

PROBLEM PARKOWANIA W MIASTACH
W KONTEKŚCIE PLANOWANEJ
STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA I
POLITYKI PARKINGOWEJ W PŁOCKU

BIURO INŻYNIERII TRANSPORTU
JACEK THIEM thiem@bit-poznan.com.pl

PARKOWANIE POJAZDU STANOWI POCZĄTEK I KONIEC
PODRÓŻY NIM WYKONYWANYCH.

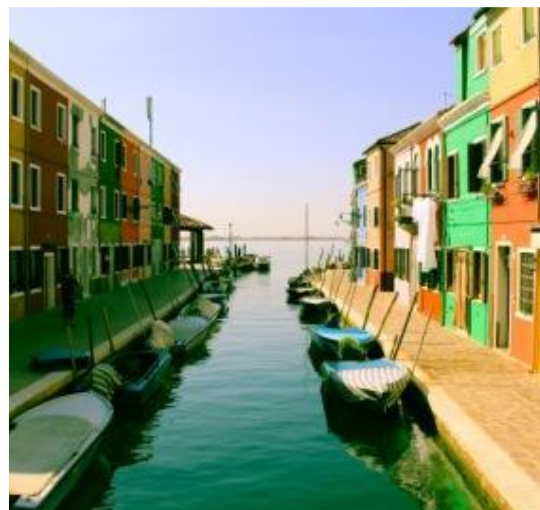
KWESTIE PARKOWANIA POJAZDÓW SĄ WIĘC ELEMENTEM
POLITYKI TRANSPORTOWEJ ORAZ STRATEGII ROZWOJU
MIASTA.

PARKOWANIE WARUNKUJE DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNĄ
OBSZARU.

STANY RÓWNOWAGI WYZNACZAJĄCE DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWĄ:

TRANSPORT INDYWIDUALNY ↔ TRANSPORT ZBIOROWY

POJAZDY PARKUJĄCE ↔ POJAZDY W RUCHU



NAJCZĘŚCIEJ PODNOSZONE PROBLEMY PARKINGOWE:

1. DEFICYT MIEJSC PARKINGOWYCH W PORZE NOCNEJ.
2. DEFICYT MIEJSC PARKINGOWYCH W PORZE DZIENNEJ.
3. NIELEGALNE PARKOWANIE.
4. DODATKOWY RUCH W POSZUKIWANIU MIEJSCA POSTOJU.
5. DEGRADACJA PRZESTRZENI PUBLICZNEJ.
6. UTRUDNIENIA DLA INNYCH UŻYTKOWNIKÓW PRZESTRZENII.
7. ZAJĘTOŚĆ ATRAKCYJNYCH TERENÓW.

STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA – GORZKIE ALE KONIECZNE LEKARSTWO NA PROBLEMY KOMUNIKACYJNE ŚRÓDMIEŚCIA.



<http://pl.freepik.com/>



PRO
BLE
MY





CHOJNICE

piesibydgoszcz.pl



TACZAKA POZNAŃ

portalkomunalny.pl

ROZWIĄ- ZANIA



HELSINKI

WIELKOŚCI STREF PŁATNEGO PARKOWANIA *:

WARSZAWA – 22 tys. miejsc,

KRAKÓW – 11 tys. miejsc,

SZCZECIN – 8,5 tys. miejsc,

POZNAŃ – 6 tys. miejsc,

WROCŁAW – 2,8 tys. miejsc.



Google.maps

*Analiza projektu rozszerzenia strefy płatnego parkowania w Krakowie; Brzeszcz, Garczewski, Szarata

NAJCZĘSTSZE EFEKTY WPROWADZENIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA:

- SKRÓCENIE CZASU PARKOWANIA I ZWIĘKSZENIE ROTACJI (DZISIAJ W ŚRÓDMIEŚCIU PŁOCKA ŚREDNI CZAS PARKOWANIA WYNOŚI PONAD 3 GODZINY, W STREFIE PŁATNEGO PARKOWANIA W POZNANIU JEST TO 118 MIN A W WARSZAWIE 89 MIN*) W REZULTACIE ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI
 - ZMNIEJSZENIE RUCHU ZWIĄZANEGO Z POSZUKIWANIEM WOLNEGO MIEJSCA
 - ZMNIEJSZENIE ZATORÓW DROGOWYCH W GODZINACH SZCZYTU KOMUNIKACYJNEGO
 - UPORZĄDKOWANIE PRZESTRZENI, LEPSZE WARUNKI DLA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW
 - OGRANICZENIE NIELEGALNEGO PARKOWANIA
 - ZWIĘKSZENIE ATRAKCYJNOŚCI TRANSPORTU PUBLICZNEGO
-
- WZROST KOSZTÓW PODRÓŻY SAMOCHODOWYCH ZWIĄZNYCH Z OBSZAREM ŚRÓDMIEŚCIA

*DANE Z 1999 ROKU PO WPROWADZENIU SPP, PRZED WPROWADZENIEM SPP ŚREDNI CZAS PARKOWANIA 140 MIN, PROBLEMY FUNKCJONOWANIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA W CENTRUM MIASTA- BRZEZIŃSKI; DYBICZ

INNE ROZWIĄZANIE – OGRANICZENIE CZASU PARKOWANIA – PRZYKŁAD WIEDEŃSKI



INNE ROZWIĄZANIA:

KUBATUROWE PARKINGI STRATEGICZNE

PARKINGI PARK & GO

PARKINGI PARK & RIDE

INNE ROZWIĄZANIA:

NORMATYW PARKINGOWY

TO ZBIÓR WSKAŹNIKÓW OKREŚLAJĄCYCH WYMAGANĄ LICZBĄ MIEJSC
PARKINGOWYCH PRZYPADAJĄCYCH NA JEDNOSTKĘ CHARAKTERYSTYCZNĄ DLA
DANEGO OBIEKTU

MOC PRAWNĄ NABIERAJĄ PO ZAPISANIU W MPZP LUB W WARUNKACH
ZABUDOWY

PRAKTYCZNIE OBOWIĄZUJĄ DLA OBIEKTÓW POWSTAJĄCYCH

NORMATYW POWINIEN ODWZOROWYWAĆ POLITYKĘ GMINY
W KWESTII ZASPOKOJENIA POTRZEB TRANSPORTOWYCH

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ



W PREZENTACJI WYKORZYSTANO BANKI ZDJĘĆ CC0
<https://unsplash.org>
www.publicdomainpictures.net