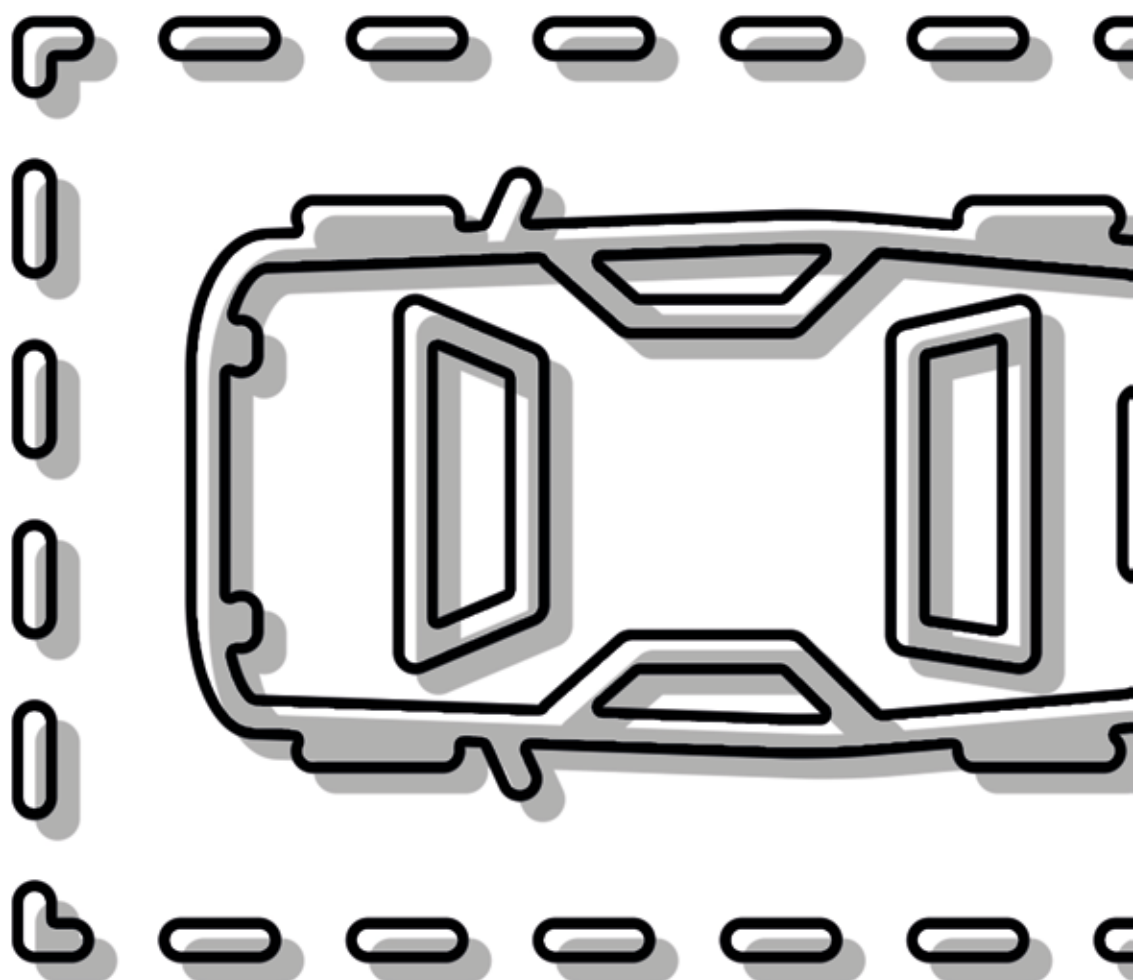


2 POLITYKA PARKINGOWA

Ekspertyza Wrocławskiej Polityki Mobilności



AKCJA MIASTO

Akcja Miasto to stowarzyszenie tworzone przez mieszkańców i dla mieszkańców Wrocławia. Jesteśmy ludźmi z wielu środowisk, z różnymi historiami, poglądami, zainteresowaniami. Połączył nas Wrocław i dlatego właśnie działamy razem.



Wrocławska Polityka Mobilności (WPM) to najważniejszy strategiczny dokument o transporcie w mieście. Zobowiązuje ona urzędników i władze miasta do konkretnych działań na rzecz zrównoważonej mobilności.

Głównym celem WPM jest zmniejszenie odsetka podróży samochodem do 35%. Tymczasem przez 3 lata od uchwalenia WPM (2013 r.) we Wrocławiu zarejestrowanych jest o 14% więcej aut i na koniec 2016 r. było ich 639 na 1000 mieszkańców.

Chcemy sprawdzić, w czym tkwi problem. Dlatego przez rok analizujemy WPM rozdział po rozdziale. Spotykamy się z urzędnikami, wnioskujemy o informacje, zbieramy dane. Naszym celem jest obiektywna ocena zapisów WPM. Sprawdzimy, czy transport we Wrocławiu rzeczywiście jest zrównoważony. Ocenimy, w jakim stopniu cele WPM są realizowane.

1. Ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności

2. Polityka parkingowa

3. Transport rowerowy

4. Transport zbiorowy

5. Ekonomia i finanse

6. Planowanie przestrzenne

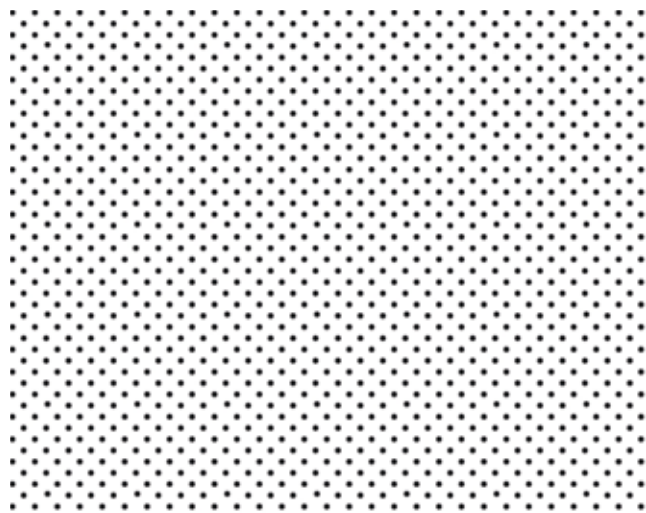
7. Kształtowanie zrównoważonej mobilności

8. Bezpieczeństwo przemieszczania się

9. Dialog społeczny

10. Transport samochodowy osobowy (indywidualny)

11. Ochrona środowiska



WSTĘP

Tomasz Stefanicki, oficer pieszy z wrocławskiego magistratu, uznaje politykę parkingową za najważniejsze narzędzie w tworzeniu przestrzeni miejskiej przyjaznej dla ruchu pieszego. Trudno się temu dziwić — nie ma właściwie osiedla we Wrocławiu, na którym nie byłoby problemu z przejściem chodnikiem z powodu zastawienia go samochodami. We Wrocławskiej Polityce Mobilności urzędnicy określili, do czego należy dążyć w kwestii parkowania pojazdów. Czy cele te są realizowane?

Integracja systemów parkowania i różnych środków transportu:

- **Zintegrowanie systemu parkowania z systemami transportu drogowego i publicznego, i obszaru metropolitalnego miasta.**
- **Organizowanie parkingów dla samochodów osobowych jako elementów systemu Park&Ride (Parkuj i Jedź) w ramach węzłów integrujących różne środki transportu.**
- **Rozwijanie systemu informowania kierowców o dostępności miejsc postojowych na parkingach kubaturowych oraz o parkingach Park&Ride (Parkuj i Jedź).**

Obecnie we Wrocławiu funkcjonuje:	Do końca 2018 dodatkowo zaplanowano:
- 7 parkingów oznakowanych P&R — 474 miejsca, - 7 parkingów przy przystankach/stacjach kolejowych — 270 miejsc.	- budowę 4 parkingów przy przystankach kolejowych (w tym przy istniejącym P&R Psie Pole) — 214 miejsc, - budowę 5 nowych parkingów przy przystankach tramwajowych — 320 miejsc, - przebudowę istniejących parkingów: 125 miejsc.



● istnieje ● nieoznakowany jako P&R ● planowany do końca 2018 r.

