transport Focus badaniu okazało się, że pasażerowie oceniają parkowanie przy dworcach i stacjach kolejowych gorzej niż inne elementy dworcowej infrastruktury. W propozycjach dotyczących usprawnień jakie można wprowadzić na dworcach wysoko pojawiają się kwestie dotyczące bezpieczeństwa pozostawionych pojazdów oraz możliwości rezerwacji parkingu z wyprzedzeniem⁶. Dlatego tak ważne jest obserwowanie pojawiających się nowych trendów w mobilności, pozytywnych przykładów rozwiązań

parkingowych w europejskiej branży kolejowej oraz korzystanie z doświadczeń innych branż, np. branży lotniczej, która bardzo skutecznie komercjalizuje miejsca postojowe w pobliżu lotnisk.

5.1. PROFESJONALIZACJA BRANŻY

Warto podkreślić, że pojęcie parkingu i parkowania ulegało przez ostatnie dziesięciolecia znacznym modyfikacjom. Dziś parking nie jest już (lub przynajmniej nie musi być) tylko zwykłym garażem lub kawałkiem wytyczonego placu. Współczesne parkingi oferują szereg nowoczesnych rozwiązań technologicznych, a proces parkowania wspomagany jest przez usprawniane z roku na rok internetowe aplikacje. Tego typu środki nie tylko ułatwiają obsługę parkingu, ale także umożliwiają uelastycznienie oferty i dopasowanie jej do oczekiwań konkretnej grupy odbiorców.

Decydując się na poprawę jakości przestrzeni parkingowej i rozpoczęcie pobierania opłat za korzystanie z niej, ważny jest wybór optymalnego sposobu zarządzania. Jest kilka dostępnych modeli, które mogą funkcjonować przy parkingach dworcowych: zarządzanie przez samo przedsiębiorstwo kolejowe, zlecenie zarządzania parkingami zewnętrznemu operatorowi, rozwiązanie hybrydowe zakładające współpracę kolei i operatora (na zasadzie podziału obowiązków lub np. stworzenia osobnej spółki celowej), przekazanie zarządzania parkingami władzom samorządowym, umowa koncesji.

Kolejną kwestią do rozważenia jest sposób poboru opłat parkingowych. Tutaj także występuje kilka dostępnych opcji, m.in.: opłata w parkomacie, za pośrednictwem specjalnej aplikacji czy z wykorzystaniem systemu automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych. Niezależnie od wyboru konkretnej opcji należy jednak pamiętać, że kluczowe jest takie umożliwienie wniesienia opłaty, aby było ono możliwe proste, intuicyjne i odbywało się w wygodny dla kierowcy sposób. Na zachodzie Europy popularnością cieszą się również usługi parkingowe typu „valet parking”⁷, które omówione zostaną szerzej w punkcie opisującym parkowanie jako element oferty premium.

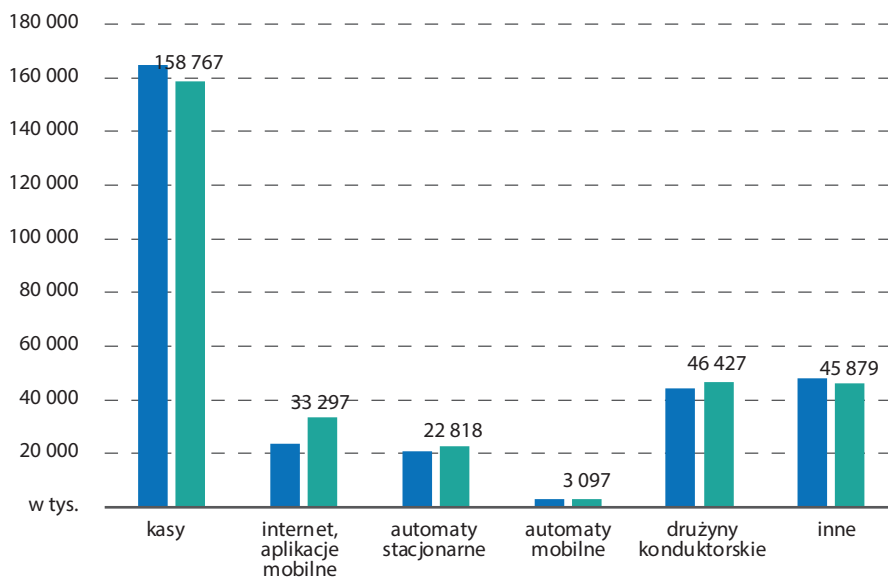
Nowoczesne parkingi często wyposażone są w systemy kierujące do wolnych miejsc parkingowych. Mogą to być specjalne aplikacje wskazujące trasę dojazdu do wolnego miejsca, spotkać można także elektroniczne informacje np. przy wjeździe na parking wielopoziomowy, które pokazują jak wygląda aktualna zajętość poszczególnych części obiektu. Informacja

