

UCHWAŁA NR 279/XV/2016
RADY MIASTA PŁOCKA

z dnia 26 stycznia 2016 r.

w sprawie: przyjęcia Polityki Parkingowej Miasta Płocka

Na podstawie art. 18 ust. 1 i ust. 2 pkt 15 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1, pkt 2 i pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2015 roku, poz. 1515 z późn. zmianami); oraz art. 12 pkt 11 w związku z art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015 roku, poz. 1445 z późn. zmianami), art. 20 pkt 1, 5, i 17 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 roku, poz. 460 z późn. zmianami) oraz Uchwały nr 411/XXIX/08 Rady Miasta Płocka z dnia 25 listopada 2008 roku w sprawie: przyjęcia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2022 roku; Rada Miasta Płocka uchwala, co następuje:

- § 1. Przyjmuje się Politykę Parkingową Miasta Płocka stanowiącą załącznik do niniejszej uchwały.
- § 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Płocka.
- § 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta
Płocka

Artur Jaroszewski



POLITYKA PARKINGOWA MIASTA PŁOCKA

Załącznik
do Uchwały Nr 279/XV/2016
Rady Miasta Płocka
z dnia 26 stycznia 2016 roku

Spis treści

1. DIAGNOZA OBECNYCH STANÓW I PROCESÓW ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTANIEM PRZESTRZENI MIASTA – SYNTEZA	2
2. UWARUNKOWANIA POLITYKI PARKINGOWEJ	9
3. CELE POLITYKI PARKINGOWEJ MIASTA	12
4. ZASADY POLITYKI PARKINGOWEJ	12
5. STREFY POLITYKI PARKINGOWEJ MIASTA	14
6. ROZWIĄZANIA SZCZEGÓŁOWE POLITYKI PARKINGOWEJ	16
6.1. LOKALIZACJA PARKINGÓW STRATEGICZNYCH	16
6.2. PARKOWANIE W ISTNIEJĄCEJ ZABUDOWIE	17
6.3. PARKOWANIE ZWIĄZANE Z LOKALIZACJĄ NOWYCH OBIEKTÓW	18
6.4. PARKOWANIE AUTOBUSÓW TURYSTYCZNYCH	19
6.5. PARKOWANIE SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH	20
6.6. PARKOWANIE ROWERÓW	20
6.7. PARKOWANIE ZWIĄZANE ZE SZCZEGÓLNYMI WYDARZENIAMI	22
6.8. STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA	23

1. DIAGNOZA OBECNYCH STANÓW I PROCESÓW ZWIĄZANYCH Z WYKORZYSTANIEM PRZESTRZENI MIASTA – SYNTEZA

W 2013 roku prowadzone były prace związane z analizą sytuacji parkingowej miasta Płocka, które trwały również w 2014 roku. Były one prowadzone przez ekspertów posiadających doświadczenie w pracach analitycznych dla dużych ośrodków miejskich. Z przeprowadzonych badań terenowych, jak również analizy sytuacji formalnej i prawnej gałęzi Studium Transportowego miasta Płocka poświęconej zajętości przestrzeni miasta pod parkowanie pojazdów samochodowych sporządzono raporty wynikowe, których główne elementy zostały przełożone do niniejszego opracowania. Badania w tym zakresie w sposób najbardziej szczegółowy objęły obszar centralny miasta Płocka, który został wyznaczony pomiędzy Nabrzeżem Wiślanym, aleją Kilińskiego oraz Alejami Jachowicza i Kobylińskiego.

W ramach Polityki Parkingowej główną miarą jest poziom motoryzacji. Ten główny czynnik związany z transportem indywidualnym w mieście określany jest w przyporządkowaniu do danej jednostki samorządu oraz uzupełniony ilością pojazdów spoza tego obszaru korzystającą z atrakcyjności poszczególnych rejonów 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).

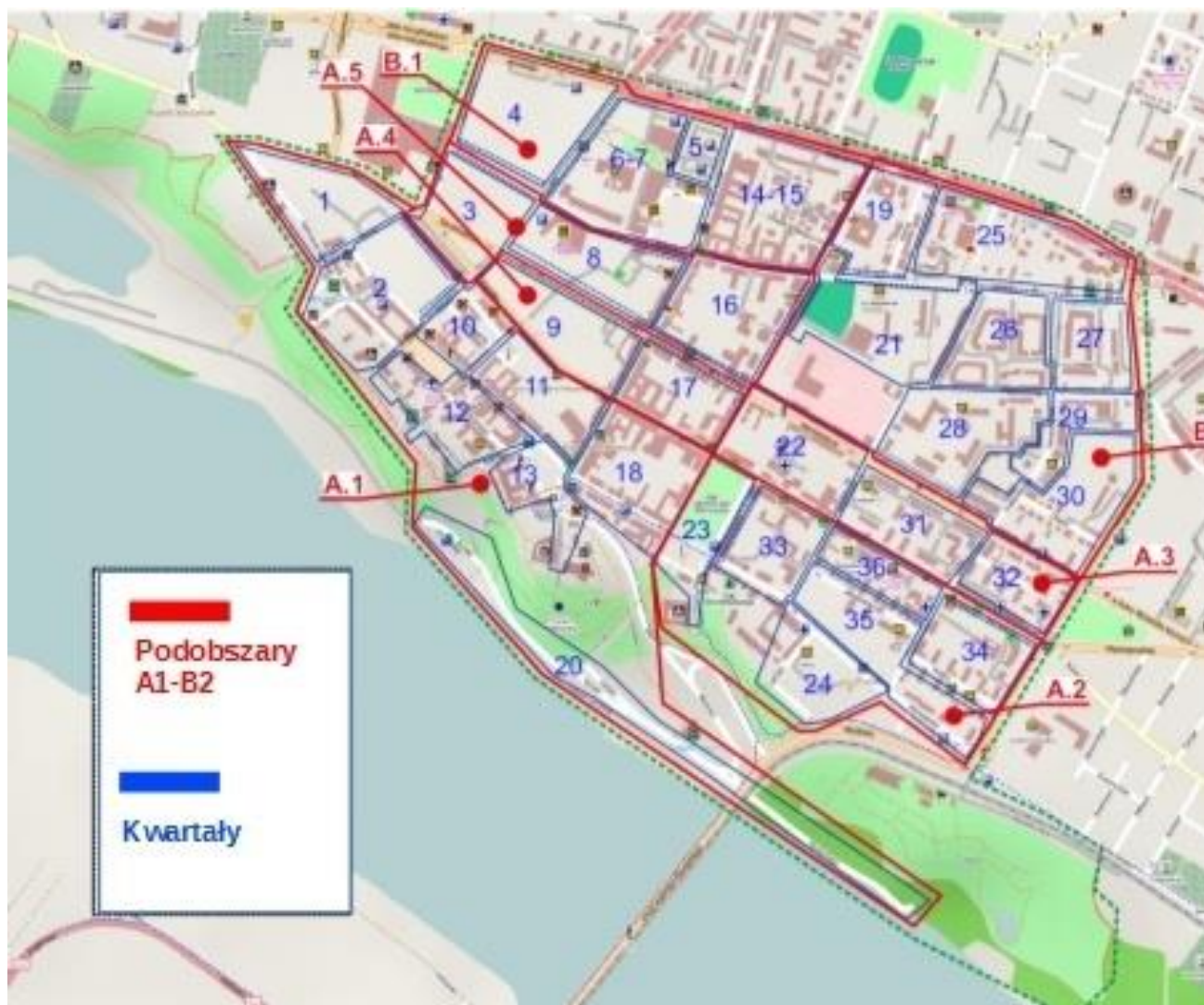
Wg opracowania BIT Poznań na podstawie danych z Urzędu Miasta w Płocku w 2008 r. zarejestrowanych było 68 762 pojazdów osobowych, co daje wskaźnik motoryzacji rzędu 540 poj. / 1000 mieszk., zaś w roku 2013 – 66 531 (543 poj./1000 mieszk.). Wskaźniki tego rzędu nie znajdują potwierdzenia w badaniach ankietowych 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.

W wyniku przeprowadzonych badań terenowych i odniesieniu tych wyników do liczby gospodarstw domowych zostało stwierdzone, że w mieście liczba samochodów osobowych zarejestrowanych wynosi 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.

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

Zakładając, że w okresie prognozowanym, przyjętym dla planu parkowania (do 10 lat) liczba miejsc pracy będzie się utrzymywać na obecnym poziomie, liczba mieszkańców będzie stabilna (z lekką tendencją spadkową) i nastąpi wzrost ilości podróży, w proporcji (choć nie wprost) do wzrostu PKB i zamożności, co prowadzić będzie do wzrostu popytu na parkowanie.

W ramach przeprowadzonych badań szczególną uwagą objęto centrum miasta, zgodnie z poniższą systematyką:



W wyniku badań i pomiarów parkowania stwierdzono:

1. W strefie centralnej miasta łączną liczbę parkujących pojazdów w ciągu doby na **11 320**. (osoby dokonujące pomiarów ewidencjonowały parkowanie w poszczególnych rejonach w ciągu 4 dni, w celu zminimalizowania przypadkowych zachowań kierujących pojazdami).

Podsumowanie parkowania w obszarach / podobszarach pomiaru:

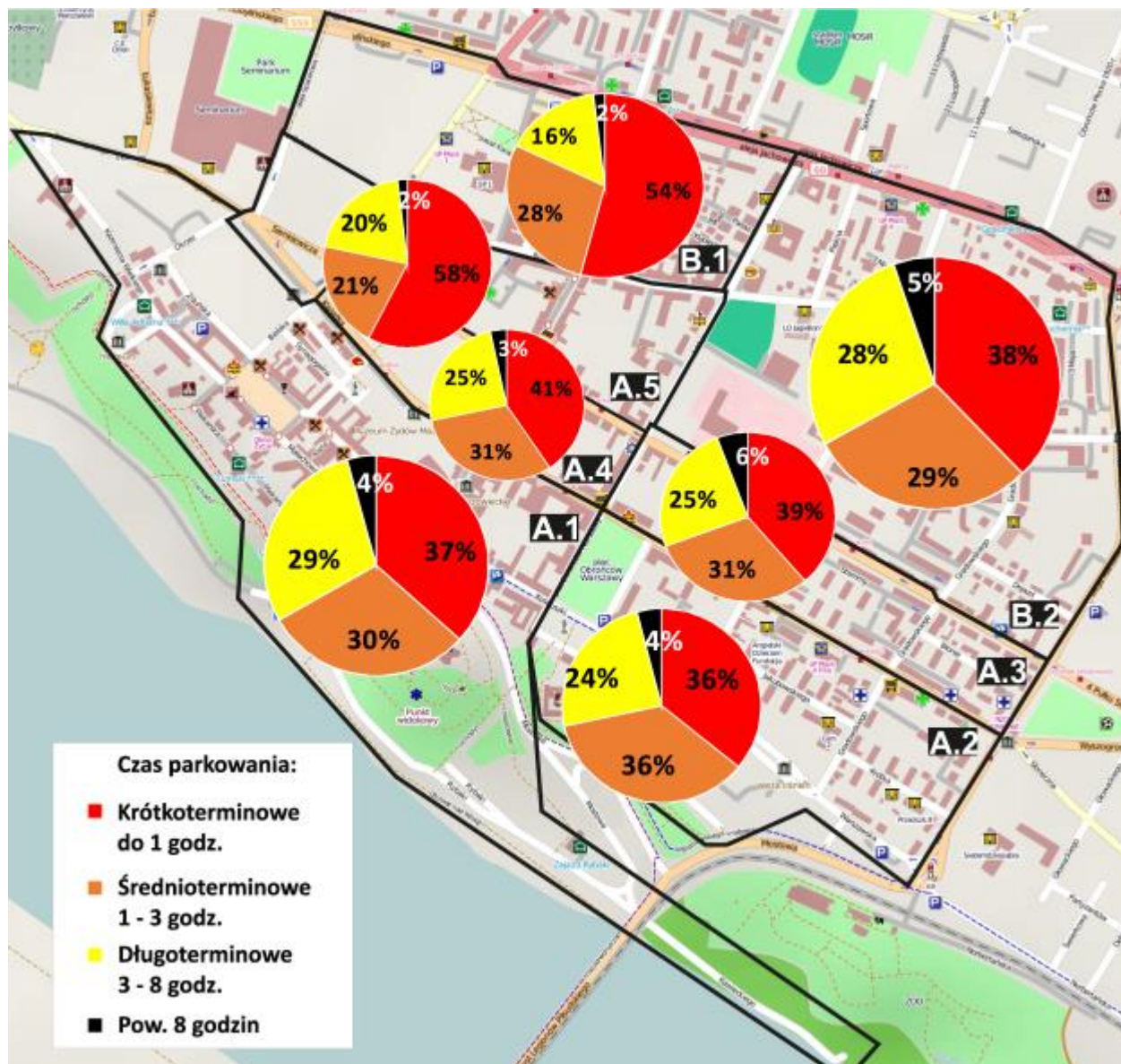
Obszar/ podobszar	Szacowana pojemność parkingu	Akumulacja całkowita	Chwilowa akumulacja szczytowa	Wykorzystanie pojemności w szczytowej akumulacji
Razem	5 790	11 320	4584	79%
A	3 405	6 413	2712	79%
B	2 377	4 908	1885	79%
A.1	1 381	2 411	1127	81%
A.2	822	1 484	667	81%
A.3	467	889	364	78%

