

BADANIA I ANALIZA FUNKCJONOWANIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA (SPP) W SZCZECINIE

Wykonawca:

Biuro Projektowo-Konsultingowe



00-656 Warszawa,
ul. Śniadeckich 20/13
www.transeko.pl

Zamawiający:



Nieruchomości i Opłaty Lokalne Sp. z o.o.
ul. Czesława 9
71-504 Szczecin

Warszawa/Szczecin, październik 2024 r.

Spis treści

1	WSTĘP	3
2	OBSZAR BADANIA	4
3	INWENTARYZACJA OBSZARU BADANIA.....	8
4	BADANIA ZAJĘTOŚCI.....	13
5	BADANIA SZCZEGÓŁOWE.....	30
5.1	Zakres badań szczegółowych.....	30
5.2	Badania czasu parkowania.....	31
5.3	Badania akumulacji i wykorzystania powierzchni parkingowej.....	41
5.4	Badania rotacji.....	60
5.5	Obserwacje poczynione w czasie prowadzenia badań i wnioski z analizy opracowanych wyników	61
6	BADANIA ANKIETOWE.....	65
6.1	Podział modalny	66
6.2	Charakterystyka podróży realizowanej samochodem.....	66
6.3	Wnioski z badań ankietowych	71
7	PROGNOZOWANY WPŁYW WPROWADZENIA ŚSPP	71
7.1	Założenia ŚSPP	71
7.2	Prognozowane zmiany w podziale modalnym w podróżach ŚSPP.....	72
7.3	Prognozowane zmiany w rotacji w ŚSPP	73
8	OCENA FUNKCJONOWANIA, REKOMENDACJE, WNIOSKI ITP.....	74

1 WSTĘP

Poniższy raport przedstawia wyniki badań i analizy funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania w Szczecinie na wybranych odcinkach ulic. Opracowanie wykonane przez Biuro Projektowo-Konsultingowe TRANSEKO sp.j. na zamówienie Spółki Gminy Miasto Szczecin: Nieruchomości i Opłaty Lokalne sp. z o. o. z siedzibą w Szczecinie przy ul. Czesława 9,71-504 Szczecin

W ramach opracowania:

- 1) Wykonano inwentaryzację i przeprowadzono badania parkowania na wybranych odcinkach ulic w Strefie Płatnego Parkowania i wybranych ulicach przylegających.
- 2) Opracowano i przeanalizowano wyniki badań wraz z określeniem:
 - liczby miejsc postojowych z zaznaczeniem sposobu parkowania,
 - stopnia zajętości miejsc postojowych w okresie największego zapotrzebowania w ciągu dnia (tj. w okresie pomiędzy 10:00 a 13:00),
 - czasu i średniego czasu parkowania w okresie przeprowadzania pomiaru,
 - akumulacji parkowania w okresie przeprowadzania pomiaru,
 - wskaźnika napętnienia miejsc postojowych w godzinach przeprowadzania pomiaru,
 - wartości szczytowej wskaźnika napętnienia w okresie przeprowadzania pomiaru wraz z określeniem godziny szczytu,
 - wskaźnika rotacji pojazdów w okresie przeprowadzania pomiaru,
 - identyfikacji pojazdów zaparkowanych niezgodnie z przepisami o ruchu drogowym.
- 3) Przeprowadzono badania ankietowe w obszarze planowanej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania.
- 4) Opracowano wnioski i zalecenia.

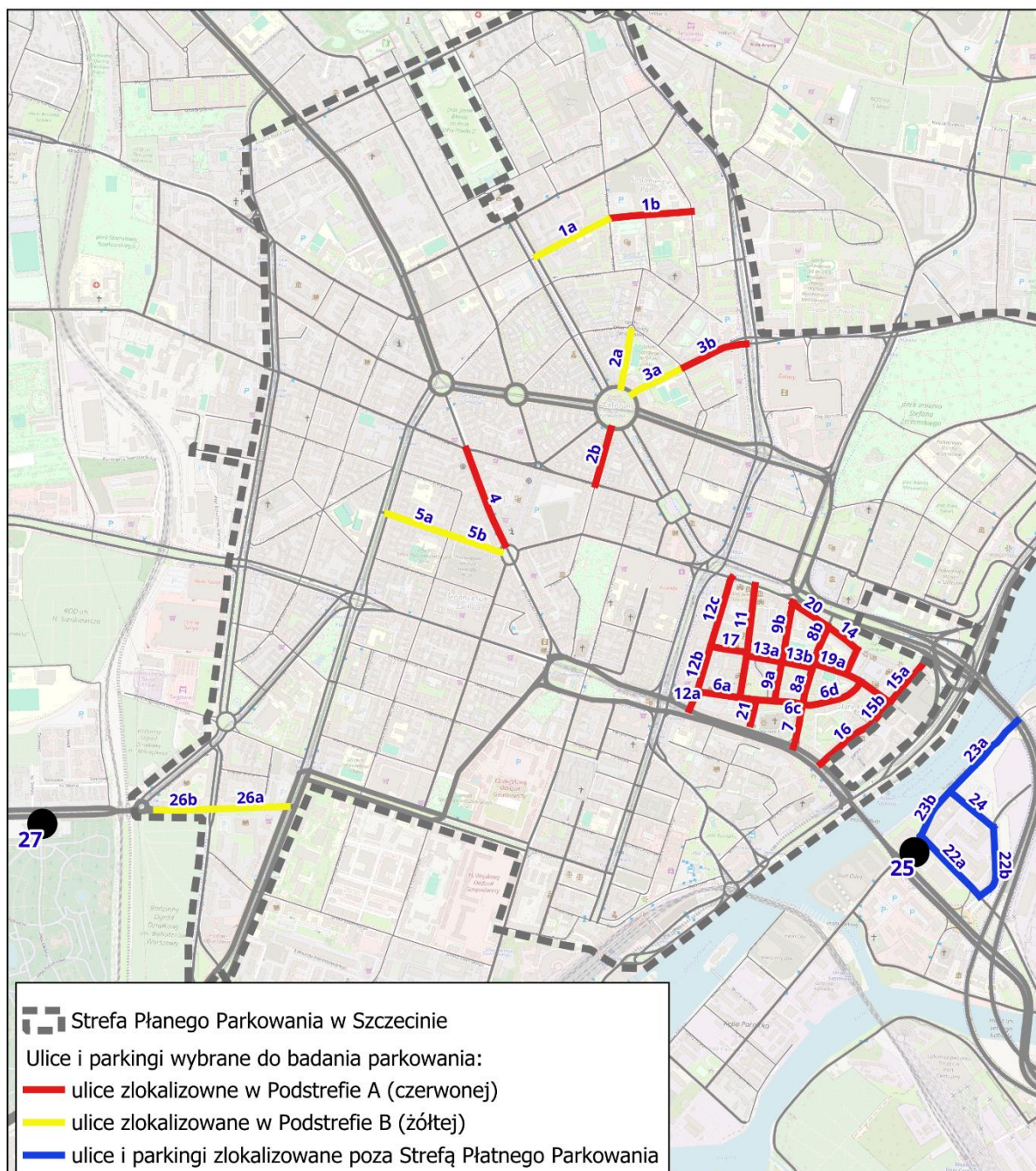
2 OBSZAR BADANIA

Badania i analizy związane z parkowaniem przeprowadzone zostały zgodnie z wymogami OPZ na wybranych odcinkach ulic zlokalizowanych w Strefie Płatnego Parkowania oraz na ulicach przylegających do Strefy. W ramach pomiarów przeprowadzono następujące typy badań:

- badanie zajętości miejsc parkingowych w okresie największego zapotrzebowania na parkowanie w obszarze centralnym miasta (w okresie 10:00-13:00) w dniu powszednim wraz z identyfikacją sposobu parkowania (równoległe, skośne, prostopadłe oraz na wyznaczonych miejscach postojowych lub poza nimi) oraz wraz z identyfikacją pojazdów zaparkowanych niezgodnie z przepisami – badania te przeprowadzono na wszystkich wybranych ulicach – wykaz odcinków tych zawiera tab. 2.1 i obrazują rys. 2.1-rys. 2.2,
- badania szczegółowe (rotacja, akumulacja parkowania, czas parkowania, wskaźnik napełnienia miejsc postojowych), które przeprowadzono w godzinach pobierania opłat w dniu powszednim na wybranych odcinkach ulic – wykaz odcinków zawiera rozdział dotyczący tego badania,
- badanie ankietowe – przeprowadzono w godzinach pobierania opłat w dniu powszednim w obszarze Starego Miasta i planowanej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania – wykaz odcinków tych zawiera tab. 2.1 i obrazuje rys. 2.3

Badania parkowania przeprowadzono w dni powszednie (wtorek, środa, czwartek) w dniach 17-19 oraz 22-24 września 2024 r.

Na poniższych rysunkach i w poniższej tabeli przedstawiono wykaz odcinków wytypowanych do poszczególnych typów badań.



Rys. 2.1. Ulice i parkingi wybrane do badania parkowania (numery przedstawione na etykietach odpowiadają kolumnie „Nr” z poniższej tabeli)
 (źródło: opracowanie własne)

Tab. 2.1. Wykaz ulic wytypowanych do badań parkowania oraz rodzaje badań przeprowadzone na poszczególnych odcinkach.

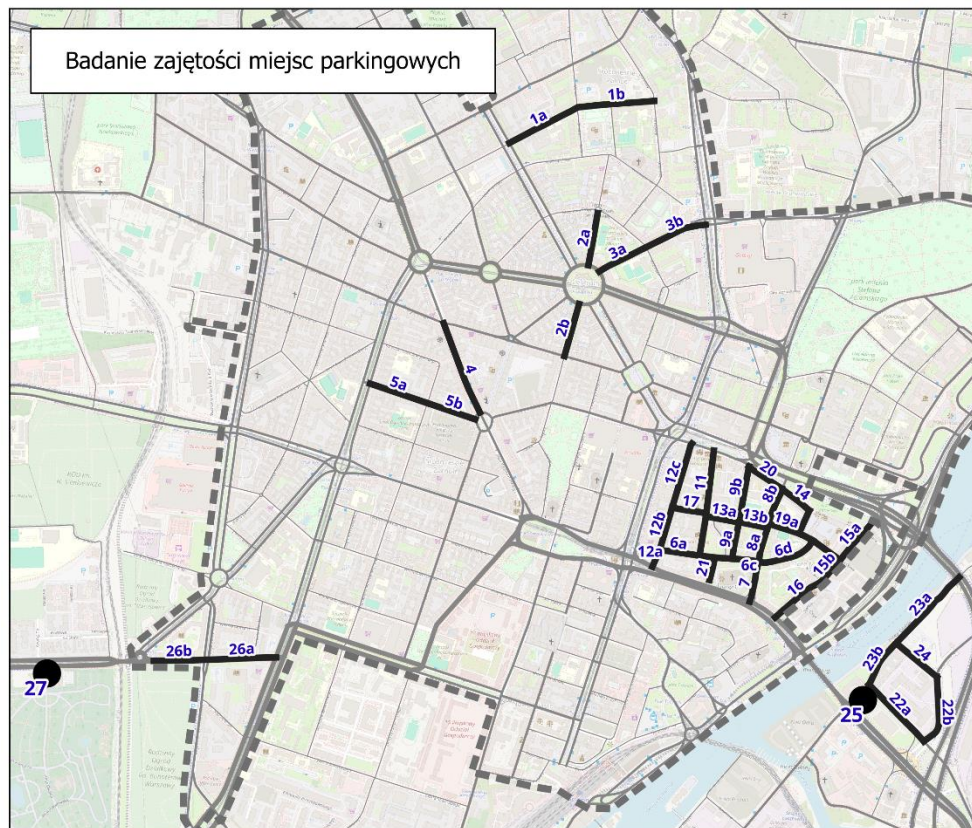
Nr	Nazwa ulicy	Nazwa odcinka	Badanie zajętości	Badanie szczegółowe	Badanie ankietowe
1a	Niedziałkowskiego	Jana Pawła II - Wąska	tak	tak	-
1b	Niedziałkowskiego	Wąska - Unisławy	tak	tak	-
2a	Śląska	Mazurska - pl Grunwaldzki	tak	tak	-
2b	Śląska	pl Grunwaldzki - Jagiellońska	tak	tak	-

Nr	Nazwa ulicy	Nazwa odcinka	Badanie zajętości	Badanie szczegółowe	Badanie ankietowe
3a	Rayskiego	pl Grunwaldzki - Mazurska	tak	tak	-
3b	Rayskiego	Mazurska - al. Wyzwolenia	tak	tak	-
4	al. Wojska Polskiego	Jagiellońska - pl. Zgody	tak	tak	-
5a	Bohaterów Getta Warszawskiego	al. Piastów - Królowej Jadwigi	tak	tak	-
5b	Bohaterów Getta Warszawskiego	Królowej Jadwigi - pl. Zgody	tak	tak	-
6a	Grodzka	Tkacka - plac Orła Białego	tak	tak	tak
6b	Grodzka	Plac Orła Białego - Mariacka	tak	tak	tak
6c	Grodzka	Mariacka - Sołtysia	tak	tak	tak
6d	Grodzka	Sołtysia - Kuśnierska	tak	tak	tak
7	Sołtysia	Wyszyńskiego - Grodzka	tak	tak	tak
8a	Farna	Grodzka - Koński Kierat	tak	tak	tak
8b	Farna	Koński Kierat - Korsarzy	tak	tak	tak
9a	Mariacka	Grodzka - Koński Kierat	tak	tak	tak
9b	Mariacka	Koński Kierat - pl Żołnierza Polskiego	tak	tak	tak
10	plac Orła Białego ¹	Grodzka - Koński Kierat	tak	tak	tak
11	Staromłyńska	Koński Kierat - pl Żołnierza Polskiego	tak	tak	tak
12a	Tkacka	Wyszyńskiego - Grodzka	tak	tak	tak
12b	Tkacka	Grodzka - Łaziebna	tak	tak	tak
12c	Tkacka	Łaziebna - pl. Żołnierza Polskiego	tak	tak	tak
13a	Koński Kierat	Staromłyńska - Mariacka	tak	tak	tak
13b	Koński Kierat	Mariacka - Farna	tak	tak	tak
14	Korsarzy	Rycerska - Farna	tak	tak	tak
15a	Panieńska	Trasa Zamkowa - Kuśnierska	tak	tak	tak
15b	Panieńska	Kuśnierska - Kurkowa	tak	tak	tak
16	Mściwoja	Kurkowa - Wyszyńskiego	tak	tak	tak
17	Łaziebna	Tkacka-Staromłyńska	tak	tak	tak
18	Rycerska	Korsarzy - Kuśnierska	tak	tak	tak
19a	Kuśnierska	Farna - Rycerska	tak	tak	tak
19b	Kuśnierska	Rycerska - Grodzka	tak	tak	tak
19c	Kuśnierska	Grodzka - Panieńska	tak	tak	tak
20	pl Żołnierza Polskiego	Farna - Mariacka	tak	tak	tak
21	Staromiejska	Grodzka - Wyszyńskiego	tak	tak	tak
22a	Władysława IV	Zbożowa - Trasa Zamkowa	tak	-	-
22b	Władysława IV	odcinek wzdłuż Trasy Zamkowej	tak	-	-
23a	Zbożowa	Spichrzowa - Trasa Zamkowa	tak	-	-
23b	Zbożowa	Władysława IV - Spichrzowa	tak	-	-
24	Spichrzowa	Zbożowa - Władysława IV	tak	-	-

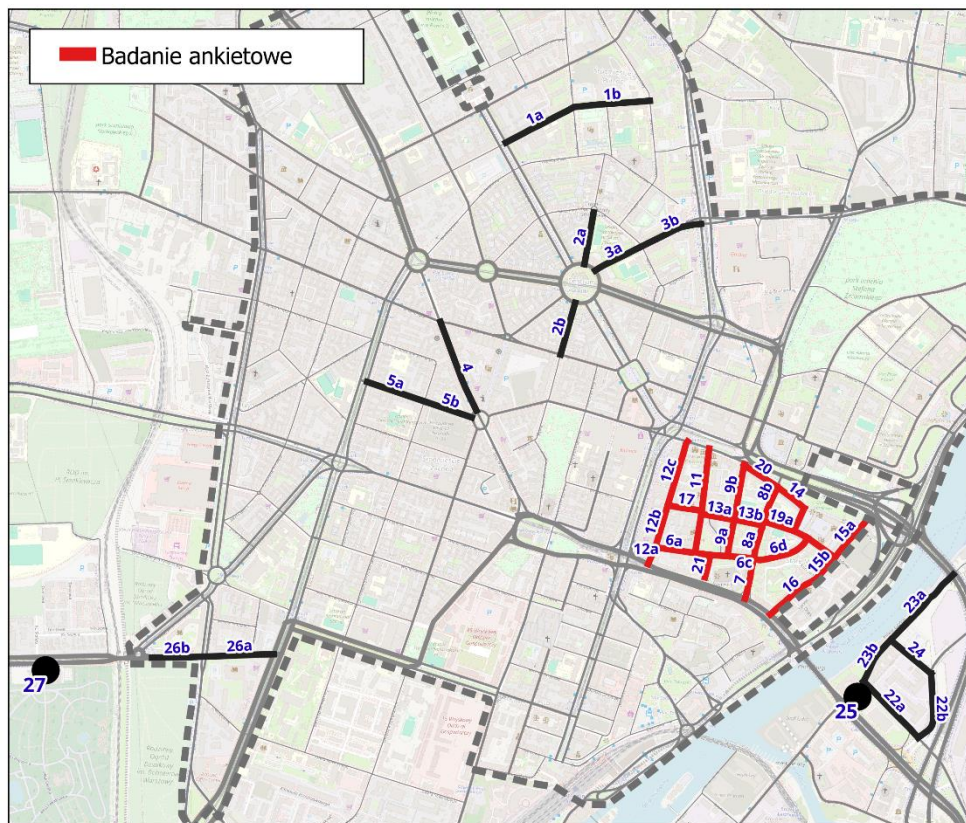
Nr	Nazwa ulicy	Nazwa odcinka	Badanie zajętości	Badanie szczegółowe	Badanie ankietowe
25	Parking Władysława IV	przy skrzyżowaniu Władysława IV/Zbożowa	tak	-	-
26a	Ku Słońcu	Piastów - Bohaterów Warszawy	tak	-	-
26b	Ku Słońcu	Bohaterów Warszawy - linia Kolejowa	tak	-	-
27	Parking Ku Słońcu	przy bramie głównej cmentarza	tak	-	-

1- wg zapisów OPZ plac Orta Białego mógł być pominięty w badaniach, niemniej jednak z uwagi na to, że parkujące samochody na nim po rozpoczęciu i zakończeniu jego remontu będą parkowały na ulicach w pobliżu plac ten włączono do zakresu badań

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 2.2. Ulice i parkingi wybrane do badania zajętości miejsc parkingowych (numery wg. tab. 2.1)
(źródło: opracowanie własne)



Rys. 2.3. Ulice wybrane do badań ankietowych i szczegółowych w obszarze planowanej ŚSPP (numery wg. tab. 2.1)

(źródło: opracowanie własne)

3 INWENTARYZACJA OBSZARU BADANIA

W ramach pracy wykonano inwentaryzację obszaru badania, w ramach której odnotowano liczbę miejsc postojowych wyznaczonych na wszystkich odcinkach objętych badaniem, z zaznaczeniem sposobu parkowania. Zinwentaryzowano także wszystkie miejsca zastrzeżone, w tym wyszczególniono miejsca postojowe dla posiadających kartę parkingową, o której mowa w przepisach o drogach publicznych (pojazdy osób niepełnosprawnych).

W poniższej tabeli przedstawiony jest wykaz miejsc postojowych wzdłuż ulic objętych badaniem oraz na dwóch parkingach: przy bramie cmentarza na ul. Ku Słońcu oraz na Łasztowani (parking ogólnodostępny w rejonie skrzyżowania ulic: Zbożowej i Władysława IV).

Natomiast rys. 3.1 obrazuje zinwentaryzowaną liczbę miejsc postojowych.

Tab. 3.1. Wykaz liczby miejsc postojowych na ulicach objętych badaniem.

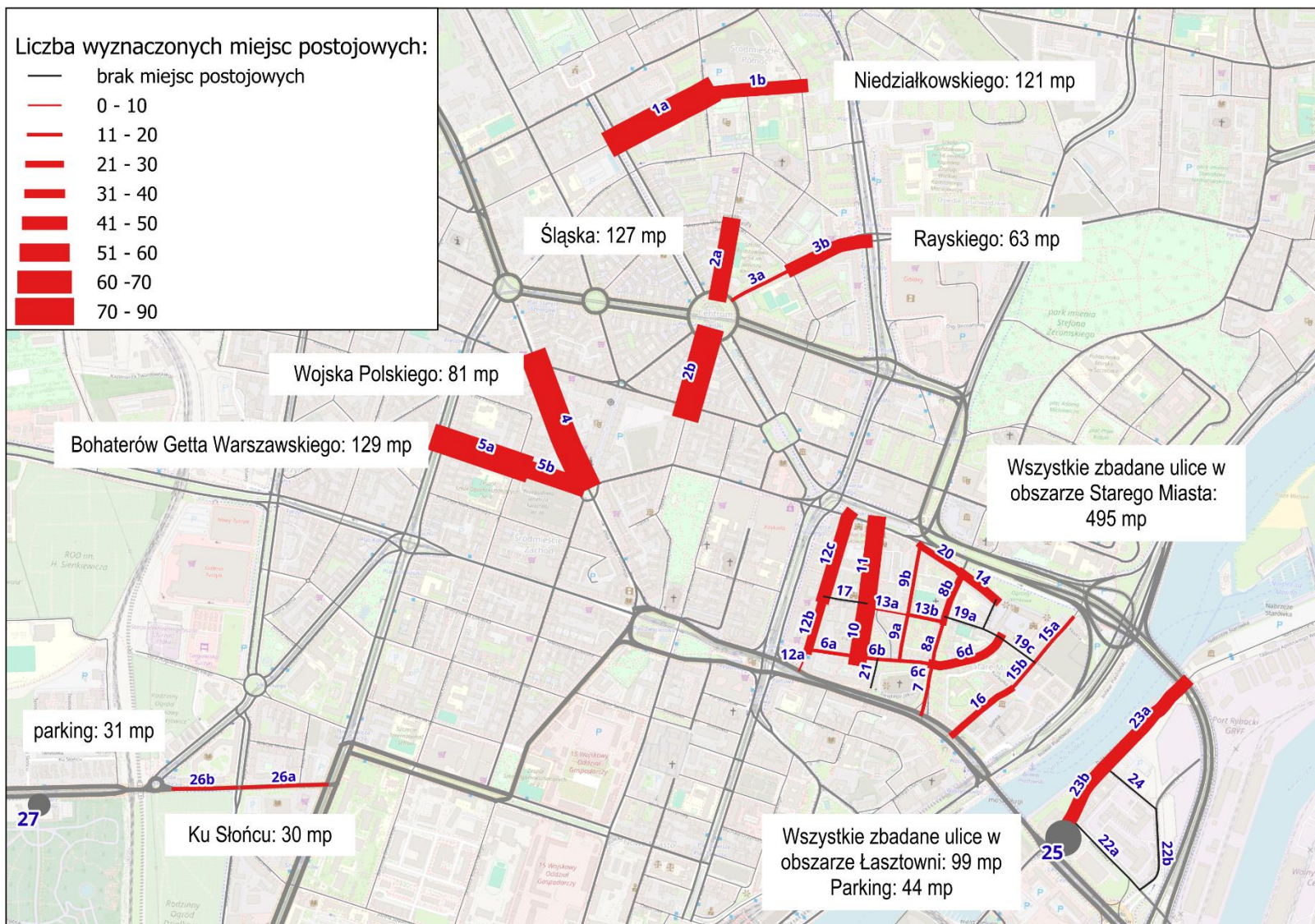
Nr	Nazwa ulicy	Nazwa odcinka	Miejsca postojowe ogólnodostępne			Suma ogólnodostępnych miejsc postojowych	Miejsca postojowe zastrzeżone		Łącznie
			Równoległe	Prostopadłe	Skośne		dla posiadających kartę parkingową, o której mowa w przepisach o drogach publicznych (pojazdy osób niepełnosprawnych).	Inne ¹	
1a	Niedziatkowskiego	Jana Pawła II - Wąska	32	0	44	76	2	1	79
1b	Niedziatkowskiego	Wąska - Unistawy	40	0	0	40	0	2	42
2a	Śląska	Mazurska - pl Grunwaldzki	16	0	33	49	1	3	53
2b	Śląska	pl Grunwaldzki - Jagiellońska	2	0	71	73	0	1	74
3a	Rayskiego	pl Grunwaldzki - Mazurska	13	0	0	13	0	0	13
3b	Rayskiego	Mazurska - al.Wyzwolenia	14	0	36	50	0	0	50
4	al. Wojska Polskiego	Jagiellońska - pl. Zgody	3	0	71	74	3	4	81
5a	Bohaterów Getta Warszawskiego	al. Piastów - Królowej Jadwigi	23	50	0	73	2	0	75
5b	Bohaterów Getta Warszawskiego	Królowej Jadwigi - pl. Zgody	16	32	0	48	3	3	54
6a	Grodzka	Tkacka-plac Orta Białego	18	0	0	18	0	0	18
6b	Grodzka	Plac Orta Białego - Mariacka	14	0	0	14	2	0	16
6c	Grodzka	Mariacka - Sottysia	14	0	0	14	0	0	14
6d	Grodzka	Sottysia - Kuśnierska	32	0	0	32	0	0	32
7	Sottysia	Wyszyńskiego - Grodzka	16	0	0	16	0	0	16
8a	Farna	Grodzka - Koński Kierat	11	0	0	11	0	0	11
8b	Farna	Koński Kierat - Korsarzy	29	0	0	29	1	0	30
9a	Mariacka	Grodzka - Koński Kierat	10	0	0	10	1	0	11
9b	Mariacka	Koński Kierat - pl Żołnierza Polskiego	19	0	0	19	0	1	20

¹ Wśród innych zastrzeżonych zidentyfikowano miejsca postojowe: dla ładowania pojazdów elektrycznych, dla straży pożarnej, dla pojazdów zaopatrzenia (do 15 min), dla jednostek miejskich lub interesantów jednostek miejskich

Nr	Nazwa ulicy	Nazwa odcinka	Miejsca postojowe ogólnodostępne			Suma ogólnodostępnych miejsc postojowych	Miejsca postojowe zastrzeżone		Łącznie
			Równoległe	Prostopadłe	Skośne		dla posiadających kartę parkingową, o której mowa w przepisach o drogach publicznych (pojazdy osób niepełnosprawnych).	Inne ¹	
10	plac Orła Białego	Grodzka - Koński Kierat	0	52	0	52	3	0	55
11	Staromłyńska	Koński Kierat - pl Żołnierza Polskiego	47	0	0	47	4	4	55
12a	Tkacka	Wyszyńskiego - Grodzka	0	0	0	0	0	2	2
12b	Tkacka	Grodzka - Łaziebna	0	0	28	28	1	2	31
12c	Tkacka	Łaziebna - pl. Żołnierza Polskiego	45	0	0	45	0	0	45
13a	Koński Kierat	Staromłyńska - Mariacka	0	0	0	0	3	3	6
13b	Koński Kierat	Mariacka - Farna	11	0	0	11	0	0	11
14	Korsarzy	Rycerska - Farna	0	31	0	31	1	0	32
15a	Panieńska	Trasa Zamkowa - Kuśnierska	15	0	0	15	0	0	15
15b	Panieńska	Kuśnierska - Kurkowa	20	0	0	20	0	0	20
16	Mściwoja	Kurkowa - Wyszyńskiego	20	2	0	22	0	6	28
17	Łaziebna	Tkacka-Staromłyńska	0	0	0	0	0	0	0
18	Rycerska	Korsarzy - Kuśnierska	0	0	0	0	0	0	0
19a	Kuśnierska	Farna - Rycerska	0	0	0	0	0	0	0
19b	Kuśnierska	Rycerska - Grodzka	0	0	0	0	0	0	0
19c	Kuśnierska	Grodzka - Panieńska	0	0	0	0	0	0	0
20	pl Żołnierza Polskiego	Farna - Mariacka	9	0	17	26	1	0	27
21	Staromiejska	Grodzka - Wyszyńskiego	0	0	0	0	0	0	0
22a	Władysława IV	Zbożowa - Trasa Zamkowa	0	0	0	0	0	0	0
22b	Władysława IV	odcinek wzdłuż Trasy Zamkowej	0	0	0	0	0	0	0
23a	Zbożowa	Spichrzowa - Trasa Zamkowa	48	0	0	48	0	2	50
23b	Zbożowa	Władysława IV - Spichrzowa	21	22	0	43	2	4	49

Nr	Nazwa ulicy	Nazwa odcinka	Miejsca postojowe ogólnodostępne			Suma ogólnodostępnych miejsc postojowych	Miejsca postojowe zastrzeżone		Łącznie
			Równoległe	Prostopadłe	Skośne		dla posiadających kartę parkingową, o której mowa w przepisach o drogach publicznych (pojazdy osób niepełnosprawnych).	Inne ¹	
24	Spichrzowa	Zbożowa - Władysława IV	0	0	0	0	0	0	
25	Parking Władysława IV	przy skrzyżowaniu Władysława IV/Zbożowa	0	42	0	42	2	0	44
26a	Ku Stońcu	Piastów - Bohaterów Warszawy	13	0	0	13	0	0	13
26b	Ku Stońcu	Bohaterów Warszawy - linia Kolejowa	17	0	0	17	0	0	17
27	Parking Ku Stońcu	przy bramie głównej cmentarza	11	13	0	24	3	4	31

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 3.1. Liczba wyznaczonych miejsc postojowych na badanych ulicach (ogólnodostępnych i zastrzeżonych). Numery ulic na etykietach odpowiadają numerom w tabelce powyżej. (źródło: opracowanie własne)

4 BADANIA ZAJĘTOŚCI

W ramach badań dokonano zliczenia zaparkowanych pojazdów w pasach drogowych wyznaczonych ulic miejskich, wraz z identyfikacją sposobu parkowania oraz w podziale na:

- pojazdy zaparkowane na wyznaczonych miejscach postojowych,
- pojazdy zaparkowane poza wyznaczonymi miejscami postojowymi, ale zgodnie z przepisami PoRD,
- pojazdy zaparkowane niezgodnie z przepisami PoRD wraz z identyfikacją rodzaju niezgodności,
- pojazdy zaparkowane na miejscach zastrzeżonych.

Pojazdy zliczono również na dwóch parkingach ogólnodostępnych: przy bramie głównej cmentarza przy ul. Ku Słońcu oraz parkingu w rejonie skrzyżowania ulic Zbożowej i Władysława IV na Łasztowni.

Badanie zajętości przeprowadzono w okresie największego zapełnienia obszaru parkującymi pojazdami w ciągu dnia, tj. pomiędzy 10:00 a 14:00, w dniu powszednim (wtorek i środa).

Szczegółowe wyniki przedstawiono dla poszczególnych odcinków ulic i parkingów w poniższej tabeli oraz zobrazowano na rysunkach, w tym:

- rys. 4.1 – przedstawia łączną liczbę parkujących pojazdów (na miejscach postojowych wyznaczonych ogólnodostępnych, wyznaczonych zastrzeżonych oraz poza wyznaczonymi miejscami postojowymi),
- rys. 4.2 – przedstawia łączną liczbę parkujących pojazdów na wyznaczonych miejscach postojowych,
- rys. 4.3 – przedstawia liczbę parkujących pojazdów poza wyznaczonymi miejscami, ale zgodnie z przepisami Prawo o Ruchu Drogowym,
- rys. 4.4 - przedstawia liczbę parkujących pojazdów poza wyznaczonymi miejscami, ale niezgodnie z przepisami Prawo o Ruchu Drogowym,
- rys. 4.5 - rys. 4.7 – przedstawiają zajętość poszczególnych typów wyznaczonych miejsc postojowych.

Tab. 4.1. Wyniki badania zajętości - liczba parkujących pojazdów w badanym obszarze.

