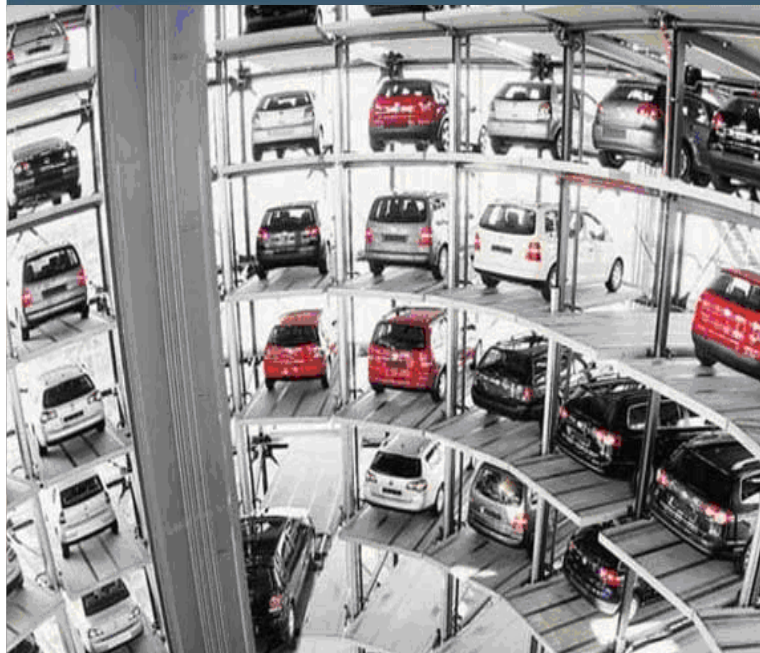


WYG International

part of the WYG group



Kierunki realizacji polityki parkingowej na obszarze miasta stołecznego Warszawy do roku 2035



Kierunki realizacji polityki parkingowej na obszarze miasta stołecznego Warszawy do roku 2035



I. Charakterystyka obecnego stanu parkowania

II. Identyfikacja i ocena dotychczasowych działań podjętych w ramach realizacji Polityki Transportowej Warszawy

III. Identyfikacja i ocena planowanych zamierzeń

IV. Kierunki polityki parkingowej



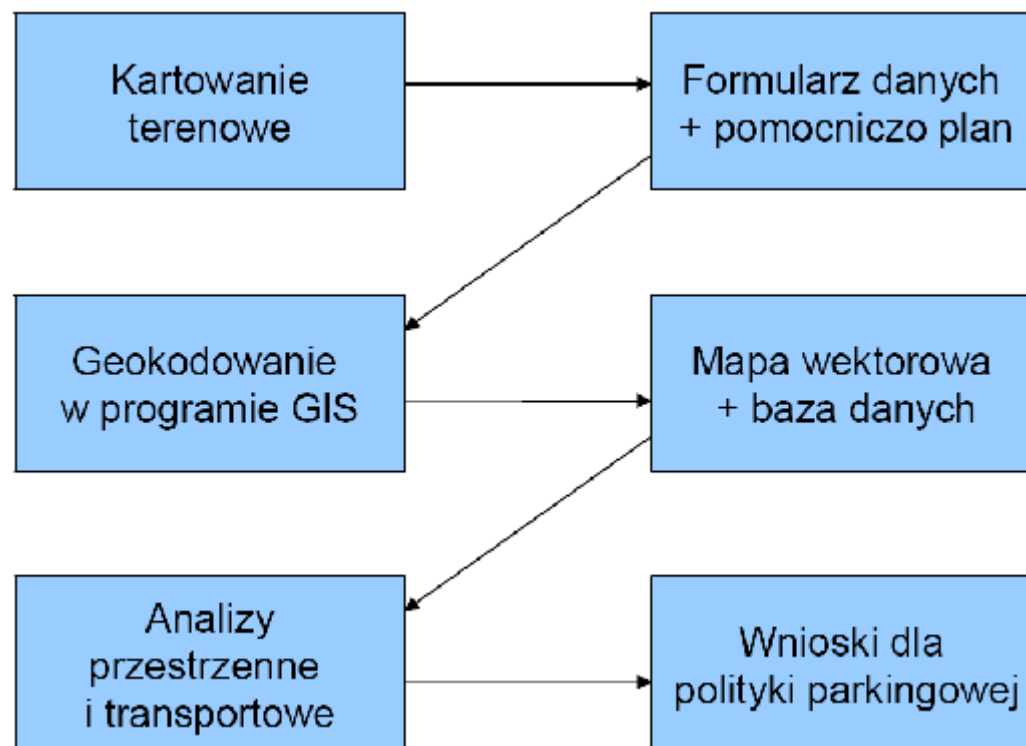
I. CHARAKTERYSTYKA OBECNEGO STANU PARKOWANIA

I. Charakterystyka obecnego stanu parkowania



1. Inwentaryzacja stanu obecnego parkowania
2. Charakterystyka parkowania samochodów osobowych
3. Parkowanie na parkingach
4. Parkingi P+R
5. Dostępność miejsc parkingowych
6. Parkowanie nielegalne

inwentaryzacja stanu obecnego parkowania



inwentaryzacja stanu obecnego parkowania



| Rodzaj parkowania | Liczba miejsc | Procent ogółu miejsc |
|--|----------------|----------------------|
| Parkowanie przyuliczne: | 175 595 | 41,27% |
| - w tym miejsca wyznaczone w jezdni | 13 368 | 3,14% |
| - w tym miejsca wyznaczone z użyciem chodnika | 21 931 | 5,15% |
| - w tym miejsca wyznaczone w zatokach przyulicznych | 76 019 | 17,87% |
| - w tym parkowanie na zasadach ogólnych na jezdni | 32 210 | 7,57% |
| - w tym parkowanie na zasadach ogólnych z użyciem chodnika | 32 067 | 7,54% |
| Parkowanie na ogólnodostępnych placach i parkingach | 121 254 | 28,50% |
| - w tym parkowanie na ogólnodostępnym placu | 72 949 | 17,15% |
| - w tym parkowanie na ogólnodostępnym parkingu kubaturowym | 21 518 | 5,06% |
| - w tym parkowanie na ogólnodostępnym płatnym parkingu naziemnym | 19 164 | |
| - w tym parkowanie na ogólnodostępnym płatnym parkingu kubaturowym | 7 623 | |
| Parkowanie na parkingach o ograniczonej dostępności | 125 428 | 29,48% |
| - w tym kubaturowym | 12 070 | 2,84% |
| Razem | 425 449 | 100,00% |
| Parkowanie niezgodne z przepisami Prawa o Ruchu Drogowym | 15 181 | |
| Parkowanie niezgodne z Kodeksem Wykroczeń | 1 527 | |
| Miejsca do parkowania dla niepełnosprawnych | 1 894 | |
| Zarezerwowanych miejsc do parkowania (koperta) przy ulicy | 2 677 | |

inwentaryzacja stanu obecnego parkowania



| Rodzaj parkowania | Liczba przypadków |
|---|-------------------|
| Parkowanie roweru bez stojaka | 720 |
| Miejsce do parkowania roweru przy stojaku | 1 511 |
| Parkowanie autokaru | 190 |
| Parkowanie samochodu ciężarowego | 309 |

Charakterystyka parkowania samochodów osobowych



Zestawienie rodzajów parkowania w strefach parkowania pojazdów oraz SPPN

| Strefa, Suma | Miejsca wydzielone na jezdni | Miejsca wydzielone z użyciem chodnika | Miejsca wydzielone w zatoce | Parkowanie na zasadach ogólnych na jezdni | Parkowanie na nasadach ogólnych z użyciem chodnika | Place i parkingi ogólnodostępne* | Parkowanie nielegalne** |
|--------------|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|---|--|----------------------------------|-------------------------|
| Strefa II | 5 452 | 5 499 | 54 222 | 17 807 | 13 584 | 59 494 | 6 677 |
| 156058 | 3,49% | 3,52% | 34,74% | 11,41% | 8,70% | 38,12% | 4,10% |
| Strefa I | 7 916 | 16 342 | 21 197 | 14 040 | 18 243 | 34 349 | 7 421 |
| 112087 | 7,06% | 14,58% | 18,91% | 12,53% | 16,28% | 30,64% | 6,21% |
| - w tym SPPN | 4 939 | 10 275 | 5 267 | 1 337 | 644 | 5 282 | 2 802 |
| 27744 | 17,80% | 37,04% | 18,98% | 4,82% | 2,32% | 19,04% | 9,17% |

* - bez parkingów płatnych naziemnych wydzielonych z jezdni oraz płatnych parkingów kubaturowych

** - liczba miejsc do parkowania nielegalnego nie jest wliczana do sumy liczby miejsc do parkowania

Charakterystyka parkowania samochodów osobowych



**1. Rejony o przeważającej liczbie miejsc parkingowych
wyznaczonych w zatokach przyulicznych lub
na ogólnodostępnych placach wydzielonych z ulicy**



Charakterystyka parkowania samochodów osobowych



2. Rejony o dominacji miejsc wyznaczonych na jezdni lub chodniku



Charakterystyka parkowania samochodów osobowych



3. Rejony o szczególnie dużej liczbie miejsc parkingowych na płatnych parkingach naziemnych lub kubaturowych.

4. Rejony o dużej liczbie miejsc parkingowych na ogólnodostępnych parkingach naziemnych lub kubaturowych bezpłatnych.

5. Rejony o dominującej liczbie miejsc parkingowych do postoju na zasadach ogólnych na jezdni lub chodniku.

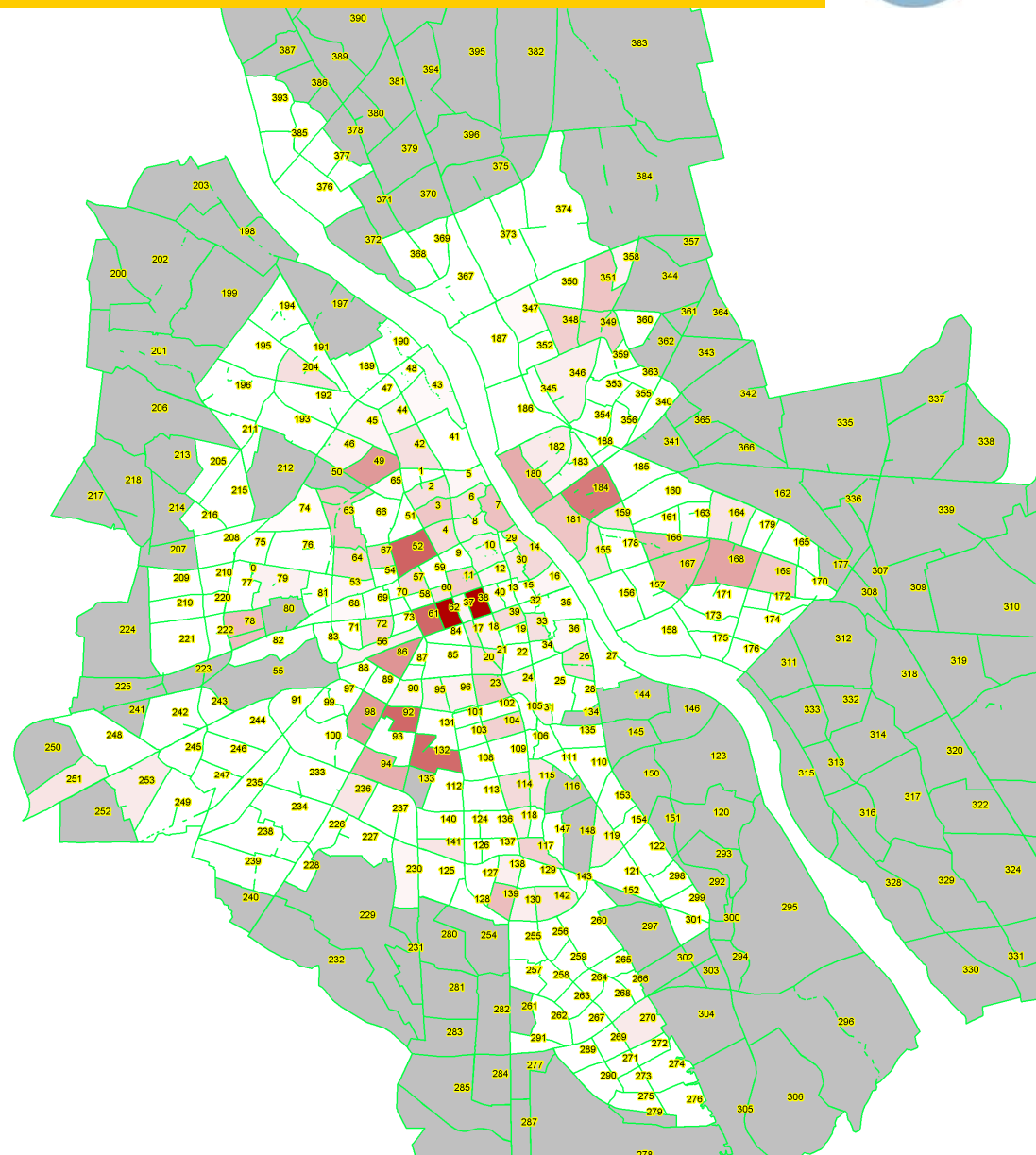
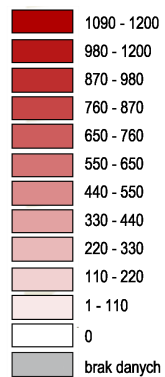
6. Pozostałe.

Parkowanie na parkingach



Parkingi naziemne

Liczba miejsc na parkingach naziemnych płatnych:



Parkowanie na parkingach



Zestawienie cen i miejsc w SPPN oraz na parkingach naziemnych i kubaturowych

| Parking | Średnia cena za pierwszą godzinę parkowania w I Strefie PT | Oferowane usługi | Liczba zinwentaryzowanych miejsc postojowych w I strefie PT |
|------------|--|---------------------------------------|---|
| SPPN | 3,00 zł | Postój pojazdu | 27 744 |
| Naziemny | 3,85 zł | Postój i zwykle także ochrona pojazdu | 14 273 |
| Kubaturowy | 6,19 zł | Postój, ochrona, zadaszanie | 13 444 |

Parkowanie na parkingach – parkingi kubaturowe



Ceny parkowania na parkingach kubaturowych w wybranych obszarach miasta

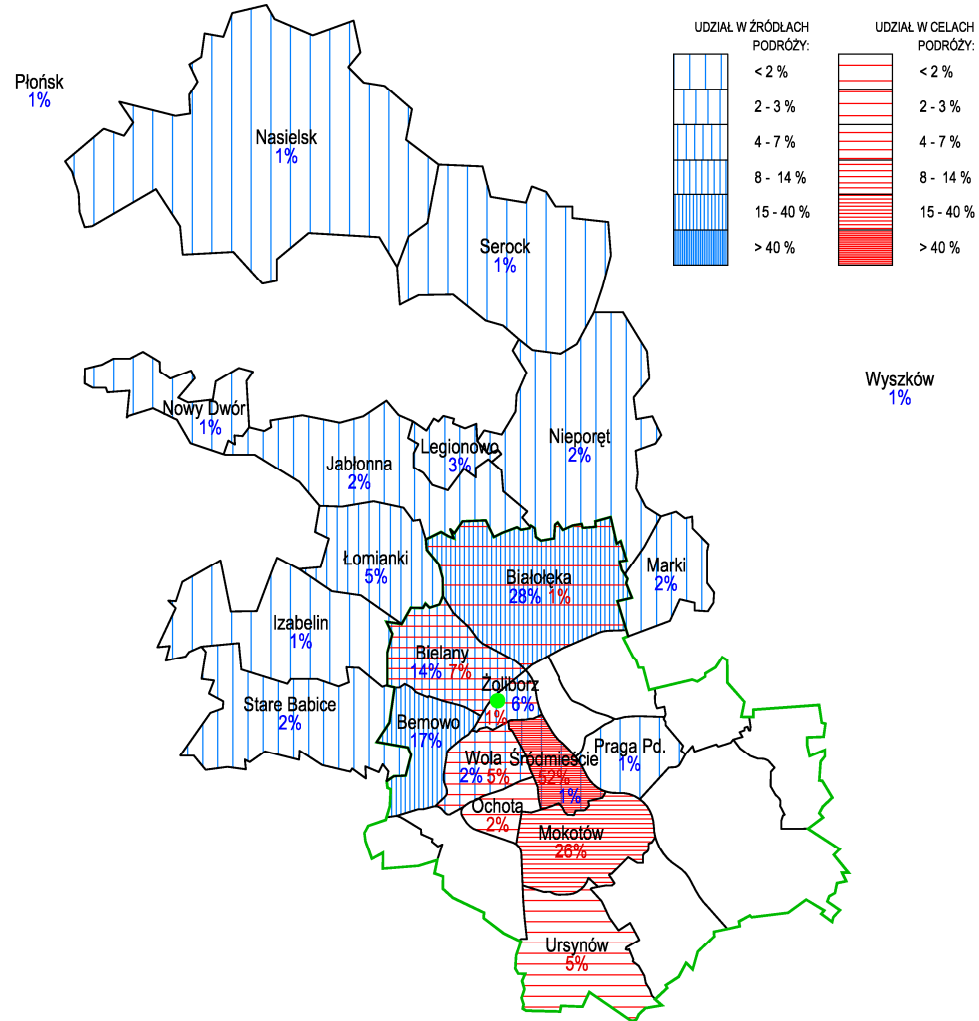
| Obszar | Liczba parkingów kubaturowych | Łączna pojemność | Średnia ważona cena za godzinę postoju |
|---|-------------------------------|------------------|--|
| Okolice pl. Piłsudskiego | 3 | 565 | 8,91 |
| Wzdłuż ulicy Spacerowej | 2 | 180 | 7,22 |
| Okolice skrzyżowania Grzybowska/ Al. Jana Pawła II | 4 | 498 | 6,71 |
| Okolice Pałacu Kultury i Nauki | 7 | 2 449 | 6,32 |
| Okolice pl. Trzech Krzyży | 3 | 1 052 | 5,75 |
| Okolice pl. Zawiszy | 3 | 579 | 5 |
| Okolice Ronda Jazdy Polskiej | 2 | 206 | 3,18 |

