



# SMART PARKING

SPRAWDZONE PRAKTYKI

Projekt "**Smart Parking – zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w Ełku**"  
współfinansowany ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020  
i budżetu państwa w ramach konkursu dotacji Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju  
pn. „HUMAN SMART CITIES. Inteligentne miasta współtworzone przez mieszkańców”.

## **URZĄD MIASTA EŁKU**

ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 4  
tel. (87) 7326000, tel. (87) 7326200, fax (87) 7326230  
e-mail: [um@um.elk.pl](mailto:um@um.elk.pl)  
[www.elk.pl](http://www.elk.pl)

### **Fotografie:**

Urząd Miasta Ełku, serwis [pixabay.com](http://pixabay.com), infografiki: Djpress - Dariusz Dalaszyński

### **Realizacja, opracowanie merytoryczne i graficzne:**

Djpress - Dariusz Dalaszyński, tel. 602 735 743, [www.djpress.pl](http://www.djpress.pl)

**Nakład:** 100 egzemplarzy

**ISBN:** 978-83-961563-4-1



## Spis treści:

<b>1.</b>	<b>Wstęp .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Co to jest i dlaczego warto opracować politykę parkingową miasta .....</b>	<b>8</b>
	2.1. Rodzaje strategii parkingowych .....	10
	2.2. Cele polityki parkingowej .....	12
<b>3.</b>	<b>Gdzie szukać informacji - jak czytać dokumenty? .....</b>	<b>15</b>
	3.1. Analiza dokumentów strategicznych i planistycznych na przykładzie Ełku .....	15
	3.2. Charakterystyka istniejącego systemu parkowania w Ełku .....	21
	3.3. Analiza potrzeb w systemie parkowania Ełku .....	27
	3.4. Badanie zachowań komunikacyjnych kierowców w Ełku .....	27
<b>4.</b>	<b>Jak wdrażać politykę parkingową na przykładzie Miasta Ełku? .....</b>	<b>32</b>
	4.1. Zaangażowanie społeczne, czym są konsultacje społeczne .....	32
	4.2. Przyjęte kierunki działania .....	37
	4.3. Plan wdrażania polityki parkingowej .....	46
	4.4. Zarządzanie i monitorowanie .....	48
<b>5.</b>	<b>Smart parking - dobre przykłady systemów parkowania .....</b>	<b>52</b>
<b>6.</b>	<b>Spis tabel, rysunków, zdjęć i wykresów .....</b>	<b>59</b>
<b>7.</b>	<b>Bibliografia .....</b>	<b>59</b>

