

HUBPARKING

THE COMPLETE MANAGEMENT SOLUTION FOR MOBILITY IN YOUR REGION

FLOWBIRD
Urban
Intelligence



www.flowbird.group



Nice

AUTOMATYKA DLA DOMU BRAMY GARAŻOWE, SZLABANY SYSTEMY PARKINGOWE

BEZPIECZEŃSTWO | DESIGN | INNOWACYJNOŚĆ | SMART HOME



Zapraszamy do kontaktu: nicepark@niceforyou.com

WSZYSTKO W ZASIĘGU RĘKI!



Nice Polska Sp. z o.o. | ul. Parzniewska 2a | 05-800 Pruszków | www.nice.pl | nice.pl@niceforyou.com | tel. +48 22 759 40 00



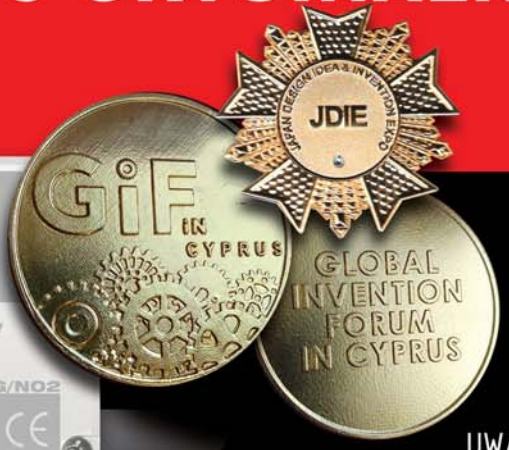
PRO-SERVICE®

1991-2021

JEŚLI MUSISZ STOSUJ ORYGINALNE



WZÓR WSPÓLNOTOWY
RCD 002830497



UWAGA
WIELOPUNKTOWY I WIELOGAZOWY
SYSTEM DETEKCJI CO/LPG... NO₂...
W GARAZACH I PARKINGACH PODZIEMNYCH
ORAZ WIELOGAZOWE, STACJONARNE DETEKTORY GAZÓW
I POŁĄCZENIE DWÓCH MODUŁÓW URZĄDZENIA
ŁĄCZNE I CHRONIONE KNOW-HOW FIRMY PRO-SERVICE



PRO-SERVICE®

WWW.ALARMGAZ.COM



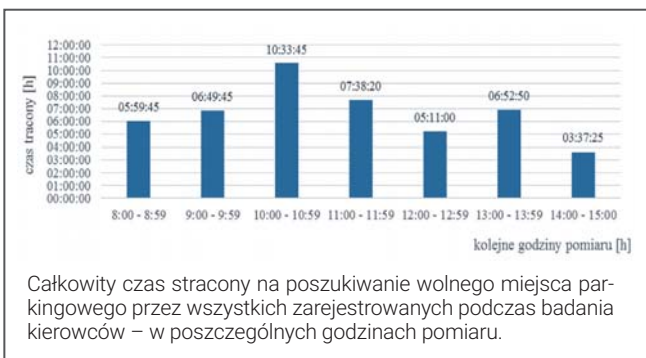
SKYCASH

6 *W interesie mieszkańców miast strefy płatnego parkowania powinny być całodobowe i obejmować całą siatkę dróg publicznych. Samorządy powinny móc całkowicie swobodnie kształtować regulamin SPP. Konieczna jest zmiana obecnych przepisów, które to uniemożliwiają – stwierdzili uczestnicy debaty podczas konferencji „Przestrzenie Parkingowe 2021”.*



