



„KIERUNKI REALIZACJI
POLITYKI PARKINGOWEJ
NA OBSZARZE MIASTA
STOLECZNEGO WARSZAWY
DO ROKU 2035” – SYNTEZA



Wykonawca:

WYG International Sp. z o.o.
ul. Żelazna 28/30, Warszawa
www.wyginternational.pl



WARSZAWA, październik 2009

Zespół projektowy:

*dr inż. Andrzej Brzeziński,
mgr inż. Maciej Dobrosielski,
dr inż. Tomasz Dybicz,
mgr inż. Karolina Jesionkiewicz-Niedzińska,
mgr Renata Mordak,
mgr inż. Magdalena Rezwow-Mosakowska,
mgr Maciej Sulmicki,
dr inż. Piotr Szagała,
mgr Wojciech Szymalski,
mgr inż. Łukasz Szymański,
mgr inż. Paweł Włodarek,
mgr Łukasz Wypych,
mgr inż. Tomasz Zientara.*

SPIS TREŚCI:

1.	WSTĘP.....	2
2.	STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO (SPPN)	4
3.	PARKINGI „PARKUJ I JEDŹ” (P+R)	6
4.	PARKOWANIE W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH ULIC	8
5.	OGÓLNODOSTĘPNE PARKINGI KUBATUROWE I PODZIEMNE	10
6.	PARKOWANIE W OBSZARACH ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ	11
7.	PARKINGI DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH	12
8.	PARKINGI DLA AUTOKARÓW	13
9.	PARKINGI DLA ROWERÓW	14
10.	PODSUMOWANIE	16

1. WSTĘP

Niniejsza synteza przedstawia syntezę wyników opracowania pt.: „Kierunki realizacji polityki parkingowej na obszarze m.st. Warszawy do roku 2035” realizowanego przez firmę WYG International, 00-832 Warszawa, ul. Żelazna 28/30. Ze względu na złożoność dokumentu zaprezentowane zostały sugerowane kierunki rozwoju w analizowanych obszarach.

W ramach opracowania:

- **zinwentaryzowano, a następnie scharakteryzowano obecnie występujące rodzaje parkowania w odniesieniu do:**
 - samochodów osobowych,
 - samochodów ciężarowych (z wyłączeniem baz transportowych i zajezdni),
 - autokarów wycieczkowych,
 - rowerów.
- **przedstawiono charakterystykę według dzielnic i stref zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów, w tym:**
 - na parkingach wydzielonych, jednopoziomowych naziemnych,
 - w zatokach przyulicznych na chodnikach i jezdniach (parkowanie przyuliczne),
 - na parkingach podziemnych i wielopoziomowych naziemnych,
 - na parkingach Park&Ride.
- **przedstawiono identyfikację i ocenę dotychczasowych działań podjętych w ramach realizacji polityki transportowej Warszawy dotyczących parkowania**
- **przedstawiono identyfikację i ocenę planowanych zamierzeń do roku 2035.**
- Przedstawiono propozycje konkretnych działań i przedsięwzięć z zakresu porządkowania systemu parkowania w Warszawie i na poszczególnych obszarach do roku 2035 oraz w etapach: 2015 i 2025, dotyczących:
 - Strefy Płatnego Parkowanie Niestrzeżonego (SPPN),
 - parkingów „Parkuj i Jedź” (P+R),
 - parkowania w liniach rozgraniczających ulic, w tym na ulicach klasy Z i L,
 - ogólnodostępnych parkingów wielopoziomowych, w tym podziemnych,

- parkowania w obszarach zabudowy mieszkaniowej,
 - parkingów dla samochodów ciężarowych i autokarów,
 - parkingów dla rowerów.
- Przygotowano model ruchu i prognozy ruchu w granicach m.st. Warszawy do roku 2035 (z podziałem na etapy), przy założeniu braku działań związanych z polityką parkingową.
- Przygotowano model ruchu i prognozy ruchu w granicach m.st. Warszawy do roku 2035 (z podziałem na etapy) przy założeniu wdrożenia proponowanych działań związanych z polityką parkingową.
- Przygotowano porównanie funkcjonowania Strefy I bez i po wprowadzeniu proponowanych działań w zakresie polityki parkingowej.

W przedstawionej charakterystyce parkowania uwzględniono ogólnodostępne miejsca do parkowania, parkingi płatne, ogólnodostępne miejsca parkingowe instytucji, hoteli, obiektów sportowych, cmentarzy, wielkoprzestrzennych obiektów handlowych oraz SPPN, w tym:

- informacje o liczbie miejsc parkingowych dostępnych w poszczególnych obszarach (rejonach komunikacyjnych) według rodzajów parkowania wraz z oceną tej dostępności,
- wskazanie obszarów w strefie I i II, na których występuje na dużą skalę parkowanie nieuporządkowane i nie respektujące zakazów parkowania,
- wskazanie obszarów zabudowy mieszkaniowej wymagających działań porządkujących system parkowania.

2. STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO (SPPN)

Proponuje się, aby polityka parkingowa dotycząca strefy płatnego parkowania była realizowana poprzez 20 działań przedstawionych w tabeli poniżej:

l.p	REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ	DZIAŁANIE
1	Rozszerzenie obszarowe strefy płatnego parkowania	1.1a. Opracowanie i uzgodnienie z zainteresowanymi jednostkami szczegółowego programu rozszerzenia SPPN do roku 2015 z możliwością etapowania. 1.1b. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania wraz z wprowadzeniem zróżnicowania stawek opłat i okresu obowiązywania opłat – etap I (do roku 2015). 1.1c. Monitorowanie funkcjonowania rozszerzonej strefy płatnego parkowania wraz z oceną efektywności. 1.1d. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania - etap II (do roku 2025) i etap III (do roku 2035). 1.1e. Wprowadzenie informacji dotyczącej docelowego zasięgu SPPN do SUIKZP i planów miejscowych.
2	Podział strefy płatnego parkowania na podstrefy ze różnicowaniem stawek opłat	1.2a. 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	1.3a. Opracowanie nowelizacji regulaminu SPPN. 1.3b. Przygotowanie kampanii informacyjnej i reklamowej uzasadniającej konieczność zmian w regulaminie. 1.3c. Zmiana regulaminu w drodze uchwały Rady Miasta.
4	Zdecydowane i konsekwentne egzekwowanie zasad parkowania	1.4a. Zwiększenie obsady kadrowej kontrolerów SPPN w dostosowaniu do potrzeb wynikających z konieczności uszczelnienia systemu. 1.4b. Ustalenie i uzgodnienie ze strażą miejską i policją rygorystycznych zasad kontroli parkowania (gdy brak opłat i niewłaściwy jest sposób parkowania). 1.4c. 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	1.5a. Opracowanie wytycznych dotyczących zasad wyznaczania, oznakowania i utrzymania bieżącego miejsc do parkowania w strefie SPPN. 1.5b. Wystąpienie z inicjatywą zmieniającą Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. ¹ w zakresie sposobu oznakowania SPPN. 1.5c. Wykonanie przeglądu miejsc do parkowania wyznaczonych w strefie SPPN pod kątem zgodności z wytycznymi określającymi zasady wyznaczania (działanie 5a). 1.5d. Korekta sposobu wyznaczenia miejsc do parkowania w strefie SPPN. 1.5e. Wdrożenie ustalonych zasad utrzymania bieżącego miejsc do parkowania w SPPN.
6	Wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań technicznych oraz unowocześnienie systemu kontroli parkowania w SPPN	1.6a. Opracowanie studium możliwości wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technicznych usprawniających funkcjonowanie i rozwój SPPN ze szczególnym uwzględnieniem zautomatyzowania systemu kontroli i ułatwień