# WSTĘP

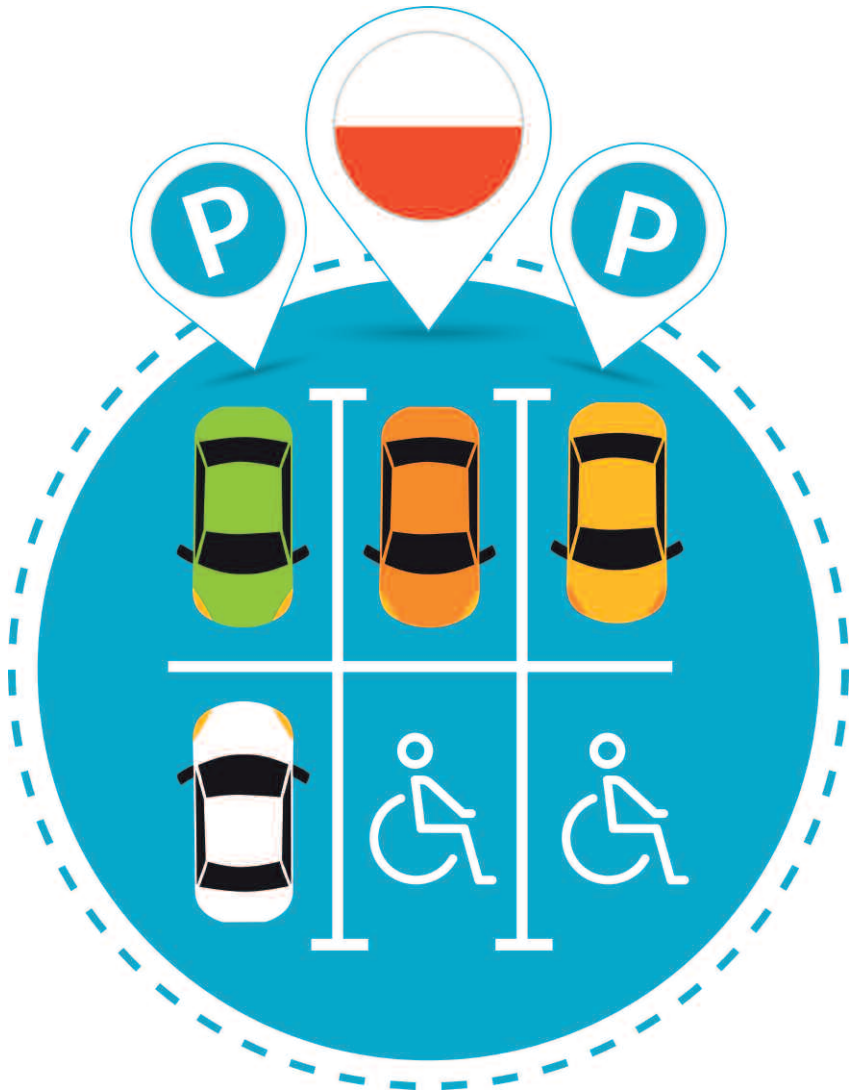


1

SMART PARKING - SPRAWDZONE PRAKTYKI



# 1. Wstęp





Niniejszy podręcznik pn. „Smart Parking specjalistyczny podręcznik sprawdzonych praktyk w oparciu o modelowy pilotaż wdrożony w Ełku” powstał na zlecenie Urzędu Miasta Ełku w ramach projektu „Smart Parking - zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w Ełku”, współfinansowanego ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020 i budżetu państwa w ramach konkursu dotacji Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej pod nazwą „HUMAN SMART CITIES. Inteligentne miasta współtworzone przez mieszkańców”.

Ideą opracowania jest przedstawienie celów i zasadności wprowadzania w miastach polityki parkingowej.

Opisuje ono rodzaje strategii parkingowych, wskazuje dokumenty, które należy poddać analizie podczas przygotowania do wprowadzania polityki parkingowej, ukazuje metody i sposoby wdrażania.

**Jest praktycznym przewodnikiem dla miast o podobnym charakterze lub obszarów o podobnych problemach transportowych.**

Zdjęcie 1. Miasto Ełk.



# NASZE MIASTO - EŁK



2

SMART PARKING - SPRAWDZONE PRAKTYKI

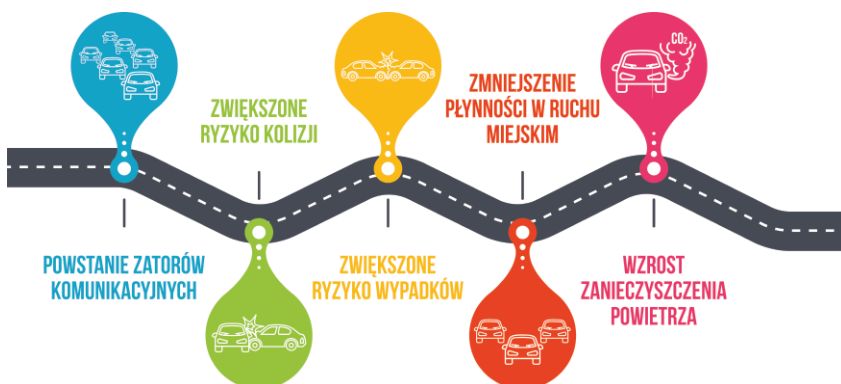


## 2. Co to jest i dlaczego warto opracować politykę parkingową miasta

Polityka parkingowa jest częścią polityki transportowej każdego większego miasta. W ciągu kilkudziesięciu lat znacząco wzrosła liczba samochodów, zwiększył się ruch uliczny, korki na drogach oraz problemy ze znalezieniem wolnego miejsca do zaparkowania pojazdu.

Stale rosną potrzeby przewozowe i oczekiwania mieszkańców miast. Wszystko to prowadzi do:

- ✓ powstawania zatorów komunikacyjnych, zwiększających ryzyko kolizji lub wypadków,
- ✓ zmniejszenia płynności w ruchu miejskim,
- ✓ wzrostu zanieczyszczenia powietrza.



Rysunek 1. Skutki zwiększonego ruchu komunikacyjnego.



Umiejętne i skuteczne zarządzanie przestrzenią parkingową ma ogromny wpływ na jakość życia społeczeństwa, zmianę zachowań, zmianę środków transportowych. Stanowi wyznacznik rozwoju obszarów zurbanizowanych i ich systemów transportu. Nieustający wzrost ruchu samochodowego powoduje problemy związane z parkowaniem nie tylko w centrach miast, ale także na obszarach poza nim.