Urząd Miasta dąży do integracji transportu samochodowego z innymi środkami transportu głównie poprzez budowę systemu parkingów Parkuj i Jedź (Park&Ride, P&R). Sieć P&R rozwinie się do 2020 r. zwłaszcza przy stacjach kolejowych i pętlach tramwajowych. Każdy parking oznaczony jest tablicą, która mówi, jakimi środkami komunikacji publicznej można kontynuować podróż. W weekendy tablice ITS zachęcają podróżujących do ZOO i Hali Stulecia do darmowego pozostawienia auta przy Urzędzie Wojewódzkim i kontynuacji podróży tramwajem.

W centrum ustawione są statyczne tablice informujące o parkingach kubaturowych: w biurach, hotelach, galeriach handlowych oraz o parkingach miejskich. Zamontowano też 12 tablic dynamicz-

nych, które wyświetlają liczbę wolnych miejsc w parkingach: pod Nowym Targiem, pod NFM, w Renomie i przy ul. św. Antoniego. Wadami tego systemu są ograniczona liczba podłączonych parkingów (mimo przygotowania na więcej) oraz duża awaryjność.

REKOMENDACJE:
System Parkuj i Jedź powinien rozwijać się równomiernie we wszystkich kierunkach — rekomendujemy zwiększenie liczby parkingów zwłaszcza na północy i południu Wrocławia (ul. Pełczyńska, Żmigrodzka oraz okolice alei Karłowoskiej). Wiedza o parkingach P&R oraz korzyściach z ich użytkowania powinna być łatwo dostępna dla mieszkańców i turystów.

Kształtowanie polityki parkingowej w zgodzie z polityką zróżnicowanego stopnia dostępności miasta samochodem.

Działania zmierzające do realizacji tego celu:

- podział centrum miasta na strefy parkowania ze zróżnicowanymi opłatami,
- przeprowadzone w 2017 r. konsultacje mające na celu rozszerzenie strefy płatnego parkowania (SPP) o strefę D,
- słupkowanie wzdłuż chodników w miejscach, w których otworzono parkingi kubaturowe, np. w okolicach Hali Stulecia,
- budowa parkingów typu Park&Ride na obrzeżach miasta, w pobliżu przystanków komunikacji zbiorowej, mających umożliwić kierowcom spoza Wrocławia pozostawienie auta i dojechanie do centrum tramwajem, autobusem lub pociągiem.

REKOMENDACJE:

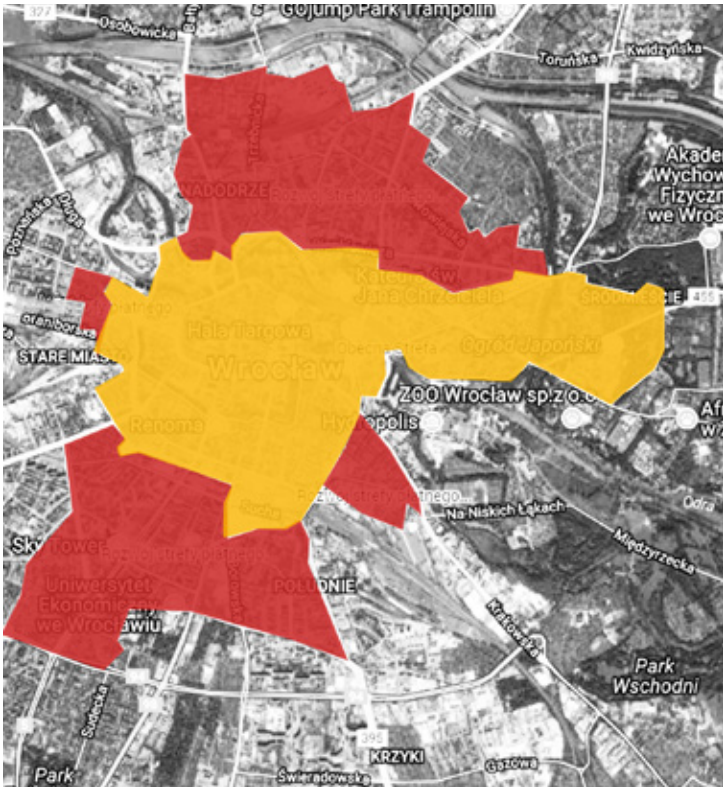
Kluczowe, poza rozbudową infrastruktury parkingowej na obrzeżach miasta, jest systematyczne egzekwowanie przepisów dotyczących parkowania oraz dążenie do wprowadzenia opłat za wjazd do ścisłego centrum.

W centrum konieczne jest rozszerzenie stref dla pieszych i zmniejszenie liczby miejsc parkingowych na jezdniach i chodnikach oraz podwyższenie opłat za parkowanie w pasie drogowym, gdy prawodawstwo krajowe na to pozwoli.

W śródmieściu należy systematycznie porządkować parkowanie, usuwać je ze skrzyżowań i miejsc przejść pieszych oraz zachęcać Rady Osiedli do zgłaszania kolejnych ulic do objęcia SPP.

Rozwój systemu płatnego parkowania

Urząd Miasta zauważył problem nieuporządkowanego parkowania na obszarze śródmiejskim. Aktualnie (koniec 2017 roku) prowadzone są prace nad rozszerzeniem strefy płatnego parkowania oraz zmiany zasad jej funkcjonowania w celu zapewnienia większego wpływu mieszkańców na jej kształtowanie. Rozszerzenie strefy nie ma oznaczać automatycznie wprowadzenia opłat za parkowanie na ulicach nią objętych — to jedynie krok pozwalający wprowadzić odpłatność zgodnie z procedurą.



Obecna strefa Rozwój strefy płatnego parkowania

Jak obecnie wygląda ustanawianie nowych płatnych miejsc parkingowych?

1. Mieszkańcy wnioskują o parkomat.
2. Wniosek jest akceptowany/odrzucały przez Urząd Miasta.
3. Abonament dla mieszkańców: 100 zł rocznie.
4. Zysk ze strefy trafia do budżetu miasta.

Jak ma to wyglądać?

1. Mieszkańcy wnioskują o parkomat.
2. Rada Osiedla opiniuje dany wniosek.
3. Abonament dla mieszkańców: 100 zł rocznie (pierwszy samochód), drugi samochód na osobę — 150 zł rocznie, kolejne — 300 zł rocznie.
4. Zysk ze strefy wraca do mieszkańców osiedla i jest przekazywany na inwestycje.

Korzyści dla:

wszystkich	kierowców	pieszych	przedsiębiorców
- ładniej i wygodniej — przeznaczenie środków na lokalne inwestycje, - bezpieczniej — eliminacja nielegalnego parkowania, - zdrowiej — zmniejszenie natężenia ruchu, - spokojniej — zmniejszenie liczby samochodów „na wszelki wypadek”.	- mniejsze korki — mniej kierowców szukających miejsca do parkowania, - oszczędność czasu — więcej wolnych miejsc parkingowych położonych bliżej celu, - oszczędność pieniędzy — opłata parkingowa niższa niż koszt poszukiwania wolnego miejsca.	- uporządkowanie parkowania — więcej miejsca na chodnikach, - stan chodników i zieleni — ograniczenie parkowania na powierzchniach do tego nieprzystosowanych.	- dostępność — możliwość zaparkowania blisko punktu docelowego, - większa rotacja — klientom zależy na czasie — efektywniejsze wykorzystanie miejsca.

REKOMENDACJE:

Dla pełnej skuteczności wskazujemy potrzebę ciągłego monitoringu efektów wprowadzanych zmian oraz regularnego kontaktu z Radami Osiedli przy zewnętrznej granicy nowej strefy.