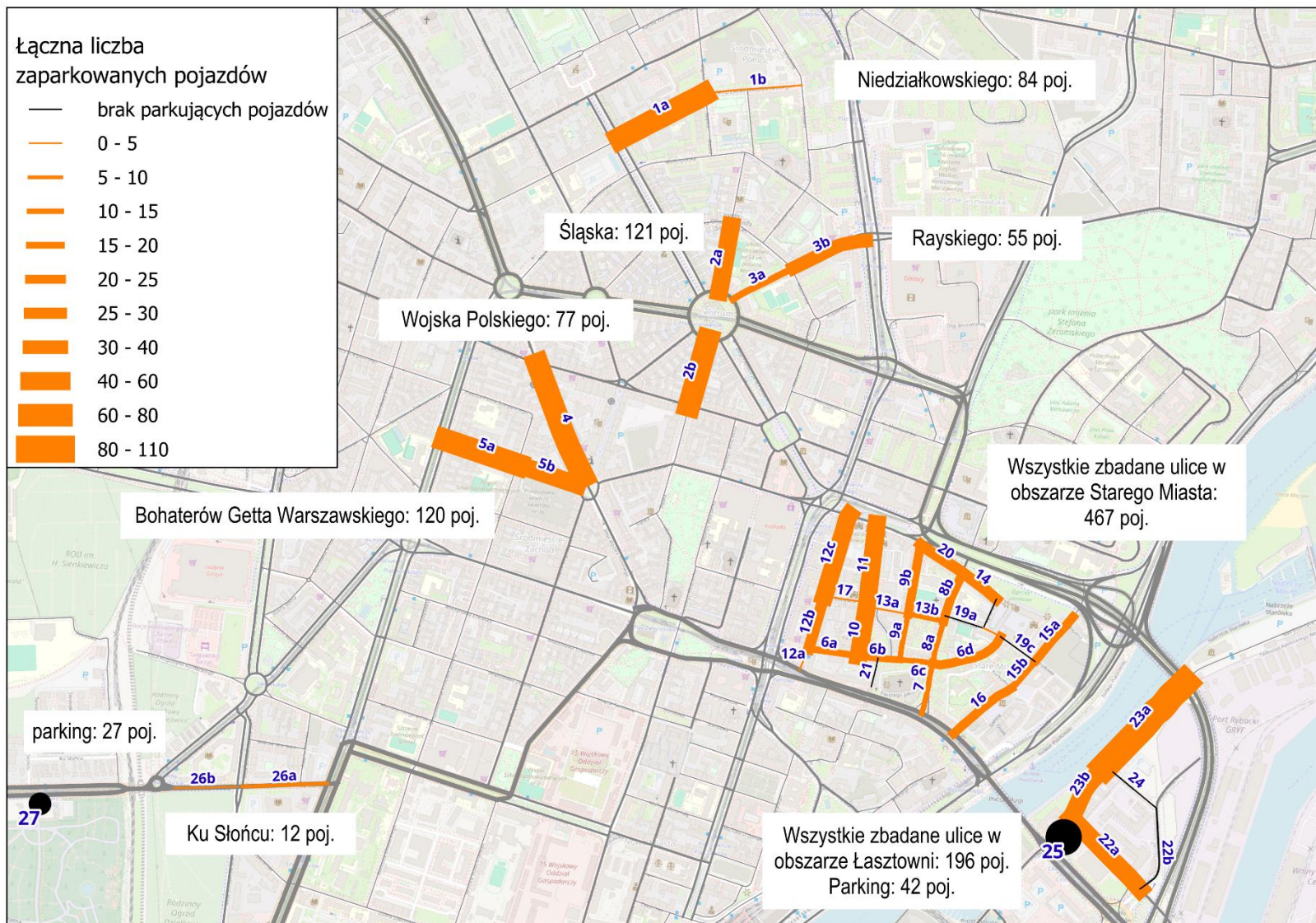
Nr	Nazwa ulicy	Nazwa odcinka	Łączna liczba zaparkowanych pojazdów, w tym:	Łącznie na wszystkich wyznaczonych miejscach postojowych, w tym:	Na wyznaczonych miejscach ogólnodostępnych				Na wyznaczonych miejscach zastrzeżonych		Poza wyznaczonymi miejscami		Liczba wolnych wyznaczonych miejsc postojowych			Oszacowana zajętość wyznaczonych miejsc postojowych ²		
					Równoległe	Prostopadłe	Skośne	Ogólnodostępne razem	N ³	Inne ⁴	Zgodnie z przepisami PoRD	Niezgodnie z przepisami PoRD	Ogólnodostępnych	Zastrzeżonych N	Zastrzeżonych innych	Ogólnodostępnych	Zastrzeżonych N	Zastrzeżonych innych
1a	Niedziatkowskiego	Jana Pawła II - Wąska	79	76	32	0	44	76	0	0	3	0	0	2	1	100%	0%	0%
1b	Niedziatkowskiego	Wąska - Unistawy	5	5	4	0	0	4	0	1	0	0	36	0	1	10%	-	50%
2a	Śląska	Mazurska - pl Grunwaldzki	43	41	10	0	29	39	1	1	2	0	10	0	2	80%	100%	33%
2b	Śląska	pl Grunwaldzki - Jagiellońska	78	70	2	0	67	69	0	1	5	3	4	0	0	95%	-	100%
3a	Rayskiego	pl Grunwaldzki - Mazurska	16	11	11	0	0	11	0	0	5	0	2	0	0	85%	-	-
3b	Rayskiego	Mazurska - al. Wyzwolenia	39	39	11	0	28	39	0	0	0	0	11	0	0	78%	-	-
4	al. Wojska Polskiego	Jagiellońska - pl. Zgody	77	77	2	0	71	73	2	2	0	0	1	1	2	99%	67%	50%
5a	Bohaterów Getta Warszawskiego	al. Piastów - Królowej Jadwigi	67	65	21	42	0	63	2	0	1	1	10	0	0	86%	100%	-
5b	Bohaterów Getta Warszawskiego	Królowej Jadwigi - pl. Zgody	53	52	16	32	0	48	2	2	0	1	0	1	1	100%	67%	67%
6a	Grodzka	Tkacka-plac Orła Białego	18	18	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	100%	-	-
6b	Grodzka	Plac Orła Białego - Mariacka	17	14	13	0	0	13	1	0	0	3	1	1	0	93%	50%	-
6c	Grodzka	Mariacka - Sottysia	14	13	13	0	0	13	0	0	0	1	1	0	0	93%	-	-
6d	Grodzka	Sottysia - Kuśnierska	25	21	21	0	0	21	0	0	3	1	11	0	0	66%	-	-
7	Sottysia	Wyszyńskiego - Grodzka	15	15	15	0	0	15	0	0	0	0	1	0	0	94%	-	-
8a	Farna	Grodzka - Koński Kierat	11	11	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	100%	-	-

² W miejscach, gdzie brak jest liczb nie ma wyznaczonym miejsc postojowych danego rodzaju³ N - dla posiadających kartę parkingową, o której mowa w przepisach o drogach publicznych (pojazdy osób niepełnosprawnych).⁴ Wśród innych zastrzeżonych zidentyfikowano miejsca postojowe: do ładowania pojazdów elektrycznych, dla straży pożarnej, dla pojazdów zaopatrzenia (do 15 min), dla jednostek miejskich

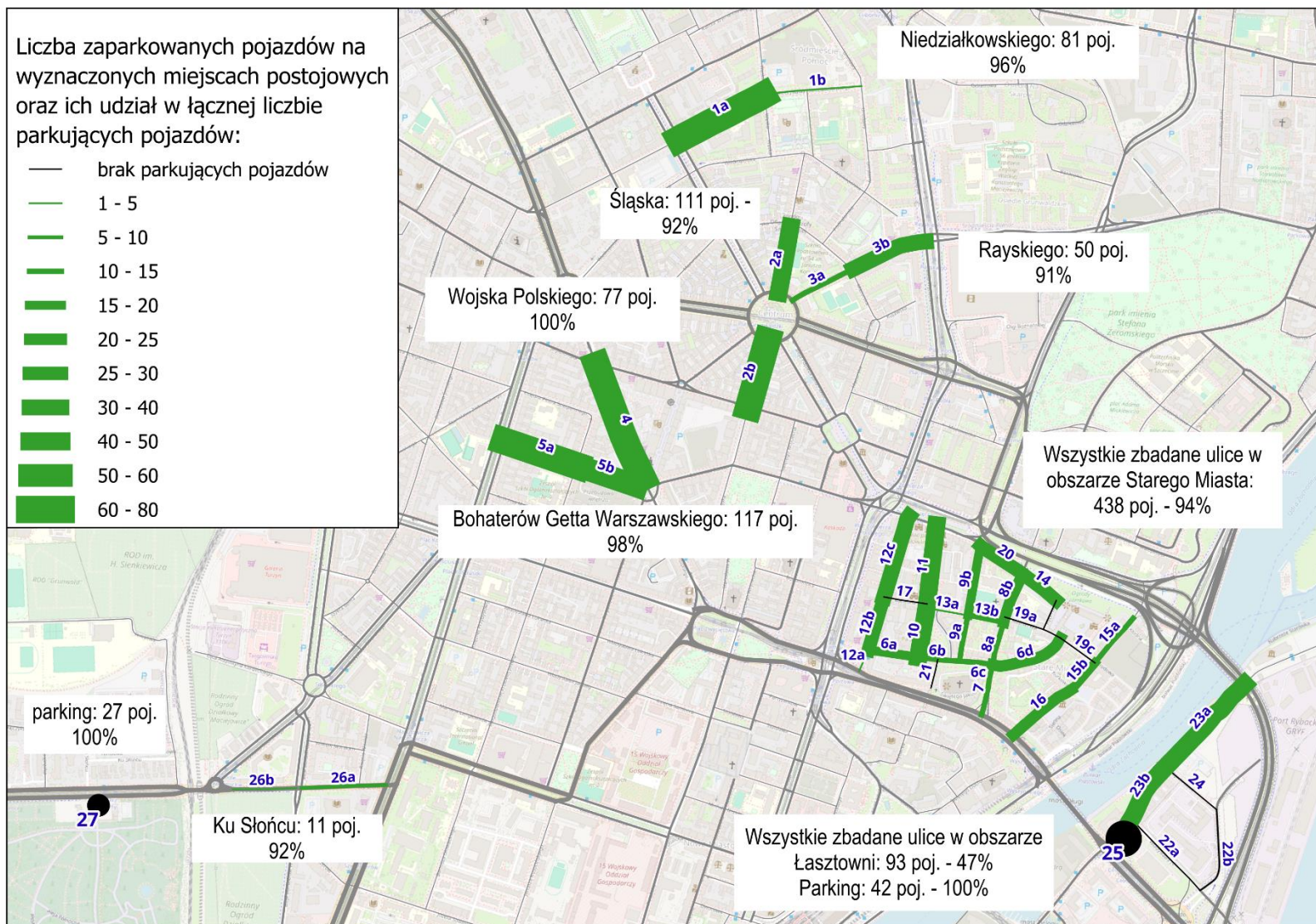
Nr	Nazwa ulicy	Nazwa odcinka	Łączna liczba zaparkowanych pojazdów, w tym:	Łącznie na wszystkich wyznaczonych miejscach postojowych, w tym:	Na wyznaczonych miejscach ogólnodostępnych				Na wyznaczonych miejscach zastrzeżonych		Poza wyznaczonymi miejscami		Liczba wolnych wyznaczonych miejsc postojowych			Oszacowana zajętość wyznaczonych miejsc postojowych ²		
					Równoległe	Prostopadłe	Skośne	Ogólnodostępne razem	N ³	Inne ⁴	Zgodnie z przepisami PoRD	Niezgodnie z przepisami PoRD	Ogólnodostępnych	Zastrzeżonych N	Zastrzeżonych innych	Ogólnodostępnych	Zastrzeżonych N	Zastrzeżonych innych
8b	Farna	Koński Kierat - Korsarzy	24	24	24	0	0	24	0	0	0	0	5	1	0	83%	0%	-
9a	Mariacka	Grodzka - Koński Kierat	12	11	10	0	0	10	1	0	0	1	0	0	0	100%	100%	-
9b	Mariacka	Koński Kierat - pl Żołnierza Polskiego	21	20	19	0	0	19	0	1	0	1	0	0	0	100%	-	100%
10	plac Orła Białego	Grodzka - Koński Kierat	48	48	0	48	0	48	0	0	0	0	4	3	0	92%	0%	-
11	Staromłyńska	Koński Kierat - pl Żołnierza Polskiego	53	48	43	0	0	43	2	3	0	5	4	2	1	91%	50%	75%
12a	Tkacka	Wyszyńskiego - Grodzka	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	-	-	50%
12b	Tkacka	Grodzka - Łaziebnna	30	30	0	0	28	28	0	2	0	0	0	1	0	100%	0%	100%
12c	Tkacka	Łaziebnna - pl. Żołnierza Polskiego	41	40	40	0	0	40	0	0	0	1	5	0	0	89%	-	-
13a	Koński Kierat	Starotmyńska - Mariacka	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	2	-	0%	33%
13b	Koński Kierat	Mariacka - Farna	11	11	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	100%	-	-
14	Korsarzy	Rycerska - Farna	29	29	0	28	0	28	1	0	0	0	3	0	0	90%	100%	-
15a	Panieńska	Trasa Zamkowa - Kuśnierska	23	15	15	0	0	15	0	0	8	0	0	0	0	100%	-	-
15b	Panieńska	Kuśnierska - Kurkowa	20	20	20	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	100%	-	-
16	Mściwoja	Kurkowa - Wyszyńskiego	24	22	20	0	0	20	0	2	0	2	2	0	4	91%	-	33%
17	Łaziebnna	Tkacka-Staromłyńska	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	-	-	-
18	Rycerska	Korsarzy - Kuśnierska	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-
19a	Kuśnierska	Farna - Rycerska	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-
19b	Kuśnierska	Rycerska - Grodzka	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	-	-	-
19c	Kuśnierska	Grodzka - Panieńska	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-
20	pl Żołnierza Polskiego	Farna - Mariacka	26	26	8	0	17	25	1	0	0	0	1	0	0	96%	100%	-

Nr	Nazwa ulicy	Nazwa odcinka	Łączna liczba zaparkowanych pojazdów, w tym:	Łącznie na wszystkich wyznaczonych miejscach postojowych, w tym:	Na wyznaczonych miejscach ogólnodostępnych				Na wyznaczonych miejscach zastrzeżonych		Poza wyznaczonymi miejscami		Liczba wolnych wyznaczonych miejsc postojowych			Oszacowana zajętość wyznaczonych miejsc postojowych ²		
					Równoległe	Prostopadłe	Skośne	Ogólnodostępne razem	N ³	Inne ⁴	Zgodnie z przepisami PoRD	Niezgodnie z przepisami PoRD	Ogólnodostępnych	Zastrzeżonych N	Zastrzeżonych innych	Ogólnodostępnych	Zastrzeżonych N	Zastrzeżonych innych
21	Staromiejska	Grodzka - Wyszyńskiego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-
22a	Władysława IV	Zbożowa - Trasa Zamkowa	47	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	-	-	-
22b	Władysława IV	odcinek wzdłuż Trasy Zamkowej	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	
23a	Zbożowa	Spichrzowa - Trasa Zamkowa	103	48	48	0	0	48	0	0	53	2	0	0	2	100%	-	0%
23b	Zbożowa	Władysława IV - Spichrzowa	46	45	21	22	0	43	2	0	0	1	0	0	4	100%	100%	0%
24	Spichrzowa	Zbożowa - Władysława IV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	
25	Parking Władysława IV	przy skrzyżowaniu Władysława IV/Zbożowa	42	42	0	42	0	42	0	0	0	0	0	2	0	100%	0%	-
26a	Ku Słońcu	Piastów - Bohaterów Warszawy	7	6	6	0	0	6	0	0	0	1	7	0	0	46%	-	-
26b	Ku Słońcu	Bohaterów Warszawy - linia Kolejowa	5	5	5	0	0	5	0	0	0	0	12	0	0	29%	-	-
27	Parking Ku Słońcu	przy bramie głównej cmentarza	27	27	11	13	0	24	1	2	0	0	0	2	2	100%	33%	50%

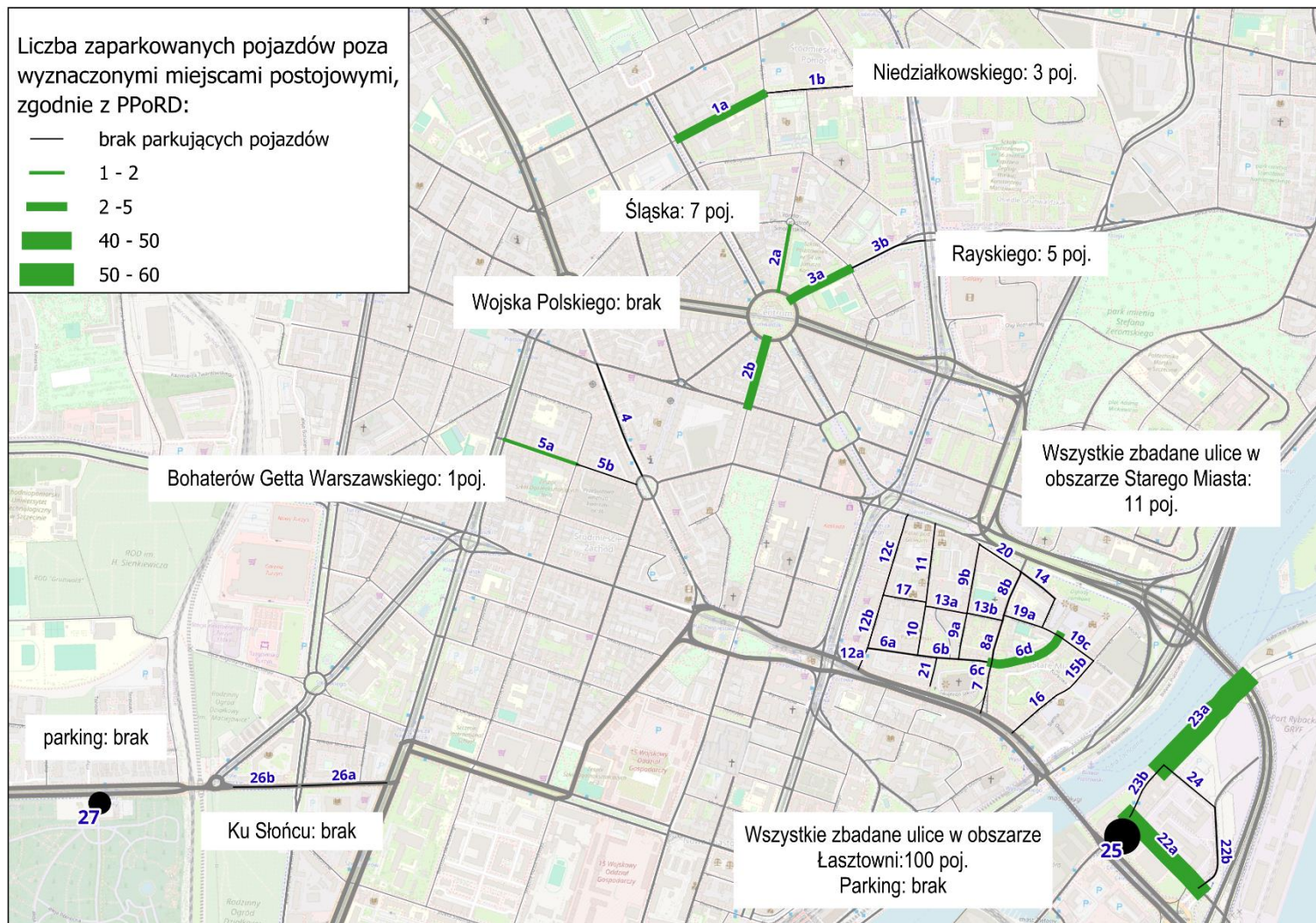
(źródło: opracowanie własne)



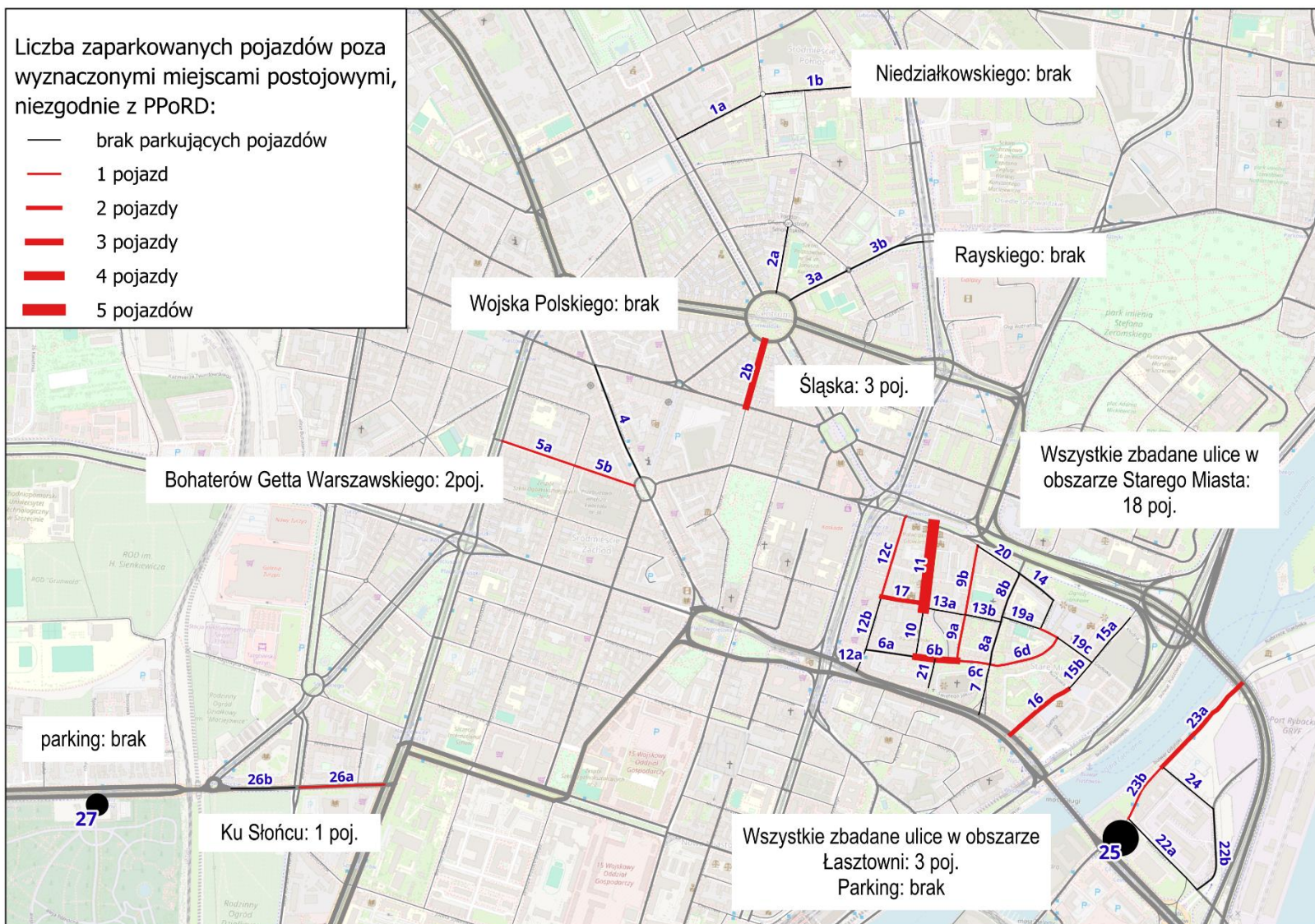
Rys. 4.1. Łączna liczba zaparkowanych pojazdów na badanych ulicach i parkingach (na wyznaczonych miejscach postojowych ogólnodostępnych, wyznaczonych zastrzeżonych oraz poza wyznaczonymi miejscami). Numery ulic na etykietach odpowiadają numerom w tabelce powyżej. (źródło: opracowanie własne)



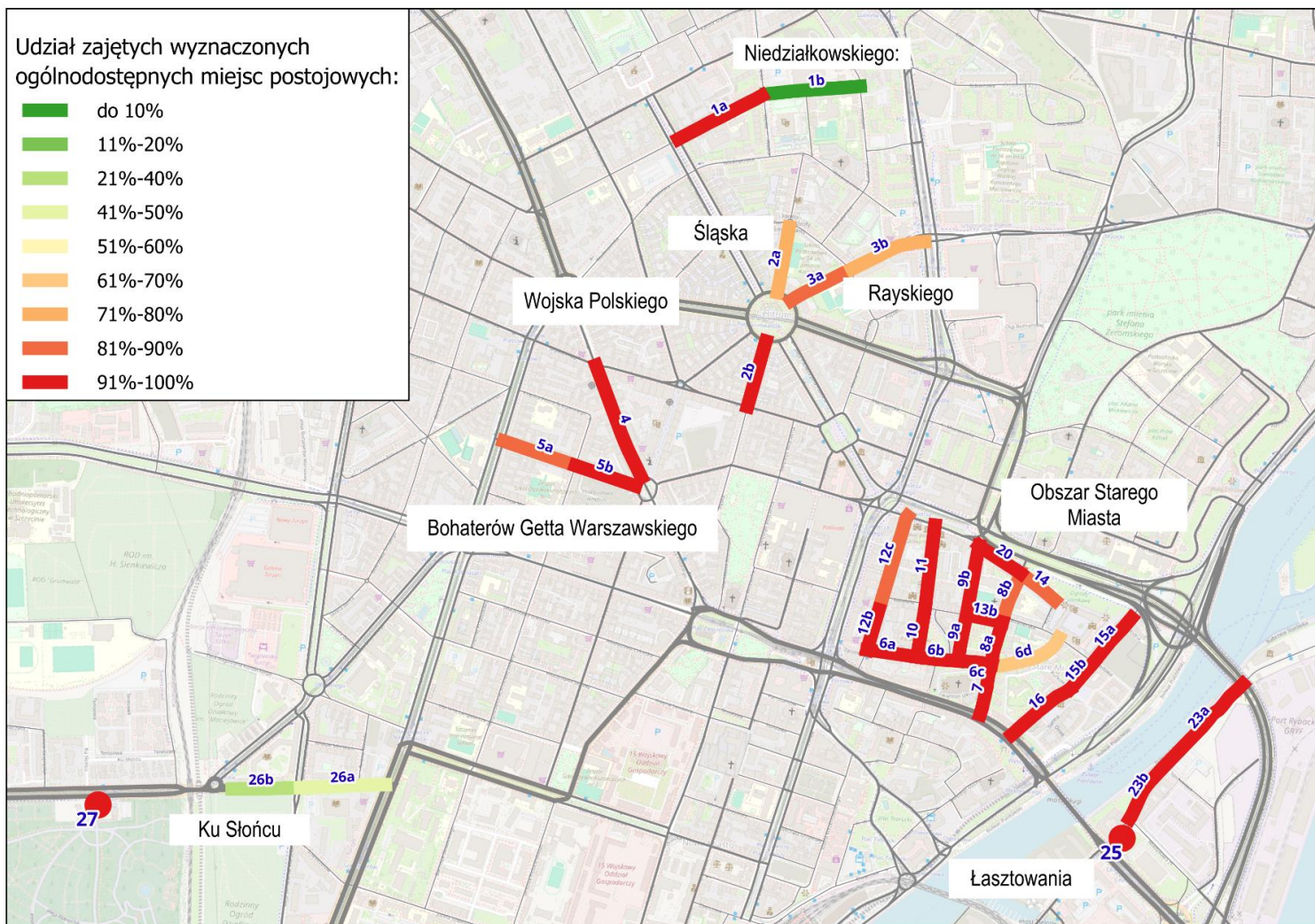
Rys. 4.2. Liczba zaparkowanych pojazdów na badanych ulicach i parkingach na wyznaczonych miejscach postojowych. Numery ulic na etykietach odpowiadają numerom w tabelce powyżej. (źródło: opracowanie własne)



Rys. 4.3. Liczba zaparkowanych pojazdów poza wyznaczonymi miejscami, zgodnie z przepisami Prawo o Ruchu Drogowym. Numery ulic na etykietach odpowiadają numerom w tabelce powyżej. (źródło: opracowanie własne)

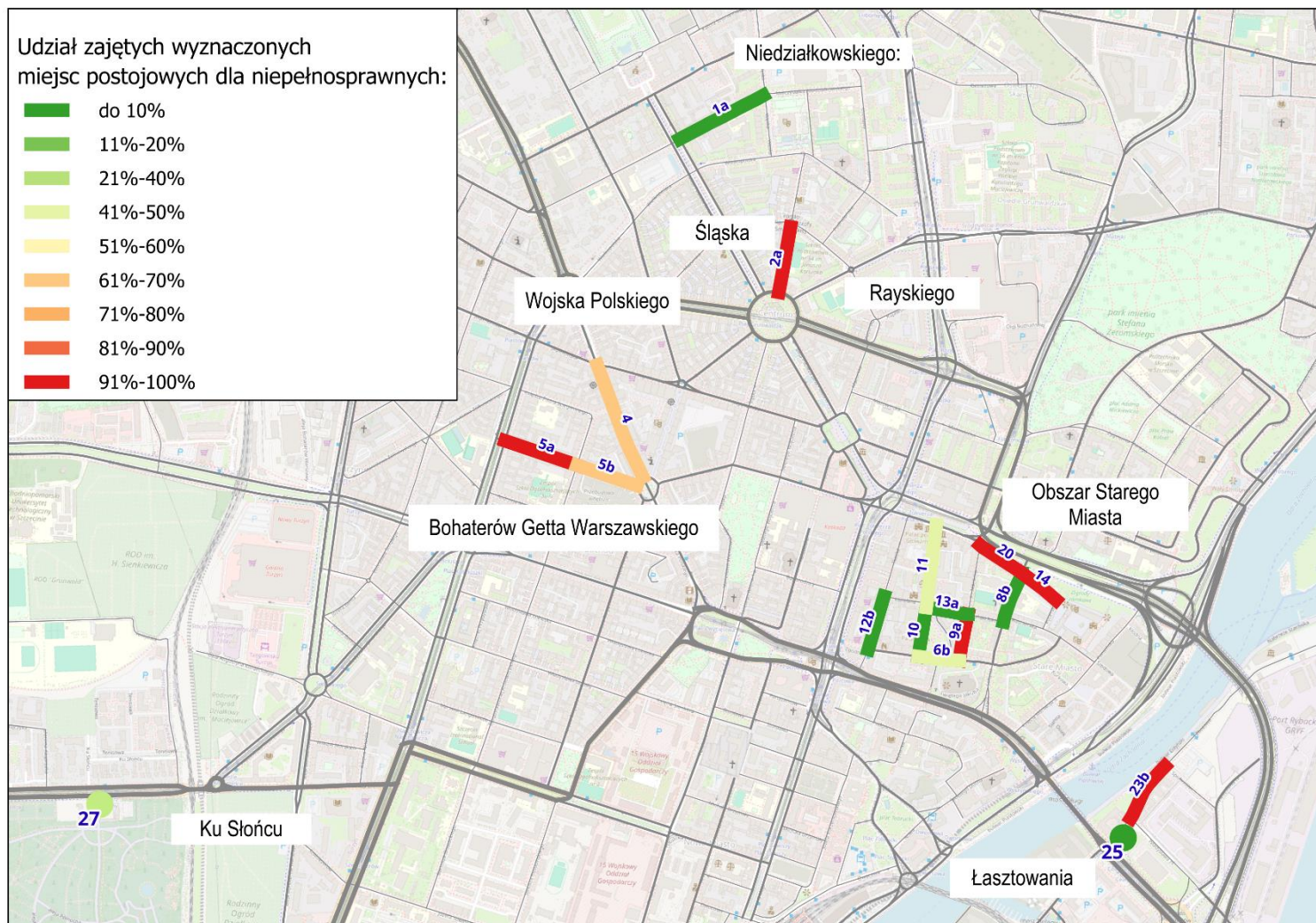


Rys. 4.4. Liczba zaparkowanych pojazdów poza wyznaczonymi miejscami, niezgodnie z przepisami Prawo o Ruchu Drogowym. Numery ulic na etykietach odpowiadają numerom w tabelce powyżej. (źródło: opracowanie własne)