Ciągle rosnący popyt na miejsca parkingowe przy stałej, niezmiennej dostępności prowadzi do pogorszenia się warunków parkowania, wydłużenia czasu poszukiwania wolnego miejsca, parkowania w miejscach niedozwolonych oraz niezadowolenia społeczeństwa z panującej sytuacji. Jednak zwiększenie liczby miejsc parkingowych nie jest rozwiązaniem.

Zdjęcie 2. Panorama Ełku.





W rzeczywistości większa liczba takich miejsc generuje ciągły wzrost zapotrzebowania np. osoby, które do tej pory korzystały z komunikacji miejskiej chcąc dostać się do centrum, w wyniku zwiększonej ilości miejsc parkingowych przesiadają się do samochodów.

To wpływa zarówno na przeciążenie układu parkingowego, jak i konieczność budowy kolejnych takich obiektów.

Wzrasta ruch w mieście, co staje się uciążliwe dla jego mieszkańców. Jednocześnie spada zainteresowanie transportem zbiorowym.

Ważne jest, aby miasta uchwały dokumenty, jak polityka parkingowa, która reguluje kwestię liczby i rodzaju parkingów.

Korzyści wynikające z opracowania Polityki Parkingowej to znalezienie i zdefiniowanie rozwiązań najważniejszych problemów związanych z przemieszczaniem się oraz parkowaniem na terenie miasta. Dokument ma na celu uporządkowanie obecnej sytuacji parkingowej oraz wyznaczenie jasnych ram i wytycznych dotyczących tego jak, gdzie i za ile parkować w mieście, w horyzoncie czasowym. Inwentaryzacja miejsc parkingowych w Ełku, która została przeprowadzona w innowacyjny sposób przy użyciu dronów, jest pierwszym krokiem do identyfikacji problemów.

**Najlepszym rozwiązaniem problemu parkowania w miastach często jest ograniczenie parkingów oraz wprowadzenie stref płatnego parkowania. Budowa systemu parkingów przesiadkowych Park & Ride i połączenie ich z systemem komunikacji zbiorowej także daje wymierne efekty.**

Niektóre z państw Europy Zachodniej przekonały się już, jak polityka parkingowa wpływa na funkcjonowanie miasta. Polskie aglomeracje powinny przyrzeć się uważniej rozwiązaniom z zachodniej granicy oraz brać przykład ze sprawdzonych rozwiązań.

## 2.1. Rodzaje strategii parkingowych

Strategie parkingowe przede wszystkim różnią się w zależności od podmiotów, których dotyczą. Władze samorządowe, administrujące gminą, miastem czy powiatem, zarządcy ruchem i drogami mają inne priorytety niż przedsiębiorstwa, w szczególności te, które zatrudniają dużą liczbę pracowników lub oczekują dużej liczby klientów (np. hipermarkety). W naszym przewodniku skupiamy się na polityce parkingowej miasta, dlatego omówimy strategię samorządów.

Wyróżniamy **strategie defensywne i ofensywne**, które różnią się stopniem zaangażowania i determinacji we wdrażaniu.



Rysunek 2. Strategie parkingowe.

Samorządy organizują miejsca postoju na swoich terenach (m.in. na drogach publicznych), stwarzają warunki powstawania parkingów komercyjnych, weryfikują parkowania nielegalne i nieopłacalne, wdrażają systemy informacji parkingowej oraz egzekwują przepisy ogólne i lokalne.

Strategia ofensywna jest skuteczna, jednak trzeba pamiętać, że wymaga ona ogromnego nakładu finansowego, przez co wcielenie jej w życie jest procesem długoterminowym.

Wprowadzenie Polityki Parkingowej Miasta Ełku oraz sformułowanie planu wdrożenia musi wynikać i stać w zgodzie z treścią nadrzędnych strategicznych dokumentów planistycznych.





Zdjęcie 3. Parkowanie.

## 2.2. Cele polityki parkingowej

Głównym założeniem polityki parkingowej jest zaspokojenie potrzeb transportowych zarówno mieszkańców, jak i osób odwiedzających miasto z uwzględnieniem:

- realizacji ogólnej strategii miasta w tym strategii transportowej,
- zapewnienia ładu przestrzennego, w tym kształtowanie warunków zapotrzebowania i wykorzystania przestrzeni na potrzeby parkingowe,
- osiągnięcia określonych standardów parkowania w mieście,
- zapewnienia porządku prawnego,
- ochrony środowiska,
- pozyskania środków finansowych.