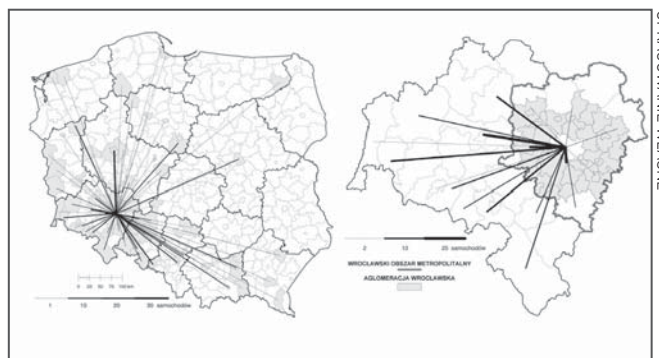
NICE

8 *Systemy Nice do automatyzacji kontroli dostępu które są synonimem niezawodności i wysokiej wydajności, zostały wybrane do futurystycznego kompleksu mieszkaniowego w Dubaju. W rezydencji Mont d'Ehden nad jeziorem Genewskim w Szwajcarii zamontowane zostały urządzenia smart - FIBARO marki Nice.*



OPRACOWANIE WŁASNE

10 *Deficyt miejsc postojowych to zjawisko często obserwowane w obszarach śródmiejskich, gdzie duża liczba punktów handlowych, usługowych czy miejsc pracy i nauki generuje popyt na parkowanie – ponieważ wciąż znaczna część podróży do centrów miast odbywana jest własnym samochodem.*



OPRACOWANIE WŁASNE

16 *Tempo rozwoju miast znacząco wyprzedza możliwości powstawania teoretycznych uogólnień oraz adaptacji polityki przestrzennej, co w szczególności można obserwować w ich części centralnej oraz śródmiejskiej.*

WYDARZENIA

Strefy Płatnego Parkowania - Za dużo państwowych regulacji **6**

PRODUKTY

- Instalacje Nice w Dubaju oraz nad jeziorem Genewskim **8**
- SEARCH TRAFFIC w obszarach z deficytem miejsc postojowych **10**
- INTEGRA - inteligentne balustrady dla wielopoziomowego parkingu **12**
- Parking Guru – jeden system – wiele możliwości **14**
- System park and ride we Wrocławiu – przykład parkingu przy stadionie miejskim **16**

Dołącz do fanów magazynu EuroParking Polska na Facebooku



www.facebook.com/EuroParkingPolska



Szanowni Państwo!

Oddajemy w Wasze ręce ostatni tegoroczny numer Magazynu EuroParking Polska.

Jak zwykle staramy się przekazać Państwu informacje na temat najważniejszych branżowych wydarzeń i nowych produktów oraz ich zastosowań.

Zazwyczaj grudniowe wydanie naszego kwartalnika stanowiło podsumowanie branżowych wystaw i konferencji, w tym roku niestety nie mieliśmy okazji spotkać się podczas tego typu wydarzeń, miejmy jednak nadzieję, że będzie ku nim okazja już za kilka miesięcy.

Póki co utrzymujemy z branżą kontakt telefoniczny, pozwalający nam na zebranie informacji ze świata parkingów, które publikujemy w niniejszym numerze naszego czasopisma.

A na naszych stronach znajdziecie Państwo jak zawsze informacje o aktualnych branżowych inicjatywach, opracowania naukowe dotyczące przestrzeni parkingowych oraz samych obiektów parkingowych. Tradycyjnie sporo miejsca na naszych łamach poświęcamy produktom oraz firmom.

Kolejne nasze spotkanie będzie miało miejsce już w roku 2022, pragnę więc w imieniu zespołu pracującego nad Magazynem EuroParking Polska złożyć najlepsze życzenia: zdrowia, wytrwałości w pracy, sukcesów w biznesie i oczywiście wspaniałych, błogosławionych świąt Bożego Narodzenia spędzonych w rodzinnej

Życzę przyjemnej lektury
Grzegorz Majak
redaktor naczelny



Apka+

**Pobierz aplikację
i bądź na bieżąco
z informacjami
branżowymi**



Skanuj QR kod
i pobierz za darmo
aplikację z GooglePlay
lub AppStory

Strefy Płatnego Parkowania

Za dużo państwowych regulacji

W interesie mieszkańców miast strefy płatnego parkowania powinny być całodobowe i obejmować całą siatkę dróg publicznych. Samorządy powinny móc całkowicie swobodnie kształtować regulamin SPP. Konieczna jest zmiana obecnych przepisów, które to uniemożliwiają – stwierdzili uczestnicy debaty podczas konferencji „Przestrzenie Parkingowe 2021”.