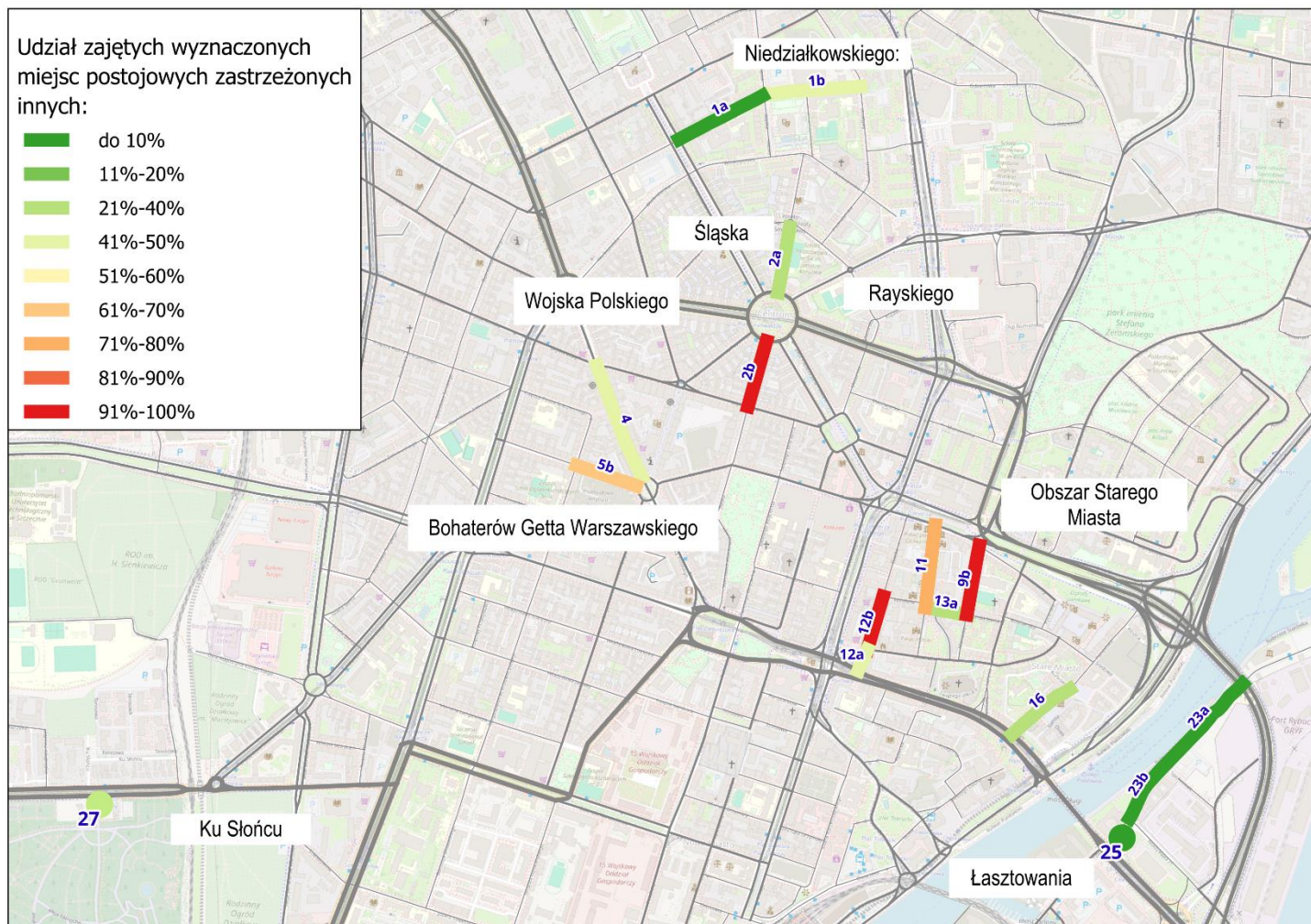
Nr odc.	Zajętość	Liczba wyznaczonych m.p.	Liczba parkujących
1a	100%	76	76
1b	10%	40	4
2a	80%	49	39
2b	95%	73	69
3a	85%	13	11
3b	78%	50	39
4	99%	74	73
5a	86%	73	63
5b	100%	48	48
6a	100%	18	18
6b	93%	14	13
6c	93%	14	13
6d	66%	32	21
7	94%	16	15
8a	100%	11	11
8b	83%	29	24
9a	100%	10	10
9b	100%	19	19
10	92%	52	48
11	91%	47	43
12b	100%	28	28
12c	89%	45	40
13b	100%	11	11
14	90%	31	28
15a	100%	15	15
15b	100%	20	20
16	91%	22	20
20	96%	26	25
23a	100%	48	48
23b	100%	43	43
25	100%	42	42
26a	46%	13	6
26b	29%	17	5
27	100%	24	24

Rys. 4.5. Zajętość wyznaczonych ogólnodostępnych miejsc postojowych (dotyczy ulic, na których zidentyfikowano takie miejsca postojowe) (źródło: opracowanie własne)



Nr odc.	Zajętość	Liczba wyznaczonych m.p.	Liczba parkujących
1a	0%	2	0
2a	100%	1	1
4	67%	3	2
5a	100%	2	2
5b	67%	3	2
6b	50%	2	1
8b	0%	1	0
9a	100%	1	1
10	0%	3	0
11	50%	4	2
12b	0%	1	0
13a	0%	3	0
14	100%	1	1
20	100%	1	1
23b	100%	2	2
25	0%	2	0
27	33%	3	1

Rys. 4.6. Zajętość wyznaczonych miejsc postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych (dotyczy ulic, na których zidentyfikowano takie miejsca postojowe) (źródło: opracowanie własne)



Nr odc.	Zajętość	Liczba wyznaczonych m.p.	Liczba parkujących
1a	0%	1	0
1b	50%	2	1
2a	33%	3	1
2b	100%	1	1
4	50%	4	2
5b	67%	3	2
9b	100%	1	1
11	75%	4	3
12a	50%	2	1
12b	100%	2	2
13a	33%	3	1
16	33%	6	2
23a	0%	2	0
23b	0%	4	0
27	50%	4	2

Rys. 4.7. Zajętość wyznaczonych innych miejsc postojowych zastrzeżonych (do ładowania pojazdów elektrycznych, dla straży pożarnej, dla pojazdów zaopatrzenia (do 15 min), dla jednostek miejskich) (dotyczy ulic, na których zidentyfikowano takie miejsca postojowe) (źródło: opracowanie własne)

PODSUMOWANIE BADAŃ ZAJĘTOŚCI MIEJSC POSTOJOWYCH

Ulica Niedziałkowskiego

Badany odcinek ulicy Niedziałkowskiego położony jest w dwóch podstrefach:

- na odcinku pomiędzy al. Jana Pawła II a ul. Wąską – w podstrefie B (żółtej),
- na odcinku pomiędzy ul. Wąską a Unisławy – w podstrefie A (czerwonej).

Badania wykazały, że ulica ta ma bardzo zróżnicowaną zajętość wyznaczonych miejsc postojowych ogólnodostępnych:

- 100% na odcinku, który położony jest w podstrefie B (w trakcie badania zidentyfikowano brak wolnych ogólnodostępnych miejsc postojowych),
- tylko 10% na odcinku zlokalizowanym w podstrefie A (w trakcie badania zidentyfikowano 36 wolnych miejsc postojowych ogólnodostępnych).

Pojazdy w zdecydowanej większości parkują na wyznaczonych miejscach postojowych. Zidentyfikowano tylko 3 pojazdy zaparkowane poza wyznaczonymi miejscami, na odcinku pomiędzy Jana Pawła II a ul. Wąską, gdzie brak było wolnych wyznaczonych miejsc postojowych: 1 równolegle, 2 skośnie, przy czym pojazdy te zaparkowane były zgodnie z przepisami.

Wzdłuż ulicy wyznaczone są 2 miejsca dla osób niepełnosprawnych i 3 inne zastrzeżone (do ładowania pojazdów elektrycznych), przy czym tylko 1 było zajęte (miejsce do ładowania pojazdu elektrycznego).

Intensywne parkowanie i deficyt miejsc postojowych na odcinku pomiędzy al. Jana Pawła II a ul. Wąską oraz duża dostępność miejsc postojowych na odcinku przylegającym, a także lokalizacja odcinka w obszarze wielofunkcyjnej zabudowy śródmiejskiej wskazują na zasadność objęcia całego badanego odcinka ul. Niedziałkowskiego strefą A (czerwoną) z wyższymi opłatami.

Ulica Śląska

Badany odcinek ulicy Śląskiej położony jest w dwóch podstrefach:

- na odcinku pomiędzy ul. Mazurską a pl. Grunwaldzkim – w podstrefie B (żółtej),
- na odcinku pomiędzy pl. Grunwaldzkim a ul. Jagiellońską – w podstrefie A (czerwonej).

Badania wykazały, że ulica ta ma dość wysoką zajętość miejsc postojowych ogólnodostępnych:

- 80% na odcinku, który położony jest w podstrefie B (w trakcie badania zidentyfikowano 10 wolnych miejsc postojowych ogólnodostępnych),
- 95% na odcinku zlokalizowanym w podstrefie A (w trakcie badania zidentyfikowano 4 wolne miejsca postojowe ogólnodostępne).

Pomimo wolnych wyznaczonych miejsc postojowych na obu odcinkach zidentyfikowano pojazdy parkujące poza wyznaczonymi miejscami, w tym:

- na odcinku pomiędzy ul. Mazurską a pl. Grunwaldzkim – w podstrefie B (żółtej) – 2 pojazdy zaparkowane równolegle, zidentyfikowano je jako zaparkowane zgodnie z przepisami
- na odcinku pomiędzy pl. Grunwaldzkim a ul. Jagiellońską – w podstrefie A (czerwonej) – 8 pojazdów, w tym 5 pojazdów parkujących skośnie parkowało zgodnie z przepisami, natomiast 3 zidentyfikowano jako zaparkowane niezgodnie z przepisami (2 pojazdy parkowały na pasie rowerowym, 1 parkował zbyt blisko przejścia dla pieszych i skrzyżowania, ograniczając widoczność (poniżej 10m).

W odniesieniu do miejsc zastrzeżonych wzdłuż ulicy zidentyfikowano:

- 1 miejsce dla osób niepełnosprawnych (w trakcie badania było zajęte)

- 4 inne zastrzeżone: 3 do ładowania pojazdów elektrycznych (1 zajęte) i 1 dla pracowników domu dziecka (w trakcie badania zajęte).

Przeprowadzone badania wskazały, że wzdłuż obu odcinków ulicy występuje intensywne parkowanie. W związku z lokalizacją odcinka w obszarze wielofunkcyjnej zabudowy śródmiejskiej, gdzie występuje wysoki popyt na parkowanie oraz zapewnienie czytelności granic stref (obszarowej), rekomenduje się objęcie całego odcinka strefą A (czerwoną). Ponadto rekomenduje się uszczelnienie strefy tj. wyeliminowanie możliwości parkowania poza wyznaczonymi miejscami postojowymi.

Ulica Ryskiego

Badany odcinek ulicy Ryskiego położony jest w dwóch podstrefach:

- na odcinku pomiędzy ul. Mazurską a pl. Grunwaldzkim – w podstrefie B (żółtej)
- na odcinku pomiędzy pl. Grunwaldzkim a al. Wyzwolenia – w podstrefie A (czerwonej).

Badania wykazały, że ulica ta ma dość wysoką zajętość miejsc postojowych ogólnodostępnych:

- 85% na odcinku, który położony jest w podstrefie B (w trakcie badania zidentyfikowano 2 wolne miejsca postojowe ogólnodostępne),
- 78% na odcinku zlokalizowanym w podstrefie A (w trakcie badania zidentyfikowano 11 wolnych miejsc postojowych ogólnodostępnych).

Na odcinku położonym w podstrefie B (żółtej) zidentyfikowano pojazdy parkujące poza wyznaczonymi miejscami: 5 pojazdów zaparkowanych było na chodniku w rejonie pl. Grunwaldzkiego, który w tym miejscu jest dość szeroki – pojazdy zaparkowane były od strony budynku, nie ograniczając przejścia pieszym (pozostawiona szerokość była ponad 1,5m), w związku z czym zakwalifikowano je jako zaparkowane zgodnie z przepisami. Jednak należy dodać, że manewry parkowania w rejonie skrzyżowania i przejścia dla pieszych są niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu oraz parkowanie na chodniku powoduje jego niszczenie.

Wzdłuż ulicy tej nie zidentyfikowano wyznaczonych miejsc zastrzeżonych.

Przeprowadzone badania wskazały, że wzdłuż obu odcinków ulicy występuje intensywne parkowanie, w tym w szczególności na odcinku zlokalizowanym w podstrefie B (żółtej). W związku z lokalizacją odcinka w obszarze wielofunkcyjnej zabudowy śródmiejskiej, gdzie występuje wysoki popyt na parkowanie oraz zapewnienie czytelności granic stref, rekomenduje się objęcie całego odcinka podstrefą A (czerwoną). Ponadto rekomenduje się uszczelnienie strefy tj. wyeliminowanie możliwości parkowania poza wyznaczonymi miejscami postojowymi.

Aleja Wojska Polskiego

Badany odcinek pomiędzy ul. Jagiellońską a pl. Zgody zlokalizowany jest w całości w podstrefie A (czerwonej).

Badania wykazały, że ulica ta ma praktycznie wyczerpaną pojemność parkingową, w trakcie badania zidentyfikowano tylko 1 wolne miejsce postojowe ogólnodostępne (przy 74 wyznaczonych miejscach postojowych ogólnodostępnych).

Organizacja przestrzeni ulicy uniemożliwia parkowanie poza wyznaczonymi miejscami postojowymi, nie zidentyfikowano pojazdów parkujących poza wyznaczonymi miejscami.

W odniesieniu do miejsc zastrzeżonych wzdłuż ulicy zidentyfikowano:

- 3 miejsca dla osób niepełnosprawnych (w trakcie badania 2 były zajęte)
- 4 inne zastrzeżone: 2 do ładowania pojazdów elektrycznych i 2 dla zaopatrzenia

Deficyt miejsc postojowych uzasadnia podstrefę A. Bardzo dobra organizacja przestrzeni ulicy uniemożliwia parkowania poza wyznaczonymi miejscami.

Bohaterów Getta Warszawskiego

Badany odcinek pomiędzy ul. Jagiellońską a pl. Zgody zlokalizowany jest w całości w podstrefie B (żółtej).

Badania wykazały, bardzo wysoką zajętość miejsc postojowych:

- 100% na odcinku pomiędzy pl. Zgody a ul. Królowej Jadwigi,
- 86% pomiędzy ul. Królowej Jadwigi a al. Piastów (10 wolnych miejsc ogólnodostępnych, przy czym 5 z tych miejsc było wyłączonych z parkowania - roboty budowlane).

Organizacja przestrzeni ulicy praktycznie uniemożliwia parkowanie poza wyznaczonymi miejscami postojowymi. Zidentyfikowano jedynie 3 takie pojazdy, przy czym 1 pojazd zaparkowany był prostopadle, na odcinku pomiędzy al. Piastów a Królowej Jadwigi (zidentyfikowano go jako zaparkowany zgodnie z przepisami) oraz 2 pojazdy zaparkowane były niezgodnie z przepisami: 1 zbyt blisko skrzyżowania z al. Piastów i przejścia dla pieszych ograniczając widoczność, 1 na odcinku pomiędzy pl. Zgody a Królowej Jadwigi na chodniku na wysokości wyniesionego przejścia dla pieszych i w miejscu, gdzie do przekroczenia ulicy prowadzą pasy prowadzące bardzo utrudniając przejście pieszym.

W odniesieniu do miejsc zastrzeżonych wzdłuż ulicy zidentyfikowano:

- 5 miejsc dla osób niepełnosprawnych (w trakcie badania 4 były zajęte)
- 3 inne zastrzeżone: 2 do ładowania pojazdów elektrycznych i 1 dla zaopatrzenia.

Deficyt miejsc postojowych na odcinku tym, lokalizacja w ścisłym centrum miasta oraz w pobliżu ulic zlokalizowanych w podstrefie A (czerwonej) uzasadniają wprowadzenie również i na odcinku tym podstrefy A. Należy dodać, że ulica ta ma bardzo dobrą organizację przestrzeni praktycznie uniemożliwiając parkowanie poza wyznaczonymi miejscami i robiąc to zgodnie z przepisami.

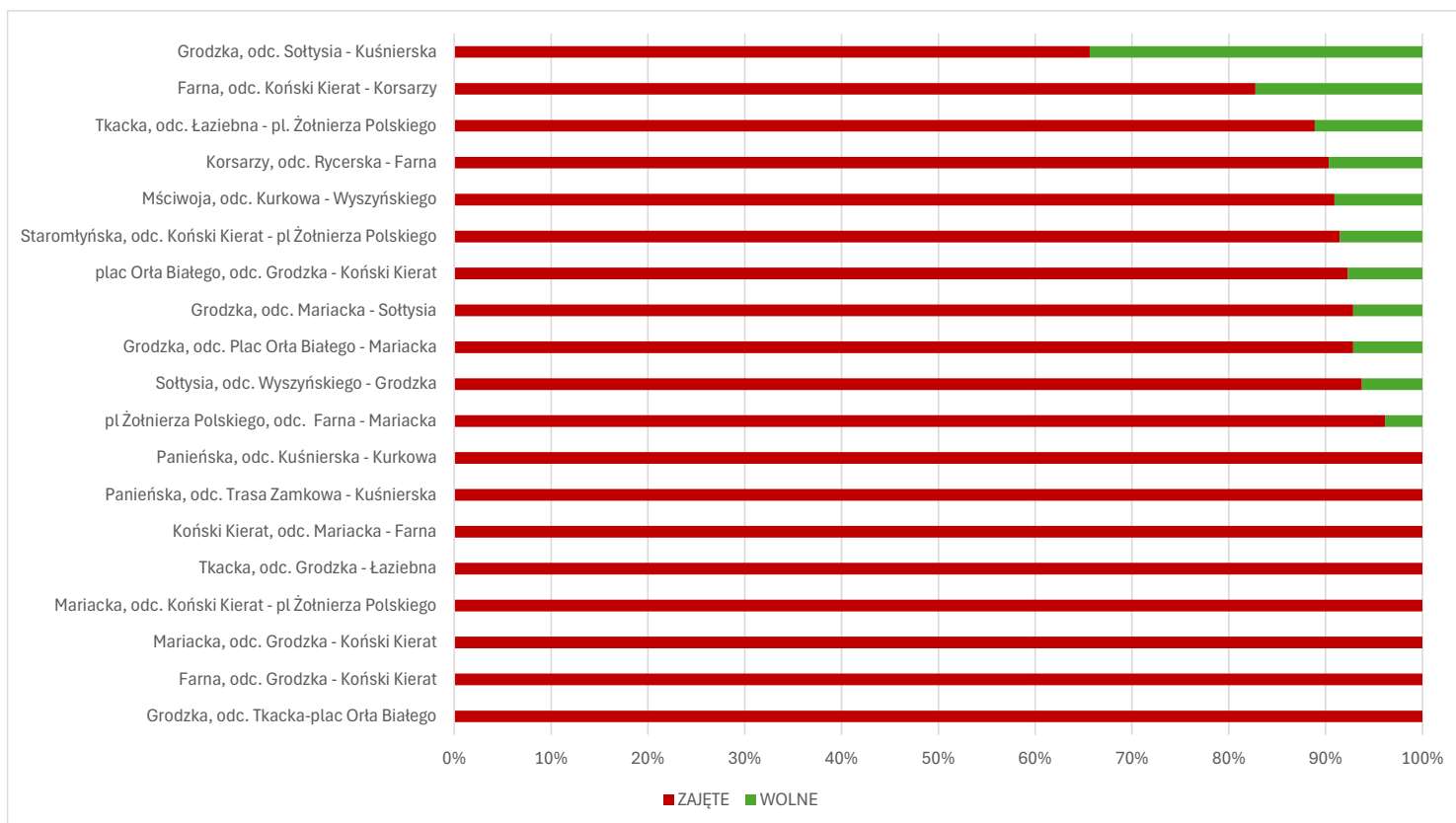
Ulice w obszarze Starego Miasta

Badaniem objęto wszystkie ulice zlokalizowane w obszarze pomiędzy Trasą Zamkową, al. Niepodległości, Wyszyńskiego i ciągiem Mściwoja - Panieńska (z uwzględnieniem tego ciągu), tj. ulice: Grodzka, Sołtysia, Farna, Mariacka, plac Orła Białego, Staromłyńska, Tkacka, Koński Kierat, Korsarzy, Panieńska, Mściwoja, Łaziebna, Rycerska, Kuśnierska, pl. Żołnierza Polskiego, Staromiejska.

W obszarze tym zidentyfikowano 495 miejsc postojowych, w tym :

- 460 ogólnodostępnych
- 17 dla niepełnosprawnych,
- 18 innych zastrzeżonych.

Obszar ten charakteryzuje się wysoką zajętością miejsc postojowych ogólnodostępnych – średnia dla całego obszaru to 92%. Poniższy rysunek obrazuje jak wygląda dostępność miejsc postojowych na poszczególnych ulicach w obszarze tym w okresie największego zapotrzebowania na parkowanie.



Rys. 4.8. Stopień wykorzystania ogólnodostępnych miejsc parkingowych na ulicach w obszarze Starego Miasta w okresie największego zapotrzebowania na parkowanie (10.00-13:00). Dotyczy ulic, na których wyznaczone są ogólnodostępne miejsca postojowe.

W odniesieniu do miejsc zastrzeżonych stopień ich wykorzystania jest zdecydowanie niższy, w tym:

- 35% miejsc postojowych dla niepełnosprawnych było zajętych (6 pojazdów stało na takich miejscach),
- 56% miejsc postojowych zastrzeżonych innych było zajętych (10 pojazdów stało na takich miejscach).

W całym tym obszarze zidentyfikowano 29 pojazdów zaparkowanych poza wyznaczonymi miejscami postojowymi, w tym:

- 11 zidentyfikowano jako zgodnie z przepisami: w tym 8 pojazdów zaparkowanych było na ul. Panieńskiej (odc. Kuśnierska - Kurkowa) oraz 3 na ul. Grodzkiej (odc. Sołtysia – Kuśnierska),
- 18 zidentyfikowano jako nie niezgodnie z przepisami, w tym większość dotyczyło pojazdów parkujących na ulicach oznakowanych jako strefy zamieszkania poza wyznaczonymi miejscami (11 pojazdów), a pozostałe dotyczyły ulic z prędkością 30km/h, w tym 6 pojazdów zaparkowanych było zbyt blisko skrzyżowania lub przejścia dla pieszych ograniczając widoczność i 1 na chodniku utrudniając ruch pieszym.

Badania wykazały bardzo wysoki popyt na parkowanie w tym obszarze. W przestrzeni ulic wyznaczonych jest znaczna ilość miejsc postojowych, a organizacja przestrzeni minimalizuje możliwość parkowania poza nimi. Na większości ulic występuje deficyt miejsc postojowych. Charakter obszaru (reprezentacyjny obszar Starego Miasta), wysoki popyt na parkowanie wskazują na zasadność podjęcia działań polegających na zastosowanie specjalnych rozwiązań związanych z organizacją parkowania jak

Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania. Umożliwia ona wyższe stawki opłat za postój w tej strefie oraz dłuższy czas pobierania opłat. Celami są zmiany zachowań kierowców w kwestii parkowania (krótsze parkowanie, rezygnacja z wykorzystania samochodu), zwiększenie dostępności miejsc postojowych, eliminacja parkowania poza miejscami wyznaczonymi. Jednocześnie rekomenduje się uszczelnienie takiej strefy (brak możliwości parkowania poza miejscami wyznaczonymi) i wprowadzenie jednolitych zasad organizacji ruchu (np. strefy zamieszkania na całym obszarze).

Ku Słońcu

Badania przeprowadzone zostały na parkingu przy bramie cmentarza przy ul. Ku Słońcu, który to zlokalizowany jest poza Strefą Płatnego Parkowania lecz w bliskiej jej odległości oraz na ul. Ku Słońcu, na odcinku pomiędzy linią kolejową a al. Piastów, który objęty jest SPP, podstrefą B (żółta).

Badania wykazały, że parking zlokalizowany poza SPP, ale w bezpośredniej jej bliskości zajęty był w 100% natomiast zajętość miejsc postojowych wzdłuż ulicy Ku Słońcu, która objęta jest opłatami była:

- na średnim poziomie na odcinku pomiędzy al. Piastów a Bohaterów Warszawy – zajętych było prawie połowa miejsc (zidentyfikowano 7 wolnych miejsc postojowych ogólnodostępnych),
- na dość niskim poziomie na odcinku pomiędzy Bohaterów Warszawy a linią kolejową – 29% miejsc było zajętych (12 wolnych miejsc postojowych ogólnodostępnych).

Ponadto zidentyfikowano 14 parkujące pojazdy, równoległe w pasie zieleni pomiędzy drzewami, wzdłuż ul. Ku Słońcu, na odcinku pomiędzy linią kolejową a parkingiem przy cmentarzu (strona północna) – wykorzystana jest tam praktycznie każda przestrzeń na parkowanie.

Jest to związane prawdopodobnie z dążeniem do unikania opłat za parkowanie w granicach SPP oraz poszukiwaniem miejsc do parkowania poza Strefą, w bliskiej jej odległości.

Łasztownia

Na obszarze Łasztowni pomiarami objęto ulice: Władysława IV, Zbożową, Spichrzową oraz parking ogólnodostępny w rejonie skrzyżowania ulic Zbożowej i Władysława IV. Obszar ten nie jest objęty Strefą Płatnego Parkowania. Łączna liczba parkujących pojazdów wzdłuż ulic i na parkingu tym wyniosła 238 pojazdów.

Należy dodać, że w okolicy zlokalizowane są także liczne parkingi dostępne dla określonych użytkowników lub płatne, które również są w większości zajęte.

W odniesieniu do wyznaczonych ogólnodostępnych miejsc postojowych są one zlokalizowane tylko wzdłuż ulicy Zbożowej oraz na w.w. parkingu i są one zajęte w 100%.

Ponadto w obszarze tym zidentyfikowano znaczną liczbę parkujących pojazdów poza wyznaczonymi miejscami postojowymi (oraz poza parkingami z dostępem ograniczonym dla określonych użytkowników):

- 47 pojazdów zaparkowanych było w sposób równoległy na jezdni po obu stronach, wzdłuż ul. Władysława IV (odcinek pomiędzy Zbożową a Trasą Zamkową),
- 53 pojazdy zaparkowane były wzdłuż ul. Zbożowej, w tym 13 skośnie przy krawędzi ulicy oraz 40 pod wiaduktem Trasy Zamkowej – pojazdy te zaparkowane były poza wyznaczonymi miejscami, jednak parkowały one na powierzchni, która nie jest zielona (grunt, żwir) więc zaliczono je do parkowania nie zagrażającego bezpieczeństwu ruchu drogowego i zgodnie z przepisami.

W odniesieniu do pojazdów zaparkowanych niezgodnie zidentyfikowano 3 takie pojazdy zaparkowane były wzdłuż ulicy Zbożowej na odcinku, gdzie są wyznaczone miejsca postojowe. Pojazdy te parkowały w rejonie skrzyżowania/przejścia dla pieszych znacznie ograniczając widoczność.

W odniesieniu do miejsc zastrzeżonych zidentyfikowano:

- 4 miejsca postojowe dla niepełnosprawnych: 2 na parkingu (oba zajęte) i 2 przy ul. Zbożowej (oba wolne)
- 6 miejsc wzdłuż ul. Zbożowej przeznaczonych do ładowania pojazdów elektrycznych – wszystkie były wolne.

Badania wykazały bardzo duży popyt na parkowanie w tym obszarze. Wszystkie wyznaczone miejsca postojowe były zajęte. Znaczna liczba pojazdów parkuje także wzdłuż ulicy Władysława IV, gdzie nie ma wyznaczonych miejsc, wzdłuż ulicy Zbożowej poza wyznaczonymi miejscami oraz na okolicznych parkingach z ograniczonym dostępem.

W związku z atrakcyjnością i rozwojem obszaru Łasztowni, który wskazany jest w dokumentach planistycznych miasta jako teren wielofunkcyjnej zabudowy śródmiejskiej, tj. obszaru priorytetu dla transportu publicznego, pieszych i rowerzystów w przestrzeniach publicznych, rekomenduje się uporządkowanie parkowania w obszarze poprzez wyznaczenie miejsc postojowych i możliwość parkowania tylko na nich oraz wprowadzenie opłat.

5 BADANIA SZCZEGÓŁOWE

5.1 Zakres badań szczegółowych

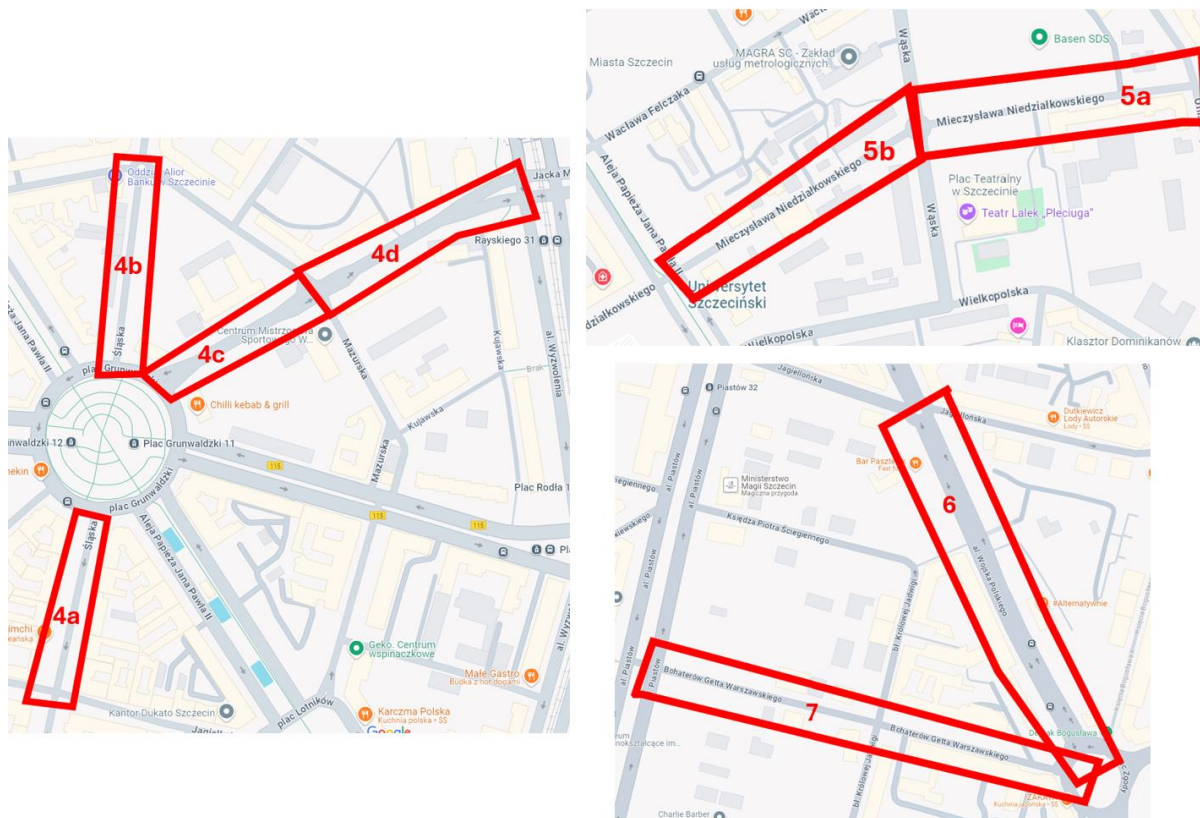
W ramach badań szczegółowych wykonano następujące badania:

- 1- Czas parkowania
- 2- Akumulacja parkowania oraz rotacja
- 3- Wskaźnik napełnienia miejsc postojowych
- 4- Wartości szczytową wskaźnika napełnienia.

Badania szczegółowe wykonano w godz. 8-19 przy zastosowaniu metody patrolowej. Interwał pomiarowy (kolejny obchód) wynosił w 30 min.

Mając na uwadze czytelność prezentowania i przygotowanie materiału do sporządzania wniosków z wyników pomiarów szczegółowych pogrupowano badane ulice w następujące sektory:

- ulice w obszarze planowanej ŚSPP,
- ulice zlokalizowane w Strefie Płatnej Parkowania, ale poza planowaną ŚSPP:
 - 4a – Śląska na odcinku: pl Grunwaldzki – Jagiellońska - Podstrefa A (czerwona)
 - 4b – Śląska na odcinku: Mazurska - pl Grunwaldzki - Podstrefa B (żółta)
 - 4c – ul. Rayskiego na odcinku: pl Grunwaldzki – Mazurska - Podstrefa B (żółta)
 - 4d – ul. Rayskiego na odcinku: Mazurska - al. Wyzwolenia - Podstrefa A (czerwona)
 - 5a – ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Wąska – Unisławy - Podstrefa A (czerwona)
 - 5b – ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Jana Pawła II – Wąska - Podstrefa B (żółta)
 - 6 - al. Wojska Polskiego na odcinku: Jagiellońska - pl. Zgody - Podstrefa A (czerwona)
 - 7 - Bohaterów Getta Warszawskiego na odcinku: al. Piastów - pl. Zgody - Podstrefa B (żółta)



Rys. 5.1. Lokalizacje sektorów 4a-4d, 5a-5b, 6 i 7 (źródło: opracowanie własne, tło: google.maps)

5.2 Badania czasu parkowania

W ramach badań szczegółowych pomierzono średnie czasy parkowania pojazdów oraz zbadano rozkład czasu parkowania. Pomiarom objęto samochody parkujące na wyznaczonych miejscach postojowych oraz poza nimi. Uzyskane wyniki wskazują, że czasy parkowania pojazdów na wyznaczonych miejscach i poza nimi są mocno zróżnicowane.