Parkingi P+R



P+R Metro Młociny

Źródła i cele podróży
użytkowników parkingów

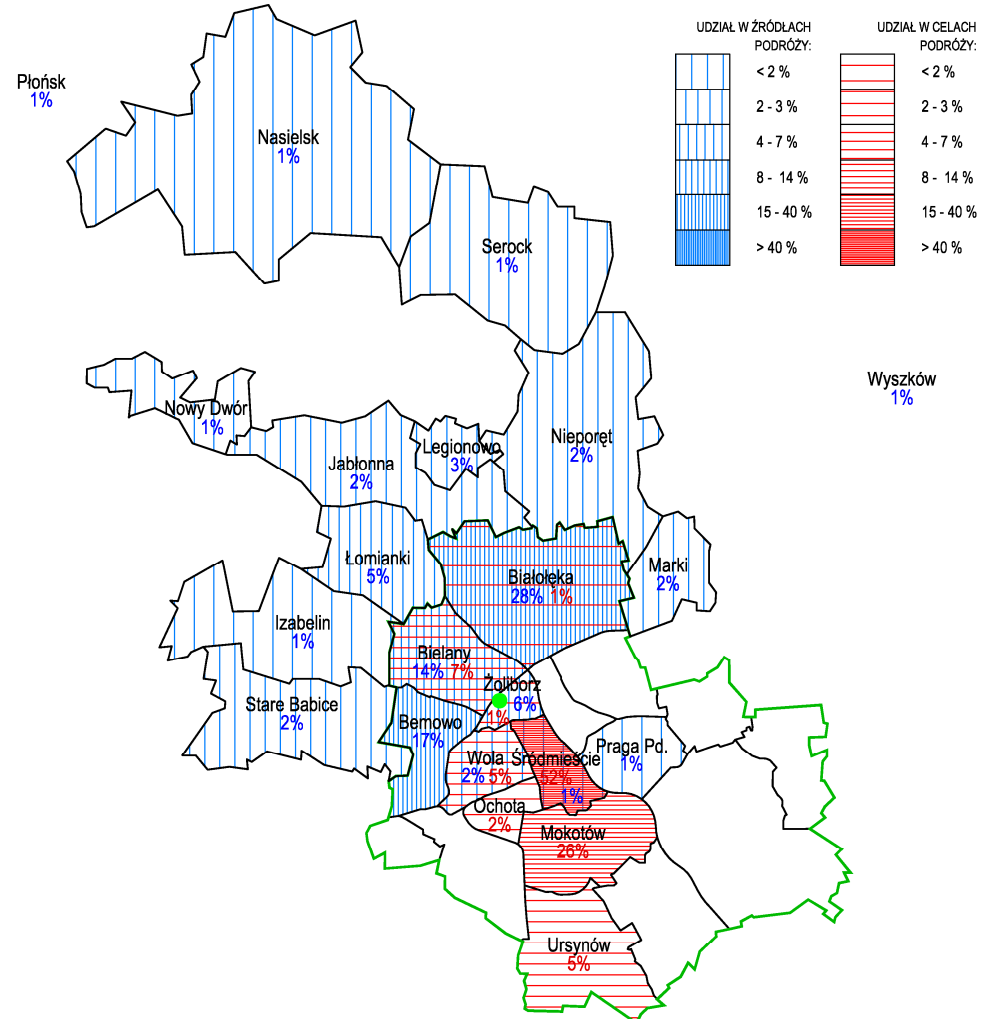


Parkingi P+R



P+R Metro Marymont

Źródła i cele podróży użytkowników parkingu

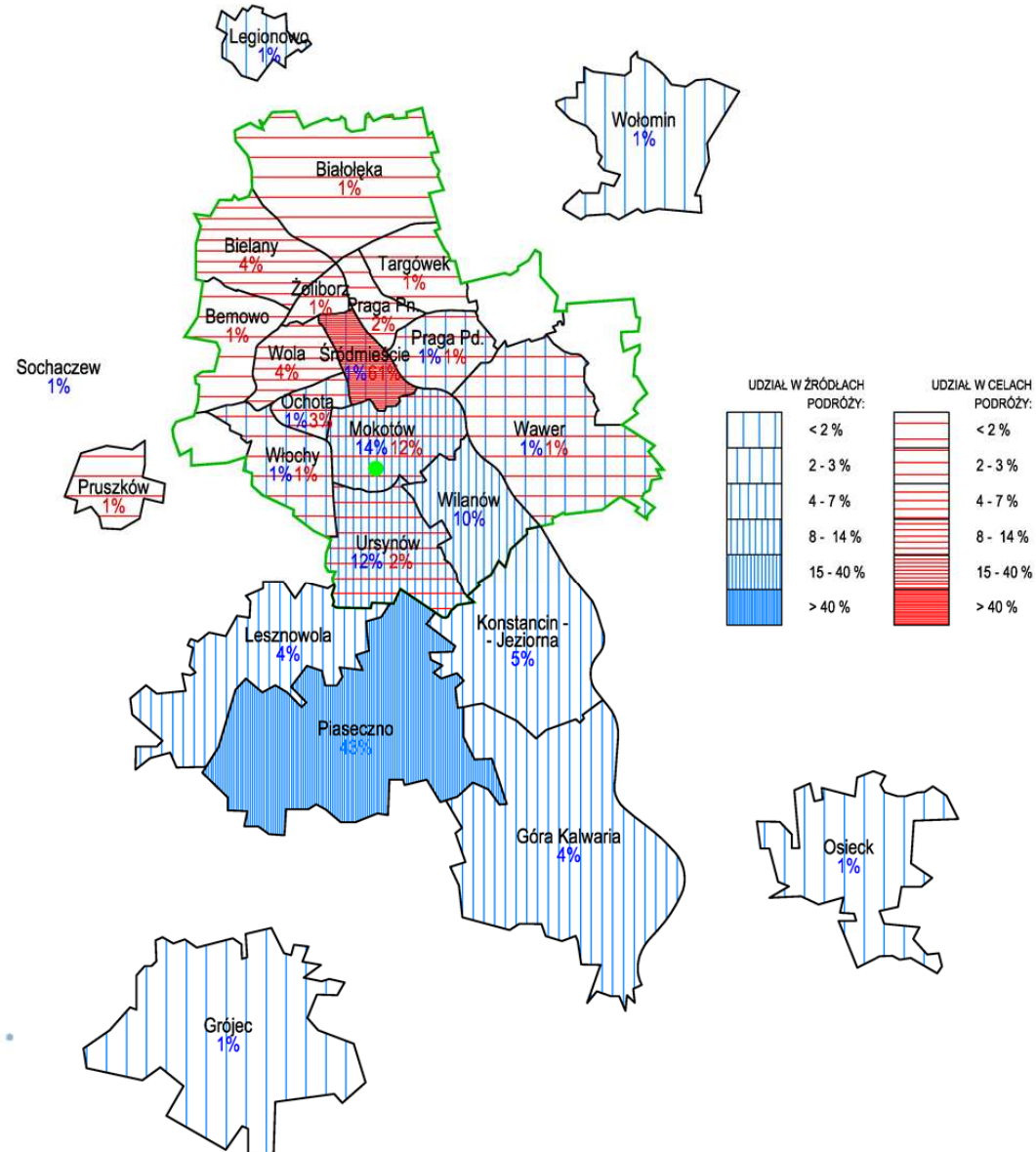


Parkingi P+R



P+R Wilanowska

Źródła i cele podróży
użytkowników parkingu

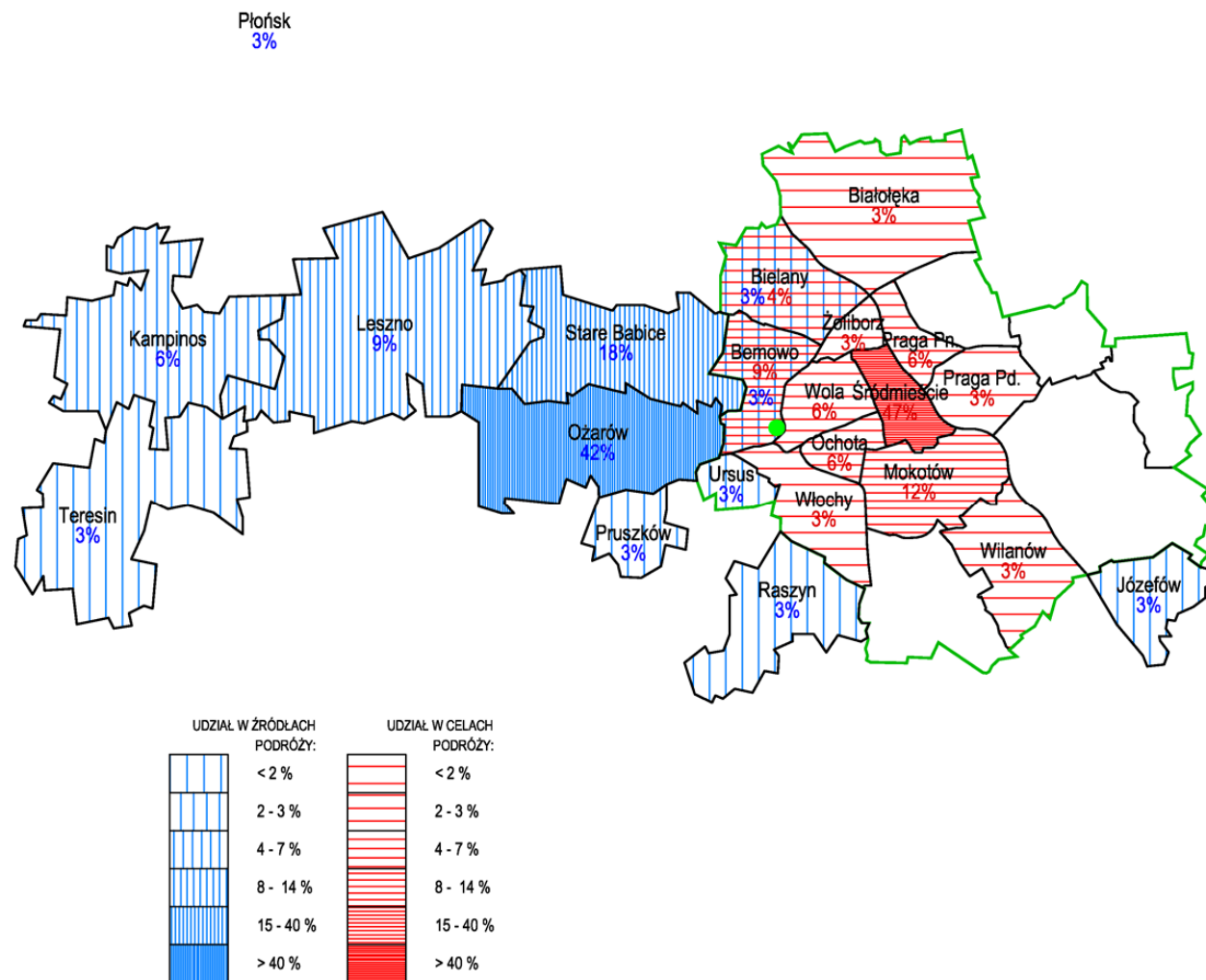


Parkingi P+R



P+R Połczyńska

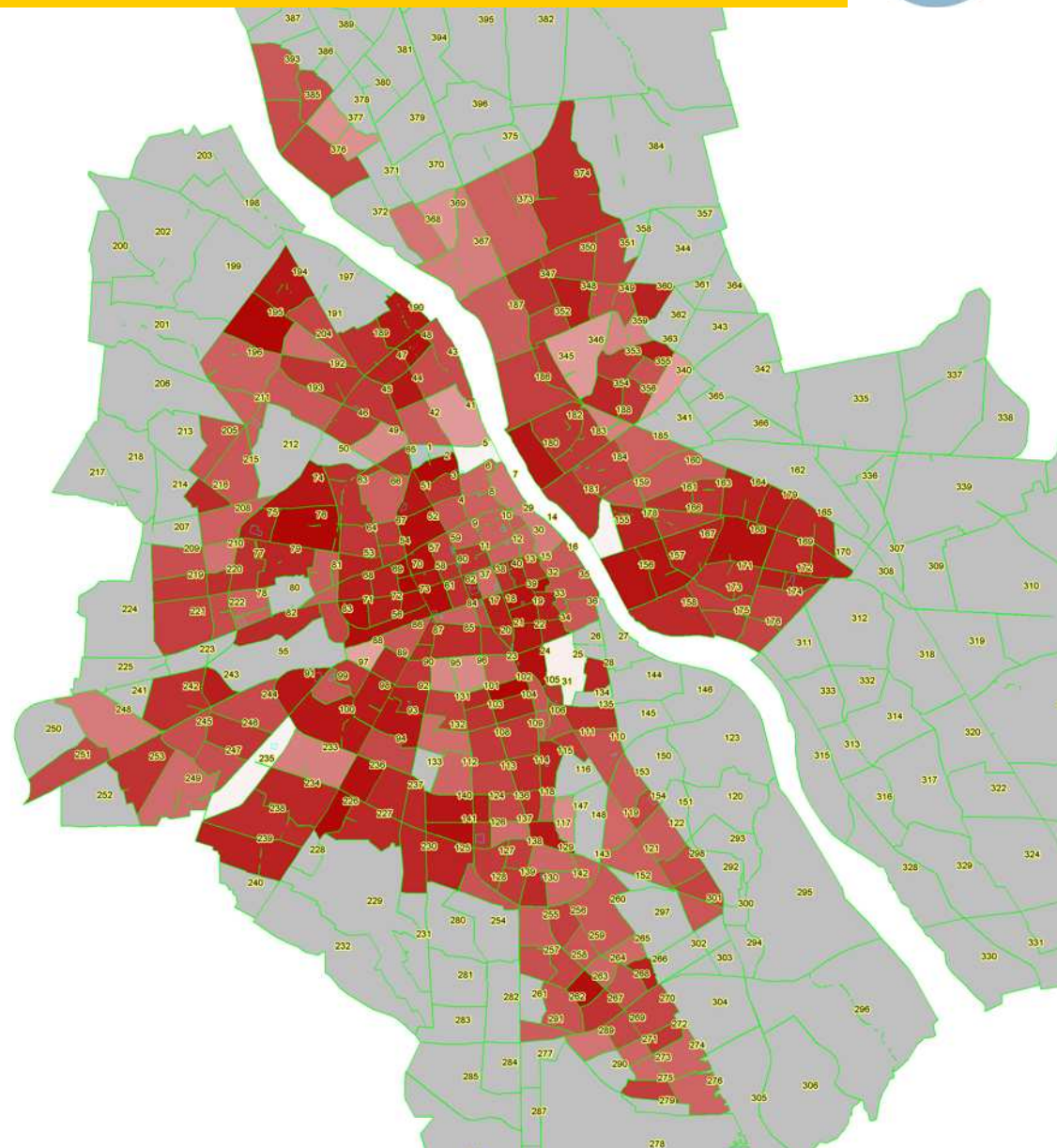
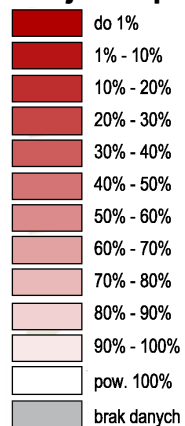
Źródła i cele podróży
użytkowników parkingów



Dostępność miejsc parkingowych



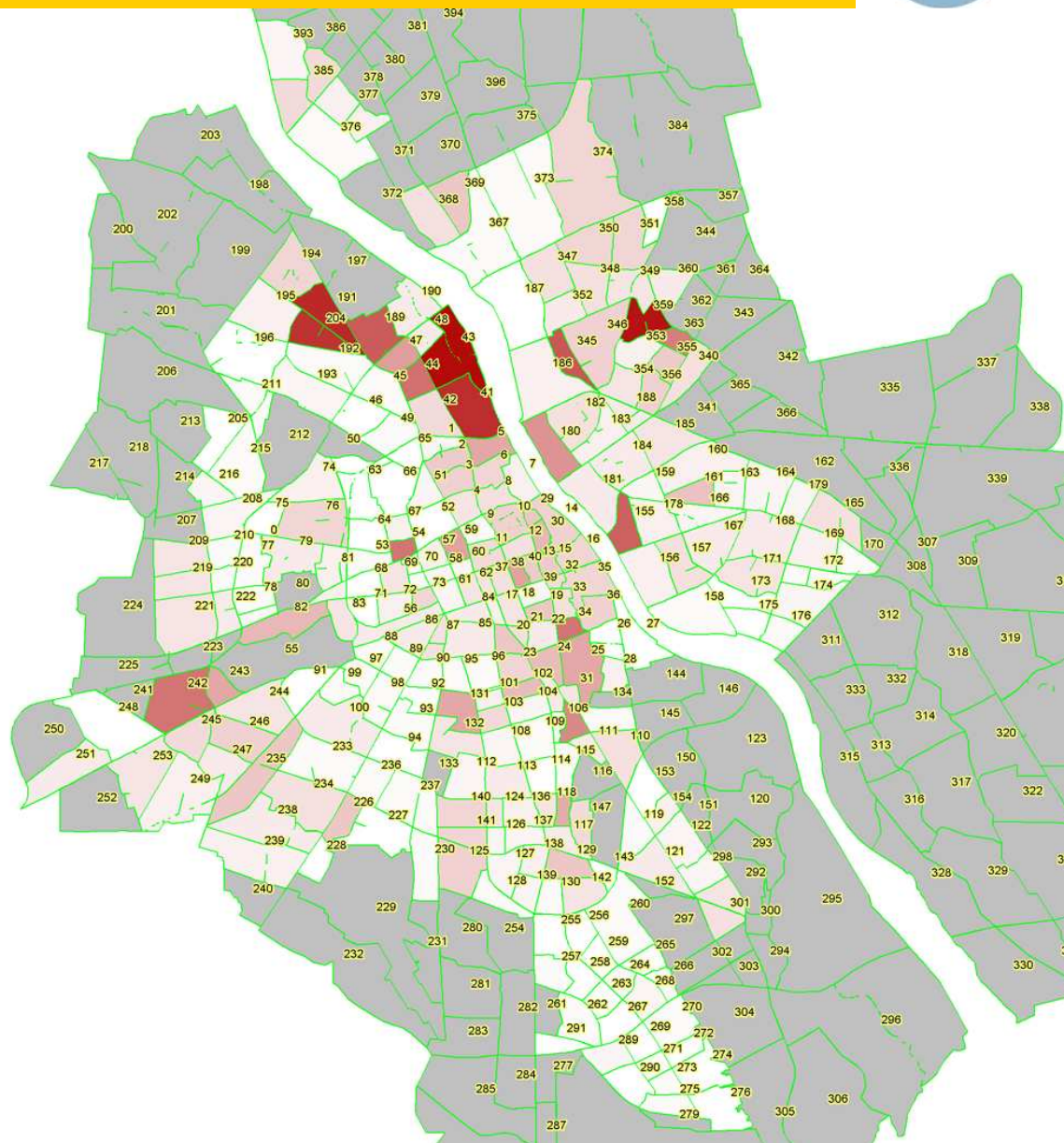
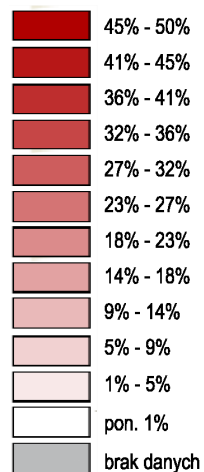
**Odsetek wolnych miejsc
(w stosunku do wszystkich
miejsc w pasie ulicznym)**



Parkowanie nielegalne



Odsetek pojazdów
zaparkowanych
nieprawidłowo





II. IDENTYFIKACJA I OCENA DOTYCHCZASOWYCH DZIAŁAŃ PODJĘTYCH W RAMACH REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ WARSZAWY

II. Identyfikacja i ocena dotychczasowych działań podjętych w ramach realizacji Polityki Transportowej Warszawy



1. Dokumenty planistyczne
2. Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN)
3. „Parkuj i Jedź” (P+R)
4. Parkingi kubaturowe
5. Parkingi dla samochodów ciężarowych
6. Parkingi dla autokarów
7. Parkingi rowerowe

Polityka parkingowa w dokumentach planistycznych:



- Jest zapisana konieczność podejmowania działań dotyczących parkowania - chociaż z uwagi na charakter tych dokumentów w sposób ogólny.
- Ma być zapewnione zróżnicowane podejście do parkowania w zależności od obszaru miasta i występujących uwarunkowań komunikacyjnych.
- W centrum zakłada się limitowanie dostępu dla samochodów indywidualnych (ograniczanie ilości miejsc postojowych/opłaty za parkowanie).
- Na terenach oddalonych od centrum, wolnych od ograniczeń przestrzennych –maja być zapewniane dobre warunki parkowania,
- Są określone normatywy parkingowe w planach zagospodarowania przestrzennego
- Ma być rozwijany system P+R i B+R.