Zdaniem zastępcy naczelnika Wydziału Parkowania w Zarządzie Dróg Miejskich w Warszawie Michała Lejka strefy płatnego parkowania powinny obejmować cały obszar miasta i działać przez całą dobę. – SPP spełnia dwa cele: gwarantuje dostępność miejsc dla mieszkańców i wymusza rotację. W efekcie generuje wartość dodaną: poprawia warunki życia i prowadzenia działalności w mieście oraz poruszania się po nim. Brak strefy powodowałby koszty społeczne – przekonywał Lejk. Jak zaznaczył, kryterium zasadności utrzymania strefy nie powinien być rachunek ekonomiczny.

Korzyści społeczne ponad ekonomią

– Koszty są i będą: angażujemy nowe środki, wdrażamy nowe rozwiązania. Coraz częściej SPP są też obejmowane obszary generujące mały zysk, ale tak samo wymagające ustawienia parkomatów i ich obsługi. Strefa to jednak przede wszystkim narzędzie w rękach miasta, a używanie każdego narzędzia kosztuje – rozwinął pełniący obowiązki zastępcy dyrektora ds. zarządzania Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni Tomasz Wawrzonek. Według ostatnich danych w Gdańsku ok. 70% dochodów ze strefy to bardzo tanie abonamenty dla mieszkańców (10 zł za miesiąc). – Nie jest to zysk pozwalający rekompensować koszty utrzymania, ale istnienie SPP poprawia sytuację mieszkańców tych obszarów – uzasadnił.

Wielu kierowców, zdaniem przedstawiciela ZDM, nie rozumie tego mechanizmu. – Konieczność płacenia za parkowanie musi wryć się w naszą mentalność. Wbrew stereotypom nie jest to przecież „wyzysk” ani „komunizm”, ale taka sama konieczność, jak ponoszenie kosztów zużycia opon, napraw czy amortyzacji. Potrzebna jest edukacja i konsekwencja w działaniu – stwierdził.

Mieszkańcy najpierw odrzucają, potem doceniają

Reakcje mieszkańców na wyznaczanie i rozszerzanie stref płatnego parkowania mają swoją dynamikę. – Nowe tereny strefy często pustoszeją. Kierowcy wracają dopiero, gdy oswoją się z tą myślą. Potem jednak już nie zgodziliby się na cofnięcie rozszerzenia. Z kolei na nowej granicy tworzą się strefy buforowe.

Wtedy z kolei mieszkańcy tych terenów zaczynają domagać się rozszerzenia SPP także na ich teren – opisał ten mechanizm wiceprezes POBP. – Gdy 7 lat temu prowadziliśmy rozmowy na temat SPP w Oliwie, mieszkańcy zareagowali na plany jej wprowadzenia bardzo negatywnie. Zrezygnowaliśmy. Teraz sama rada dzielnicy zwróciła się do nas z prośbą o ustanowienie strefy na całym terenie dzielnicy! Mieszkańcy oczekują zabezpieczenia ich dzielnicy przed nadmiarem pojazdów – uzupełnił Wawrzonek.

– Jeśli zapewnimy mieszkańcom właściwy standard, na pewno znajdziemy wśród nich sojuszników. Przykładów takich jak w Oliwie było kilkanaście, choćby w okolicy Politechniki. Po kilku latach działania tej strefy zmieniło się podejście: dziś to zniesienie strefy wywołałoby opór – kontynuował przedstawiciel władz Gdańska. Naciski na likwidację lub czasowe zawieszenie SPP pojawiły się jednak po wybuchu pandemii COVID-19. Wiele osób bało się wtedy korzystać ze środków transportu zbiorowego (choć, w świetle badań, ryzyko zakażenia w środkach komunikacji miejskiej i pociągach jest bardzo niskie).