Najmniejsze różnice w średnim czasie parkowania pomiędzy pojazdami parkującymi na miejscach wyznaczonych i poza nimi występują:

- na ulicach w planowanej ŚSPP – 15min,
- w sektorze 4b (Śląska na odcinku: Mazurska – pl. Grunwaldzki) – 8min,
- sektorze 6 (al. Wojska Polskiego) - 7 min.

Z kolei w sektorach 4c (ul. Rayskiego na odcinku: pl Grunwaldzki –Mazurska) i 5a (ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Wąska –Unisławy) różnice są bardzo duże i wynoszą odpowiednio 189 i 214 min.

W większości sektorów samochody parkujące poza wyznaczonymi miejscami postojowymi parkowały dłużej niż samochody na wyznaczonych miejscach postojowych. Niemniej jednak w sektorach 4d (ul. Rayskiego na odcinku: Mazurska - al. Wyzwolenia) i 5b (ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Jana Pawła II – Wąska) średnie czasy parkowania samochodów parkujących poza wyznaczonymi miejscami postojowymi były krótsze.

Najkrótsze średnie czasy parkowania występują w sektorach 5a (ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Wąska –Unisławy) i 6 (al. Wojska Polskiego) odpowiednio 79 i 82 min. Najdłuższe natomiast w sektorze 4c (ul. Rayskiego na odcinku: pl Grunwaldzki –Mazurska) - 288 min. W poniższej tabeli przedstawiono wyniki średnich czasów parkowania samochodów.

Tab. 5.1. Średnie czasy parkowania samochodów [min].

Ulica	Sektor	Miejsce parkowania	Średni czas parkowania [min]
Ulice w obszarze planowanej ŚSPP		Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	128
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	143
		Wszystkie samochody	130
Śląska, pl Grunwaldzki - Jagiellońska	4a	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	118
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	192
		Wszystkie samochody	126
Śląska, Mazurska - pl Grunwaldzki	4b	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	177
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	185
		Wszystkie samochody	178
Rayskiego, pl Grunwaldzki - Mazurska	4c	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	294
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	105
		Wszystkie samochody	288
Rayskiego, Mazurska - al. Wyzwolenia	4d	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	125

Ulica	Sektor	Miejsce parkowania	Średni czas parkowania [min]
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	90
		Wszystkie samochody	125
Niedziałkowskiego, Wąska - Unisławy	5a	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	71
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	285
		Wszystkie samochody	79
Niedziałkowskiego, Jana Pawła II - Wąska	5b	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	171
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	102
		Wszystkie samochody	166
al. Wojska Polskiego, Jagiellońska - pl. Zgody	6	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	82
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	89
		Wszystkie samochody	82
Bohaterów Getta Warszawskiego, al. Piastów - pl. Zgody	7	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	196
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	253
		Wszystkie samochody	199

(źródło: opracowanie własne)

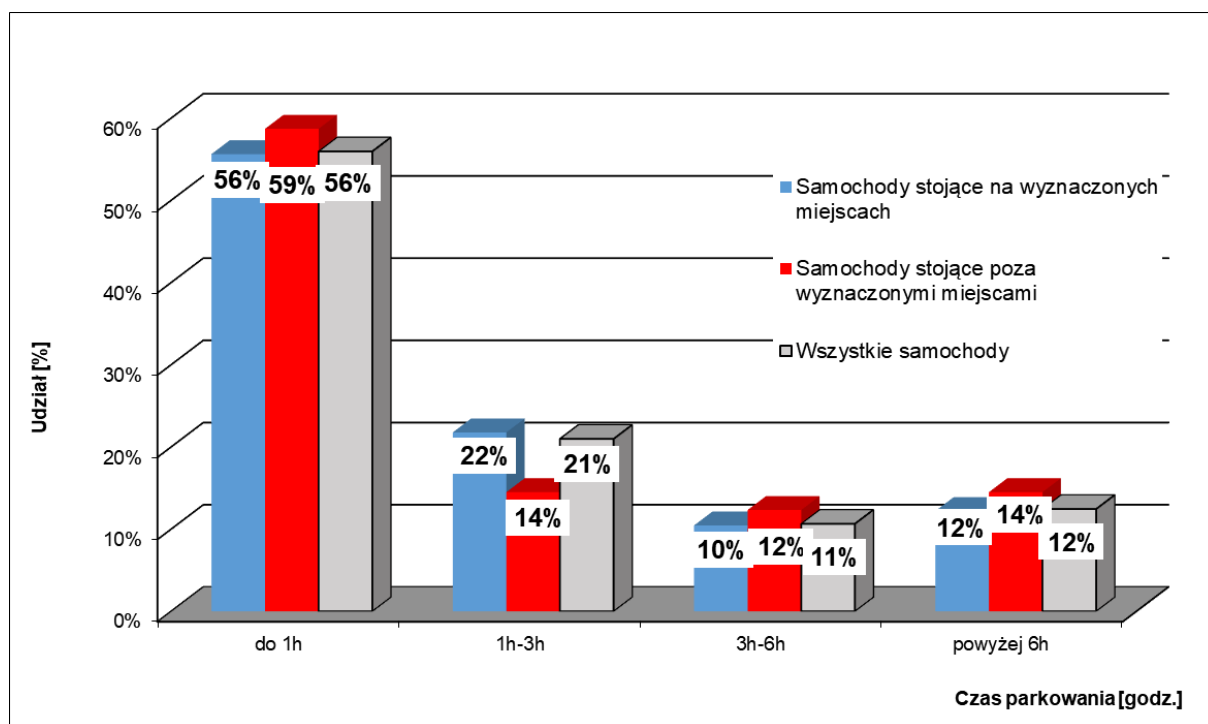
W celu uszczegółowienia wyników badania czasu parkowania samochodów wykonano zestawienia z rozkładami czasu parkowania pojazdów dla czasu poniżej jednej godziny, pomiędzy jedną i trzema godzinami, pomiędzy trzema i sześcioma godzinami oraz powyżej sześciu godzin. Wyniki rozkładu czasu parkowania zestawiono z wyszczególnieniem samochodów parkujących na wyznaczonych miejscach postojowych i poza nimi. Najbardziej zbliżony do siebie rozkład czasu parkowania dla obydwu typu miejsc parkujących samochodów występuje na ulicach w obszarze planowanej strefy ŚPP. W pozostałych sektorach występują większe różnice w udziałach parkowania w wyszczególnionych okresach. Wyniki rozkładu czasu parkowania umożliwiają wyciągnięcie wniosków co do motywacji podróży odbywanych zaparkowanymi samochodami. Duży udział krótkich czasów parkowania jak np. w na ulicach w obszarze planowanej ŚPP sugeruje, że duża część kierowców podróżowała w motywacji usługi, handel, załatwienie spraw, podwożenie. Natomiast długie czasy parkowania sugerują, że motywacje podróży są związane z domem lub dojazdem do pracy.

W poniższych tabelach i na rysunkach przedstawiono wyniki rozkładów czasów parkowania samochodów w poszczególnych sektorach.

Tab. 5.2. Rozkład czasów parkowania na ulicach w obszarze planowanej ŚSPP [%].

Przedział czasowy	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	Wszystkie samochody
< 1h	56%	59%	56%
1h-3h	22%	14%	21%
3h-6h	10%	12%	11%
> 6h	12%	14%	12%
Razem	100%	100%	100%

(źródło: opracowanie własne)



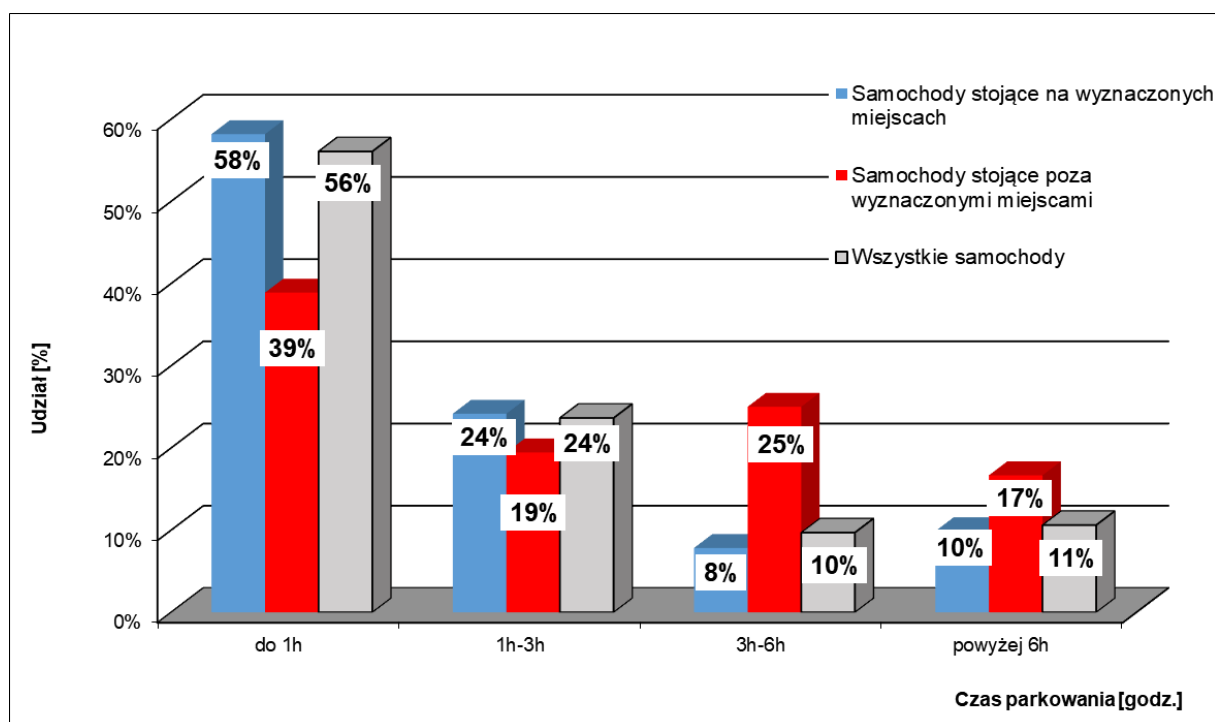
Rys. 5.2. Rozkład czasów parkowania na ulicach w obszarze planowanej ŚSPP [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.3. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 4a – ul. Śląska na odcinku: pl Grunwaldzki – Jagiellońska [%].

Przedział czasowy	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	Wszystkie samochody
< 1h	58%	39%	56%
1h-3h	24%	19%	24%
3h-6h	8%	25%	10%
> 6h	10%	17%	11%
Razem	100%	100%	100%

(źródło: opracowanie własne)



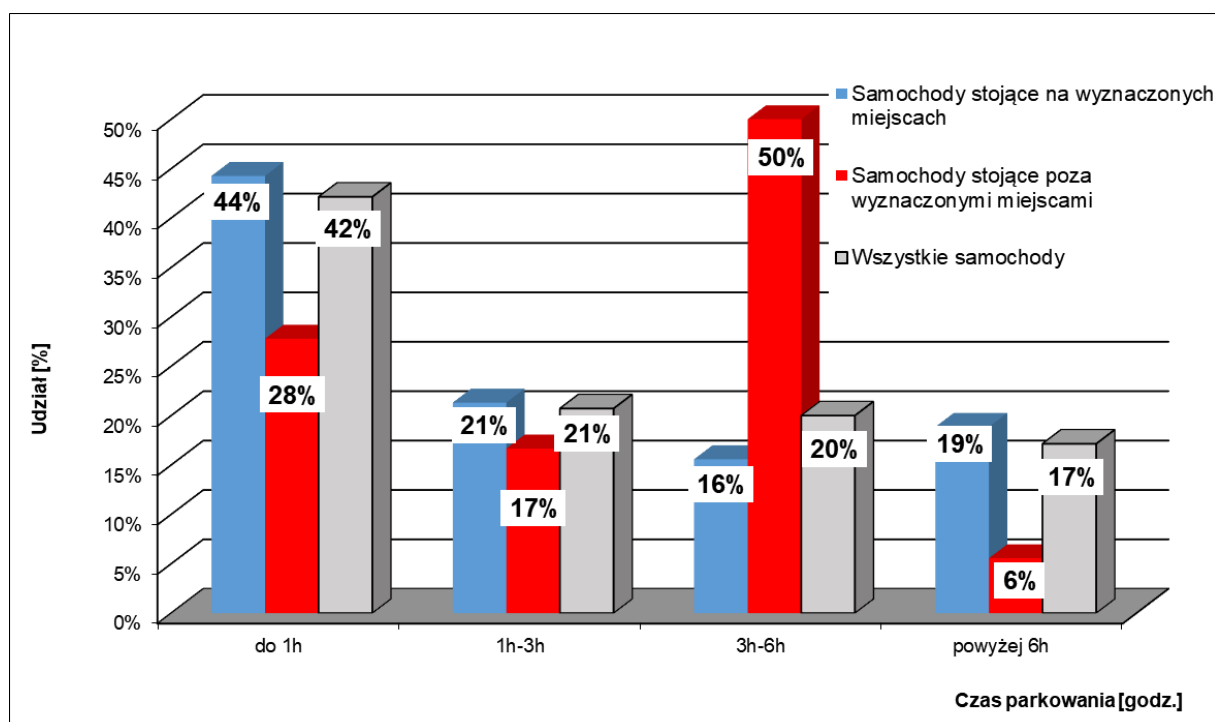
Rys. 5.3. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 4a – ul. Śląska na odcinku: pl Grunwaldzki – Jagiellońska [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.4. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 4b - Śląska na odcinku: Mazurska - pl Grunwaldzki [%].

Przedział czasowy	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	Wszystkie samochody
< 1h	44%	28%	42%
1h-3h	21%	17%	21%
3h-6h	16%	50%	20%
> 6h	19%	6%	17%
Razem	100%	100%	100%

(źródło: opracowanie własne)



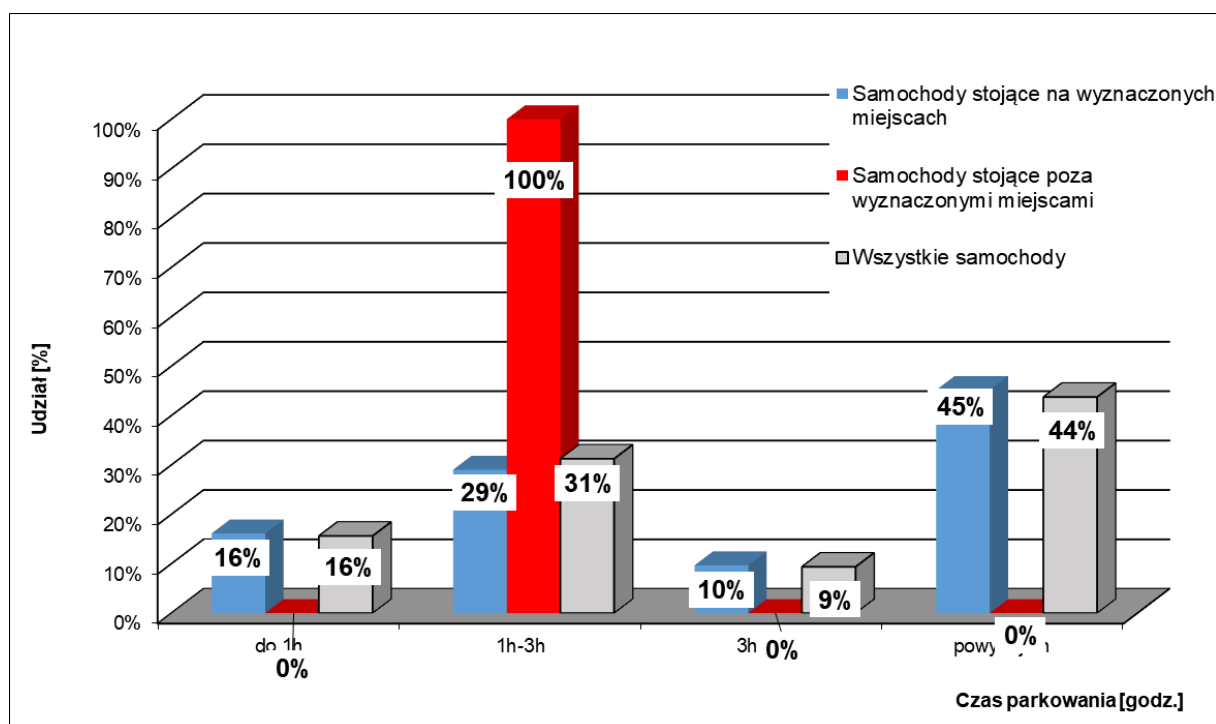
Rys. 5.4. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 4b - Śląska na odcinku: Mazurska - pl Grunwaldzki [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.5. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 4c - ul. Rayskiego na odcinku: pl Grunwaldzki – Mazurska [%].

Przedział czasowy	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	Wszystkie samochody
< 1h	16%	0%	16%
1h-3h	29%	100%	31%
3h-6h	10%	0%	9%
> 6h	45%	0%	44%
Razem	100%	100%	100%

(źródło: opracowanie własne)



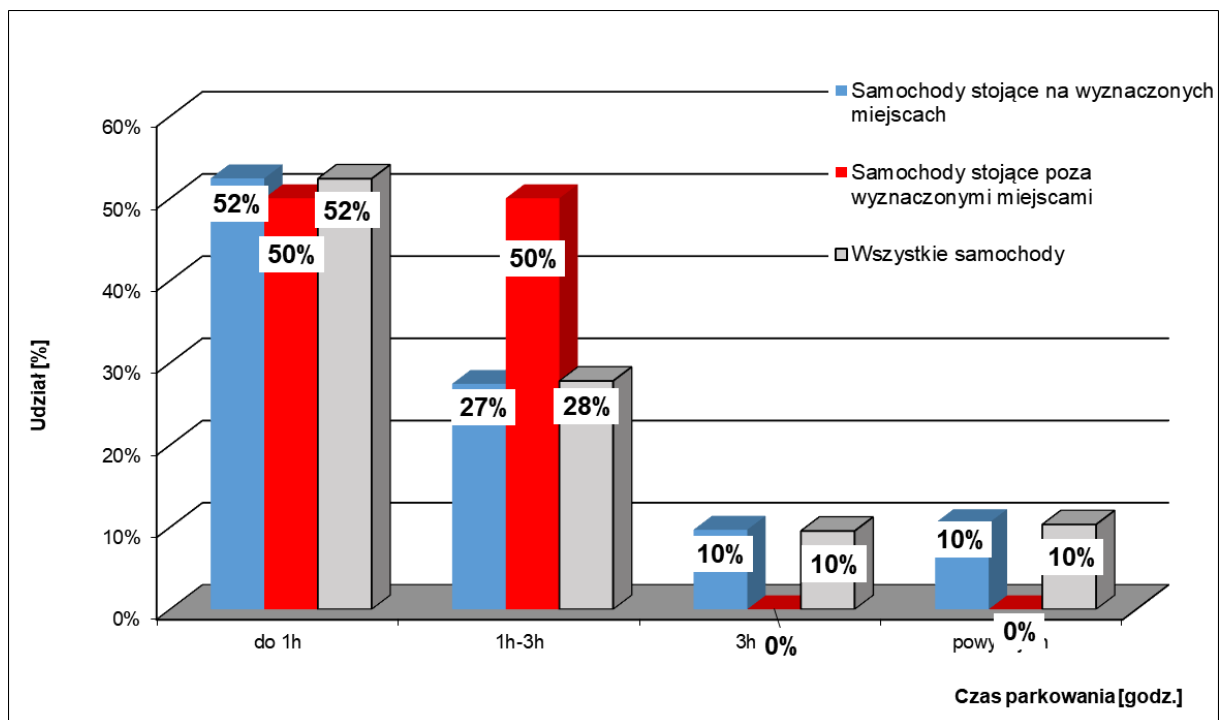
Rys. 5.5. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 4c ul. Rayskiego na odcinku: pl Grunwaldzki – Mazurska [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.6. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 4d - ul. Rayskiego na odcinku: Mazurska - al. Wyzwolenia [%].

Przedział czasowy	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	Wszystkie samochody
< 1h	52%	50%	52%
1h-3h	27%	50%	28%
3h-6h	10%	0%	10%
> 6h	10%	0%	10%
Razem	100%	100%	100%

(źródło: opracowanie własne)



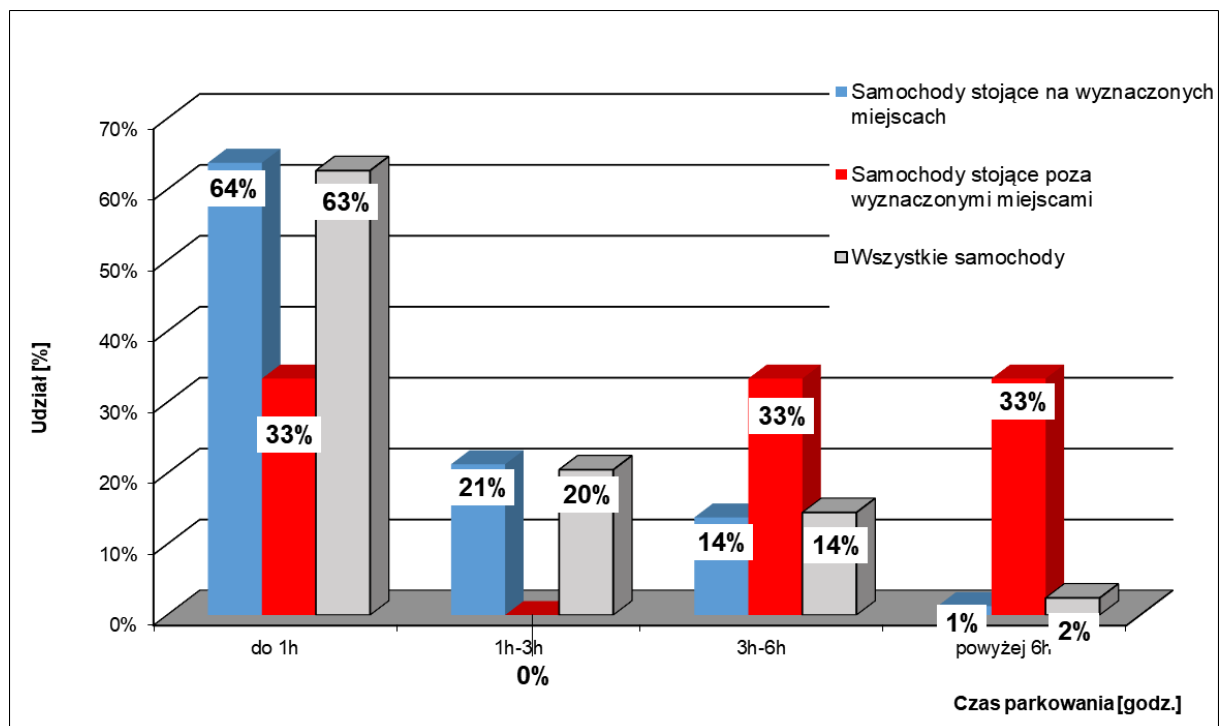
Rys. 5.6. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 4d - ul. Rayskiego na odcinku: Mazurska - al. Wyzwolenia [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.7. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 5a - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Wąska – Unistawy [%].

Przedział czasowy	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	Wszystkie samochody
< 1h	64%	33%	63%
1h-3h	21%	0%	20%
3h-6h	14%	33%	14%
> 6h	1%	33%	2%
Razem	100%	100%	100%

(źródło: opracowanie własne)



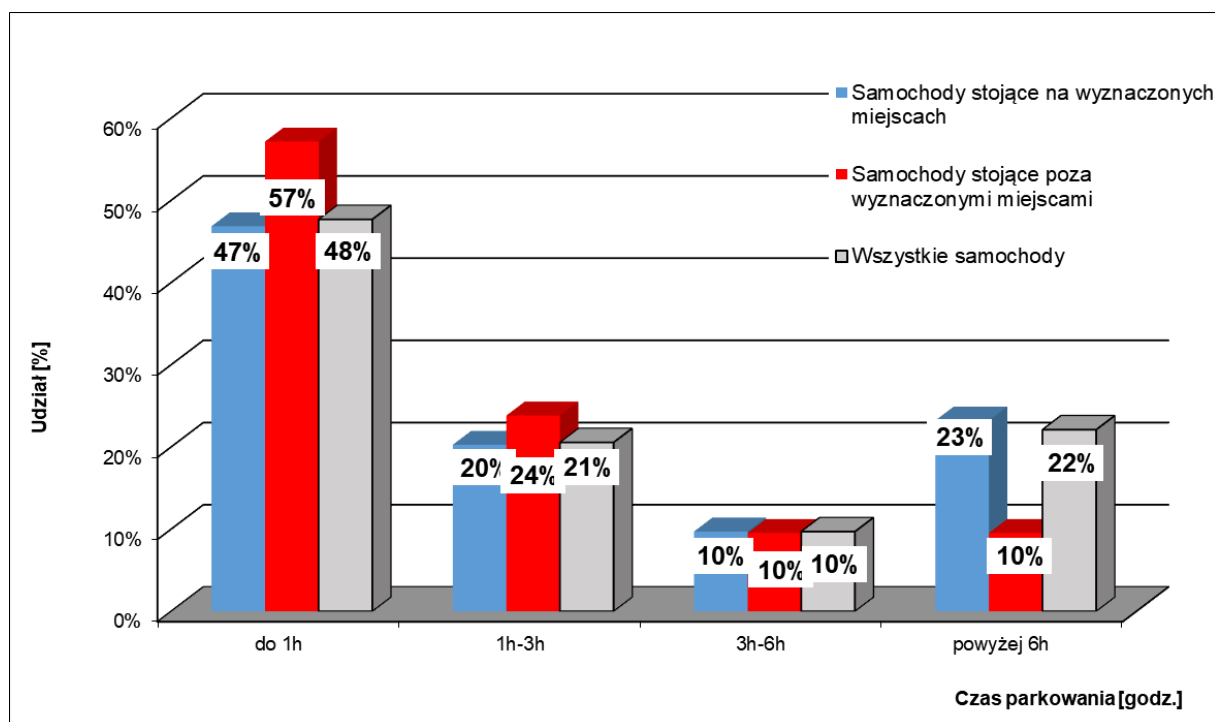
Rys. 5.7. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 5a - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Wąska – Unistawy [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.8. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 5b - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Jana Pawła II – Wąska [%].

Przedział czasowy	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	Wszystkie samochody
< 1h	47%	57%	48%
1h-3h	20%	24%	21%
3h-6h	10%	10%	10%
> 6h	23%	10%	22%
Razem	100%	100%	100%

(źródło: opracowanie własne)



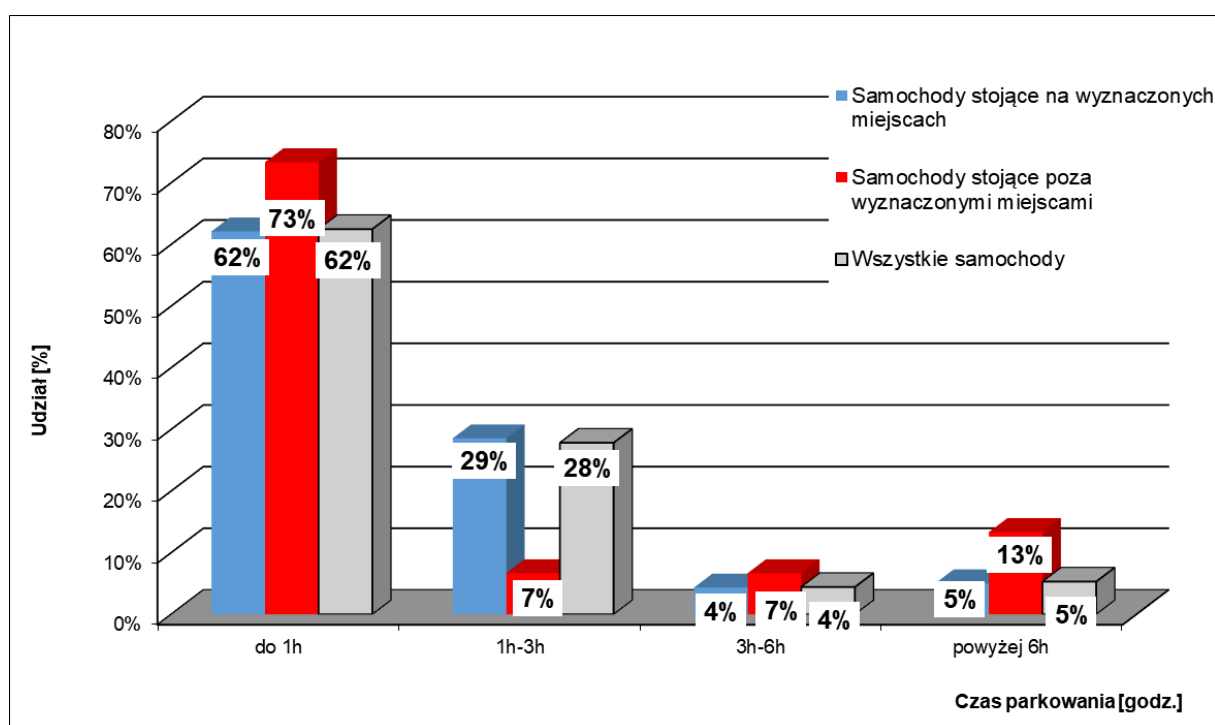
Rys. 5.8. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 5b - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Jana Pawła II – Wąska [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.9. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 6 - al. Wojska Polskiego na odcinku: Jagiellońska - pl. Zgody [%].

Przedział czasowy	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	Wszystkie samochody
< 1h	62%	73%	62%
1h-3h	29%	7%	28%
3h-6h	4%	7%	4%
> 6h	5%	13%	5%
Razem	100%	100%	100%

(źródło: opracowanie własne)



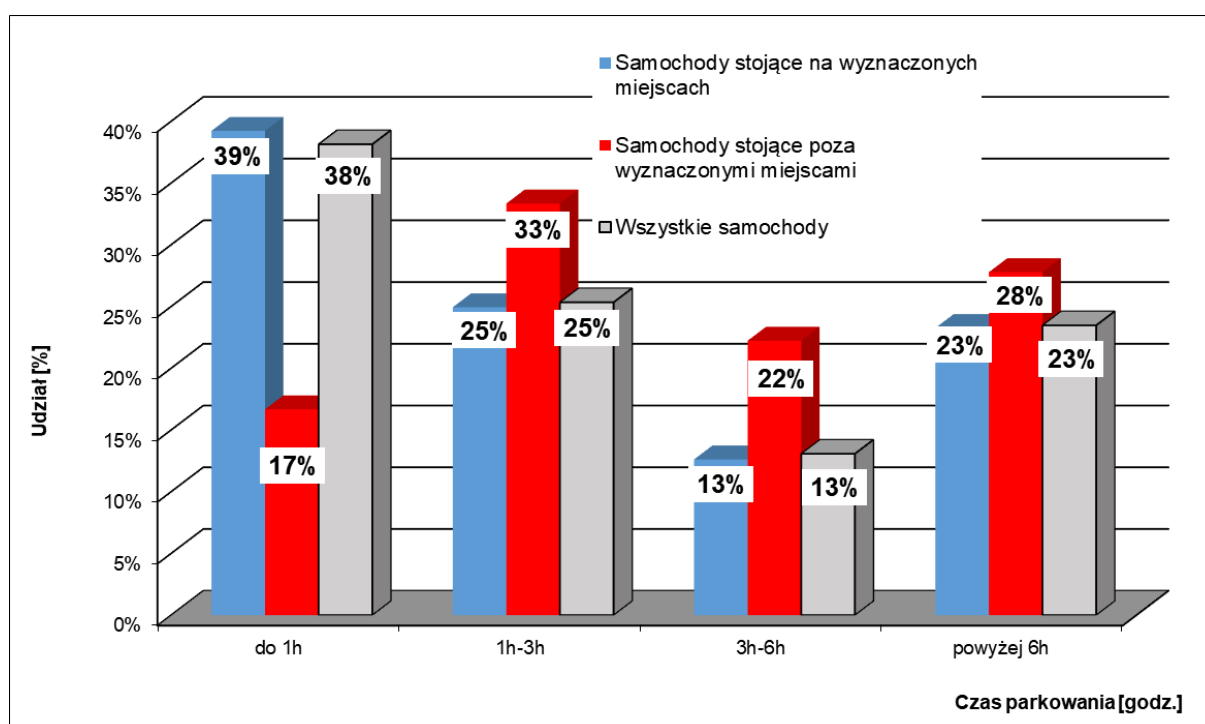
Rys. 5.9. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 6 - al. Wojska Polskiego na odcinku: Jagiellońska - pl. Zgody [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.10. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 7 - Bohaterów Getta Warszawskiego na odcinku: al. Piastów - pl. Zgody [%].