¹ 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.

l.p	REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ	DZIAŁANIE
		w dokonywaniu opłat za parkowanie. 1.6b. Wybór rozwiązań technicznych służących usprawnieniu kontroli parkowania w SPPN. 1.6c. Wdrożenie innowacyjnych rozwiązań technicznych w dotychczasowej strefie parkowania płatnego i w nowych obszarach obejmowanych płatnym parkowaniem.

Działania o charakterze organizacyjnym i służące przygotowaniu niezbędnych inwestycji, powinny być traktowane jako pilne i realizowane w początkowym okresie etapu I (przed rokiem 2015). Działania o charakterze inwestycyjnym (rozwój strefy) powinny przebiegać stopniowo (etapowo) wraz z decyzjami o rozszerzeniu SPPN wynikającymi z opracowań szczegółowych.

3. PARKINGI „PARKUJ I JEDŹ” (P+R)

Proponuje się, aby polityka parkingowa w odniesieniu do systemu P+R („Parkuj i Jedź”) była realizowana poprzez 26 działań przedstawionych w tabeli poniżej:

l.p	REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ	DZIAŁANIE
1	Rozwijanie ilościowe systemu P+R w II i III strefie m.st. Warszawy.	2.1a. Budowa parkingów systemu P+R.
2	Udział w rozwijaniu systemu P+R poza granicami m.st. Warszawy, głównie wzdłuż korytarzy kolejowych.	2.2a. Identyfikacja potrzeb w zakresie organizacji systemu P+R w otoczeniu Warszawy. 2.2b. Przygotowanie mechanizmów wsparcia budowy P+R w otoczeniu Warszawy. 2.2c. 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.	2.3a. Identyfikacja obiektów z parkingami istotnych z punktu widzenia możliwości włączenia do systemu P+R. 2.3b. Wystąpienie z inicjatywą włączenia wybranych obiektów do systemu P+R. 2.3c. Włączenie wybranych obiektów do systemu P+R.
4	Uruchomienie systemu zarządzania parkingami P+R.	2.4a. Opracowanie wytycznych do stworzenia systemu zarządzania parkingami P+R. 2.4b. Wdrożenie systemu (projekt + instalacja).
5	Rozwijanie infrastruktury drogowej, rowerowej oraz pieszej, w celu zapewnienia dobrego i bezpiecznego dojazdu i dojść do parkingów P+R.	2.5a. Wykonanie studiów komunikacyjnych dla każdej lokalizacji parkingu P+R pod kątem usprawnienia dojazdów i dojść. 2.5b. Opracowanie programu działań inwestycyjnych i zmian w organizacji ruchu w związku z systemem P+R. 2.5c. 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.	2.6a. Wykonanie tzw. studium deklarowanych preferencji określającego skłonność do ponoszenia opłat w systemie P+R. 2.6b. Monitorowanie popytu na usługi P+R. 2.6c. Wprowadzanie opłat za korzystanie z P+R. 2.6d. Sprzedaż i wynajem powierzchni pod funkcje usługohandlowe i biurowe.
7	Wprowadzenie jednolitego, wysokiego standardu wykonywania i eksploatacji parkingów P+R.	2.7a. Opracowanie standardów technicznych w zakresie planowania, projektowania, budowy i eksploatacji parkingów P+R w Warszawie. 2.7b. Wdrożenie standardów technicznych do stosowania w formie rozporządzenia Prezydenta m.st. Warszawy.
8	Rozwijanie nowych funkcji P+R.	2.8a. Uruchamianie systemu roweru miejskiego. 2.8b. Wprowadzanie usług technicznych związanych z samochodami i rowerami. 2.8c. Wprowadzanie usług związanych z dostarczaniem przesyłek. 2.8d. Rozwijanie innych funkcji.
9	Premiowanie pojazdów dowożących do P+R co najmniej dwie osoby.	2.9a. Opracowanie programu premiowania pojazdów dowożących co najmniej dwie osoby. 2.9b. Uruchomienie i promocja programu.
10	Promowanie korzystania z systemu P+R.	2.10a. Opracowanie programu promocji systemu P+R. 2.10b. Promocja systemu P+R.

Działania o charakterze organizacyjnym i służące przygotowaniu niezbędnych inwestycji, powinny być traktowane jako pilne i realizowane w pierwszym okresie etapu I (przed rokiem 2015). Działania o charakterze inwestycyjnym (budowa parkingów) powinny przebiegać stopniowo (etapowo) wraz z rozwojem zapotrzebowania ze strony użytkowników oraz rozwojem systemu transportowego (budowa metra, tras tramwajowych, itp.).