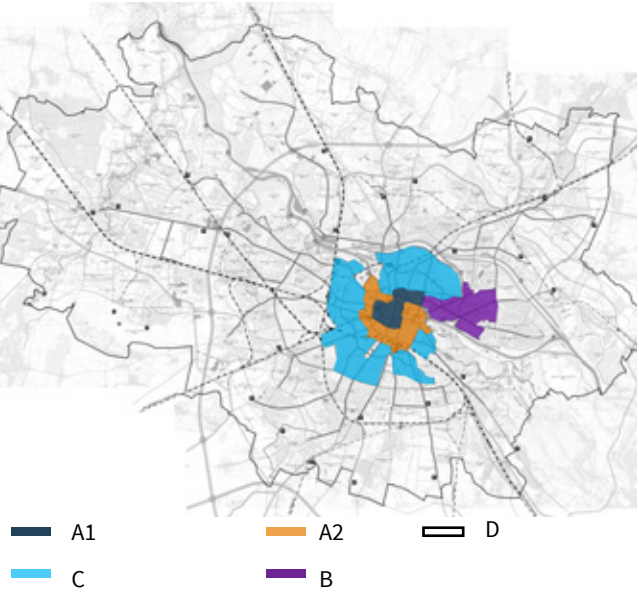
Aktywne kształtowanie wymagań parkingowych dla nowych obiektów z uwzględnieniem specyfiki obszaru miasta oraz dostępnej infrastruktury transportowej

W MPZP podaje się minimalną liczbę miejsc parkingowych, jakie musi zapewnić inwestor na swoim terenie: zarówno w parkingu podziemnym, jak i terenowych. Coraz częściej w MPZP wskazuje się minimalną liczbę miejsc parkingowych, która musi

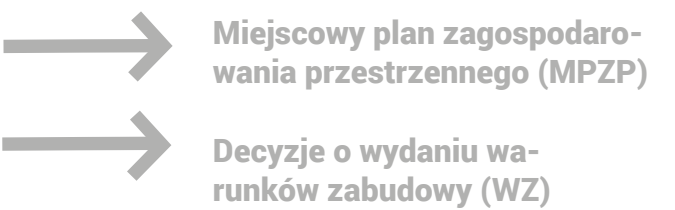
być zapewniona w parkingu podziemnym (lecz nigdy 100%). Liczbę miejsc parkingowych określa się różnie w zależności od typu budynku, np. na jedno mieszkanie, na 100 m² powierzchni użytkowej czy na 1 oddział placówki edukacyjnej.

Przepisy dotyczące liczby miejsc parkingowych dla nowych obiektów

Poprzednie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Wrocławia* (z 2006 r., zmienione w 2010 r.) określa pięć obszarów zróżnicowanej polityki parkingowej: A1, A2, B, C, D.



Dla każdej z tych stref (a w niektórych przypadkach podstref w tych strefach) studium ustala minimalną liczbę miejsc parkingowych dla danych przeznaczeń terenu i zaleca, by zapisy MPZP były z nimi zgodne.



Liczba miejsc parkingowych określana w decyzjach WZ również jest zgodna ze studium, choć nie ma takiego wymogu. Urzędnicy stosują tę miarę jako jedyną dostępną.

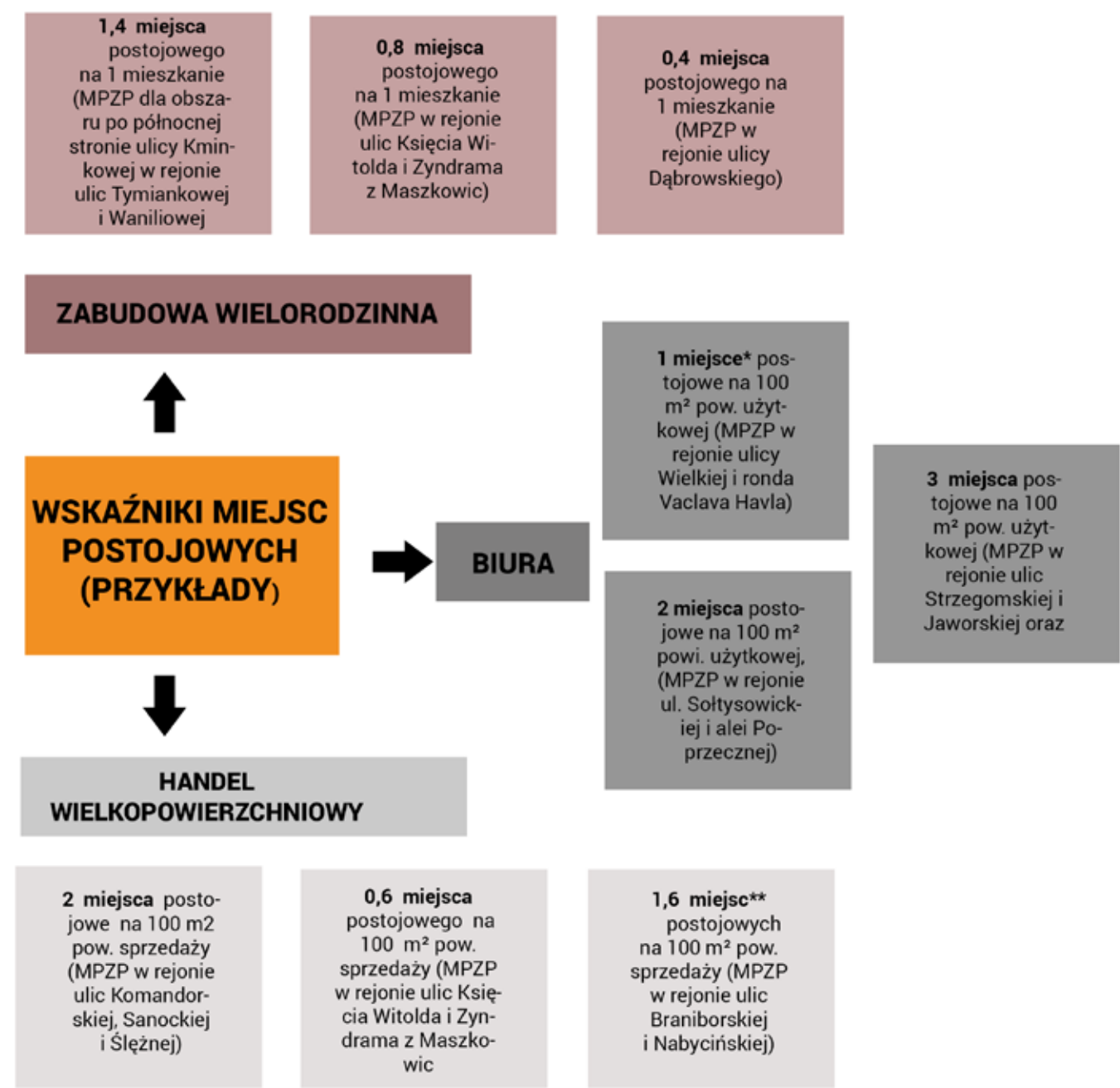
W nowym studium ustala się następujące strefy dostępności komunikacyjnej: strefę miejsko-aglomeracyjną, strefę pośrednią, strefę śródmiejską i strefę centralną, a w każdej z nich inne wytyczne co do miejsc parkingowych. Co ważne — dla strefy centralnej można zrezygnować w MPZP z ustalenia wskaźników parkowania bądź ustalić wskaźniki maksymalne zamiast minimalnych, zaś dla strefy śródmiejskiej można zrezygnować z ustalenia wskaźników parkowania w MPZP. W pozostałych strefach obowiązują zalecane minimalne liczby miejsc parkingowych. W Polsce istnieje praktyka wyznaczania właśnie minimalnej liczby miejsc, co potencjalnie daje możliwości budowy bardzo dużej liczby miejsc parkingowych. Natomiast wyznaczanie wskaźników maksymalnych może powodować ich ograniczenie (regulowanie popytem przez sterowanie podażą).

W poniższej tabeli przedstawione zostało porównanie zalecanej liczby miejsc parkingowych dla zabudowy mieszkaniowej w nowym studium i z 2010 r.

	nowe studium		studium z 2010 r.		
	zabudowa wielorodzinna	zabudowa jednorodzinna	zabudowa wielorodzinna	zabudowa jednorodzinna	strefa A1 (ściśle centrum)
strefa centralna	0–1	—	0,6–1,0	—	strefa A1 (ściśle centrum)
strefa śródmiejska (w tym zespoły urb. małomiasteczkowe)	0,5–1	1–2	0,6–1,2	—	strefa A2 (część centrum) i D (obszary położone poza strefami A1, A2, B i C)
			0,8–1 (1–1,5)*	2	strefa B (Plac Grunwaldzki, Park Szczytnicki i Szczytniki Akademickie)
			0,8–1,2	2	strefa C (zespoły urbanistyczne śródmiejskie)
strefa pośrednia	0,5–1,5	1–2	1–1,3	2	strefa D (zespoły: urb. małomiasteczkowe, sielskie, rekreacyjne)
			—	2	strefa D (zespoły urb. zielone, nadrzeczne)
strefa miejsko-aglomeracyjna	1–1,5	1–2	0–1,5	1	strefa D (zespoły: urbanistyczne usługowe, aktywności gosp., mieszkaniowe wielorodzinne, kameralne, jednorodzinne, krajobrazowe)