5. Rail Delivery Group, „Station Car Parking Good Practice Guide”, luty 2018

6. National Rail Passenger Survey, jesień 2016, <https://www.transportfocus.org.uk/research-publications/>

7. Nie funkcjonuje jeszcze osobna nazwa dla takiej usługi w języku polskim.

WYKRES. SPRZEDAŻ BILETÓW KOLEJOWYCH W POSZCZEGÓLNYCH KANAŁACH SPRZEDAŻY



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

dostarczana jest do systemu poprzez sensory umieszczone przy każdym miejscu parkingowym.

Istotne dla dzisiejszej branży parkingowej są także rozwiązania mobilne. Rynek sprzedaży biletów parkingowych za pośrednictwem aplikacji mobilnych rośnie dynamicznie już od kilku lat rejestrując dwucyfrowe wzrosty. Aplikacja SkyCash mobiParking, obecna w ponad 50 strefach płatnego parkowania w całej Polsce, co roku rejestruje ponad 40% wzrosty sprzedaży⁸. Dwucyfrowe wzrosty rejestrują też aplikacje CityParkApp oraz Pango⁹. Dane te pokazują jak popularne stają się inteligentne technologie w branży parkingowej. W samej Warszawie opłaty mobilne w strefie płatnego parkowania wzrosły z 3,1 mln zł w 2012 do 17,6 mln zł w 2018 roku.

Poza aplikacjami do opłacania postoju w strefach płatnego parkowania, na rynku funkcjonują także mobilne rozwiązania dla parkingów komercyjnych. Przykładem może być tu aplikacja Apcoa Flow, która pozwala na wyszukanie najbliższego parkingu off-street (poza drogami publicznymi), pokazuje liczbę dostępnych miejsc oraz umożliwia dokonanie płatności.

O tym, że pasażerowie kolei są gotowi na korzystanie z nowoczesnych rozwiązań, świadczą dane Urzędu Transportu Kolejowego. Według UTK, udział kanałów internetowych w sprzedaży biletów kolejowych wzrósł w 2018 roku o prawie 40% względem roku 2017. Łącznie w minionym roku przez strony internetowe i aplikacje mobilne sprzedano bilety uprawniające do ponad 33,2 mln podróży koleją (w 2017 roku było

to 23,5 mln podróży)¹⁰. Skoro pasażerowie oczekują wdrażania przez przewoźników nowych rozwiązań do zakupu biletów i intensywnie je wykorzystują, można podejrzewać że podobne oczekiwania mieliby względem płacenia za parkowanie.

Opracowując długofalową strategię zarządzania przestrzenią parkingową należy wziąć pod uwagę także trendy, które dopiero zyskują na popularności. Chodzi tu zarówno o ładowarki do samochodów elektrycznych jak i np. zapewnienie dedykowanych miejsc postojowych dla pojazdów w systemach car-sharing. Tego typu rozwiązania uwzględniane są już w zagranicznych dokumen-

tach prezentujących dobre praktyki dla parkingów dworcowych¹¹. Pierwsze stacje ładowania pojazdów elektrycznych pojawiają się już także na polskich dworcach¹².

5.2. PARKINGOWE JOINT VENTURE

W 2005 roku Koleje Niemieckie Deutsche Bahn (DB) przeprowadziły badania wśród pasażerów, których celem było pokazanie jakie elementy oferty są dla nich najważniejsze podczas podróży. Z badań wynikało, że niezwykle istotną kwestią dla klientów kolei jest parkowanie samochodów osobowych przy dworcach. W konsekwencji, DB zdecydowały o modyfikacji swojej długoterminowej strategii, tak aby umożliwić ściślejsze powiązanie transportu kolejowego z samochodowym. Uznano bowiem, że oczekiwania pasażerów względem spółki obejmują nie tylko podróż pociągiem, ale też sposób dotarcia do dworca. Zadaniem dla Kolei Niemieckich stało się więc przedstawienie całościowej oferty związanej z podróżą, która obejmowałaby również kwestie parkingowe.