4. PARKOWANIE W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH ULIC

Proponuje się, aby polityka parkingowa dotycząca parkowania w liniach rozgraniczających ulic była realizowana poprzez 24 działania przedstawione w tabeli poniżej:

l.p	REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ	DZIAŁANIE
1	Uporządkowanie parkowania w liniach rozgraniczających ulic*.	3.1a. Wykonanie przeglądu miejsc do parkowania na ulicach w obszarze poza SPPN. 3.1b. Uporządkowanie parkowania poprzez wyznaczenie miejsc do parkowania.
2	Ograniczanie liczby miejsc do parkowania w obszarach, gdzie parkowanie pogarsza jakość przestrzeni miejskiej.	3.2a. Opracowanie programu redukcji i uporządkowania miejsc do parkowania w obszarach, gdzie parkowanie ma szczególny wpływ na jakość przestrzeni miejskiej. 3.2b. 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.	3.3a. Opracowanie programu zastępowania miejsc do parkowania na jezdniach i chodnikach miejscami do parkowania na parkingach wydzielonych, w tym kubaturowych. 3.3b. 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.	3.4a. Opracowywanie projektów ograniczania liczby miejsc do parkowania na jezdniach i chodnikach w otoczeniu nowo budowanych obiektów. 3.4b. 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.	3.5a. Opracowanie programu ograniczenia możliwości parkowania wzdłuż prawych pasów ruchu prowadzących intensywny ruch autobusowy. 3.5b. 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.	3.6a. Opracowanie zasad i programu obsługi obszaru Śródmieścia Warszawy samochodami dostawczymi. 3.6b. Opracowanie projektów obsługi poszczególnych podobszarów Śródmieścia Warszawy samochodami dostawczymi z wyznaczeniem miejsc postoju. 3.6c. 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.	3.7a. Opracowanie programu lokalizacji miejsc do parkowania samochodów osób niepełnosprawnych. 3.7b. Wyznaczenie miejsc do parkowania samochodów osób niepełnosprawnych.
8	Zwiększenie kontroli przestrzegania parkowania.	3.8a. Ustalenie i uzgodnienie ze strażą miejską i policją rygorystycznych zasad kontroli parkowania. 3.8b. Kontrola przestrzegania zasad parkowania.
9	Wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań	3.9a. Opracowanie wytycznych stosowania innowacyjnych rozwiązań służących wyznaczaniu miejsc do parkowania.

l.p	REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ	DZIAŁANIE
	służących do wyznaczenia miejsc do parkowania.	3.9b. Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań służących wyznaczeniu miejsc do parkowania.
10	Występowanie z inicjatywami legislacyjnymi.	3.10a. 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.	3.11a. Ustalenie podziału strefy I na podobszary bilansowania miejsc parkingowych. 3.11b. Opracowanie bilansów parkingowych dla każdego z wyznaczonych podobszarów – raport otwarcia. 3.11c. Opracowanie planów bilansowych miejsc do parkowania w podobszarach z uwzględnieniem wytycznych Strategii Transportowej i Polityki Parkingowej. 3.11d. Kontrolowanie przestrzegania ustalonych planów parkowania.

(*) działania porządkujące parkowanie w liniach rozgraniczających ulic w SPPN przedstawiono w części poświęconej w SPPN

Działania o charakterze organizacyjnym i służące przygotowaniu niezbędnych wdrożeń i zmian w organizacji parkowania, powinny być traktowane jako pilne i realizowane w pierwszym okresie etapu I (przed rokiem 2015). Działania zmieniające zasady parkowania powinny przebiegać stopniowo (etapowo), przy czym ze względu na pilność potrzeb i relatywnie niewielkie koszty powinny być realizowane w miarę możliwości do roku 2015, a następnie kontynuowane w okresie późniejszym.

5. OGÓLNODOSTĘPNE PARKINGI KUBATUROWE I PODZIEMNE

Proponuje się, aby polityka parkingowa dotycząca ogólnodostępnych parkingów kubaturowych i podziemnych była realizowana poprzez 13 działań przedstawionych w tabeli poniżej:

l.p.	REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ	DZIAŁANIE
1	Rozwój systemu miejskich ogólnodostępnych parkingów kubaturowych i podziemnych.	4.1a. Opracowanie i uzgodnienie z zainteresowanymi jednostkami programu rozwoju systemu parkingów ogólnodostępnych (kubaturowych i podziemnych). 4.1b. Stosowanie rachunku ekonomicznego przy podejmowaniu decyzji o budowie parkingu. 4.1c. Wprowadzenie informacji o programie do SUIKZP i planów miejscowych. 4.1d. Wdrożenie (etapowe) programu.
2	Inicjowanie współpracy z zarządcami parkingów prywatnych.	4.2a. Ocena możliwości włączenia prywatnych parkingów do systemu parkingów ogólnodostępnych - wytypowanie obiektów wraz z analizą dostępności miejsc. 4.2b. Podjęcie współpracy z zarządcami obiektów. 4.2c. Włączanie parkingów (etapowe) do systemu parkingów ogólnodostępnych.
3	Stosowanie opłat za korzystanie z miejskich parkingów.	4.3a. Przeprowadzenie analizy wysokości stawek opłat. 4.3b. Monitorowanie wykorzystania miejsc w parkingach kubaturowych i podziemnych.
4	Stworzenie systemu zarządzania parkingami kubaturowymi i podziemnymi.	4.4a. Opracowanie wytycznych do stworzenia systemu zarządzania parkingami kubaturowymi i podziemnymi. 4.4b. Wdrożenie systemu (etapowe) wraz z postępującą modernizacją istniejących i budową nowych parkingów kubaturowych i podziemnych.
5	Wprowadzanie rozwiązań innowacyjnych zwiększających funkcjonalność parkingów.	4.5a. Opracowanie studium możliwości wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technicznych usprawniających funkcjonowanie parkingów kubaturowych i podziemnych. 4.5b. Wdrożenie innowacyjnych rozwiązań technicznych.

Działania o charakterze organizacyjnym i służące przygotowaniu niezbędnych inwestycji, powinny być traktowane jako pilne i realizowane w pierwszym okresie etapu I (przed rokiem 2015). Działania o charakterze inwestycyjnym (budowa parkingów) powinny przebiegać stopniowo (etapowo).

6. PARKOWANIE W OBSZARACH ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

Proponuje się, aby polityka parkingowa dotycząca parkowania w obszarach zabudowy mieszkaniowej była realizowana poprzez podjęcie 10 działań przedstawionych w tabeli poniżej:

l.p	REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ	DZIAŁANIE
1	Stosowanie normatywu parkingowego dla zabudowy mieszkaniowej.	5.1a. Uszczegółowienie i ewentualna korekta normatywu parkingowego dla m.st. Warszawy zapisanego w SUIKZP. 5.1b. Wprowadzenie informacji o normatywie do SUIKZP i do planów miejscowych. 5.1c. Stosowanie normatywu w planach miejscowych i decyzjach o warunkach zabudowy.
2	Ograniczenie parkowania wzdłuż ulic w rejonach zabudowy mieszkaniowej położonych w strefie I.	5.2a. Zastępowanie parkowania wzdłuż ulic parkowaniem na parkingach wydzielonych. 5.2b. Ograniczenie zapotrzebowania mieszkańców strefy I na miejsca parkingowe. 5.2c. Eliminowanie parkowania niezgodnego z przepisami (na miejscach nie wyznaczonych).
3	Porządkowanie parkowania związanego z zabudową mieszkaniową w strefach I, II i III.	5.3a. Wyznaczanie miejsc do parkowania w pasach drogowych, w tym także pasów do parkowania. 5.3b. Eliminowanie parkowania niezgodnego z przepisami (na miejscach nie wyznaczonych).
4	Wdrożenie programu edukacyjno-promocyjnego zorientowanego na rezygnację z posiadania samochodu w strefach mieszkaniowych.	5.4a. Opracowanie programu edukacyjno-promocyjnego zorientowanego na rezygnację z posiadania samochodu w strefach mieszkaniowych. 5.4b. Wdrożenie (etapowe) programu.