Podjęte działania: SPPN

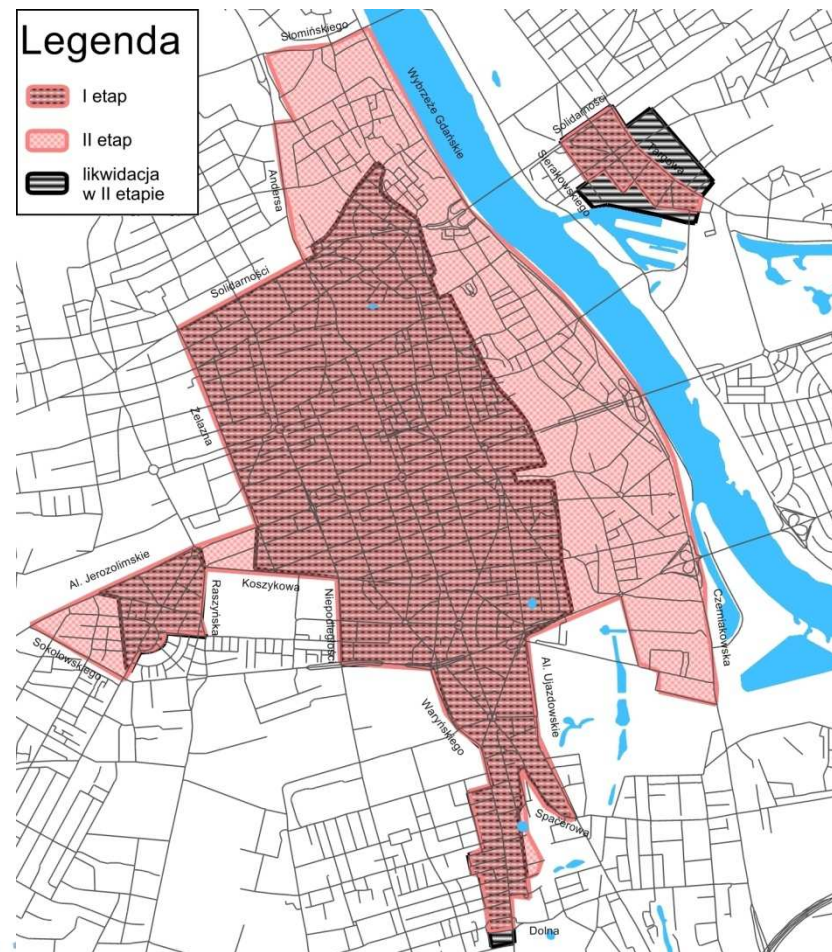


- 2 etapy wdrożenia (lipiec 1999 i lipiec 2009)
- 27 tys. miejsc
- 1543 parkomatów (17,5 miejsca parkingowego)
- Opłaty za postój w godz. 8.00-18.00 jednakowe
 - pierwsza godzina – 3,00 zł,
 - druga godzina – 3,60 zł,
 - trzecia godzina – 4,20 zł,
 - każda następna godzina – 3,00 zł.
- Koszt dziennego postoju 31,80
- **Roczny koszt parkowania dla posiadaczy abonamentu jest bardzo niski i zbliżony do dziennego kosztu parkowania innych użytkowników SPPN. W skali roku koszt ponoszony przez posiadaczy abonamentu stanowi ok. 0,004 kosztów parkowania ponoszonych przez innych użytkowników**

Podjęte działania: SPPN



- **Rozwój SPPN w Warszawie**

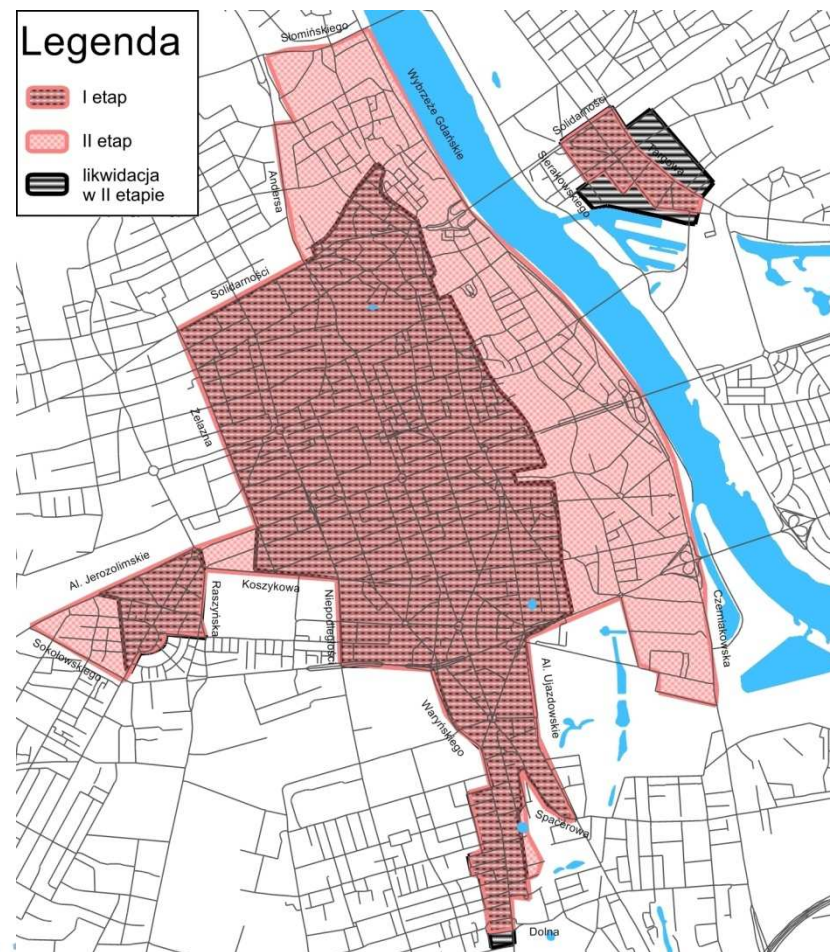


Podjęte działania: SPPN



Pozytywy:

- Ograniczenie dojazdów samochodami do obszaru śródmiejskiego.
- Ułatwienie możliwości zaparkowania w obszarze śródmiejskim
- Częściowe uporządkowanie parkowania poprzez wyznaczenie miejsc do parkowania (efekt osiągnięty na niektórych odcinkach ulic).
- Przyzwyczajenie użytkowników systemu do korzystania z płatnej infrastruktury drogowo-parkingowej.
- Umożliwienie zaparkowania osobom niepełnosprawnym (zarezerwowane miejsca dla osób z odpowiednimi identyfikatorami).
- Uzyskanie środków finansowych, które mogą być przeznaczane na cele transportowe

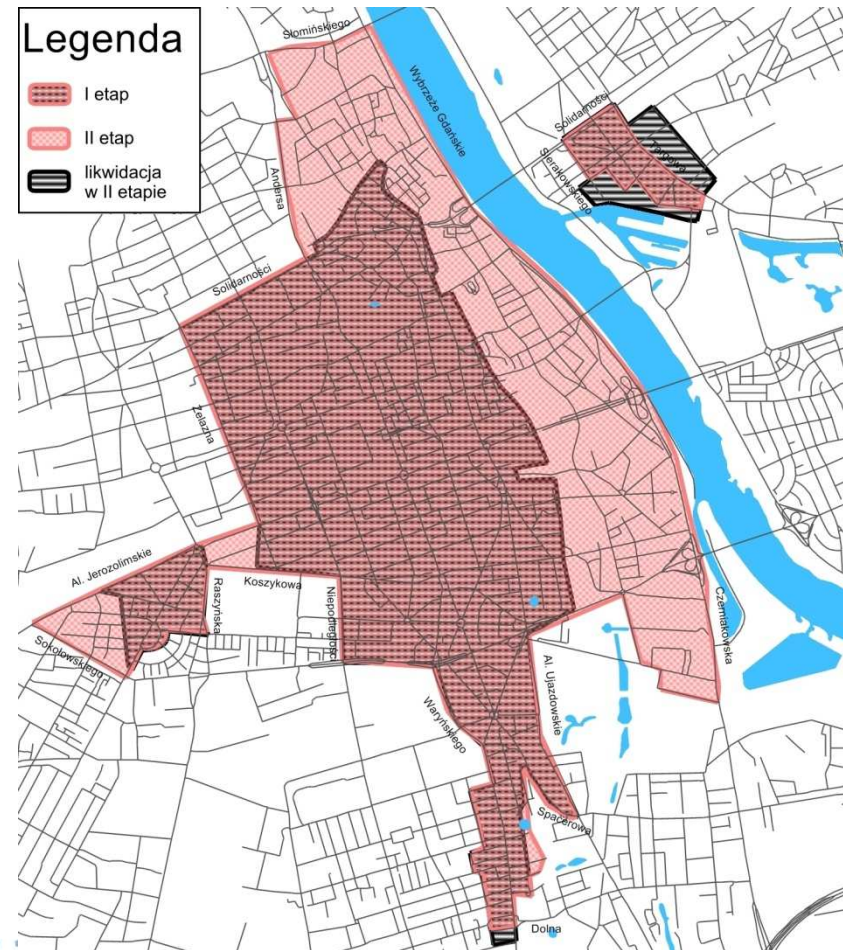


Podjęte działania: SPPN



Wady:

- Niewłaściwe określenie granic strefy płatnego parkowania
- Niedostosowanie stawek opłat do zapotrzebowania na miejsca parkingowe,
- Brak zróżnicowania stawek opłat w poszczególnych obszarach SPPN i porach dnia.
- Brak zdecydowanej i konsekwentnie prowadzonej kontroli poprawności parkowania w obszarze SPPN i w jej otoczeniu (ustawienie samochodu, parkowanie w miejscach niewyznaczonych, parkowanie kosztem przestrzeni zarezerwowanej dla pieszych, itp.).
- Niedostateczna kontrola opłat za parkowanie w strefie SPPN
- Sposób oznakowania SPPN związany z koniecznością ustawiania bardzo dużej liczby znaków D-18 oznaczających początki i końce odcinków z wyznaczonymi miejscami do parkowania.

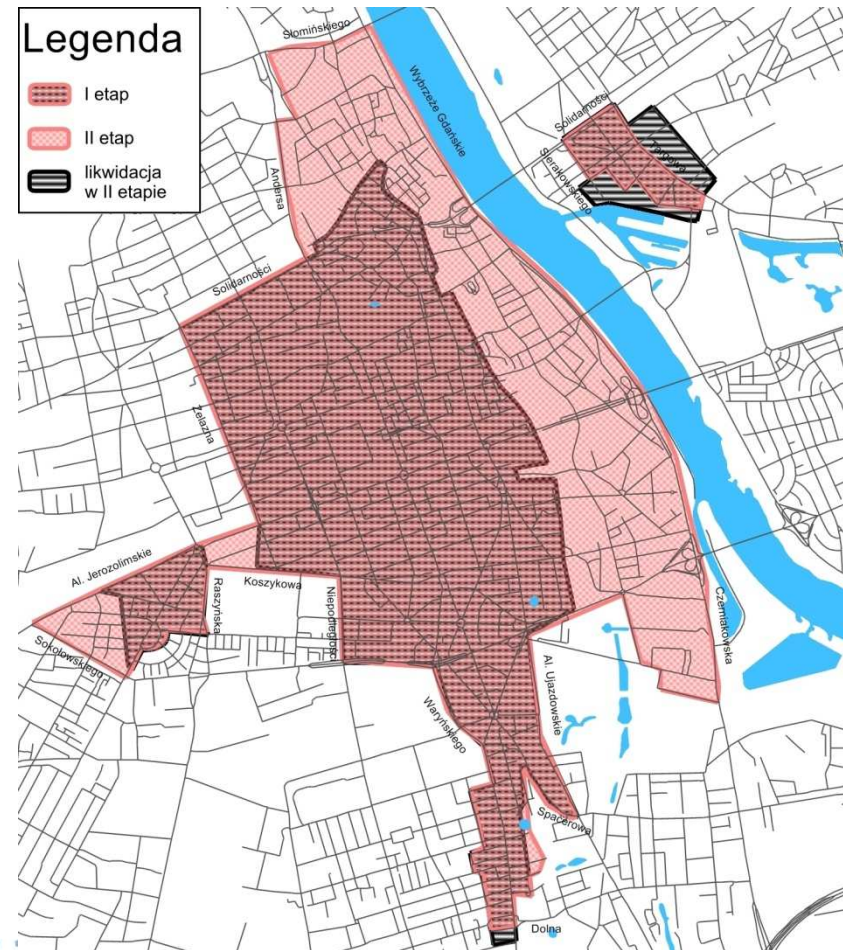


Podjęte działania: SPPN



Wady:

- Sposób wyznaczenia miejsc do parkowania (oznakowanie linią P-18) w dużej części z wykorzystaniem powierzchni chodnika co w wielu przypadkach nie zabezpiecza przed tarasowaniem i blokowaniem ruchu pieszego i rowerowego (rzadko stosowane są fizyczne wygrodzienia w postaci ogrodzeń łańcuchowych, czy obiektów „małej zieleni” w celu odseparowania ruchu pieszego od zaparkowanych pojazdów).
- Sposób utrzymania miejsc parkingowych – bardzo zły stan nawierzchni szczególnie gdy miejsca postojowe są wyznaczone z wykorzystaniem chodników (uszkodzone płyty chodnikowe pod ciężarem samochodów) oraz jakość utrzymania zimowego (odsnieżanie miejsc parkingowych i usuwanie przyzmu śniegu).

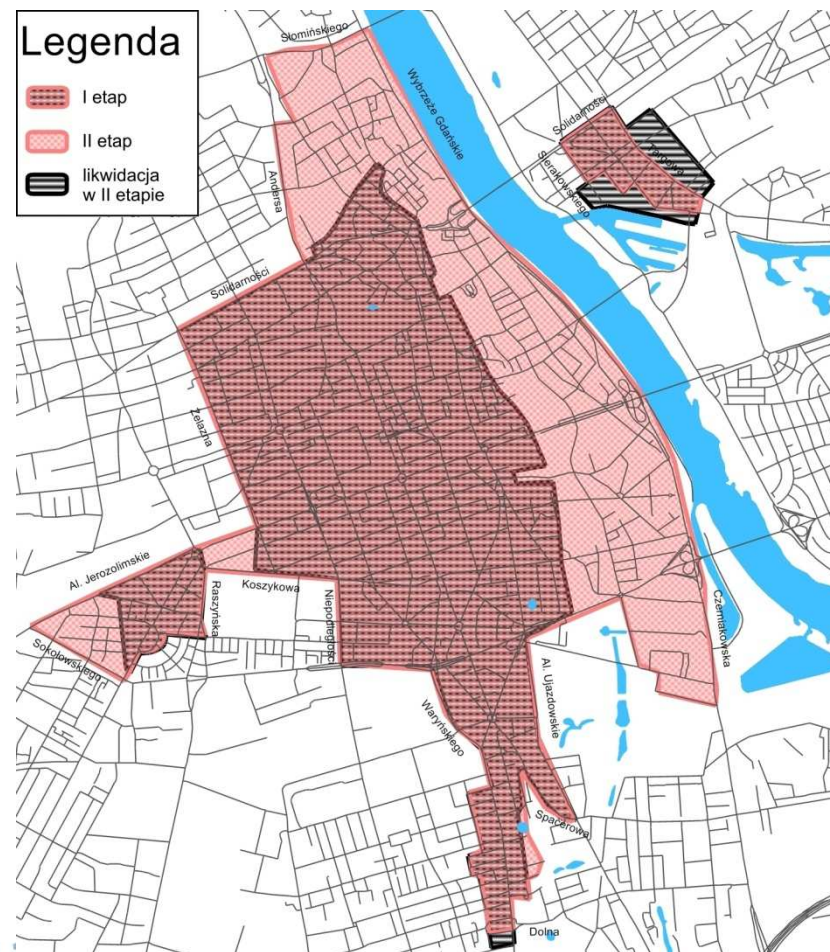


Podjęte działania: SPPN



Liczby:

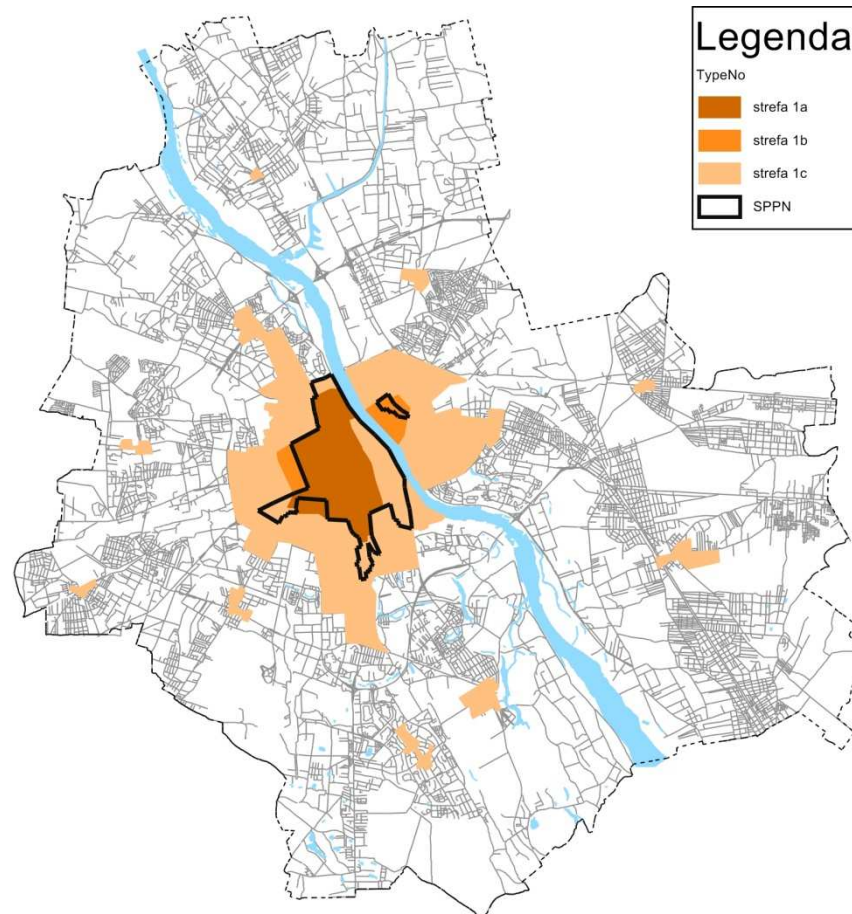
- średni czas parkowania: ponad 1,5 godziny;
- wskaźnik rotacji: 3,86;
- parkowanie niezgodnie z przepisami: 25% pojazdów;
- parkowanie bez wniesionej opłaty: 36% pojazdów;
- parkowanie z przekroczonym czasem parkowania: 22% pojazdów;
- liczba zaparkowanych samochodów jest średnio o 19% wyższa niż podaż miejsc.



Podjęte działania: SPPN



SPPN < Strefa I w SUIKZP

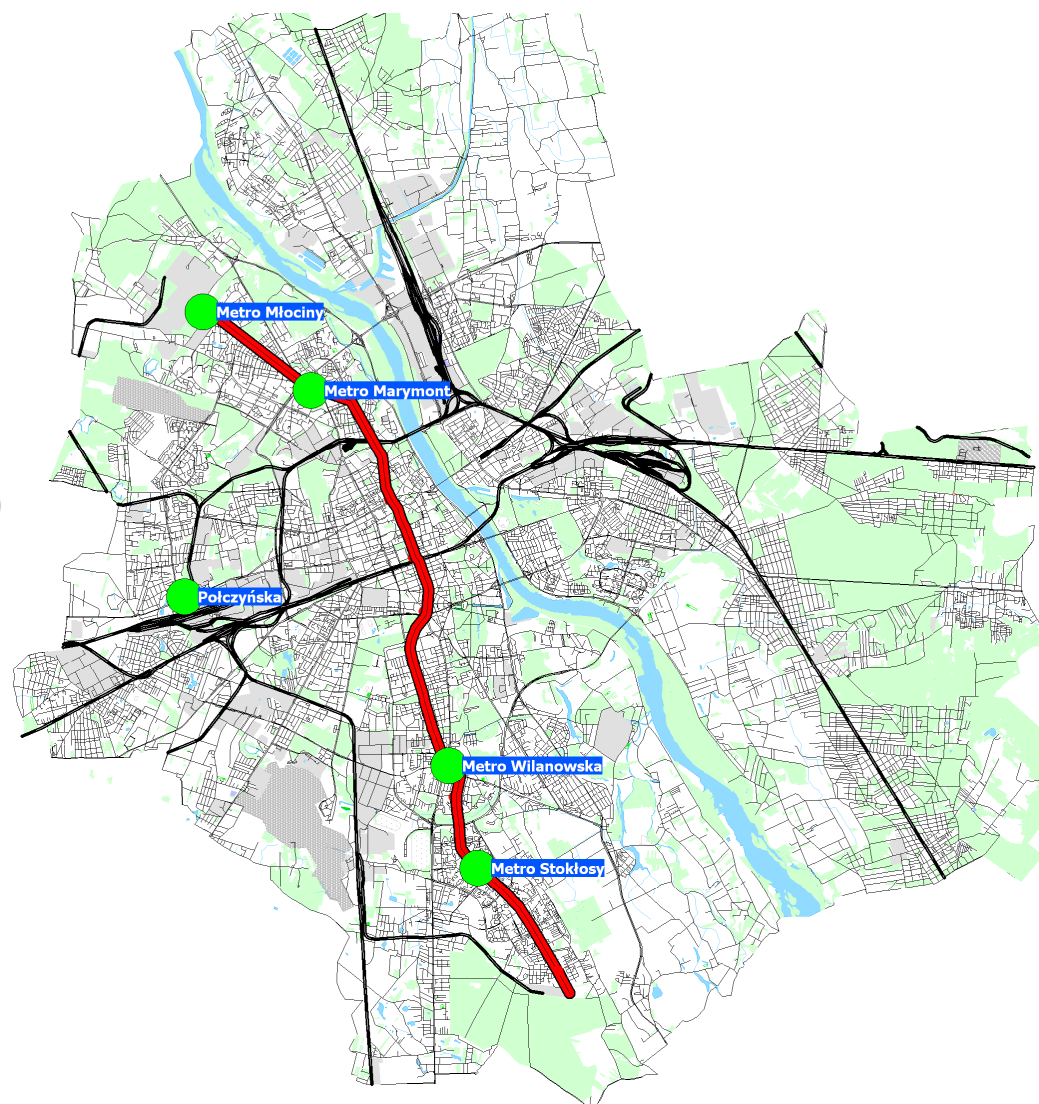


Podjęte działania: P+R



5 parkingów :

- „Metro Marymont” – 2007r (410)
 - „Połczyńska” –2007r (512)
 - „Metro Wilanowska” –2008 r (296)
 - „Metro Młociny” –2008 r (1010)
 - ”Metro Stokłosy” –2009 r (102)
-
- Razem : 2330 miejsc, w tym 56 dla niepełnosprawnych
 - Brak systemu na prawym brzegu !