Prawo nie nadąża za rzeczywistością

Aby SPP działała efektywnie, muszą jednak być spełnione konkretne warunki. – Strefa nie może być homogeniczna: jeśli parkowanie na skraju miasta będzie kosztowało tyle samo, co w ścisłym centrum, kierowcy nie będą mieli motywacji, by zostawiać samochody na obrzeżach i przesiadać się do komunikacji zbiorowej. Konieczny jest szeroki pakiet abonamentów dla mieszkańców, specjalne rozwiązania dla mieszkańców i osób świadczących usługi dla społeczności lokalnej – wyliczał Lejk. Wachlarz rozwiązań regulaminowych jest szeroki, jednak stosowanie wielu z nich nie jest możliwe w obecnym stanie prawnym. – Powinniśmy jak najszybciej odejść od ustawy z 1985 r. i przejść na nowoczesne prawodawstwo – wezwał.

Nieprzystawalność obecnej ustawy do wymogów współczesności dostrzegł też wiceprezes Polskiej Organizacji Branży Parkingowej Paweł Olczak. – Wiele miejscowości turystycznych potrzebuje motywować parkujących kierowców do rotacji – podał przykład. POBP stara się wspierać całą branżę w lobbingu na rzecz zmian legislacyjnych. – Wzrost cen wydaje się konieczny, byśmy mogli zmotywować kierowców do jak najkrótszego przebywania w SPP – przyznał rację Lejkowi.



SKYCASH

Więcej praw dla samorządów

Wadą obecnych przepisów jest – w ocenie przedstawiciela ZDM – przede wszystkim sam fakt regulowania problemu lokalnego, jakim jest taryfa opłat za parkowanie, przez ustawę. – To aberracja – skomentował Lejk. – Powinniśmy mieć możliwość kształtowania stawek w taki sposób, by co najmniej 10% miejsc w strefie było stale wolnych. Jeśli w SPP nie można znaleźć miejsca, to taka strefa nie działa – przekonywał. Dostępność na takim poziomie eliminuje wzmożony ruch w poszukiwaniu miejsc, ale też przynosi dochody. – Na Zachodzie bogacenie się miast na strefach nie jest niczym dziwnym. Zmiany w polskim prawie powinny iść w tym samym kierunku – postulował. Wezwał też operatorów parkingów prywatnych do wspólnego z samorządami zabiegania o zmianę przepisów. Jak uzasadniał, efektywność stref przekłada się na atrakcyjność parkingów komercyjnych.

– Połączenie sił samorządów i podmiotów prywatnych jest bardzo wskazane. To przyszłość – nie tylko, jeśli chodzi o lobbing za rozwiązaniami prawnymi, ale także w zakresie planowania podróży poprzez aplikacje. Trzeba znaleźć właściwą formułę współpracy – zgodził się wiceprezes POBP.

Zdaniem pełniącego obowiązki zastępcy dyrektora ds. zarządzania Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni Tomasza Wawrzonka rotacja na poziomie 10% jest trudna do osiągnięcia przy dzisiejszych przepisach. – W śródmiejskich częściach SPP widełki cen pozwalają dostosować podaż do popytu, ale w pozostałych jest z tym o wiele gorzej. W 2003 r. za minimalną płacę krajową można było kupić 200 pierwszych godzin parkowania,

w 2015 – prawie 600. Dziś parametry trochę się zmieniają, ale poziom będzie pewnie podobny – wyliczył, uzasadniając swoje obawy.

Rozporządzenie o znakach – też do zmiany

Za konieczną Lejk uznał też zmianę rozporządzenia o warunkach technicznych dla znaków i sygnałów. Jak uznał, ograniczają one samorządom możliwości wyznaczania miejsc płatnego parkowania, zwłaszcza w gęstej zabudowie staromiejskiej. – W obecnym otoczeniu prawnym trudno pracować efektywnie – ubolewał.

Postulat zmiany rozporządzenia poparł reprezentant władz Gdańska. – Teraz na danym obszarze mogą być wyznaczone normatywne miejsca parkingowe, ale jednocześnie można legalnie parkować bez płacenia tam, gdzie jako zarządca nie jesteśmy w stanie wyznaczyć ich zgodnie z wymaganiami. W efekcie kierowcy najpierw szukają miejsc bezpłatnych, a dopiero później korzystają z tych wyznaczonych – opisał paradoks obecnej sytuacji.