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%

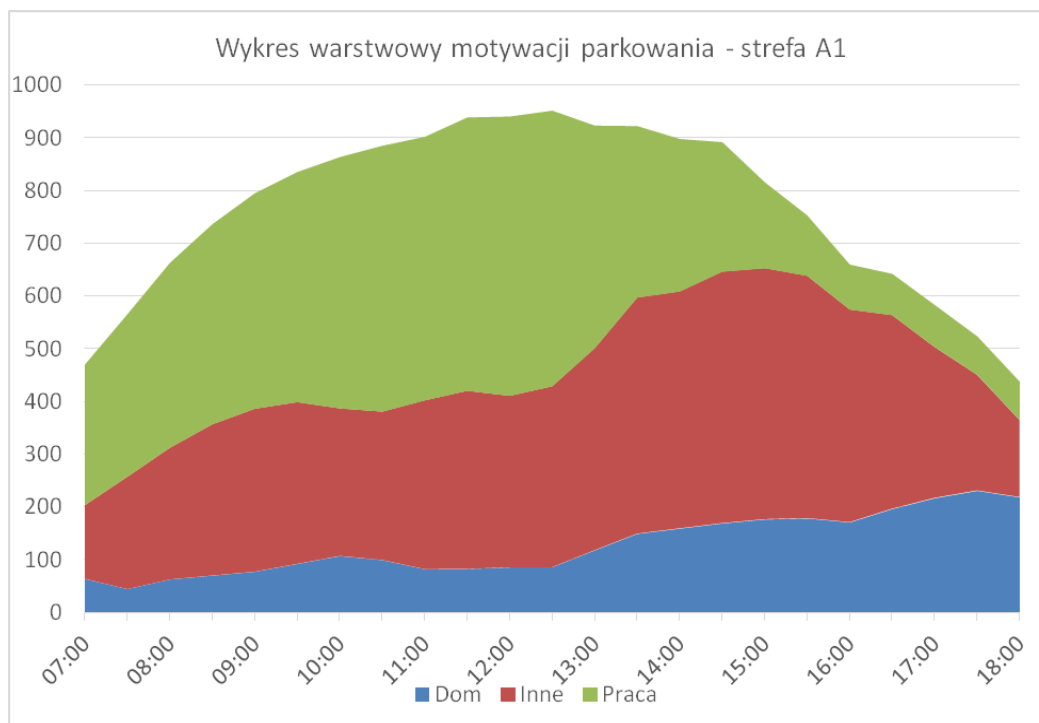
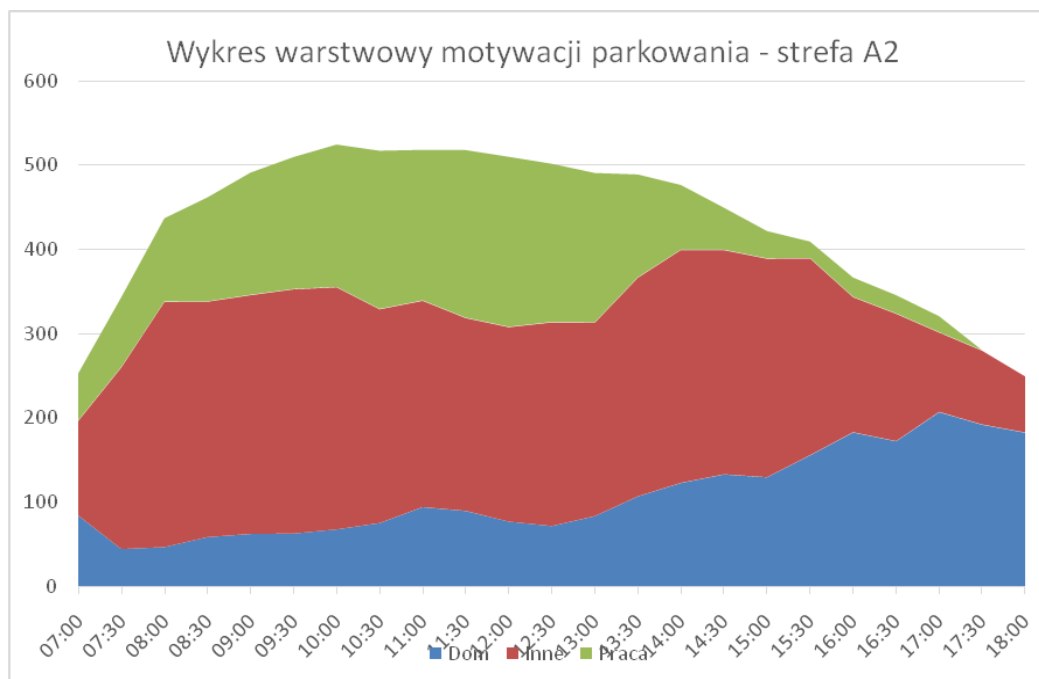
Akumulacja w godzinach 7:00-18:30 dla typowego dnia roboczego:

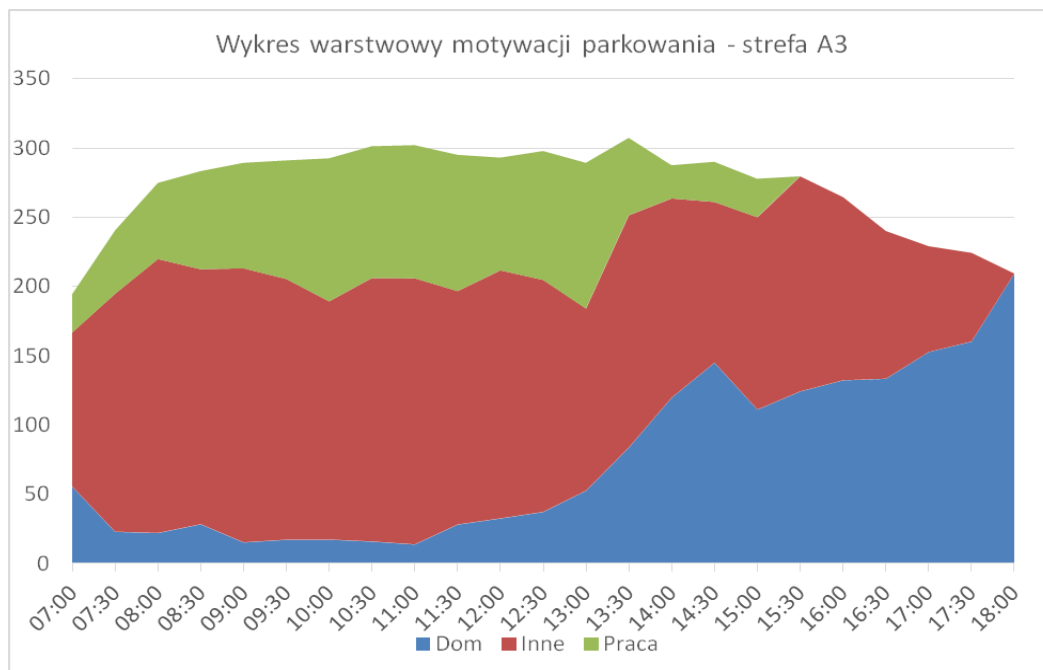
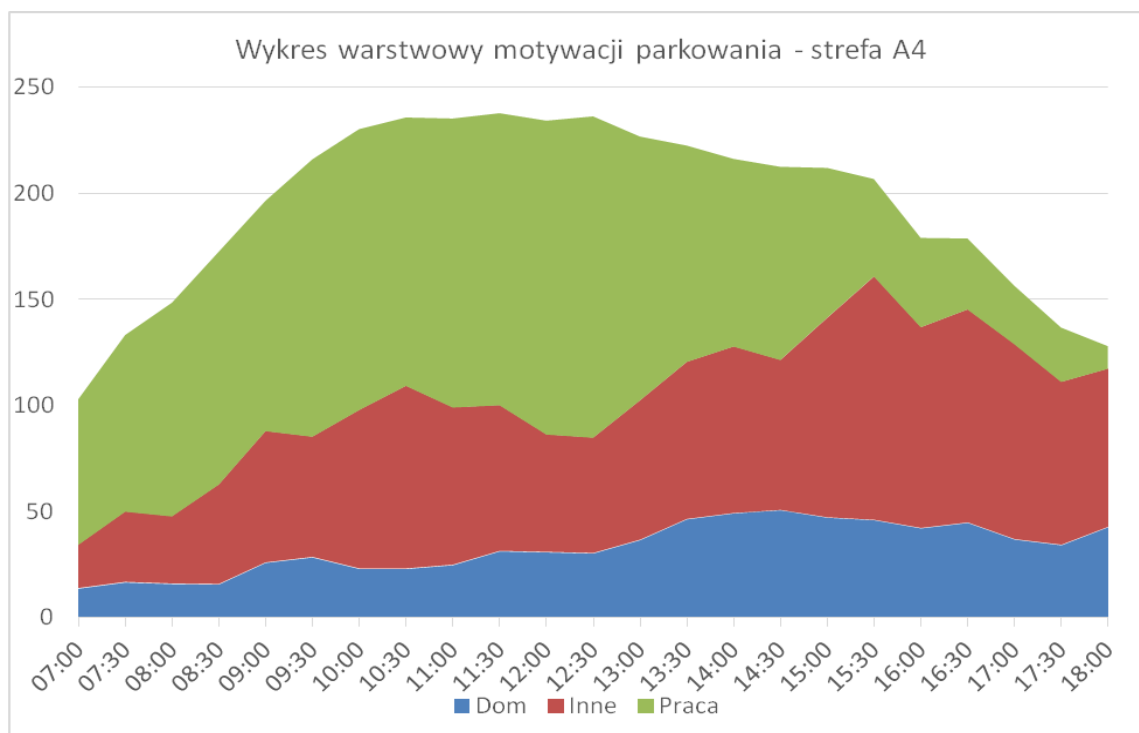
- całkowita oznacza łączną liczbę pojazdów, które zaparkowano,
 - szczytowa oznacza chwilową największą liczbę pojazdów jednocześnie parkujących.
2. Na obszarze centrum miasta występują znaczące niedobory miejsc do parkowania, z punktu widzenia oczekiwań mieszkańców, używających na co dzień samochodu.
 3. Stopień zatłoczenia parkowania w godzinach najwyższej frekwencji (12 – 15) przekracza na tym obszarze krytyczne 85% (w mniejszych jednostkach badanych - kwartałach), co powoduje, że występuje znaczący ruch spowodowany poszukiwaniem wolnych miejsc do parkowania, zakłócając tym samym 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.
 5. W zakresie badania rotacji pojazdów (czyli wymienności na 1 miejscu parkowania) zostało ustalone:
 - 5.1. Rotacja parkowania w Centrum jest na dość niskim poziomie (średni czas parkowania około 3,9 godziny), co oznacza, że znaczące są dojazdy związane z pracą, a to prowadzi do ograniczenia w dostępie do parkowania w tym rejonie dla jego klientów podmiotów usługowych i handlowych, a także innych użytkowników. Ponadto znaczny wskaźnik czasu parkowania zdefiniowany jako odchylenie standardowe powyżej 80% oznacza zróżnicowanie zachowań kierowców parkujących w tym obszarze.
 - 5.2. Wskaźnik rotacji w odniesieniu do dostępnych miejsc parkingowych został wskazany na poziomie 2,0 przy szacowanym przedziale dla kwartałów 0,9-3,5.
 - 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 średnią rotację 2,0).
 - 5.4. Wartość współczynnika rotacji i średniego czasu parkowania po obserwacji akumulacji według motywacji parkowania wskazują na znaczenie dojazdów do pracy jako dominujących w obszarze badania.
 - 5.5. 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 instytucjach publicznych. Jest to równocześnie obszar o najwyższym wykorzystaniu pojemności parkingów.
 - 5.6. Wysokie wskaźniki czasu parkowania w kwartałach: 19, 22, 26, 28 czyli w części, gdzie dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, wskazuje na duże znaczenie parkowania związanego z tymi funkcjami.
 6. Biorąc pod uwagę dokładne wyniki pomiaru czasu parkowania, w wydzielonych podstrefach objętych pomiarami rotacji parkingowej, zauważalne są różnice czasu parkowania pojazdów zarówno pojazdów parkujących krótkoterminowo (czyli do 1 godziny) jak i pojazdów parkujących długoterminowo czyli (od 3 do 8 godzin). Biorąc pod uwagę podział ze względu na czas parkowania można wyróżnić 3 grupy podobszarów:
 - o silnej dominacji pojazdów parkujących krótkoterminowo i niskim udziale pojazdów parkujących pow. 3 godzin: A.5 i B.1;