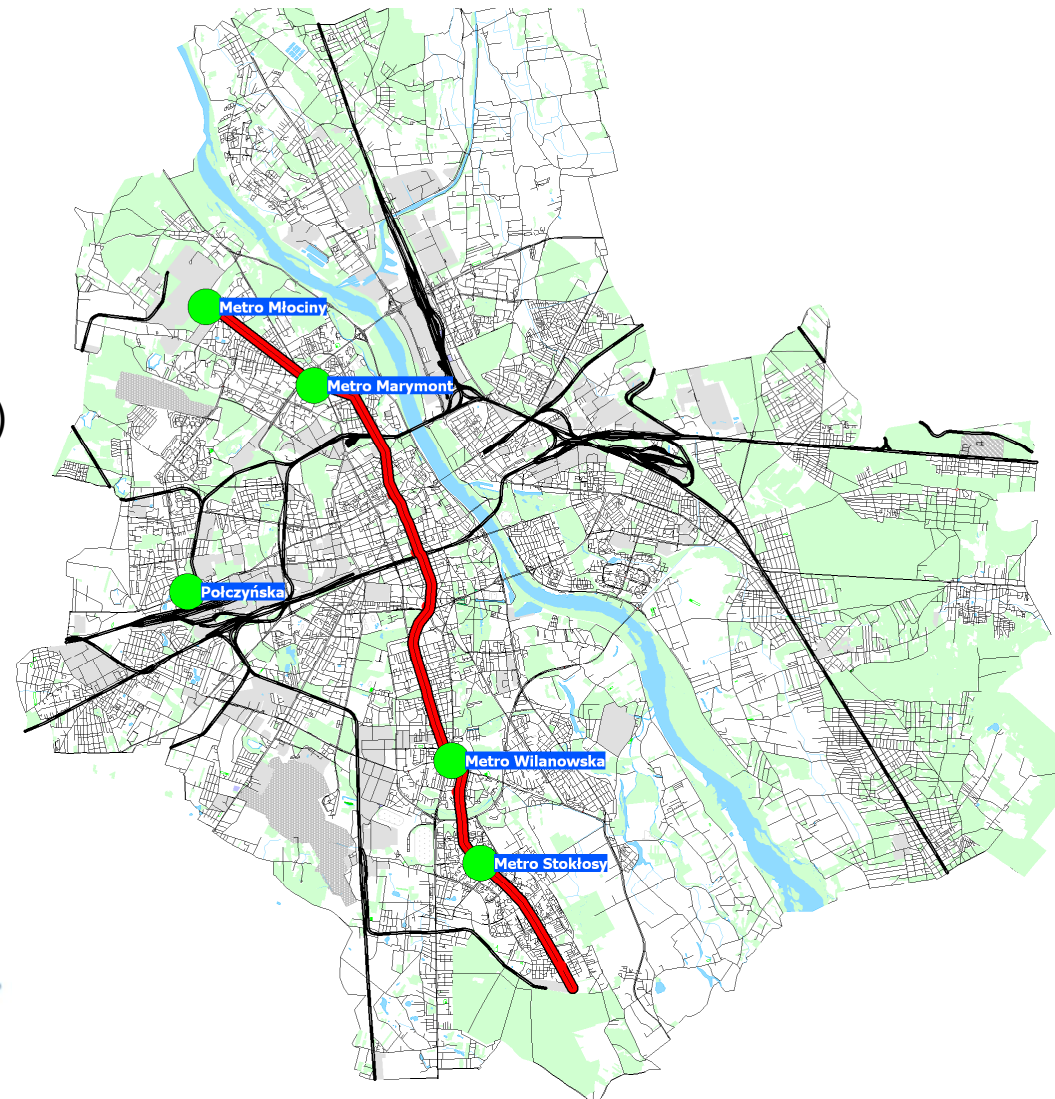


Podjęte działania: P+R



Pozytywy:

- powiązanie z systemem transportu szynowego (metro, tramwaj),
- niskie, stałe opłaty za postój - zmniejszenie kosztów podróżowania,
- dobre usytuowanie (mała odległość) do przystanków TZ,
- dogodne warunki dojazdu (przy ważnych trasach drogowych, w obszarze poza centrum),
- dobry poziom bezpieczeństwa (obiekty są monitorowane),
- dobra ochrona przed warunkami atmosferycznymi (na parkingach kubaturowych).

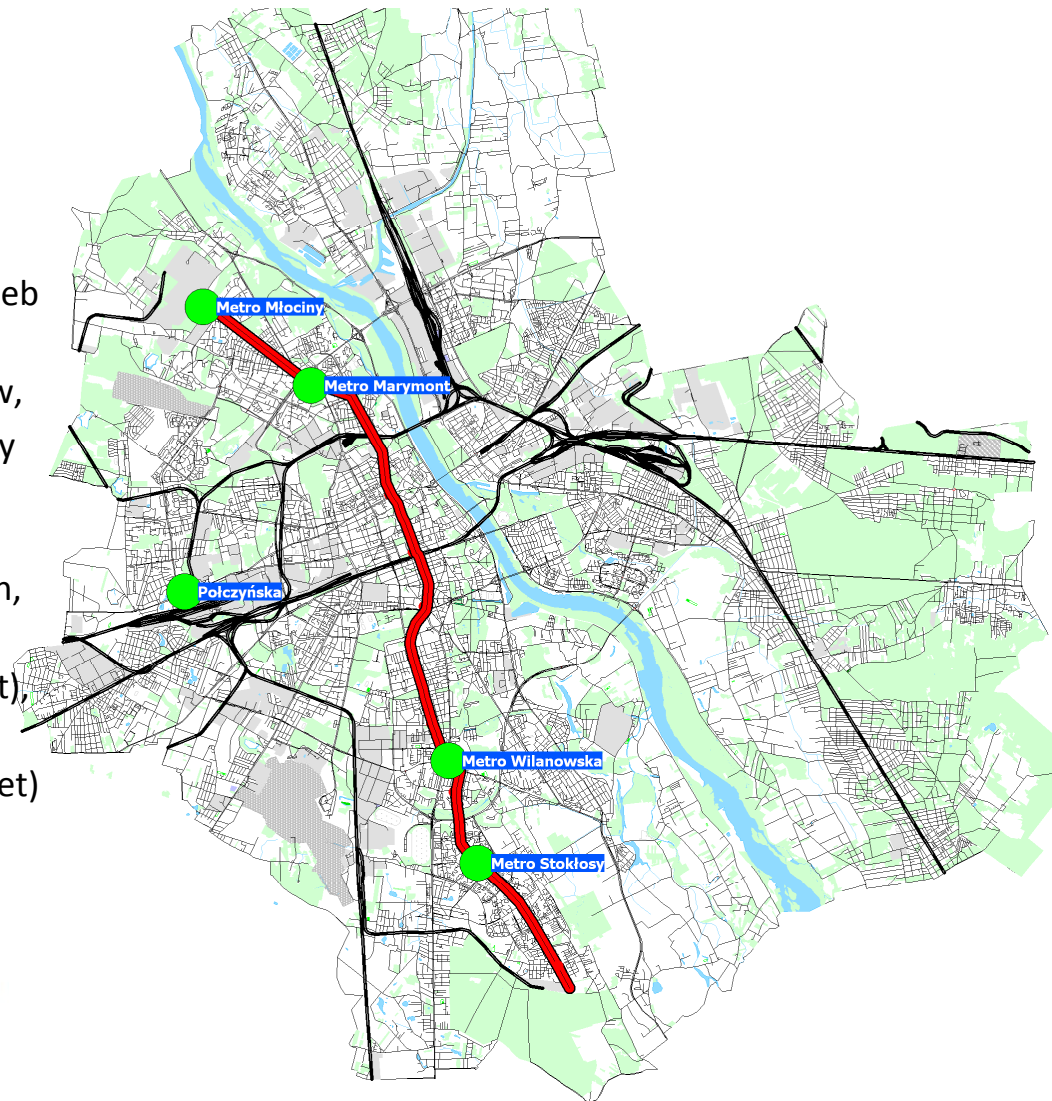


Podjęte działania: P+R



Wady:

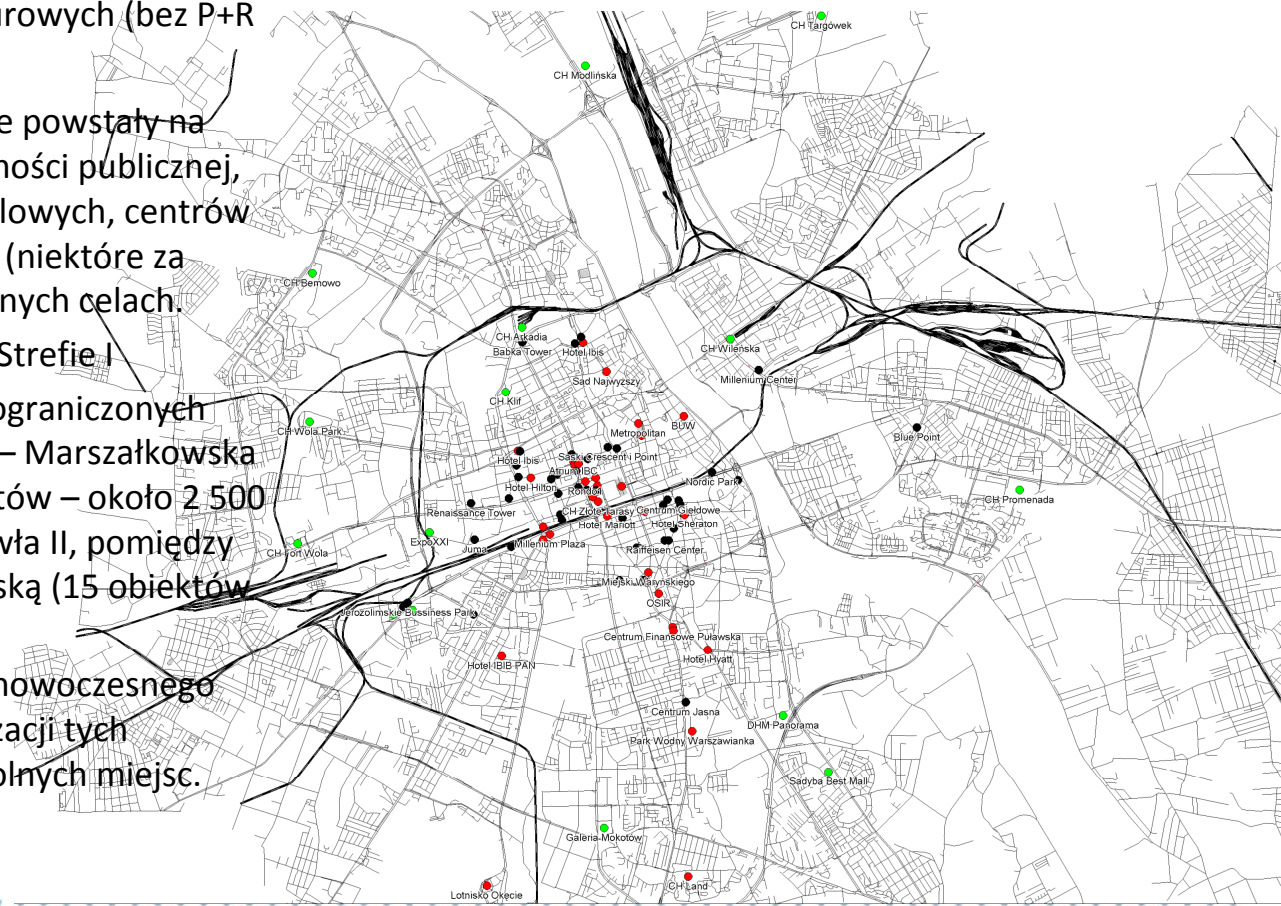
- zbyt mała skala systemu co uniemożliwia jakościową zmianę w sposobie funkcjonowania systemu transportowego Warszawy
- niedostosowanie przepustowości do potrzeb (np. Marymont i Młociny),
- ograniczony system kontroli użytkowników,
- zatłoczenie w środkach transportu na który następuje przesiadka (np. I linia metra w rejonie stacji Wilanowska),
- koszty utrzymania obiektów kubaturowych,
- niski standard dróg dojścia z parkingu do środka transportu zbiorowego (Marymont),
- brak informacji o zajętości parkingu przed rozpoczęciem podróży (np. poprzez internet) oraz w trakcie podróży (np. tablica informacyjna na trasie dojazdu).



Podjęte działania: parkingi kubaturowe



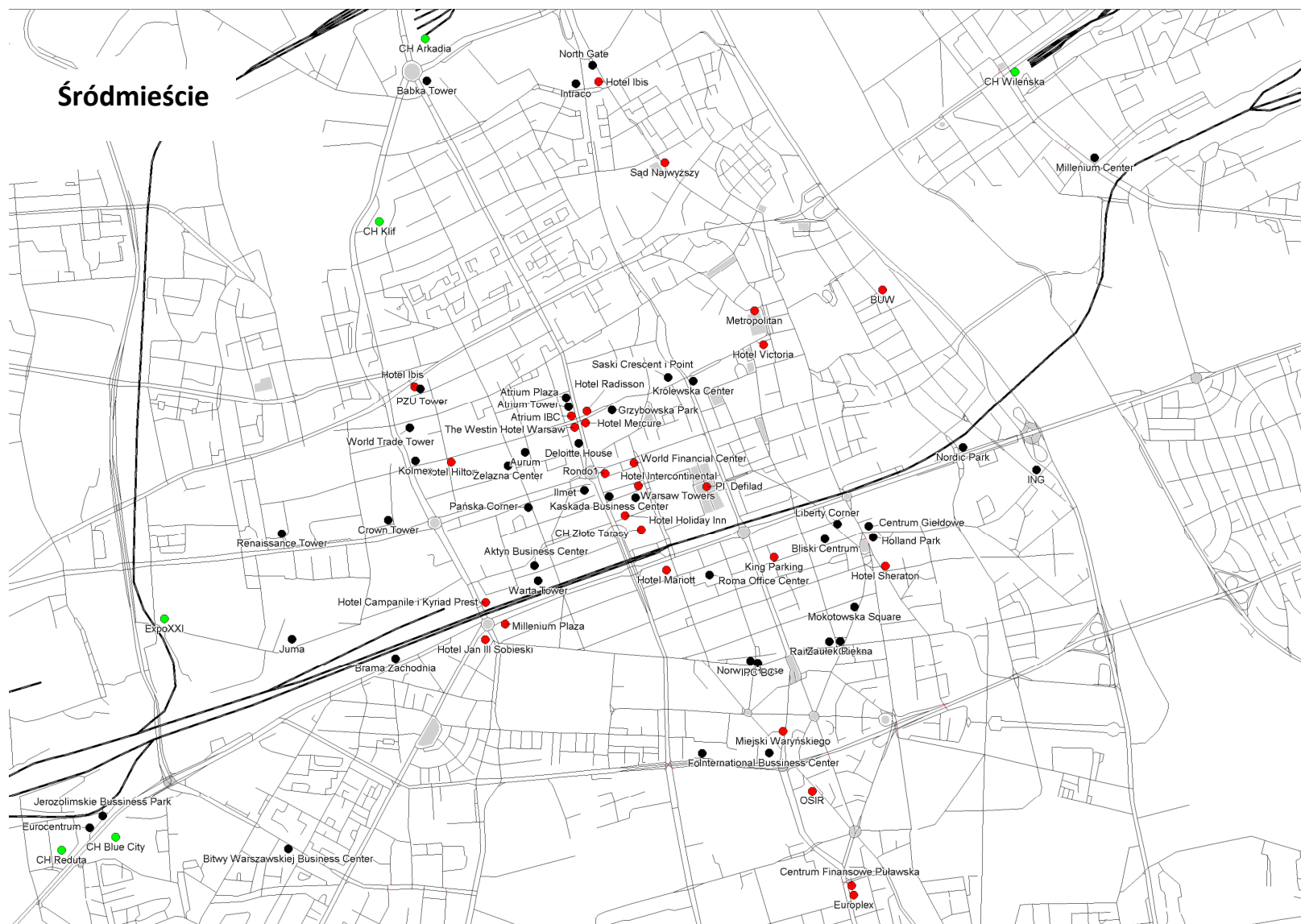
- Około 90 parkingów kubaturowych (bez P+R)
- Łącznie ok. 23 000 miejsc
- W większości parkingi, które powstały na potrzeby obiektów użyteczności publicznej, budynków biurowych, hotelowych, centrów handlowych, udostępnione (niektóre za opłatą) do parkowania w innych celach.
- Zdecydowana większość w Strefie I
- Koncentracja w obszarach ograniczonych ulicami EP – Świętokrzyska – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie (8 obiektów – około 2 500 miejsc) i wzdłuż al. Jana Pawła II, pomiędzy ul. Elektoralną i Świętokrzyską (15 obiektów – około 3 500 miejsc).
- Wada - brak działającego, nowoczesnego systemu informacji o lokalizacji tych parkingów i dostępności wolnych miejsc.



Podjęte działania: parkingi kubaturowe



Śródmieście



Podjęte działania: parkingi dla samochodów ciężarowych



- Na terenie Warszawy nie funkcjonują zorganizowane i ogólnodostępne parkingi dla samochodów ciężarowych.
- Postój pojazdów ciężarowych odbywa się przede wszystkim w docelowych miejscach podróży tych pojazdów.
- W przypadku pojazdów przejeżdżających przez Warszawę tranzytem, mogą one korzystać wyłącznie z systemu parkingów zorganizowanych przez GDDKiA na drogach krajowych.

Miejsca docelowe podróży pojazdów ciężarowych na terenie Warszawy.

| Lp. | Dzielnica | Samochody ciężarowe | Udział w liczbie samochodów ciężarowych |
|------|----------------|---------------------|---|
| 1 | Włochy | 1 908 | 12,3% |
| 2 | Białołęka | 1 857 | 12,0% |
| 3 | Targówek | 1 425 | 9,2% |
| 4 | Mokotów | 1 123 | 7,3% |
| 5 | Wola | 1 045 | 6,8% |
| 6 | Wawer | 1 027 | 6,6% |
| 7 | Bielany | 890 | 5,8% |
| 8 | Śródmieście | 866 | 5,6% |
| 9 | Ursynów | 859 | 5,6% |
| 10 | Bemowo | 800 | 5,2% |
| 11 | Praga Południe | 686 | 4,4% |
| 12 | Rembertów | 620 | 4,0% |
| 13 | Ochota | 473 | 3,1% |
| 14 | Wesoła | 453 | 2,9% |
| 15 | Praga Północ | 404 | 2,6% |
| 16 | Żoliborz | 389 | 2,5% |
| 17 | Wilanów | 376 | 2,4% |
| 18 | Ursus | 272 | 1,8% |
| SUMA | | 15 475 | 100,0% |

Podjęte działania: parkingi dla samochodów ciężarowych



- Na drogach krajowych dojazdowych do Warszawy, funkcjonuje system informacji dla kierowców prowadzony przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. \
- W serwisie internetowym, znajdującym się na stronie internetowej <http://www.transwar.com/parkingi/parkingi2003.html>, pokazane są lokalizacje parkingów dla pojazdów ciężarowych w okolicach Warszawy.