Bezpośrednim efektem modyfikacji strategii Grupy Deutsche Bahn stało się utworzenie Joint Venture pomiędzy DB Station&Service, odpowiedzialną za zarządzanie dworcami kolejowymi, a spółką Contipark z Grupy Interparking która działa w branży parkingowej. Nowy podmiot o nazwie DB BahnPark powstał w grudniu 2005 roku. 51% udziałów w spółce zostało objęte przez DB, 49% sprzedane zaś zostało firmie Contipark.

8. Dane dla lat 2015-Q1 2018 za raportem Polskiej organizacji Branży Parkingowej „Płatności mobilne za parkowanie – perspektywy wzrostu”, 2018

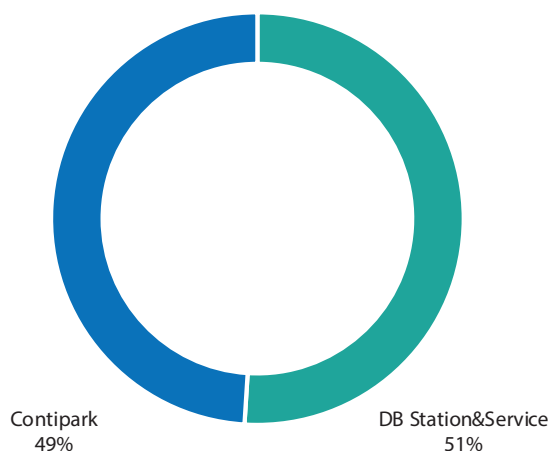
9. Polska Organizacja Branży Parkingowej „Płatności mobilne za parkowanie – perspektywy wzrostu”, 2018

10. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jak-kupujemy-bilety-kolejowe-93307.html>

11. Rail Delivery Group, „Station Car Parking Good Practice Guide”, luty 2018

12. <https://www.pkp.pl/pl/pkp-aktualnosci/2398-stacja-ladowania-pojazdow-elektrycznych-przy-dworcu-bydgoszcz-glowna-otwarta>

STRUKTURA WŁASNOŚCIOWA SPÓŁKI DB BAHNPARK



Źródło: DB Station&Service

DB BahnPark działa na terenach dzierżawionych od DB i zatrudnia zaledwie kilkanaście osób odpowiedzialnych za kwestie marketingu, finansów, obsługi prawnej i rozwoju produktu. Obsługa parkingów realizowana jest przez Contipark, a cały zysk z działalności parkingowej generowany jest przez DB BahnPark. Spółka obsługuje obecnie 316 parkingów z 33 525 miejsc znajdujących się na 163 dworcach i stacjach kolejowych¹³.

Z punktu widzenia pasażera, powstanie DB BahnPark umożliwiło dostarczanie kompletnej informacji o wszystkich parkingach znajdujących się wokół dworców kolejowych. Co ciekawe, dotyczy to również tych zarządzanych przez inne podmioty. Wprowadzono także jednolitą komunikację z klientem, programy lojalnościowe, możliwość rezerwacji parkingu online¹⁴, a także połączenia tego procesu z zakupem biletu na pociąg¹⁵. Dzięki DB BahnPark udało się poprawić również

TABELA. PIĘĆ NAJWIĘKSZYCH DWORCÓW KOLEJOWYCH W NIEMCZACH Z PARKINGAMI DB BAHNPARK

Dworzec kolejowy	Liczba miejsc DB BahnPark
Hamburg (Dworzec Główny)	443
Monachium (Dworzec Główny)	251
Frankfurt (Dworzec Główny)	621
Stuttgart (Dworzec Główny)	1324
Kolonia (Dworzec Główny)	196

Źródło: DB Station&Service

13. Dane na październik 2019 r.

14. Z punktu widzenia zarządzania parkingiem najkorzystniejsze jest gdy miejsca rezerwowane są z wyprzedzeniem. Pozwala to bowiem na lepsze przewidzenie obłożenia parkingu i przedsięwzięcia konkretnych kroków celem zapewnienia optymalnego skorzystania z usługi. Dlatego też, żeby zachęcić pasażerów do wcześniejszego planowania podróży samochodem, miejsca podlegające rezerwacji przeważnie znajdują się w lepszych lokalizacjach, bliżej wejścia do dworca.