Działania o charakterze organizacyjnym i służące przygotowaniu niezbędnych inwestycji, powinny być traktowane jako pilne i realizowane w I etapie (do roku 2015). Działania o charakterze inwestycyjnym powinny przebiegać stopniowo (etapowo), w miarę dostępności środków finansowych i występującego zapotrzebowania. Harmonogram realizacji poszczególnych zadań przedstawiono poniżej.

7. PARKINGI DLA SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Proponuje się, aby polityka parkingowa dotycząca samochodów ciężarowych była realizowana poprzez podjęcie 18 działań przedstawionych w tabeli poniżej:

l.p	REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ	DZIAŁANIE
1	Stworzenie systemu parkingów przeznaczonych do postoju samochodów ciężarowych poruszających się drogami prowadzącymi ruch tranzytowy.	6.1a. Opracowanie systemu parkingów dla samochodów ciężarowych w bezpośrednim sąsiedztwie dróg prowadzących ruch tranzytowy. 6.1b. Wprowadzenie informacji o systemie do SUIKZP i do planów miejscowych. 6.1c. Wdrożenie (etapowe) systemu.
2	Stworzenie systemu parkingów przeznaczonych do postoju samochodów ciężarowych w ruchu dojazdowym do Warszawy i świadczących usługi na rzecz m.st. Warszawy.	6.2a. Opracowanie systemu parkingów dla samochodów ciężarowych w ruchu dojazdowym do Warszawy. 6.2b. Wprowadzenie informacji o systemie do SUIKZP i do planów miejscowych. 6.2c. Wdrożenie (etapowe) systemu.
3	Budowa multimodalnego centrum przeładunkowego zgodnie z zapisami SUIKZP.	6.3a. Opracowanie założeń do budowy multimodalnego centrum przeładunkowego. 6.3b. Budowa multimodalnego centrum przeładunkowego.
4	Budowa parkingów dla pojazdów przewożących niebezpieczne substancje.	6.4a. Opracowanie systemu parkingów dla pojazdów przewożących niebezpieczne substancje zlokalizowanych w obszarach nieuciążliwych dla otoczenia. 6.4b. Wprowadzenie informacji o systemie do SUIKZP i do planów miejscowych. 6.4c. Wdrożenie (etapowe) systemu.
5	Współpraca z GDDKiA w zakresie stworzenia systemu parkingów dla samochodów ciężarowych obsługujących planowany system dróg ekspresowych.	6.5a. 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.	6.6a. Opracowanie wytycznych do stworzenia systemu zarządzania parkingami dla samochodów ciężarowych. 6.6b. Wdrożenie systemu (projekt i instalacja) rozwijanego wraz z postępującą modernizacją istniejących i budową nowych parkingów.
7	Wprowadzenie opłat za korzystanie z parkingów.	6.7a. Wykonanie badań i analiz popytu i podaży określających zainteresowanie korzystaniem z parkingów dla samochodów ciężarowych i stawek opłat za korzystanie z parkingów. 6.7b. Wdrożenie systemu opłat.
8	Opracowanie standardów technicznych planowania lokalizacji, projektowania, wyposażenia i eksploatacji parkingów dla samochodów ciężarowych w Warszawie.	6.8a. Opracowanie standardów technicznych w zakresie planowania, projektowania, budowy i eksploatacji parkingów dla samochodów ciężarowych w Warszawie. 6.8b. Wdrożenie standardów technicznych do stosowania w formie rozporządzenia Prezydenta m.st. Warszawy.

Działania o charakterze organizacyjnym i służące przygotowaniu niezbędnych inwestycji, powinny być traktowane jako pilne i realizowane w I etapie (do roku 2015). Działania o charakterze inwestycyjnym powinny przebiegać stopniowo (etapowo), w miarę dostępności środków finansowych i występującego zapotrzebowania. Harmonogram realizacji poszczególnych zadań przedstawiono poniżej.

8. PARKINGI DLA AUTOKARÓW

Proponuje się, aby polityka parkingowa dotycząca autokarów była realizowana poprzez 15 działań przedstawionych w tabeli poniżej:

l.p	REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ	DZIAŁANIE
1	Stworzenie systemu parkingów autokarowych umożliwiających dogodny dostęp do atrakcji turystycznych Warszawy	7.1a. Opracowanie systemu parkingów autokarowych umożliwiających dogodny dostęp do atrakcji turystycznych Warszawy. 7.1b. Uzgodnienie systemu z zainteresowanymi jednostkami i instytucjami. 7.1c. Wprowadzenie informacji o systemie do SUIKZP i planów miejscowych. 7.1d. Wdrożenie (etapowe) systemu.
2	Stworzenie systemu parkingów autokarowych służących do postoju długookresowego	7.2a. Opracowanie systemu parkingów autokarowych umożliwiających postój długookresowy. 7.2b. Uzgodnienie z zainteresowanymi jednostkami i instytucjami. 7.2c. Wprowadzenie informacji o systemie do SUIKZP i planów miejscowych. 7.2d. Wdrożenie (etapowe) systemu.
3	Opracowanie standardów technicznych parkingów autokarowych	7.3a. Opracowanie standardów technicznych w zakresie planowania, projektowania, budowy i eksploatacji parkingów autokarowych w Warszawie. 7.3b. Wdrożenie standardów technicznych do stosowania w formie rozporządzenia Prezydenta m.st. Warszawy.
4	Wprowadzenie systemu zarządzania parkingami autokarowymi	7.4a. Opracowanie wytycznych do stworzenia systemu zarządzania parkingami autokarowymi. 7.4b. 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	7.5a. Opracowanie minimalnych wymagań m.st. Warszawy dotyczących sposobu lokalizacji i eksploatacji parkingów autokarowych realizowanych przez inwestorów zewnętrznych (w nawiązaniu do standardów technicznych). 7.5b. Inwentaryzowanie planów inwestorów zewnętrznych dotyczących lokalizowania parkingów autokarowych. 7.5c. 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.

