

# **ROLA SYSTEMU Park & Ride w WARSZAWIE**



**LESZEK CISŁO**

**BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI  
URZĘDU M.ST. WARSZAWY**

**17 MARCA 2011**

# KORZYŚCI SYSTEMU

- oszczędności czasu i pieniędzy użytkowników systemu,
- zwiększenie udziału podróży transportem publicznym,
- zmniejszenie pracy przewozowej i wielkości ruchu samochodowego w obszarach centralnych miast,
- rozładowanie ruchu na trasach dojazdowych do centrum miast,
- wzrost prędkości ruchu ogółu pojazdów,
- poprawa warunków ruchu pojazdów transportu publicznego,
- zmniejszenie negatywnych oddziaływań ruchu drogowego na środowisko i mieszkańców,
- brak uciążliwości systemu P&R dla pozostałych uczestników ruchu drogowego,



# ZAŁOŻENIA SYSTEMU P&R W WARSZAWIE

- powiązanie z systemem transportu szynowego (metro, tramwaj)
- niskie, stałe opłaty za postój (konieczność posiadania ważnego biletu co najmniej dobowego) - zmniejszenie kosztów podróżowania,
- dobre usytuowanie (mała odległość) do przystanków TZ,
- dogodne warunki dojazdu (przy ważnych trasach drogowych, w obszarze poza centrum),
- dobry poziom bezpieczeństwa (monitorowanie obiektów),
- dobra ochrona przed warunkami atmosferycznymi (na parkingach kubaturowych i zadaszonych),



## ZAŁOŻENIA ... cd.

- lokalizacja parkingów poza strefą I zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów,
- docelowo system ma się składać z ok. 27 – 30 parkingów,
- system budowany jest w etapach,
- założone jest dofinansowanie budowy systemu z unijnego **Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego**,
- bezpośrednim inwestorem systemu jest m.st. Warszawa działające poprzez Zarząd Transportu Miejskiego,
- ZTM jest także zarządcą i operatorem systemu.








