



PŁOCK

WWW.PLOCK.EU

Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe na terenie miasta Płocka na tle realizacji polityki parkingowej miasta Płocka – płatne strefy parkowania.

Piotr Niesłuchowski

Kierownik Referatu Strategii i Planowania
Wydział Rozwoju i Polityki Gospodarczej Miasta

Stan obecny

W Płocku nie funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania.

Parkowanie w mieście odbywa się zatem na zasadach ogólnych zgodnie z zasadami ruchu drogowego.



Stan obecny - prawny

UCHWAŁA NR 557/XXXIX/09 Rady Miasta Płocka z dnia 25 sierpnia 2009 roku w sprawie: wytycznych do Polityki Parkingowej miasta Płocka, zasad i trybu działania organów samorządu miasta Płocka w zakresie ustalenia wymagań i obowiązków urządzania lub wydzielania miejsc postojowych dla pojazdów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również miejsc postojowych dla pojazdów, z których korzystają osoby niepełnosprawne oraz podstaw kształtowania w tym zakresie **wskaźników ilościowych** i jakościowych obowiązujących w granicach administracyjnych miasta Płocka oraz zasad przejęcia przez organy samorządu miasta Płocka obowiązku zapewnienia miejsc postojowych w zastępstwie innych podmiotów.

Stan obecny – kto użytkuje

Głównym czynnikiem związanym z transportem indywidualnym w mieście jest **poziom motoryzacji** w danej jednostce samorządowej, a także ilość pojazdów spoza tego obszaru korzystająca z atrakcyjności poszczególnych obszarów miasta.

Poziom motoryzacji mierzony jest wskaźnikiem liczby samochodów do liczby ludności. Dodatkowo znaczenie ma struktura wielkości gospodarstw domowych – gospodarstwa liczebniejsze charakteryzują się niższą liczbą samochodów na mieszkańca. Ponadto znaczenie ma także liczebność osób w wieku wykluczającym posiadanie prawa jazdy (poniżej 18 lat).

Stan obecny – ile pojazdów

Wg opracowania BIT Poznań na podstawie danych z Urzędu Miasta w Płocku w 2008 r. zarejestrowanych było **68 762 pojazdów osobowych**, co daje wskaźnik motoryzacji rzędu 540 poj. / 1000 mieszk., zaś w roku 2012 - 64 313 (520 poj/1000 mieszk.). Wskaźniki tego rzędu nie znajdują potwierdzenia w badaniach ankietowych BIT, według których wynosi on 262 poj. / 1000 mieszk. Rozbieżność ta wynika z faktu, iż bazy pojazdów i kierowców obciążone są systemowym błędem o niemożliwych do oszacowania skutkach: z jednej strony nie są często usuwane z bazy pojazdy wycofane z ruchu, a z drugiej przez długi okres wpisywano do rejestru te same pojazdy wielokrotnie. Opisana sytuacja występuje w każdym mieście w Polsce.

*obecnie 66.531 na 101.764 co daje 0,65

Stan obecny – ile pojazdów

W wyniku przeprowadzonych badań terenowych i odniesieniu tych wyników do liczby gospodarstw domowych zostało stwierdzone że w mieście liczba samochodów osobowych zarejestrowanych będzie wynosiła około 45 000. Jeśli doliczyć pojazdy osób przebywających w mieście czasowo to łączna liczba pojazdów mieszkańców stałych i czasowych obciążająca układ drogowy wynosi 53 000 samochodów osobowych, czyli wskaźnik motoryzacji wynosi **430 s.o./1000** mieszkańców i te wartości przyjęto **jako wynikowe diagnozy**.

Stan obecny – ile pojazdów

Diagnoza wykazała, że w Płocku stopień zmotoryzowania społeczeństwa jest wyższy od przeciętnego, także poziom zamożności mieszkańców jest wyższy (nawet dość wysoki, porównywalny z Warszawą), a w efekcie można się spodziewać zwiększonej mobilności związanej z potrzebami parkingowymi.

Zakładając, że w okresie horyzontu planu parkowania (do 10 lat) liczba miejsc pracy będzie się utrzymywać na obecnym poziomie, liczba mieszkańców będzie stabilna (z lekką tendencją spadkową), i nastąpi przyrost ruchliwości w proporcji (choć nie wprost) do wzrostu PKB i zamożności – może to spowodować **wzrost popytu na parkowanie**.

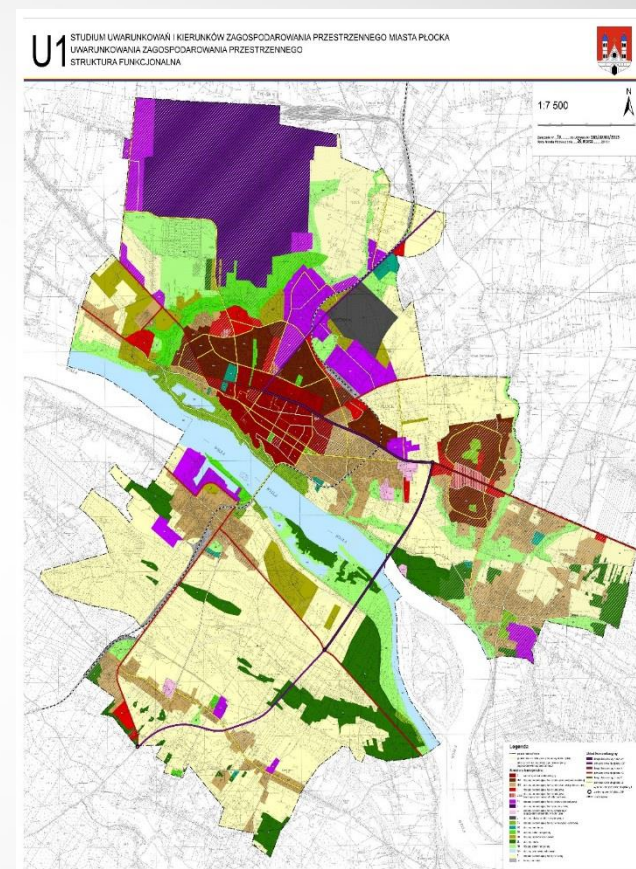
Problemy obszarowe z parkowaniem

Problemy związane z parkowaniem dotyczą przede wszystkim stref centralnych miast, w których w obszarach wielofunkcyjnych staromiejskiej zabudowy przemieszcza się wielu interesariuszy. Chcą oni mieć zapewnione szybki i wygodny sposób transportu, więc wybierają samochód osobowy. To prowadzi do kongestii komunikacyjnej oraz zatłoczenia przestrzeni miejskiej w sposób często chaotyczny i niezgodny z prawem.



