

Park & Charge kompleksowe rozwiązanie dla miast realizujących projekt udostępniania stacji ładowania pojazdów elektrycznych kierowcom



**Park &
CHARGE**
BY FLOWBIRD

www.flowbird.group



Park & Charge dostarczane przez Flowbird to kompleksowe rozwiązanie, które pozwala zaproponować kierowcom ładowanie elektryczne bez konieczności reorganizacji istniejącej infrastruktury. Oferujemy stację ładującą PULSE 22 GL, którą dzięki swojej kompaktowości i modułowej budowie możemy umiejscowić zarówno na prywatnych parkingach, jak i w miejskich strefach użyteczności publicznej. Dzięki naszym narzędziom zaprojektowanym przy użyciu standardowego protokołu komunikacyjnego (OCPP) jesteśmy w stanie zarządzać urządzeniami ładującymi również od zewnętrznych dostawców i łączyć je z bazą zainstalowaną na parkingu. Dzięki temu kierowcy mają możliwość łatwego płacenia za parkowanie i ładowanie na tym samym terminalu lub w aplikacji. Użytkownik korzysta ze scentralizowanej usługi zarządzania i bezpiecznych opcji płatności. Klient ma dostęp do bazy danych zarówno dla stacji ładującej jak i dla parkomatu.



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

POTRZEBUJESZ REKLAMY?

Stworzymy dla Ciebie i Twojej firmy profesjonalny pakiet reklamowy



poligrafia
dla firm

- katalogi
- gazetki produktowe
- plakaty, ulotki



poligrafia
dla biura

- logo
- wizytówki
- notesy



poligrafia
dla domu

- zaproszenia
- fototapety
- kalendarze



reklama
wewnętrzna

- stojaki Roll-up
- ekspozycyjne ścianki
- tablice informacyjne



reklama
zewnętrzna

- banery
- kasetony świetlne
- grafika na witrynach sklepowych



projekty
autorskie

- nietypowe zlecenia
- projekty indywidualne

Zadzwoń i dowiedz się, jak razem możemy przejść drogę od projektu graficznego do produktu

Infolinia  **48 384 57 13**
e-mail  **studio@ewit.pl**





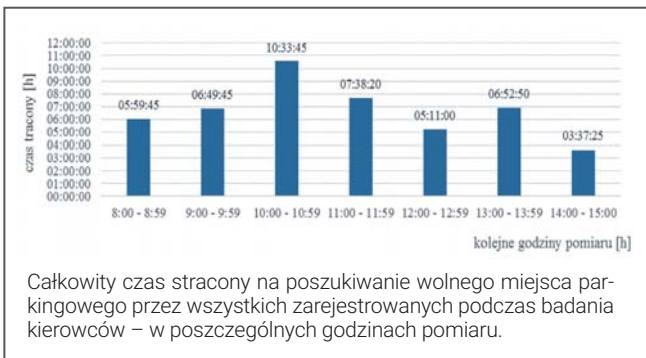
SKYCASH

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”.*



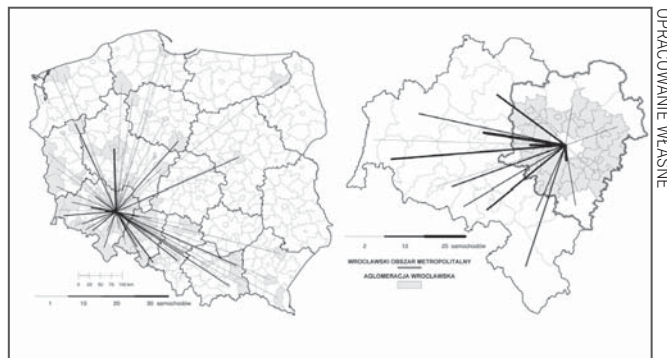
NICE

8 *Stale rozwijany w oparciu o wieloletnie doświadczenia system parkingowy NICE PARK stanowi idealne rozwiązanie dla kontroli przejazdu i zarządzania dowolnej wielkości powierzchniami parkingowymi. Praktyka pokazuje, że systemy parkingowe pozwalają na osiągnięcie dodatkowych przychodów lub zwiększenie obecnych.*



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

12 *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

NICE PARK - kompletny system parkingowy od Nice Polska **8**

SEARCH TRAFFIC

w obszarach z deficytem miejsc postojowych **10**

System park and ride we Wrocławiu

– przykład parkingu przy stadionie miejskim **12**

Dołącz do fanów magazynu EuroParking Polska na Facebooku



[www.facebook.com//EuroParkingPolska](https://www.facebook.com/EuroParkingPolska)



Szanowni Państwo!

Witam Was bardzo serdecznie u progu lata, a co za tym idzie, również sezonu urlopowego. Mam nadzieję, że przed rozpoczęciem wakacyjnych wojaży znajdziecie chwilę na lekturę naszego kwartalnika.

Ten rok dla nas wszystkich rozpoczął się w nietypowy sposób, niestety nie mieliśmy możliwości spotkać się osobiście, jak miało to zazwyczaj miejsce podczas wiosennych konferencji. Cieszę się, że z wieloma z Państwa udało mi się porozmawiać telefonicznie, poznając przy okazji panujące w branży nastroje, zapoznając się z sytuacją parkingowych przedsiębiorstw oraz zaznajamiając się z aktualnymi problemami branży.