Rysunek 3. Założenia polityki parkingowej.



Zdjęcie 4. Parkowanie wzdłuż ulicy.



# ANALIZA POTRZEB W SYSTEMIE PARKOWANIA



3

SMART PARKING - SPRAWDZONE PRAKTYKI



## 3. Gdzie szukać informacji - jak czytać dokumenty?

### 3.1. Analiza dokumentów strategicznych i planistycznych na przykładzie Ełku

**Wprowadzenie Polityki Parkingowej Miasta Ełku oraz sformułowanie planu wdrożenia musi wynikać i stać w zgodzie z treścią nadrzędnych strategicznych dokumentów planistycznych.**

**Do dokumentów odnoszących się do całego obszaru miejskiego, zawierających uwarunkowania dla formułowania polityki parkingowej należą przede wszystkim:**

- Agenda miejska UE,
- Krajowe strategie rozwoju regionalnego i rozwoju transportu,
- Krajowa Polityka Miejska,
- Strategie regionalne i lokalne,
- Plany mobilności miejskiej,
- Studia komunikacyjne,
- Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- Plany zagospodarowania przestrzennego,
- Programy rewitalizacji.



**Przy tworzeniu Polityki Parkingowej miasta Ełku w 2019 roku, zostało przeanalizowanych 12 poniżej opisanych dokumentów.**

## 1. AGENDA MIEJSKA UNII EUROPEJSKIEJ >>>>

Agenda miejska Unii Europejskiej została przyjęta w 2016 r. przez ministrów odpowiedzialnych za sprawy miejskie państw członkowskich wspólnoty. Jednym z jej obszarów priorytetowych jest mobilność na obszarach miejskich, a dokładniej poprawa sytuacji w transporcie publicznym, ruchu pieszym i rowerowym, tworzenia przestrzeni publicznych, jej dostępność dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się i efektywności transportu.

## 2. STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU >>>>

Najważniejszy dokument strategiczny w kraju został przyjęty w 2017 r. Ma trzy cele, z których drugi to rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony. Wśród sześciu obszarów wpływających na osiągnięcie celów strategii znajduje się transport. W ramach rozwoju zrównoważonego terytorialnie została podkreślona potrzeba wsparcia dla miast średniej wielkości, szczególnie tych tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz dla Polski Wschodniej. Ełk mieści się w obu tych kategoriach. Strategia przewiduje działania służące aktywizacji gospodarczej, poprawie dostępności do usług publicznych oraz wzmacnianiu zdolności do planowania na poziomie lokalnym. Finansowanie takich działań jest wspierane z funduszy krajowych. W ramach transportu, oprócz budowy infrastruktury, za istotne uznaje się jej efektywne wykorzystanie, integrację różnych rodzajów transportu i poprawę jakości usług. Podejmowane mają być działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenie do korzystania z transportu publicznego, pieszego i rowerowego, a także wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów.



### 3. KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2030 >>>

Podstawowy dokument polityki regionalnej państwa rozwija Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w filarze rozwoju społecznie wrażliwego i zrównoważonego terytorialnie. Dla miast średnich tracących funkcje społecznogospodarcze strategia przewiduje m.in. budowanie spójnej wizji rozwoju w oparciu o potrzeby mieszkańców, poprawę jakości przestrzeni w miastach, w tym zapewnienie jej dostępności dla osób starszych.

Zakres interwencji należy dostosować do potrzeb danego miasta. Mieszkańcy Ełku mają potrzebę opracowania wspólnej wizji polityki parkingowej, dla której ważnym celem powinna być poprawa jakości przestrzeni publicznych, w tym jej dostępności.

### 4. STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU >>>

Głównym celem krajowej polityki transportowej przedstawionej w strategii jest zwiększenie dostępności transportowej kraju oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego na poziomie krajowym, europejskim i globalnym.

Osiągnięcie tego celu pozwoli na rozwijanie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

#### **Realizacja celu głównego w perspektywie do 2030 r. wymaga podjęcia następujących działań:**

- budowy zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce,
- poprawy sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego),
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów,





- ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- poprawy efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

## 5. KRAJOWA POLITYKA MIEJSKA 2023 >>>

Krajowy dokument strategiczny wskazuje jako podstawowy cel w dziedzinie transportu osiągnięcie zrównoważonej mobilności. Rozumie się przez to stan, w którym codzienne wybory środka transportu sprzyjają dobrej jakości życia w mieście.