Uwarunkowania przestrzenne

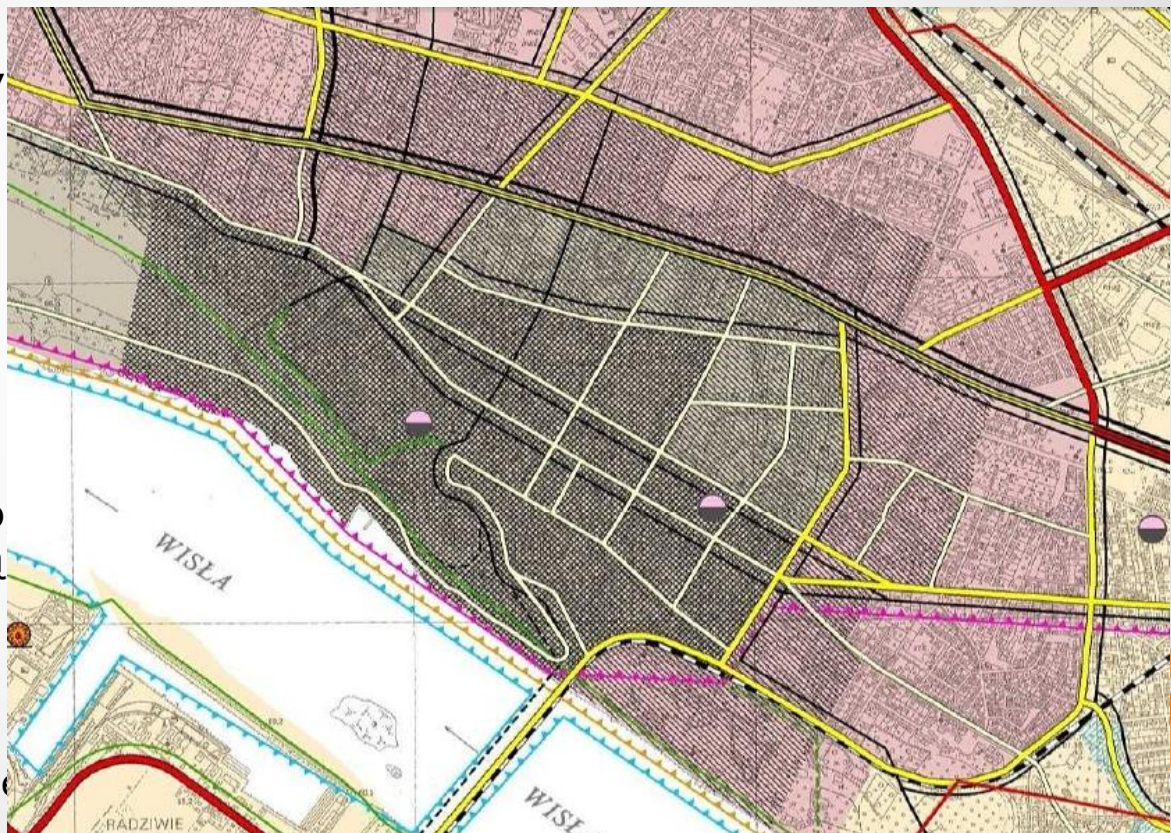
W związku z rozwojem sieci drogowej, zmianami organizacji ruchu należy prowadzić okresowe badania pozwalające na monitorowanie sytuacji parkingowej i dokonywać aktualizacji przyjętych normatywów. Studium określa 3 obszary parkingowe Płocka. W ramach szczególnej ochrony Starego Miasta proponuje się lokalizacje **parkingów strategicznych** w centrum Płocka na obrzeżach obszaru polityki komunikacyjnej A. W ramach poprawy bezpieczeństwa transportu na obszarze Płocka proponuje się lokalizację kilku parkingów strategicznych dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Na rysunku studium nie wskazuje się lokalizacji parkingów strategicznych. Proponuje się lokalizacje **parkingów Park and Ride** w sąsiedztwie korytarzy szybkiego ruchu publicznego transportu zbiorowego, na terenach przy wjazdach do miasta.



Strefy Parkingowe - studium

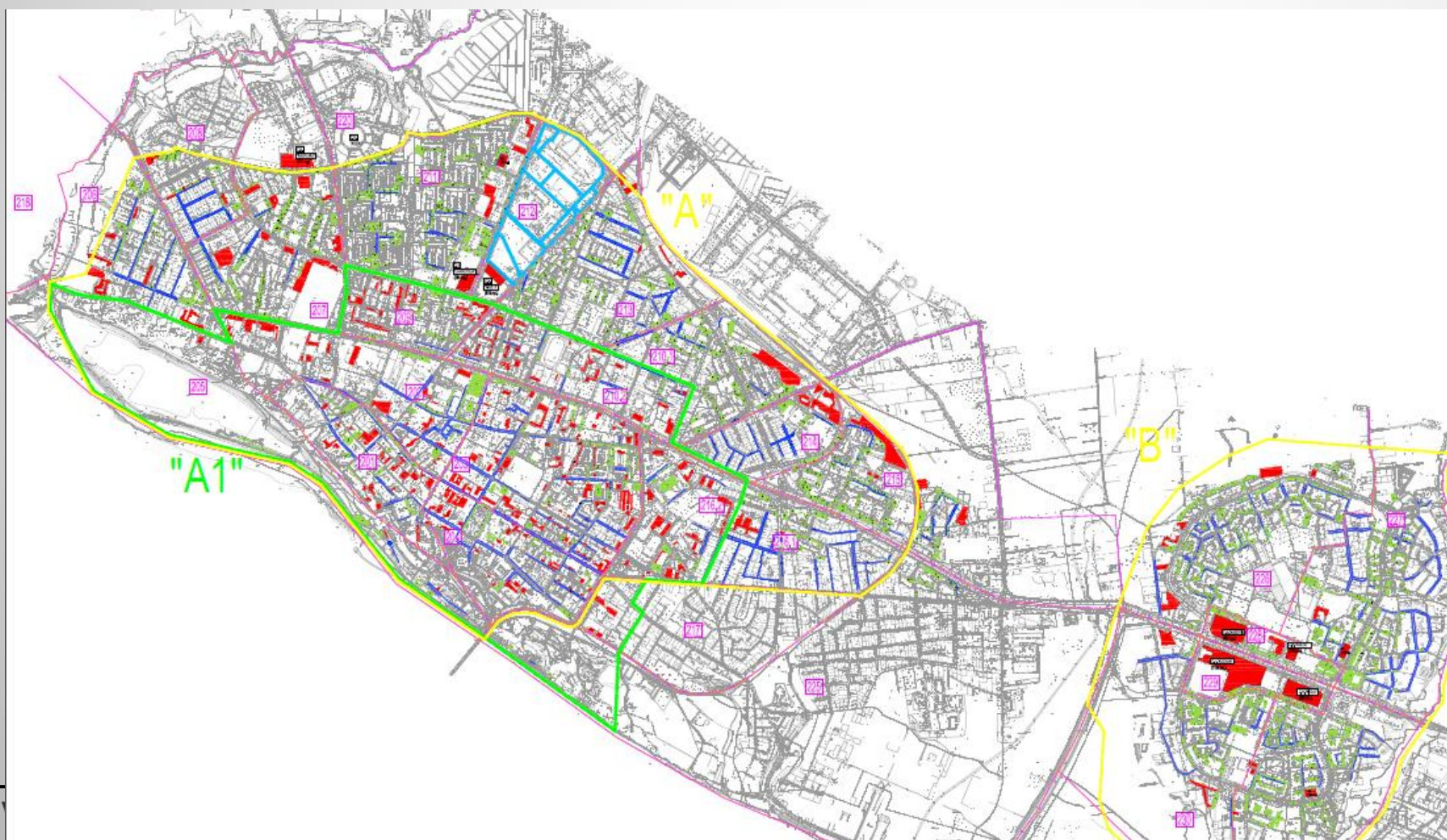
Obszar Płocka podzielono na trzy strefy parkowania:

- **strefa I** - Stare Miasto - ograniczona ulicami: Kazimierza Wielkiego, Nowomiejskiego, Ostatnią, Królewiecką, 1 Maja, Sienkiewicza, Kilińskiego, Mostową, Rybaki, brzegiem rzeki Wisły do Rogatek Dobrzyńskich;
- **strefa II** - obszar śródmiejski - ograniczona: ujściem rzeki Brzeźnicy, ulicami: Kazimierza Wielkiego, Dobrzyńską, Alejami Kobylińskiego, Łukasiewicza, Tysiąclecia, Mickiewicza, Lasockiego, Dworcową, Piłsudskiego, Strzelecką, Wyszogrodzką, Głowackiego, Partyzantów, Świerkową, Norbertańską, wschodnią granicą Miejskiego Ogrodu Zoologicznego, brzegiem Wisły, poza strefą I;
- **strefa III** - obszar poza śródmiejski - pozostałe tereny miasta oraz obszary nie posiadające dobrej dostępności do komunikacji zbiorowej w strefie II.