Działania o charakterze organizacyjnym i służące przygotowaniu niezbędnych inwestycji, powinny być traktowane jako pilne i realizowane w I etapie (do roku 2015). Działania o charakterze inwestycyjnym powinny przebiegać stopniowo (etapowo), w miarę dostępności środków finansowych i występującego zapotrzebowania. Harmonogram realizacji poszczególnych zadań przedstawiono poniżej.

9. PARKINGI DLA ROWERÓW

Proponuje się, aby polityka parkingowa dotycząca rowerów była realizowana poprzez 19 działań przedstawionych w tabeli poniżej:

l.p	REALIZOWANY KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ	DZIAŁANIE
1	Kontynuacja rozwoju parkingów typu B+R w ramach parkingów P+R.	8.1a. 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)	8.2a. Opracowanie i uzgodnienie z zainteresowanymi jednostkami szczegółowego programu lokalizacji parkingów rowerowych przy stacjach i przystankach transportu zbiorowego. 8.2b. Budowa parkingów rowerowych (etapowo) przy stacjach i przystankach transportu zbiorowego. 8.2c. 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.	8.3a. Opracowanie programu lokalizacji parkingów rowerowych przy wszystkich obiektach Urzędu Miasta st. Warszawy. 8.3b. Budowa parkingów rowerowych przy wszystkich obiektach Urzędu Miasta st. Warszawy. 8.3c. 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.).	8.4a. Opracowanie programu lokalizacji parkingów rowerowych przy podstawowych celach podróży w Warszawie. 8.4b. Budowa parkingów rowerowych (etapowo) przy podstawowych celach podróży w Warszawie. 8.4c. 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.	8.5a. Opracowanie programu lokalizacji parkingów rowerowych na ulicach w obszarze Śródmieścia, w sąsiedztwie dróg rowerowych. 8.5b. 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.	8.6a. Rozpoznanie celów podróży istotnych z punktu widzenia ruchu rowerowego, a nie będących węzłami transportu zbiorowego lub obiektami Urzędu Miasta. 8.6b. Współpraca z zarządcami wytypowanych obiektów w celu uruchomienia parkingów.
7	Wdrożenie programu tworzenia parkingów w osiedlach mieszkaniowych i przy pojedynczych budynkach mieszkalnych.	8.7a. Opracowanie programu rozwoju parkingów rowerowych w osiedlach mieszkaniowych. 8.7b. Wdrożenie programu rozwoju parkingów rowerowych w osiedlach mieszkaniowych.
8	Rozwój parkingów rowerowych pod względem wyposażenia technicznego.	8.8a. Uzupełnienie standardów rowerowych o wytyczne dot. dodatkowego wyposażenia technicznego parkingów rowerowych. 8.8b. Rozpoznanie konieczności doposażenia parkingów rowerowych pod względem wyposażenia technicznego. 8.8c. Uzupełnienie wybranych parkingów rowerowych pod względem wyposażenia.

Działania o charakterze organizacyjnym i służące przygotowaniu niezbędnych inwestycji, powinny być traktowane jako pilne i realizowane w pierwszym okresie etapu I (przed rokiem 2015). Działania o charakterze inwestycyjnym (budowa parkingów) powinny przebiegać stopniowo (etapowo), przy czym ze względu na pilność potrzeb i relatywnie niewielkie koszty powinny być zrealizowane do roku 2015. W okresie późniejszym parkingi powinny powstawać wraz z rozwojem infrastruktury dróg rowerowych, budową nowych obiektów (celów podróży) i rozwojem zapotrzebowania ze strony użytkowników.