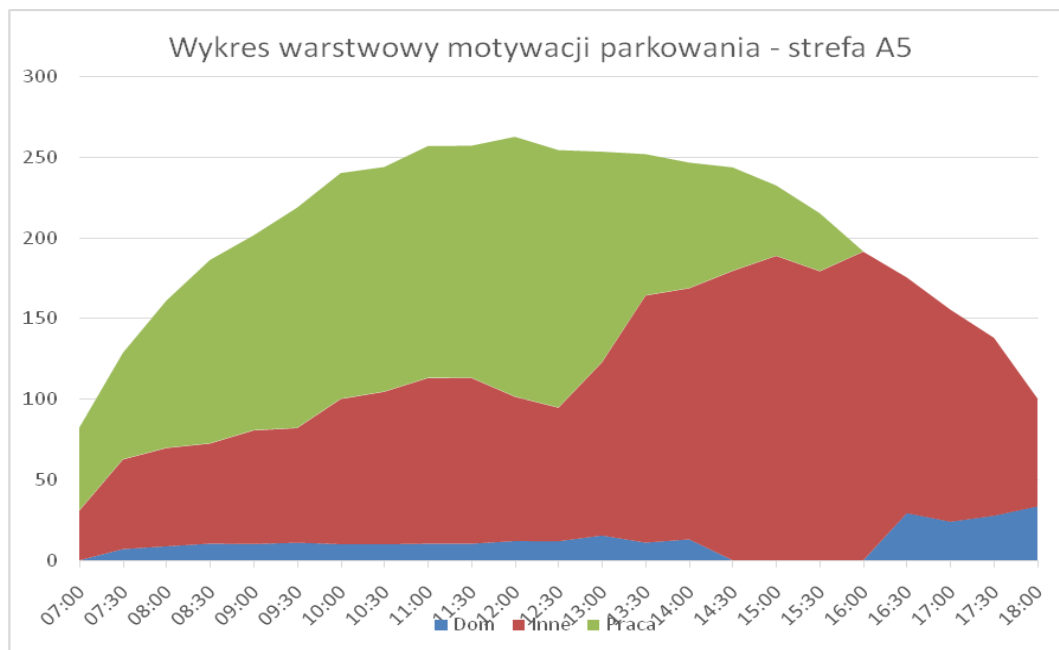
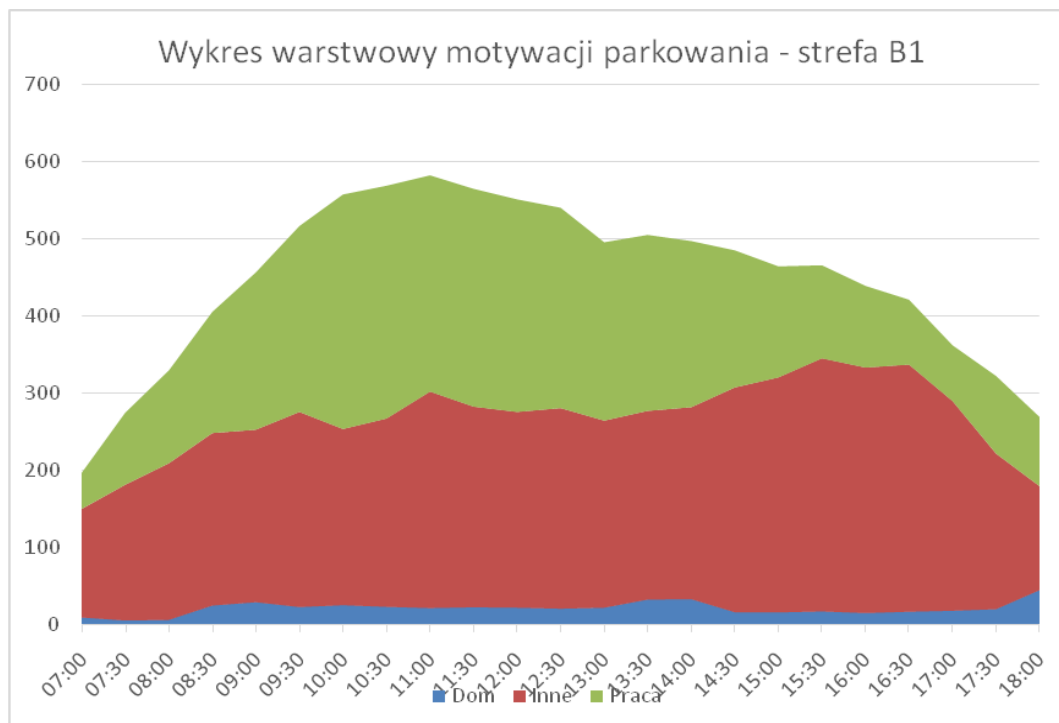
- o przeciętnej dla badanego obszaru strukturze czasu parkowania pojazdów: A.4, A.3, A.2;
- o wysokim udziale pojazdów parkujących długoterminowo: A.1 oraz B.2.

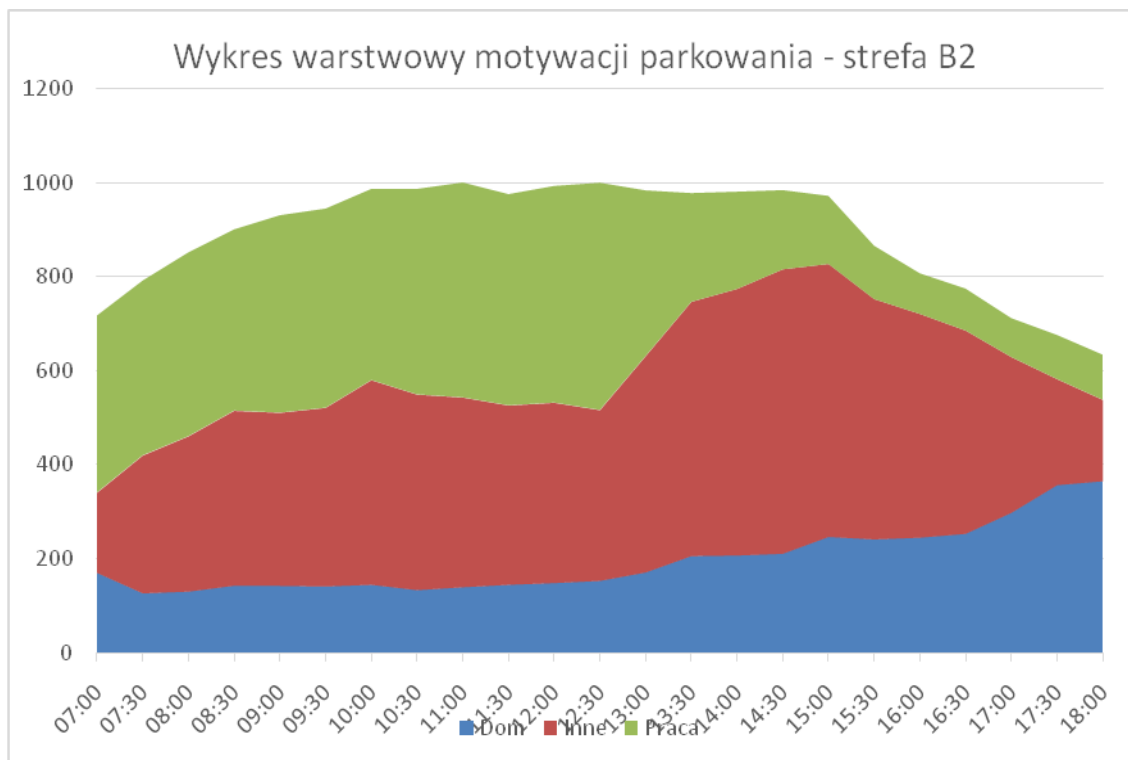


7. W celu rozpoznania zachowań kierowców przeprowadzono badania ankietowe, w których udział brały osoby parkujące w strefie centralnej miasta. Badanie miało na celu poznanie motywacji przyjazdu osób do strefy centralnej.