15. Choć wciąż nie ma możliwości zrobienia tego w ramach jednej transakcji.

jakość dotychczasowych parkingów oraz stworzyć nowe. Wśród nich jest parking przy berlińskim dworcu Hauptbahnhof, który został oddany do użytku wraz z całym obiektem w 2006 roku, w związku z organizacją przez Niemcy Mistrzostw Świata w piłce nożnej. Parking posiada 860 miejsc na trzech poziomach i poza dworcem obsługuje także kluczowe administracyjne i turystyczne obszary miasta, m.in.: dzielnicę rządową z Bundestagiem i siedzibą kanclerza.

5.3. PARKING W OFERCIE PREMIUM

Koleje Francuskie SNCF postanowiły włączyć kwestię parkowania do oferty premium dla pasażerów pociągów TGV. Oferta TGV Pro obejmuje m.in.: możliwość wymiany lub zwrotu biletu nawet do dwóch godzin przez odjazdem, specjalne punkty obsługi pasażerów oraz dedykowaną infolinię. W ramach usług dodatkowych pasażerowie TGV mogą zamówić także wynajem samochodu, asystę dla osób z ograniczoną mobilnością, indywidualny odbiór bagażu oraz wspomniany wcześniej valet parking.

Usługa valet parking polega na tym, że pasażer deklaruje przyjazd na dworzec o konkretnej godzinie własnym samochodem, a tam czeka już na niego dedykowany pracownik. Pasażer bierze swoje bagaże, przekazuje pracownikowi kluczyki do samochodu a sam idzie na pociąg. Samochód jest odwożony na oddalony od dworca parking. Po powrocie, o zadeklarowanej godzinie przyjazdu, pracownik parkingu czeka w wyznaczonym miejscu pod dworcem i przekazuje pasażerowi samochód. Usługa ta jest popularna szczególnie w bardzo atrakcyjnych lokalizacjach z dużym ruchem pasażerskim i małą podażą miejsc parkingowych w bezpośredniej bliskości dworca.

Usługa valet parking w TGV również może być wzbogacona o dodatkowe opcje. Podczas gdy kierowca jest w podróży, jego samochód może zostać wyczyszczony, koła napompowane, możliwe jest także przeprowadzenie całościowego przeglądu, sprawdzenia klimatyzacji, silnika czy po prostu zatankowanie pojazdu.

5.4. PARKINGI LOTNISKOWE

Dla wszystkich lotnisk w Polsce parkingi stanowią istotną część oferty dla pasażerów. Ma to związek nie tylko z zachęceniem podróżnych do wybrania lotu z danego portu, ale ma także wymiar czysto finansowy. Po strefach handlu parkowanie jest bowiem dla polskich lotnisk najważniejszym pozalotniczym źródłem przychodu. A te sięgają w niektórych przypadkach połowy całych przychodów portu lotniczego. Szacuje się, że na świecie średnio 20% przychodów lotnisk pochodzi z parkowania, a w Ameryce Północnej jest to nawet

40%¹⁶. Co ciekawe, w Wielkiej Brytanii ponad 70% powierzchni lotniskowych parkingów jest wcześniej rezerwowanych¹⁷. Nic więc dziwnego, że największe polskie lotniska mają parkingi liczone w tysiącach miejsc (ponad 4000 w Katowicach, 3500 w Poznaniu, 3300 w Gdańsku i ponad 3300 przy lotnisku Chopina w Warszawie). Parking jest szczególnie istotny dla lotnisk z intensywnym ruchem czarterowym, do których pasażerowie przyjeżdżają często całą rodziną, z daleka i z dużymi bagażami. Tacy klienci często zostawiają samochód na wiele dni.

W branży lotniczej większość parkingów zarządzana jest bezpośrednio przez port. Czasem zadanie to jest zlecane dedykowanej spółce-córcie lotniska (MPL Services w Krakowie, która obsługuje również taksówki, czy ACS na lotnisku Chopina) albo niezależnemu, wyspecjalizowanemu operatorowi (np. Apcoa Parking Polska w Poznaniu, Interparking Polska w Gdańsku).

Cenniki postojowe w największych portach lotniczych charakteryzują się dużym zróżnicowaniem. Strefy Kiss&Fly przeważnie przez pierwsze kilka minut są bezpłatne, a następnie pojawiają się bardzo wysokie opłaty (np. 10 zł za każde 10 minut w Poznaniu czy 20 zł za czas powyżej 10 minut w Gdańsku). Pozostałe parkingi sprofilowane są albo pod postój krótkoterminowy (od kilkudziesięciu minut do kilku godzin) albo pod postój na kilka dni. W tych drugich, ceny wynoszą przeważnie kilkadziesiąt złotych za tydzień.