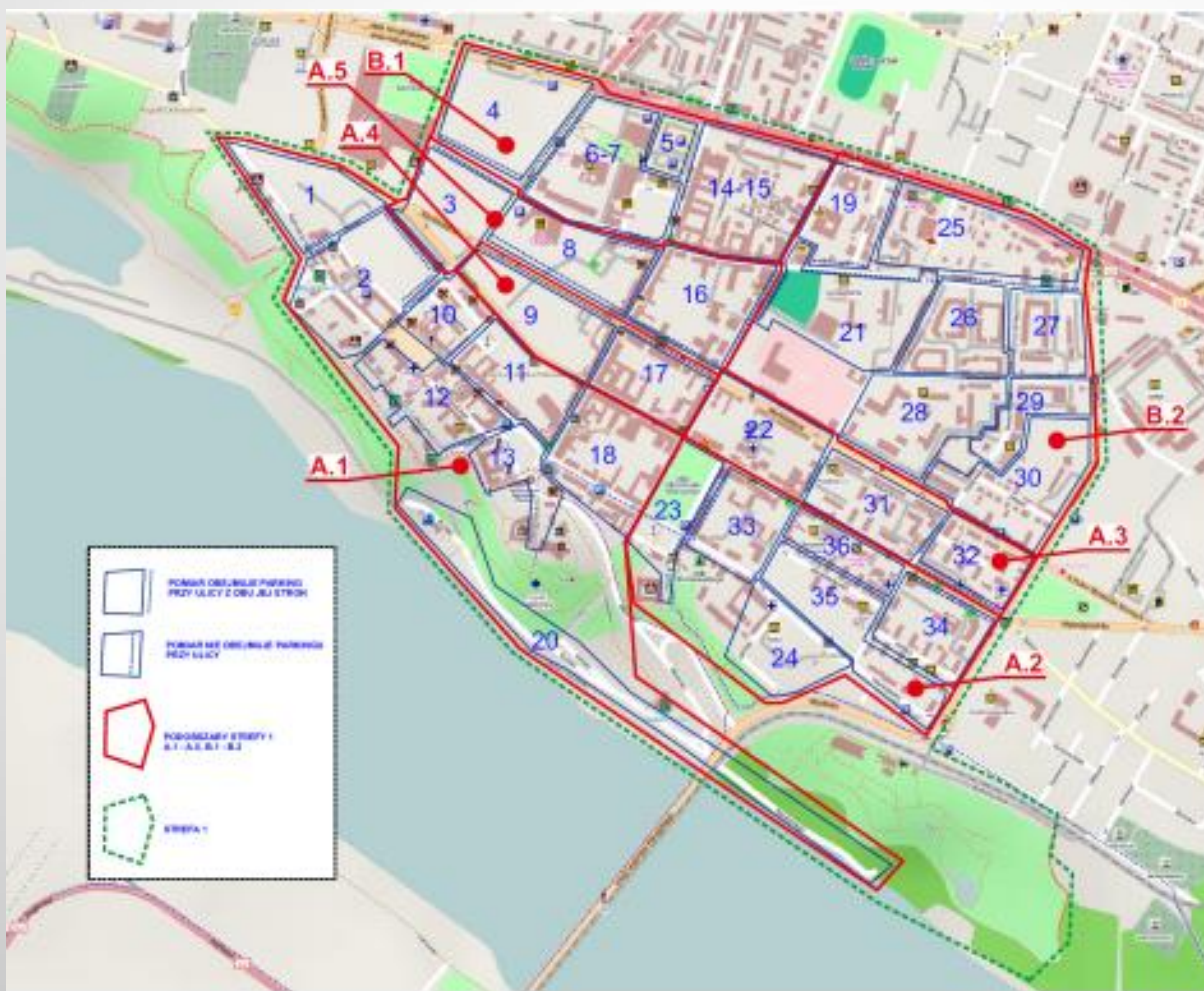
Parkowanie - stan istniejący

W ramach prowadzonych prac w 2013 i 2014 roku zostało określone które przestrzenie są wykorzystywane w celach zaspokojenia funkcji parkowania pojazdów. Określono między innymi, które miejsca są wykorzystywane jako parkowanie ogólnodostępne, zamknięte/prywatne i parkowanie przykrawężnikowe.



Parkowanie - stan istniejący

Szczególnie istotne w obszarze centralnym miasta Płocka jest przeanalizowanie zapełnienia miejsc przeznaczonych do parkowania pojazdów w ciągu doby. Badaniem rotacji parkowania pojazdów został objęty obszar śródmieścia.



Parkowanie – zapełnienie

W strefie centralnej miasta łączną liczbę parkujących pojazdów w ciągu doby na **11 320**. (pomiarowcy ewidencjonowali poszczególne rejony w ciągu 4 dni, w celu na zminimalizowania przypadkowych zachowań kierujących pojazdami).
Podsumowanie parkowania w obszarach / podobszarach pomiaru

Obszar/ podobszar	Szacowana pojemność parkingu	Akumulacja całkowita	Chwilowa akumulacja szczytowa	Wykorzystanie pojemności w szczytowej akumulacji
Razem	5 790	11 320	4584	79%
A	3 405	6 413	2712	79%
B	2 377	4 908	1885	79%
A.1	1 381	2 411	1127	81%
A.2	822	1 484	667	81%
A.3	467	889	364	78%
A.4	373	677	298	80%
A.5	362	953	302	83%
B.1	877	2 100	688	78%
B.2	1 500	2 808	1203	80%

Parkowanie – rotacja pojazdów

1. Szczególnie istotne w obszarze **centralnym miasta Płocka** jest przeanalizowanie zapełnienia miejsc przeznaczonych do parkowania pojazdów w ciągu doby. Badaniem rotacji parkowania pojazdów został objęty obszar śródmieścia.
2. Na obszarze centrum miasta (Stare Miasto) występują znaczące **niedobory** parkowania z punktu widzenia **oczekiwań mieszkańców**, używających na co dzień samochodu.
3. Stopień zatłoczenia parkowania w godzinach najwyższej frekwencji (12 – 15) przekracza na tym obszarze **krytyczne 85%**, co powoduje, że występuje znaczący ruch wzbudzony poszukiwaniem wolnych miejsc, zakłócając warunki funkcjonowania centrum.
4. Zidentyfikowano występowanie parkowania **niezgodnego z przepisami**, co nie miało jednak charakteru długotrwałego i zostało stwierdzone w rejonach najbardziej zatłoczonych – średnia wartość 3,4% pojazdów.

Parkowanie – rotacja pojazdów

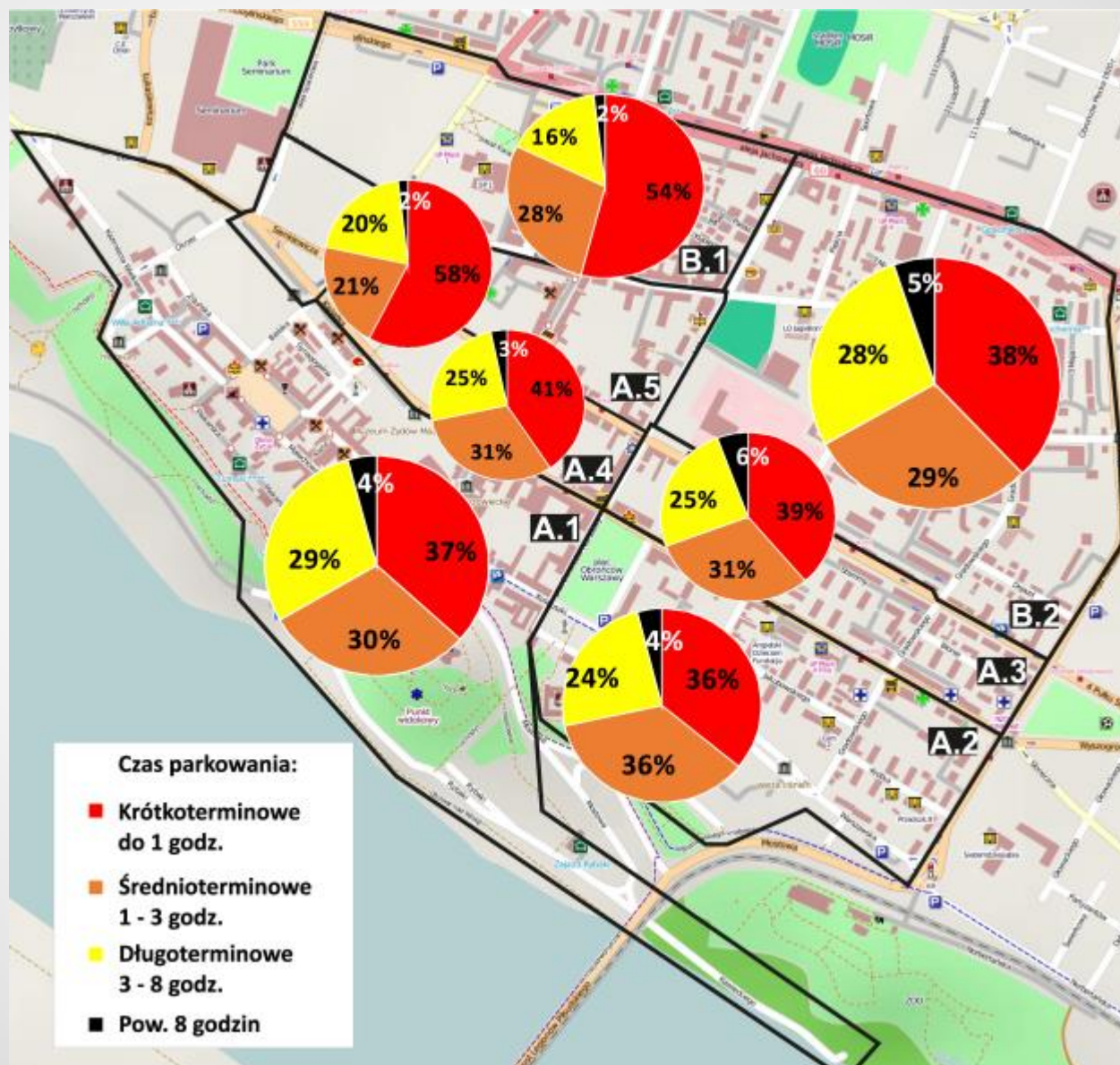
W zakresie badania rotacji pojazdów zostało ustalone:

1. Rotacja parkowania w Centrum jest **na dość niskim poziomie** (średni czas parkowania około **3,9 godziny**), co oznacza, że znaczące są dojazdy w celu pracy, a to prowadzi do ograniczenia w dostępie do parkowania w tym rejonie dla jego klientów i innych użytkowników poza zatrudnionymi. Ponadto znaczny rozrzut czasu parkowania (odchylenie standardowe powyżej 80%).
2. **Wskaźnik rotacji** w odniesieniu do dostępnych miejsc została wskazana na poziomie **2,0** przy szacowanym przedziale dla kwartałów 0,9-3,5.
3. **Wskaźniki rotacji i średnich czasów parkowania** dla całości obszaru badania a także poszczególnych rejonów komunikacyjnych **są zbliżone** (rozrzut odchylenia standardowego minimum / maksimum jak 0,75 / 1,00), podczas gdy w obrębie poszczególnych kwartałów różnią się znacznie (rozrzut jak 0,38 / 1,00). Oznacza to, że dla poszczególnych kwartałów możliwe są zjawiska osobliwe, lecz dla sumy obserwacji widać dość jednolitą tendencję. Pozwala to na zastosowanie ujednoliconych wskaźników w analizie modelowej popytu (przyjęto rotację średnią 2,0).
4. Wartość współczynnika rotacji i średniego czasu parkowania, także po obserwacji akumulacji według motywacji parkowania, wskazują na **znaczenie dojazdów do pracy** jako dominujących w obszarze badania.
5. Analizując wyniki według kwartałów można zaobserwować **wysokie wskaźniki** czasu parkowania w kwartałach 2, 12, 13, czyli **w rejonie Starego Rynku**, gdzie dominuje parkowanie związane z pracą w urzędach i instytucjach. Jest to równocześnie obszar o najwyższym wykorzystaniu pojemności parkingów.
6. Wysokie wskaźniki czasu parkowania w kwartałach: 19, 22, 26, 26, 28, czyli w części, gdzie dominuje zabudowa mieszkaniowa typu kamienic i częściowo blokowego, wskazuje na duże znaczenie parkowania związanego z tymi funkcjami.

Parkowanie – rotacja pojazdów

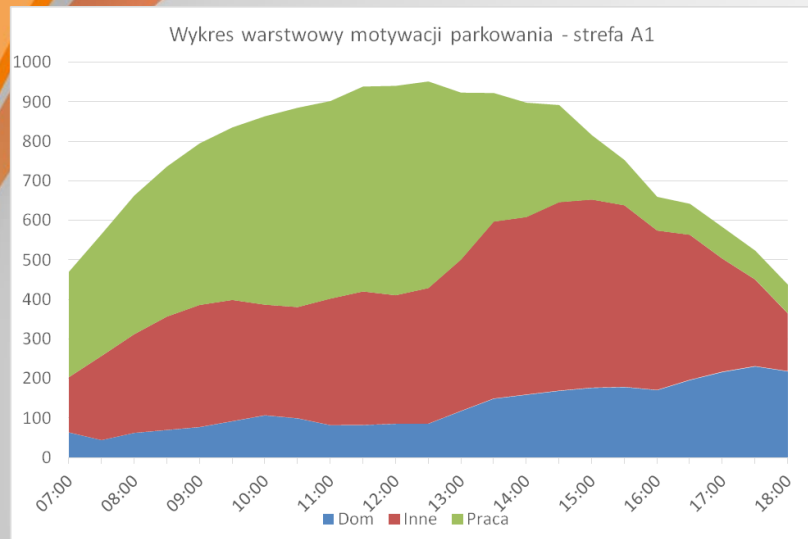
Biorąc pod uwagę dokładne wyniki pomiaru czasu parkowania, w wydzielonych podstrefach objętych pomiarami rotacji parkingowej, zauważalne są różnice w odsetku pojazdów parkujących krótkoterminowo – czyli do 1 godziny oraz pojazdów parkujących długoterminowo – czyli od 3 do 8 godzin. Można wyróżnić 3 grupy podobszarów:

- o silnej dominacji pojazdów parkujących krótkoterminowo i niskim udziale pojazdów parkujących pow. 3 godzin: A.5 i B.1;
- o przeciętnej dla badanego obszaru strukturze czasu parkowania pojazdów: A.4, A.3, A.2;
- o wysokim udziale pojazdów parkujących długoterminowo: A.1 oraz B.2.

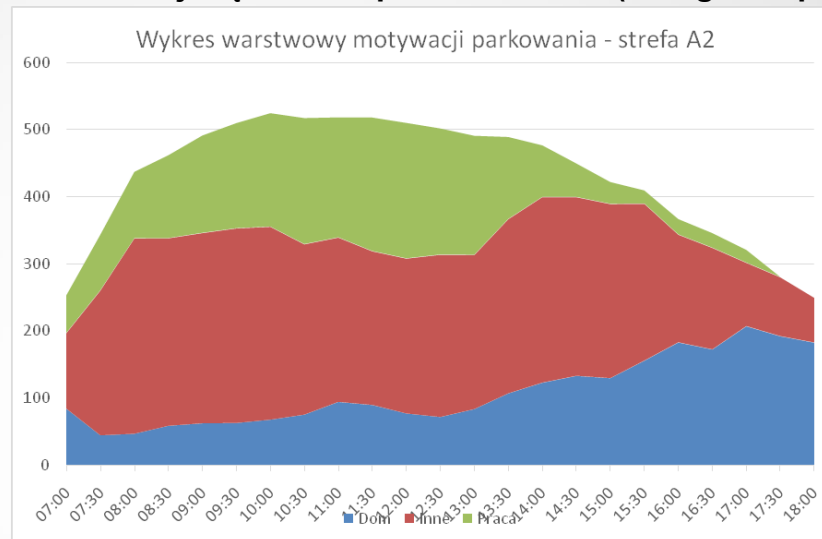


Motywacja względem parkowania

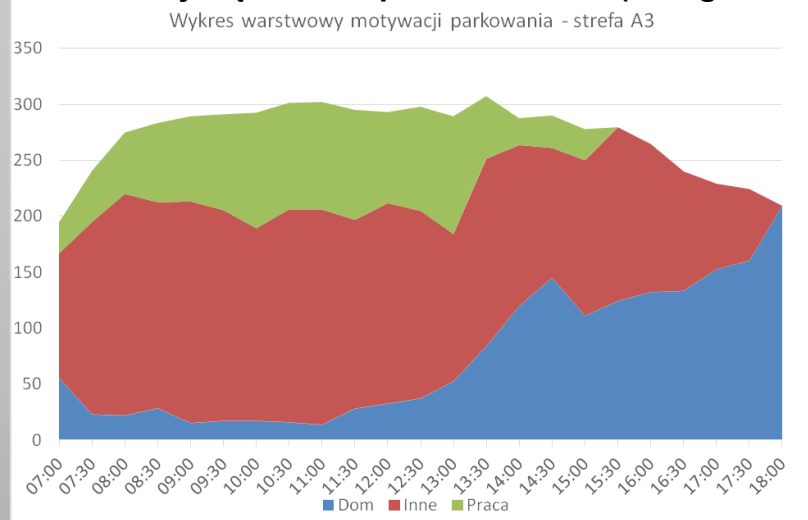
Akumulacja łączna dla podobszaru A1 (Stare Miast zach.)