Wykres 1: Akumulacja łączna dla podobszaru A1 (Stare Miast zach.)**Wykres 2: Akumulacja łączna dla podobszaru A2 (Kolegialna pld)**

Wykres 3: Akumulacja łączna dla podobszaru A3 (Kolegialna wsch.)**Wykres 4: Akumulacja łączna dla podobszaru A4 (Stare Miasto pln.)**

Wykres 5: Akumulacja łączna dla podobszaru A5 (Stare Miasto / Sienkiewicza)**Wykres 6: Akumulacja łączna dla podobszaru B1 (Stare Miasto / Nowy Rynek)**

Wykres 7: Akumulacja łączna dla podobszaru B2 (Kolegialna p1n)

8. W ramach przeprowadzonych badań realizowano również zajętość miejsc parkingowych w porze nocnej w strefie śródmieścia. W tych granicach stwierdzono, iż centrum miasta ma nadmiar pojemności miejsc parkingowych w okresie nocnym, natomiast niedomiar w dzień.
9. Rejony mieszkaniowe o niedoborze miejsc parkingowych porze nocnej wynoszące około 13% położone są bezpośrednio na północ od Centrum (rejony 206 – 213, są to osiedla: Tysiąclecia, Łukasiewicza, Kochanowskiego). W rejonie Podolszyc P1n. niedobór jest nieznaczny (4%). Pozostałe części miasta posiadają właściwe pojemności parkowania w stosunku do potrzeb, w granicach osiedli.
10. 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 wraz z sąsiedztwem). Pewien niewielki deficyt pojawia się także na osiedlu Podolszyc P1n.

2. UWARUNKOWANIA POLITYKI PARKINGOWEJ

1. Podejście przez rozwiązywanie problemów doraźnych
To podejście bazuje na codziennych obserwacjach sytuacji na drogach: zatłoczenie, brak możliwości parkowania w określonych rejonach, itp. podejmowane środki zaradcze zmierzają do zmiany sytuacji na podstawie obserwacji skutków dotychczasowej polityki (lub jej braku). Jest to tzw. polityka kontynuacji dotychczasowych działań.
Takie podejście może być skuteczne tylko do pewnego stopnia nasycenia parkującymi pojazdami samochodowymi. Zwiększanie podaży miejsc do parkowania powoduje bowiem wzrost natężenia ruchu, co prowadzi do wzrostu popytu. Można zatem wnioskować, że zrównoważenie podaży i popytu nie jest możliwe do osiągnięcia.
2. 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 podróży - dla użytkownika pozostaje wybór czasu podróży oraz jej koszty.
- Wyznaczonych części miasta, gdzie poziom popytu na miejsca parkingowe jest największy, a możliwości zaspokajania potrzeb parkingowych – ograniczone.

Parkowanie jest tu kluczowe w tym sensie, że może być instrumentem limitującym liczbę podróży do określonych miejsc. Przez owe miejsca należy rozumieć obszary o ograniczonej dostępności, co w przypadku Płocka sprowadza się do centrum miasta.

3. Oddziaływanie samorządu lokalnego

Tworzenie miejsc do postoju pojazdów nie jest zadaniem własnym gminy (jedynie płatne parkowanie w pasach drogowych wynika z ustawy o drogach publicznych). 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.

Rada Miasta Płocka przyjęła kierunkowo i zobowiązała Prezydenta Miasta Płocka do podejmowania działań w zakresie prac nad regulacjami związanymi z oddziaływaniem na sposób wykorzystania przestrzeni miasta, w tym w zakresie oddziaływania na parkowanie, oraz wprowadzanie regulacji dostosowanych do określonych stref komunikacyjnych miasta Płocka. Takie zapisy znajdują się w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka (Uchwała Nr 411/XXIX/08 z dnia 25.11.2008 r.), Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Płocka (Uchwała Nr 565/XXXIII/2013 z 26.03.2013), Wytycznych do Polityki Parkingowej Miasta ... (Uchwała Nr 557/XXXIX/09 z 25.08.2009r.), Studium Transportowym i Bezpieczeństwa Transportu w mieście Płocku (Uchwała Nr 594/XLII/09 z 27.10.2009r.). Zapisy w tych dokumentach mają różny poziom szczegółowości, ale odnoszą się również do wprowadzenia strefy płatnego parkowania np. *„kontrola liczby parkujących pojazdów poprzez wprowadzenie strefy płatnego parkowania, likwidację miejsc parkingowych będących w konflikcie z ruchem pieszym i rowerowym, budowę i zakładanie parkingów strategicznych na obrzeżach obszaru polityki komunikacyjnej A i stosowanie normatywów parkingowych hamujących tempo wzrostu motoryzacji oraz inwestycji ruchotwórczych motoryzacyjnie w tym obszarze miasta”* (s.38 Załącznik nr 2 do Uchwały Nr 565/XXXIII/2013 z 26.03.2013). Niniejszy dokument jest zatem zgodny ze wskazanymi aktami prawnymi i jest ich doprecyzowaniem oraz wypełnieniem dyspozycji Rady Miasta Płocka.

4. Możliwe warianty w podejściu do polityki parkingowej w Płocku:

- A) Kontynuacja dotychczasowego trendu (wariant referencyjny) - zakłada budowanie coraz większej liczby miejsc parkingowych (według możliwości terenu) zamiast innych inwestycji w mieście. 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 ilości podróży oraz spadku liczby ludności prognozowany wzrost popytu na parkowanie wyniesie około 15% w okresie 10 lat. To oznacza potrzebę wyznaczenia nowych parkingów w obszarze centralnym.
- B) Wariant zrównoważony, bez opłat - zakłada ograniczenie ilości miejsc dla samochodów. 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).
- C) Wariant zrównoważony, z opłatami: większa dostępność miejsc parkingowych (wobec wariantu

B) w mieście za opłatą. Tu można przewidzieć podwarianty Strefy Płatnego Parkowania :

- SPP tylko w ścisłym centrum (kilka przecznic w obszarze oddziaływania Starego Rynku i Placu Narutowicza), w efekcie nastąpi zatłoczenie obszaru tuż za granicą strefy, wciąż w ramach obszaru centralnego;
- SPP w granicach centrum obejmujące wariant ekspercki z 2014 roku dla stref S1-S6, większy obszar płatnego parkowania z możliwością tworzenia podstref SPP,
- SPP na obszarze centralnym w granicach alei Kilińskiego i Alej Kobylińskiego i Jachowicza, z lepszym oddzieleniem przestrzennym od obszaru zewnętrznego.

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

Warianty B i C wprowadzają zmiany w sposobie korzystania z obszaru. Przyjmuje się założenie, szczególnie w wariantcie C, że osoby docierające do obszaru centralnego miasta będą znacząco więcej korzystały z usług w tej części miasta, z uwagi na to, że:

- Nie nastąpią zmiany w celach podróży, a jedynie w środkach transportu dotarcia do obszaru. Część z osób dojeżdżających do obszaru samochodem przesiądzie się do komunikacji zbiorowej, na rower lub przyjdzie pieszo.
- Podróże samochodowe obciążone są uwarunkowaniami wynikającymi z możliwości zaparkowania pojazdu. Powoduje to niechęć kierowców do częstego zatrzymywania w celu odwiedzania kilku obiektów w obszarze. Zamiana samochodu na inny środek transportu uwalnia od tych uwarunkowań i ułatwia planowanie podróży do kilku obiektów w obszarze.
- Poruszanie się pieszo lub rowerem po obszarze, zachęca do korzystania z usług wcześniej niezaplanowanych.
- Zwiększona rotacja wynikająca z poprawy warunków parkowania, oznacza, że w obszarze pojawią się nowi kierowcy, którzy dotąd z niego nie korzystali z uwagi na brak możliwości zaparkowania pojazdu.

Kierunki w jakich należy zmienić formułowanie formalnych podstaw prowadzenia polityki parkingowej są następujące:

- Dostępne są dwa instrumenty po jakie może sięgnąć gmina w ramach prawa lokalnego:
 - Ustalenie standardów / wskaźników wymaganych / dopuszczalnych w zakresie liczby miejsc parkingowych związanych z realizacją inwestycji budowlanych („Normatyw parkingowy”); regulują to przepisy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
 - Zasady wprowadzania opłat za parkowanie na drogach publicznych, regulowane ustawą o drogach publicznych.
- W ramach pierwszego instrumentu przepisy mogą być wprowadzane w trybie uchwał o przyjęciu planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego; obok każdorazowego uchwalania takich planów gmina mogłaby wprowadzić stosowne przepisy do już obowiązujących planów w trybie ich aktualizacji / nowelizacji;
- W ramach drugiego instrumentu wprowadzenie płatnego parkowania w pasach dróg publicznych powinno odbyć się z uwzględnieniem szerokiej partycypacji społecznej i otwartości na wysłuchanie osób i podmiotów zaangażowanych jako interesariuszy Polityki Parkingowej.

3. CELE POLITYKI PARKINGOWEJ MIASTA

Cel nadrzędny

Zrównoważony rozwój Płocka, osiągnięty poprzez usprawnienie poruszania się po mieście, zmniejszenie kongestii motoryzacyjnej i poprawę warunków parkowania, w szczególności na obszarach charakteryzujących się wyjątkową atrakcyjnością i intensywnością użytkowania.

Cele kierunkowe:

1. wysoka jakość przestrzeni publicznych atrakcyjnych dla mieszkańców i użytkowników miasta,
2. poprawa stanu środowiska w mieście,
3. podniesienie standardu życia i przebywania na obszarze Starego Miasta z dążeniem do ograniczenia ruchu pojazdów samochodowych,
4. poprawa dostępności i ułatwień w ruchu pieszym i rowerowym na obszarze śródmieścia,
5. 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,
6. zapewnienie jak najlepszej dostępności obszaru miasta dla osób niepełnosprawnych poruszających się pojazdami samochodowymi,
7. zrównoważony rozwój miasta w tym uwzględnienie różnych środków transportu,
8. poprawa dostępności śródmieścia dla korzystających z obszaru centralnego.

4. ZASADY POLITYKI PARKINGOWEJ

1. Założeniem podstawowym Polityki Parkingowej jest realizacja zasad zrównoważonego rozwoju, w tym transportu w mieście. Zasady te są następujące:
 - a. Zrównoważenie systemu transportowego oparte jest na takim podziale zadań przewozowych pomiędzy środki transportu, który nie powoduje nadmiernego zatłoczenia w sieci drogowej i parkowaniu;
 - b. 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;
 - c. 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, ograniczenia ruchu na wyznaczonych ulicach, realizacja parkingów o

charakterze strategicznym.

2. Strefy polityki parkingowej podzielone są na trzy typy:
 - strefy homogeniczne, które obejmują tereny o jednym (dominującym) rodzaju użytkowania, a ze swej natury polityka miasta zawiera się w regulacji wymogów dotyczących parkowania w funkcji form i intensywności użytkowania; z definicji rola miasta jest ograniczona do dopilnowania, aby potrzeby parkingowe były zaspokajane w granicach działek właścicieli nieruchomości; nie występuje w skali znaczącej zjawisko wymienności parkowania i znaczna rotacja na parkingach;
 - strefy niehomogeniczne proste obejmują tereny o zróżnicowanych rodzajach użytkowania, lecz charakter tego użytkowania nie wywołuje wymienności funkcji parkowania (np. zwarte tereny przemysłowe, składowe i osiedla mieszkaniowe, na tyle oddalone od siebie, że zaspokajanie potrzeb parkingowych nie następuje wymiennie); w takich strefach polityka miasta także jest ograniczona do dopilnowania, aby potrzeby parkingowe były zaspokajane w granicach działek właścicieli nieruchomości;
 - strefy niehomogeniczne złożone obejmują tereny o zróżnicowanych rodzajach użytkowania, a charakter tego użytkowania wywołuje wymiennosc funkcji parkowania (dotyczy zabudowy mieszanej, w zasadzie dotyczy to centrum i części ścisłego śródmieścia oraz częściowo osiedli Podolszyce).
3. Stosuje się dwa podejścia do polityki parkingowej w poszczególnych strefach parkowania:
 - a. pasywne, w którym program parkowania zbilansowany jest z potrzebami, będącymi wynikiem popytu wszystkich rodzajów funkcji, jakie występują na danym terenie;
 - b. aktywne, w którym działania prowadzące do zrównoważenia podaży i popytu na parkowanie może być poddane działaniom ograniczającym dostęp samochodów, z użyciem instrumentów zarządzania ruchem, w tym uspokojenia ruchu, równocześnie zapewniając dogodne połączenia komunikacją miejską, dla ruchu pieszego i rowerowego.