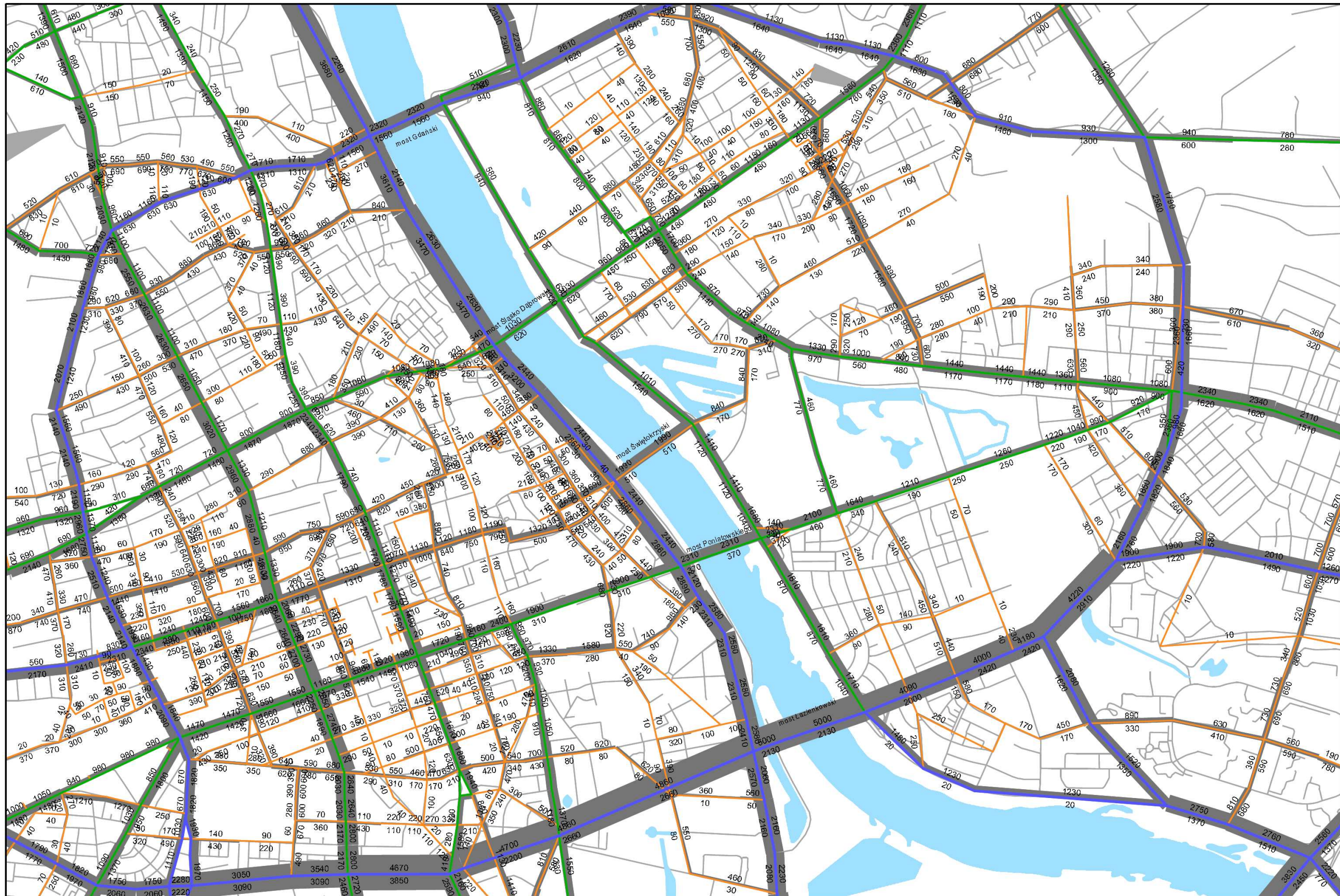
10. PODSUMOWANIE

W opracowaniu przedstawiono propozycje konkretnych działań i przedsięwzięć z zakresu porządkowania systemu parkowania w Warszawie i na poszczególnych obszarach w kolejnych etapach: 2015, 2025 i 2035 rok. Odniesiono się do następujących zagadnień

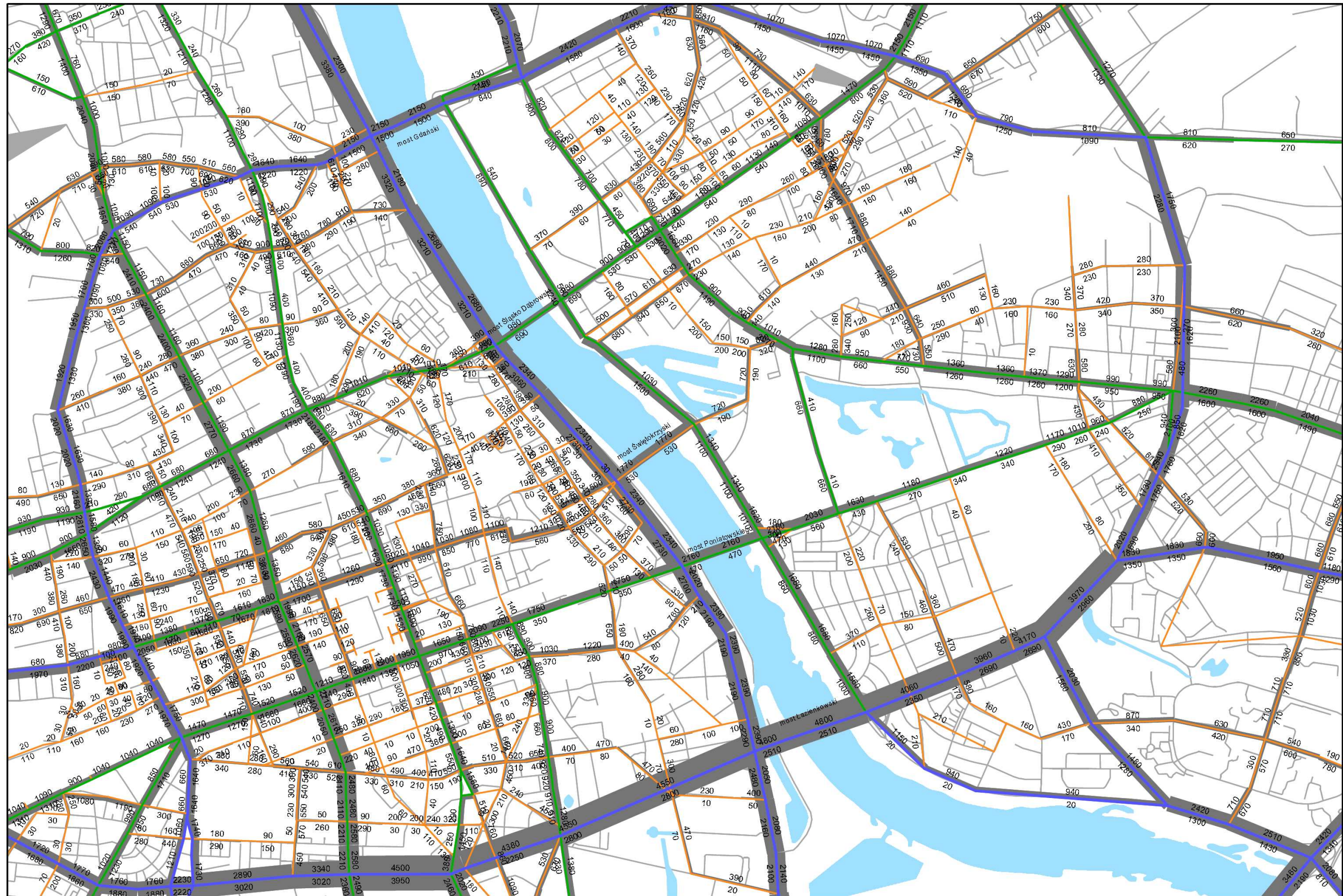
- rozwój strefy SPPN,
- system Parkuj i Jedź (P+R),
- parkowanie w liniach rozgraniczających ulic w tym wprowadzanie pasów postojowych na ulicach klasy Z i L,
- ogólnodostępne parkingi wielopoziomowe, w tym podziemne,
- parkowanie w obszarach zabudowy mieszkaniowej,
- parkowanie samochodów ciężarowych,
- parkowanie autokarów i
- parkowanie rowerów.

Łącznie w 8 grupach problemowych zaproponowano 145 działań. Zestawienie wszystkich zaproponowanych działań w podziale na trzy horyzonty czasowe (2015, 2025 i 2035) przedstawiono w tabeli poniżej. Działania przewidywane do realizacji w okresie do roku 2015 podzielono na dwie grupy: pilne (do realizacji w pierwszej fazie okresu) i pozostałe (realizacja do 2015).