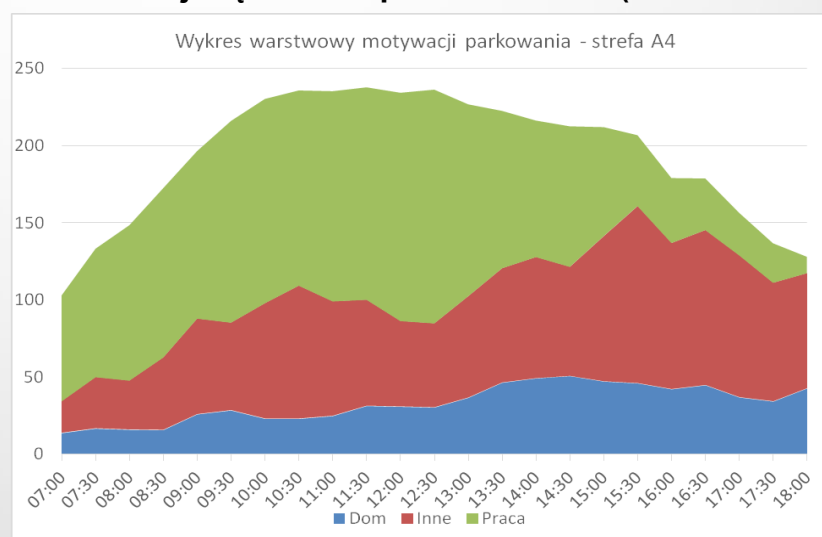
Akumulacja łączna dla podobszaru A2 (Kolegialna pld)



Akumulacja łączna dla podobszaru A3 (Kolegialna wsch.)

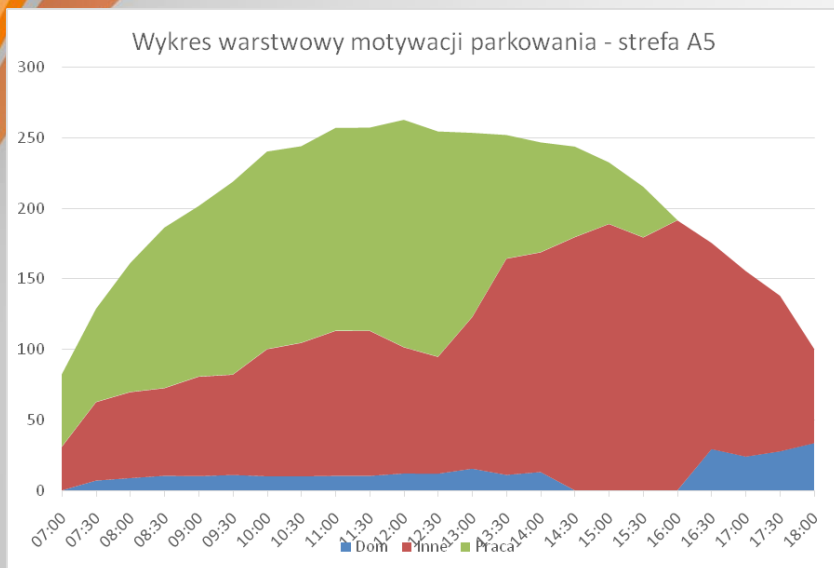


Akumulacja łączna dla podobszaru A4 (Stare Miasto pln.)

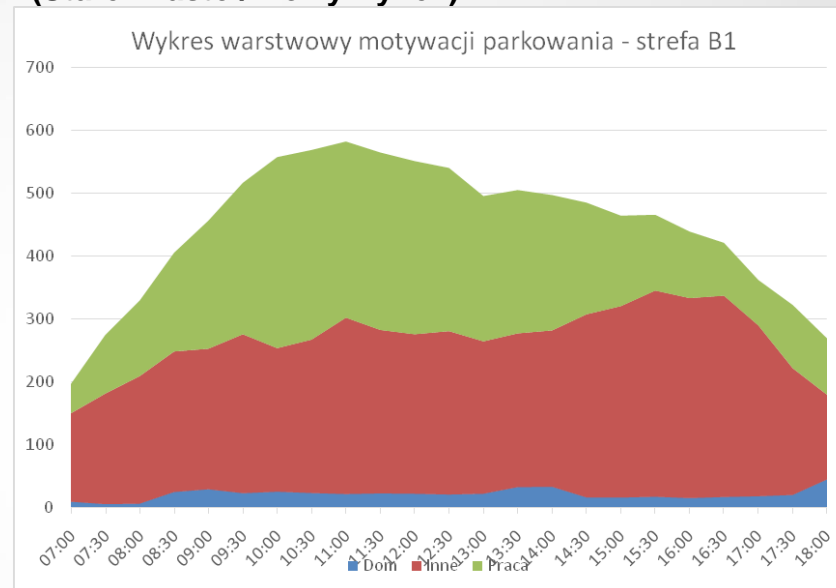


Motywacja względem parkowania

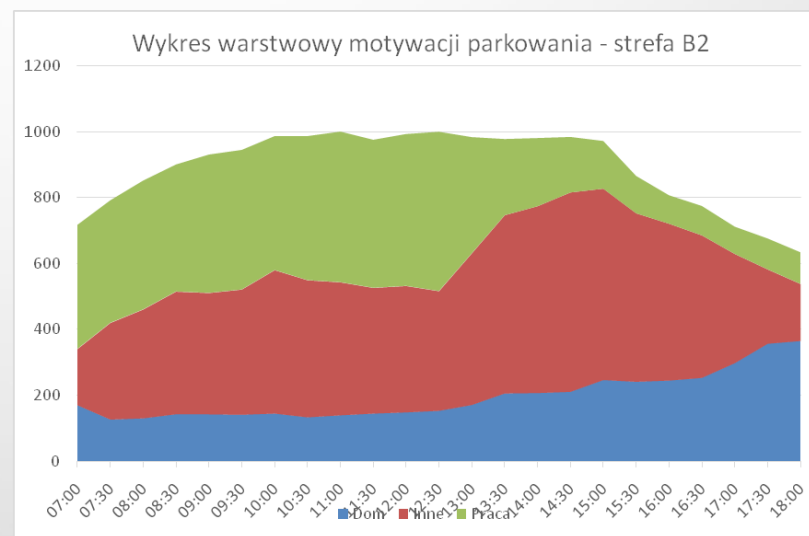
Akumulacja łączna dla podobszaru A5 (Stare Miasto / Sienkiewicza)



Akumulacja łączna dla podobszaru B1 (Stare Miasto / Nowy Rynek)



Akumulacja łączna dla podobszaru B2 (Kolegialna ptn)



Parkowanie nocne i pozostały obszar miasta

1. W ramach przeprowadzonych badań realizowano również badanie nocne pojazdów parkujących w strefie śródmieścia. W tych granicach stwierdzono, iż centrum miasta ma **nadmiar pojemności w okresie nocnym**, natomiast niedomiar w dzień.
2. Rejony mieszkaniowe o **niedoborze parkowania nocnego** na poziomie 13% potrzeb położone są bezpośrednio **na północ od Centrum** (rejony 206 – 213, są to osiedla: Tysiąclecia, Łukasiewicza, Kochanowskiego). W rejonie Podolszyc Płn. niedobór jest nieznaczny (4%). Inne tereny mają właściwe pojemności parkowania w stosunku do potrzeb w granicach osiedli.
3. Na **pozostałych** (poza Centrum) obszarach miasta relacje popytu i podaży parkowania **są zróżnicowane**, należy jednak zauważyć, że pewne niedobory powierzchni parkingowych występują jedynie w północnej części Śródmieścia (głównie osiedle Tysiąclecia i wokół). Pewien niewielki deficyt pojawia się także na osiedlu Podolszyc Płn.

Polityka parkingowa

Podejście poprzez pojęcie zrównoważonego rozwoju:

Zrównoważenie w transporcie oznacza takie wpływanie na ruch ludzi i pojazdów, aby nie tworzyły się zatory i nadzwyczajne zagrożenia lub uciążliwości, a równocześnie każdy mógł zrealizować swoje potrzeby przemieszczania się.