- mieszkańiec, osoba dojeżdżająca do pracy czy turysta może w dogodny sposób przemieszczać się po mieście.

Spełnienie poczucia ich wygody musi być osadzone w rzeczywistości

- jeśli większość wybierze samochód, niemożliwym będzie uniknięcie korków, problemów z parkowaniem i konfliktów z innymi uczestnikami ruchu.

Krajowa Polityka Miejska zwraca też uwagę na potrzebę poszukiwania efektywnych rozwiązań w zakresie polityki parkingowej. Jej dopasowanie do lokalnych warunków ma prowadzić do konkurencji z innymi sposobami podróżowania i zwiększenia rotacji na miejscach parkingowych.

Ważna jest przy tym współpraca z lokalnymi przedsiębiorcami, aby prawidłowo zaplanować dostawy.

Działania mają na celu ożywienie centrum miasta.

Krajowa Polityka Miejska zawiera też rekomendacje dotyczące partycypacji społecznej. Wprowadza regułę budowania poczucia odpowiedzialności za dobro wspólne. Dlatego miasta mają otwierać się na dialog, poszukiwanie kompromisu, dobrą wolę i zaufanie. W tym celu władze miast mają działać przejrzysto, wspierać oddolne inicjatywy mieszkańców, stosować atrakcyjne metody współpracy i doskonalić umiejętności zarządzania kryzysem. Konsultacje społeczne uznano za podstawową formę partycypacji mieszkańców.

## 6. STRATEGIA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO >>>

Jednym z celów przyjętej na początku 2020 r. Strategii Rozwoju Społeczno Gospodarczego Województwa Warmińsko - Mazurskiego do 2030 roku jest nowoczesna infrastruktura.

W jej ramach planuje się podjęcie inwestycji drogowych, w tym rozwiązania problemów komunikacyjnych takich jak nieefektywne wykorzystanie przestrzeni parkingowych.



## 7. PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO >>>

Plan został przyjęty w 2018 r. i wskazuje potrzebę przywrócenia, utrzymania i kształtowania ładu przestrzennego. Dla ochrony interesu publicznego należy dbać o harmonijne komponowanie i wysoką jakość przestrzeni publicznych, przeciwdziałać jej zawłaszczeniu, chronić środowisko, zapewniać odpowiedni dostęp do dóbr i usług oraz łagodzić konflikty przestrzenne. Zamiarem Polityki Parkingowej Miasta Ełku jest wprowadzenie ładu przestrzennego na terenie miasta poprzez przeciwdziałanie zawłaszczeniu przestrzeni publicznej przez osoby parkujące samochody. W ten sposób władze miasta zamierzają łagodzić miejscowe konflikty o przestrzeń oraz poprawić dostęp do dóbr i usług.

## 8. STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU EŁKU DO ROKU 2020 >>>

W strategii tej zwrócono uwagę na konieczność poprawy sytuacji parkingowej, zwiększenia liczby parkingów zielonych oraz na wprowadzenie rozwiązań komunikacyjnych rozładujących korki. Dostrzeżono potrzebę poprawy stanu dróg, zwielokrotnienia liczby terenów zieleni na osiedlach i wzdłuż ulic oraz suburbanizację skutkującą dojazdami do miasta samochodami.

## 9. STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA EŁKU >>>

W studium wśród celów operacyjnych dla centrum wymieniona została budowa parkingów. Wskazano potrzebę projektowania odpowiedniej liczby parkingów i miejsc postojowych zgodnie z charakterem budowanych obiektów i przepisami szczególnymi.



## 10. PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA I GMINY EŁK ORAZ GMINY STARE JUCHY NA LATA 2019-2030 >>>

Plan transportowy przyjęty w 2018 r. rekomenduje wprowadzenie strefy płatnego parkowania na drogach publicznych, w centrum Ełku, co w konsekwencji powinno doprowadzić do zmniejszenia natężenia ruchu, ograniczenia emisji hałasu i spalin oraz wzrostu atrakcyjności cenowej transportu autobusowego.

## 11. PROGRAM REWITALIZACJI EŁKU NA LATA 2016-2023 >>>

Program wskazuje, iż największe problemy z zajętością miejsc parkingowych występują w centrum miasta. Wyznacza miejsca, drogi do przebudowy i modernizacji. W latach 2017 i 2018 w ramach programu przebudowano większość terenów wewnętrznych w centrum miasta oraz uporządkowano okolice Ełckiej Kolei Wąskotorowej, powstały szerokie chodniki i bezpieczna ścieżka rowerowa, przebudowano jedną z głównych ulic miasta, tj. Wojska Polskiego.