* chodzi o zespoły urbanistyczne akademickie

Przykłady ustaleń miejsc parkingowych dla biur, zabudowy wielorodzinnej i handlu wielkopowierzchniowego w MPZP uchwalonych w ciągu ostatnich 2-3 lat:



* całkowita liczba miejsc postojowych nie może wynosić więcej niż 30 i co najmniej 80% tych miejsc należy usytuować w podziemnych obiektach do parkowania
** na terenie, gdzie dopuszczony jest handel wielkopowierzchniowy, obowiązuje parking wielopoziomowy, na co najmniej 290 miejsc postojowych

Promowanie postojów krótkotrwałych w granicach pasa drogowego zapewniających dużą rotację pojazdów w obszarach o deficycie miejsc parkingowych

Miejsca obecnie działające:

Kiss&Ride: - 9 lokalizacji, - w tym 5 w rejonie centrum.	Krótki postój przy szkołach i przedszkolach: - 11 szkół podstawowych, - 3 przedszkola.
---	---

Nie wszystkie miejsca spełniają swoje zadanie — oznaczenie znakiem zakazu postoju nie wystarcza bez regularnych kontroli ze strony Straży Miejskiej. Samochody nierzadko pozostawiane są na dłuższy czas, zarówno przy placówkach edukacyjnych (np. szkoła przy ul. Menniczej), jak i w innych lokalizacjach (np. na ul. Sądowej). Wyznaczanie miejsc krótkotrwałego postoju realizowane jest wyłącznie na wniosek. Urząd obecnie nie planuje z własnej inicjatywy wdrożenia nowych lokalizacji.

REKOMENDACJE:
Za priorytetowe uznajemy stworzenie:

- strategii wyznaczania miejsc krótkotrwałego postoju przy placówkach edukacyjnych na podstawie analizy potrzeb i sytuacji w pobliżu szkół i przedszkoli,
- miejsc krótkotrwałego postoju pod sklepami i innymi punktami usługowymi, w tym na pl. Solnym - umożliwiające szybkie załatwienie spraw, bez konieczności krążenia w poszukiwaniu wolnego miejsca. W obu przypadkach bardzo ważna jest egzekwowalność ustanowionych zakazów.



Zróżnicowanie polityki parkingowej w zależności od części miasta:

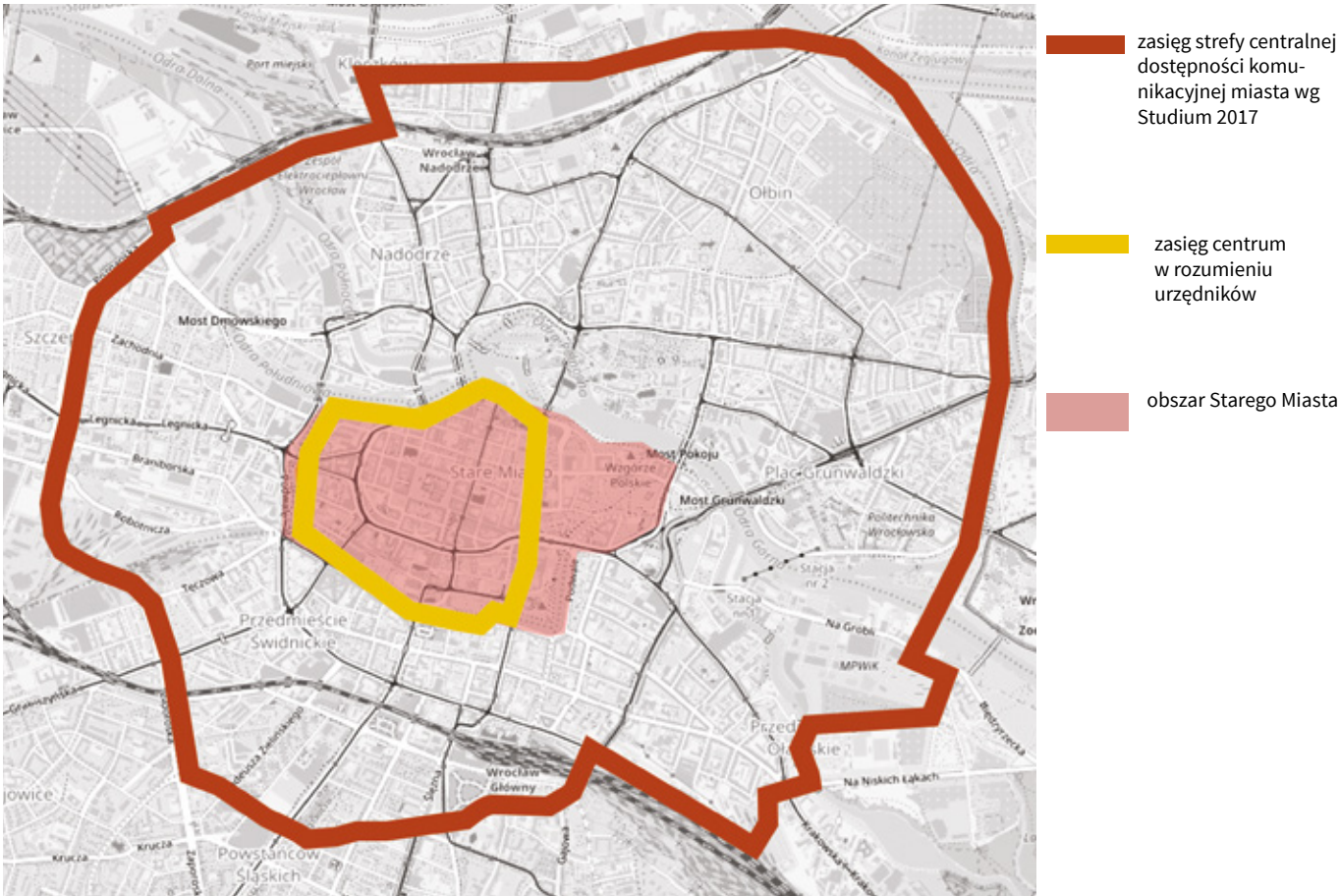
Na obszarze centrum: ograniczenie lub eliminowanie parkowania na ulicach istotnych dla ruchu pieszego

CENTRUM MIASTA - OBSZAR

Według odpowiedzi z Biura Zrównoważonej Mobilności obecnie żaden dokument nie reguluje granic obszaru centrum. Według urzędników w praktyce obejmuje on jednak obszar ograniczony Fosą Miejską, Odrą oraz osią ulic: Piaskowa-św. Katarzyny-Skargi. Urzędnicy przyznają, że takie granice centrum (w rozumieniu WPM) nie są wystarczające i powinny być rozszerzane. Możliwe to będzie, jak mówią, wraz z rozwojem oferty transportu zbiorowego

go oraz ograniczaniem indywidualnego transportu samochodowego — zgodnie z celami Wrocławskiej Polityki Mobilności.

Tymczasem według nowego studium strefa centralna dostępności komunikacyjnej obejmuje centralny obszar miasta sięgający daleko poza granice Starego Miasta:



REKOMENDACJE:

Ponieważ studium zakłada o wiele większy obszar centrum i przede wszystkim — określa go, w przeciwieństwie do WPM, sugerujemy, by to właśnie granice w rozumieniu studium służyły do realizacji celów WPM w obszarze centrum.

PARKOWANIE W CENTRUM

WPM mówi o ograniczaniu lub eliminowaniu parkowania **na ulicach istotnych dla ruchu pieszego w obszarze centrum**, lecz ich nie podaje. Według urzędników:

- nie ma obowiązku wyszczególnienia ulic szczególnie ważnych z perspektywy ruchu pieszego w WPM, dlatego trudno wskazać konkretne ulice,
- ocena wagi danego szlaku dla ruchu pieszego i dobór dostosowanych do niej rozwiązań w zakresie or-

ganizacji ruchu są dokonywane przed każdym istotnym zadaniem inwestycyjnym w obszarze centrum (remontem lub przebudową),
- największe znaczenie mają główne szlaki przecinające ten obszar w relacji północ-południe i wschód-zachód, zwłaszcza osie ulic Świdnicka-Kuźnica i Oławska-Ruska.

Ocena najważniejszych wg urzędników szlaków pieszych w centrum pod względem parkowania:

Ciąg Świdnicka-Kuźnica

Miejsca parkingowe wyznaczone są tylko po zachodniej stronie ulicy Świdnickiej, w zatoce parkingowej obok Opery. Parking ten nie utrudnia poruszania się pieszych po chodniku.