## LEGENDA

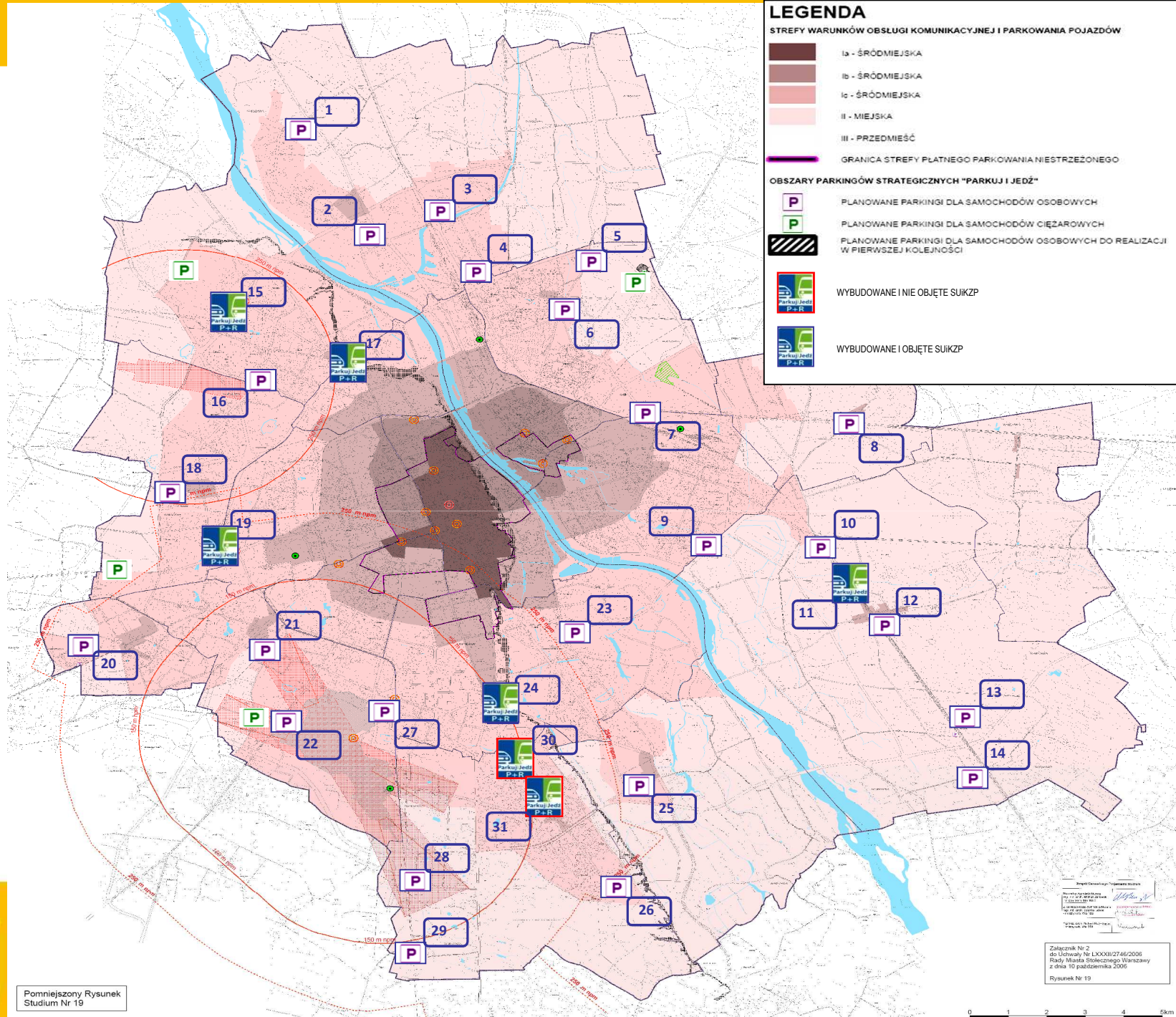
### STREFY WARUNKÓW OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ I PARKOWANIA POJAZDÓW

-  Ia - ŚRÓDMIEJSKA
-  Ib - ŚRÓDMIEJSKA
-  Ic - ŚRÓDMIEJSKA
-  II - MIEJSKA
-  III - PRZEDMIEŚĆ

 GRANICA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO

### OBSZARY PARKINGÓW STRATEGICZNYCH "PARKUJ I JEDŹ"

-  PLANOWANE PARKINGI DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH
-  PLANOWANE PARKINGI DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH
-  PLANOWANE PARKINGI DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH DO REALIZACJI W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI
-  WYBUDOWANE I NIE OBJĘTE SUIKZP
-  WYBUDOWANE I OBJĘTE SUIKZP



Pomniejszony Rysunek  
Studium Nr 19

Załącznik Nr 2  
do Uchwały Nr LXXXII/2746/2006  
Rady Miasta Stołecznego Warszawy  
z dnia 10 października 2006  
Rysunek Nr 19

# HISTORIA BUDOWY PARKINGÓW P&R W WARSZAWIE

- 1995 r. – uchwalenie przez Radę Warszawy: „**Polityki transportowej dla m.st. Warszawy**” – *system P&R jednym z narzędzi do ograniczenia ruchu samochodów osobowych w centrum przy priorytecie dla transportu publicznego,*
- 1998 – wskazanie **27 lokalizacji** dla parkingów **P&R**,
- 1999 – uchwała RW w sprawie ustaleń wiążących ....., w tym ustalenie budowy **27 parkingów**, z tego **7 w Etapie I**,
- 2001/2002 – uchwalenie przez RW „**Studium uwarunkowań i kierunków....**”, w którym wskazano w/w lokalizacje,



## HISTORIA ... cd.

- 2001 / 2002 – sformułowanie zasad organizacji i zarządzania parkingami P&R,
- 2004 – 2008 – realizacja **Etapu I** przez:
  - ZTM – 3 parkingi: *Połączyńska, Wilanowska i Marymont*
  - Metro Warszawskie – 1 parking: *Młociny*,
- 2009 – 2013 – realizacja **Etapu II** przez ZTM – 7 parkingów:
  - rok 2009 – 3 parkingi,
  - rok 2010 – 3 parkingi w trakcie budowy, 2 w przygotowaniu (w tym 1 do rozbudowy).