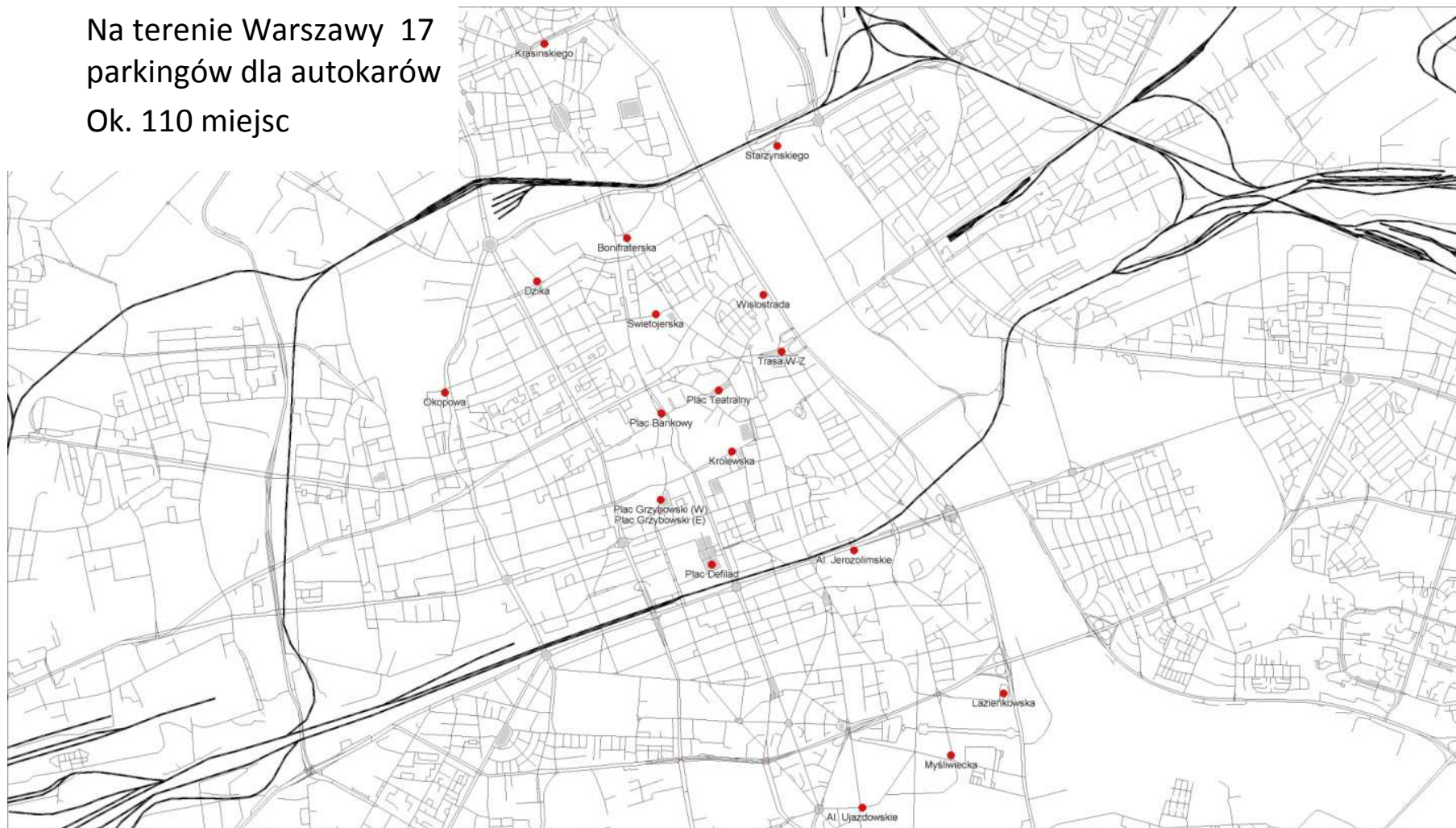
Dane dotyczące parkingów w okolicach Warszawy w ciągu dróg krajowych.

| Lp. | Numer drogi krajowej | Miejscowość | Liczba miejsc postojowych |
|-----|----------------------|-------------|---------------------------|
| 1 | 2 | Święcice | 50 |
| 2 | 8 | Słupno | 6 |
| 3 | 8 | Słupno | 19 |
| 4 | 2 | Duchnow | 40 |
| 5 | 17 | Wola Ducka | 20 |
| 6 | 17 | Wola Ducka | 40 |

Podjęte działania: autokary



- Na terenie Warszawy 17 parkingów dla autokarów
- Ok. 110 miejsc



Podjęte działania: autokary



- Liczba, usytuowanie i jakość parkingów autokarowych w Warszawie nie są dostosowane do potrzeb.
- Parkingi nie są zorganizowane w systemie, np. zapewniającym określony wysoki standard, informację dla użytkowników o sposobie dojazdu, zajętości, itp.
- Poważnym mankamentem jest niedostatek parkingów całodobowych, monitorowanych, z możliwością przeprowadzenia drobnych napraw, sprzątnięcia autokaru i zapewnienia noclegu dla kierowców.

Parkingi autokarowe na terenie Warszawy.

| L.P | Lokalizacja | Parking strzeżony | Ilość miejsc |
|-----|--|---|--------------|
| 1. | Al. Jerozolimskie przy Muzeum Wojska Polskiego | nie | 8 |
| 2. | ul. Myśliwiecka przy Parku Łazienkowskim | nie | 12 |
| 3. | Plac Teatralny | nie | 5 |
| 4. | Parking przed Torwarem przy ul. Łazienkowskiej | nie | min. 10 |
| 5. | Parking przy Wisłostradzie przy ul. Bugaj | tak | min. 10 |
| 6. | Plac Defilad | tak | min 20-30 |
| 7. | ul. Jagiellońska (przy ZOO) | nie | min 13 |
| 8. | Parking pod Trasą W-Z (pod wiaduktem Pancera) | dozorowany w okresie 1.04 - 31.10 niestrzeżony w okresie 1.11 - 31.03 | 11 |
| 9. | ul. Świętojerska (na odcinku ul. Wałowa - ul. Bonifraterska) | nie | 10 |
| 10. | ul. Dzika (przy ul. Stawki) | nie | 1 |
| 11. | ul. Królewska (naprzeciwko Zachęty) | nie | 1 |
| 12. | Plac Bankowy (przy Ratuszu) | nie | 1 |
| 13. | Al. Ujazdowskie przy ul. Bagatela | nie | 1 |
| 14. | Plac Grzybowski (str. wsch.) | nie | 1 |
| 15. | Plac Grzybowski (str. zach.) | nie | 1 |
| 16. | ul. Okopowa (na jezdni zachodniej przy ul. Anielewicza) | nie | 1 |
| 17. | ul. Krasińskiego (południowa jezdnia, za Pl. Wilsona) | nie | 2 |

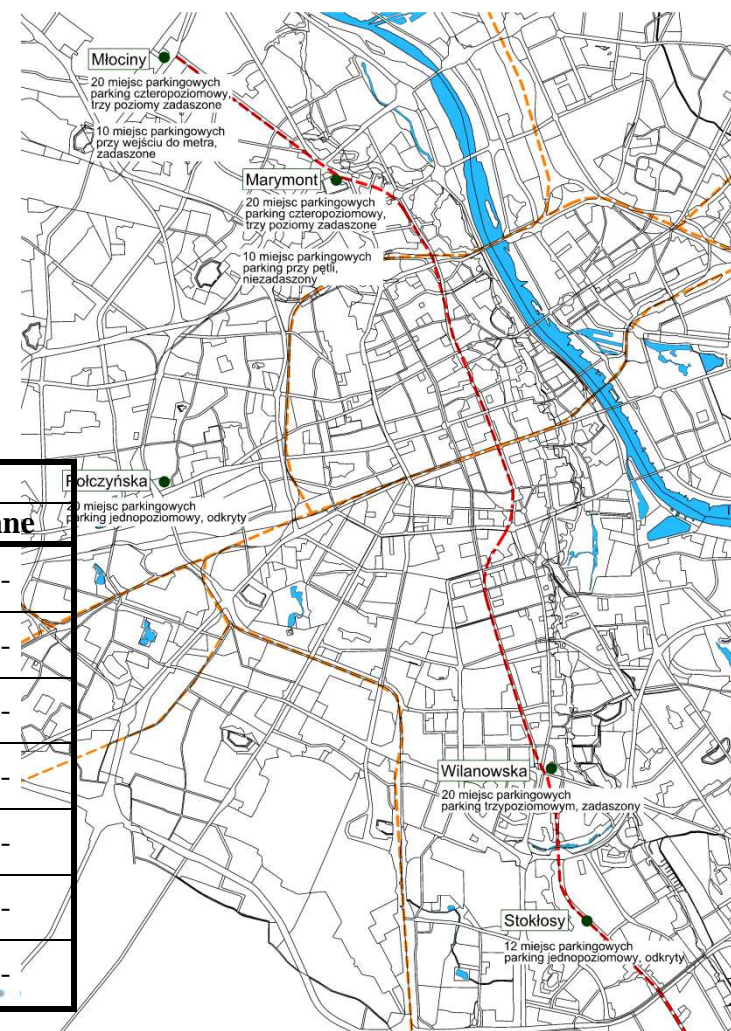
Podjęte działania: parkingi rowerowe



- 7 parkingów B+R
- **132 miejsca**

Parkingi typu B+R zarządzane przez ZTM.

| Lokalizacja parkingu B+R | liczba miejsc | wyposażenie | | | |
|---|---------------|-------------|------------|----------|------|
| | | zadaszenie | monitoring | zapięcie | inne |
| Młociny (na terenie parkingu samochodowego P+R) | 40 | + | + | + | - |
| Młociny (przy wejściu do metra) | 10 | + | + | - | - |
| Marymont (na terenie parkingu samochodowego P+R) | 20 | + | + | - | - |
| Marymont (przy pętli autobusowej) | 10 | - | - | - | - |
| Wilanowska (na terenie parkingu samochodowego P+R) | 20 | + | + | - | - |
| Stokłosy (na terenie parkingu samochodowego P+R) | 12 | + | - | - | - |
| Połączyńska (na terenie parkingu samochodowego P+R) | 20 | - | + | - | - |



Podjęte działania: parkingi rowerowe



- Na wyróżnienie zasługują dwa programy (w Śródmieściu i na Pradze). Instalacja w krótkim czasie małych parkingów (po ok. 4-6 miejsc dla rowerów) bez dodatkowego wyposażenia.
- W Śródmieściu funkcjonuje ok. 50 małych parkingów dla rowerów z ok. 285 miejscami parkingowymi.
- Na Pradze jest ok. 15 małych parkingów co daje ok. 115 miejsc parkingowych.
- Parkingi zlokalizowane są najczęściej przy punktach atrakcyjnych dla podróży docelowych takich jak sklepy (np. Hala Mirowska), kawiarnie, biurowce (miejsca pracy), urzędy czy obiekty rekreacyjne. Są również parkingi przy przystankach i węzłach przesiadkowych np. Metro Centrum czy pętla tramwajowa Gocławek.



Podjęte działania: parkingi rowerowe



Ocena:

- W ostatnich latach powstało 70 parkingów na 530 miejsc
- Brak kompleksowego opracowania planistycznego dotyczącego kształtowania i lokalizowania infrastruktury parkingowej dla rowerów. Wytyczne zawarte w SUIKZP są zbyt ogólne.
- Brak odpowiedniej współpracy pomiędzy UM i jednostkami samorządowymi (np. ZTM, ZDM i ZTP), a instytucjami takimi jak uczelnie wyższe, szkoły, zakłady pracy (biura, urzędy, centra handlowe), która powinna doprowadzić do powstania planu wyposażania poszczególnych obiektów w parkingi dla rowerów
- Większość parkingów dla rowerów (za wyjątkiem B+R) ma dość niski standard.
- Obecnie największy rozwój infrastruktury parkingowej dla rowerów następuje na terenie dzielnicy Śródmieście i Pragi. Działania te powinny być rozszerzone na pozostałe dzielnice miasta.
- W ostatnich latach notuje się wzmożone zainteresowanie osiedlowymi parkingami rowerowymi. Większość nowych budynków mieszkaniowych jest wyposażona w rowerownie, w których liczba dostępnych miejsc zwykle przekracza wytyczne SUIKZP. Doświadczenie wskazuje, że wraz ze wzrostem podaży miejsc wzrasta popyt, często w stopniu wyższym niż oczekiwano (większa liczba rowerów niż miejsc do parkowania).
- Brak jest parkingów dla rowerów dla osób przyjeżdżających do Warszawy transportem zbiorowym (kolej, autobus) i



III. IDENTYFIKACJA I OCENA PLANOWANYCH ZAMIERZEŃ

III. Identyfikacja i ocena planowanych zamierzeń



1. Dokumenty
2. Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN)
3. „Parkuj i Jedź” (P+R)
4. Parkingi kubaturowe
5. Parkingi dla samochodów ciężarowych
6. Parkingi dla autokarów
7. Parkingi rowerowe



Podstawowym dokumentem określającym planowane zamierzenia jest uchwalona 9 lipca b.r. „**Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne, w tym Zrównoważonego Planu Rozwoju Transportu Publicznego**”.

(Uchwała NR L VIII/1749/2009 Rady Miasta Stołecznego Warszawy).

Strategia w ramach zadań dotyczących systemu drogowego Warszawy zakłada uporządkowanie systemu parkowania (zadanie 9)

Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN)



> Strategia:

- *rozszerzenie strefy płatnego parkowania na całą strefę I (śródmiejską) i wybrane obszary strefy II (miejskiej),*
- *wprowadzenie zróżnicowania stawek opłat w strefach,*
- *zdecydowane i konsekwentne zwiększenia stopnia egzekwowania zakazów parkowania.*

Parkuj i jedź (P+R)



> Strategia:

- *rozwój systemu parkingów typu „Parkuj i Jedź”, w pierwszej kolejności przy peryferyjnych przystankach linii komunikacji szynowej (metro, kolej, tramwaj);*
- *w planach miejscowych konieczność gwarantowania miejsca dla lokalizowania parkingów typu „Parkuj i Jedź”*
- *tworzenie węzłów przesiadkowych z uwzględnieniem kryterium minimalizacji dróg dojścia pomiędzy poszczególnymi systemami transportu: metra, tramwaju, autobusu, parkingów P+R, B+R i K+R*

> SUIKZP:

- *Propozycja lokalizacji 29 parkingów P+R (4 funkcjonują)*

Parkuj i jedź (P+R)



II etap budowy / 11parkingów:

- *Parkuj i Jedź - Al. Krakowska*
- *„Metro Ursynów”*
- *„Rembertów PKP”*
- *„Wawer – SKM”*
- *„Anin – SKM”*
- *„Ursus Niedźwiadek – PKP”*
- *„Metro Stokłosy – Ursynów Południowy (etap II)”*
- *„Falenica - PKP”*
- *„Kabaty”*
- *„Jeziorki - PKP”*
- *„Żerań – PKP”*

Odsunięte w czasie:

- *„Annopol” – parking naziemny kubaturowy (ok. 1200 miejsc postojowych),*
- *„PKP Służewiec” – ok. 1000 miejsc postojowych,*
- *„WKD Raków” – ok. 500 miejsc postojowych,*
- *„Górczewska” – ok. 500 miejsc postojowych,*
- *„PKP Międzylesie” – ok. 100 miejsc postojowych,*
- *„PKP Radość” – ok. 130 miejsc postojowych,*
- *„PKP Miedzeszyn” – ok. 130 miejsc postojowych*

Parkingi kubaturowe



> Strategia:

- *stosowanie limitów budowy nowych miejsc parkingowych w zależności od strefy miasta,*
- *budowa miejskich parkingów wielopoziomowych z jednoczesnym ograniczeniem liczby miejsc do parkowania w poziomie terenu,*
- *zdecydowane i konsekwentne zwiększenie stopnia egzekwowania zakazów parkowania.*

W ostatnich latach w Warszawie prowadzono prace planistyczne i projektowe (na różnym etapie szczegółowości) w odniesieniu do kilku możliwych lokalizacji parkingów m.in.:

- *parkingu pod ul. Emilii Plater (odcinek Świętokrzyska – Al. Jerozolimskie) na około 400-450 miejsc wraz z likwidacją miejsc na powierzchni,*
- *parkingu pod placem Teatralnym – 650 miejsc,*
- *parkingu pod placem Powstańców Warszawy – 420 miejsc,*
- *rejonu ul. Sienkiewicza/Zgoda – 350 miejsc,*
- *parkingu pod placem Grzybowskim – 325 miejsc,*
- *parkingu pod placem Konstytucji – 1000 miejsc,*
- *parkingu pod placem Trzech Krzyży – 525 miejsc,*
- *parkingu pod placem Wilsona – 230 miejsc,*
- *parkingu pod placem Piłsudskiego – 740 miejsc,*
- *parkingu pod placem Bankowym – 764 miejsca.*

Parkingi rowerowe



> Strategia:

- **Zadanie 3 - integracja systemu rowerowego z innymi podsystemami transportowymi miasta**, w ramach którego zakłada się:
 - doprowadzanie ruchu do stacji i przystanków transportu publicznego,
 - możliwość bezpiecznego pozostawienia rowerów w węzłach przesiadkowych oraz w miejscach docelowych dla podróży (obiekty Urzędu Miasta st. Warszawy, uczelni warszawskich,
 - innych ważnych obiektów takich jak np. muzea, parki, itp.
- **Zadanie 4 - zapewnienie bezpiecznego korzystania z roweru**, w ramach którego zakłada się stworzenie warunków dla intensywnego korzystania z roweru, poprzez odpowiednią podaż infrastruktury, a także monitorowanie parkingów rowerowych zapewniających bezpieczne pozostawienie roweru.

Parkingi dla samochodów ciężarowych



> SUIKZP:

- Studium wskazuje się cztery lokalizacje parkingów dla pojazdów ciężarowych:
 - na terenie dzielnicy Włochy, blisko Al. Krakowskiej, w pobliżu projektowanego węzła z Południową Obwodnicą Warszawy,
 - na terenie dzielnicy Ursus, po południowej stronie ulicy Potczyńskiej, w pobliżu projektowanego węzła z Trasą Armii Krajowej,
 - na terenie Bielan, po południowej stronie ulicy Wóycickiego, pomiędzy planowaną trasą N-S a ul. Pułkową,
 - we wschodniej części Warszawy, na terenie dzielnicy Targówek, w pobliżu węzła ul. Radzymińskiej z Trasą Olszynki Grochowskiej.

Autokary – brak działań

Parkingi dla autokarów



> brak planowanych działań

Parkingi rowerowe



> SUIKZP:

- Studium branżowe poświęcone wyłącznie transportowi rowerowemu „*Konceptcja układu ścieżek rowerowych*” opracowana w 2004r (TransEko) *opracowane na potrzeby SUIKZP*
- Propozycje miejsc lokalizacji parkingów dla rowerów w **węzłach przesiadkowych i miejscach docelowych.**
- Łącznie ok. 100 lokalizacji parkingów (kilka z nich już zostało zrealizowanych):



IV. KIERUNKI POLITYKI PARKINGOWEJ

IV. Kierunki polityki parkingowej



Działania w odniesieniu do:

1. Strefy Płatnego Parkowanie Niestrzeżonego (SPPN)
2. „Parkuj i Jedź” (P+R)
3. Parkowania w liniach rozgraniczających ulic (w tym klasy Z i L)
4. Parkingów wielopoziomowych, w tym podziemnych
5. Parkowania w obszarach zabudowy mieszkaniowej
6. Samochodów ciężarowych
7. Autokarów
8. Rowerów

SPPN (20 działań)



| Lp | REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|----|--|--|
| 1 | Rozszerzenie obszarowe strefy płatnego parkowania | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie i uzgodnienie z zainteresowanymi jednostkami szczegółowego programu rozszerzenia SPPN do roku 2015 z możliwością etapowania. b. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania wraz z wprowadzeniem zróżnicowania stawek opłat i okresu obowiązywania opłat – etap I (do roku 2015). c. Monitorowanie funkcjonowania rozszerzonej strefy płatnego parkowania wraz z oceną efektywności. d. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania - etap II (do roku 2025) i etap III (do roku 2035). e. Wprowadzenie informacji dotyczącej docelowego zasięgu SPPN do SUIKZP i planów miejscowych. |
| 2 | Podział strefy płatnego parkowania na podstrefy ze zróżnicowaniem stawek opłat | <ul style="list-style-type: none"> a. Wystąpienie z inicjatywą legislacyjną zmierzającą do zmiany Ustawy o Drogach Publicznych w zakresie ograniczeń dla ustanawiania wysokości stawek opłat, różnicowania stawek opłat w strefach miasta i poboru opłat w dni wolne od pracy. |
| 3 | Weryfikacja zasad funkcjonowania strefy SPPN | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie nowelizacji regulaminu SPPN. b. Przygotowanie kampanii informacyjnej i reklamowej uzasadniającej konieczność zmian w regulaminie. c. Zmiana regulaminu w drodze uchwały Rady Miasta. |
| 4 | Zdecydowane i konsekwentne egzekwowanie zasad parkowania | <ul style="list-style-type: none"> a. Zwiększenie obsady kadrowej kontrolerów SPPN w dostosowaniu do potrzeb wynikających z konieczności uszczelnienia systemu. b. Ustalenie i uzgodnienie ze strażą miejską i policją rygorystycznych zasad kontroli parkowania (gdy brak opłat i niewłaściwy jest sposób parkowania). c. Wystąpienie z inicjatywą podwyższenia wysokości opłaty dodatkowej za nieuiszczenie opłaty za parkowanie lub przedłużenie czasu parkowania bez ważnej opłaty. |
| 5 | Porządkowanie sposobu wyznaczania miejsc do parkowania oraz poprawa jakości utrzymania bieżącego | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie wytycznych dotyczących zasad wyznaczania, oznakowania i utrzymania bieżącego miejsc do parkowania w strefie SPPN. b. Wystąpienie z inicjatywą zmieniającą Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w zakresie sposobu oznakowania SPPN. c. Wykonanie przeglądu miejsc do parkowania wyznaczonych w strefie SPPN pod kątem zgodności z wytycznymi określającymi zasady wyznaczania (działanie 5a). d. Korekta sposobu wyznaczenia miejsc do parkowania w strefie SPPN. e. Wdrożenie ustalonych zasad utrzymania bieżącego miejsc do parkowania w SPPN. |
| 6 | Wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań technicznych oraz unowocześnienie systemu kontroli parkowania w SPPN | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie studium możliwości wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technicznych usprawniających funkcjonowanie i rozwój SPPN ze szczególnym uwzględnieniem zautomatyzowania systemu kontroli i ułatwień w dokonywaniu opłat za parkowanie. b. Wybór rozwiązań technicznych służących usprawnieniu kontroli parkowania w SPPN. c. Wdrożenie innowacyjnych rozwiązań technicznych w dotychczasowej strefie parkowania płatnego i w nowych obszarach obejmowanych płatnym parkowaniem. |