5. STREFY POLITYKI PARKINGOWEJ MIASTA

1. Na podstawie podziału miasta na stefy funkcjonalne, zawarte w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, wyznacza się następujące strefy polityki parkingowej:

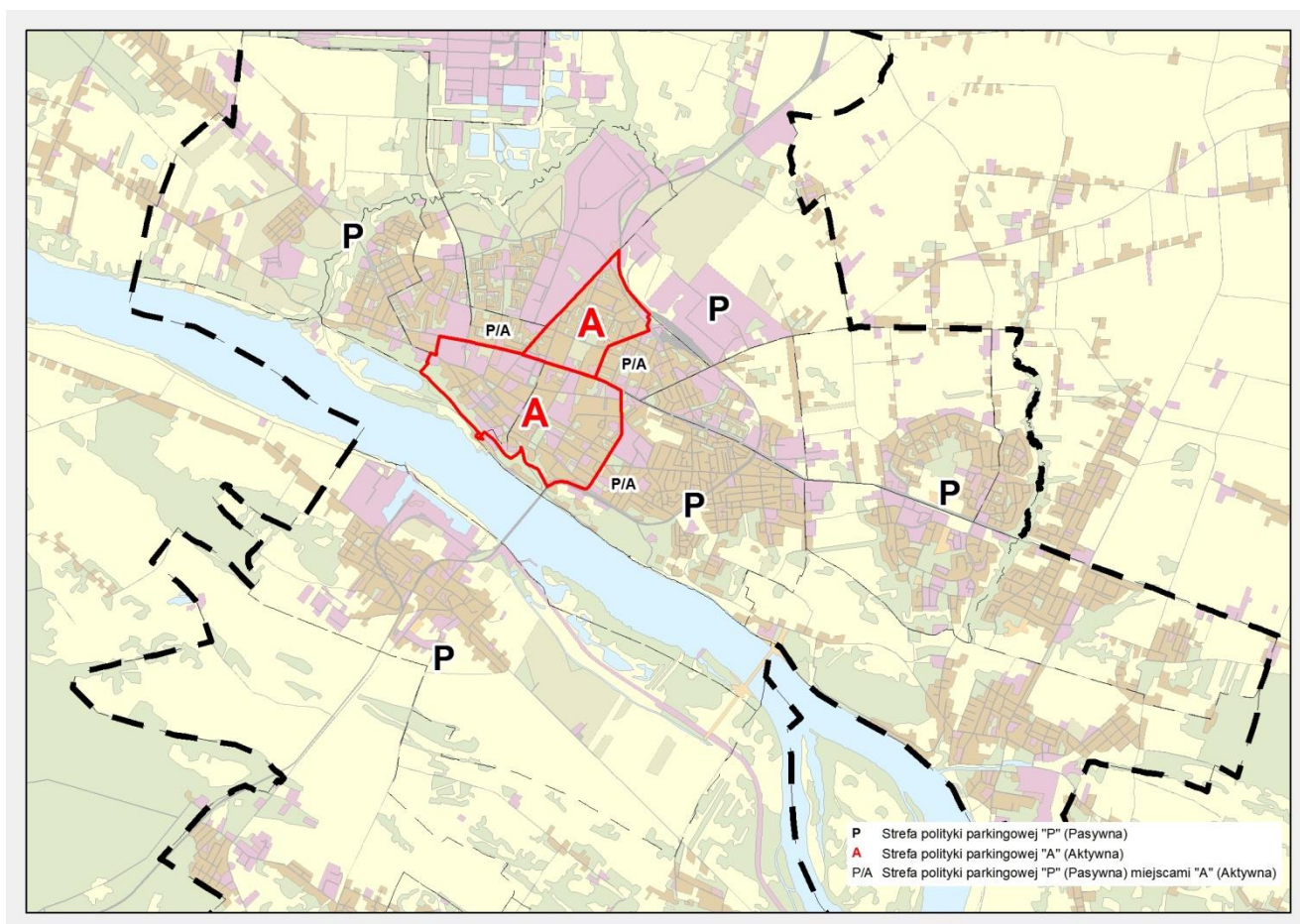
Osiedla	Strefa funkcjonalna wg SUIKZP	Strefa funkcjonalna	Dodatkowa cecha funkcjonalna	Typ polityki parkingowej
Borowiczki	D	peryferie		pasywna
Ciechomice	G	peryferie		pasywna
Dobrzyńska	A	mieszkaniowa		pasywna
Dworcowa	A	mieszkaniowe	śródmieście	Pasywna miejscami aktywna
Góry	G	peryferie		pasywna
Imielnica	D	mieszkaniowa		pasywna
Kochanowskiego	A	mieszkaniowa	śródmieście	aktywna
Kolegialna	A	mieszana	centrum	aktywna
Łukasiewicza	A	mieszkaniowa	śródmieście	pasywna
Kostrogaj	F	przemysłowe		pasywna
Międzytorze	A	mieszkaniowa	śródmieście	pasywna
Podolszyce Południe	C	mieszana		pasywna
Podolszyce Północ	C	mieszana		pasywna
Pradolina Wisły	H	peryferie		pasywna
Radziwie	G	peryferie		pasywna
Skarpa	A	mieszkaniowa		pasywna
Stare Miasto	A	mieszana	centrum	aktywna
Trzepowo	F	peryferie		pasywna
Tysiąclecia	A	mieszkaniowa	śródmieście	Pasywna, miejscami aktywna
Winiary	E	peryferie		pasywna
Wyszogrodzka	B	mieszana	śródmieście	Pasywna, miejscami aktywna
Zielony Jar	C	mieszkaniowa		pasywna

2. W Studium zagospodarowania przestrzennego oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy wprowadzić tzw. normatyw parkowania, jako wymagania minimalnych i/lub maksymalnych liczb stanowisk parkingowych w ramach działek katastralnych.
3. Zasady zrównoważonej polityki transportowej oznaczają, że w centrum miasta, gdzie przewiduje się prowadzenie polityki aktywnej w zakresie parkowania, należy wykorzystać wszelkie dostępne środki

wpływania na użytkowników samochodów w celu ograniczenia wykorzystania samochodów w dojazdach do tej strefy (organizacja ruchu kołowego, poprawa komunikacji miejskiej i warunków dla ruchu rowerowego).

4. W strefach polityki aktywnej, o których mowa wyżej, wskaźniki normatywu powinny być ustalone w sposób umożliwiający prawidłowe funkcjonowanie nieruchomości w strefie staromiejskiej, w tym rekompensowanie oddziaływania pojedynczej nieruchomości w większych kwartałach. W strefach polityki pasywnej wartości wskaźników powinny być określone jako minimalne.
5. W strefach polityki pasywnej, Miasto prowadzi politykę wspierania realizacji inicjatyw budowy parkingów komercyjnych poza pasami dróg publicznych, natomiast w strefach polityki aktywnej prowadzi politykę pełnej kontroli realizacji takich parkingów poprzez stosowne ustalenia w planach miejscowych.

Poniższy rysunek pokazuje podział miasta na strefy zdefiniowane wyżej, przy czym zgodnie z opisem wyróżniono dwa typy terenów: P – obszary tzw. pasywnej polityki parkingowej (z wyróżnieniem stref P/A lokalnie prowadzonej polityki aktywnej, zgodnie z wyżej podanym uzasadnieniem), A – obszar aktywnej polityki parkingowej.



Źródło: opracowanie własne, podkład mapowy

6. ROZWIĄZANIA SZCZEGÓŁOWE POLITYKI PARKINGOWEJ

Zagospodarowywanie przestrzeni miasta ukierunkowane na podnoszenie jakości rozwiązań funkcjonalnych dla mieszkańców, przedsiębiorców i odwiedzających, co stanowić będzie swoisty paradygmat budowania podstaw do rozwoju miasta. Z tego punktu widzenia ważnym elementem Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2022 roku są polityki miasta, w tym polityka parkingowa. Aby całość polityki parkingowej mogła przynieść pożądany efekt niezbędnym jest wskazanie elementów ją budujących, a stanowiących o czytelności i aprobach społecznej tych rozwiązań.

Gmina-Miasto Płock podejmuje również w swoim zakresie jako zadania własne część polityki parkingowej zarówno odnoszącą się do regulowania zasad jak również do zaspokojenia potrzeb wynikających z posiadanych kompetencji i działania służącego dobru publicznemu.

W warunkach Płocka jako uzasadnione należy uznać dążenie do rozwiązania problemu parkowania w centrum miasta – zarówno z powodów funkcjonalnych, bezpieczeństwa ruchu jak i ochrony zabytkowego charakteru tej części miasta. Organizacja ruchu i parkowanie w tym rejonie może bowiem przyczynić się do skutecznego zarządzania popytem na parkowanie.

Szczegółowe rozwiązania związane z polityką parkingową odnoszą się do zagadnień związanych z:

1. lokalizacją parkingów strategicznych,
2. parkowaniem w istniejącej zabudowie miejskiej,
3. parkowaniem związanym z lokalizacją nowych obiektów,
4. parkowaniem autobusów turystycznych,
5. parkowaniem samochodów ciężarowych,
6. parkowaniem rowerów,
7. parkowaniem związanym z organizowanymi imprezami masowymi.

6.1. LOKALIZACJA PARKINGÓW STRATEGICZNYCH

Strefa centralna miasta pełni rolę „szerokiego śródmieścia” Płocka, docelowo zaspokajając zapotrzebowanie na lokale mieszkalne o podwyższonym standardzie, położone w obrębie śródmieścia, które posiadają łatwy dostęp do nowej, usługowo - rekreacyjnej oferty miasta. Poza tym będzie podstawową strefą lokalizacji usług miejskich. Centralna dzielnica usługowa miasta pokrywa się z obszarem historycznej zabudowy śródmiejskiej. Te aspekty powodują konieczność przewidzenia w tym rejonie miejsc koncentracji parkowania pojazdów w sposób uporządkowany i przyczyniając się do poprawy użyteczności przestrzeni miejskich. Dlatego też jako niezbędne podnoszone jest wprowadzenie parkingów strategicznych komunikujących w bezpośredniej bliskości główne elementy atrakcyjne dla mieszkańców. Zgodnie z realizowanymi dotychczas pracami w tym zakresie zostały zidentyfikowane potencjalne możliwości realizacji obiektów parkingowych:

1. Plac Narutowicza (pojemność 109 – 134 mp)
2. ul. Kościuszki (pojemność 98 – 168 mp)
3. Plac Obrońców Warszawy (pojemność 210 mp)
4. ul. Sienkiewicza 47 (pojemność 200 mp)
5. ul. Bielska (pojemność 93 mp)
6. ul. Okrzei (pojemność 261 mp)
7. powiększenie pojemności istniejącego parkingu na Nowym Rynku do 500 mp.

Wskazane miejsca stanowią propozycję, która na etapie wdrażania wymaga dokonania prac weryfikujących możliwości realizacji inwestycji pod względem komunikacyjnym jak i przestrzennym poprzedzonej gruntownym przeanalizowaniem konkretnych rozwiązań. Parkingi strategiczne mogą stanowić również przedmiot zainteresowania podmiotów prywatnych, które realizując takie obiekty w ramach komercyjnej działalności przyczynią się do zaspokojenia potrzeb parkingowych, a jednocześnie nie będą wymagały angażowania finansowania publicznego.