# PARKINGI P&R STAN 2010

## 7 parkingów :

- „Metro Marymont” – 2007 r. - (400)
- „Połczyńska” – 2007 r. - (500)\*
- „Metro Wilanowska” – 2008 r. - (290)
- „Metro Młociny” – 2008 r. - (1010+67)
- „Metro Stokłosy” – 2009 r. - (102)
- „Anin SKM” – 2009 r. - (83)
- „Metro Ursynów” – 2009 r. - (166)

## Razem :

- 2618 (2163) miejsc, w tym 62 dla niepełnosprawnych.

\*45 miejsc P&R





# P&R METRO MŁOCINY



# P&R POŁCZYŃSKA



# P&R METRO STOKŁOSY



# P&R METRO URSYNÓW



# Etap I (2004 – 2008) i Etap II (2009 – 2013)

## **I ETAP: 2 200 m.p (1 745 m.p)**

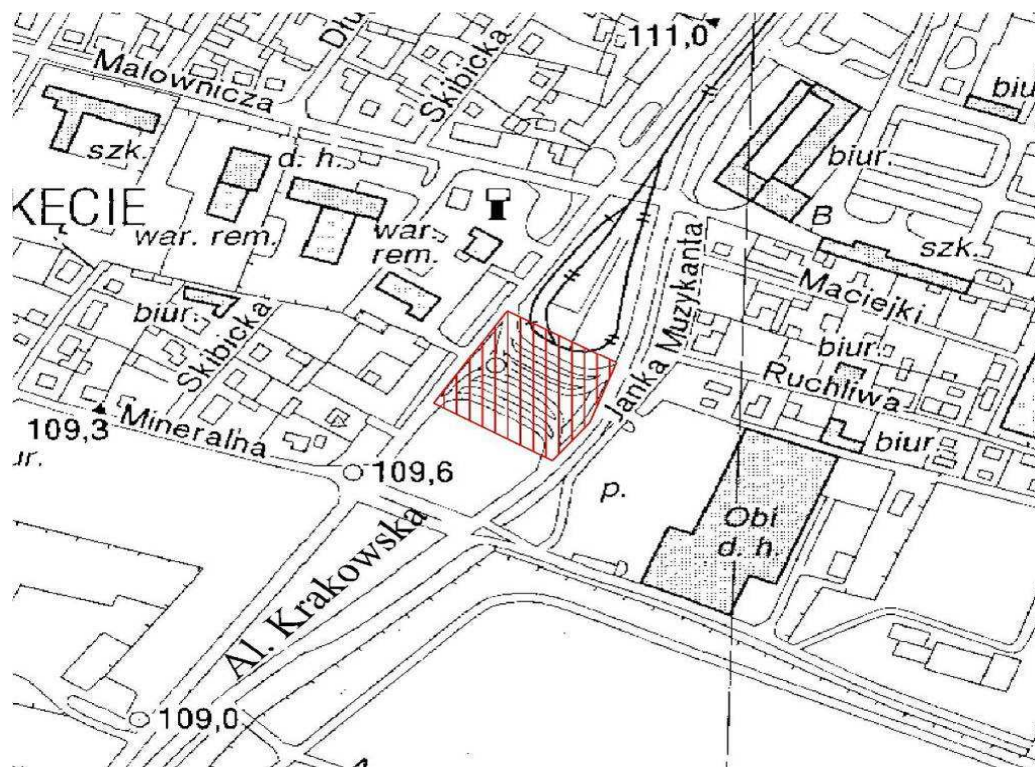
- Metro Młociny, Metro Marymont, Metro Wilanowska, Połczyńska.