Absurdów obowiązującej ustawy jest więcej. – W Gdańsku i Gdyni, mających ponad 100 tys. mieszkańców, SPP może działać w soboty i niedziele, ale w mniejszym Sopocie – gdzie problemy są jeszcze większe – nie – podał przykład Wawrzonka. Wszyscy dyskutanci zgodzili się, że samorządy powinny móc bardziej elastycznie kształtować politykę parkingową na swoim terenie.

Roman Czubiński

Instalacje Nice w Dubaju oraz nad jeziorem Genewskim

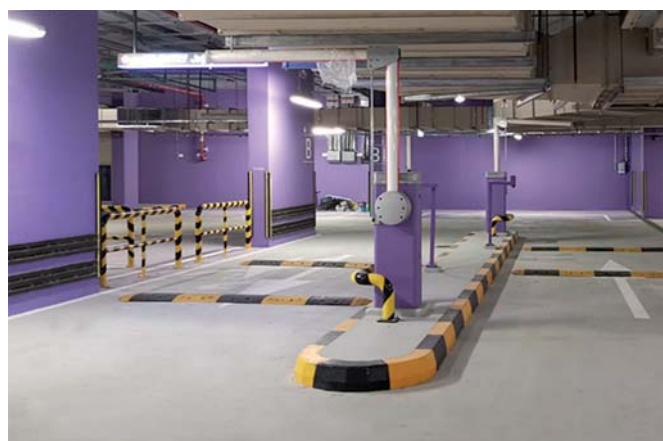
Systemy Nice do automatyzacji kontroli dostępu które są synonimem niezawodności i wysokiej wydajności, zostały wybrane do futurystycznego kompleksu mieszkaniowego w Dubaju. W rezydencji Mont d'Ehden nad jeziorem Genewskim w Szwajcarii zamontowane zostały urządzenia smart - FIBARO marki Nice.

Nice - międzynarodowy koncern z sektora Smart Home, Security, Home and Building Automation, instalując automatykę w kompleksie Bluewaters Island w awangardowym Dubaju, po raz kolejny potwierdza pozycję światowego lidera.

Instalacje Nice w Dubaju

Bluewaters Island to nowa, sztuczna wyspa na mapie Dubaju, oferująca mieszkańcom i turystom wiele doskonałej jakości możliwości, zarówno mieszkaniowych, jak i komercyjnych. Znajdziemy tam ponad 200 miejsc noclegowych i rozrywkowych, z pięknymi, ulokowanymi na dużych wysokościach panoramicznymi ogrodami. Centralnym punktem kompleksu jest najwyższy na świecie, ponad 250 metrowy diabelski młyn Ain Dubai, tzw. „Dubajskie Oko”, który ma stać się jedną z najbardziej znanych atrakcji turystycznych na świecie.

Lokalizacja rajskiej wyspy Bluewaters, naprzeciwko dubajskiej mariny i w pobliżu słynnej plaży Jumeira, oferuje zupełnie nowy i ekscytujący widok na całą zatokę Dubaju. Ta oaza spokoju wśród zgiełku miasta jest łatwo dostępna dzięki dobrze zorganizowanej sieci połączeń. Oprócz mostu pieszego i kolejki jednoszynowej, na wyspę w łatwy sposób można dostać się również samochodem, dzięki mostowi łączącemu kontynent z przestronnymi podziemnymi parkingami.



NICE (4)

Nice został wybrany przez Meraas Group, właściciela projektu, oraz architekta - Woodsa Bagota, jako idealny partner do implementacji systemów zarządzania parkingami. Zainstalowany system składa się z około 40 jednostek M3BAR oraz systemów barierowych do kontroli dostępu, dostosowanych do specyficznych potrzeb tego niezwykłego kompleksu.

Oleg Zakharov, dyrektor generalny Nice Gulf, komentuje: "To dla nas zaszczyt być obecnym w kluczowych punktach miasta takiego jak Dubaj, który jest symbolem awangardowej i futurystycznej wizji nowoczesnego miasta. Jest to potwierdzenie

Chcesz wiedzieć więcej?
Napisz do redakcji

prenumerata@ewit.pl