Przedział czasowy	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami	Wszystkie samochody
< 1h	39%	17%	38%
1h-3h	25%	33%	25%
3h-6h	13%	22%	13%
> 6h	23%	28%	23%
Razem	100%	100%	100%

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.10. Rozkład czasów parkowania na ulicach w sektorze 7 [%].

(źródło: opracowanie własne)

5.3 Badania akumulacji i wykorzystania powierzchni parkingowej

W ramach badań szczegółowych dokonano również pomiaru akumulacji samochodów oraz wykorzystania powierzchni parkingowej.

Standardowy wskaźnik służący do oceny stopnia wykorzystania powierzchni parkingowej wyznacza się jako iloraz akumulacji samochodów do pojemności analizowanego obszaru/odcinka ulicy. Wykorzystywana w tym wzorze akumulacja samochodów obejmuje wszystkie parkujące samochody na wyznaczonych miejscach oraz poza nimi.

Dla zobrazowania pełniejszej charakterystyki parkowania dla badanych ulic policzono dodatkowy wskaźnik: „wykorzystanie wyznaczonych miejsc parkingowych”. Został on policzony jako iloraz akumulacji samochodów na wyznaczonych miejscach postojowych do łącznej liczby wyznaczonych miejsc postojowych.

Wykorzystanie obydwu wskaźników wraz z pozostałymi miarami umożliwiło pełne scharakteryzowanie parkowania na badanych ulicach.

W poniższych tabelach „wytłuszczono” godziny ze szczytowym wykorzystaniem powierzchni parkingowej, czyli godziny, w której odnotowano największe zapotrzebowanie na miejsca postojowe.

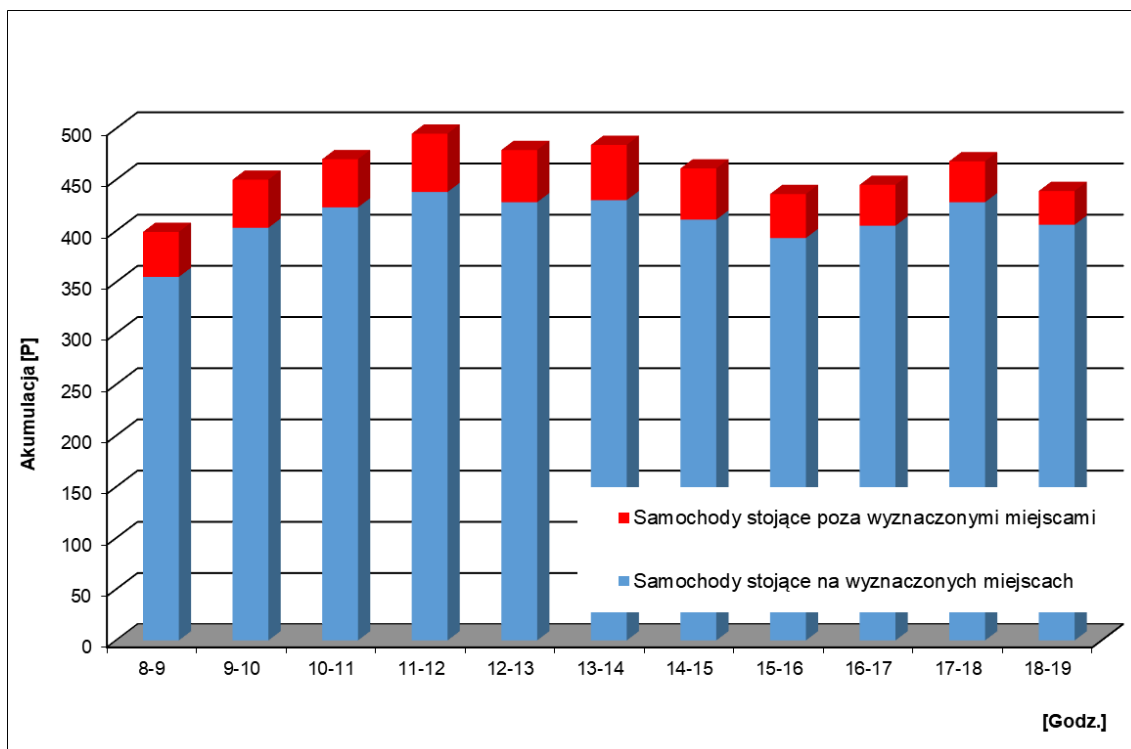
Tab. 5.11. Przebieg akumulacji pojazdów i wykorzystanie powierzchni parkingowej na ulicach w obszarze planowanej ŚSPP.

Godzina	Akumulacja [P]			Dostępne wyznaczone miejsca postojowe [P]	Wskaźnik wykorzystania [%]	
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody		powierzchni parkingowej	wyznaczonych miejsc postojowych
8-9	355	44	399	140	81%	72%
9-10	403	47	450	92	91%	81%
10-11	423	47	470	72	95%	85%
11-12	438	57	495	57	100%	88%
12-13	428	51	479	67	97%	86%
13-14	430	54	484	65	98%	87%
14-15	411	50	461	84	93%	83%
15-16	393	43	436	102	88%	79%
16-17	405	40	445	90	90%	82%
17-18	428	40	468	67	95%	86%
18-19	406	33	439	89	89%	82%

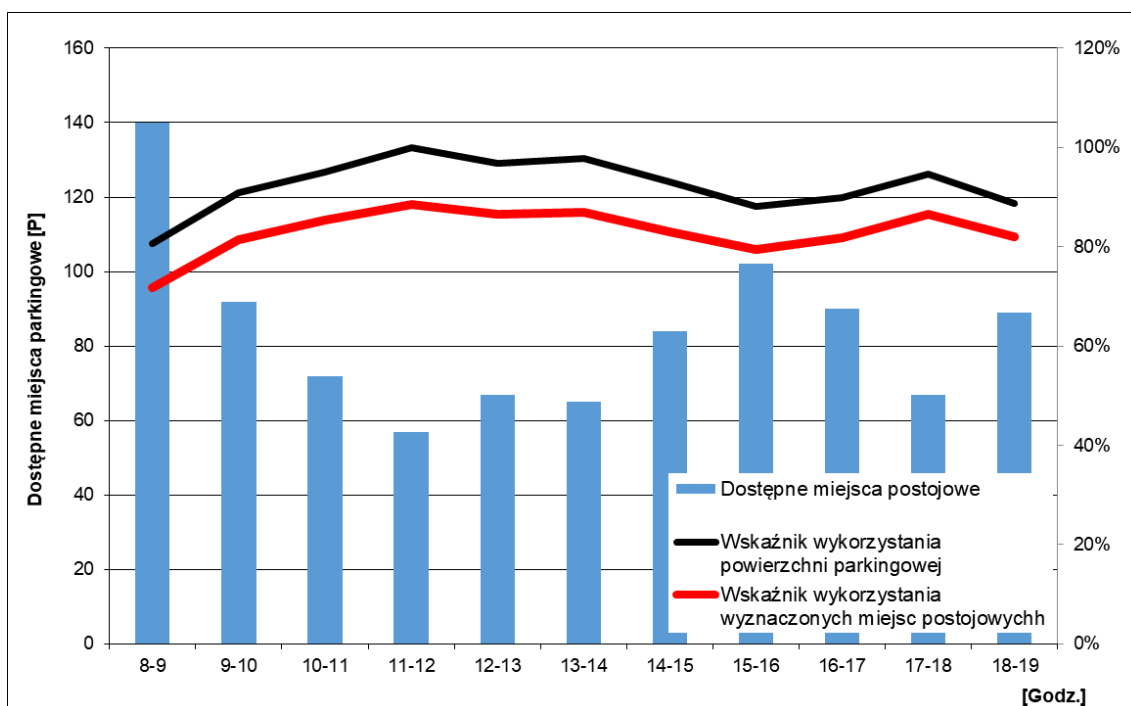
(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.12. Struktura parkujących samochodów pod względem zajmowanego miejsca na ulicach w obszarze planowanej ŚSPP [%].

Godzina	Udział parkujących samochodów [P]		
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody
8-9	89%	11%	100%
9-10	90%	10%	100%
10-11	90%	10%	100%
11-12	88%	12%	100%
12-13	89%	11%	100%
13-14	89%	11%	100%
14-15	89%	11%	100%
15-16	90%	10%	100%
16-17	91%	9%	100%
17-18	91%	9%	100%
18-19	92%	8%	100%



Rys. 5.11. Przebieg akumulacji samochodów na ulicach w obszarze planowanej ŚSPP [P].
(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.12. Przebieg wykorzystania powierzchni parkingowej na ulicach w obszarze planowanej ŚSPP [%].
(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.13. Przebieg akumulacji pojazdów i wykorzystanie powierzchni parkingowej w sektorze 4a - Śląska na odcinku: pl Grunwaldzki –Jagiellońska.

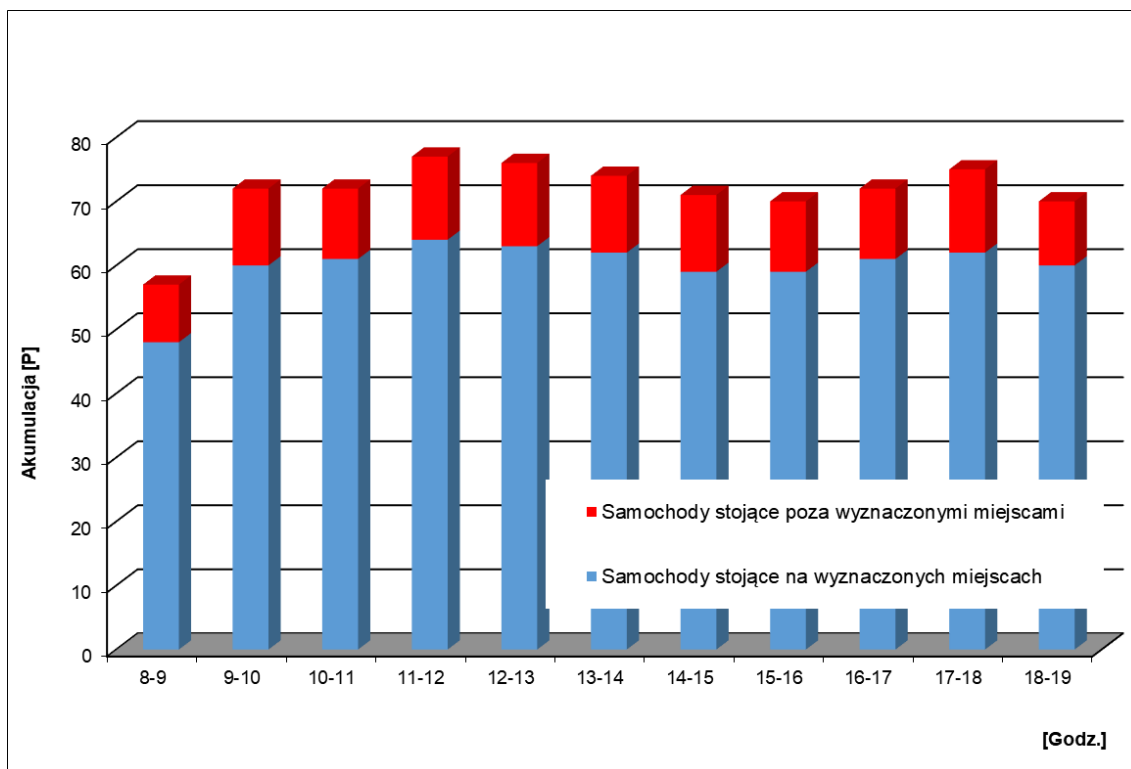
Godzina	Akumulacja [P]			Dostępne wyznaczone miejsca postojowe [P]	Wskaźnik wykorzystania [%]	
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody		powierzchni parkingowej	wyznaczonych miejsc postojowych
8-9	47	9	56	27	75%	63%
9-10	59	12	71	15	95%	80%
10-11	60	11	71	14	96%	81%
11-12	63	13	76	11	102%	84%
12-13	62	13	75	12	101%	84%
13-14	61	12	72	13	97%	82%
14-15	58	12	69	16	93%	78%
15-16	58	11	68	16	92%	78%
16-17	60	11	71	14	95%	80%
17-18	61	13	73	13	99%	82%
18-19	59	10	69	15	93%	80%

(źródło: opracowanie własne)

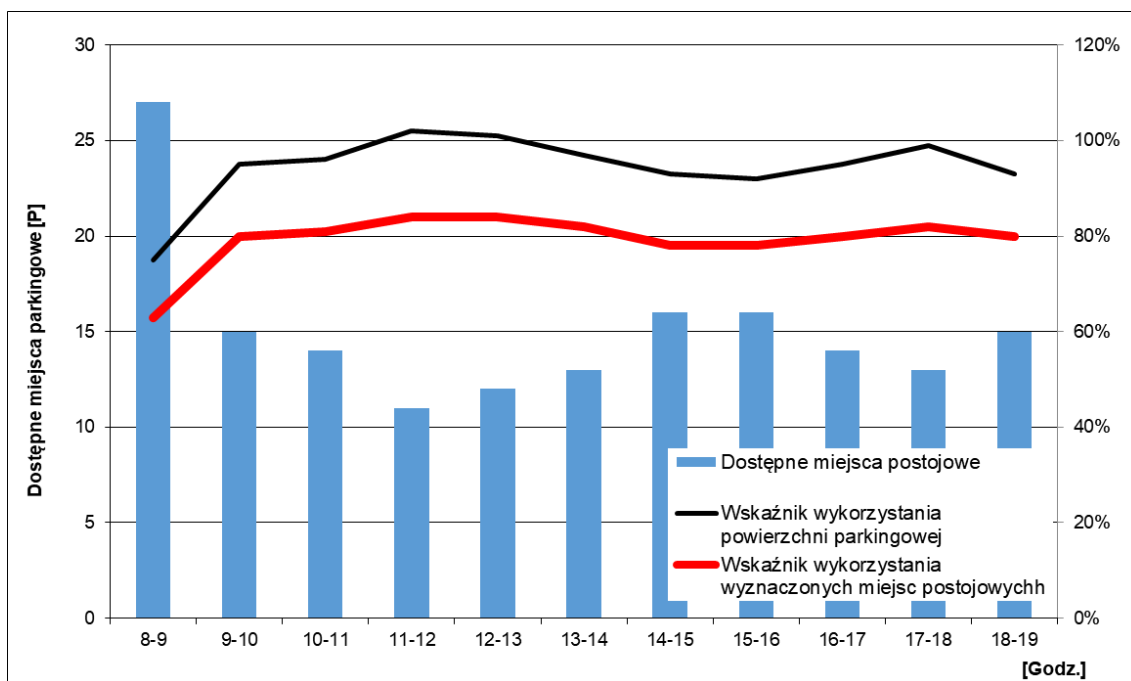
Tab. 5.14. Struktura parkujących samochodów pod względem zajmowanego miejsca w sektorze 4a - Śląska na odcinku: pl Grunwaldzki –Jagiellońska [%].

Godzina	Udział parkujących samochodów [P]		
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody
8-9	84%	16%	100%
9-10	83%	17%	100%
10-11	85%	15%	100%
11-12	83%	17%	100%
12-13	83%	17%	100%
13-14	85%	15%	100%
14-15	84%	16%	100%
15-16	86%	14%	100%
16-17	85%	15%	100%
17-18	84%	16%	100%
18-19	86%	14%	100%

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.13. Przebieg akumulacji samochodów w sektorze 4a - Ślaska na odcinku: pl Grunwaldzki –Jagiellońska, [P].
(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.14. Przebieg wykorzystania powierzchni parkingowej w sektorze 4a - Ślaska na odcinku: pl Grunwaldzki – Jagiellońska, [%].
(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.15. Przebieg akumulacji pojazdów i wykorzystanie powierzchni parkingowej w sektorze 4b - Śląska na odcinku: Mazurska - pl Grunwaldzki.

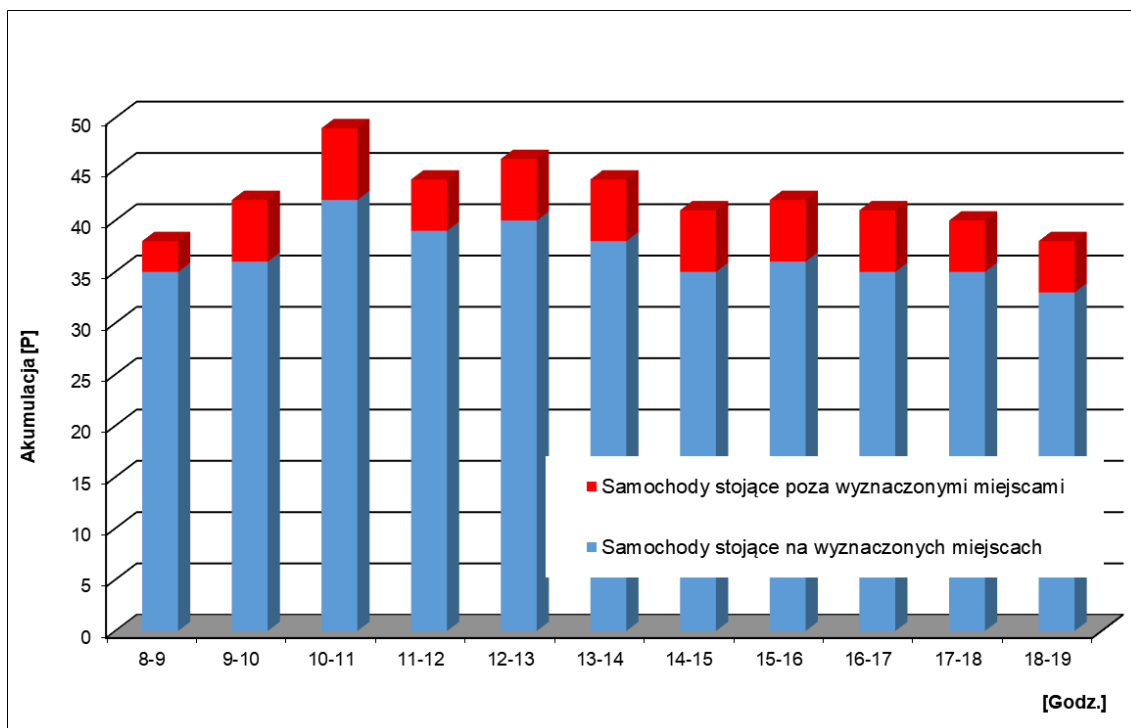
Godzina	Akumulacja [P]			Dostępne wyznaczone miejsca postojowe [P]	Wskaźnik wykorzystania [%]	
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody		powierzchni parkingowej	wyznaczonych miejsc postojowych
8-9	33	3	36	19	68%	63%
9-10	35	6	41	18	77%	66%
10-11	41	7	48	12	91%	77%
11-12	38	5	43	15	81%	72%
12-13	39	6	45	14	84%	73%
13-14	37	6	43	16	81%	70%
14-15	34	6	40	19	75%	63%
15-16	35	6	41	18	76%	65%
16-17	34	6	39	19	74%	63%
17-18	34	5	39	19	73%	63%
18-19	32	5	37	21	69%	59%

(źródło: opracowanie własne)

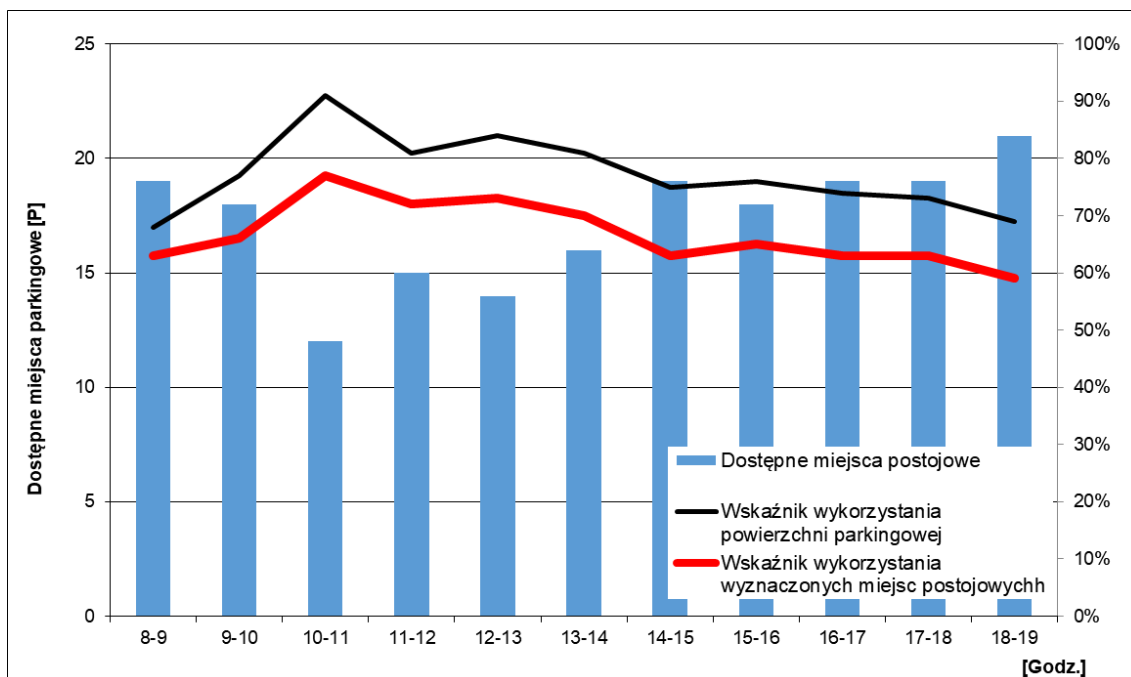
Tab. 5.16. Struktura parkujących samochodów pod względem zajmowanego miejsca w sektorze 4b - Śląska na odcinku: Mazurska - pl Grunwaldzki, [%].

Godzina	Udział parkujących samochodów [P]		
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody
8-9	95%	5%	100%
9-10	86%	14%	100%
10-11	86%	14%	100%
11-12	89%	11%	100%
12-13	87%	13%	100%
13-14	86%	14%	100%
14-15	85%	15%	100%
15-16	86%	14%	100%
16-17	88%	13%	100%
17-18	88%	13%	100%
18-19	87%	13%	100%

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.15. Przebieg akumulacji samochodów w sektorze 4b - Śląska na odcinku: Mazurska - pl Grunwaldzki, [P].
(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.16. Przebieg wykorzystania powierzchni parkingowej w sektorze 4b - Śląska na odcinku: Mazurska - pl Grunwaldzki, [%].
(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.17. Przebieg akumulacji pojazdów i wykorzystanie powierzchni parkingowej w sektorze 4c - ul. Rayskiego na odcinku: pl Grunwaldzki –Mazurska.

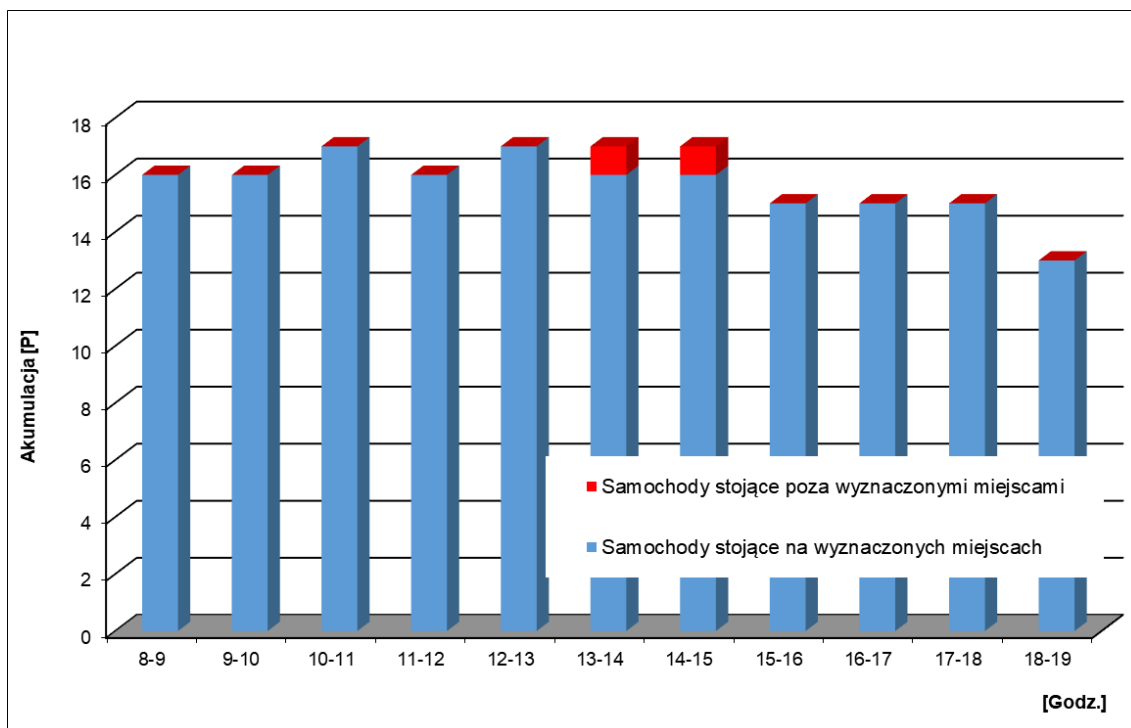
Godzina	Akumulacja [P]			Dostępne wyznaczone miejsca postojowe [P]	Wskaźnik wykorzystania [%]	
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody		powierzchni parkingowej	wyznaczonych miejsc postojowych
8-9	34	3	36	19	68%	63%
9-10	35	6	41	18	77%	66%
10-11	41	7	48	12	91%	77%
11-12	38	5	43	15	81%	72%
12-13	39	6	45	14	84%	73%
13-14	37	6	43	16	81%	70%
14-15	34	6	40	19	75%	63%
15-16	35	6	41	18	76%	65%
16-17	34	6	39	19	74%	63%
17-18	34	5	39	19	73%	63%
18-19	32	5	37	21	69%	59%

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.18. Struktura parkujących samochodów pod względem zajmowanego miejsca w sektorze 4c - ul. Rayskiego na odcinku: pl Grunwaldzki –Mazurska, [%].

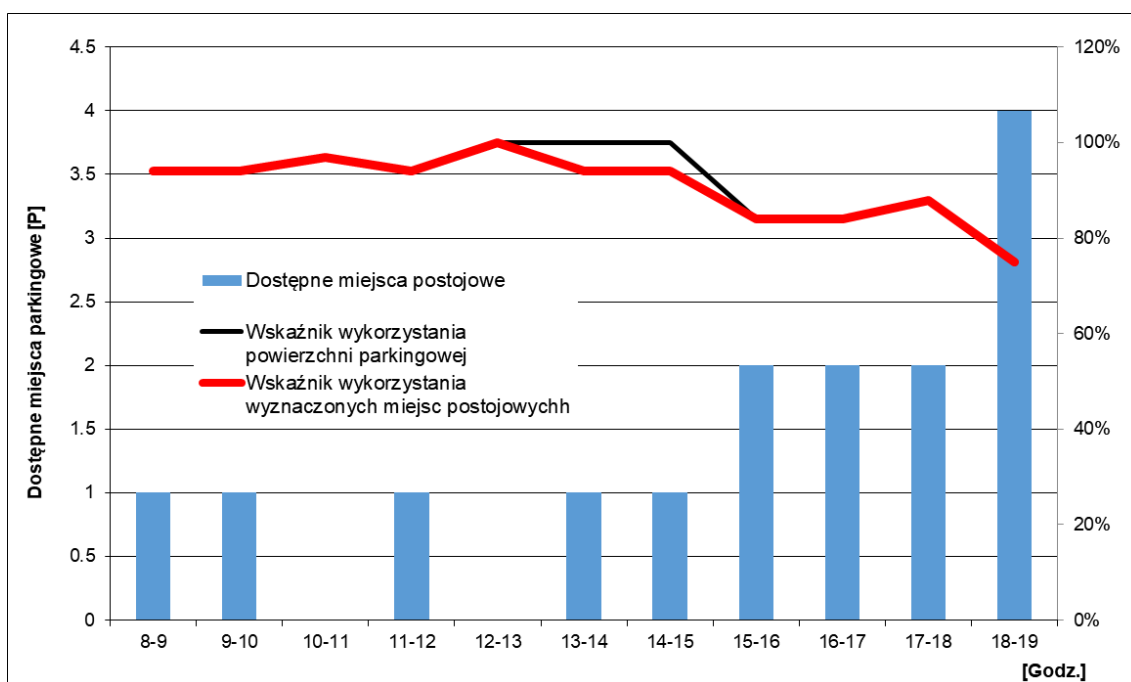
Godzina	Udział parkujących samochodów [P]		
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody
8-9	100%	0%	100%
9-10	100%	0%	100%
10-11	100%	0%	100%
11-12	100%	0%	100%
12-13	100%	0%	100%
13-14	94%	6%	100%
14-15	94%	6%	100%
15-16	100%	0%	100%
16-17	100%	0%	100%
17-18	100%	0%	100%
18-19	100%	0%	100%

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.17. Przebieg akumulacji samochodów w sektorze 4c - ul. Rayskiego na odcinku: pl Grunwaldzki – Mazurska, [P].

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.18. Przebieg wykorzystania powierzchni parkingowej w sektorze 4c - ul. Rayskiego na odcinku: pl Grunwaldzki –Mazurska, [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.19. Przebieg akumulacji pojazdów i wykorzystanie powierzchni parkingowej w sektorze 4d - ul. Rayskiego na odcinku: Mazurska - al. Wyzwolenia.

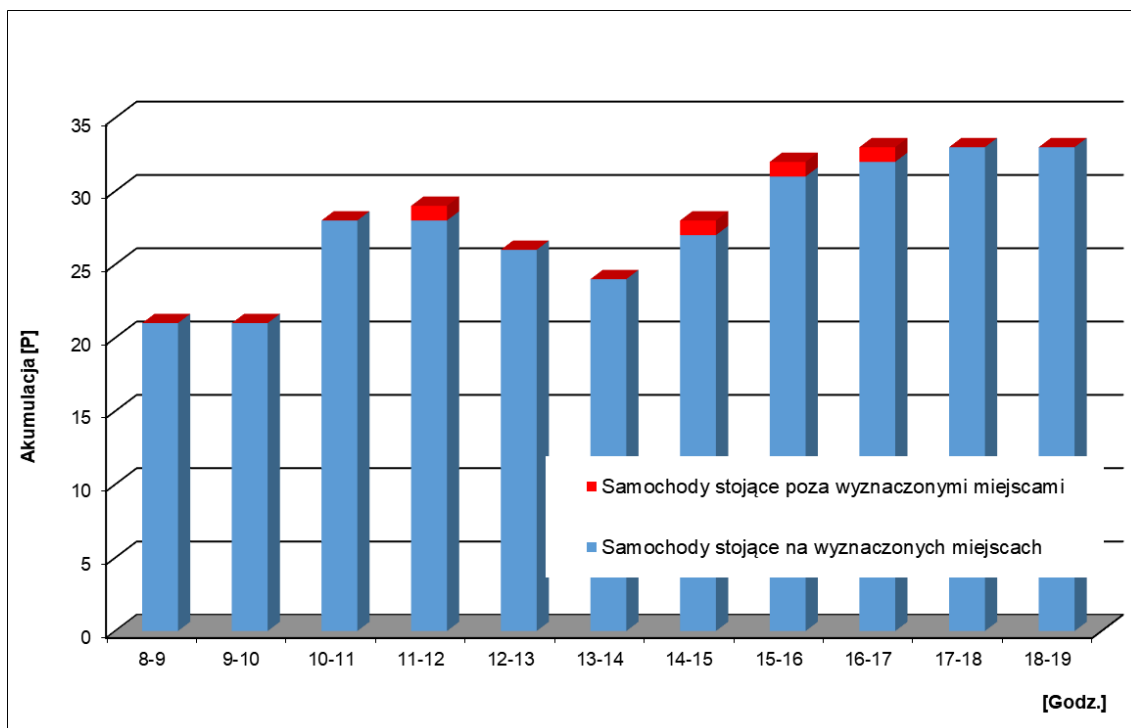
Godzina	Akumulacja [P]			Dostępne wyznaczone miejsca postojowe [P]	Wskaźnik wykorzystania [%]	
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody		powierzchni parkingowej	wyznaczonych miejsc postojowych
8-9	20	0	20	30	39%	39%
9-10	20	0	20	30	40%	40%
10-11	27	0	27	23	53%	53%
11-12	27	1	28	23	55%	54%
12-13	25	0	25	25	50%	50%
13-14	23	0	23	27	46%	46%
14-15	26	1	27	24	53%	51%
15-16	30	1	31	20	61%	59%
16-17	31	1	32	19	64%	62%
17-18	32	0	32	18	63%	63%
18-19	32	0	32	18	63%	63%

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.20. Struktura parkujących samochodów pod względem zajmowanego miejsca w sektorze 4d - ul. Rayskiego na odcinku: Mazurska - al. Wyzwolenia [%].