## **II ETAP: 1 989 m.p.** (bez Falenicy i Jeziorek)

- 3 parkingi oddane do użytku w 2009r. (*Stokłosy, Anin-SKM i Metro-Ursynów*) oraz w 2010r. powiększenie *Młocin* o 67 m.p.
- Al. Krakowska (w budowie)
- Ursus Niedźwiadek PKP (w budowie)
- Wawer SKM (w budowie)
- *Falenica SKM (postępowanie zawieszona)*
- Rembertów PKP
- *Jeziorki PKP (postępowanie zawieszona)*
- Rozbudowa parkingu Metro Stokłosy do 400 m.p.



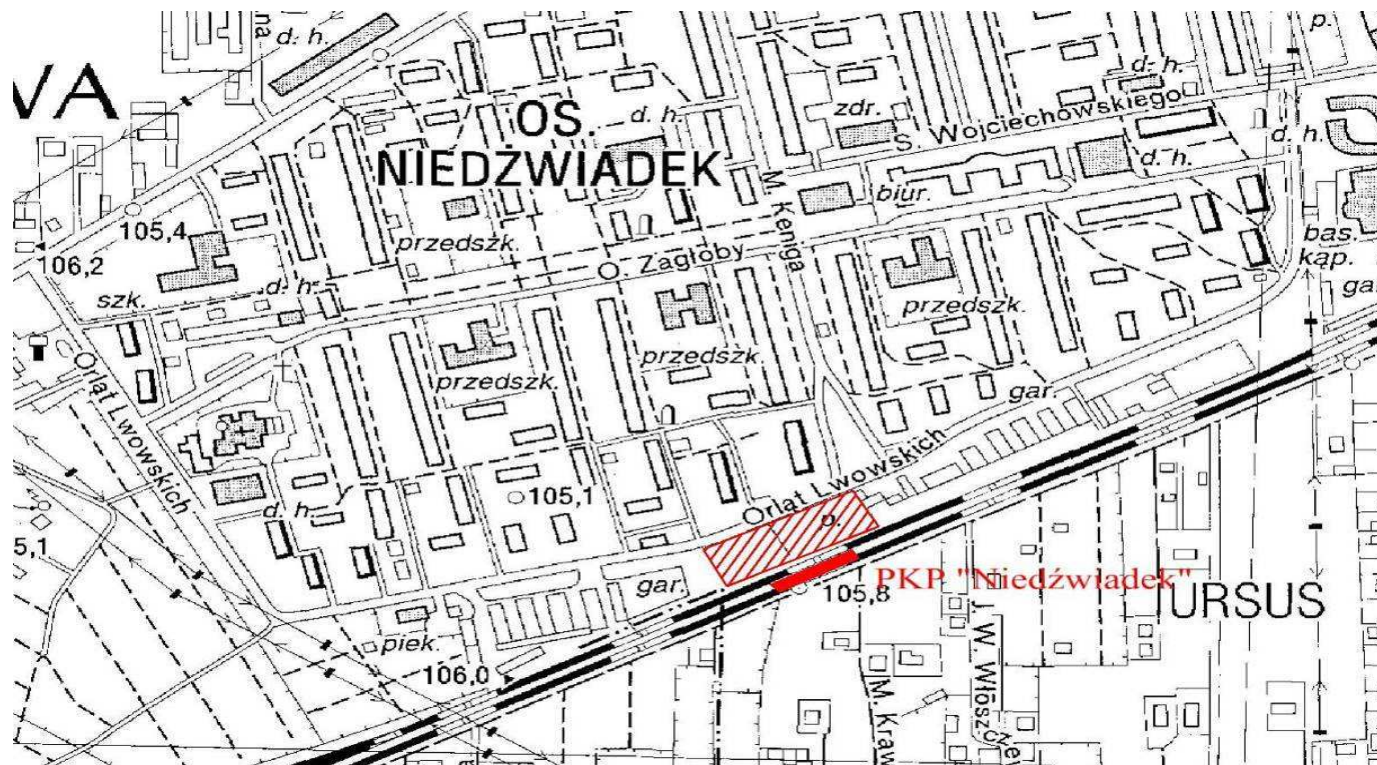
# P&R Al. Krakowska (w trakcie realizacji)