## 12. STUDIUM KOMUNIKACYJNE DLA MIASTA EŁKU >>>

Analityczny dokument opracowany na zlecenie Urzędu Miasta w 2019 r. Dokonano w nim diagnozy sytuacji demograficznej, planistycznej, transportowej i motoryzacyjnej miasta. Wykonano analizy natężenia ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego, a także zajętości miejsc parkingowych w centrum miasta oraz na osiedlach Północ i Kilińskiego. Przeprowadzono ankiety wśród mieszkańców Ełku dotyczące odbywanych podróży. Przebadano możliwości rozbudowy układu drogowego miasta, w tym rowerowego i pieszego, stworzenia atrakcyjnej oferty przewozów autobusowych oraz wdrożenia w centrum strefy płatnego parkowania.

## 3.2. Charakterystyka istniejącego systemu parkowania w Ełku



Dla ukazania istniejącej sytuacji parkingowej na terenie miasta została przeprowadzona inwentaryzacja liczby, rozmieszczenia i rodzajów miejsc postojowych. Wykonano także pomiary ich zajętości przy użyciu dronów oraz przeprowadzono badania natężenia ruchu przed wybranymi szkołami podstawowymi.

Zdjęcie 5. Pomiary zajętości miejsc parkingowych przy użyciu dronów.



**Na terenie Ełku znajduje się 23 179 miejsc parkingowych**, w tym **21 170** wyznaczonych miejsc do parkowania i **2 009 tzw. dzikich parkingów**. Średnia ich zajętość kształtuje się na poziomie **40%-46%**. Liczba zaparkowanych samochodów różni się w zależności od dnia tygodnia, pory dnia oraz miejsca.

Do przeprowadzenia analizy obecnego stanu parkowania podzielono Ełk na **8 obszarów**, w których uwzględnione zostały zarówno miejsca leżące na terenie należącym do miasta, jak i prywatne np. parkingi sklepowe:

- ✘ Centrum i Strefa nadjeziorna,
- ✘ Północ, (os. 11 listopada os. Tuwima, os. Północ),
- ✘ Konieczki i Zatorze,
- ✘ Strefa przemysłowa,
- ✘ Kilińskiego,
- ✘ Jeziorna i Sosnowa,
- ✘ Osiedla domów jednorodzinnych.

Centrum miasta zamieszkuje 1/3 ludności Ełku. Są tu najważniejsze urzędy, liczne sklepy, w tym dwa centra handlowe. Dlatego właśnie tutaj jest największy ruch samochodowy i ogromne potrzeby parkingowe. Dziennie do Centrum wjeżdża kilkanaście tysięcy samochodów.

**Na terenie Centrum jest 5 707 oficjalnych miejsc postojowych, ich zajętość kształtuje się na poziomie 37%-60%.**





Aktualnie można zapewnić miejsca wszystkim chętnym kierowcom na legalnych parkingach, jednak musieliby oni zaakceptować większe odległości od celu. Brak infrastruktury rowerowej nie zachęca do wyboru tych zdrowych, tanich i zajmujących mało miejsca środków podróży, zaś komunikacja autobusowa wymaga reorganizacji.

Strefa nadjeziorna zajmuje wąski pas między Jeziorem Ełckim, a ul. Wojska Polskiego od ul. W. Szafera na północy do ujścia rzeki Ełk do jeziora. To najbardziej atrakcyjna turystycznie część miasta, w której jest skupisko lokali gastronomicznych oraz noclegowych.

Strefa nadjeziorna ma doskonałą dostępność komunikacyjną wszystkimi drogowymi środkami transportu. Największe problemy związane są z parkowaniem przy hotelach, pensjonatach i restauracjach w weekendy i w sezonie wypoczynkowym.