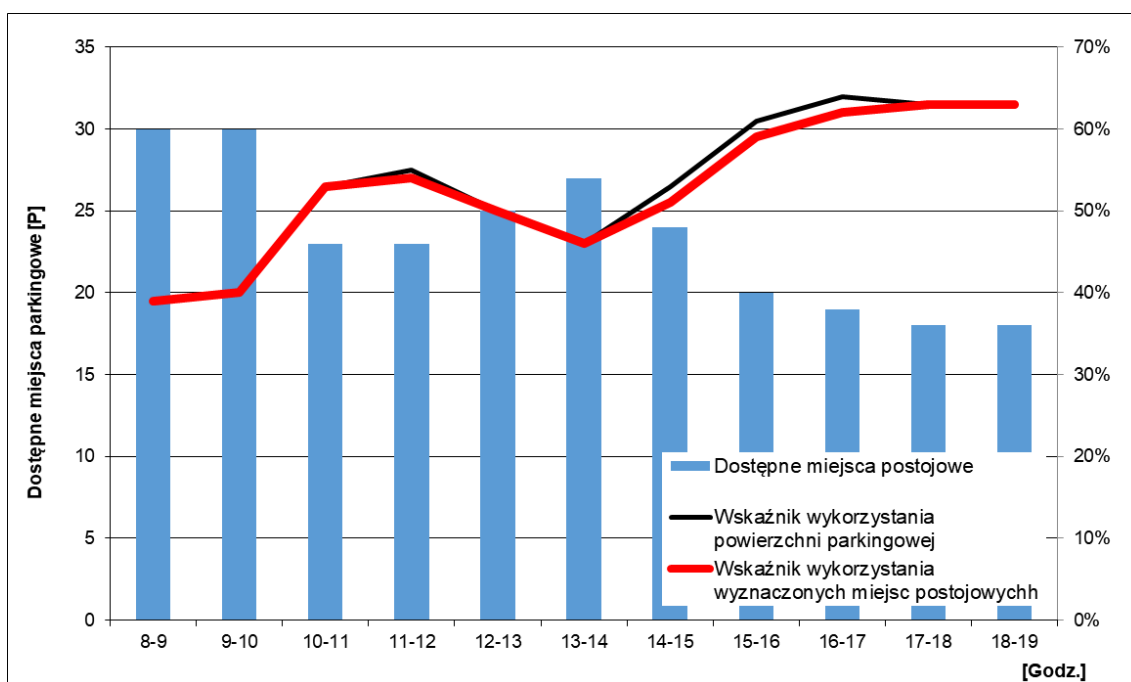
Godzina	Udział parkujących samochodów [P]		
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody
8-9	100%	0%	100%
9-10	100%	0%	100%
10-11	100%	0%	100%
11-12	97%	3%	100%
12-13	100%	0%	100%
13-14	100%	0%	100%
14-15	96%	4%	100%
15-16	97%	3%	100%
16-17	97%	3%	100%
17-18	100%	0%	100%
18-19	100%	0%	100%

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.19. Przebieg akumulacji samochodów w sektorze 4d - ul. Rayskiego na odcinku: Mazurska - al. Wyzwolenia [P].

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.20. Przebieg wykorzystania powierzchni parkingowej w sektorze 4d - ul. Rayskiego na odcinku: Mazurska - al. Wyzwolenia [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.21. Przebieg akumulacji pojazdów i wykorzystanie powierzchni parkingowej w sektorze 5a - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Wąska –Unisławy.

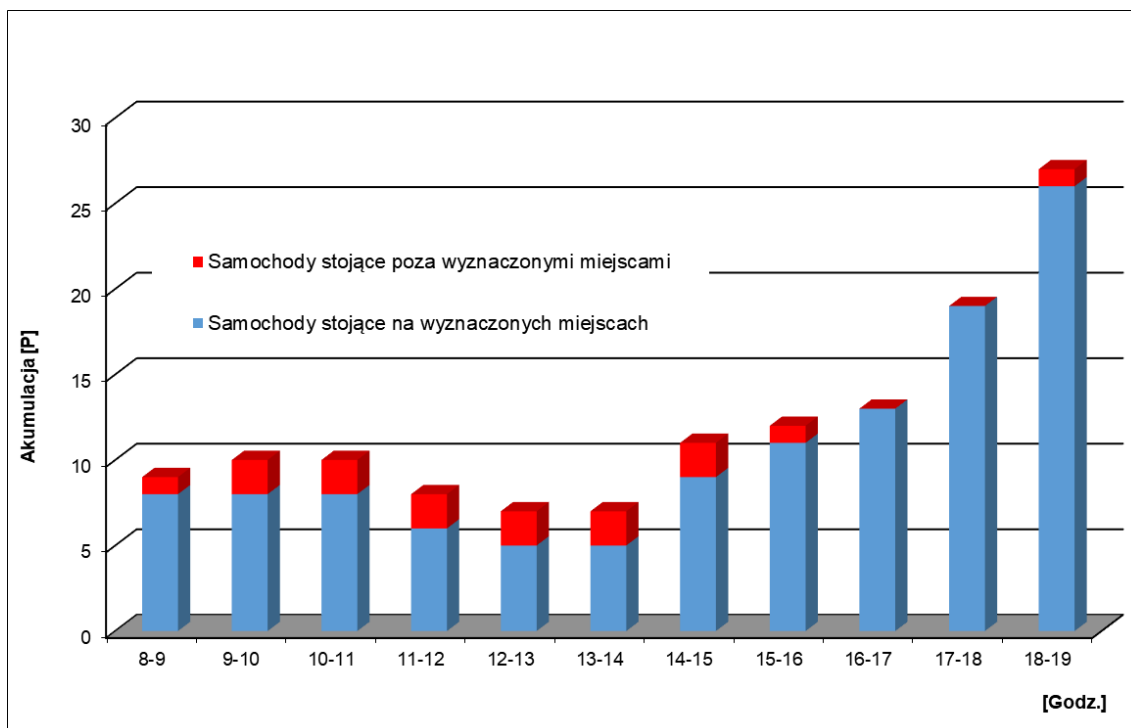
Godzina	Akumulacja [P]			Dostępne wyznaczone miejsca postojowe [P]	Wskaźnik wykorzystania [%]	
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody		powierzchni parkingowej	wyznaczonych miejsc postojowych
8-9	8	1	9	34	21%	19%
9-10	8	2	10	34	23%	18%
10-11	8	2	10	34	24%	19%
11-12	6	2	8	36	19%	14%
12-13	5	2	7	37	17%	12%
13-14	5	2	7	37	17%	12%
14-15	9	2	11	33	25%	20%
15-16	11	1	12	31	27%	25%
16-17	13	0	13	29	30%	30%
17-18	19	0	19	23	44%	44%
18-19	26	1	27	16	63%	61%

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.22. Struktura parkujących samochodów pod względem zajmowanego miejsca w sektorze 5a - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Wąska –Unisławy, [%].

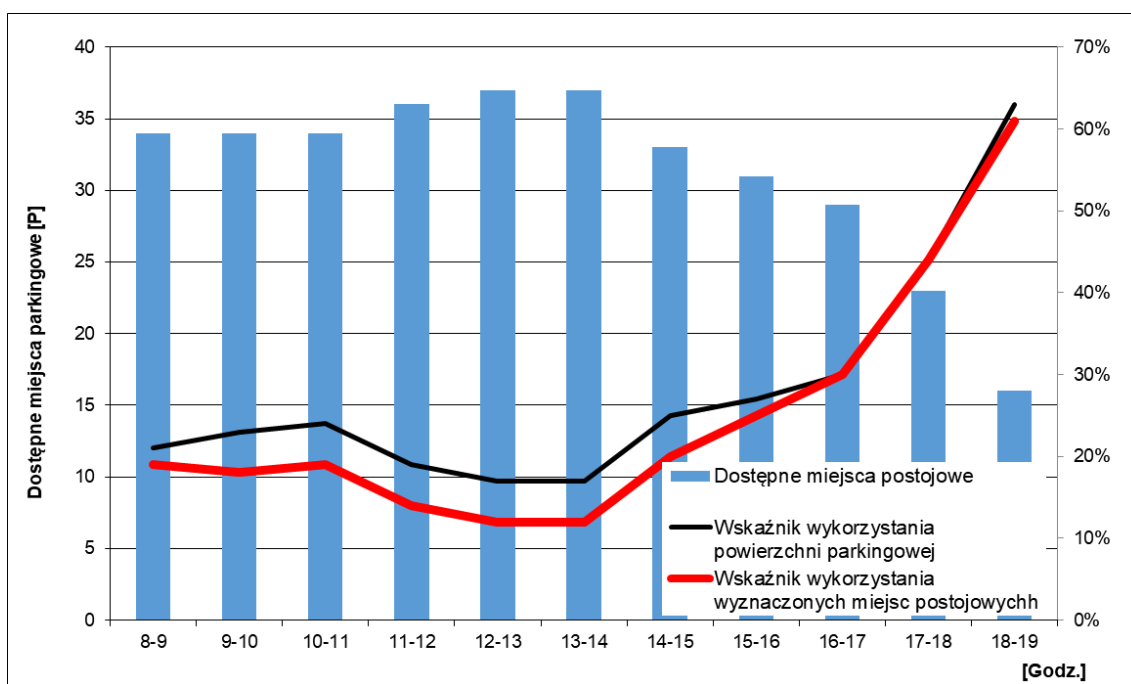
Godzina	Udział parkujących samochodów [P]		
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody
8-9	89%	11%	100%
9-10	80%	20%	100%
10-11	80%	20%	100%
11-12	75%	25%	100%
12-13	71%	29%	100%
13-14	71%	29%	100%
14-15	82%	18%	100%
15-16	92%	8%	100%
16-17	100%	0%	100%
17-18	100%	0%	100%
18-19	96%	4%	100%

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.21. Przebieg akumulacji samochodów w sektorze 5a - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Wąska – Unisławy, [P].

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.22. Przebieg wykorzystania powierzchni parkingowej w sektorze 5a - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Wąska – Unisławy, [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.23. Przebieg akumulacji pojazdów i wykorzystanie powierzchni parkingowej w sektorze 5b - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Jana Pawła II – Wąska.

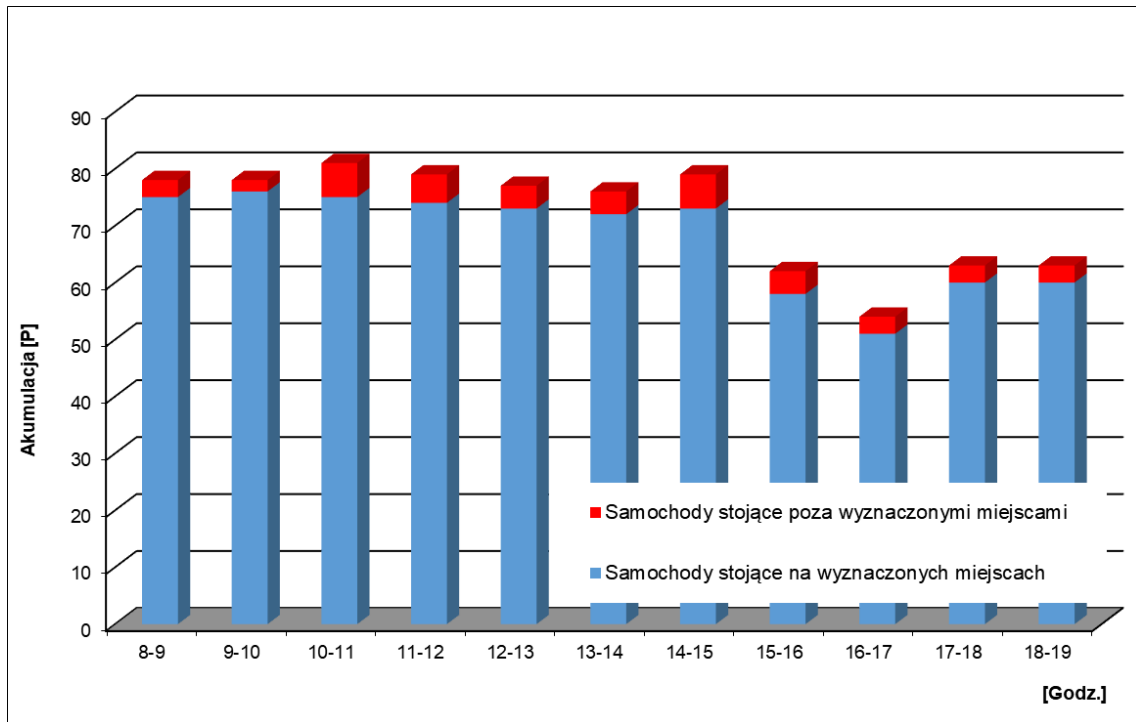
Godzina	Akumulacja [P]			Dostępne wyznaczone miejsca postojowe [P]	Wskaźnik wykorzystania [%]	
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody		powierzchni parkingowej	wyznaczonych miejsc postojowych
8-9	74	3	77	5	97%	94%
9-10	75	2	77	4	97%	95%
10-11	74	6	79	5	100%	93%
11-12	73	5	78	6	98%	92%
12-13	72	4	76	7	96%	91%
13-14	71	4	75	8	94%	89%
14-15	72	6	77	7	97%	91%
15-16	57	4	61	22	77%	72%
16-17	50	3	53	29	67%	63%
17-18	59	3	62	20	78%	74%
18-19	59	3	62	20	78%	75%

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.24. Struktura parkujących samochodów pod względem zajmowanego miejsca w sektorze 5b - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Jana Pawła II – Wąska, [%].

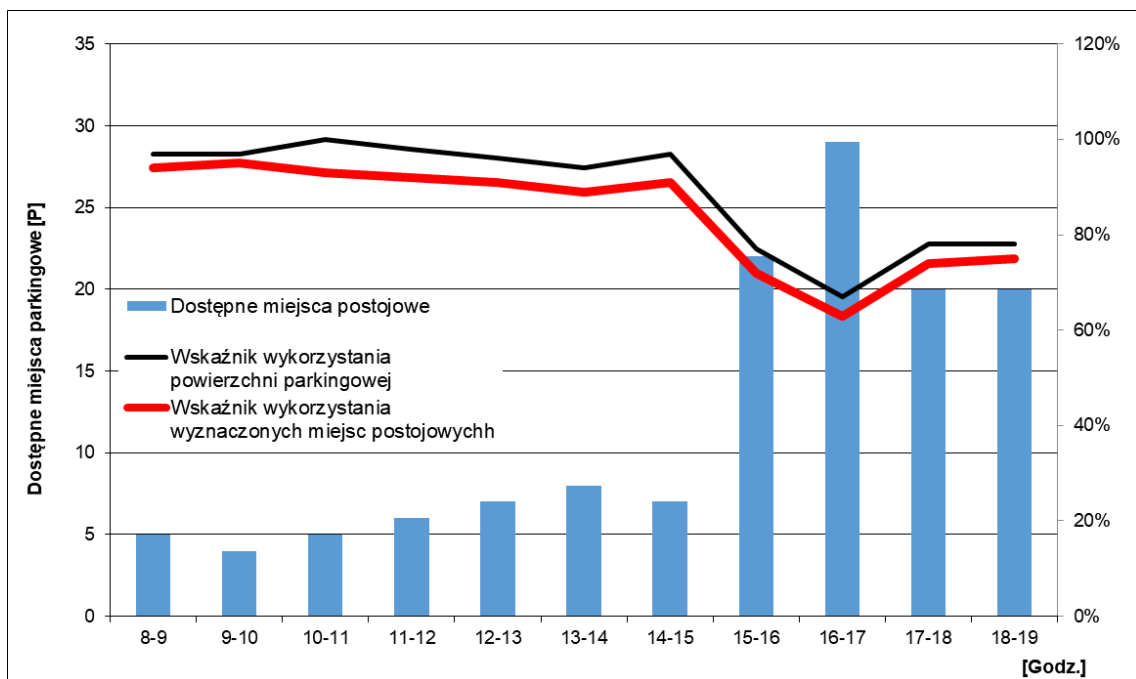
Godzina	Udział parkujących samochodów [P]		
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody
8-9	96%	4%	100%
9-10	97%	3%	100%
10-11	94%	6%	100%
11-12	94%	6%	100%
12-13	95%	5%	100%
13-14	95%	5%	100%
14-15	94%	6%	100%
15-16	94%	6%	100%
16-17	94%	6%	100%
17-18	95%	5%	100%
18-19	95%	5%	100%

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.23. Przebieg akumulacji samochodów w sektorze 5b - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Jana Pawła II – Wąska, [P].

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.24. Przebieg wykorzystania powierzchni parkingowej w sektorze 5b - ul. Niedziałkowskiego na odcinku: Jana Pawła II – Wąska, [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.25. Przebieg akumulacji pojazdów i wykorzystanie powierzchni parkingowej w sektorze 6 - al. Wojska Polskiego na odcinku: Jagiellońska - pl. Zgody.

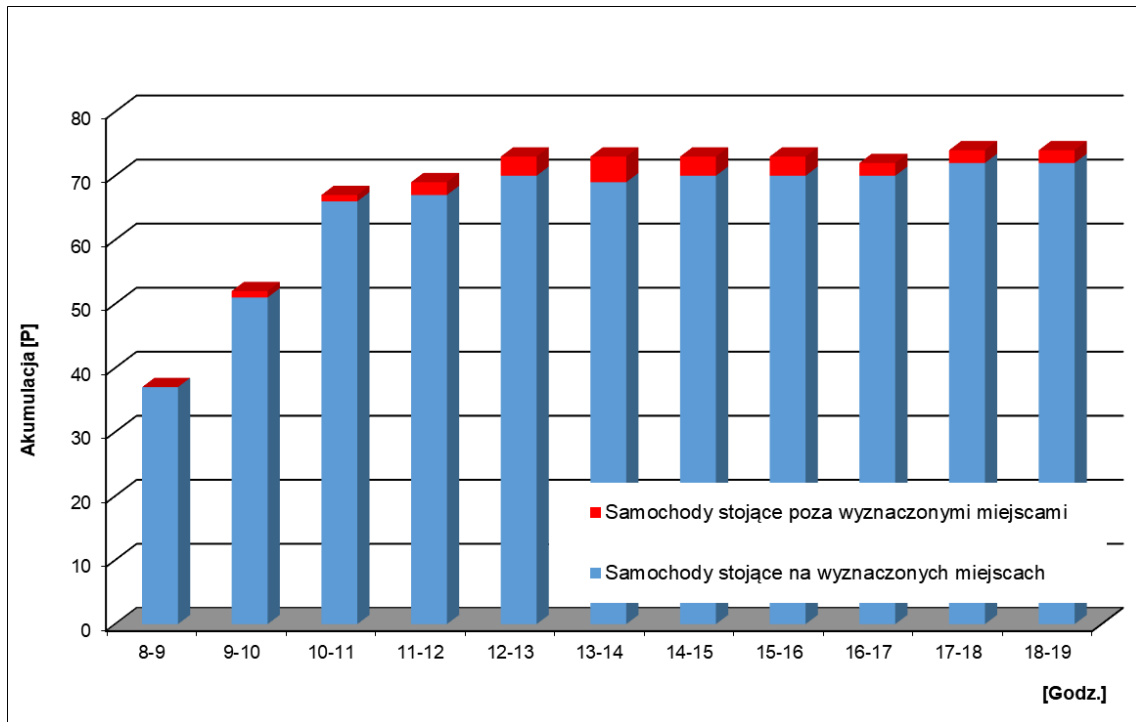
Godzina	Akumulacja [P]			Dostępne wyznaczone miejsca postojowe [P]	Wskaźnik wykorzystania [%]	
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody		powierzchni parkingowej	wyznaczonych miejsc postojowych
8-9	37	0	37	44	46%	46%
9-10	51	1	52	30	64%	63%
10-11	66	1	66	15	81%	81%
11-12	67	2	68	14	84%	82%
12-13	70	3	73	11	90%	86%
13-14	69	4	73	12	90%	85%
14-15	70	3	73	11	90%	86%
15-16	70	3	73	11	90%	86%
16-17	69	3	72	12	89%	85%
17-18	70	4	74	11	91%	86%
18-19	70	4	74	11	91%	86%

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.26. Struktura parkujących samochodów pod względem zajmowanego miejsca w sektorze 6 - al. Wojska Polskiego na odcinku: Jagiellońska - pl. Zgody, [%].

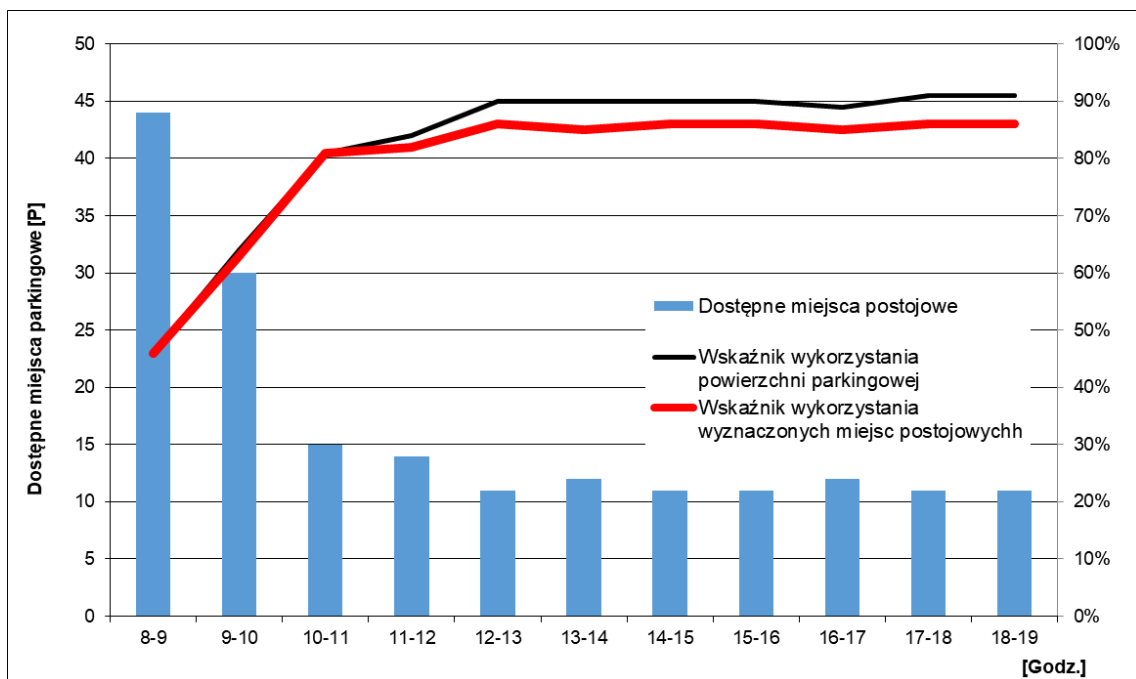
Godzina	Udział parkujących samochodów [P]		
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody
8-9	100%	0%	100%
9-10	98%	2%	100%
10-11	100%	0%	100%
11-12	99%	1%	100%
12-13	96%	4%	100%
13-14	95%	5%	100%
14-15	96%	4%	100%
15-16	96%	4%	100%
16-17	97%	3%	100%
17-18	97%	3%	100%
18-19	97%	3%	100%

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.25. Przebieg akumulacji samochodów w sektorze 6 - al. Wojska Polskiego na odcinku: Jagiellońska - pl. Zgody, [P].

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.26. Przebieg wykorzystania powierzchni parkingowej w sektorze 6 - al. Wojska Polskiego na odcinku: Jagiellońska - pl. Zgody, [%].

(źródło: opracowanie własne)

Tab. 5.27. Przebieg akumulacji pojazdów i wykorzystanie powierzchni parkingowej w sektorze 7 - Bohaterów Getta Warszawskiego na odcinku: al. Piastów - pl. Zgody.

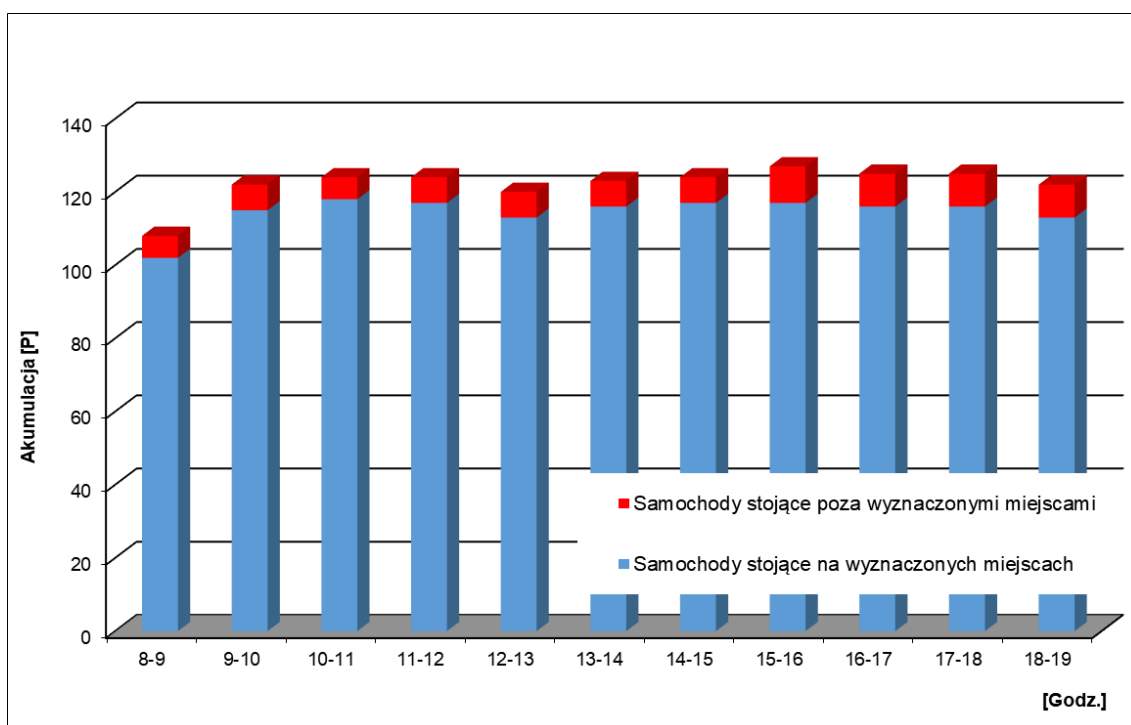
Godzina	Akumulacja [P]			Dostępne wyznaczone miejsca postojowe [P]	Wskaźnik wykorzystania [%]	
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody		powierzchni parkingowej	wyznaczonych miejsc postojowych
8-9	102	6	108	27	83%	79%
9-10	115	7	122	14	94%	89%
10-11	118	6	123	11	95%	91%
11-12	117	7	123	12	95%	90%
12-13	113	7	120	16	93%	88%
13-14	116	7	123	13	95%	90%
14-15	117	7	123	12	95%	90%
15-16	117	10	126	12	98%	90%
16-17	116	9	125	13	97%	90%
17-18	116	9	125	13	97%	90%
18-19	113	9	122	16	95%	88%

(źródło: opracowanie własne)

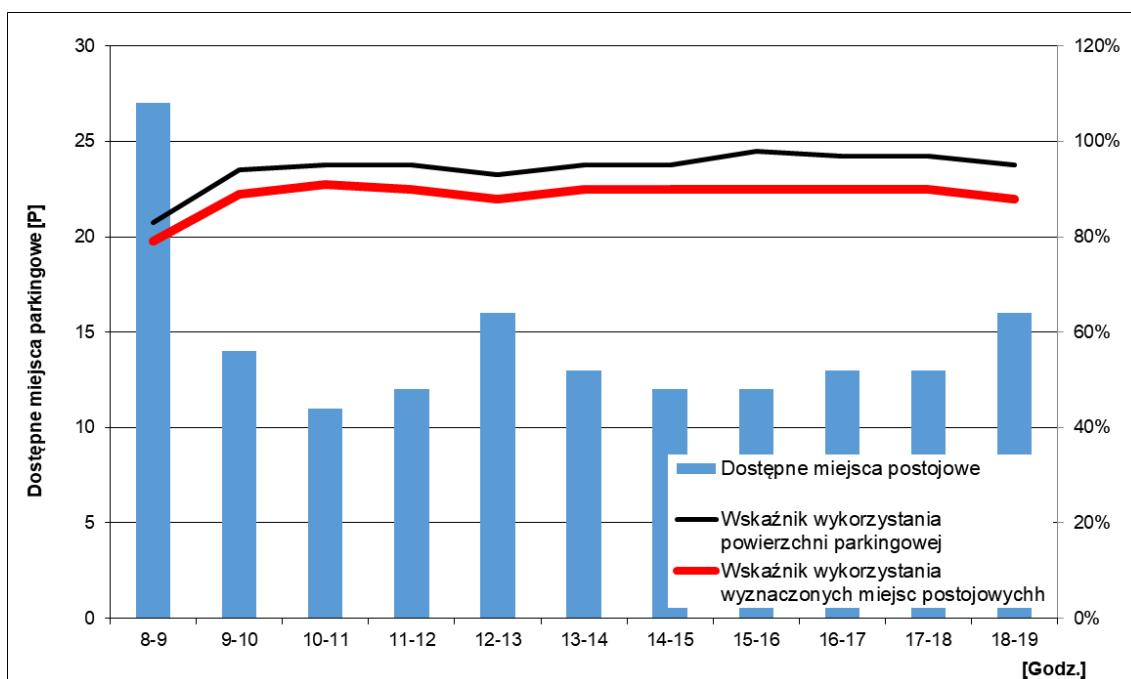
Tab. 5.28. Struktura parkujących samochodów pod względem zajmowanego miejsca w sektorze 7 - Bohaterów Getta Warszawskiego na odcinku: al. Piastów - pl. Zgody, [%].

Godzina	Udział parkujących samochodów [P]		
	na wyznaczonych miejscach postojowych	poza wyznaczonymi miejscami postojowymi	wszystkie samochody
8-9	94%	6%	100%
9-10	94%	6%	100%
10-11	96%	4%	100%
11-12	95%	5%	100%
12-13	94%	6%	100%
13-14	94%	6%	100%
14-15	95%	5%	100%
15-16	93%	7%	100%
16-17	93%	7%	100%
17-18	93%	7%	100%
18-19	93%	7%	100%

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.27. Przebieg akumulacji samochodów w sektorze 7 - Bohaterów Getta Warszawskiego na odcinku: al. Piastów - pl. Zgody, [P].
(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.28. Przebieg wykorzystania powierzchni parkingowej w sektorze 7 - Bohaterów Getta Warszawskiego na odcinku: al. Piastów - pl. Zgody, [%].
(źródło: opracowanie własne)

5.4 Badania rotacji

W ramach analizy oszacowano wskaźnik rotacji pojazdów odnotowanych w całym okresie badania, na każdym odcinku objętym pomiarem, rozumiany jako stopień wykorzystania miejsca postojowego przez parkujące samochody w okresie badania (iloraz całkowitej liczby pojazdów korzystających z miejsc postojowych w okresie analizy i całkowitej liczby wyznaczonych miejsc postojowych).

Podobnie jak w przypadku wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej obliczenia rotacji uzupełniono o wyliczenie mające na względzie sprawdzenie jaka jest faktyczna rotacja na wyznaczonych miejscach postojowych. W tym celu uwzględniono tylko samochody, które parkowały na wyznaczonych miejscach postojowych. Wyniki przedstawione są w poniższej tabeli.