Interesujące badania na temat klientów parkingów lotniskowych przeprowadził na grupie tysiąca osób brytyjski operator Stress Free Parking. Wykazały one, że aż 31% klientów firmy stanowią osoby w wieku 40-49 lat, a 34% w wieku 50-59, a niemal połowa zarabia ponad 50 tysięcy funtów miesięcznie. Pokazuje to potencjał przychodowy usług parkingowych, który powinien być zachętą do zainteresowania się tym tematem również dla zarządców dworców w Polsce, szczególnie pod kątem klienta biznesowego.

16. *The Moodie Davitt Report*, kwiecień 2019

17. *Jw.*

6. PODSUMOWANIE

Bez wprowadzenia opłat, ograniczona przestrzeń parkingowa przy dworcach w najbardziej atrakcyjnych lokalizacjach nie będzie w stanie pomieścić wszystkich chętnych na przyjazd prywatnym samochodem. Co więcej, wprowadzenie opłat zwiększa prawdopodobieństwo znalezienia wolnego miejsca, co ma ogromne znaczenie w przypadku pasażerów, którzy akurat śpieszą się na pociąg. Dlatego też dbając o interes swoich klientów kolej powinna mieć kontrolę nad procesem komercjalizacji przydworcowych parkingów.

Wprowadzenie odpłatności za parking w miejscu gdzie do tej pory był on bezpłatny jest zadaniem trudnym pod kątem komunikacji z pasażerem. Dlatego też konieczne jest aby wraz z pojawieniem się opłaty lub jej zwiększeniem względem obowiązującej do tej pory, wyraźnej poprawie uległy także warunki korzystania z parkingu. Dotyczy to zarówno kwestii czystości, bezpieczeństwa, odległości względem wejścia do dworca czy nowoczesnych rozwiązań technologicznych.

Decydując się na poprawę jakości przestrzeni parkingowej i rozpoczęcie pobierania opłat za korzystanie z niej, ważny jest wybór optymalnego sposobu zarządzania.

Z punktu widzenia pasażerów korzystających z parkingu istotne są m.in. kwestie bezpieczeństwa pozostawionego samochodu, a także możliwości rezerwacji miejsca z wyprzedzeniem. Ważne jest również uelastycznienie oferty i dopasowanie jej do oczekiwań konkretnej grupy odbiorców (np. poprzez zróżnicowanie cen uzależnionych od długości postoju i odległości od wejścia do dworca).

Istotne jest określenie sposobu poboru opłat. Niezależnie od wyboru konkretnej opcji należy jednak pamiętać, że kluczowe jest takie umożliwienie wniesienia opłaty, aby było ono możliwie proste, intuicyjne i odbywało się w wygodny dla kierowcy sposób.

Ważne jest obserwowanie trendów w branży mobilności, a szczególnie w obszarze rozwiązań parkingowych. Osoby przyzwyczajone do korzystania z aplikacji mobilnych lub systemów kierujących do wolnych miejsc będą tego samego oczekiwać od parkingów dworcowych.

Opracowując długofalową strategię zarządzania przestrzenią parkingową należy wziąć pod uwagę także trendy, które dopiero zyskują na popularności. Chodzi tu zarówno o ładowarki do samochodów elektrycznych jak i np. zapewnienie dedykowanych miejsc postojowych dla pojazdów w systemach car-sharing.

Ważnym źródłem wiedzy mogą być doświadczenia przedsiębiorstw kolejowych z innych państw europejskich, m.in.: powstanie spółki DB BahnPark czy włączenie parkowania do

oferty premium dla pasażerów pociągów TGV. Wraz z nową spółką, w Niemczech wprowadzono jednolitą komunikację z klientem, programy lojalnościowe, możliwość rezerwacji parkingu online, a także połączenia tego procesu z zakupem biletu na pociąg.

Wartym rozważenia rozwiązaniem jest usługa valet parking, która zyskuje na popularności za granicą właśnie w obszarach przydworcowych.

Jak pokazują badania dotyczące użytkowników parkingów lotniskowych, stanowią oni bardzo ciekawą grupę klientów. Pokazuje to potencjał przychodowy usług parkingowych, który powinien być zachętą do zainteresowania się tym tematem również dla zarządców dworców w Polsce.