Rozważając budowę parkingów strategicznych należy uwzględnić:

1. Szybki dojazd do parkingów z miejsca zamieszkania ich potencjalnych użytkowników
2. Powiązaniem z szybkim i sprawnym transportem zbiorowym.
3. Niewielkimi kosztami budowy i funkcjonowania
4. Brakiem lub niewielkimi kosztami parkowania dla jego użytkowników
5. Wyższymi od typowych parkingów standardami (wyposażeniem w nowoczesne systemy ITS, takie jak: system naprowadzania na wolne miejsca postojowe, system informacji pasażerskiej on-line i inne).

Miasto Płock nie ma wykształconych dotychczas systemów parkingowych będących centrami przesiadkowymi na obrzeżach miasta zwanych parkingami P&R (Park & Ride). Tym niemniej istniejące parkingi pozwalają na realizację takich funkcji i umożliwienie osobom z obszaru funkcjonalnego miasta Płocka na pozostawienie samochodów osobowych przy granicy miasta i odbywanie podróży do miejsc docelowych autobusami Komunikacji Miejskiej. Należy dopasować ofertę Miasta do potrzeb osób przybywających z obszaru funkcjonalnego, które są skłonne do skorzystania z oferty transportu publicznego. Takie miejsca, które w chwili obecnej mogą zostać wykorzystane do pełnienia funkcji parkingów P&R niestrzeżonych to:

1. parkingi publiczne przy ulicy Medycznej w okolicach Szpitala Wojewódzkiego, w pobliżu których z dużą częstotliwością kursują autobusy miejskie umożliwiając dotarcie do głównych rejonów miasta,
2. parking przy ulicy Harcerskiej przed Przedszkolem Miejskim Nr 34, obsługiwany obecnie przez 5 linii autobusowych,
3. parking przy ulicy Bielskiej przy Cmentarzu Komunalnym, obsługiwany obecnie przez 6 linii autobusowych.

Uzupełnieniem systemu parkingowego dla osób dojeżdżających z lewobrzeżnej części miasta może być parking, który jest planowany przy rozbudowie Ośrodka Sportowego Stocznowiec. Wskazane rejony wymagają ujednolicenia systemu informacyjnego, przedstawienia możliwości ich wykorzystania i przeprowadzania działań promocyjno-informacyjnych. Rozbudowa systemu parkingów P&R wymaga analizy ekonomicznej przystępowania do jego rozbudowy.

6.2. PARKOWANIE W ISTNIEJĄCEJ ZABUDOWIE

Zgodnie z wynikami analizy podaży i popytu na parkowanie oraz z założeniami polityki parkingowej istnieje potrzeba uzupełnienia powierzchni parkingowej dla celów mieszkaniowych w obszarze północnym Śródmieścia, przede wszystkim na terenie Osiedla Tysiąclecia i Kochanowskiego. Polityka miasta w takiej sytuacji powinna być skierowana na wsparcie podmiotów właścicielskich w pozyskaniu terenów pod takie przedsięwzięcia.

We wskazanych obszarach, w których zabudowa została zrealizowana w pełnym zakresie właściwie istnieje możliwość wprowadzania nowych funkcji poprzez zastępowanie lub przebudowę już istniejących obiektów. Jedną z propozycji przedstawioną w ramach prac jest budowa miejsc postojowych pod stadionem na osiedlu Kochanowskiego.



Rysunek 1. Parking pod obiektem sportowym funkcjonuje np. na Stadionie Narodowym w Warszawie

6.3. PARKOWANIE ZWIĄZANE Z LOKALIZACJĄ NOWYCH OBIEKTÓW

Projektując nowe obiekty wznoszone w Płocku powinno się uwzględniać zapisy tzw. „normatywu parkingowego”. Normatyw jest określany w celu ustalenia minimalnej (lub maksymalnej) liczby miejsc parkingowych przy nowoprojektowanych, rozbudowywanych, przebudowywanych lub modernizowanych obiektach budowlanych, jak również w przypadku zmiany sposobu przeznaczenia budynku, czyli w sytuacjach, kiedy wydawane są decyzje administracyjne, oparte na przepisach o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz ustawie Prawo Budowlane. Normatyw ma zasięg tylko lokalny, w obszarze działania organu samorządu gminnego. Normatyw umożliwia takie projektowanie nowych lub przebudowywanych obiektów, aby zapewnić właściwe funkcjonowanie całego systemu transportowego miasta. Na terenie Miasta Płocka obowiązuje uchwała Nr 557/XXXIX/09 Rady Miasta Płocka z dnia 25 sierpnia 2009 r. Niniejszy dokument stanowi bazę do aktualizacji dokumentów lokalnych w tym normatywu parkingowego, który powinien być zgodny z przyjętą w Unii Europejskiej polityką zarządzania mobilnością. Uwarunkowania związane z normatywem parkingowym zostały przedstawione również w rozdziale 5 niniejszego opracowania przy omawianiu stref polityki parkingowej miasta.



6.4. PARKOWANIE AUTOBUSÓW TURYSTYCZNYCH

Atrakcyjność turystyczna miasta powoduje, iż jest to miejsce chętnie odwiedzane zarówno przez osoby indywidualne jak również przez zorganizowane grupy turystów. Miejscem docelowym ruchu turystycznego są w szczególności obiekty położone w obrębie starówki plockiej. Przyjmując szereg założeń oszacowano, iż w okresie sezonu turystycznego może przyjeżdżać dziennie do Płocka od 15 do 25 autokarów.

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

- wyznaczenie miejsca dla czasowego zatrzymania autokaru celem umożliwienia turystom opuszczenia pojazdu lub wejścia do pojazdu (po zakończeniu pobytu na Starym Mieście),
- wyznaczenie stałego miejsca (parkingu) dla dłuższego postoju autokarów.

W odniesieniu do pierwszej propozycji, należałoby przeanalizować możliwość dostosowania (nawet kosztem utraty kilkunastu miejsc postojowych dla samochodów osobowych) do funkcji krótkotrwałego postoju autokarów turystycznych:

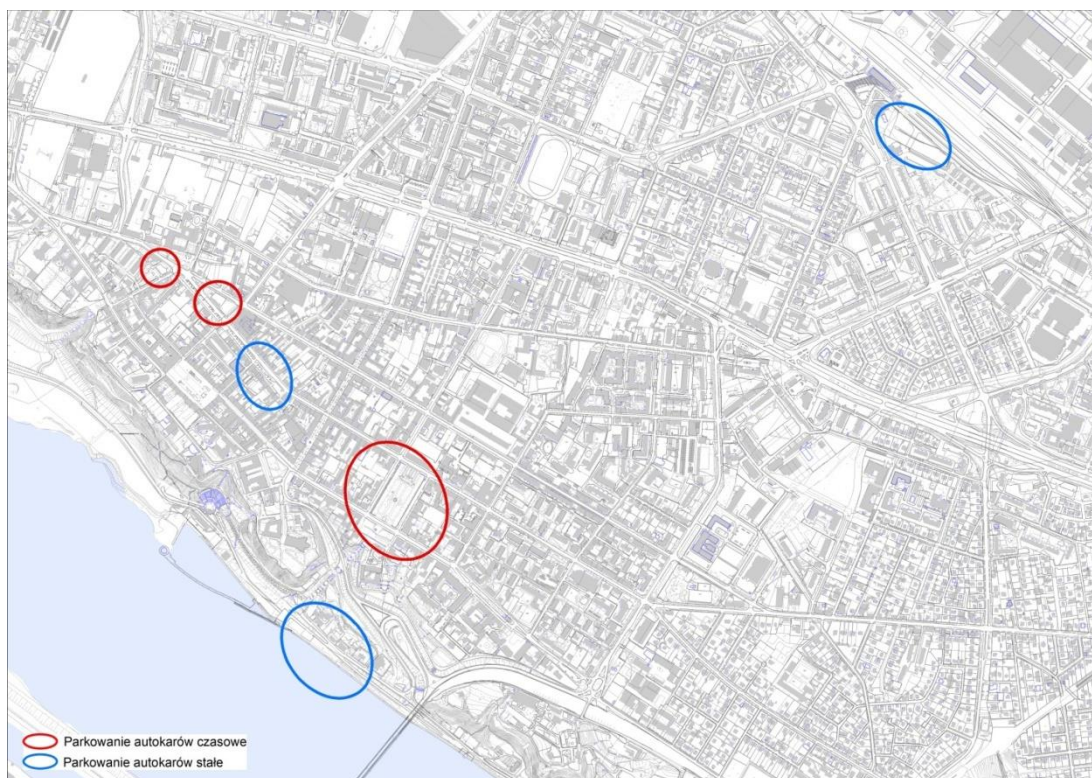
- obecnej zatoki parkingowej w rejonie skrzyżowania ulic Jerozolimska – Kwiatka
- ewentualnie obecnego parkingu przy ul. Okrzei – ul. Nowowiejskiego, oraz
- parkingu zlokalizowanego przy Pl. Obrońców Warszawy np. ul. Kościuszki

Dopuszczenie do postoju krótkotrwałego autokarów w ww miejscach powoduje umożliwienie rozpoczęcia zwiedzania miasta jak najbliżej jego centrum, a jednocześnie nie powoduje zajęcia przestrzeni miejskiej przez duże autobusy kosztem walorów estetycznych obszaru centralnego miasta. Ponadto stanowi to uporządkowanie zatrzymywania się autobusów w ramach organizacji ruchu, nie powodując zagrożenia dla innych użytkowników drogi.

W odniesieniu do drugiej propozycji, należałoby przeanalizować możliwość realizacji parkingów:

- w rejonie Dworca PKP/PKS w miejscu wskazywanym/zgodnym z obowiązującym MPZP
- w rejonie nabrzeża Wiślanego ul. Rybaki,
- w rejonie ul. Bielskiej.

to jest w miejscach planowanych parkingów dla obsługi centrum miasta.



6.5. PARKOWANIE SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Biorąc pod uwagę specyfikę przemysłową miasta Płocka rozwiązanie lokalizacji parkingów dla samochodów ciężarowych jest pochodną wyznaczenia tras poruszania się samochodów przewożących ładunki niebezpieczne. Wprowadzona organizacja ruchu związana z projektem „stop tirom” i oparcie głównej osi przewozu tranzytowego i obsługującego północną przemysłową część miasta na obwodnicy północnej i trasie północno – zachodniej warunkuje lokalizację parkingów wokół tej drogi. Wobec tego lokalizacja parkingów dla samochodów ciężarowych zostaje wyznaczona dla następujących terenów:

- w os. Kostrogaj tj. między ul. Bielską a ul. Przemysłową,
- po północnej stronie obwodnicy – między obwodnicą a Cmentarzem Komunalnym (co pozwalałoby na równoczesne wykorzystanie parkingu na cele obsługi tego cmentarza).

Ponadto wskazuje się następujące dodatkowe lokalizacje parkingów dla samochodów ciężarowych:

- po północnej stronie dworca kolejowego tj. między ul. Otolińską a ul. Bielską nowe tereny produkcyjno-usługowe w rejonie Boryszewa tj. na przecięciu ww obwodnicy północnej z ul. Otolińską,
- dwa tereny po południowej stronie miasta tj. w rejonie Radziwia (na wlocie drogi krajowej nr 62 do Płocka) na terenach produkcyjno - usługowych związanych ze Stoczną Płock oraz w rejonie skrzyżowania („Rondo 19 Pułku Piechoty Odsieczy Lwowa”) drogi wojewódzkiej nr 575 z trasą mostową i mostem „Solidarność”.