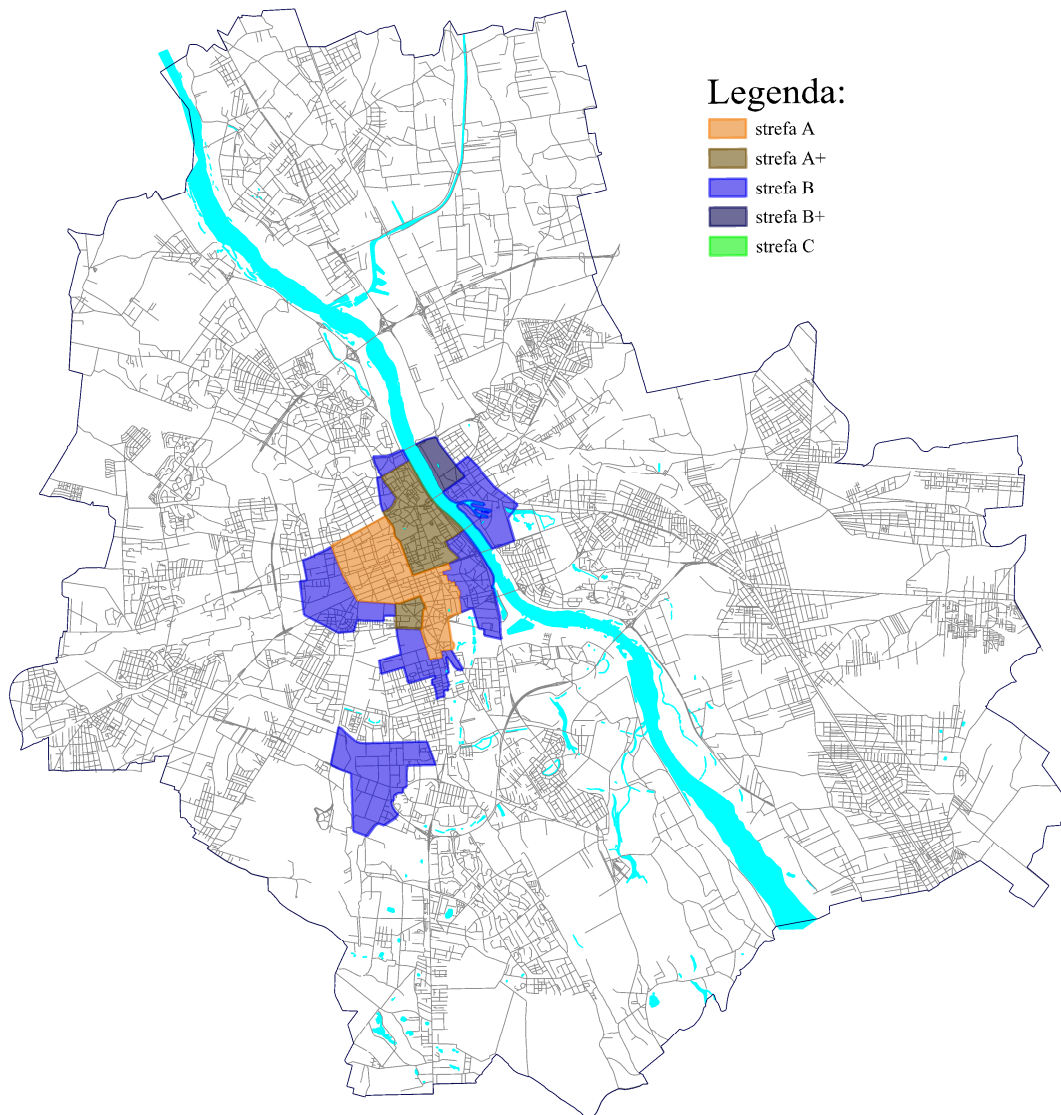
SPPN (20 działań)



Propozycja podziału strefy SPPN na podstrefy

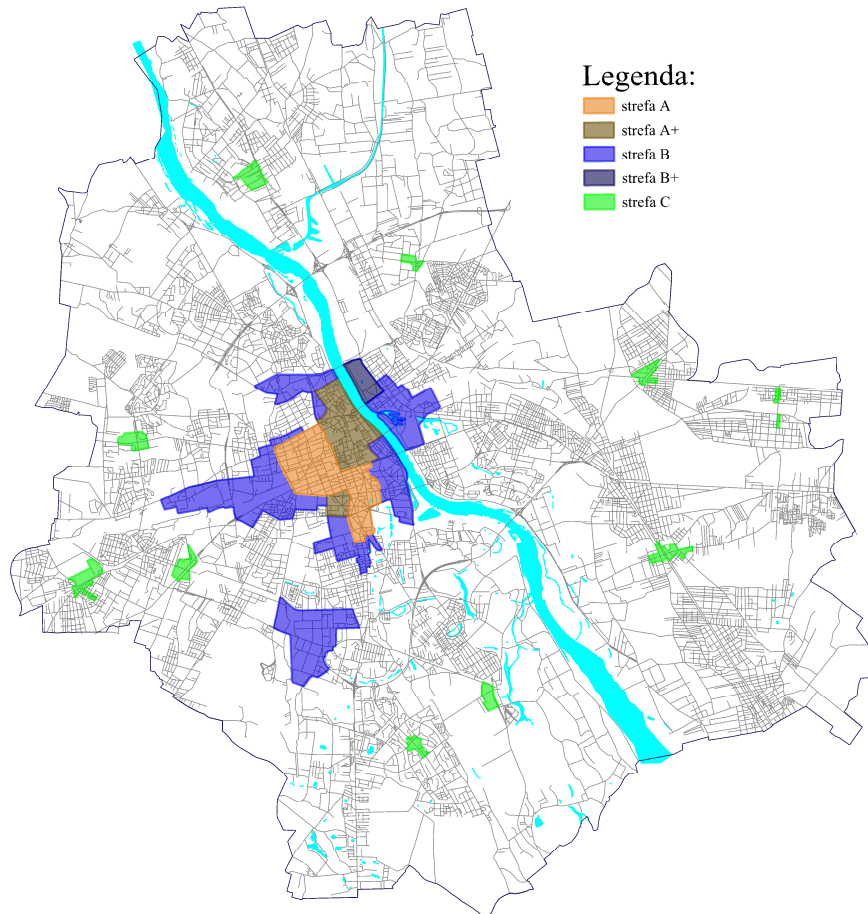
| Strefa SPPN | Strefa wg SUIKZP | Dni obowiązywania | Godziny obowiązywania | Stawka opłat |
|---------------|------------------|--------------------------|-----------------------|--------------|
| Podstrefa A | I | poniedziałek – piątek | 8.00-18.00 | Wysoka |
| Podstrefa A + | I | poniedziałek - niedziela | 8.00-20.00 | Wysoka |
| Podstrefa B | I i II | poniedziałek – piątek | 8.00-18.00 | Średnia |
| Podstrefa B + | I i II | poniedziałek - niedziela | 8.00-18.00 | Średnia |
| Podstrefa C | I i II | poniedziałek – piątek | 8.00-18.00 | Niska |
| Podstrefa C + | I i II | poniedziałek - niedziela | 8.00-18.00 | Niska |

SPPN (20 działañ)

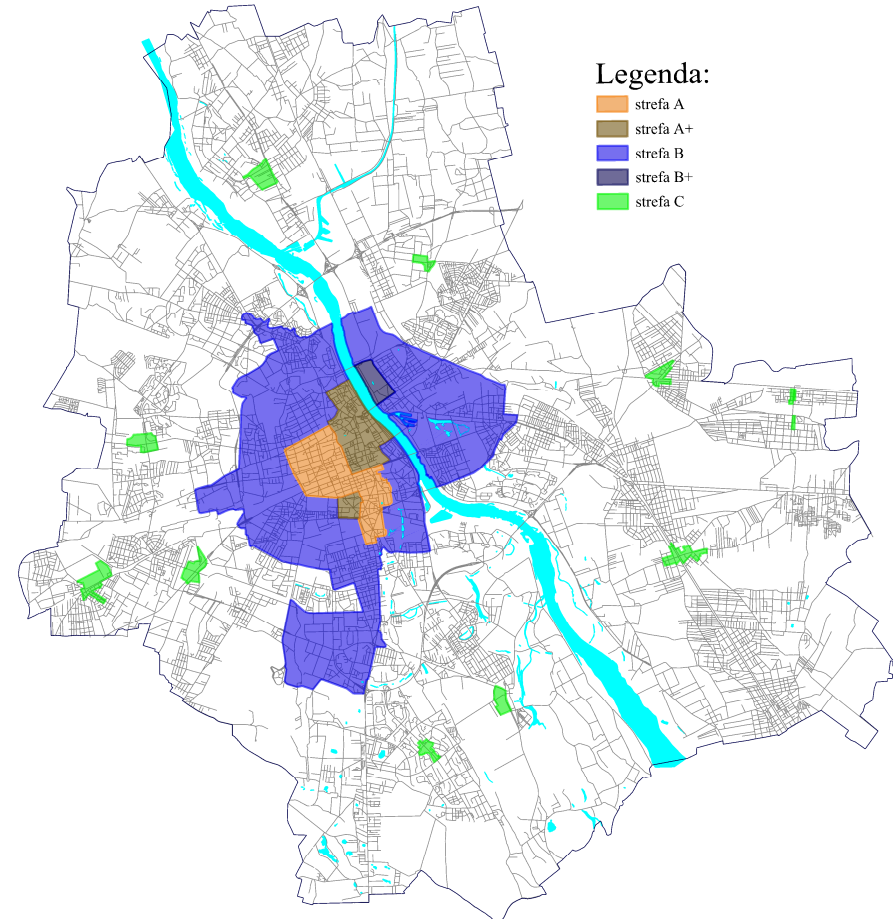


Rozwój SPPN – do roku 2015

SPPN (20 działañ)



Rozwój SPPN – do roku 2035 –
kryterium gęstości miejsc pracy



Rozwój SPPN – do roku 2035 –
wg SUiKZP

SPPN (zakres zmian w regulaminie)



| L.p. | Punkt Uchwały nr XXXVI/1077/2008 | Zakres zmiany |
|------|----------------------------------|--|
| 1 | §2.1 | Zmiana wysokości stawek opłat z wprowadzeniem różnicowania stawek w podstrefach |
| 2 | §6.1 | Wprowadzenie wyższych i zróżnicowanych (z uwagi na wielkość samochodu i liczbę abonamentów wydanych na 1 mieszkanie) stawek opłat abonamentowych |
| 3 | §8.1 | Wprowadzenie progresywnej stawki opłaty dodatkowej |
| 4 | Załącznik Nr 1 | Zmiana obszaru SPPN z wprowadzeniem podziału na podstrefy |
| 5 | Załącznik Nr 2 §2.2 | Zmiana okresu i godzin obowiązywania SPPN |
| 6 | Załącznik Nr 2 §5.3 i 5.4 | Wprowadzenie zróżnicowanych abonamentów dostępnych na jedno mieszkanie (w zależności od liczby złożonych wniosków). |
| 7 | nowy punkt | Wprowadzenie abonamentu uprawniającego do zniżek za poruszanie się samochodami o napędzie elektrycznym lub hybrydowym |
| 8 | nowy punkt | Wprowadzenie możliwości różnicowania stawek opłat w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu i/lub spełnianych norm emisji spalin |

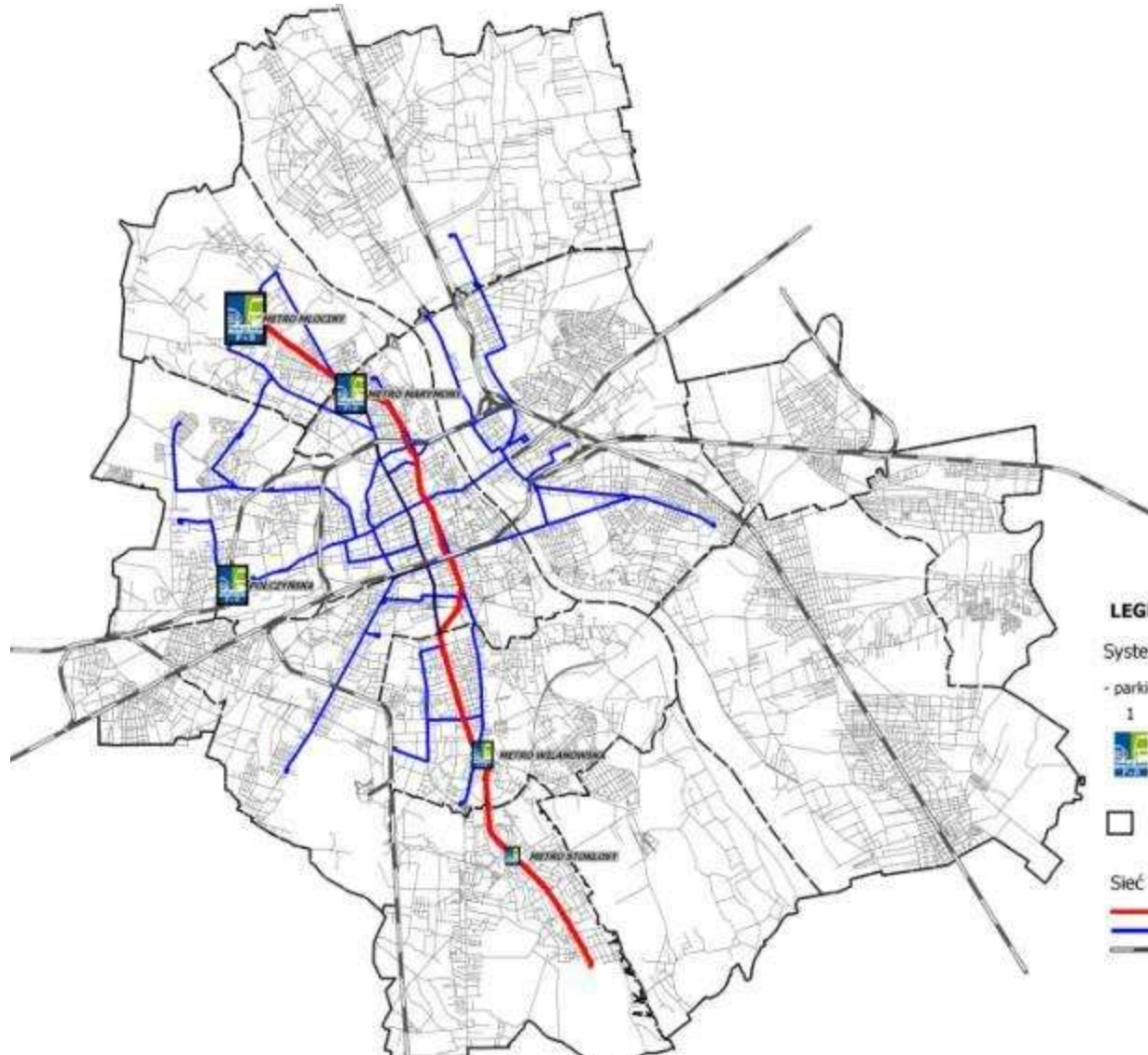
| L.p. | Art. Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych | Zakres zmiany |
|------|---|---|
| 1 | 13b punkt 1 | Wprowadzenie zapisu uprawniającego do pobierania opłat w weekendy |
| 2 | 13b punkt 4 | Zmiana wysokości stawek opłat |

P+R (26 działań)



| l.p | REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|-----|--|---|
| 1 | Rozwijanie ilościowe systemu P+R w II i III strefie m.st. Warszawy. | a. Budowa parkingów systemu P+R. |
| 2 | Udział w rozwijaniu systemu P+R poza granicami m.st. Warszawy, głównie wzdłuż korytarzy kolejowych. | a. Identyfikacja potrzeb w zakresie organizacji systemu P+R w otoczeniu Warszawy. b. Przygotowanie mechanizmów wsparcia budowy P+R w otoczeniu Warszawy. c. Wystąpienie z inicjatywą uruchomienia P+R w wybranych lokalizacjach. |
| 3 | Współpraca z właścicielami prywatnych parkingów zlokalizowanych w II i III strefie m.st. Warszawy, w celu wykorzystania tych obiektów na rzecz systemu P+R. | a. Identyfikacja obiektów z parkingami istotnych z punktu widzenia możliwości włączenia do systemu P+R. b. Wystąpienie z inicjatywą włączenia wybranych obiektów do systemu P+R. c. Włączenie wybranych obiektów do systemu P+R. |
| 4 | Uruchomienie systemu zarządzania parkingami P+R. | a. Opracowanie wytycznych do stworzenia systemu zarządzania parkingami P+R. b. Wdrożenie systemu (projekt + instalacja). |
| 5 | Rozwijanie infrastruktury drogowej, rowerowej oraz pieszej, w celu zapewnienia dobrego i bezpiecznego dojazdu i dojść do parkingów P+R. | a. Wykonanie studiów komunikacyjnych dla każdej lokalizacji parkingu P+R pod kątem usprawnienia dojazdów i dojść. b. Opracowanie programu działań inwestycyjnych i zmian w organizacji ruchu w związku z systemem P+R. c. Wdrożenie działań usprawniających dojazdy i dojścia w systemie P+R. |
| 6 | Utrzymanie niskich kosztów korzystania z parkingów P+R z możliwością różnicowania stawek opłat na poszczególnych parkingach w dostosowaniu do popytu i podaży miejsc. | a. Wykonanie tzw. studium deklarowanych preferencji określającego skłonność do ponoszenia opłat w systemie P+R. b. Monitorowanie popytu na usługi P+R. c. Wprowadzanie opłat za korzystanie z P+R. d. Sprzedaż i wynajem powierzchni pod funkcje usługowo-handlowe i biurowe. |
| 7 | Wprowadzenie jednolitego, wysokiego standardu wykonywania i eksploatacji parkingów P+R. | a. Opracowanie standardów technicznych w zakresie planowania, projektowania, budowy i eksploatacji parkingów P+R w Warszawie. b. Wdrożenie standardów technicznych do stosowania w formie rozporządzenia Prezydenta m.st. Warszawy. |
| 8 | Rozwijanie nowych funkcji P+R. | a. Uruchamianie systemu roweru miejskiego. b. Wprowadzanie usług technicznych związanych z samochodami i rowerami. c. Wprowadzanie usług związanych z dostarczaniem przesyłek. d. Rozwijanie innych funkcji. |
| 9 | Premiowanie pojazdów dowożących do P+R co najmniej dwie osoby. | a. Opracowanie programu premiowania pojazdów dowożących co najmniej dwie osoby. b. Uruchomienie i promocja programu. |
| 10 | Promowanie korzystania z systemu P+R. | a. Opracowanie programu promocji systemu P+R. b. Promocja systemu P+R. |

P+R (stan istniejący)



LEGENDA:

System parkingów "Parkuj i Jedź":

- parkingi typu (pojemność parkingu):

- 1
- 2
- 3
- 4



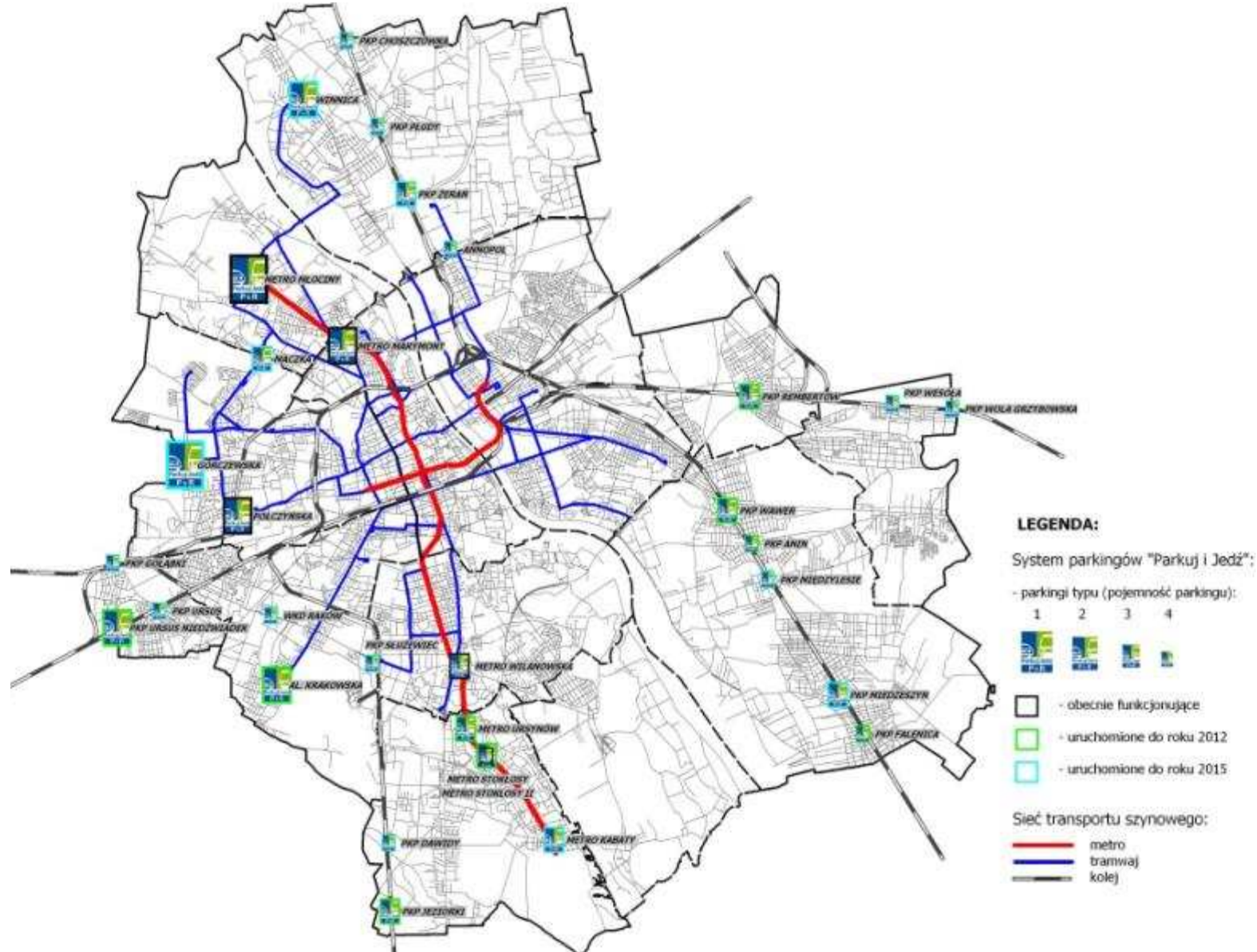
□ - obecnie funkcjonujące

Sieć transportu szynowego:

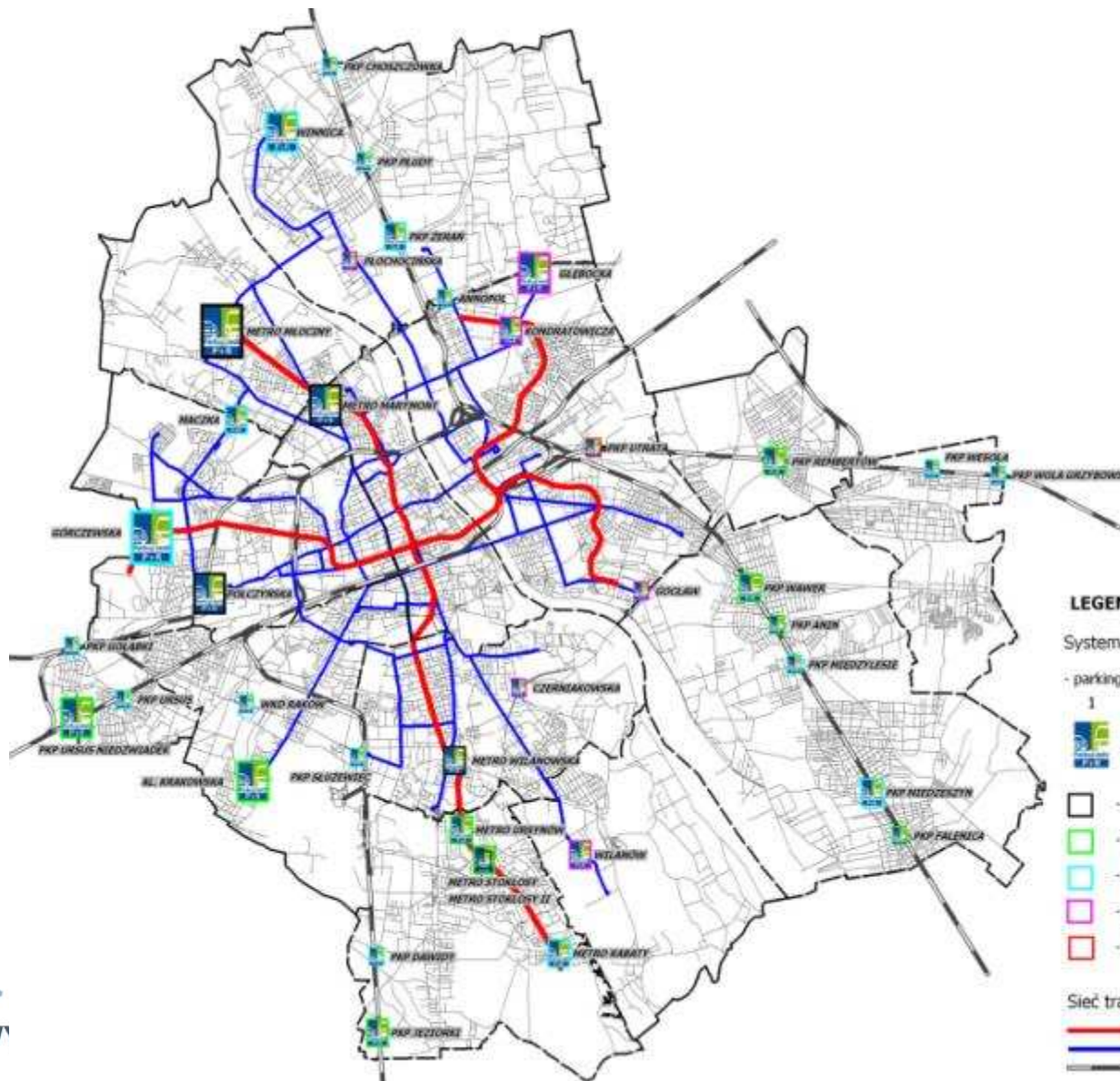
- metro
- tramwaj
- kolej



P+R (propozycja do roku 2015)



P+R (stan docelowy)



LEGENDA:

System parkingów "Parkuj i Jedź":

- parkingi typu (pojemność parkingu):

1 2 3 4



□ - obecnie funkcjonujące

□ - uruchomione do roku 2012

□ - uruchomione do roku 2015

□ - uruchomione do roku 2020

□ - uruchomione do roku 2025

Sieć transportu szynowego:



Parkowanie w pasie drogowym (24 działania)



| l.p | REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|-----|--|--|
| 1 | Uporządkowanie parkowania w liniach rozgraniczających ulic*. | a. Wykonanie przeglądu miejsc do parkowania na ulicach w obszarze poza SPPN. b. Uporządkowanie parkowania poprzez wyznaczenie miejsc do parkowania. |
| 2 | Ograniczanie liczby miejsc do parkowania w obszarach, gdzie parkowanie pogarsza jakość przestrzeni miejskiej. | a. Opracowanie programu redukcji i uporządkowania miejsc do parkowania w obszarach, gdzie parkowanie ma szczególny wpływ na jakość przestrzeni miejskiej. b. Wdrożenie ograniczenia liczby miejsc do parkowania w obszarach, gdzie parkowanie pogarsza jakość przestrzeni miejskiej. Pozostałe działania będą realizowane jako element projektów przekształceń przestrzeni miejskiej. |
| 3 | Zastępowanie istniejących miejsc do parkowania na jezdniach i chodnikach, miejscami do parkowania na parkingach wydzielonych, w tym kubaturowych. | a. Opracowanie programu zastępowania miejsc do parkowania na jezdniach i chodnikach miejscami do parkowania na parkingach wydzielonych, w tym kubaturowych. b. Wdrożenie programu zastępowania miejsc do parkowania na jezdniach i chodnikach miejscami do parkowania na parkingach wydzielonych, w tym kubaturowych. |
| 4 | Ograniczanie liczby miejsc do parkowania na jezdniach i chodnikach w rejonie nowo budowanych obiektów na rzecz parkowania na terenie obiektu. | a. Opracowywanie projektów ograniczania liczby miejsc do parkowania na jezdniach i chodnikach w otoczeniu nowo budowanych obiektów. b. Wdrożenie projektu ograniczającego liczbę miejsc do parkowania na jezdniach i chodnikach w otoczeniu nowo budowanych obiektów. |
| 5 | Eliminowanie parkowania wzdłuż prawych pasów ruchu prowadzących intensywny ruch autobusowy, a w szczególności wzdłuż wydzielonych pasów autobusowych. | a. Opracowanie programu ograniczenia możliwości parkowania wzdłuż prawych pasów ruchu prowadzących intensywny ruch autobusowy. b. Wdrożenie programu ograniczania parkowania wzdłuż prawych pasów ruchu prowadzących intensywny ruch autobusowy. |
| 6 | Stworzenie systemu miejsc do zatrzymania i czasowego postoju samochodów dostawczych wraz z określeniem zasad korzystania z tego typu miejsc. | a. Opracowanie zasad i programu obsługi obszaru Śródmieścia Warszawy samochodami dostawczymi. b. Opracowanie projektów obsługi poszczególnych podobszarów Śródmieścia Warszawy samochodami dostawczymi z wyznaczeniem miejsc postoju. c. Wyznaczenie miejsc postoju samochodów dostawczych w ramach wdrożenia projektów obsługi Śródmieścia samochodami dostawczymi. |
| 7 | Stworzenie systemu miejsc do zatrzymania i czasowego postoju samochodów osób niepełnosprawnych. | a. Opracowanie programu lokalizacji miejsc do parkowania samochodów osób niepełnosprawnych. b. Wyznaczenie miejsc do parkowania samochodów osób niepełnosprawnych. |
| 8 | Zwiększenie kontroli przestrzegania parkowania. | a. Ustalenie i uzgodnienie ze strażą miejską i policją rygorystycznych zasad kontroli parkowania. b. Kontrola przestrzegania zasad parkowania. |
| 9 | Wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań służących do wyznaczania miejsc do parkowania. | a. Opracowanie wytycznych stosowania innowacyjnych rozwiązań służących wyznaczaniu miejsc do parkowania. b. Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań służących wyznaczaniu miejsc do parkowania. |
| 10 | Występowanie z inicjatywami legislacyjnymi. | a. Wystąpienie z inicjatywą zmieniającą Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” w sprawie zasad oznakowania miejsc do parkowania i zakazów parkowania. |
| 11 | Obowiązkowe sporządzanie bilansów miejsc parkingowych. | a. Ustalenie podziału strefy I na podobszary bilansowania miejsc parkingowych. b. Opracowanie bilansów parkingowych dla każdego z wyznaczonych podobszarów – raport otwarcia. c. Opracowanie planów bilansowych miejsc do parkowania w podobszarach z uwzględnieniem wytycznych Strategii Transportowej i Polityki Parkingowej. d. Kontrolowanie przestrzegania ustalonych planów parkowania. |

Parkingi kubaturowe (13 działań)



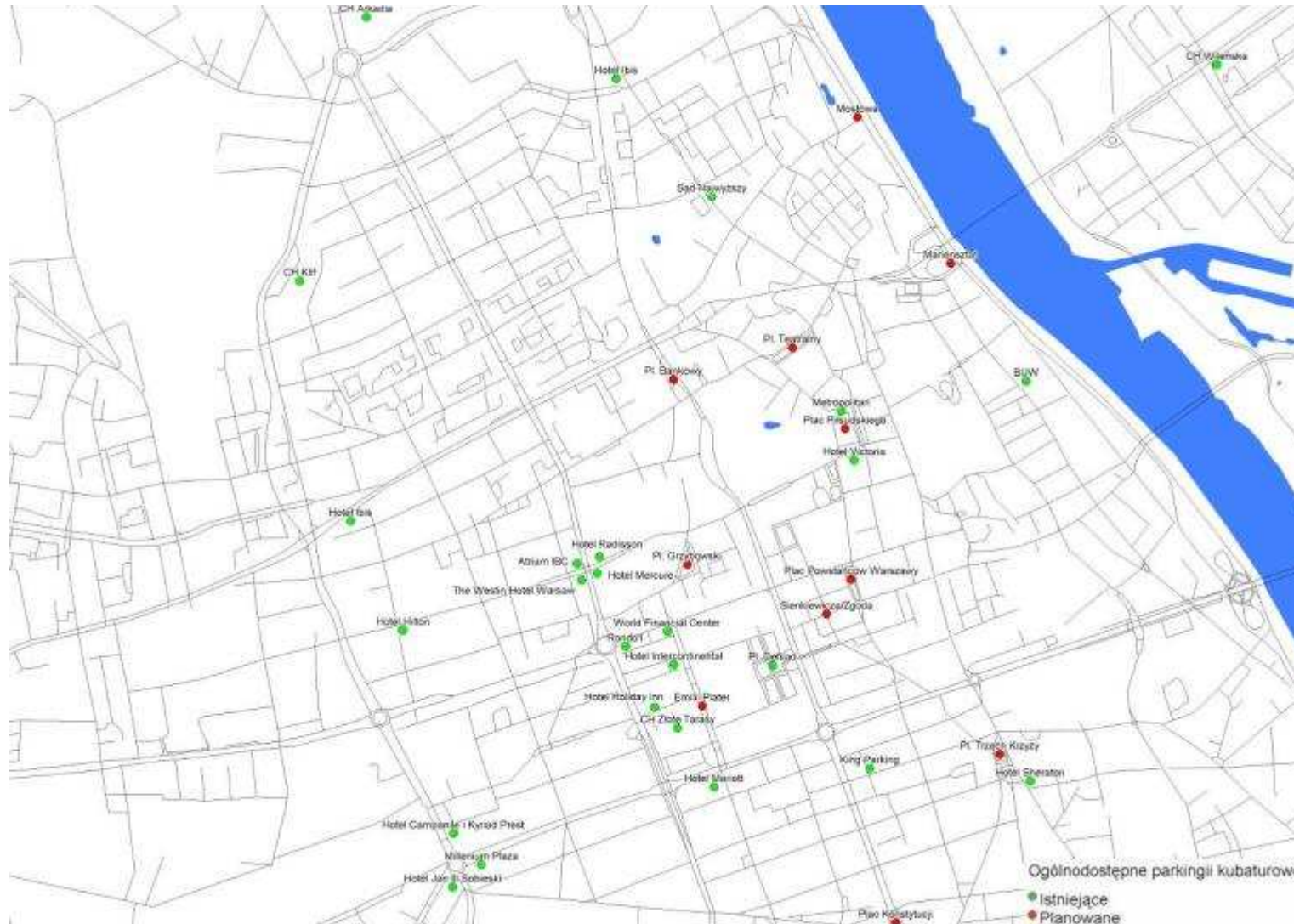
| l.p. | REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|------|--|---|
| 1 | Rozwój systemu miejskich ogólnodostępnych parkingów kubaturowych i podziemnych. | a. Opracowanie i uzgodnienie z zainteresowanymi jednostkami programu rozwoju systemu parkingów ogólnodostępnych (kubaturowych i podziemnych). b. Stosowanie rachunku ekonomicznego przy podejmowaniu decyzji o budowie parkingu. c. Wprowadzenie informacji o programie do SUIKZP i planów miejscowych. d. Wdrożenie (etapowe) programu. |
| 2 | Inicjowanie współpracy z zarządcami parkingów prywatnych. | a. Ocena możliwości włączenia prywatnych parkingów do systemu parkingów ogólnodostępnych - wytypowanie obiektów wraz z analizą dostępności miejsc. b. Podjęcie współpracy z zarządcami obiektów. c. Włączanie parkingów (etapowe) do systemu parkingów ogólnodostępnych. |
| 3 | Stosowanie opłat za korzystanie z miejskich parkingów. | a. Przeprowadzenie analizy wysokości stawek opłat. b. Monitorowanie wykorzystania miejsc w parkingach kubaturowych i podziemnych. |
| 4 | Stworzenie systemu zarządzania parkingami kubaturowymi i podziemnymi. | a. Opracowanie wytycznych do stworzenia systemu zarządzania parkingami kubaturowymi i podziemnymi. b. Wdrożenie systemu (etapowe) wraz z postępującą modernizacją istniejących i budową nowych parkingów kubaturowych i podziemnych. |
| 5 | Wprowadzanie rozwiązań innowacyjnych zwiększających funkcjonalność parkingów. | a. Opracowanie studium możliwości wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technicznych usprawniających funkcjonowanie parkingów kubaturowych i podziemnych. b. Wdrożenie innowacyjnych rozwiązań technicznych. |

Parkingi kubaturowe lokalizacje do analiz szczegółowych)



| L.p. | Parking | Liczba miejsc |
|------|--|-----------------------|
| 1 | ul. Emilii Plater (odcinek Świętokrzyska – Al. Jerozolimskie) | ok. 400-450 miejsc |
| 2 | pl. Teatralny | ok. 650 miejsc |
| 3 | pl. Powstańców Warszawy | ok. 400 miejsc |
| 4 | ul. Sienkiewicza/Zgoda | ok. 350 miejsc |
| 5 | pl. Grzybowski | ok. 300 miejsc |
| 6 | pl. Konstytucji | ok. 1000 miejsc |
| 7 | Pl. Trzech Krzyży | ok. 500 miejsc |
| 8 | Pl. Wilsona | ok. 200 miejsc |
| 9 | Pl. Piłsudskiego | ok. 750 miejsc |
| 10 | Pl. Bankowy | ok. 750 miejsc |
| 11 | Mostowa (obsługa Bulwaru Wiślanego) | ok. 415 miejsc |
| 12 | Mariensztat (obsługa Starego Miasta i Mariensztatu) | ok. 285 miejsc |

Parkingi kubaturowe lokalizacje do analiz szczegółowych)



Parkowanie w obszarach mieszkaniowych



| l.p | REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|-----|--|--|
| 1 | Stosowanie normatywu parkingowego dla zabudowy mieszkaniowej. | <ul style="list-style-type: none"> a. Uszczegółowienie i ewentualna korekta normatywu parkingowego dla m.st. Warszawy zapisanego w SUIKZP. b. Wprowadzenie informacji o normatywie do SUIKZP i do planów miejscowych. c. Stosowanie normatywu w planach miejscowych i decyzjach o warunkach zabudowy. |
| 2 | Ograniczenie parkowania wzdłuż ulic w rejonach zabudowy mieszkaniowej położonych w strefie I. | <ul style="list-style-type: none"> a. Zastępowanie parkowania wzdłuż ulic parkowaniem na parkingach wydzielonych. b. Ograniczenie zapotrzebowania mieszkańców strefy I na miejsca parkingowe. c. Eliminowanie parkowania niezgodnego z przepisami (na miejscach nie wyznaczonych). |
| 3 | Porządkowanie parkowania związanego z zabudową mieszkaniową w strefach I, II i III. | <ul style="list-style-type: none"> a. Wyznaczanie miejsc do parkowania w pasach drogowych, w tym także pasów do parkowania. b. Eliminowanie parkowania niezgodnego z przepisami (na miejscach nie wyznaczonych). |
| 4 | Wdrożenie programu edukacyjno-promocyjnego zorientowanego na rezygnację z posiadania samochodu w strefach mieszkaniowych. | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie programu edukacyjno-promocyjnego zorientowanego na rezygnację z posiadania samochodu w strefach mieszkaniowych. b. Wdrożenie (etapowe) programu. |

Parkowanie samochodów ciężarowych



| l.p | REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|-----|---|--|
| 1 | Stworzenie systemu parkingów przeznaczonych do postoju samochodów ciężarowych poruszających się drogami prowadzącymi ruch tranzytowy. | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie systemu parkingów dla samochodów ciężarowych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg prowadzących ruch tranzytowy. b. Wprowadzenie informacji o systemie do SUIKZP i do planów miejscowych. c. Wdrożenie (etapowe) systemu. |
| 2 | Stworzenie systemu parkingów przeznaczonych do postoju samochodów ciężarowych w ruchu dojazdowym do Warszawy i świadczącej usługi na rzecz m.st. Warszawy. | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie systemu parkingów dla samochodów ciężarowych w ruchu dojazdowym do Warszawy. b. Wprowadzenie informacji o systemie do SUIKZP i do planów miejscowych. c. Wdrożenie (etapowe) systemu. |
| 3 | Budowa multimodalnego centrum przeładunkowego zgodnie z zapisami SUIKZP. | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie założeń do budowy multimodalnego centrum przeładunkowego. b. Budowa multimodalnego centrum przeładunkowego. |
| 4 | Budowa parkingów dla pojazdów przewożących niebezpieczne substancje. | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie systemu parkingów dla pojazdów przewożących niebezpieczne substancje zlokalizowanych w obszarach nieuciążliwych dla otoczenia. b. Wprowadzenie informacji o systemie do SUIKZP i do planów miejscowych. c. Wdrożenie (etapowe) systemu. |
| 5 | Współpraca z GDDKiA w zakresie stworzenia systemu parkingów dla samochodów ciężarowych obsługujących planowany system dróg ekspresowych. | <ul style="list-style-type: none"> a. Inicjowanie współpracy pomiędzy m.st. Warszawa i GDDKiA w celu koordynowania lokalizacji i wielkości parkingów usytuowanych wzdłuż dróg ekspresowych. |
| 6 | Stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania parkingami dla samochodów ciężarowych. | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie wytycznych do stworzenia systemu zarządzania parkingami dla samochodów ciężarowych. b. Wdrożenie systemu (projekt i instalacja) rozwijanego wraz z postępującą modernizacją istniejących i budową nowych parkingów. |
| 7 | Wprowadzenie opłat za korzystanie z parkingów. | <ul style="list-style-type: none"> a. Wykonanie badań i analiz popytu i podaży określających zainteresowanie korzystaniem z parkingów dla samochodów ciężarowych i stawek opłat za korzystanie z parkingów. b. Wdrożenie systemu opłat. |
| 8 | Opracowanie standardów technicznych planowania lokalizacji, projektowania, wyposażenia i eksploatacji parkingów dla samochodów ciężarowych w Warszawie. | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie standardów technicznych w zakresie planowania, projektowania, budowy i eksploatacji parkingów dla samochodów ciężarowych w Warszawie. b. Wdrożenie standardów technicznych do stosowania w formie rozporządzenia Prezydenta m.st. Warszawy. |