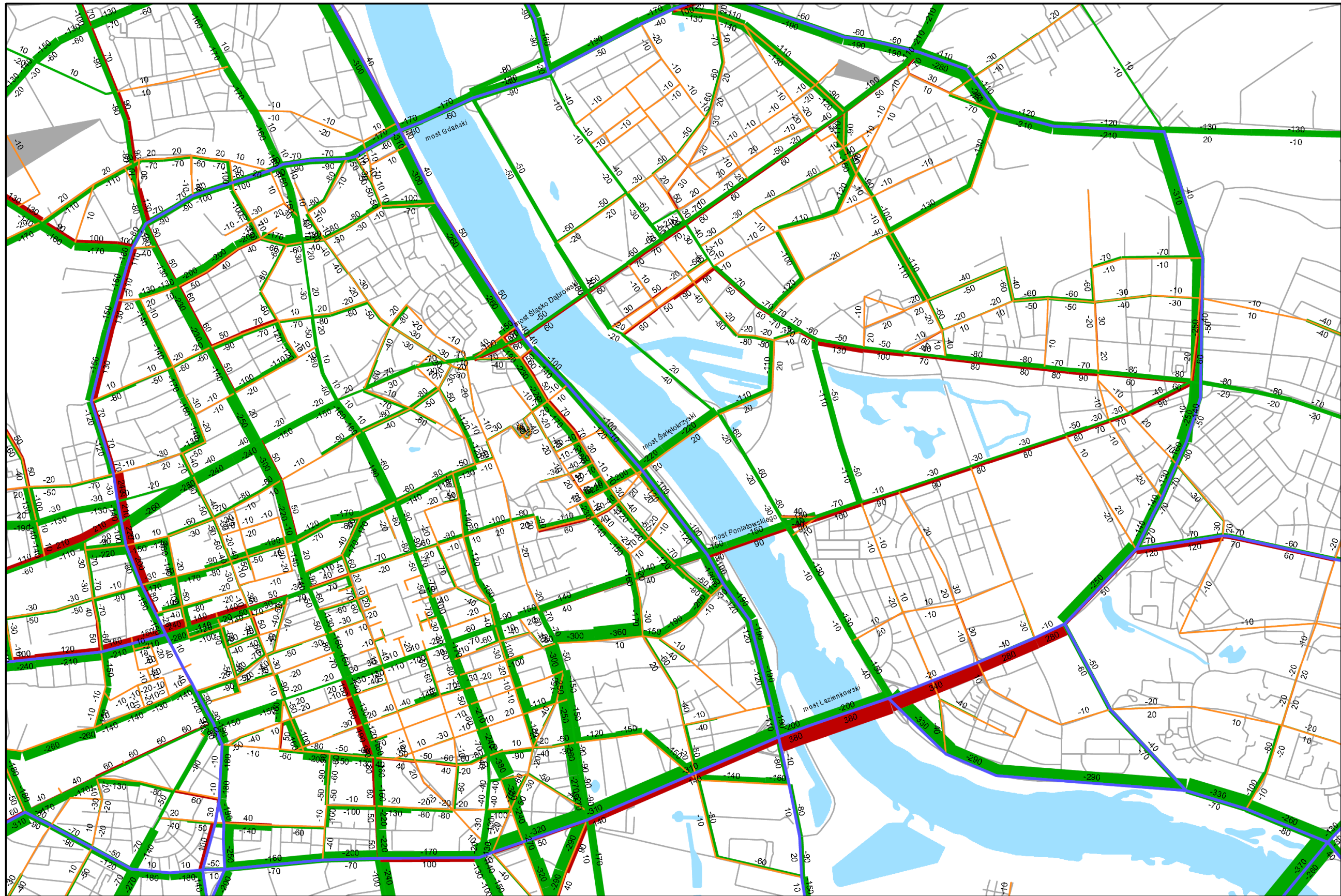
Poniższe rysunki przedstawiają natężenie ruchu w zależności od decyzji o podejmowaniu / nie podejmowaniu działań w różnym horyzoncie czasowym.



Rys. 10.1. Prognoza ruchu w komunikacji indywidualnej dla roku 2015, przy założeniu braku działań porządkujących parkowanie (KI 2015 – nic nie robić),



Rys. 10.2. Prognoza ruchu w komunikacji indywidualnej dla roku 2015, przy założeniu wdrożenia działań porządkujących parkowanie (KI 2015 – porządkowanie parkowania),



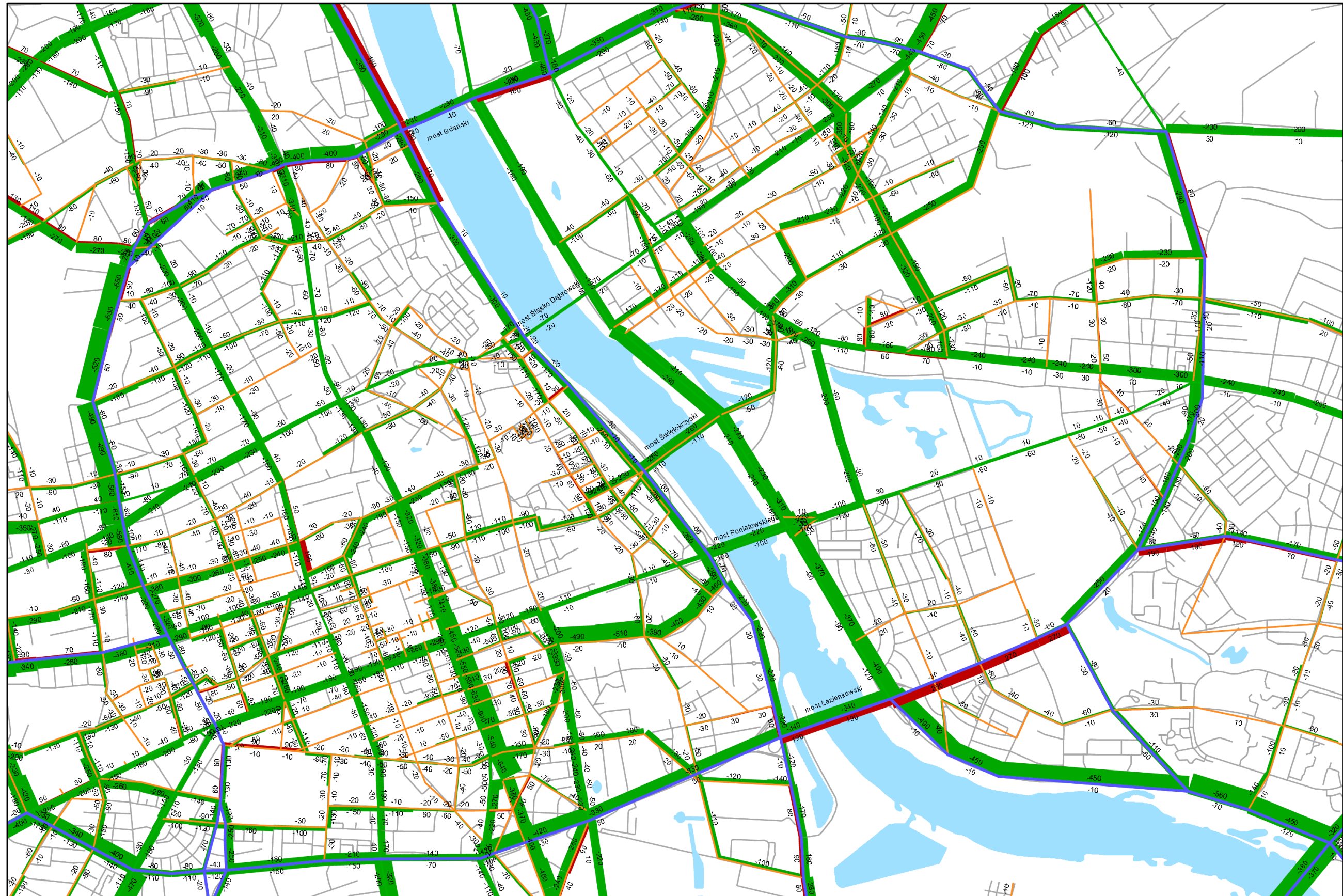
Rys. 10.3. Różnica natężeń pomiędzy wariantem „nic nie robić” i wariantem „porządkującym parkowanie” w 2015 roku (kolor zielony – zmniejszenie natężenia ruchu).