Największą rotację odnotowano w sektorze 6 (al. Wojska Polskiego na odcinku: Jagiellońska - pl. Zgody). Zlokalizowany jest on w podstrefie A (czerwonej).

Ulice, które leżą w obszarze planowanej ŚSPP charakteryzują się relatywnie niskim wskaźnikiem rotacji. Jest on wyższy niż niektóre z badanych ulic, ale mając na uwadze charakter tego obszaru to o efektywności wykorzystywania powierzchni parkingowej powinien on wynosić co najmniej 5.

Tab. 5.29. Wynik badania rotacji pojazdów na miejscach parkingowych [-].

Ulica	Sektor	Miejsce parkowania	Liczba wyznaczonych miejsc postojowych [P]	Liczba samochodów [P]	Rotacja [-]
Ulice w obszarze ŚSPP		Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	495	1891	3.8
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami		192	-
		Wszystkie samochody		2083	4.2
Śląska, pl Grunwaldzki - Jagiellońska	4a	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	74	294	4.0
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami		36	-
		Wszystkie samochody		330	4.5
Śląska, Mazurska - pl Grunwaldzki	4b	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	53	122	2.3
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami		18	-
		Wszystkie samochody		140	2.6
Rayskiego, pl Grunwaldzki - Mazurska	4c	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	16	31	1.9
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami		1	-
		Wszystkie samochody		32	2.0
Rayskiego, Mazurska - al. Wyzwolenia	4d	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	50	124	2.5
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami		2	-
		Wszystkie samochody		126	2.5
Niedziałkowskiego, Wąska - Unistawy	5a	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	42	80	1.9
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami		3	-
		Wszystkie samochody		83	2.0
	5b	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	79	236	3.0

Niedziałkowskiego, Jana Pawła II - Wąska		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami		21	-
		Wszystkie samochody		257	3.3
al. Wojska Polskiego, Jagiellońska - pl. Zgody	6	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	81	438	5.4
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami		15	-
		Wszystkie samochody		453	5.6
Bohaterów Getta Warszawskiego, al. Piastrów - pl. Zgody	7	Samochody stojące na wyznaczonych miejscach	129	357	2.8
		Samochody stojące poza wyznaczonymi miejscami		18	-
		Wszystkie samochody		375	2.9

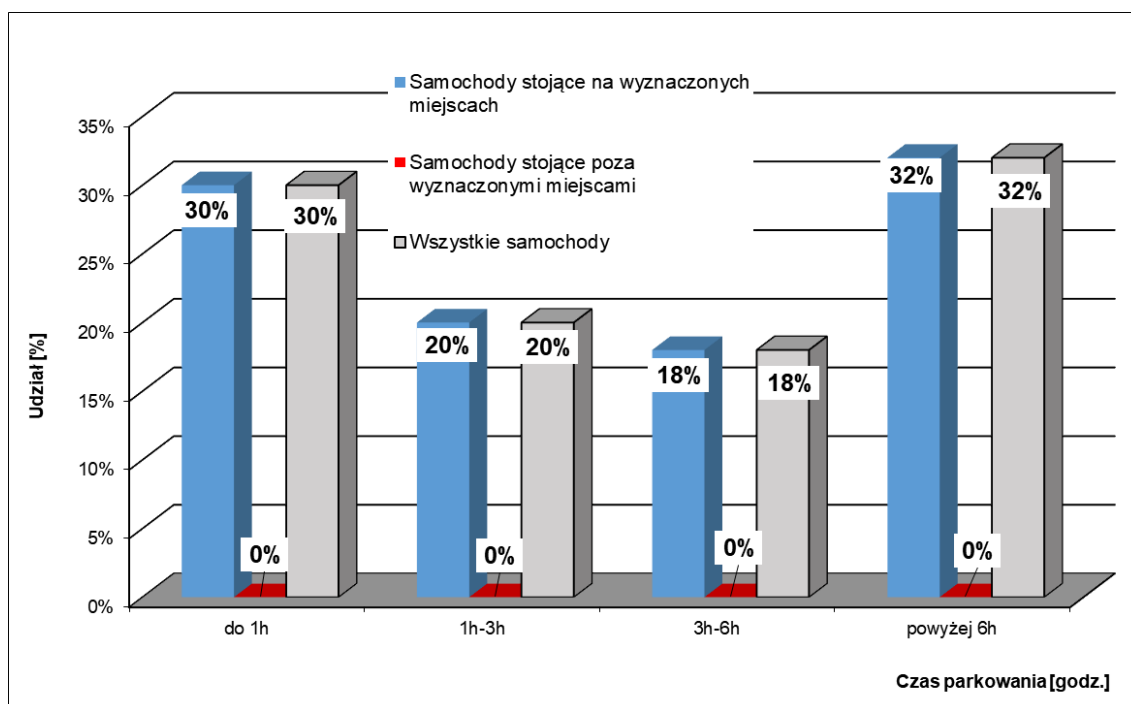
(źródło: opracowanie własne)

5.5 Obserwacje poczynione w czasie prowadzenia badań i wnioski z analizy opracowanych wyników

Jednym z interesujących spostrzeżeń jest analiza wyników z odcinka pl. Orła Białego, który aktualnie jest wyłączony z pobierania opłat (od ul. Grodzkiej do Koński Kierat). Analiza wyników skazuje, że parkują tam mieszkańcy i również osoby dojeżdżające do pracy oraz osoby przyjeżdżające w innych motywacjach do Śródmieścia.

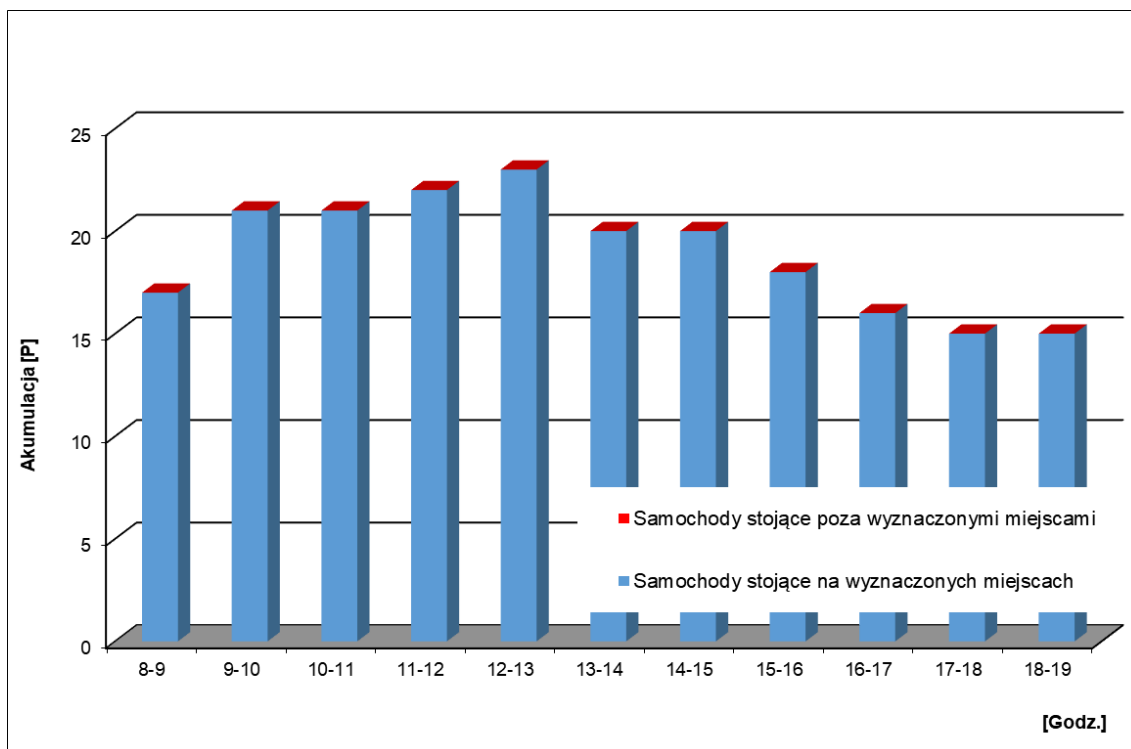
Wskazują na to wykresy z rozkładem czasu parkowania, przebiegu akumulacji i wykorzystania powierzchni parkingowej. Z wyników wynika, że ok 30% samochodów parkowanych jest do 1h, a tylko 32% parkuje powyżej 6h (można domniemywać, że w tej grupie większość stanowią samochody mieszkańców).

Szczyt parkingowy występuje pomiędzy godzinami 12 i 13. W godzinach rannych i po godzinie 15 występuje relatywnie dużo wolnych wyznaczonych miejsc parkingowych.

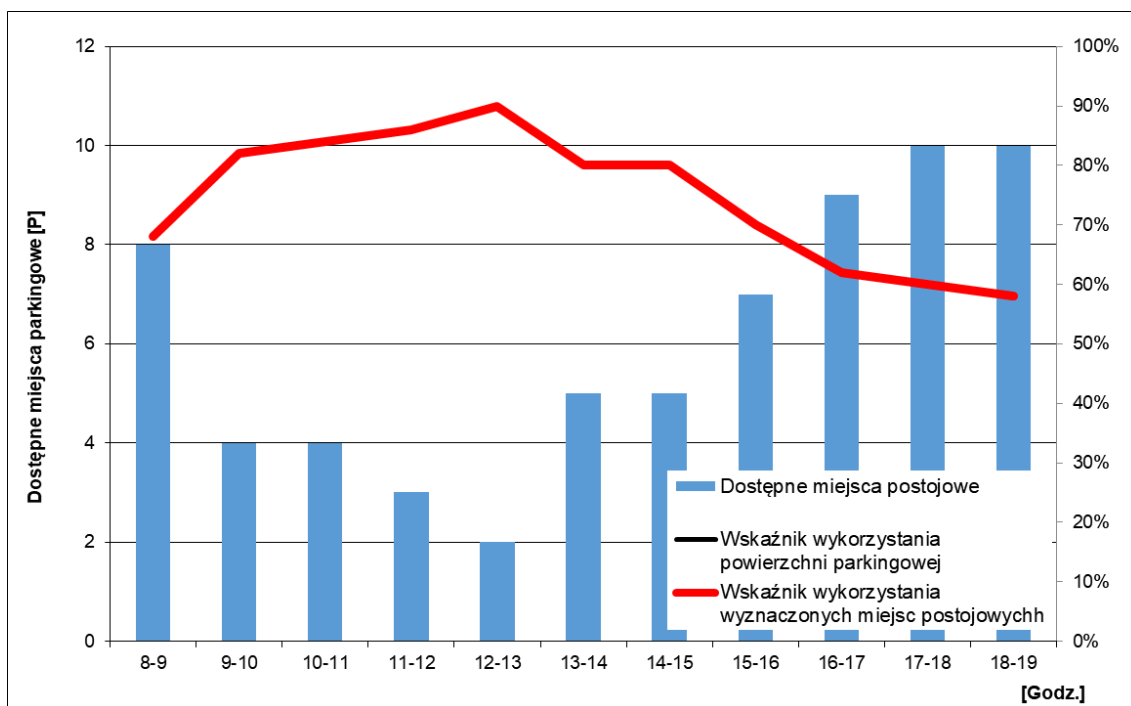


Rys. 5.29. Rozkład czasów parkowania na ulicach na pl. Orła Białego [%].

(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.30. Przebieg akumulacji samochodów na pl. Orła Białego [P].
(źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.31. Przebieg wykorzystania powierzchni parkingowej na pl. Orła Białego [%].
(źródło: opracowanie własne)

Wyniki uzyskana dla pl. Orła Białego wskazują, że część kierowców wykorzystuje bieżącą sytuację i parkują na nim w celu uniknięcia opłaty. Można domniemywać, że po zamknięciu placu kierowcy ci będą parkować na ulicach objętych opłatami parkingowymi i przyczynią się do wzrostu wykorzystania miejsc parkingowych na tych ulicach oraz wzrostu wskaźnika rotacji również kiedy na obszarze tym zostanie wprowadzona ŚSPP.

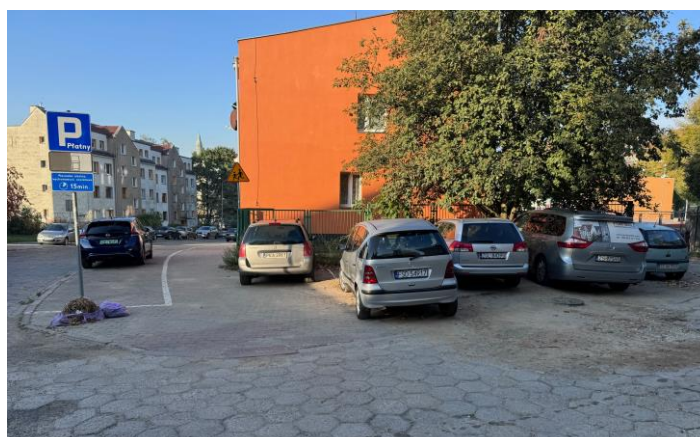
Wyniki dla placu Orła Białego wskazują na istotny problem, którym jest parkowanie pojazdów poza wyznaczonymi miejscami postojowymi. Ponieważ na placu tym nie są aktualnie pobierane opłaty parkingowe to nie było żadnego przypadku parkowania poza wyznaczonymi miejscami. Niestety na pozostałych ulicach problem ten występuje. W kontraście do pl. Orła Białego widać, że większość kierowców parkująca poza wyznaczonymi miejscami postojowymi robi w celu uniknięcia opłat parkingowych. Ale parkowanie to wcale nie jest bezpłatne. Płaci za nie społeczeństwo ponieważ parkowanie na niewyznaczonych miejscach często wiąże się z pogorszeniem poruszania się pieszym oraz wiąże się z degradacją przestrzeni i niszczeniem infrastruktury miejskiej.

Jednymi z przykładów mogą być pojazdy parkujące poza wyznaczonymi miejscami na ul. Tkackiej. Powoduje to niszczenie infrastruktury dla pieszych oraz ograniczenie przestrzeni dla poruszania się pieszych, co jest także niezgodne z przepisami.



Rys. 5.32. Przykład niszczenia infrastruktury pieszej przez samochody parkujące na niewyznaczonych miejscach na ul. Tkackiej. (źródło: opracowanie własne)

Na poniższym przykładzie przedstawiono również niszczenie terenu zielonego przez pojazdy parkujące na niewyznaczonych miejscach postojowych przy u. Grodzkiej



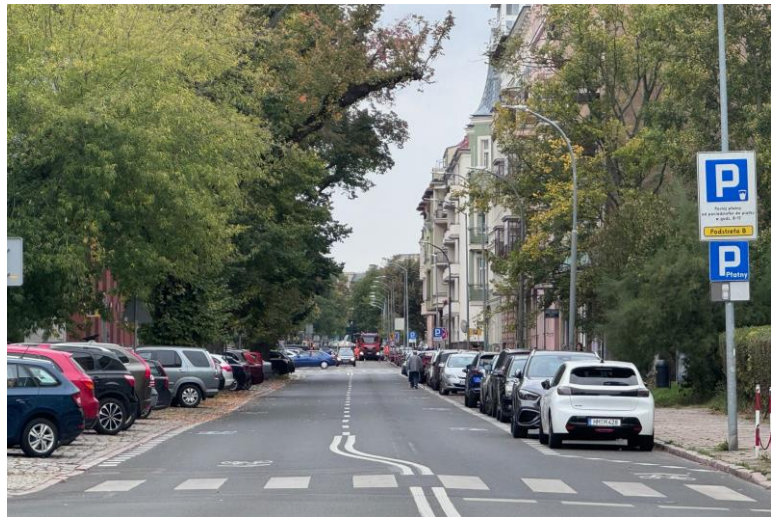
Rys. 5.33. Przykład niszczenia zieleni miejskiej pieszej przez samochody parkujące na niewyznaczonych miejscach na ul. Grodzkiej. (źródło: opracowanie własne)

Wyznaczone sektory pomiarowe na ul. Niedziałkowskiego bardzo dobrze ilustrują problematykę podziału na Podstrefy czerwoną i żółtą. Badany sektor 5a leży w podstrefie czerwonej podczas gdy sektor 5b w żółtej. Obydwa sektory dzieli relatywnie niewielka odległość, a występują na nich radykalnie zróżnicowane zachowania parkingowe. W sektorze 5a, który leży w czerwonej Podstrefie przez większość dnia miejsca postojowe zajmowane są sporadycznie. Dopiero od godziny 16 następuje sukcesywny wzrost wykorzystania miejsc parkingowych. Analiza czasów parkowania wskazuje, że zaparkowane samochody należą do osób korzystających z pływalni. Szczyt parkingowy wystąpił w ostatniej godzinie badania. Zupełnie oddzielny obraz wstępuje w sektorze 5b, który leży w strefie żółtej. Miejsca parkingowe na nim są intensywnie wykorzystywane od samego rana, a od godziny 15 następuje systematyczne zwiększanie się dostępnych miejsc postojowych.

Wynika to prawdopodobnie z tego, że kierowcy przejeżdżający samochodami do pracy, czy w celu załatwiania spraw unikają parkowania w strefie czerwonej i przez to część ulicy Niedziałkowskiego, która w niej leży do godziny 15 jest praktycznie pusta. Można również wyciągnąć mylny wniosek, że nie ma zapotrzebowania na parkowanie na ul. Niedziałkowskiego w czerwonej strefie w ciągu dnia. Występuje tutaj efekt ucieczki i zapełniania pojazdami strefy tańszej. W przypadku uregulowania i zastosowania jednakowych opłat za parkowanie można spodziewać się, że na obydwu ulicach wykorzystanie powierzchni parkingowej będzie wyrównane.



Rys. 5.34. Ulica Niedziałkowskiego, strefa czerwona w godzinach pracy. (źródło: opracowanie własne)



Rys. 5.35. Ulica Niedziałkowskiego, strefa żółta w godzinach pracy. (źródło: opracowanie własne)

6 BADANIA ANKIETOWE

W ramach opracowania wykonano badania ankietowe w dn. 18-20 i 25 września 2024 roku⁵ w godzinach 11:00-18:00. W sumie uzyskano 591 ankiet⁶. Badanie przeprowadzono w obszarze planowanej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania (ŚSPP) tj. w obszarze ograniczonym ulicami: od południa ul. Księdza Kardynała Stefana Wyszyńskiego, od zachodu al. Niepodległości, od północy Trasa Zamkową im. P. Zaremby i pl. Żołnierza Polskiego i od wschodu Nabrzeżem Bieleckim z wyłączeniem niektórych ulic np. ulic wewnętrznych, ulic Kurkowej, Siennej, Środowej, Rybaki, Kłodna, Wielka Odrzańska, Mała Odrzańska, Targ Rybny, Rynek Nowy, Warzywna, pl. Orła Białego. Obszar badania przedstawiono na poniższym rysunku.



Rys. 6.1. Obszar badania ankietowego
(źródło: opracowanie własne.)

Badanie było skierowane zarówno do osób przyjeżdżających w obszar planowanej strefy samochodem jak i do wszystkich pozostałych odwiedzających obszar lub mieszkających w jego granicy. Celem badania było oszacowanie prawdopodobnych zmian w podróżach do planowanego obszaru ŚSPP w szczególności w odniesieniu do parkowania.

⁵ Pierwotnie planowano przeprowadzenie ankiety wyłącznie w dn. 18-20.09.24, ale z uwagi na wiele odmów wykonawcy byli zmuszeni do przeprowadzenia dodatkowych badań w dn. 25.09.24, żeby osiągnąć żądaną próbę.

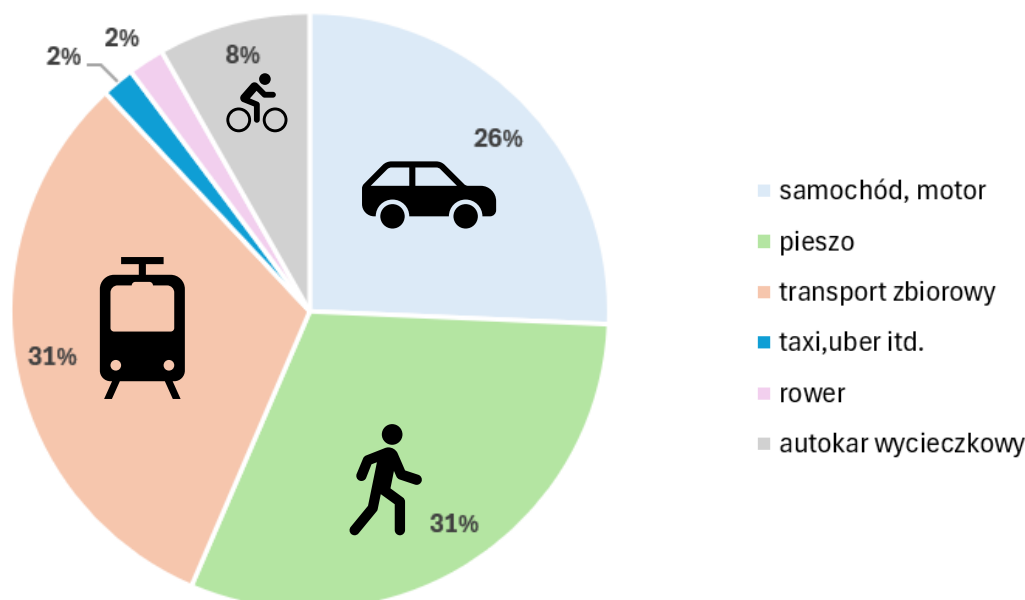
⁶ Z 591 ankiet odrzucono 10 ze względu na ich wątpliwą wiarygodność. Analizy zatem wykonano w oparciu o 581 ankiet.

6.1 Podział modalny

W ramach badań zadano pytanie respondentom o to w jaki sposób dotarli do obszaru planowanego obszaru ŚSPP. Badanie wykazało, że najwięcej osób dociera do obszaru transportem zbiorowym (tramwaj, autobus) 31% i pieszo również 31%⁷. Kolejne 26% respondentów zadeklarowało, że dojeżdża do obszaru samochodem. Pozostałe 12% stanowią osoby, które dotarły do obszaru autokarami turystycznymi - 8%, pojazdami świadczącymi usługi podwożenia (taxi, Uber itd.) - 2% oraz rowerem 2%.

Oznacza to, że 66% podróżujących do obszaru planowej ŚSPP nie korzysta z samochodu, jego podróż nie wiąże się z konieczności skorzystania z miejsca parkingowego. Pozostałe 34% osób podróżuje do obszaru samochodem bądź autokarem wycieczkowym - ich podróż związana jest z koniecznością skorzystania z miejsca parkingowego.

Wykres obrazujący podział zadań przewozowych w dotarciu do planowanej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania przedstawiono poniżej.



Rys. 6.2. Podział modalny w podróżach do obszaru planowanej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania.
(źródło: opracowanie własne)

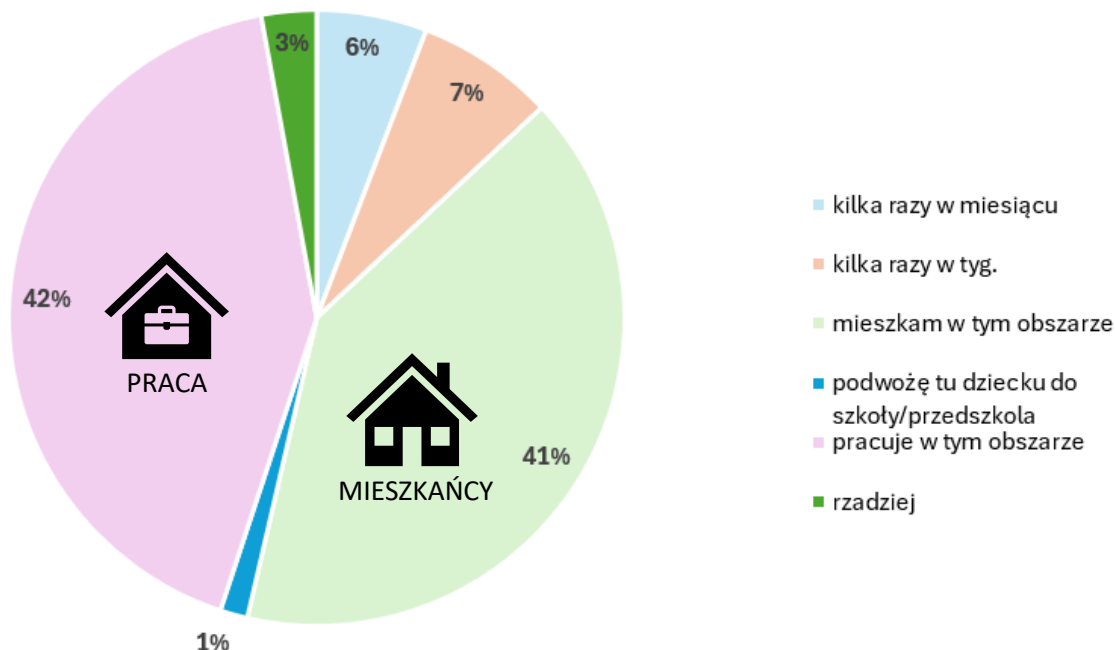
6.2 Charakterystyka podróży realizowanej samochodem

W ramach badań poddano również szczegółowej ankiecie osoby podróżujące do planowanego obszaru ŚSPP samochodem. W pierwszej kolejności zapytano respondentów jak często podróżują do obszaru. Badanie wykazało, że 42% pojazdów zaparkowanych w obszarze należą do osób, które pracują w tym obszarze, a 41% do mieszkańców. Oznacza to, że ponad 80% pojazdów jest użytkowana przez osoby, które parkują je w obszarze codziennie. Pozostałe 7% stanowią osoby, które parkują auto kilka razy w

⁷ Część z tych 31% do samego Szczecina dotarła pociągiem, a potem pieszo udała się w badany obszar. Z uwagi na to, że odległość Stacji Szczecin Główny wynosi ok 1km jako ostatni element łańcuch podróży uznano dojście pieszo, a nie środek transportu zbiorowego.

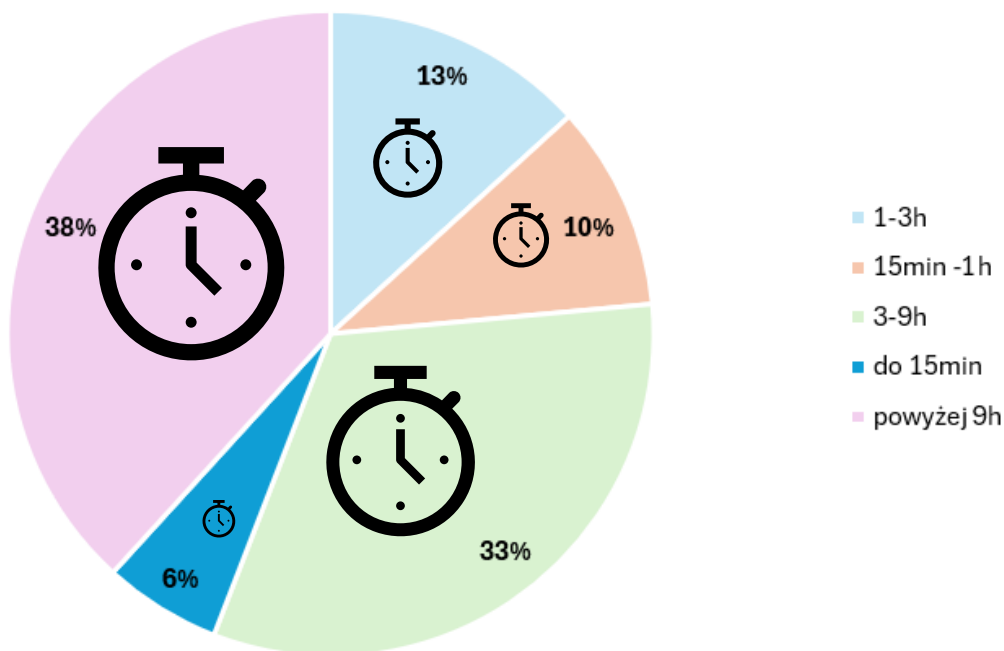
tygodniu, a 6% parkuje kilka razy w miesiącu. Pozostałe 3% to osoby parkujące w obszarze rzadziej niż kilka razy w miesiącu. Oznacza to, że ok 80% zajętych miejsc parkingowych wykorzystywana jest stale przez te same osoby.

Szczegółowe wyniki badań przedstawione są na wykresie poniżej.



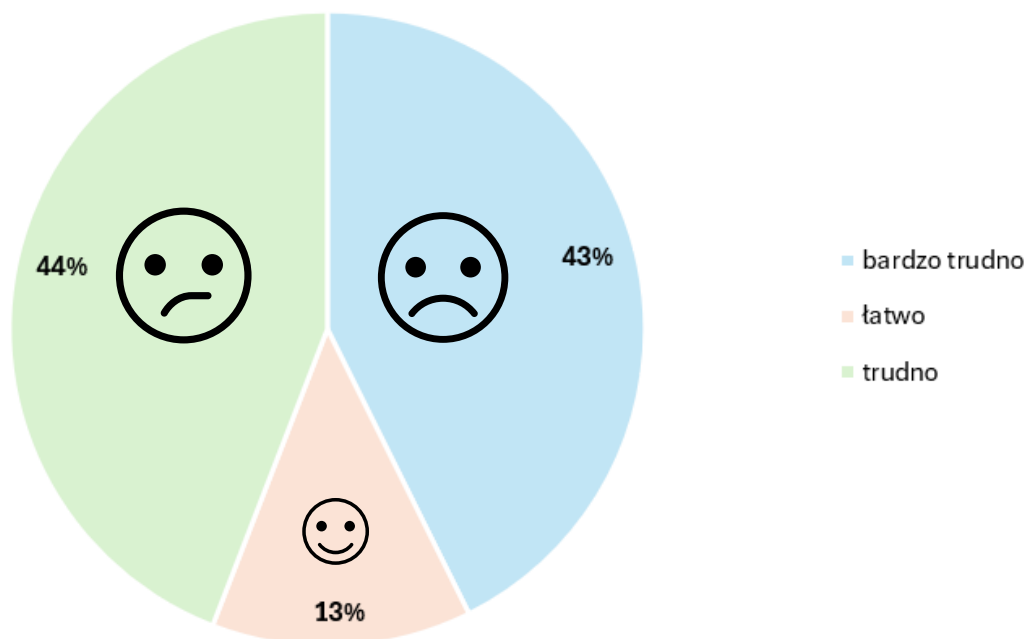
Rys. 6.3. Częstotliwość podróży do obszaru planowanej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania (źródło: opracowanie własne)

Kolejne pytanie dotyczyło czasu postoju pojazdu w strefie. Pozwoli to oszacować średni czas postoju pojazdów w obszarze. Większość pojazdów zajmuje miejsce parkingowe na czas powyżej 9h, stanowią one 38% zaparkowanych pojazdów (pokrywa się to z deklaracją z poprzedniego pytania - są to głównie mieszkańcy). Kolejną znaczną grupą stanowią pojazdy, których czas postoju waha się od 3 do 9h stanowią one 33%. Pozostałe 29% pojazdów stanowią pojazdy, które stoją od 1h do 3h - 13%, od 1h do 3h - 13%, od 15min do 1h- 10% i poniżej 15min- 6%.



Rys. 6.4. Czas parkowania w obszarze planowanej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania.
(źródło: opracowanie własne)

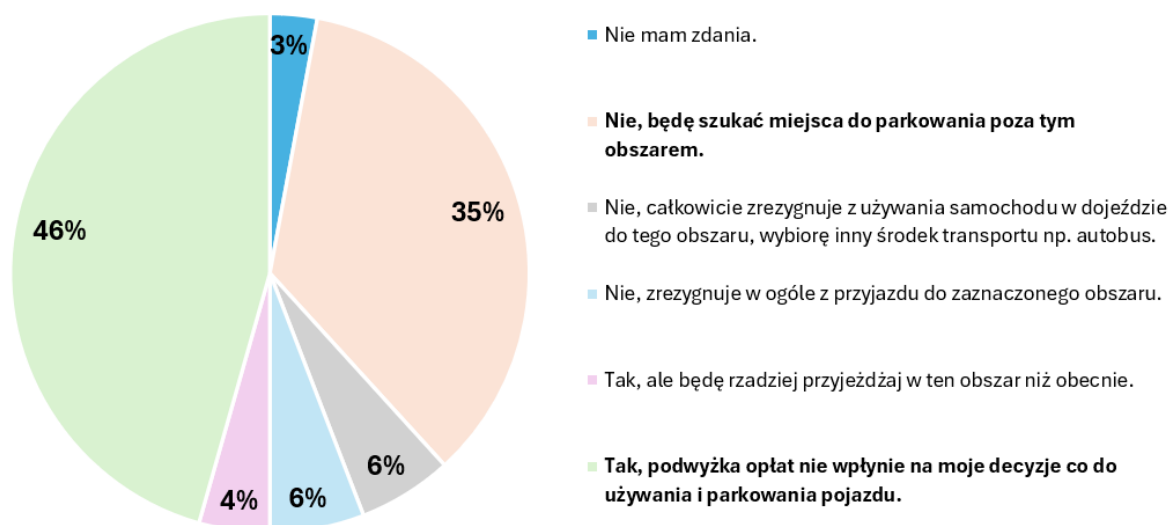
Respondenci byli również pytani o subiektywną ocenę trudności w znalezieniu wolnego miejsca do zaparkowania auta. 87% osób zadeklarowało trudność w znalezieniu miejsca do parkowania w strefie, z czego 43% uważa, że jest to nawet bardzo trudne. Tylko 13% uważa, że nie ma większego problemu ze znalezieniem miejsca w badanej strefie.