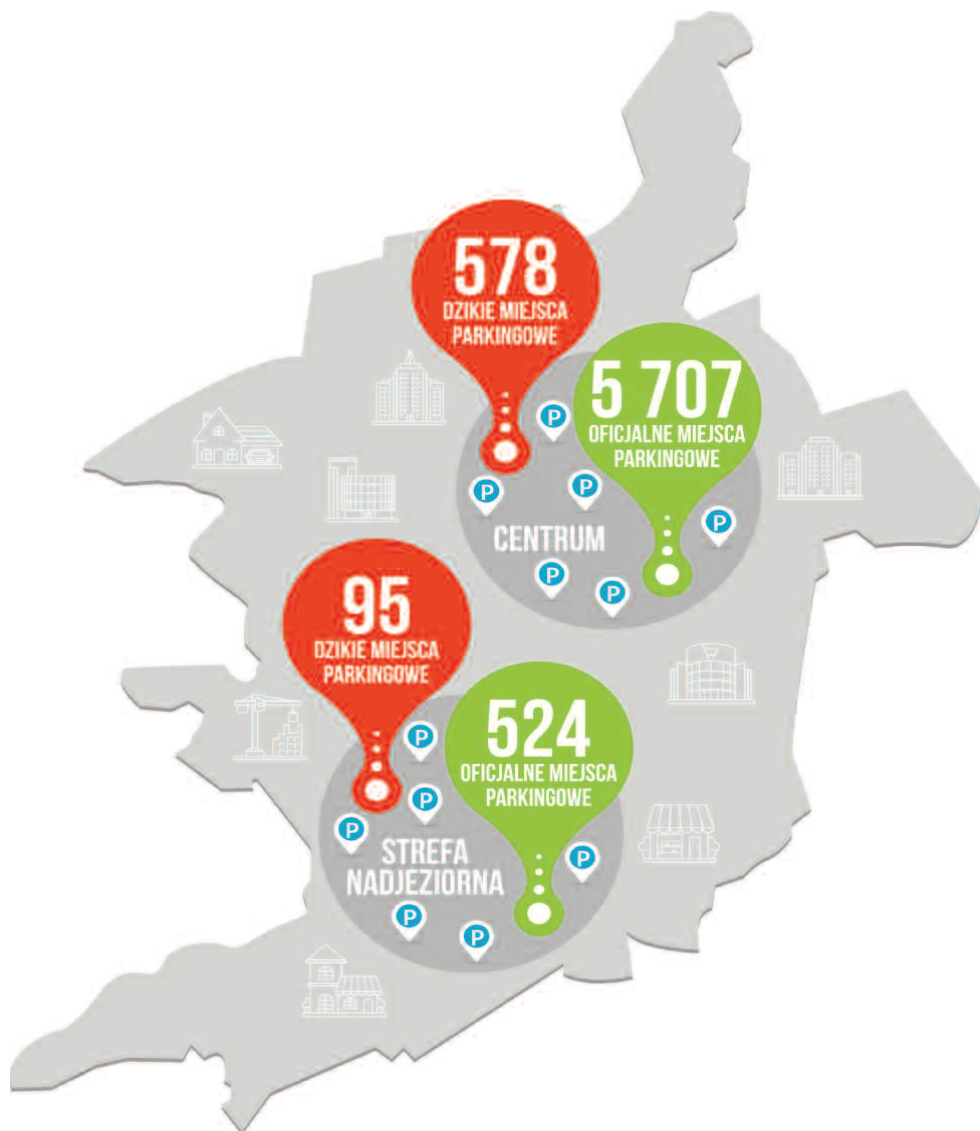
**W Strefie nadjeziornej są 524 oficjalne miejsca postojowe oraz 95 dzikich.** Zajętość miejsc niezależnie od pory doby i dnia tygodnia mieści się w przedziale **34%-52%** dla ul. Nadjeziornej i **40%-78%** dla ul. K. Pułaskiego. Największą zajętość miejsc wykazują te położone wzdłuż ulic w najatrakcyjniejszych turystycznie fragmentach miasta.

Północny obszar miasta znajduje się pomiędzy Jeziorem Ełckim, ulicą gen. Wł. Sikorskiego, a linią kolejową. Wzdłuż brzegu jeziora rozlokowana jest mniej intensywna zabudowa, zaś wzdłuż torów kolejowych położone są ogródki działkowe. Obszar ten graniczy bezpośrednio z Centrum, co pozwala znacznej części mieszkańców docierać pieszo do pracy i na zakupy.

Problemy z parkowaniem wynikają głównie z nadmiernej liczby samochodów posiadanych przez mieszkańców.

**W północnym obszarze miasta są 3 772 oficjalne miejsca postojowe oraz 185 dzikich.** Zajętość miejsc niezależnie od pory doby i dnia tygodnia mieści się w przedziale **28%-44%** na os. Tuwima i **49%-65%** na os. Północ.

Najwyższe wartości notowane są w dni powszednie w nocy. Różnica między tymi osiedlami wynika z licznych parkingów podziemnych na os. Tuwima i ich braku na os. Północ.



Rysunek 4. Miejsca parkingowe na obszarach Centrum i Strefy Nadjeziornej.