Ciąg Oławska-Ruska

Miejsca parkingowe, w tym postój dla taxi, wyznaczone są tylko na ul. Ruskiej od pl. Solnego do K. Wielkiego po północnej stronie.

Po uchwaleniu WPM (wrzesień 2013 r.) na powyższych ciągach w kontekście parkowania nic się nie zmieniło, poza likwidacją miejsc postojowych na ul. Ruskiej od ul. Włodkowica do ul. Kazimierza Wielkiego, z powodu wyznaczenia pasa rowerowego. Nie wprowadzono także zmian na innych ważnych ciągach pieszych wschód-zachód (np. Wita Stwosza-Św. Mikołaja).

Zmiany wprowadzono natomiast na ulicach:

- Kazimierza Wielkiego: po południowej stronie na długości od ul. Krupniczej do ul. Świdnickiej zlikwidowano miejsca parkingowe, choć zdarza się, że nielegalnie stają tam samochody,
- św. Antoniego: w roku 2016 stworzono strefę za-

mieszkania z elementami podwórca miejskiego (woonerfa). Piesi mogą się tam poruszać całą szerokością jezdni. Na tej ulicy ubyło 22 legalnych miejsc postojowych. Nieliczne pozostały m.in. pod kościołem i siedzibą Straży Miejskiej. Niestety kierowcy nadal parkują tam w miejscach niewyznaczonych, mimo większej niż na innych ulicach aktywności SM,
- Igielnej: oznaczono strefę zamieszkania z wjazdem tylko dla mieszkańców,
- Zamkowej: zlikwidowano parkowanie, zbudowano wjazd do garażu podziemnego i zaaranżowano strefę pieszą.



ul. Zamkowa



ul. Św. Antoniego



ul. Kazimierza Wielkiego

REKOMENDACJE:

- utworzenie stałych patroli Straży Miejskiej na obszarze Parku Kulturowego przeznaczonych do kontroli niezgodnego z prawem parkowania,
 - zmniejszenie liczby miejsc parkingowych,
 - kompleksowe remonty ulic wokół Rynku (po wprowadzeniu patroli SM),
 - zaprzestanie wyznaczania stref zamieszkania tylko poprzez postawienie znaku pionowego, ponieważ nie zmienia to właściwie sytuacji pieszych (piszemy o tym szerzej w Ekspertyzie Pieszey).
- Priorytetowo powinna zostać potraktowana ul. Ruska na odcinku od pl. Solnego do ul. Kazimierza Wielkiego poprzez utworzenie tam prawdziwego woonerfa, z przebudową jezdni i chodników, wprowadzeniem zieleni (w tym drzew) i małej architektury.

promowanie miejsc parkingowych w parkingach kubaturowych

W centrum Wrocławia funkcjonują dwa podziemne parkingi należące do miasta: pod placem Nowy Targ i pod Narodowym Forum Muzyki. Parking pod pl. Nowy Targ został otworzony w 2013 r., jeszcze przed uchwaleniem WPM, ten pod NFM — w 2015 r.

Parking pod pl. Nowy Targ	Parking pod NFM
- dostępny bezpłatnie od 25 do 31 lipca 2013 r. (na otwarcie parkingu).	- dostępny bezpłatnie od września 2015 do 14 lutego 2016, - koszt — 2,50 zł za godzinę (zamiast 4 zł) od 1.12.16 r., płacąc poprzez urządzenia mobilne przez aplikację moBilet lub sms-em. Naliczanie opłat następuje co godzinę, a nie co 15 minut, jak przy zwykłej stawce. Początkowo promocja miała obowiązywać w grudniu 2016, ale przedłużono ją do odwołania.

Urząd Miasta promuje miejsca w parkingach kubaturowych również poprzez wyświetlanie liczby wolnych miejsc na 12 tablicach dynamicznych dla parkingów pod pl. Nowy Targ, pod NFM, w Renomie i przy ul. św. Antoniego.

REKOMENDUJEMY, BY:

- **promocja podobna do tej dla parkingu pod NFM została ustanowiona także dla parkingu pod placem Nowy Targ,**
 - **Urząd Miasta wynegocjował pojawienie się kolejnych parkingów kubaturowych na dynamicznych tablicach informujących o liczbie wolnych miejsc.**
- Wspomagająco: sugerujemy zmniejszenie liczby miejsc postojowych na ulicach wokół parkingów kubaturowych, szczególnie pl. Nowy Targ, gdzie nie została przeprowadzona procedura zastąpienia części miejsc nowymi miejscami w parkingu podziemnym.

preferencje cenowe dla stałych mieszkańców strefy płatnego parkowania

Wrocławskie centrum miasta jest podzielone na trzy strefy parkowania: A, B i C. Te z kolei podzielone są na podstrefy.

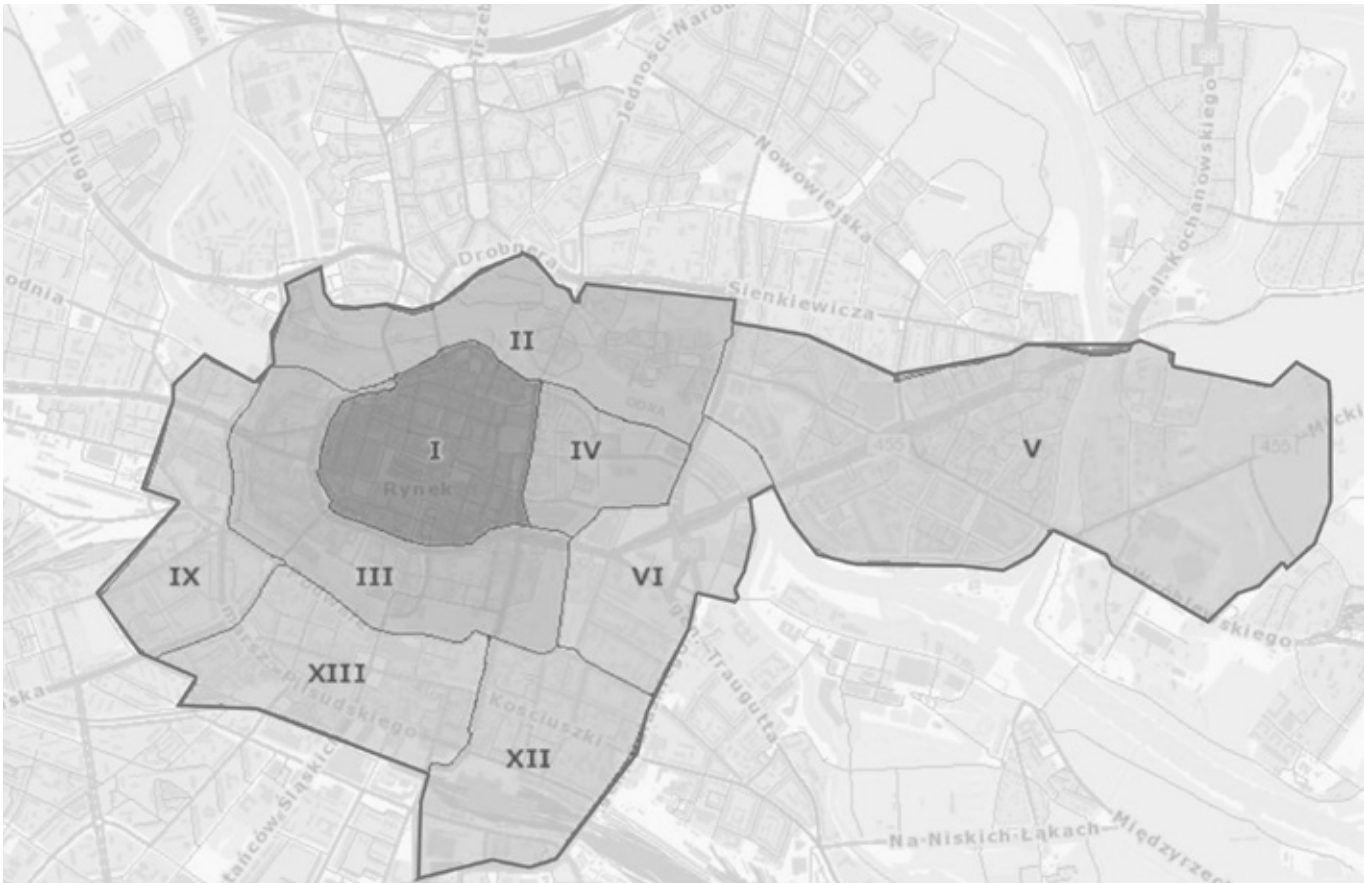
Najdroższa jest strefa A, obejmująca Rynek i najbliższe ulice, najtańsza jest strefa C, obejmująca okolice wrocławskich uczelni (Politechniki Wrocławskiej i Uniwersytetu Przyrodniczego) i tereny na południe od ul. Podwale. Obecnie trwają prace nad możliwością wyznaczenia nowej strefy — D — na obszarze śródmieścia (Kleczków, Nadodrże, Ołbin, Przedmieście Oławskie, Huby, Tarnogaj, Śródmieście Południowe, Szczepin).