Równowaga może być uzyskana przez odpowiedni **podział ruchu na środki podróżowania**. Podział ten ma dwa poziomy oddziaływania:

- Całe miasto, w takim sensie, że oferowany system transportowy pozwala na wybór środka lokomocji w funkcji czasów podróży oraz kosztów dla użytkowników.
- Wyznaczonych części miasta, gdzie poziom zatłoczenia jest największy a możliwości zaspokajania potrzeb parkingowych – ograniczone (z różnych powodów).

Parkowanie jest tu kluczowe w tym sensie, że może **być instrumentem limitujących liczbę podróży** do / określonych miejsc. Przez owe miejsca należy rozumieć **obszary ograniczonej dostępności** (w zasadzie centrum miasta).

Polityka parkingowa

Problem zadań samorządu

Parkowanie nie jest zadaniem publicznym w polskiej administracji (jedynie płatne parkowanie w pasach drogowych jest objęte takimi obowiązkami). Jedynym aspektem parkowania, jaki można uznać za przedmiot działań samorządu jest aspekt lokalizacji obiektów obsługi transportu w ramach planowania przestrzennego.

Zaangażowanie samorządu w realizację systemów parkowania jest dopuszczalne w ramach tzw. domniemania kompetencji, jako niewątpliwy aspekt życia społecznego. Niemniej formy owego zaangażowania muszą być dobrane na ogólnych zasadach prowadzenia działań publicznych, w tym finansowania.

Polityka parkingowa - warianty

Warianty w podejściu do polityki parkingowej w Płocku zaproponowane przez ekspertów w wyniku przeprowadzonych badań.

A. Kontynuacja dotychczasowego trendu (wariant referencyjny): Dalsze próby nadążania za popytem – potrzebne jest zwiększenie pojemności parkingów w centrum co najmniej o obecny udział pojazdów nieprawidłowo parkujących (średnio 7%, w ścisłym centrum – około 30%), po uwzględnieniu wzrostu ruchliwości ale i spadku liczby ludności wzrost wyniesie średnio około 15% w okresie 10 lat. To oznacza potrzebę wyznaczenia **nowych parkingów dla centrum**, z pozostawieniem obecnego stanu.

B. Wariant zrównoważony, bez opłat: podjęcie próby **polityki zrównoważenia**, BEZ nowych powierzchni, ale wraz z poszerzeniem przestrzeni dla pieszych, rowerzystów itp. Równocześnie nie są wprowadzane opłaty, więc zarządzanie takim modelem opiera się na trzech kluczowych instrumentach:

- (a) egzekucja restrykcyjnej organizacji ruchu,
- (b) poprawa komunikacji miejskiej,
- (c) zorganizowanie parkingów obsługujących Centrum, położonych na jego obrzeżu.

Równocześnie wprowadzane jest uspokojenie ruchu w centrum, a także poszerzana jest przestrzeń dla pieszych i rowerzystów (kosztem samochodów parkujących na chodnikach).

Polityka parkingowa - warianty

C. Wariant zrównoważony, z opłatami: Podobnie jak w wariancie B), ale z opłatami. Tu można przewidzieć dwa pod-warianty:

C1: Strefa Płatnego Parkowania [SPP] tylko w ścisłym centrum (mniej niż Stare Miasto, czyli Strefa I z SIWZ), ew. jako wariant przejściowy do C2, zatłoczenia obszaru tuż za granicą strefy, wciąż w ramach Strefy I;

C2) SPP w granicach centrum w granicach Starego Miasta, zmniejszone oddziaływanie na problemy poza granicą strefy,

C3) SPP na obszarze zbliżonym do Strefy I jak w SIWZ, z lepszym oddzieleniem przestrzennym od obszaru zewnętrznego, bez opłat.

Analogicznie jak w wariancie B) wprowadzane jest uspokojenie ruchu w centrum, a także poszerzana jest przestrzeń dla pieszych (kosztem samochodów parkujących na chodnikach).

Warianty B) i C) opierają się na założeniu, że część korzystających z centrum zrezygnuje bądź z użycia samochodu, bądź w ogóle z docierania do tego obszaru. To może wpłynąć na popyt w usługach w tym obszarze, więc niezbędne będą działania „rekompensujące” w zakresie form aktywności.

Cel nadrzędny

usprawnienie poruszania się po mieście, zmniejszenie kongestii i parkowania, w szczególności na obszarach charakteryzujących się wyjątkową atrakcyjnością i intensywnością użytkowania

Cele kierunkowe:

- wysoka **jakość przestrzeni** publicznych atrakcyjnych dla mieszkańców i użytkowników miasta
- poprawa **stanu środowiska** w mieście
- poprawa dostępności i ułatwień w **ruchu rowerowym** na obszarze śródmieścia
- preferencje dla **komunikacji zbiorowej**, szczególnie na obszarze śródmieścia, z zapewnieniem atrakcyjnej częstotliwości, szybkości i komfortu podróżowania, wspomaganego przez nowoczesne systemy informowania i ułatwiania dostępności dla pasażerów,
- zapewnienie jak najlepszej dostępności obszaru miasta dla **osób niepełnosprawnych** poruszających się pojazdami samochodowymi,
- **Zrównoważony transport** w mieście z uwzględnieniem różnych środków transportu
- Poprawa **dostępności** śródmieścia,
- podniesienie **standardu życia i przebywania** na obszarze Starego Miasta z dążeniem do ograniczenia ruchu pojazdów samochodowych

Założeni Polityki parkingowej

Założeniem podstawowym Polityki Parkingowej jest realizacja zasad zrównoważonego rozwoju, w tym transportu w mieście. Zasady te są następujące:

- Zrównoważenie systemu transportowego oparte jest na takim **podziale ruchu pomiędzy środki transportu**, który nie powoduje nadmiernego zatłoczenia w sieci drogowej i parkowaniu;
- Równocześnie Miasto zapewnia mieszkańcom i przybyszom możliwości realizacji **ich potrzeb przemieszczania się**; ta możliwość w wyznaczonych strefach funkcjonalnych może być połączona z ograniczeniem użytkowania samochodu; w takich strefach miasto zapewnia dogodne połączenia komunikacją miejską oraz dostęp pieszo i rowerem;
- W poszczególnych strefach dąży się do **zrównoważenia podaży i popytu** na parkowanie z uwzględnieniem potoków ruchu jakie wywołuje system parkingowy (zarządzanie popytem na parkowanie); to podejście wiąże się z użyciem instrumentów zarządzania ruchem, w tym uspokojenia ruchu, wyłączania ruchu w wyznaczonych ulicach, realizacja parkingów o charakterze strategicznym.

Parkowanie autokarów

Problem obsługi ruchu turystycznego związanego z przyjazdami i wyjazdami autokarów turystycznych, można rozwiązać stosując dwa równoczesne działania, a mianowicie:

1. wyznaczenie miejsca dla czasowego zatrzymania autokaru celem umożliwienia turystom opuszczenia pojazdu lub (po zakończeniu pobytu na Starym Mieście) wejścia do pojazdu
 - obecnej zatoki parkingowej w rejonie skrzyżowania ulic Jerozolimska – Kwiatka
 - ewentualnie obecnego parkingu przy ul. Okrzei – ul. Nowowiejskiego, oraz
 - powiększenia liczby stanowisk autokarowych na Placu Obrońców Warszawy
2. wyznaczenie stałego miejsca (parkingu) dla dłuższego postoju autokaru:
 - w rejonie Dworca PKP/PKS w miejscu wskazywanym/zgodnym z obowiązującym MPZP
 - na placu Nowy Rynek
 - w rejonie Bielska-Kwiatka –Sienkiewicza,

Parkowanie samochodów ciężarowych

Rozwiązanie lokalizacji parkingów dla samochodów ciężarowych jest/będzie pochodną czynników determinujących ruch tych samochodów i rozwiązania problemu samochodów przewożących ładunki niebezpieczne. Ponadto mając na względzie realizację połączenia obwodnicowego między rondem „Wojska Polskiego” a ul. Długą (węzłem „Długa”) – należałoby dla lokalizacji parkingu (-ów) dla samochodów ciężarowych wskazywać jako preferowane następujące tereny:

- w obszarze zwyczajowo nazywanym Kostrogaj tj. między ul. Bielską a ul. Przemysławą , oraz
- po północnej stronie obwodnicy – między obwodnicą a Cmentarzem Komunalnym (co pozwalałoby na równoczesne wykorzystanie parkingu na cele obsługi tego cmentarza).
- Dodatkowe lokalizacje w rejonie ulicy Otolińskiej i w lewobrzeżnej części Płocka.