6.6. PARKOWANIE ROWERÓW

Rozwój systemu rowerowego w Płocku został przyjęty przez „Program zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym”. 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).

Stosowane w Niemczech małe zadaszone parkingi rowerowe (materiał udostępniony przez Poznańską Masę Krytyczną):



źródło: <http://www.politykaparkingowa.pl/assets/Uploads/POLITYKA-kierunki.pdf> Spójna Polityka Parkingowa Dla Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej, Kierunki ; Badanie Powiązań Funkcjonalno-Przestrzennych W Zakresie Parkingów Dla Obszaru Aglomeracji Poznańskiej (z uwzględnieniem wpływu sąsiadujących powiatów - SPPOFAP)

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.

W przypadku zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz obiektów noclegowych (hotele, schroniska, domy wypoczynkowe itp.) gdzie rower pozostawia się na noc, należy dążyć by miejsca przechowywania rowerów były zapewnione wewnątrz budynków lub w zadaszonych garażach.

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” oraz 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 dla podróżujących rowerem,

- szkoły (podstawowe, średnie, wyższe) – przy czym w przypadku szkół publicznych zadanie winno być realizowane przez Gminę,
- obiekty sportowe wszystkich rodzajów - przy czym w przypadku obiektów samorządowych zadanie winno być realizowane przez Gminę,
- zakłady pracy - wspieranie mobilności miejskiej pracowników poprzez organizowanie miejsc przechowywania rowerów i pomieszczeń dla pracowników – rowerzystów.

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.

Stojaki i przechowalnie rowerów są podstawowym elementem integracji transportu rowerowego i zbiorowego. Przy nowo budowanych, przebudowywanych, rozbudowywanych obiektach oraz w przypadku zmiany sposobu przeznaczenia obiektów, powinny powstawać parkingi rowerowe, zgodne z normatywem parkingowym.



6.7. PARKOWANIE ZWIĄZANE ZE SZCZEGÓLNYMI WYDARZENIAMI

Analizując lokalizacje imprez, które odbywają się w Płocku pod kątem ich obsługi transportowej, miejsca te wyróżniają się:

- wykorzystaniem skarpy nadwiślańskiej u podnóża Wzgórza Tumskiego – jako naturalnej widowni – o bardzo dużej atrakcyjności ze względu na możliwość oglądu krajobrazu tego rejonu Płocka, niezależnie od dodatkowych walorów widokowych np. związanych z akrobacjami lotniczymi w trakcie pikniku lotniczego. Fakt ten (atrakcyjności skarpy) oznacza, iż należy zakładać intensyfikację wykorzystywania walorów tego miejsca - jako niewątpliwie atrakcji turystycznej Miasta, pozwalającej

Miastu na „wygrywanie walorów” i uzyskiwanie korzyści od wizerunkowych do finansowo - ekonomicznych

- wykorzystywanie rejonu Starego Miasta jako samodzielnej atrakcji turystycznej, ale przede wszystkim możliwość uzyskania efektu synergii dwóch składników tj. atrakcji Starego Miasta z atrakcją skarpy nadwiślańskiej

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:

- zamknięcie dla ruchu kołowego fragmentów ulic Kolegialnej – Kwiatka i Sienkiewicza dla wytworzenia jednolitej przestrzennie strefy ruchu pieszego w oparciu o „kręgosłup” ul. Tumskiej,
- zachowanie przebiegu linii komunikacji miejskiej w ciągu ulic Kolegialna – Kwiatka i Sienkiewicza wraz z ewentualną intensyfikacją częstotliwości i połączeń z obszarem Starego Miasta,
- organizację parkingów tzw. „zielonych” (o funkcji „bufora”) w rejonie skrzyżowania ulic Rybaki – Kazimierza Wielkiego lub/i w rejonie planowanego przedłużenia Al. Kobylińskiego w ulicę Polną, aż do ulicy Szpitalnej. Tereny te w SU i KZP wskazywane są jako tereny o dominującej funkcji sportowo – rekreacyjnej i lokalizacja parkingów „zielonych” mogłaby spełniać także funkcje obsługi tych terenów,
- organizacja parkingu tzw. „zielonego” (o funkcji „bufora”) w rejonie skrzyżowania ulic Portowa – Kolejowa (w tym między dojazdem do mostu a torowiskiem kolejowym). Tereny te w SU i KZP wskazywane są jako tereny zieleni urządzonej – rekreacyjnej ale odpowiednie rozwiązanie i lokalizacja parkingów „zielonych” winna pozwolić na zapewnienie zgodności z ustaleniami SU i KZP. Połączenie tego parkingu z ewentualnym polem namiotowym/polem carawangu (w miejscu o wyjątkowym widoku na skarpe Wzgórza Tumskiego) – tworzyłoby miejsce o dużym potencjale wykorzystania,
- organizacja na czas trwania „dużych” imprez specjalnych linii komunikacji miejskiej m.in. obsługujących połączenia między ww parkingami z bezpośrednim przejazdem po ul. Rybaki,
- uwzględnienie wniosku z przyjętego „Programu zrównoważonego rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie miasta Płocka do 2033 roku w ujęciu krajowym, regionalnym i lokalnym” (str.36 i 37) dot. poprawy ruchu rowerowego i pieszego na Moście Legionów – co stanowiłoby istotny element podniesienia dostępności pieszej i rowerowej terenów Starego Miasta – Skarpy z parkingu w rejonie ulic Portowa-Kolejowa,

Natomiast w odniesieniu do problemu obsługi parkingowej wskazanych cmentarzy w dniach 1 i 2 listopada, proponuje się przyjęcie następujących założeń:

- wykorzystanie lokalizacji parkingu na terenie os. Jędrzejowo w rejonie Cmentarza Komunalnego,
- wykorzystanie parkingów tzw. „zielonych” (o funkcji „bufora”) w rejonie skrzyżowania ulic Rybaki – Kazimierza Wielkiego lub/i w rejonie planowanego przedłużenia Al. Kobylińskiego w ulicę Polną, aż do ulicy Szpitalnej,
- uruchomieniem specjalnej komunikacji autobusowej między obu parkingami umożliwiającej dojazd do cmentarzy i przemieszczanie się między cmentarzami bez potrzeby korzystania z przejazdu samochodami osobowymi. Wskazać należy, iż ta specjalna linia autobusowa mogłaby obsłużyć także dojazd z ewentualnych parkingów dostępnych przy ul. Przemysłowej (np. Carrefour) i przy ul. Bielskiej - które to parkingi mogłyby stanowić potencjalne powiększenie obsługi parkingowej w dniach 1 i 2 listopada.

6.8. STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA

Zasady funkcjonowania strefy płatnego parkowania określone zostały w Ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2015.460), zwanej dalej ustawą. Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt. 1 ustawy „korzystający z dróg publicznych są zobowiązani do ponoszenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”. Zgodnie z art. 13b ust. 2 ustawy „strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc

postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.” Strefa płatnego parkowania może zostać ustanowiona przez radę gminy (radę miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Płock jest jednym z nielicznych miast tej wielkości w Polsce, w których parkowanie nie wiąże się z ponoszeniem opłat. Podjęcie decyzji o wprowadzeniu strefy płatnego parkowania wymagało przeprowadzenia stosownych analiz.

Tabela 1 Strefy płatnego parkowania w miastach na prawach powiatu o liczbie mieszkańców od 100 do 200 tys. (listopad 2015 roku)

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	2,00	2,00	2,00	120 zł/rok	120 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	2,40	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	tak	2,80	3,30	3,90	120 zł/rok	390 zł/m-c	

Powiat m. Rzeszów	tak	2,00	2,40	2,80	10 zł/m-c	250 zł/m-c	SPP została uchwalona w dniu 17.11.2015r.
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	2,30	2,50	100 zł/rok	-	
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	50 zł/rok	250 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	15 zł/kwartał	90 zł/m-c	

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

- uporządkowanie przestrzeni miejskiej;
- zwiększenie rotacji parkujących pojazdów;
- zdyscyplinowanie kierowców – pozostawienie w strefie aut wyłącznie użytkowanych przez właścicieli (zwłaszcza w przypadku posiadania wielu pojazdów);
- 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;
- usprawnienie transportu w mieście poprzez ograniczanie kongestii motoryzacyjnej;
- zwiększenie atrakcyjności oferty operatora transportu publicznego;
- ograniczanie negatywnego wpływu ruchu samochodowego na środowisko naturalne oraz warunki życia mieszkańców Płocka (szczególnie jako miejsce zamieszkania obszar centralny);
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- poprawa warunków parkowania pojazdów;
- ochrona zabytkowej centralnej części miasta przed nadmiernym ruchem samochodowym;

Projektując rozwiązania ewentualnych odpłatności za parkowanie przeprowadzono w 2013 roku wśród użytkowników samochodów badanie ankietowe o możliwości ponoszenia opłat. Wśród osób - użytkowników centrum miasta 37% miało problem ze znalezieniem miejsca do zaparkowania samochodu. W związku z odczuwanymi trudnościami przez większość kierowców należy spodziewać się, iż dla wielu z nich wprowadzenie odpłatnego parkowania będzie w pewnej części rekompensowane przez korzyści związane z większą dostępnością miejsc parkingowych. Wyniki badania częściowo potwierdzają powyższą tezę, gdyż co trzeci badany uważa, iż wprowadzenie płatnego parkowania na parkingu, na którym respondent pozostawił samochód oraz w jego okolicy, jest dobrym rozwiązaniem. W rzeczywistości często okazuje się, iż niechęć do zmiany przyzwyczajeń oraz ograniczeniem wygody korzystania z samochodu powodują iż faktyczna akceptacja opłat jest wyższa od deklarowanej w badaniach (przy najniższej stawce ponad połowa respondentów deklarowała ponoszenie opłat w strefie).

W toku przeprowadzonych konsultacji społecznych w II połowie 2015r. realizowano cały szereg konsultacji w formie spotkań, ankiet internetowych, wywiadów bezpośrednich. Proces prowadzenia badania reprezentatywnego na próbie 400 osób w Płocku przyniósł najbardziej wiarygodne dane, ukazujące szereg spectrum zachowań, ocen Polityki Parkingowej i Strefy Płatnego Parkowania. Przeprowadzono badania ankietowe metodą *face – to – face* na próbie 200 mieszkańców Płocka i 200 przedstawicieli firm. W badaniach mieszkańców dominował początkowo sceptycyzm oceny, po zapoznaniu się z tematyką i przedstawieniu merytorycznego zakresu zagadnienia oceniały pozytywnie pokazaną propozycję. Zaowocowało to wynikami, w których 55%, czyli ponad połowa Płocczan stwierdziła konieczność działań w zakresie poprawy sytuacji parkingowej w mieście oraz oceniła wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania jako dobry pomysł. Oceniali oni zarówno wielkość strefy, wysokość opłat, obecny stan sytuacji parkingowej w mieście oraz dostępność strefy turystycznej dla pieszych. Mieszkańcy zostali dodatkowo poproszeni o przedstawienie zalet SPP. Do najczęściej wymienionych należały:

1. zmniejszenie zatłoczenia centrum,
2. poprawa estetyki miejskiej.

Przedstawione główne czynniki są zatem zbieżne z celami miasta w ramach wprowadzenia SPP. Równocześnie należy stwierdzić, że prawie 1/3 mieszkańców wskazała na zbyt wysokie koszty opłat.