W każdej strefie obowiązuje ta sama preferencyjna stawka dla zameldowanych mieszkańców: 100 zł/rok/samochód.

Więcej o planach powiększenia SPP na str. 8

REKOMENDACJE:

Rekomendujemy wprowadzenie wyższych opłat za rok za kolejne samochody na mieszkanie. Strefa płatnego parkowania dotyczy najgęściej zabudowanych obszarów, gdzie nie ma miejsca na to, by na każde mieszkanie mogło przypadać po kilka aut.



zastępowanie miejsc parkingowych w centrum w pasie drogowym na rzecz parkingów kubaturowych

W centrum Wrocławia znajdują się dwa publiczne parkingi podziemne: pod pl. Nowy Targ (na 333 miejsca postojowe) i pod Narodowym Forum Muzyki (na 660 miejsc postojowych).

W przypadku placu Nowy Targ właściwie w ogóle nie zlikwidowano żadnych miejsc na parkingach przyulicznych po otwarciu parkingu (kilka zniknęło pod Urzędem Miasta na Nowym Targu, z uwagi na rozszerzenie strefy pieszej).

W przypadku NFM został przygotowany program porządkowania parkowania na obszarze ograniczonym ulicami:

- Kościuszki (od południa),
- Ruska, Psie Budy, Szajnoch, Ofiar Oświęcimskich (od północy),
- Włodkowica, Podwale (od Kładki Świebodzkiej do ul. Sądowej), Sądowa (do pl. Legionów),
- Świdnicka (od wschodu, z wyłączeniem samej ulicy).

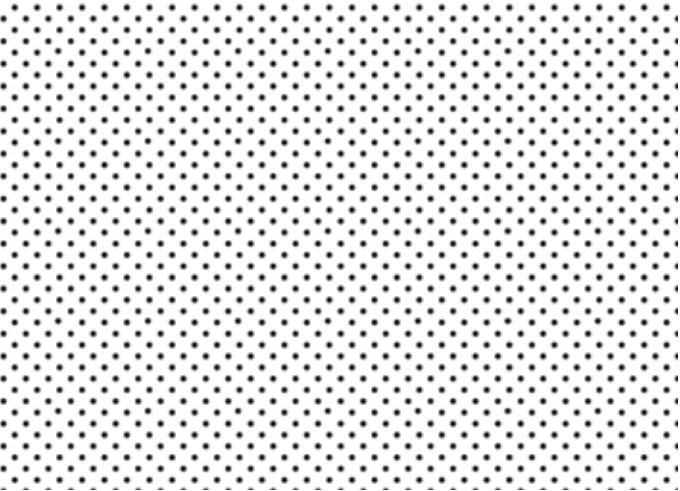


Na tym obszarze podjęto działania:

Przeniesienie parkowania z chodników na jezdnie	Likwidacja parkowania na chodnikach	Stupkowanie narożników skrzyżowań
		
		
ul. Łąkowa przed i po zmianach	Podwale, południowa strona, od ul. Muzealnej do pl. Orłąt Lwowskich przed i po zmianach	ul. Kościuszki / pl. Muzealny przed i po zmianach
Inne przykłady: pl. Muzealny, ul. Druckiego-Lubeckiego, ul. Szajnochy, sięgacz od ul. Kościuszki do Sądowej, ul. Ofiar Oświęcimskich od ul. Gepperta do ul. Świdnickiej	Inne przykłady: południowa strona ul. Kościuszki od ul. Bałuckiego do pl. Kościuszki, częściowo zachodnia strona ul. Łąkowej, południowa strona ul. Kazimierza Wielkiego od ul. Krupniczej do ul. Świdnickiej	Inne przykłady: ul. Druckiego-Lubeckiego / ul. Łąkowa, pl. Muzealny / ul. Druckiego-Lubeckiego, ul. Podwale / ul. Krupnicza

Inne podjęte działania:

- wprowadzenie strefy tempo 30 (pl. Muzealny, ulice: Muzealna, Świebodzka, Łąkowa, Druckiego-Lubeckiego),
- wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (zmiana na ulicach Muzealnej, Łąkowej i Druckiego-Lubeckiego),
- uspokojenie ruchu poprzez zwężenie pasów ruchu wyprowadzone sposobem parkowania (wszędzie, gdzie przeniesiono parkowanie z chodników na jezdnie),
- uspokojenie ruchu poprzez naprzemienne usytuowanie miejsc postojowych, wymuszających meandrowanie (ul. Łąkowa, ul. Św. Antoniego),
- wskazanie sposobu parkowania poprzez wyspy boczne na krańcach odcinków parkowania



- (pl. Muzealny, ulice Muzealna, Łąkowa, Ofiar Oświęcimskich przy pl. Solnym),
- ustawienie parkomatów tam, gdzie ich wcześniej nie było,
- wyznaczenie parkingu Kiss&Ride (ul. Sądowa, w byłej zatoce autobusowej),
- zmiana parkowania ze skośnego na równoległe na chodniku (ul. Podwale — północna część, od ul. Świdnickiej do pl. Orłąt Lwowskich, ul. Kazimierza Wielkiego od ul. Widok do ul. Wierzbowej),
- likwidacja miejsc parkingowych po wprowadzeniu pasa rowerowego (ul. Ruska na odcinku od ul. Włodkowica do ul. Kazimierza Wielkiego).

Łącznie w ramach tych działań zlikwidowano 230 naziemnych miejsc parkingowych, co oznacza, że i tak przybyło ich ponad 400 w samym centrum miasta. Te miejsca postojowe mogą powodować większy ruch samochodowy w strefie centralnej i zachęcać do przyjazdu tutaj autem. Tymczasem z WPM wynikają inne cele.

REKOMENDACJE:

Zmiany na wyżej wymienionym obszarze to największy sukces Urzędu Miasta w kwestii porządkowania parkowania i oddawania przestrzeni pieszym. Choć nie wszystkie rozwiązania okazały się idealne, a liczba zastępowanych miejsc była zbyt mała, to jest to niewątpliwie kierunek, w którym jako miasto powinniśmy podążać. Rekomendujemy regularne podejmowanie podobnych zmian w centrum i na obszarze śródmieścia (każdego roku w ramach Budżetu Pieszego).

kontrolowanie miejsc parkingowych dla nowych obiektów tworzonych przez inwestorów

Wydział Architektury i Budownictwa przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę, zgodnie z ustawą, sprawdza:

- zgodność projektu budowlanego z ustaleniami MPZP (w tym m.in. planowaną liczbę miejsc parkingowych) albo z decyzją o warunkach zabudowy, gdy nie ma MPZP,
- zgodność z wymogami ochrony środowiska,
- zgodność projektu zagospodarowania działki z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi,
- kompletność projektu budowlanego,

- posiadanie wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń.

Organ ten nie ma kompetencji do prowadzenia kontroli dotyczącej liczby miejsc parkingowych w zrealizowanych inwestycjach. Sprawdzenie zgodności zrealizowanej inwestycji z pozwoleniem na budowę należy do organów nadzoru budowlanego, niezależnego od Urzędu Miasta.

W WPM urzędnicy wpisali, a radni miejscy uchwalili, kontrolę miejsc parkingowych dla nowych obiektów tworzonych przez inwestorów jako jeden ze środków realizacji celów w obszarze polityki parkingowej. Jednak Urząd Miasta nie ma możliwości sprawdzenia liczby miejsc postojowych po zakończonej inwestycji.