Między innymi owocem tych rozmów jest numer Magazynu EuroParking, który oddajemy w Państwa ręce. Na naszych stronach tradycyjnie znajdziecie Państwo informacje na temat aktualnych branżowych wydarzeń: targów, konferencji, spotkań firmowych. Tradycyjnie sporo miejsca na łamach czasopisma poświęcamy produktom, jak również samym firmom z branży. Zachęcam również do zapoznania się z efektami prac ekspertów z Politechniki Krakowskiej, którym udostępniamy nasze łamy.

Na koniec pragnę nadmienić, że cyfryzacja branży, to nie tylko nowoczesne systemy zarządzania przestrzenią parkingową, ale również cyfrowe wydania Magazynu EuroParking.

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

NICE PARK - kompletny system parkingowy od Nice Polska

Stale rozwijany w oparciu o wieloletnie doświadczenia system parkingowy NICE PARK stanowi idealne rozwiązanie dla kontroli przejazdu i zarządzania dowolnej wielkości powierzchniami parkingowymi. Praktyka pokazuje, że systemy parkingowe pozwalają na osiągnięcie dodatkowych przychodów lub zwiększenie obecnych. Uszczelnienie parkingu za pomocą automatycznych urządzeń systemu parkingowego, pozwala na zaawansowaną kontrolę ruchu kołowego na obiekcie. System parkingowy może być zastosowany zarówno na obiektach komercyjnych, użyteczności publicznej, jak również na parkingach prywatnych i biurowych.

Proste rozwiązania = bezawaryjność

Działanie Systemu Parkingowego nadzoruje zainstalowany na obiekcie centralny serwer. Funkcje poszczególnych urządzeń w systemie są kontrolowane przez system operacyjny Windows co gwarantuje łatwość obsługi i konfiguracji dla użytkowników oraz większą stabilność funkcjonowania systemu. Na serwerze generowane są wszystkie dane dotyczące poprawności pracy systemu, ilości wpuszczonych pojazdów, itp. Oprogramowanie to daje możliwość tworzenia raportów, np.: zdarzeń, zmiany, awarii itp.

Działanie systemu

System parkingowy działa w oparciu o technologię biletu z kodem kreskowym, oraz kartę dalekiego zasięgu UHF. W podstawowej wersji system parkingowy obejmuje dwie wysepki dwu-przejazdowe i jedną kasę automatyczną.

Przy wjeździe na obszar parkingu zainstalowany jest dystrybutor biletów wydający bilety klientom wraz z czytnikiem zbliżeniowym lub UHF. Urządzenia współpracują ze szlabanem wjazdowym, który otworzy się, jeżeli kierowca pobierze bilet lub przyłoży kartę. Dzięki zastosowaniu w nawierzchni jezdni odpowiednio zlokalizowanych pętli indukcyjnych urządzenie wyda bilet, odczyta kartę tylko wtedy, gdy przy urządzeniu będzie stał samochód. Po wjeździe na parking, szlaban zamknie się automatycznie zaraz za pojazdem. Natomiast wyjazd z parkingu odbywa się na podstawie opłaconego biletu lub UHF. Jeżeli kierowca pobrał bilet, musi tuż przed wyjazdem opłacić bilet w kasie automatycznej (płatność monetami, karta zbliżeniową oraz przelew BLIK).

System daje możliwość stosowania zróżnicowanych taryf oraz umożliwiać nieodpłatny wjazd na parking pojazdów uprzywilejowanych, poprzez otwarcie szlabanu z aplikacji.

Działanie Systemu Parkingowego nadzoruje serwer zainstalowany na obiekcie Zamawiającego. Funkcje poszczególnych urządzeń w systemie są kontrolowane przez system operacyjny Windows co gwarantuje łatwość obsługi i konfiguracji dla użytkowników oraz większą stabilność funkcjonowania systemu. Na serwerze generowane są wszystkie dane dotyczące poprawności pracy systemu, ilości wpuszczonych pojazdów, opłat, użytkowników abonamentowych, itp. Oprogramowanie to daje możliwość tworzenia raportów np.: zdarzeń, finansowych, itp.



Wszystkie urządzenia systemu są wykonane ze stali malowanej proszkowo. Fronty terminali wjazdowych i wyjazdowych wykonane są z hartowanego szkła, łącząc estetykę wykonania z trwałością - m.in. odpornością na warunki atmosferyczne i zarysowania.

Przy każdorazowym otwarciu szlabanu przez obsługę, wymagane jest podanie stosownego powodu/komentarza. System odnotowuje takie zdarzenia wraz z datą i godziną wystąpienia oraz nazwą użytkownika, który je wykonał. Wytworzony w ten sposób raport będzie dostępny w systemie na żądanie osoby uprawnionej.

System na bieżąco monitoruje ilość pojazdów na parking, aby w przypadku zapełnienia parking automatycznie zamykać dostęp dla nowych samochodów wjeżdżających na parking.

Serwer i oprogramowanie

Oprogramowanie parkingowe służy do kompleksowego i scentralizowanego zarządzania systemem parkingowym. Licencjonowane oprogramowanie systemu parkingowego jest zainstalowane na komputerze serwerowym. Oprogramowanie oparte jest na systemie operacyjnym Windows, gwarantującym łatwość obsługi dla użytkowników. Logowanie do systemu odbywa się poprzez podanie nazwy użytkownika i hasła.

Oprogramowanie zapewnia możliwość tworzenia i edycji kont użytkowników w dowolnej ilości z indywidualnym poziomem uprawnień, tym samym ograniczając lub nadając właściwe uprawnienia operatorom systemu parkingowego.

Chcesz wiedzieć więcej?
Napisz do redakcji

prenumerata@ewit.pl