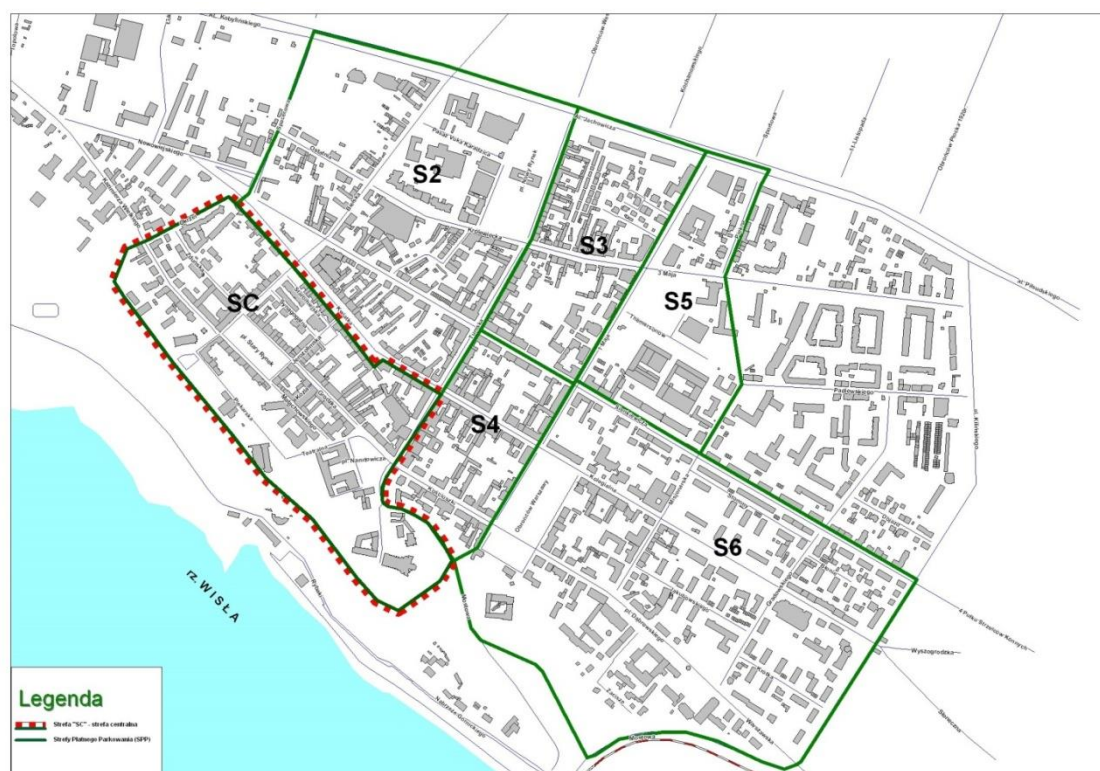
Identyczne badania ankietowe zostały przeprowadzone na przedsiębiorcach prowadzących działalność na terenie miasta Płock. Poddana próbie została również grupa 200 osób. W przypadku przedsiębiorców konieczność zmian w mieście potwierdził prawie każdy respondent (94%), jednak wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania ocenił dobrze co trzeci przedsiębiorca (34%). Taki wynik może odzwierciedlać niską tolerancję w określeniu ryzyk prowadzenia działalności gospodarczej i niechęć do wprowadzenia zmian w otoczeniu biznesowym. Jednakże połowa przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą poza SPP oceniła wprowadzenie tego pomysłu jako niewłaściwego. Również połowa ankietowanych osób prowadzących działalność gospodarczą stwierdziła iż wprowadzenie SPP posiada swoje zalety co równocześnie przyczyniłoby się do:

1. zwiększenia rotacji pojazdów,
2. poprawienia estetyki miasta,
3. ograniczenia ruchu w centrum miasta,
4. zmniejszenia ilości zanieczyszczeń w powietrzu.

Jako główną wadę uznano wysokie opłaty za parkowanie, w ten sposób odpowiedział co trzeci przedsiębiorca. Za dużo mniejsze wady uznano „niesprawiedliwość społeczną” oraz „prawdopodobne wymieranie handlu” na terenie objętym strefą. Tego typu wnioskowanie nie znajduje odzwierciedlenia zarówno w literaturze branżowej, jak również w praktycznym wprowadzeniu stref płatnego parkowania w innych miastach.

Kierując się przyjętymi zasadami polityki parkingowej oraz bazując na wynikach przeprowadzonych badań i analiz zachowań użytkowników centralnej części miasta jako bazowe rozwiązanie zaproponowane przez ekspertów zostało wskazane określenie granic stref płatnego parkowania w odniesieniu do obszaru A polityki parkingowej i wyodrębnieniu podstref strefy płatnego parkowania zgodnie z poniższym schematem.

Rysunek 2: Podział szczegółowy na obszar SPP w Centrum Płocka (wariant wyjściowy)



Tak przedstawiony schemat SPP i podział centrum miasta Płocka na poszczególne sektory zajmuje przestrzeń Osiedla Stare Miasto i większą część Osiedla Kolegialna. Jedną z możliwości jest wprowadzanie Strefy Płatnego Parkowania etapowo, poczynając od Sektora z największym natężeniem ruchu. System stopniowego rozszerzania Strefy pozwoli na zaobserwowanie zmian w zachowaniu kierowców oraz zrównoważenie transportu, jak i lepsze dostosowanie Strefy do potrzeb użytkowników jak i samego miasta.

Biorąc pod uwagę uruchomienie SPP w Płocku w początkowym okresie proponuje się wprowadzenie w pierwszej kolejności odpłatności z uwzględnieniem sektorów SC, S2, S3 i S4.

Rysunek 3: Proponowany obszar SPP w Płocku



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.

Proponowane stawki opłat w strefie płatnego parkowania powinny być oparte o taryfę progresywną, w której preferowane jest parkowanie krótkie, wymuszające silniejszą rotację pojazdów. Zapewnienie wysokiej rotacji parkowania w ścisłym centrum, na miejscach parkingowych w ciągach ulic dotyczy w szczególności osób przyjezdnych, należy przy tym zwrócić uwagę na potrzeby parkingowe mieszkańców. W tym przypadku korzystniejsze jest wprowadzenie stawki progresywnej w strefie ścisłego centrum. Możliwe jest również wprowadzenie ograniczenia czasowego parkowania w ścisłym centrum np. do 4 godzin na jednym bilecie parkingowym. Takie rozwiązanie należy rozważyć jako drugi etap wdrożenia SPP, jeżeli rotacja pojazdów w strefie centralnej będzie niewystarczająca.

Proponowane do wprowadzenia opłaty za parkowanie posłużą za narzędzie do wymuszenia rotacji na miejscach parkingowych, a co więcej, mogą przyczynić się do zmiany wzorców behawioralnych – być może zniechęcą część mieszkańców do korzystania z prywatnych samochodów w podróży do obiektów znajdujących się w obrębie strefy i zachęcą do korzystania ze środków komunikacji miejskiej lub rowerów.

Przy określaniu zasad korzystania ze strefy płatnego parkowania należy uwzględnić przypadki szczególne, które muszą zostać rozstrzygnięte:

1. zwolnienia ustawowe z opłat dla pojazdów,
2. parkowanie motocykli i skuterów,
3. preferencyjne opłaty np. użytkowanie strefy przez osoby zamieszkałe w jej granicach,
4. wprowadzenie opłat abonamentowych.

Zwolnienia ustawowe muszą być wprowadzone zgodnie z Ustawą o drogach publicznych. Istnieje również możliwość zwolnienia z opłat za parkowanie w SPP motocykli - ze względu na trudności techniczne w skutecznym przymocowaniu biletu parkingowego na motocyklu i zabezpieczenia go przed kradzieżą, w wielu miastach motocykle są zwolnione z opłat za parkowanie w strefie.

Należy przewidzieć możliwość wykupu po preferencyjnych stawkach abonamentów na parkowanie dla mieszkańców budynków zlokalizowanych w obrębie strefy płatnego parkowania. Jednym z argumentów przemawiających za takim rozwiązaniem jest obniżenie skłonności mieszkańców strefy do używania samochodu w podróży po mieście w ciągu dnia, aby uniknąć płatnego parkowania. Niższe taryfy dla mieszkańców strefy powinny zachęcić ich do pozostawiania samochodów w pobliżu mieszkań i korzystania z komunikacji zbiorowej. Dodatkowo efekt ten może być wzmocniony wprowadzeniem terytorialnego ograniczenia korzystania z abonamentu mieszkańca, np. do kilku najbliższych ulic lub rejonów strefy, gdy takie zostaną wprowadzone.

Liczba takich abonamentów powinna być ograniczona, a sam abonament powinien być płatny. Potwierdzenie wykupu abonamentu stanowić będzie karta/identyfikator wydany przez operatora strefy, wkładany za przednią szybę pojazdu. W przypadku ewidencjonowania w systemie wszystkich pojazdów parkujących w strefie możliwe jest odczytywanie wniesienia opłat na podstawie numerów rejestracyjnych pojazdów. Warto wprowadzić ograniczenie liczby abonamentów przysługujących na jedno mieszkanie. Wysokość opłaty abonamentowej powinna kształtować się na poziomie zniechęcającym do korzystania z niego osób posiadających prywatne miejsca parkingowe i jednocześnie umożliwiać wykup abonamentów osobom potrzebującym.

Można również przewidzieć inne podmioty uprawnione do wykupu abonamentów parkingowych, w tym na preferencyjnych warunkach.

W SPP może wyznaczać zastrzeżone stanowiska postojowe (koperty) w celu korzystania z nich na prawach wyłączności w określonych godzinach lub całodobowo. Koperty z jednej strony ograniczają dostępną liczbę miejsc parkingowych w strefie (są one zarezerwowane niezależnie od tego czy są wykorzystywane w danym momencie czy nie), i to jest zjawisko negatywne, a z drugiej ułatwiają wykonywanie działalności gospodarczej podmiotom wykupującym je, zazwyczaj lokalnym podatnikom, i ich klientom, co leży w

interesie miasta. Z tego powodu należy wprowadzić ograniczenie liczby zastrzeżonych stanowisk (maksymalnie 10% wszystkich miejsc w SPP) i ustalić ich cenę na tyle wysoko, aby decydowali się na nie jedynie przedsiębiorcy przewidujący intensywne wykorzystanie tych stanowisk.

Za nieuiszczenie opłat za parkowanie w SPP pobiera się opłatę dodatkową, której wysokość określa rada miasta. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych jej wysokość obecnie nie może przekroczyć 50 zł. W niektórych miastach praktykowane jest obniżenie opłaty dodatkowej w przypadku uregulowania należności w dniu otrzymania wezwania oraz w ciągu kilku najbliższych dni.

W Płocku opłaty w SPP powinny obowiązywać w okresach największego popytu na miejsca parkingowe w dni powszednie. Natomiast w soboty, niedziele, święta oraz w dni powszednie w godzinach późnego popołudnia i nocnych parkowanie na miejskich miejscach parkingowych powinno być bezpłatne. Ponadto opłaty w całej SPP nie powinny obowiązywać w dni powszednie, w których komunikacja miejska funkcjonuje zgodnie z rozkładem świątecznym.

Efektom wprowadzenia i realizacji Polityki Parkingowej powinno być zmniejszenie ruchu samochodowego oraz zwiększenie ruchu pasażerskiego w transporcie zbiorowym jak również pozwoli pozyskać środki zewnętrzne na realizację zadań z zakresu poprawy mobilności miejskiej. To z kolei przełoży się na zmniejszenie emisji spalin i hałasu, lepszą efektywność transportu zbiorowego, zwiększenie rotacji samochodów na miejscach postojowych, wzrost gospodarczy.