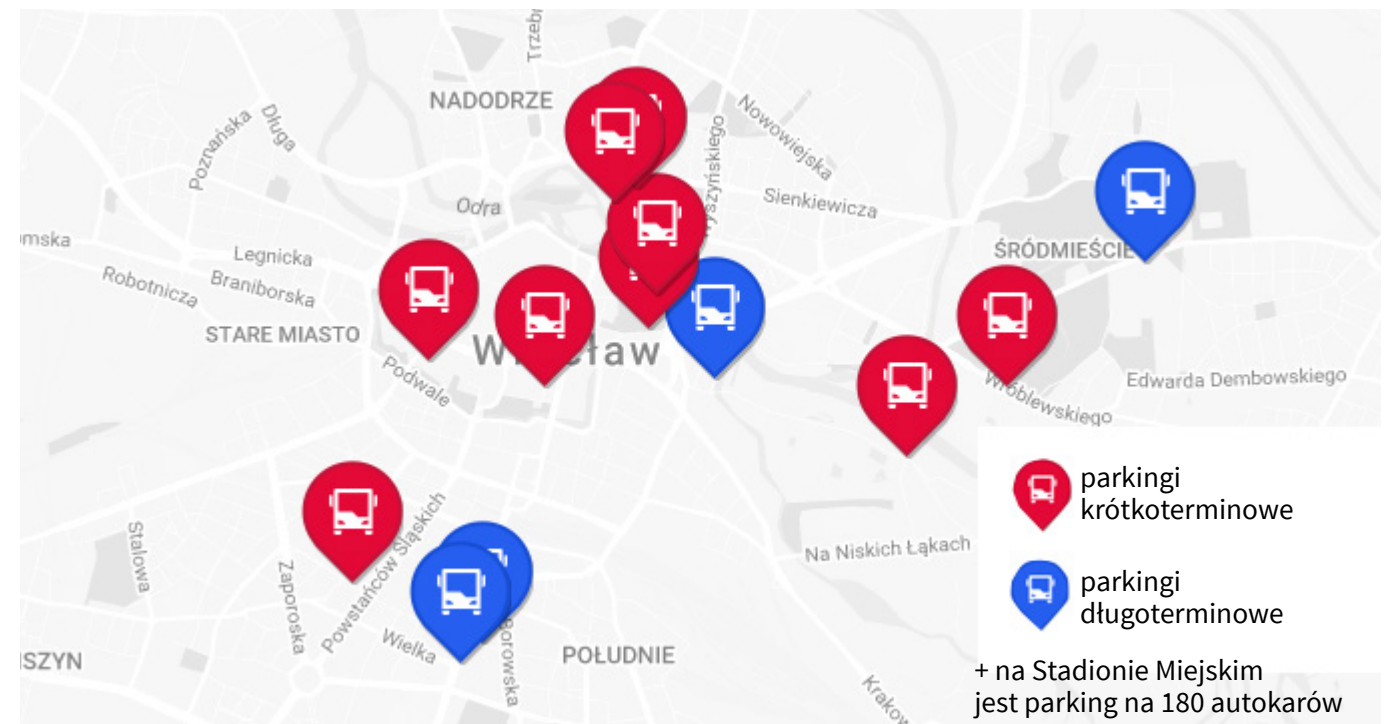
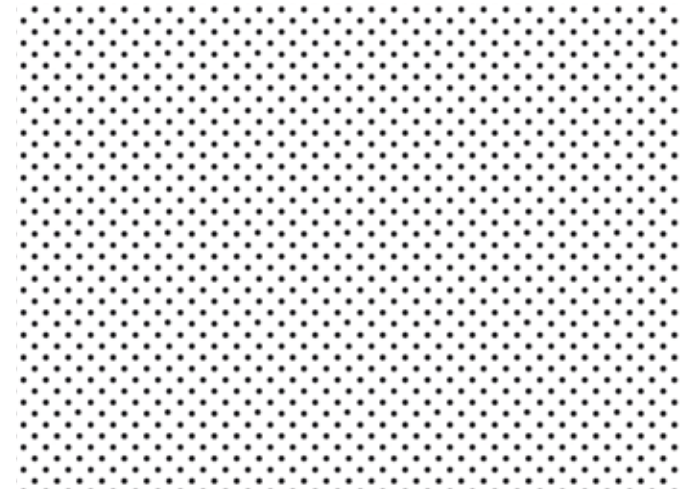
W rejonach atrakcji turystycznych, ważnych obiektów publicznych i kompleksów akademickich:

organizowanie parkingów i miejsc krótkotrwałego postoju dla autokarów w rejonach największych atrakcji turystycznych miasta

Bogata oferta turystyczna Wrocławia przyciąga wiele wycieczek autokarowych. Na początku kwietnia 2016 roku Urząd Miejski zmienił zasady parkowania na miejscach dla autokarów w rejonie centrum

wprowadzając system: krótki postój przy atrakcjach turystycznych, dłuższy na wyznaczonych parkingach poza ścisłym centrum.

Nowa organizacja miejsc parkingowych pozwala na efektywną wymianę pasażerów w rejonie atrakcji turystycznych: kiedy turyści zwiedzają daną atrakcję, autokar zwalnia miejsce kolejnej wycieczce. Pomimo początkowych protestów kierowców i pilotów wycieczek, taka organizacja parkingów po ponad roku funkcjonowania zdaje egzamin.



Aktualna mapa miejsc parkingowych dla autokarów znajduje się pod adresem: <http://www.wroclaw.pl/portal/parking-bus#mapa>

wspieranie budowy parkingów kubaturowych

Poza centrum funkcjonują dwa parkingi kubaturowe wybudowane ze wsparciem Urzędu Miasta: przy Stadionie Miejskim i przy Hali Stulecia.

parking przy Stadionie Miejskim	parking przy Hali Stulecia
- parking obsługuje imprezy odbywające się na stadionie. Cena parkowania uzależniona jest od organizatora i umowy ze spółką zarządzającą obiektem, - na parterze parkingu funkcjonuje tor kartingowy, - parking nie służy mieszkańcom niekorzystającym z usług na stadionie (np. jako P&R).	- budowa parkingu umożliwiła uwolnienie z parkowania kwartału ograniczonego ulicami Wróblewskiego, Mickiewicza i Kopernika. Parking jest najbliższym Hali Stulecia i ZOO miejscem, w którym można pozostawić samochód, - ceny: 6zł/h dla samochodów osobowych (max 60zł/dobę), 12 zł/h dla autobusów (max 120 zł/dobę).

Rekomendacje
Wskazujemy potrzebę szerokiej i ciągłej akcji informacyjnej, jak korzystając z Park&Ride oraz komunikacji zbiorowej łatwo i szybko dostać się do atrakcji turystycznych. Pozwoli to równocześnie oszczędzić na budowie kosztownych parkingów kubaturowych.



Na obszarach nowej zabudowy poza centrum:
Wprowadzanie i egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i własnym kosztem.

Priorytet dla wprowadzenia wymogów parkingowych na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na terenie poza centrum.

Zarówno na obszarach nowej zabudowy poza centrum, jak i wszelkich obiektów w centrum miasta, wprowadzanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i własnym kosztem odbywa się tak samo — poprzez odpowiednie zapisy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (MPZP) lub w decyzjach o warunkach zabudowy (WZ). Następnie te zapisy znajdują swoje odzwierciedlenie w pozwoleniu na budowę (pilnuje tego Wydział Architektury i Budownictwa Urzędu Miasta).

Więcej na ten temat na str. 10 w punkcie dotyczącym aktywnego kształtowania wymagań parkingowych dla nowych obiektów.
Problem pojawia się przy egzekwowaniu obowiązku budowy parkingów przez inwestorów, a w szczególności — liczby miejsc postojowych na tych parkingach po zrealizowaniu inwestycji.
Więcej na ten temat na str. 22 w podpunkcie dotyczącym kontrolowania miejsc parkingowych tworzonych przez inwestorów dla nowych obiektów.

Uzależnienie rozwiązań parkingowych dla dużych generatorów ruchu od wyników studiów analizujących wpływ parkingu na funkcjonowanie przyległej sieci drogowej

Biuro Rozwoju Wrocławia, mimo zapisania powyższego środka realizacji celów w WPM, nie przeprowadzało do tej pory tego typu badań, nie posiada więc wiedzy na ten temat.

REKOMENDACJE:
Projektowanie infrastruktury parkingowej powinno być oparte o analizę potrzeb użytkowników przyległej sieci drogowej, z uwzględnieniem pożądanego rozwoju miasta. Dlatego rekomendujemy przeprowadzanie tego typu studiów dla każdego dużego generatora ruchu.