- parking kubaturowy,
- 428 miejsc postojowych
- 100 miejsc dla rowerów,
- termin oddania:  
czerwiec 2011r.
- **w trakcie realizacji**



# P&R Ursus Niedźwiadek (w trakcie realizacji)



parking kubaturowy, 400 miejsc postojowych 100 miejsc dla rowerów,

termin oddania: połowa 2012 **w trakcie realizacji**



# P&R Wawer SKM (w trakcie realizacji)



- parking naziemny,
- 150 miejsc postojowych
- 80 miejsc dla rowerów,
- termin oddania:  
wrzesień 2011r.
- w trakcie realizacji





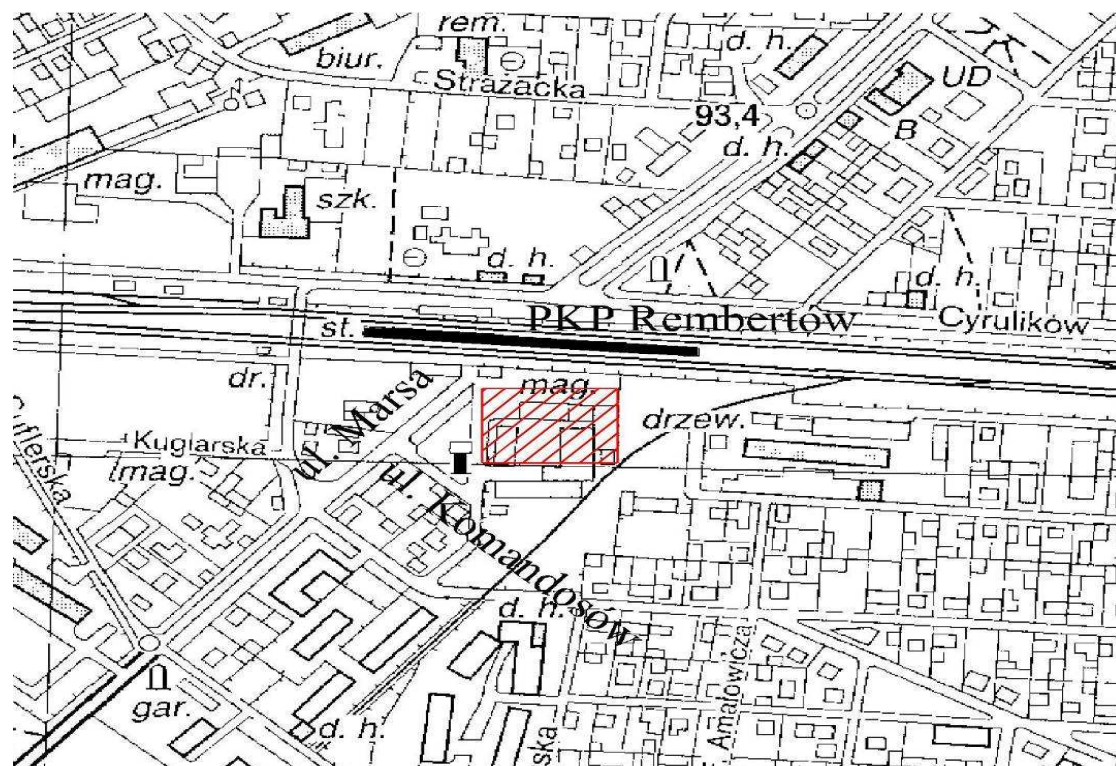
# P&R Falenica SKM (postępowanie zawieszono)



- parking naziemny,
- 100 miejsc postojowych,
- 150 miejsc dla rowerów,
- termin oddania: koniec 2011 r.
- **postępowanie zawieszono**