7. ZAŁĄCZNIK: LISTA DWORCÓW OBJĘTYCH PROGRAMEM INWESTYCJI DWORCOWYCH

Województwo dolnośląskie

Boguszów Gorce Zachód, Bolesławiec, Chojnów, Imbramowice, Jawor, Kąty Wrocławskie, Malczyce, Siechnice, Smardzów Wrocławski, Smolec, Strzelin, Szklarska Poręba Górna, Święta Katarzyna, Wałbrzych Główny, Węglińiec, Zgorzelec, Żarów

Województwo kujawsko-pomorskie

Bydgoszcz Zachód, Grudziądz, Janikowo, Kołodziejewo, Mogilno, Toruń Miasto, Toruń Wschodni, Włocławek, Złotniki Kujawskie

Województwo lubelskie

Chełm, Dęblin, Garwolin, Kraśnik, Lubartów, Lublin, Łuków, Nałęczów, Sadurki, Świdnik Miasto, Trawniki

Województwo lubuskie

Babimost, Gorzów Wielkopolski, Nowiny Wielkie, Rzepin, Sulechów, Świebodzin, Witnica, Żagań

Województwo łódzkie

Gańkówka, Gorzkowice, Koluszki, Łowicz Główny, Łódź Kaliska, Płyćwia, Rogów, Rokiciny, Skierniewice, Wilkoszewice

Województwo małopolskie

Andrzejówka, Barcice, Biadoliny, Jasień Brzeski, Kraków Mydlniki, Kraków Swoszowice, Krzeszowice, Łomnica Zdrój, Miechów, Milik, Młodów, Muszyna-Zdrój, Nowy Sącz Biegonice, Olkusz, Oświęcim, Piwniczna, Piwniczna-Zdrój, Powroźnik, Rudawa, Rytko, Stary Sącz, Sterkowice, Wierchomla Wielka, Zabierzów, Zubrzyk, Żegiestów, Żegiestów-Zdrój

Województwo mazowieckie

Barchów, Błonie, Brwinów, Celestynów, Chrzesne, Dębe Wielkie, Dobczyn, Jaktorów, Jastrząb, Józefów, Kanie, Kornelin, Łaskarzew Przystanek, Michalin, Milanówek, Mrozy, Otwock, Ożarów Mazowiecki, Piława, Pionki, Pionki Zachodnie, Płochocin, Pomiechówek, Pruszków, Przetycz, Ruda Wielka, Siedlce, Sochaczew, Tłuszcz, Warszawa Powiśle, Warszawa Śródmieście, Wrzósów, Zajezerze Koło Dęblina, Ząbki, Życzyn, Żytkowice

Województwo opolskie

Olesno Śląskie

Województwo podkarpackie

Czarna Tarnowska, Nisko, Radymno, Rzeszów Główny, Sędziszów Małopolski, Stalowa Wola Rozwadów

Województwo podlaskie

Białystok, Bielsk Podlaski, Czeremcha, Czyżew, Jabłoń Kościelna, Kuźnica Białostocka, Racibory, Siemiatycze, Suwałki, Szepietowo, Wasilków, Zdrody Nowe

Województwo pomorskie

Chałupy, Gdańsk Główny, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Chylonia, Hel, Jastarnia, Jurata, Kuźnica, Mrzezino, Prabuty, Pruszcz Gdański, Pszczółki, Puck, Reda, Słupsk, Swarzewo, Szymbarkowo, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Żelistrzewo

Województwo śląskie

Czechowice-Dziedzice, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Racibórz, Sosnowiec Maczki

Województwo świętokrzyskie

Kielce, Skarżysko-Kamienna, Włoszczowa

Województwo warmińsko-mazurskie

Nidzica, Olsztyn Główny, Olsztyn Zachodni, Olsztynek, Susz, Szczytno

Województwo wielkopolskie

Biskupice Wielkopolskie, Kobylnica, Nowy Tomyśl, Opalenica, Palędzie, Pierzyska, Pobiedziska, Pobiedziska Letnisko, Poznań Garbary, Poznań Główny (Stary), Poznań Zachodni, Trzemeszno, Zbąszyń

Województwo zachodniopomorskie

Kołobrzeg, Koszalin, Szczecin Dąbie

A decorative border composed of various colorful car icons (purple, red, blue, green, yellow, grey, pink) arranged in a grid-like pattern around the central text and logos.

Opracowanie:

TOR | ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH

 **POLSKA ORGANIZACJA
BRANŻY PARKINGOWEJ**