Rys. 6.5. Subiektywna ocena możliwości znalezienia wolnego miejsca do parkowania w obszarze planowanej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania
(źródło: opracowanie własne)

W ramach ankiety zapytano również o zmiany w zakresie strefy płatnego parkowania, w szczególności o planowane wprowadzenie podwyżek cen za parkowanie zarówno dla mieszkańców (do 500zł za rok) jak i pozostałych użytkowników (8zł za godzinę) i likwidację niektórych ulg (np. dla pojazdów hybrydowych). 46% osób zadeklarowało, że zmiany w systemie płatnego parkowania nie wpłyną na ich zachowania komunikacyjne - nadal będą parkować swój pojazd w obszarze. 35% będzie szukać miejsca do parkowania poza tym obszarem. Tylko 6% zrezygnuje w ogóle z użycia samochodu w dojeździe do obszaru zamieniając go na inny środek transportu np. autobus, a kolejne 6% w ogóle zrezygnuje z podróży do obszaru. Żaden z respondentów nie zadeklarował, że planowane zmiany w strefie spowodują skrócenie jego czasu parkowania.

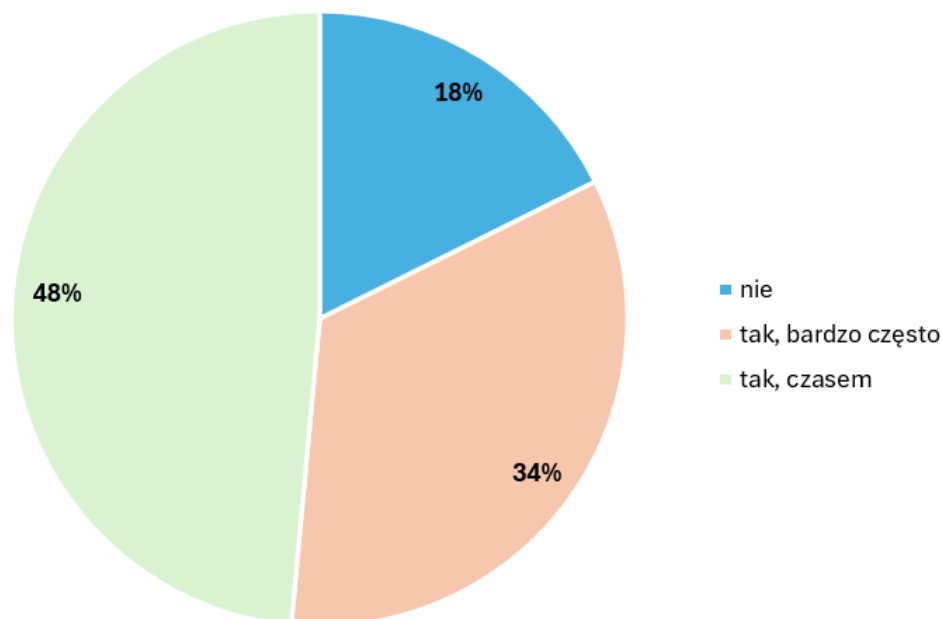
Szczegółowe wyniki badań przedstawiono na kolejnym wykresie.



Rys. 6.6. Odpowiedź na pytanie „Czy w sytuacji wzrostu opłat za parkowanie i likwidacji niektórych przywilejów w obszarze planowanej śródmiejskiej strefy płatnego parkowania nadal będą Państwo parkować w analizowanym obszarze?”.
(źródło: opracowanie własne)

Ponadto zapytano użytkowników czy zdarza im się parkować w innym miejscu, np. gdy nie są w stanie znaleźć wolnego miejsca do parkowania w planowanej ŚSPP. Tylko 18% respondentów odpowiedziało, że nigdy im się to nie zdarza. Pozostałym osobom zdarza się to czasem (48%), a 34% zadeklarowało, że występuje to w ich wypadku bardzo często.

Szczegółowe wyniki badań w tym zakresie przedstawiono na kolejnym wykresie.



Rys. 6.7. Odpowiedź na pytanie „Czy zdarza się Państwu parkować w innej okolicy ponieważ w obszarze planowanej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania brakuje miejsc do parkowania?”.
(źródło: opracowanie własne)

W ramach badań ankietowych respondenci mieli również możliwość skomentowania decyzji miasta w zakresie wprowadzenia ŚSPP i jej zasad. Najczęściej opinie czy potrzeby formułowane przez mieszkańców stały w sprzeczności z oczekiwaniami osób dojeżdżających do strefy tj. pracujących lub korzystających z usług.

Część osób, w szczególności mieszkańców, wyraziło sprzeciw podnoszeniu opłat za parkowanie mieszkańcom planowanej ŚSPP. Wyrazili oni również niezadowolenie z planowanych likwidacji miejsc do parkowania czy zamykania ulic i przeznaczania je na inne funkcje. Mieszkańcy skarżą się na brak wolnych miejsc do parkowania i proszą o możliwość parkowania na sąsiednich ulicach w ramach wykupionego abonamentu. Z drugiej strony były też głosy osób niemieszkających w strefie, że planowane zmiany uderzą najbardziej w nich czyli w osoby pracujące w tej strefie i klientów sklepów lub innych obiektów tu zlokalizowanych. Pojawiły się także obawy, że planowane zmiany dotkną szczególnie obiekty kultury.

Były również sugestie pozostawienia przywilejów dla pojazdów elektrycznych oraz budowy parkingów powierzchniowych, w tym również wielopoziomowych, które miałyby zaspokoić potrzeby parkingowe obszaru.

Zauważono również konieczność poprawienia oznakowania poziomego. Zdaniem respondentów w niektórych miejscach jest ono wytarte i niewidoczne.

Osoby dowożące dzieci do szkół zlokalizowanych w strefie wyraziły frustrację z uwagi trudności jakie napotykały dowożąc dzieci do placówek szkolnych. Część z nich nie wyobraża sobie dowożenia dzieci transportem zbiorowym, rowerem lub pieszo.

Warto zaznaczyć, że część respondentów była zadowolona z pomysłu, rozumiejąc, że zwiększenie opłat ułatwi parkowanie - zwiększy się liczba dostępnych miejsc do parkowania. Widzą konieczność podjęcia działań w celu zwiększenia rotacji parkowania.

Szczegółowe zestawienie uwag zawarte jest w załączniku 1.

6.3 Wnioski z badań ankietowych

Przeprowadzane badania ujawniły, że dojazd samochodem do planowanej ŚSPP deklaruje 26% osób podróżujących do obszaru. Pozostałe osoby deklarują dojazd transportem zbiorowym albo dojścia piesze (w sumie 62%). Dojazd rowerem deklaruje tylko 8%.

Większość osób parkujących w planowanej ŚSPP to mieszkańcy albo osoby pracujące w strefie (ok 80%). Powoduje to że osoby, które parkują poniżej 3h stanowią tylko 29%.

Większość osób parkujących w obszarze planowanej ŚSPP odczuwa problem ze znalezieniem wolnego miejsca (87%), a aż 43% wskazuje, że jest to nawet bardzo trudne. Stąd 82% przyznaje się, że zdarza się im parkować poza planowaną ŚSPP z uwagi na to, że nie znaleźli wolnego miejsca w strefie.

Niebezpieczeństwo rozlewanie się parkowania z obszaru starego miasta zidentyfikowano również w przypadku wprowadzenia ŚSPP. Aż 35% osób przyjeżdżających do strefy samochodem zadeklarowało, że w przypadku zwiększenia opłat (wprowadzenia w obszarze ŚSPP) będzie nadal przyjeżdżał samochodem ale parkować poza strefą w obszarach przyległych do strefy. Tylko 6% respondentów obecnie przyjeżdżających samochodem deklaruje zmianę zachowań komunikacyjnych (przesiadanie się na inny środek transporty tramwaj, autobus).

Jednocześnie warto zaznaczyć, że badania ankietowe ujawniły duży wpływ wprowadzenia ŚSPP na zachowania osób które obecnie parkują w analizowanym obszarze. Tylko 46% zadeklarowało, że wprowadzenie ŚSPP nie wpłynie na ich dotychczasowe zachowania nadal będą parkować w obszarze i nie skrócą swojego czasu postoju.

7 PROGNOZOWANY WPŁYW WPROWADZENIA ŚSPP

7.1 Założenia ŚSPP

Zgodnie z Ustawą o drogach publicznych⁸ strefy 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. W sytuacji gdy strefy płatnego parkowania są niewystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska można wprowadzić Śródmiejską Strefę Płatnego Parkowania (ŚSPP). Wprowadzenie ŚSPP jest możliwe w gminie o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys., na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia. W przypadku ŚSPP stawki za postój mogą być wyższe niż w SPP i obowiązywać siedem dni w tygodniu w określonych godzinach lub całą dobę.

Zgodnie z Ustawą ustalenie Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania, w tym ustalenie wysokości opłaty wymaga uprzedniego przeprowadzenia analiz, które określą m.in. rotację parkujących pojazdów samochodowych w planowanej śródmiejskiej strefie płatnego parkowania oraz zakładany poziom rotacji parkujących pojazdów samochodowych w planowanej śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, z uwzględnieniem różnych poziomów wysokości opłat za postój w tej strefie.

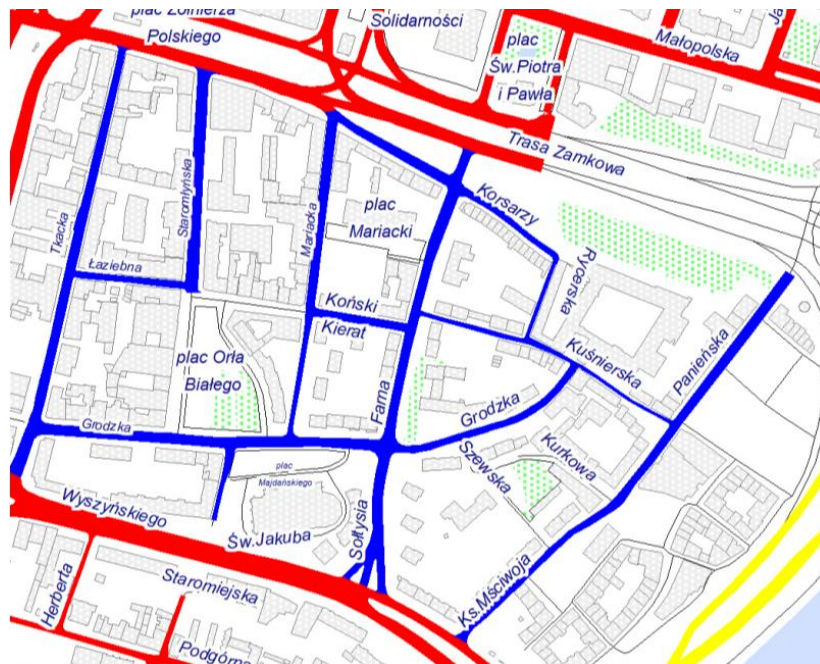
Opłata za pierwszą godzinę postoju w ŚSPP pojazdu samochodowego nie może przekraczać: 0,45% minimalnego wynagrodzenia. Przy czym ostateczna wielkość opłat za parkowanie wynika z przeprowadzonych analiz.

Zgodnie z Ustawą środki uzyskane z opłat za postój pojazdów samochodowych w ŚSPP, w wysokości nie mniejszej niż 65% tych opłat, oraz środki z opłat dodatkowych, pobranych z tytułu nieuiszczenia

⁸ OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 7 lipca 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o drogach publicznych

opłaty, gmina przeznaczą wyłącznie na sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej lub zieleń i zadrzewienia w gminie.

Zgodnie zatem z zapisami ustawy planuje się by Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania (ŚSPP) w Szczecinie obejmowała swoim zasięgiem obszar Starego Miasta, ograniczony ulicami: od południa ul. Księdza Kardynała Stefana Wyszyńskiego, od zachodu al. Niepodległości, od północy Trasa Zamkowa im. P. Zaremby i pl. Żołnierza Polskiego i od wschodu Nabrzeżem Bieleckim z wyłączeniem niektórych ulic np. ulic wewnętrznych, ulic Kurkowej, Siennej, Środowej, Rybaki, Kłodna, Wielka Odrzańska, Mała Odrzańska, Targ Rybny, Rynek Nowy, Warzywna, pl. Orła Białego. Szczegółowy układ ulic, które planuje się włączyć do ŚSPP przedstawiono na kolejnym schemacie.



Rys. 7.1. Schemat ulic wchodzących w skład planowanej ŚSPP
(źródło: <https://spp.szczecin.pl>- data dostępu 03.10.2024)

Planowane zmiany w infrastrukturze parkingowej miasta, w tym wprowadzenie ŚSPP zostały sformułowane w oparciu o badania funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania wykonanych w latach 2023 – 2024.

Główne założenia ŚSPP:

- parkowanie płatne we wszystkie dni tygodnia, w godzinach od 8 do 22,
- stawka za pierwszą godzinę parkowania 8 zł,
- mieszkańcy ŚSPP mają prawo do abonamentu rocznego w cenie 500 zł (albo półrocznego za 250 zł),
- posiadacze abonamentu mogą parkować bez dodatkowych opłat na całym obszarze ŚSPP.

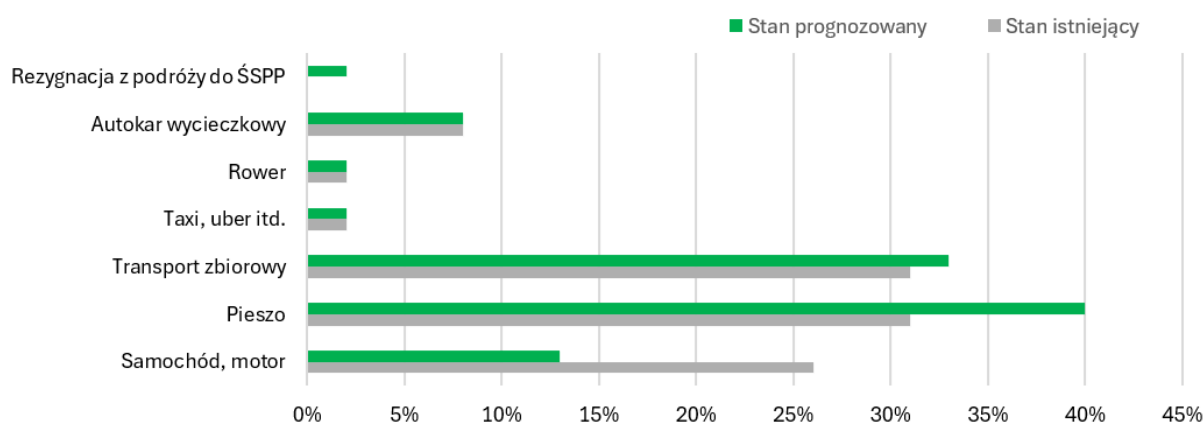
7.2 Prognozowane zmiany w podziale modalnym w podróżach ŚSPP

W stanie istniejącym samochodem przyjeżdża do strefy 26% wszystkich odwiedzających strefę w ciągu dnia. Przeprowadzona ankieta wykazała, że po wprowadzeniu ŚSPP 46% dojeżdżających samochodem nie zmieni swoich zachowań, a 6% nadal będzie przyjeżdżał samochodem, ale będzie parkował krócej. Jednocześnie 35% osób obecnie dojeżdżających samochodem, będzie parkował poza strefą i dojdzie do strefy pieszo lub dojedzie transportem zbiorowym, a 6% w ogóle zrezygnuje z samochodu i

przejdzie się na transport zbiorowy. Biorąc powyższe pod uwagę należy spodziewać się 13% spadku dojazdu samochodem do ŚSPP na rzecz wzrostu dojazdów pieszych i dojazdów transportem zbiorowym. To w jakim zakresie wzrośnie udział dojazdów transportem zbiorowym jest determinowane zmianami w zakresie infrastruktury jakie nastąpią po wprowadzeniu ŚSPP. W przypadku braku jakichkolwiek zmian należy spodziewać się, że udział dojazdów pieszych do strefy wzrośnie do 40% a dojazd transportem zbiorowym do 33%. Jednocześnie 6% dojeżdżających samochodem zadeklarowało, że zrezygnuje z podróży do obszaru w ogóle. Co oznacza, że spadek podróży do planowanej ŚSPP będzie mniejszy niż 2%. Szczegółowe wyniki szacunków przedstawione są w kolejnej tabeli i na wykresie.

Tab. 7.1. Prognozowane zmiany w podziale modalnym w podróżach do ŚSPP
(źródło: opracowanie własne)

Środek transportu	Stan istniejący	Stan prognozowany
Samochód, motor	26%	13%
Pieszo	31%	40%
Transport zbiorowy	31%	33%
Taxi, uber itd.	2%	2%
Rower	2%	2%
Autokar wycieczkowy	8%	8%
Rezygnacja z podróży do ŚSPP	-	<2%



Rys. 7.2. Prognozowane zmiany w podziale modalnym w podróżach do ŚSPP
(źródło: opracowanie własne)

Biorąc pod uwagę prognozowany spadek dojazdów samochodem do ŚSPP przy jednoczesnym spadku liczby miejsc parkingowych w obszarze (likwidacja miejsc w rejonie placu Orła Białego). Przy obecnych założeniach⁹ należy spodziewać się, że średnia zajętość miejsc w ŚSPP będzie na poziomie 53% - czyli nastąpi duży spadek w stosunku do stanu istniejącego (94%).

7.3 Prognozowane zmiany w rotacji w ŚSPP

Obecny współczynnik rotacji wynosi 4,2 (3,8 przy pominięciu pojazdów parkujących poza wyznaczonymi miejscami) i jak już wspomniano wcześniej nie jest to wskaźnik wysoki mając na uwadze charakter i funkcje obszaru. Mając na uwadze przeprowadzone wyniki ankiet można wyciągnąć

⁹ W ramach analizy zakłada się, że: nie następują inne zmiany w zakresie liczby miejsc do parkowania prócz likwidacji miejsc w rejonie placu Orła Białego, nie następuje wzbudzenie nowych podróży do ŚSPP oraz że nie następują istotne zmiany w zakresie obsługi ŚSPP transportem zbiorowym.

wniosek, że wprowadzenie ŚSPP, w której zlikwidowane zostaną przywileje związane z długim parkowaniem (abonamenty) oraz ograniczona będzie możliwość parkowania poza wyznaczonymi do tego miejscami wskaźnik ten będzie znacząco wyższy.

Ankietowani kierowcy przyznawali, że zdarza im się parkować poza obszarem ŚSPP z uwagi na problem znajdowania miejsc do parkowania. Problemy takie występują w godzinach największego zapotrzebowania na miejsca parkingowe. Szczyt występuje w godzinach 11-12, jednak w zasadzie przez cały okres badania zidentyfikowano bardzo wysoki stopień wykorzystania miejsc postojowych.

Okres szczytowy jest to czas, w którym występuje intensywne realizowanie motywacji związanych z „załatwianiem spraw” urzędowych i biznesowych. Stąd uwolnienie miejsc parkingowych od długiego parkowania w ŚSPP poprzez zlikwidowanie przywilejów i podwyższenie opłaty zwiększy możliwość parkowania w okresie największego zapotrzebowania na miejsca parkingowe.

Doprowadzi to wzrostu rotacji. Ostrożnie szacując można przyjąć, że zwiększy się ona przynajmniej do 5.

8 OCENA FUNKCJONOWANIA, REKOMENDACJE, WNIOSKI ITP.

Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz rekomenduje się wprowadzenie ŚSPP na obszarze Starego Miasta. Obowiązująca tam obecnie strefa płatnego parkowania jest niewystarczająca do realizacji lokalnej polityki transportowej i polityki ochrony środowiska. Zdaniem użytkowników na starym mieście występują duże problemy z parkowaniem. Subiektywną ocenę respondentów potwierdzają przeprowadzone pomiary parkowania. Na podstawie badań potwierdziły dużą zajętość miejsc na obszarze starego miasta (94%) oraz niski współczynnik rotacji (4,2). Niekorzystany jest również duży (26%) udział dojazdu samochodem do obszaru Starego Miasta, które charakteryzuje się niezwyklejmi walorami architektoniczno-urbanistycznych (ciasny układ ulic) i wymaga szczególnej ochrony i troski przed intensywnym parkowaniem pojazdów. W związku z tym zgodnie z ustawą o drogach publicznych obszar Starego Miasta spełnia warunki jakie stawia ustawa w zakresie możliwości wprowadzenie Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania.

Jednocześnie zgodnie z ustawą o drogach publicznych zaleca się przeznaczenie środków z dochodu jakie miasto uzyska z tytułu pobierania opłat za parkowanie w ŚSPP na aktywowanie ruchu rowerowego i poprawę dostępności obszaru Starego Miasta dla transportu zbiorowego. Należy przeanalizować układ dróg rowerowych w kontekście możliwości dojazdu rowerem do obszaru (w szczególności ciągłość i bezpośredniość przebiegu tras dla rowerów) i możliwości bezpiecznego zaparkowania roweru. Należy zwrócić szczególną uwagę na wyposażenie obiektów użyteczności publicznej w parkingi dla rowerów. Zaleca się również przeanalizowanie układu linii i częstotliwość transportu zbiorowego obsługującego obszar oraz możliwości uniezależnienia go od zatłoczenia występującego na ulicach. Poprawi to dostępność obszaru i zachęci do wyboru transportu zbiorowego w podróżach do planowanej ŚSPP. Warto np. zastanowić się nad poprowadzeniem linii transportu zbiorowego w obu kierunkach ul. Farna i Grodzką przy jednoczesnym przerwaniu ciągłości ruchu dla transportu indywidualnego na ul. Grodzkiej w rejonie pl. Orła Białego - zlikwidowałoby to z jednej strony zatłoczenia na ul. Grodzkiej (eliminację ruchu tranzytowego, a z drugiej poprawiłoby dostępność placówek oświaty zlokalizowanych w obszarze starego miasta. Obecnie duża część młodzieży korzysta z węzła przesiadkowego Brama Portowa, co w przypadku uczniów ze SP 63 czy LO IX wymaga dojścia ok 600m. W ścisłym centrum zaleca się, żeby odległości między przystankami transportu zbiorowego były na poziomie ok 300m. Dobre skomunikowanie placówek oświaty z transportem zbiorowym jest kluczowe z punktu widzenia kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych młodzieży i ogranicza konieczność podwożenia dzieci do szkoły transportem samochodowym.

W odniesieniu do pozostałych badanych odcinków rekomenduje się:

- Ul. Niedziałkowskiego – objęcie całego badanego odcinka Podstrefą A (czerwoną), tj. odcinka pomiędzy Jana Pawła II a Unistawy,
- Ul. Śląska – objęcie całego badanego odcinka Podstrefą A (czerwoną), tj. pomiędzy Jagiellońską a Mazurską
- Ul. Rayskiego – objęcie całego badanego odcinka Podstrefą A (czerwoną), tj. pomiędzy pl. Grunwaldzkim a al. Wyzwolenia,
- Bohaterów Getta Warszawskiego – objęcie całego badanego odcinka Podstrefą A (czerwoną), tj. na odcinku: al. Piastów - pl. Zgody
- Ulice zlokalizowane na Łasztowni – wyznaczenie miejsc postojowych wzdłuż ulic (wzdłuż Władysława IV i ew. wzdłuż Zbożowej, w rejonie Trasy Zamkowej) i wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania.

ZAŁĄCZNIK 1

Zestawienie odpowiedzi respondentów na otwarte pytanie w zakresie wprowadzanej ŚSPP w Szczecinie.

1. Za drogo
2. Mieszkańcy powinni mieć ulgę, a nie podwyżkę do 500zł. Teraz jest 360zł. Jesteście niepoważni i prowadzicie złodziejską politykę, szukajcie opłat gdzie indziej, a nie żerujecie na biednych emerytach.
3. Im drożej tym łatwiej znaleźć miejsce.
4. Jestem przeciwny wprowadzeniu zmian w tej strefie
5. „Opłaty dodatkowe” za stawianie samochodu za linią która i tak jest wytarta na jezdni, więc nie widać gdzie się kończy, a gdzie zaczyna wyznaczone miejsce do parkowania to jakiś żart.
6. Konieczność wprowadzenia stref parkowania dla mieszkańców.
7. Miasto zabiera miejsca parkingowe i nie oferuje nic w zamian. Centrum miasta jest nieprzyjazne kierowcom, zwłaszcza tym, którzy w centrum mieszkają.
8. Ulica Grodzka i Tkacka powinny mieć obszar do parkowania dla mieszkańców lub zmienione ze strefy czerwonej na drogą i długo obowiązującą. Po przebudowie placu Orła Białego nie będzie kompletnie gdzie zaparkować.
9. Jestem przeciw utworzeniu nowej strefy. Uważam że obecna strefa płatnego parkowania nie wymaga tworzenia śródmiejskiej strefy. Uważam że jej powstanie jest tylko w interesie mieszkańców tej dzielnicy. Zmiany najbardziej dotkną i to bardzo w sposób finansowy, pracowników instytucji i firm które są zlokalizowane na tym obszarze, a nawet widzów, którzy kupują bilety do opery czy inne wydarzenia odbywające się na Zamku Książąt Pomorskich oraz kiermasze czy festyny. A mieszkańcy dalej będą narzekać na brak miejsc parkingowych.
10. Czy jest możliwość wprowadzenia zniżki dla studentów.
11. Nie powinno być opłat za parkowanie.
12. Opłaty dla mieszkańców powinny być niskie
13. Uważam że powinien zostać przywilej dla pojazdów PHEV/PLUGIN oraz EV ale w strefie SPP.
14. Jest bardzo mało miejsc do parkowania przez co Stare Miasto powoli zamiera w Szczecinie.
15. Proszę, aby nie pozostawiać nas czyli mieszkańców bez możliwości parkowania na Staromłyńskiej i Tkackiej. Proszę zostawić do użytku te dwie ulice! To bardzo potrzebne miejsca! Jako mieszkańcy musimy mieć miejsce do parkowania na tych dwóch ulicach. Ulica Staromłyńska nie nadaje się do zamknięcia i tworzenia czegokolwiek na niej (ani gastronomii ani niczego). Priorytetem jest pozostawienie miejsc parkingowych, które są obecnie. Mieszkańcy nie życzą sobie zamykania tych ulic, rozmawiają na ten temat między sobą. Już to co zostało zrobione na placu Orła Białego wzniewa niechęć mieszkańców – „betonoza”, marniutki rośliny na Ul. Łaziebnej w doniczkach zamiast porządnych zasadzonych drzew. Zamknięciem drogi łączącej Staromłyńską z Grodzką utrudnili Państwo ruch pojazdów. Od jesieni do wiosny na placu Orła Białego praktycznie nie ma ludzi, jest pusto, a przez to że pozamykali państwo ulicę prowadzącą ze Staromłyńskiej do Grodzkiej i ulicę łączącą Koński Kierat ze Staromłyńską, która nie kolidowała z wyznaczonym kąciem „relaxing” to stworzyły się różne problemy. Ten zakątek (Orla Białego) nie stał się bardziej atrakcyjny. Powinna zostać otwarta droga łącząca Koński Kierat ze Staromłyńską, aby osoby które chciałyby pójść zjeść w Trattorii, „Dzikiej Gęsi” mogły normalnie zaparkować. Proszę o pamiętanie o nas czyli mieszkańcach! Dziękuję
16. Podwyżka opłat nie podoba mi się, jednak jestem zmuszony do parkowania w obszarze.
17. Nie chciałabym aż tak wysokiej podwyżki abonamentu, gdyż jest to dla mnie już w tej chwili duży wydatek, o 10-20 - zł byłoby myślę w porządku, ale powiększenia strefy jak najbardziej jestem za.
18. Dla mieszkańców parking powinien być darmowy w określonych godzinach np nocnych.
19. Więcej parkingów.
20. Czy abonament na strefę A/B będzie również obowiązywał w planowanej ŚSPP? Nie jest to nigdzie wyjaśnione.
21. Mieszkańcy powinni mieć możliwość parkowania za darmo, a ewentualne podwyżki powinny się tyczyć ludzi parkujących, którzy później idą do restauracji typu „Dzika Gęś” lub „Tratoria Toscania”. Ułatwiło by to ruch bo jako mieszkaniec nie raz widziałem i nie raz się spóźniłem do pracy przez to że ani śmieciarka ani straż pożarna nie mogła wyjechać,
22. Zróbcie parkingi dla wszystkich. Absolutnie konieczne są przywileje dla przedsiębiorców a nie tylko dla osób, które mieszkają na obszarze.

23. Uważam, że cena abonamentu za parkowanie nie powinna odbiegać tak znacznie od abonamentu mieszkańców, gdyż oni w większości pakują poza godzinami pracy kiedy i tak jest bezpłatne parkowanie. Natomiast pracujący w strefie swoją pracą dają miastu podatki dzięki czemu miasto może się rozwijać i dlatego powinni mieć równie preferencyjne warunki jak mieszkańcy strefy parkowania.
24. Kiedy zostanie wybudowany jakikolwiek „parkingowiec” na starym mieście?
25. Najłatwiej obciążać ludzi wymyślonymi opłatami z kapelusza a to doprowadzi do zubożenia okolicy.
26. Nie mam wyboru. Jest to moje miejsce pracy, a samochód służy do dostaw towaru. Korzystam z abonamentu i nadal będę chciała korzystać.
27. Potrzebny jest parking wielopoziomowy w pobliżu
28. Mimo podwyżki do 500zł nie zrezygnuje z auta. Auto jest mi niezbędne do pracy! Brakuje dramatycznie miejsc do parkowania dla mieszkańców. Zamiast zamykać obszar placu Orła Białego to powinno się pozostawić te parkingi, które obecnie są, gdyż są niezbędne i notorycznie pełne! Już są dramatyczne problemy z parkowaniem na ulicy Staromłyńskiej, Tkackiej, Końskim Kieracie. Dlaczego się utrudnia życie mieszkańcom tych obszarów? Dodatkowo powinno się wrócić do starego ustawienia parkowania po skosie chociaż po jednej stronie ulicy Staromłyńskiej. Wtedy zwiększyłaby się ilość miejsc do parkowania.
29. Rozszerzenie możliwości parkowania dla mieszkańców obszaru - ryczałt na większy teren niż jedna ulica.
30. Proszę o ułatwienia w tym względzie dla mieszkańców.
31. Dlaczego brakuje „parkingowców” w tej okolicy i w ogóle w centrum miasta?
32. W kontekście zmian warto rozważyć użycie innej nazwy strefy niż ŚSPP - tak długiej nazwy oraz użycie koloru. Analogicznie do strefy czerwonej (A) np. czarna (Z). Ułatwi to komunikację z mieszkańcami i turystami korzystającymi ze strefy.
33. Likwidujecie miejsca do parkowania, a pytacie , czy 8 zł wpłynie na parkowanie?! i tak urzędzacie nam mieszkańcom , firmą jak mamy żyć, przypominam kto Was wybiera. Pozdrawiam.
34. Jeśli uważają Państwo, że podwyższenie opłat cokolwiek zmieni w danym obszarze to są Państwo w błędzie. Stare Miasto nadal będzie zapchane autami osobowymi, a jedyne co się zmieni to ilość zer na koncie Urzędu Miasta. Jest to wykluczanie ludzi mniej zamożnych.
35. Jest potrzebna większa rotacja parkujących.
36. Dowożenie dzieci do szkoły w strefie jest trudne. Najpierw dowożę dzieci samochodem do szkoły potem wracam do domu zostawiam samochód i transportem zbiorowym znowu jadę w obszar planowanej SSPP do pracy.