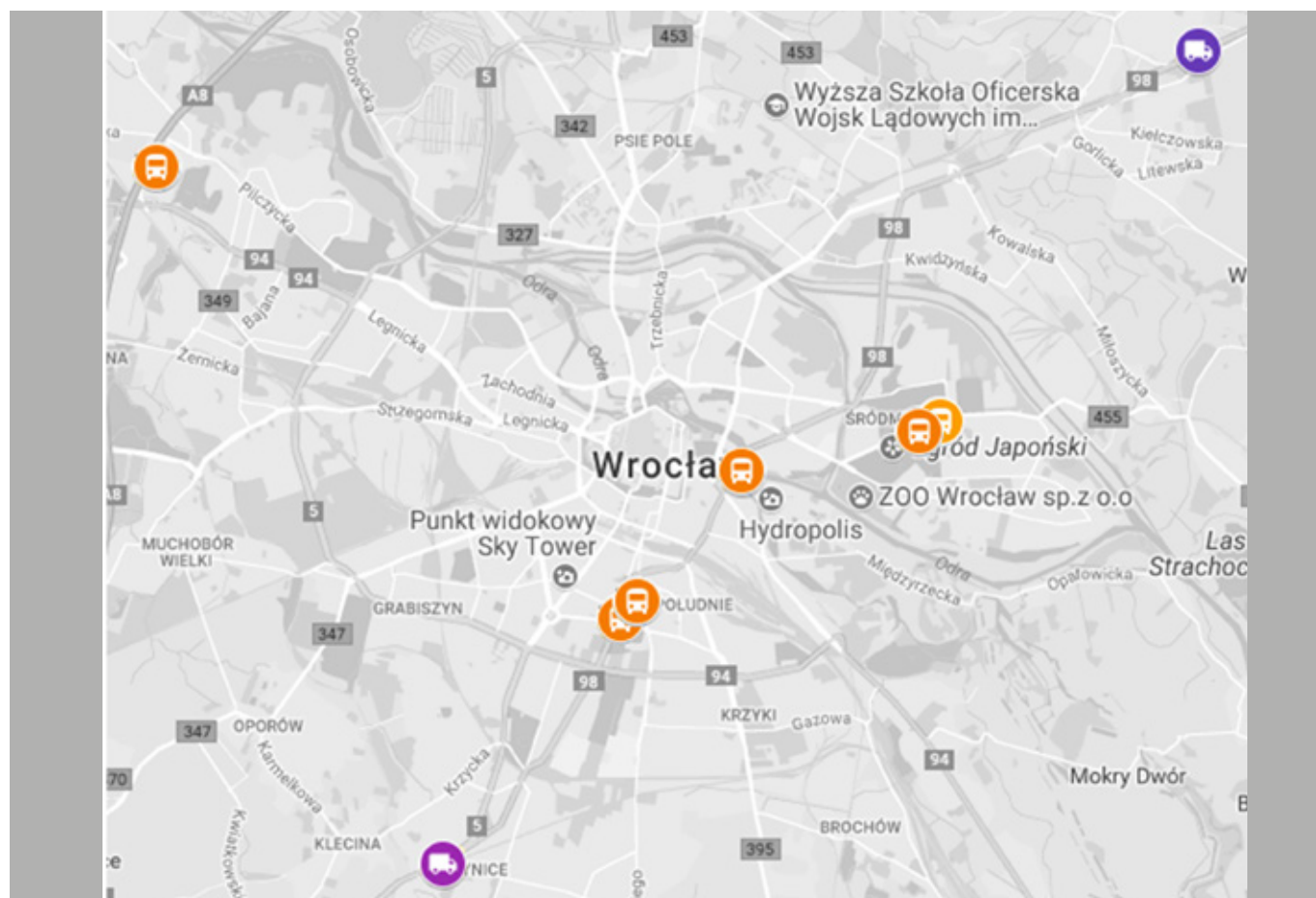
Dopuszczenie długotrwałych postojów pojazdów ciężarowych oraz autobusów wyłącznie na specjalnych, wyznaczonych do tego parkingach

Długotrwały postój samochodów ciężarowych możliwy jest na dwóch wyznaczonych do tego celu parkingach. Zlokalizowane są one przy wjazdach do miasta od strony północno-wschodniej (na ul. Wilanowskiej) oraz od południa (na al. Karkonoskiej). Parking na ul. Wilanowskiej posiada około 18 miejsc ("około" tzn. w zależności od długości pojazdów — parking nie ma wyznaczonych poziomych miejsc

parkingowych).

Na al. Karkonoskiej znajduje się około 5 miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych.

Zdecydowanie więcej miejsc postojowych (254 miejsca na 6 parkingach) zostało wyodrębnionych dla autokarów. **Więcej o nich w punkcie Zróżnicowanie polityki parkingowej w zależności od części miasta na str. 23.**



REKOMENDACJE:

Ruch samochodów ciężarowych powinien w możliwie największym stopniu omijać centrum miasta, w czym z pewnością pomaga AOW. W jej

okolicach jednak powinno znajdować się więcej miejsc parkingowych przeznaczonych dla samochodów ciężarowych, aby zapobiegać parkowaniu w miejscach do tego nieprzeznaczonych.

PODSUMOWANIE

W obszarze polityki parkingowej Urząd Miejski podjął pewne działania zapisane w WPM: dobrze funkcjonują wyznaczone dla autokarów miejsca postojów krótko- i długotrwałych, na plus należy ocenić plany dotyczące budowy nowych parkingów Park&Ride, a także rozszerzenia strefy płatnego parkowania oraz zmiany wskaźników miejsc postojowych w nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Wrocławia.

Jednak to działania niewystarczające:

- liczba miejsc parkingowych w centrum rośnie, zachęcając tym samym do przyjeżdżania tu samochodem,
- ogromnym problemem Wrocławia jest zajmowanie przestrzeni przez nielegalne parkowanie i niewystarczające działania podejmowane przez Straż Miejską w tym obszarze (co więcej: w samej WPM nie ma wymienionych żadnych działań ukierunkowanych na walkę z niezgodnym z prawem parkowaniem),
- brakuje w WPM w obszarze polityka parkingowa powiązania jakości komunikacji zbiorowej i popytu na miejsca parkingowe w centrum,
- brakuje w WPM w obszarze polityka parkingowa działań edukacyjnych i promujących inne sposoby docierania do centrum i dużych generatorów ruchu niż samochodem; takie działania nie są też podejmowane przez Urząd Miasta niezależnie od WPM,
- brak odważnych działań związanych z oddawaniem przestrzeni pieszym, choćby w centrum miasta, mimo poparcia mieszkańców dla ograniczania ruchu aut osobowych w centrum (co Urząd Miasta podkreśla w prezentacjach dotyczących monitoringu WPM).

Z uwagi na powyższe, Wrocław zmagą się z dużym problemem związanym z parkowaniem. Cierpią na tym zazwyczaj piesi, obniżona jest jakość przestrzeni publicznej, zużywana szybciej infrastruktura.

Najważniejsze działania do podjęcia według Akcji Miasto to:

1. Dofinansowanie i sprawniejsze działanie Straży Miejskiej w kwestii nielegalnego parkowania, szczególnie na obszarze Parku Kulturowego;
2. Obniżanie liczby miejsc parkingowych w pasach drogowych (szczególnie w sąsiedztwie ogólnodostępnych parkingów kubaturowych) i oddawanie tej przestrzeni pieszym, pod małą architekturę i zielen;
3. Podejmowanie szerokich akcji informacyjno-edukacyjno-promocyjnych, by zachęcać wrocławian, a także przyjezdnych, do pozostawiania aut na parkingach Park&Ride lub kubaturowych poza centrum i podróżowania komunikacją zbiorową.

STAŃ SIĘ CZĘŚCIĄ POZYTYWNYCH ZMIAN

To dzięki wpłatom od osób takich jak Ty, możemy działać skutecznie.
Pomóż nam realizować nasze wspólne cele!

Numer konta

83 1140 2004 0000 3902 7553 6628

tytuł przelewu: Darowizna na cele statutowe

Stowarzyszenie Akcja Miasto

Kniaziewicz 12/4

50-454 Wrocław

<http://www.akcjamiasto.org/darowizna/>

AUTORZY TEKSTU:

Aleksandra Zienkiewicz
Karolina Piasecka-Pulter
Michał Kucharczyk

AUTORZY FOTOGRAFII:

Aleksandra Zienkiewicz
Robert Gacek

OPRACOWANIE GRAFICZNE I SKŁAD:

Agnieszka Bocheńska-Niemiec (Dobre Kreski)

luty 2018