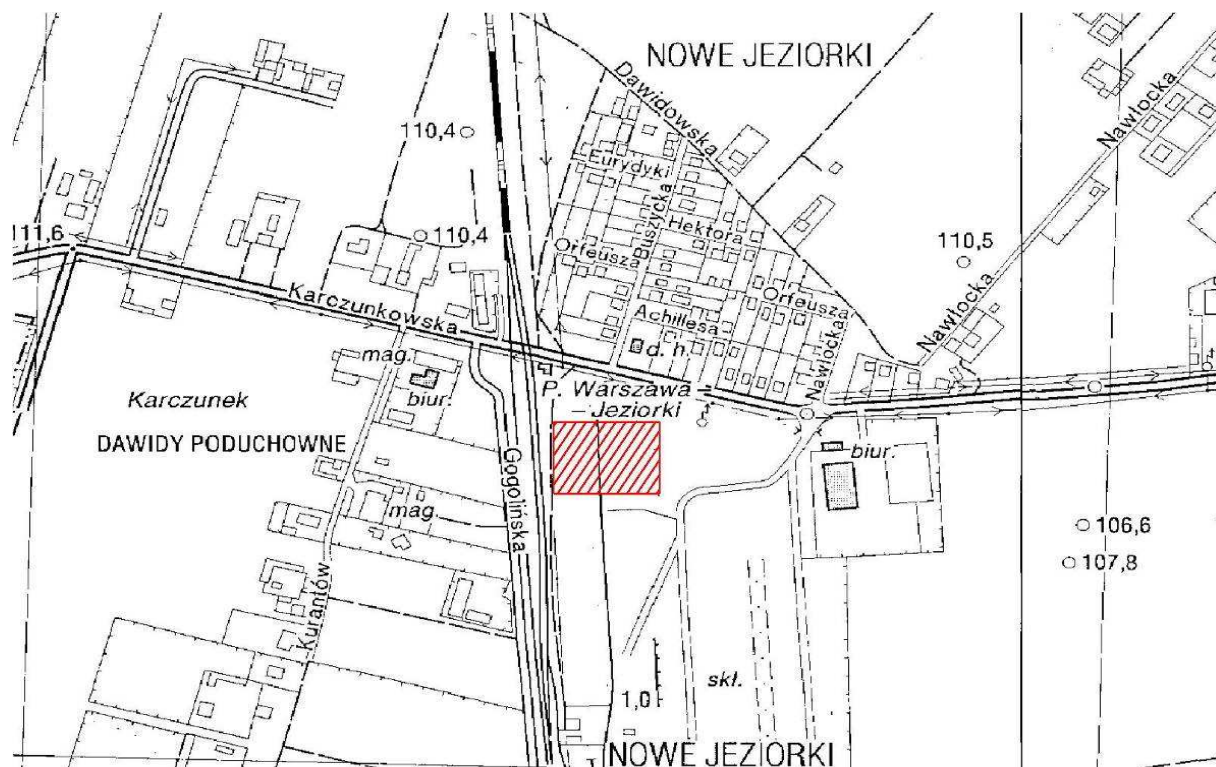
# P&R Rembertów PKP (w trakcie przygotowań)



- parking kubaturowy,
- 295 miejsc postojowych
- 80 miejsc dla rowerów,
- termin oddania: 2013r.
- w trakcie przygotowań



# P&R Jeziorki PKP (postępowanie zawieszone)



- parking naziemny,
- 250 miejsc postojowych
- 150 miejsc dla rowerów,
- termin oddania: 2011r.
- **postępowanie zawieszone**



# System P&R - rok 2013

- 13 parkingów, w tym:
- 7 parkingów kubaturowych (P&R Metro Stokłosy ma być przebudowane na parking kubaturowy do końca 2013 r.) – ok. 3230 m.p.
- 6 parkingów naziemnych – ok. 1 317 m.p.
- **Razem – 4 547 m.p.**