Parkowanie rowerów

Parkingi publiczne wyposażone w stojaki rowerowe zaleca się lokalizować w miejscach dobrze oświetlonych, raczej ruchliwych i widocznych (np. narożniki ulic), a w miarę możliwości także zadaszonych (np. okapem budynku) oraz monitorowanych (np. kamerami telewizji przemysłowej). Należy rozważyć łączenie parkingu rowerowego z ważniejszymi przystankami komunikacji miejskiej (wspólny dach).

Lokalizacja parkingów publicznych powinna odpowiadać **celom podróży**. Należy brać pod uwagę rozproszony charakter i różnorodność ruchu rowerowego. W większości przypadków zamiast jednego parkingu na 20 rowerów lepiej jest postawić kilka na 2-4 rowery. Wymaga to większego wysiłku organizacyjnego, ale zwiększa atrakcyjność stojaków.

W miejscach, gdzie rowery są pozostawiane na dłuższy czas, wskazane jest zorganizowanie **przechowalni rowerów** – tj. zamykane lub strzeżone pomieszczenie, gdzie bezpłatnie lub za niewielką opłatą można bezpiecznie zostawić rower.

Parkowanie rowerów

W opracowaniu WYG nie przedstawiono propozycji lokalizacji parkingów publicznych i w nawiązaniu do zasad wskazanych ww. opracowaniu wskazuje się na następujące

lokalizacje preferowane do realizacji:

- Plac Obrońców Warszawy ; Plac Narutowicza,
- Stadion „Wisły” z Orlen – Arena w połączeniu ze skate-parkiem (Skate Arena)
- w rejonie ZOO/LOK i Amfiteatru,

które to miejsca i obiekty mają charakter punktów o funkcji ogólnie miejskiej a tym samym o potencjalnie dużym znaczeniu na trasie podróży rowerowych,
oraz

- szkoły wszystkich poziomów (podstawowe, średnie, wyższe) – przy czym w przypadku szkół samorządowych zadanie realizacji parkingu rowerowego winno być zadaniem Gminy,
- obiekty sportowe wszystkich rodzajów - przy czym w przypadku obiektów samorządowych zadanie realizacji parkingu rowerowego winno być zadaniem Gminy,

W rejonie dworca kolejowego i autobusowego teren na przechowanie powinien zostać zarezerwowany, tak by w przyszłości umożliwić rozwój usług w ramach **zintegrowanej tzw. stacji rowerowej**, obejmującej oprócz przechowywania również wypożyczanie i/lub serwis rowerów. Należy w tej kwestii porozumieć się z gospodarzem budynków dworcowych.

Parkowanie w trakcie wydarzeń

W tym kontekście proponuje się przyjęcie założeń w odniesieniu do największych imprez (Jarmark Tumski, Piknik Lotniczy, Audioriver), które to założenia mogą ulegać korekcie w odniesieniu do „mniejszych” imprez, a mianowicie:

1. zamknięcie dla ruchu kołowego fragmentów ulic Kolegialnej – Kwiatka i Sienkiewicza dla wytworzenia jednolitej przestrzeni strefy ruchu pieszego w oparciu o „kręgosłup” ul. Tumskiej;
2. zachowanie przebiegu linii komunikacji miejskiej w ciągu ulic Kolegialna – Kwiatka i Sienkiewicza wraz z ewentualną intensyfikacją częstotliwości i połączeń z obszarem Starego Miasta;
3. organizacje parkingów tzw. „zielonych” (o funkcji „bufora”) w rejonie skrzyżowania ulic Rybaki – Kazimierza Wielkiego lub/i w rejonie planowanego przedłużenia Al. Kobylińskiego do ul. Szpitalnej.
4. organizacja parkingu tzw. „zielonego” (o funkcji „bufora”) w rejonie skrzyżowania ulic Portowa – Kolejowa (w tym między dojazdem do mostu a torowiskiem kolejowym
5. organizacja na czas trwania „dużych” imprez specjalnych linii komunikacji miejskiej m.in. obsługujących połączenia między obu ww. parkingami z bezpośrednim przejazdem po ul. Rybaki;

Strefa Płatnego Parkowania - dlaczego?

Wśród najważniejszych argumentów związanych z wprowadzeniem stref płatnego parkowania w centrach miast wymienić należy:

1. uporządkowanie przestrzeni miejskiej;
2. zwiększenie rotacji parkujących pojazdów;
3. zdyscyplinowanie kierowców – pozostawienie w strefie aut wyłącznie użytkowanych przez właścicieli (zwłaszcza w przypadku posiadania wielu pojazdów);
4. ograniczanie negatywnego wpływu zewnętrznego ruchu samochodowego na warunki poruszania się w mieście oraz na degradację środowiska miejskiego i zagrożenie bezpieczeństwa, przy jednoczesnym zapewnieniu dostępu tego ruchu do kluczowych dla funkcjonowania i rozwoju obszarów miasta;
5. usprawnienie transportu w mieście poprzez ograniczanie kongestii motoryzacyjnej;
6. zwiększenie atrakcyjności oferty operatora transportu publicznego;
7. ograniczanie negatywnego wpływu ruchu samochodowego na środowisko naturalne oraz warunki życia mieszkańców Płocka (szczególnie jako miejsce zamieszkania obszar centralny);
8. poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
9. poprawa warunków parkowania pojazdów;
10. ochrona zabytkowej centralnej części miasta przed nadmiernym ruchem samochodowym

Inne miasta

Jednostka terytorialna	Strefa pp	stawki (zł)			abonament dla mieszkańca strefy na 1-szy sam.	abonament	uwagi
		1h	2h	3h			
Powiat m. st. Warszawa	tak	3,00	3,60	4,20	30 zł/rok	980 zł przy 10 h/dobę, 1600 - 24 h/dobę *	* dostępny tylko dla zastrzeżonych miejsc postojowych (tzw. kopert)
Powiat m. Kraków	tak	3,00	3,50	4,10	10 zł/m-c	250 zł/m-c	
Powiat m. Łódź	tak	3,00	3,60	4,30	120 zł/rok	190 zł/m-c	
Powiat m. Wrocław	tak	3,00	3,60	4,30	10 zł/m-c	320 zł/m-c	
Powiat m. Poznań	tak	3,00	3,60	4,30	10 zł/m-c	600 lub 800 zł *	* dostępny tylko dla zastrzeżonych miejsc postojowych (tzw. kopert)
Powiat m. Gdańsk	tak	3,00	3,60	4,30	30 zł/m-c	500 zł/m-c	
Powiat m. Szczecin	tak	2,80	3,20	3,60	48 zł/6 m-cy	140 zł/m-c	
Powiat m. Bydgoszcz	tak	3,00	3,60	4,30	30 zł/m-c	150 zł/m-c	
Powiat m. Lublin	tak	2,00	2,40	2,80	100 zł/rok	150zł/m-c	
Powiat m. Katowice	tak	2,00	2,40	2,80	20 zł/m-c	275 zł/m-c *	* dostępny tylko dla zastrzeżonych miejsc postojowych (tzw. kopert)
Powiat m. Białystok	tak	2,40	2,40	2,40	10 zł/m-c	240 zł/m-c	
Powiat m. Gdynia	tak	2,80	2,90	3,00	30 zł/m-c	450 zł/m-c*	*na okaziciela
Powiat m. Częstochowa	tak	2,00	2,20	2,80	20 zł/kwartał	80 zł/m-c lub 100 zł/m-c *	*na okaziciela
Powiat m. Radom	tak	2,40	2,80	3,20	15 zł/m-c	130 zł/m-c	
Powiat m. Sosnowiec	NIE						
Powiat m. Toruń	tak	3,00	3,60	4,30	24 zł/m-c	300 zł/m-c	
Powiat m. Kielce	tak	2,00	2,00	2,00	30 zł/rok	120 zł/m-c	
Powiat m. Gliwice	NIE	2,80	3,30	3,90	120 zł/rok	390 zł/m-c	PROJEKT - strefa pp prawdopodobnie od lipca 2015 r.