...

hands

Parkowanie samochodów ciężarowych



Mapa z zaznaczonymi odcinkami ulic wlotowych do Warszawy, na których należy przewidzieć lokalizację parkingów oraz proponowana lokalizacja multimodalnego centrum przeładunkowego

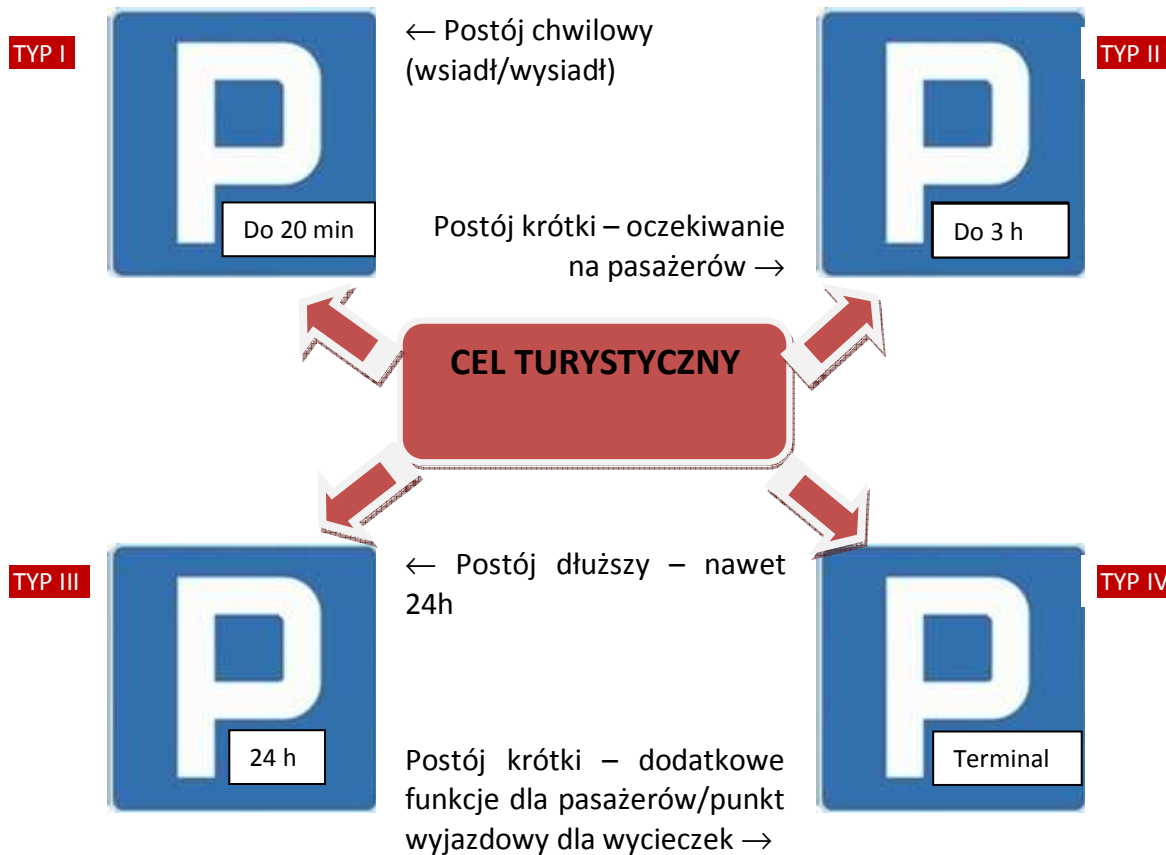


Parkowanie autokarów



| l.p | REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|-----|---|---|
| 1 | Stworzenie systemu parkingów autokarowych umożliwiających dogodny dostęp do atrakcji turystycznych Warszawy | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie systemu parkingów autokarowych umożliwiających dogodny dostęp do atrakcji turystycznych Warszawy. b. Uzgodnienie systemu z zainteresowanymi jednostkami i instytucjami. c. Wprowadzenie informacji o systemie do SUIKZP i planów miejscowych. d. Wdrożenie (etapowe) systemu. |
| 2 | Stworzenie systemu parkingów autokarowych służących do postoju długookresowego | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie systemu parkingów autokarowych umożliwiających postój długookresowy. b. Uzgodnienie z zainteresowanymi jednostkami i instytucjami. c. Wprowadzenie informacji o systemie do SUIKZP i planów miejscowych. d. Wdrożenie (etapowe) systemu. |
| 3 | Opracowanie standardów technicznych parkingów autokarowych | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie standardów technicznych w zakresie planowania, projektowania, budowy i eksploatacji parkingów autokarowych w Warszawie. b. Wdrożenie standardów technicznych do stosowania w formie rozporządzenia Prezydenta m.st. Warszawy. |
| 4 | Wprowadzenie systemu zarządzania parkingami autokarowymi | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie wytycznych do stworzenia systemu zarządzania parkingami autokarowymi. b. Wdrożenie systemu (projekt + instalacja) rozwijanego wraz z postępującą modernizacją istniejących i budową nowych parkingów autokarowych. |
| 5 | Koordynowanie lokalizowania parkingów autokarowych (realizowanych przez inwestorów zewnętrznych*) *innych niż m.st. Warszawa | <ul style="list-style-type: none"> a. Opracowanie minimalnych wymagań m.st. Warszawy dotyczących sposobu lokalizacji i eksploatacji parkingów autokarowych realizowanych przez inwestorów zewnętrznych (w nawiązaniu do standardów technicznych). b. Inwentaryzowanie planów inwestorów zewnętrznych dotyczących lokalizowania parkingów autokarowych. c. Inicjowanie współpracy pomiędzy m.st. Warszawa i inwestorami zewnętrznymi w celu koordynowania lokalizacji parkingów, współokreślenia ich funkcji oraz wielkości, a także w celu włączania parkingów prywatnych w miejski system parkingów autokarowych. |

Parkowanie autokarów



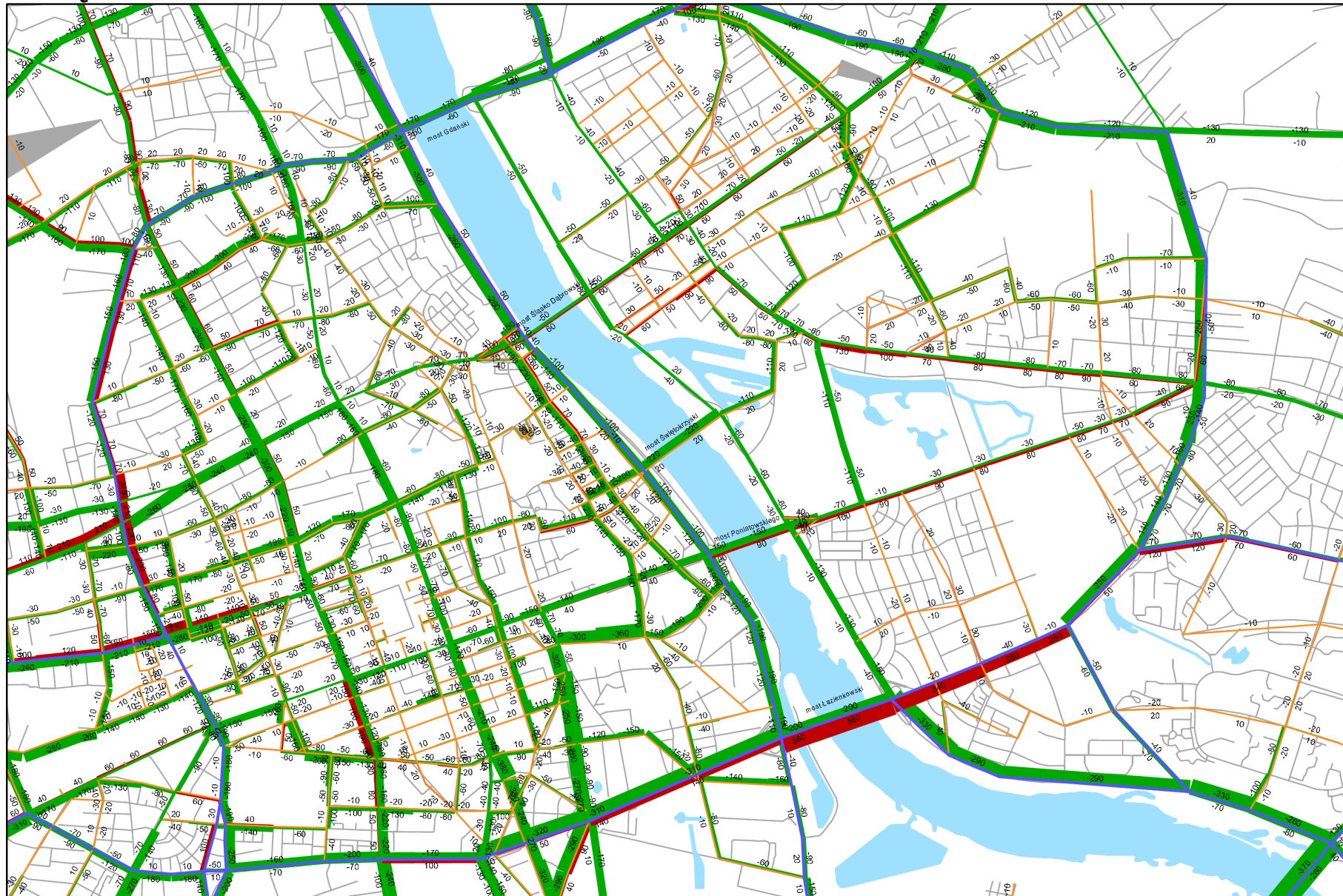
Proponowany schemat systemu parkingów autokarowych w Warszawie

Parkowanie rowerów

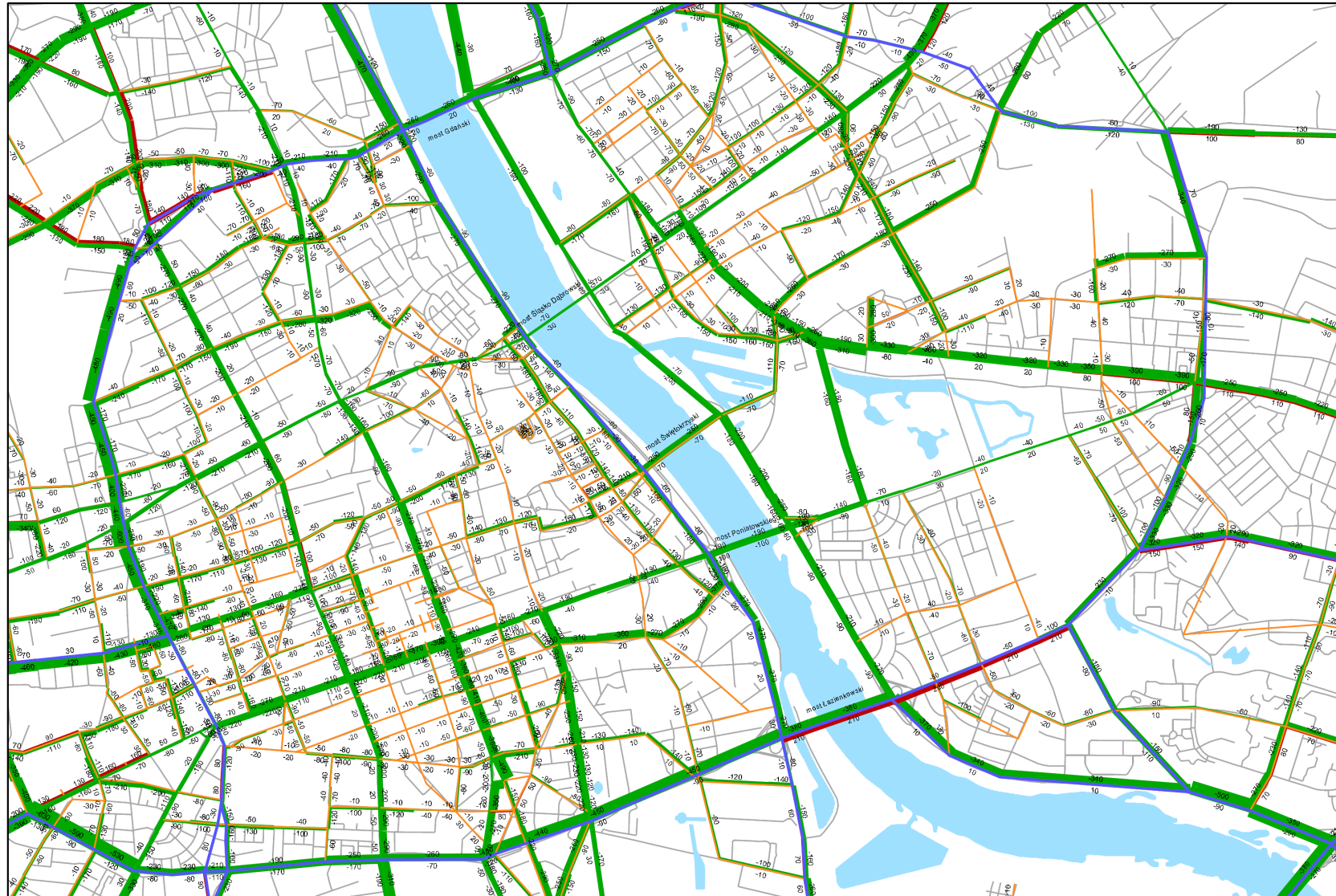


| l.p | REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|-----|---|---|
| 1 | Kontynuacja rozwoju parkingów typu B+R w ramach parkingów P+R. | a. Budowa parkingów rowerowych (B+R) w ramach rozwijanego systemu P+R. |
| 2 | Tworzenie miejsc do parkowania przy stacjach i przystankach transportu zbiorowego (kolej, metro, tramwaj i autobus) | a. Opracowanie i uzgodnienie z zainteresowanymi jednostkami szczegółowego programu lokalizacji parkingów rowerowych przy stacjach i przystankach transportu zbiorowego. b. Budowa parkingów rowerowych (etapowo) przy stacjach i przystankach transportu zbiorowego. c. Przygotowanie kampanii informacyjnej i reklamowej zachęcającej do podróżowania rowerem z przesiadką na transport zbiorowy. |
| 3 | Tworzenie systemu miejsc do parkowania przy wszystkich obiektach Urzędu Miasta st. Warszawy. | a. Opracowanie programu lokalizacji parkingów rowerowych przy wszystkich obiektach Urzędu Miasta st. Warszawy. b. Budowa parkingów rowerowych przy wszystkich obiektach Urzędu Miasta st. Warszawy. c. Przygotowanie kampanii informacyjnej i reklamowej zachęcającej do dojazdów rowerem do obiektów Urzędu Miasta oraz podróżowania rowerem (przez pracowników) pomiędzy obiektami Urzędu Miasta. |
| 4 | Tworzenie miejsc do parkowania przy podstawowych celach podróży w mieście (obiektach biurowych, usługowych, handlowych, itp.). | a. Opracowanie programu lokalizacji parkingów rowerowych przy podstawowych celach podróży w Warszawie. b. Budowa parkingów rowerowych (etapowo) przy podstawowych celach podróży w Warszawie. c. Przygotowanie kampanii informacyjnej i reklamowej zachęcającej do dojazdów rowerem do ważnych celów podróży w Warszawie. |
| 5 | Tworzenie miejsc do parkowania na ulicach w obszarze Śródmieścia w sąsiedztwie dróg rowerowych. | a. Opracowanie programu lokalizacji parkingów rowerowych na ulicach w obszarze Śródmieścia, w sąsiedztwie dróg rowerowych. b. Budowa parkingów rowerowych przy drogach rowerowych w Śródmieściu Warszawy. |
| 6 | Inicjowanie współpracy jednostek miejskich, inwestorów oraz zarządców obiektów na rzecz organizacji miejsc do parkowania w przestrzeni publicznej oraz na terenach prywatnych. | a. Rozpoznanie celów podróży istotnych z punktu widzenia ruchu rowerowego, a nie będących węzłami transportu zbiorowego lub obiektami Urzędu Miasta. b. Współpraca z zarządcami wytypowanych obiektów w celu uruchomienia parkingów. |
| 7 | Wdrożenie programu tworzenia parkingów w osiedlach mieszkaniowych i przy pojedynczych budynkach mieszkalnych. | a. Opracowanie programu rozwoju parkingów rowerowych w osiedlach mieszkaniowych. b. Wdrożenie programu rozwoju parkingów rowerowych w osiedlach mieszkaniowych. |
| 8 | Rozwój parkingów rowerowych pod względem wyposażenia technicznego. | a. Uzupełnienie standardów rowerowych o wytyczne dot. dodatkowego wyposażenia technicznego parkingów rowerowych. b. Rozpoznanie konieczności doposażenia parkingów rowerowych pod względem wyposażenia technicznego. c. Uzupełnienie wybranych parkingów rowerowych pod względem wyposażenia. |

Różnica natężeń pomiędzy wariantem „nic nie robić” i wariantem „porządkującym parkowanie” w 2015 roku (kolor zielony – zmniejszenie natężenia ruchu)



Różnica natężeń pomiędzy wariantem „nic nie robić” i wariantem „porządkującym parkowanie” w 2035 roku (kolor zielony – zmniejszenie natężenia ruchu)



Działania priorytetowe



1. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania wraz z wprowadzeniem zróżnicowania stawek opłat i okresu obowiązywania opłat – etap I (do roku 2015).
2. Opracowanie nowelizacji regulaminu SPPN prowadzącej między innymi do zmiany zasad wydawania abonamentów (ograniczenie ich liczby, zwiększenie kosztów) oraz premiowania pojazdów z napędem elektrycznym.
3. Budowę nowych parkingów P+R na terenie Warszawy oraz współdziałanie w zakresie tworzenia systemu P+R poza granicami miasta (w obszarze metropolii).
4. Opracowanie i wdrożenie programu działań inwestycyjnych i zmian w organizacji ruchu w związku z systemem P+R, w tym wdrożenie działań usprawniających dojazdy i dojścia.
5. Uporządkowanie parkowania w pasie ulicznym poprzez dopuszczenie parkowania tylko na wyznaczonych miejscach oraz rygorystyczną kontrolę przestrzegania zasad.
6. Opracowanie i wdrożenie programu redukcji i uporządkowania miejsc do parkowania w obszarach gdzie parkowanie ma szczególny wpływ na jakość przestrzeni miejskiej.
7. Opracowanie i wdrożenie projektów obsługi poszczególnych podobszarów Śródmieścia Warszawy samochodami dostawczymi z wyznaczeniem miejsc postoju dla tego typu pojazdów.

Działania priorytetowe



8. Opracowanie i wdrożenie programu rozwoju parkingów rowerowych przy stacjach i przystankach transportu zbiorowego, obiektach Urzędu m.st. Warszawy oraz ważniejszych celach podróży.
9. Opracowanie i wdrożenie programu rozwoju parkingów rowerowych w osiedlach mieszkaniowych.
10. Ustalenie podziału strefy I na podobszary bilansowania miejsc parkingowych oraz opracowanie bilansów parkingowych dla każdego z wyznaczonych podobszarów – przygotowanie raportu otwarcia.
11. Wystąpienie z inicjatywami legislacyjnymi zmieniającymi Ustawę o Drogach Publicznych oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. „w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach”.
12. Wprowadzenie do stosowania uszczegółowionego normatywu parkingowego dla m.st. Warszawy
13. Opracowanie i wdrożenie systemu parkingów autokarowych umożliwiających dogodny dostęp do atrakcji turystycznych Warszawy.
14. Wdrożenie systemu informacji o wolnych miejscach w parkingach kubaturowych i podziemnych wraz z systemem naprowadzania do parkingów.
14. Opracowanie standardów technicznych w zakresie planowania, projektowania, budowy i eksploatacji parkingów P+R, parkingów dla samochodów ciężarowych i autokarów.