## ETAP III - 2014 – 2018 wg analizy lokalizacyjno-programowej

- 5.5. Winnica (kubaturowy – 471 m.p.)
- 5.15. Kabaty (kubaturowy podziemny – 397 m.p.)
- 5.6. Żerań (naziemny – 193 m.p.)
- 5.2. Górczewska (kubaturowy – 381 m.p.)
- 5.16. Falenica (naziemny – 162 m.p.)
- 5.14. Jeziorki (naziemny – 97 m.p.)
- 5.13. Dawidy (naziemny – 81 m.p.)
- 6.3. Al. Jerozolimskie (kubaturowy – 438 m.p.)
- **RAZEM – 2 220 m.p. (1 687 m.p. kubaturowe + 533 m.p. naziemne)**



## III ETAP (2014 -2018) koszty budowy

<b>Rok budowy</b>	<b>Parking</b>	<b>Całkowity koszt budowy [PLN netto]</b>
2014	Winnica	18 822 844,78
2014	Jeziorki	2 913 377,12
2015	Kabaty	29 831 544,90
2016	Falenica (1)	3 726 670,62
2016	Żerań	3 365 609,66
2017	Górczewska (1)	15 468 258,46
2017	Dawidy	2 162 316,52
2018	Aleje Jerozolimskie	16 494 952,98
<b>Razem:</b>		<b>92 785 575,05</b>



# PODSUMOWANIE

miejsca postojowe

I ETAP – 2004 – 2008

2 200

II ETAP – 2009 – 2013

1 989

III ETAP – 2014 – 2018

2 220

**RAZEM**

**6 409**



# Zasady funkcjonowania

- Parkingi przesiadkowe, działające w ramach systemu P&R są czynne 7 dni w tygodniu, od godz. 4:30 do godz. 2:30, z codzienną przerwą na konserwację (2:30 – 4:30). Wyjątek stanowi P&R Połczyńska, który jest otwierany od poniedziałku do piątku, w godzinach 6:00 – 21:00. Parkingi P&R są zamknięte w dniach świątecznych.
- Ważny bilet okresowy ZTM (co najmniej dobowy).





## Średnie zapełnienie o godz. 13.00 w wybrany dzień roboczy w październiku 2010 r.

- P&R Metro Młociny 95,8 %
- P&R Metro Marymont 97,5 %
- P&R Metro Wilanowska 94,5 %
- P&R Połczyńska (45 m.p.) 100,0 %
- P&R Metro Stokłosy 100,0 %
- P&R Anin – SKM 64,3 %
- P&R Metro Ursynów 90,0 %



## Maksymalne zapełnienie w wybrany dzień roboczy w październiku 2010 r.

- P&R Metro Młociny 98,0 %
- P&R Metro Marymont 97,8 %
- P&R Metro Wilanowska 94,8 %
- P&R Połczyńska (45 m.p.) 100,0 %
- P&R Metro Stokłosy 100,0 %
- P&R Anin – SKM 81,9 %
- P&R Metro Ursynów 97,6 %



# ROWERY - maksymalne zapełnienie w wybrany dzień roboczy w październiku 2010 r.

- P&R Metro Młociny 19,0 %
- P&R Metro Marymont 17,9 %
- P&R Metro Wilanowska 30,0 %
- P&R Połczyńska 20,0 %
- P&R Metro Stokłosy 16,7 %
- P&R Anin – SKM 10,0 %
- P&R Metro Ursynów 6,7 %



# Co należy zmienić?

- zbyt mała skala systemu, co uniemożliwia jakościową zmianę w sposobie funkcjonowania systemu transportowego Warszawy – **rozbudowa systemu, parkingi poza granicami Miasta i na terenach PKP**
- niedostosowanie przepustowości do potrzeb (np. Marymont i Stokłosy) – **rozbudowa obiektów**
- ograniczony system kontroli użytkowników – **wprowadzenie kontroli dostępu**
- zatłoczenie w środkach transportu, na który następuje przesiadka (np. metro - stacje Wilanowska i Marymont),
- koszty budowy i utrzymania obiektów kubaturowych,
- brak informacji o zajętości parkingu przed rozpoczęciem podróży (np. poprzez Internet) oraz w trakcie podróży– **budowa systemu informacji (np. tablice zmiennej treści)**





DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