Inne miasta

Jednostka terytorialna	Strefa pp	stawki (zł)			abonament dla mieszkańca strefy na 1-szy sam.	abonament	uwagi
Powiat m. Rzeszów	NIE	2,50	3,00	2,50	-	-	Propozycje stawek - strefa pp ma wejść w życie pod koniec 2015 r.
Powiat m. Zabrze	tak	1,50	1,80	2,00	30 zł/6m-cy, 50 zł/rok	100 zł/m-c	
Powiat m. Olsztyn	tak	2,50	3,00	3,60	50 zł/rok	100 zł/m-c	
Powiat m. Bielsko-Biała	tak	2,00	2,00	2,00	50 zł/rok	-	WSA uznał iż strefa działa niezgodnie z prawem
Powiat m. Bytom	tak	1,50	1,80	2,10	50 zł/rok	150 zł/m-c	
Powiat m. Ruda Śląska	NIE						
Powiat m. Rybnik	tak	2,00	2,20	2,50	-	40 zł/m ² / m-c *	* dostępny tylko dla zastrzeżonych miejsc postojowych (tzw. kopert)
Powiat m. Tychy	tak	2,00	2,40	2,80	15 zł/m-c	50 zł/m-c	
Powiat m. Gorzów Wielkopolski	tak	2,50	3,00	3,50	20 zł/m-c, 120 zł/rok	150 zł/m-c	
Powiat m. Dąbrowa Górnicza	NIE						
Powiat m. Elbląg	tak	1,90	2,00	2,10	0 zł	80 zł/m-c lub 100 zł/m-c *	*na okaziciela
Powiat m. Płock	NIE						
Powiat m. Opole	tak	2,00	2,40	2,80	20 zł/rok	160 zł/m-c	
Powiat m. Zielona Góra	tak	2,00	2,40	2,80	0 zł	120 zł/m-c	
Powiat m. Wałbrzych	tak	3,00	3,60	4,30	30 zł/rok	150 zł/m-c	
Powiat m. Włocławek	tak	1,60	1,90	2,20	57,6 zł/6 m-cy	134,4 zł/m-c	
Powiat m. Tarnów	tak	2,50	2,60	2,90	12 zł/rok	150 zł/m-c *	*na okaziciela
Powiat m. Chorzów	tak	2,00	2,20	2,40	0 zł *	-	wymagana karta mieszkańca 200 zł/rok
Powiat m. Koszalin	tak	1,20	1,40	1,60	-	140 zł/m-c	
Powiat m. Kalisz	tak	2,00	2,40	2,80	10 zł/m-c	120 zł/m-c	
Powiat m. Legnica	tak	2,00	2,40	2,80	0 zł	90 zł/m-c	

Strefa Płatnego parkowania - propozycja



Strefa Płatnego parkowania - opłaty

Wysokość opłat w ramach strefy płatnego parkowania powinna być skorelowana z wysokością opłat za komunikację publiczną, co skłoni mieszkańców do wykorzystywania transportu miejskiego. Opłaty te muszą również być **zgodne z zapisami ustawy o drogach publicznych**, która przewiduje **maksymalną stawkę** za pierwszą godzinę parkowania w płatnej strefie w wysokości **3 zł**, i stanowi, że przy ustalaniu stawek uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny parkowania, przy czym progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20% za kolejne godziny w stosunku do stawki za poprzednią godzinę parkowania, czyli opłata może wynosić odpowiednio 3,6 zł za drugą godzinę i 4,3 zł za trzecią. Stawka opłaty za czwartą godzinę i za kolejne godziny parkowania nie może przekraczać stawki opłaty za pierwszą godzinę parkowania.

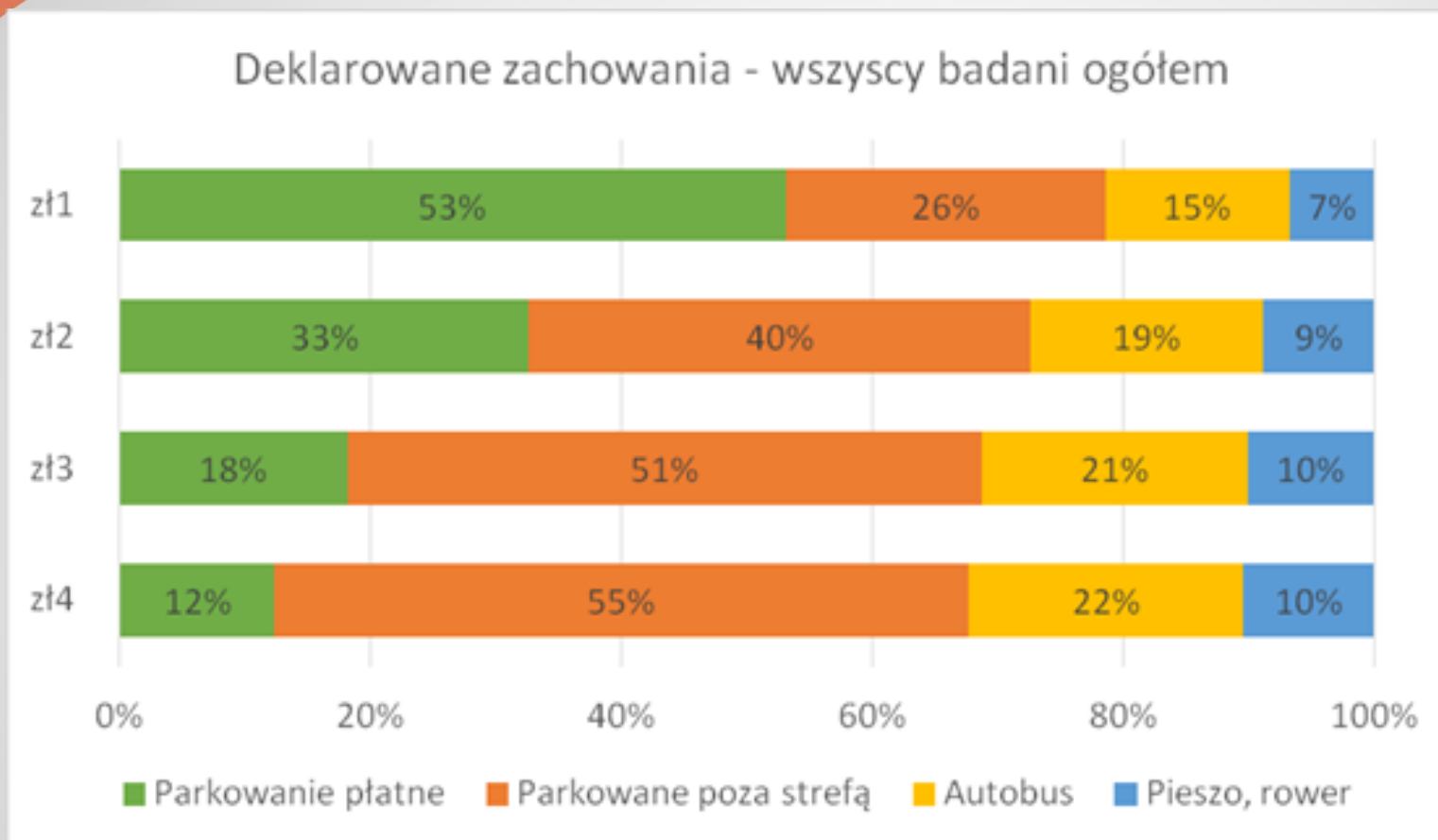
Jednorazowy **bilet komunikacji miejskiej** w Płocku kosztuje obecnie 2,8 zł i taka powinna być górna granica opłaty za pierwszą godzinę parkowania w SPP.

Trudność z parkowaniem

Trudności ze znalezieniem wolnego miejsca parkingowego w dniu badania



Strefa Płatnego Parkowania - opłaty



W rzeczywistości często okazuje się, że niechęć do zmiany przyzwyczajeń oraz ograniczenie wygody korzystania z samochodu powodują, iż faktyczna akceptacja opłat jest wyższa od deklarowanej w badaniach. Ponadto wartość dochodów generowanych ze strefy powinna zapewniać pokrycie kosztów funkcjonowania strefy. W przypadku ustalenia bardzo niskiej stawki, a tym samym niskich dochodów na funkcjonowanie strefy może okazać się koniecznym dofinansowywanie funkcjonowania strefy ze środków Budżetu Miasta.



Dziękuję za uwagę

Piotr Niesłuchowski

Kierownik Referatu Strategii i Planowania
Wydział Rozwoju i Polityki Gospodarczej Miasta

piotr.niesluchowski@plock.eu