Rys. 10.4. Prognoza ruchu w komunikacji indywidualnej dla roku 2015, przy założeniu braku działań porządkujących parkowanie (KI 2025 – nic nie robić),



Rys. 10.5. Prognoza ruchu w komunikacji indywidualnej dla roku 2015, przy założeniu wdrożenia działań porządkujących parkowanie (KI 2025 – porządkowanie parkowania),



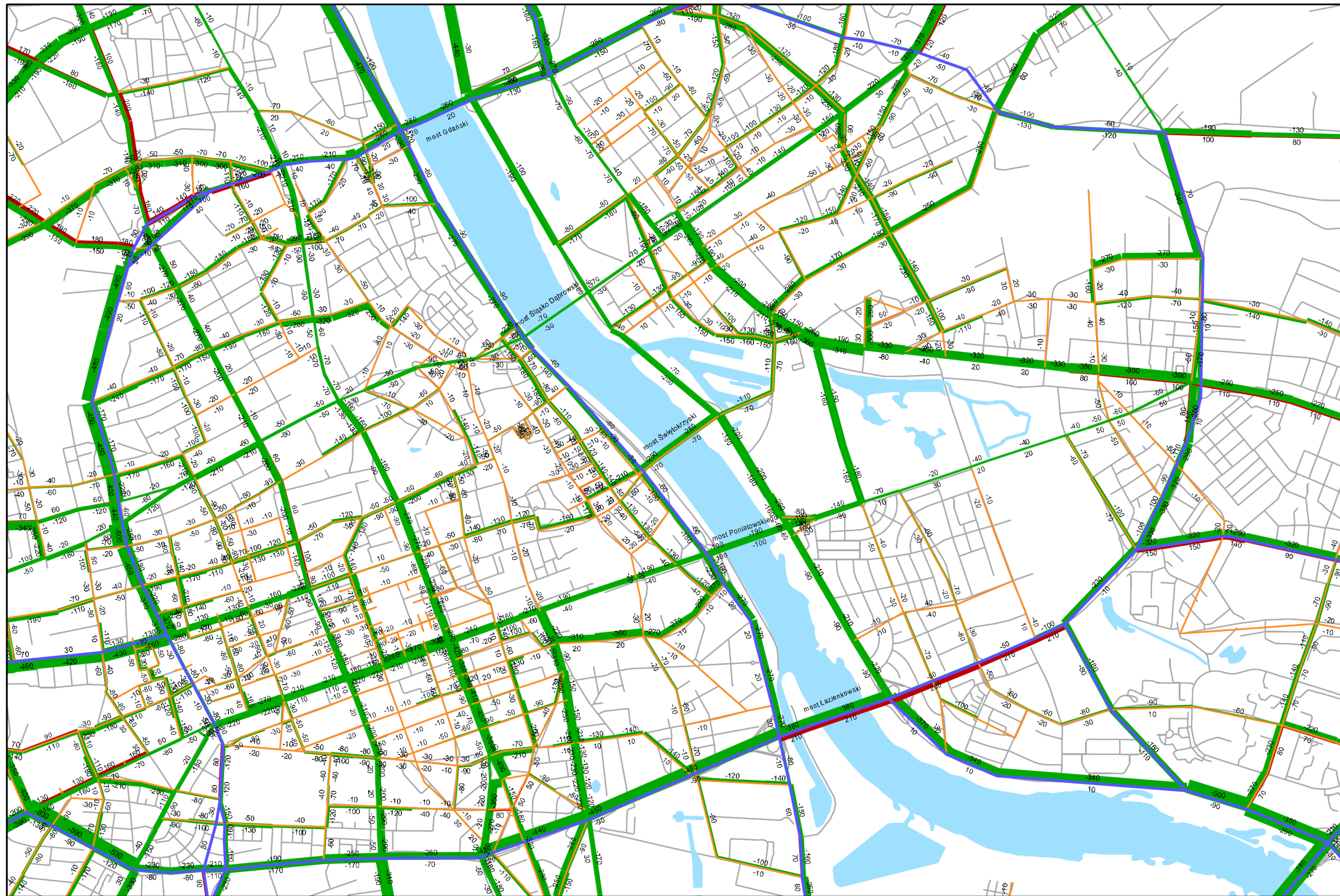
Rys. 10.6. Różnica natężeń pomiędzy wariantem „nic nie robić” i wariantem „porządkującym parkowanie” w 2025 roku (kolor zielony – zmniejszenie natężenia ruchu).



Rys. 10.7. Prognoza ruchu w komunikacji indywidualnej dla roku 2015, przy założeniu braku działań porządkujących parkowanie (KI 2035 – nic nie robić),



Rys. 10.8. Prognoza ruchu w komunikacji indywidualnej dla roku 2015, przy założeniu wdrożenia działań porządkujących parkowanie (KI 2035 – porządkowanie parkowania)



Rys. 10.9. Różnica natężeń pomiędzy wariantem „nic nie robić” i wariantem „porządkującym parkowanie” w 2035 roku (kolor zielony – zmniejszenie natężenia ruchu)