Konieczki i Zatorze leżą w północno-wschodniej części miasta między linią kolejową na zachodzie, obwodnicą na północy i rzeką Ełk na wschodzie i południu.

W tym obszarze jest zróżnicowana zabudowa mieszkaniowa - wysoka i niska, jest tam też strefa drobnego handlu i przemysłu, a także ogródki działkowe. Od centrum obszar ten oddzielony jest torami kolejowymi, które stanowią barierę zwłaszcza dla ruchu pieszego. Nieliczne parkingi podziemne znajdują się jedynie w nowych blokach na os. Konieczki.

Dominuje parkowanie przy ulicy, często nielegalnie.

Problemy z parkowaniem wynikają głównie z nadmiernej liczby samochodów posiadanych przez mieszkańców.





**Na osiedlach Konieczki i Zatorze jest 2 750 oficjalnych miejsc postojowych oraz 153 dzikie.** Zajętość miejsc w ciągu dnia w dni powszednie mieści się w przedziale **25%-50%**. W nocy i w weekendy na os. Konieczki dochodzi do **60%**, zaś na os. Zatorze spada do kilkunastu procent.

Strefa przemysłowa leży w południowo-wschodniej części Ełku między rzeką i obwodnicą (częściowo także za nią). Jest to obszar o niemal jednolitej zabudowie przemysłowej położony z dala od Centrum. Oprócz zakładów pracy jest tu także centrum handlowe i cmentarz. Główną osią obszaru jest obwodnica miasta. Z resztą Ełku Strefa przemysłowa łączy się trzema drogami - ul. Suwalską, ul. Towarową i ul. Przemysłową. Dominuje transport samochodowy, który generuje ruch dojazdowy z pozostałych części miasta. Zarówno zakłady przemysłowe, jak i centrum handlowe mają rozległe place parkingowe, które odpowiadają potrzebom pracowników dojeżdżających samochodami.

**W strefie przemysłowej są 1 693 oficjalne miejsca postojowe oraz 340 dzikich.** Zajętość miejsc w ciągu dnia roboczego dochodzi maksymalnie do **50%**. W nocy i w weekendy nie przekracza **20%** z jednym wyjątkiem - centrum handlowego, gdzie w soboty dochodzi do **50%**.

Okolice ul. J. Kilińskiego to obszar na południe od Centrum między rzeką Ełk na północy, obwodnicą na południu, Jeziorem Ełckim na zachodzie i linią kolejową na wschodzie.

Ul. J. Kilińskiego jest główną arterią wlotową do centrum Ełku od południa, która dzieli obszar na część wschodnią i zachodnią. Teren ten ma zróżnicowaną zabudowę mieszkaniową. Są tu zarówno bloki, jak i domy jednorodzinne. Znajdują się ważne dla miasta tereny usługowe (targowisko miejskie, małe centra handlowe), społeczne (cmentarz, park) i wypoczynkowe (plaża miejska z kempingiem, pensjonaty).

Ważnym miejscem jest **Szkoła Podstawowa nr 7** położona obok głównej ulicy obszaru. Zajętość miejsc jest bardzo zróżnicowana. Sumarycznie dla całego obszaru w ciągu dnia roboczego wynosi **od 22% do 42%, a w nocy - 41%-56%**. W okolicy ul. J. Kilińskiego jest **3 050 oficjalnych miejsc postojowych oraz 232 dzikie.**



W nocy pod blokami mieszkalnymi trudno o wolne miejsca, zaś parkingi wokół obiektów handlowych są niemal puste. Zaś w dni handlowe, na targowisku wynosi między **80% a 90%**.

Osiedla Sosnowa i Jeziorna położone na południu miasta to głównie bloki. Natomiast znajdujące się w lesie między torami kolejowymi osiedle Sosnowa to efekt działań budowlanych ostatnich lat. Ten obszar generuje duży ruch samochodowy związany z miejscami zamieszkania.

**Na os. Sosnowa i Jeziorna jest 3 217 oficjalnych miejsc postojowych oraz 426 dzikich**, przy czym wszystkie na os. Jeziorna. Zajątość miejsc na os. Sosnowa wynosi **od 18% do 31%** niezależnie od pory doby i dnia tygodnia.

Na os. Jeziorna mieści się w granicach **32%-58%**. Należy zauważyć, że pod nowszymi blokami na obu osiedlach są parkingi podziemne, zaś na os. Jeziorna - także garaże.

Osiedla domów jednorodzinnych czyli os. Pod Lasem, Wczasowe, Szyba, Baranki i Grunwaldzkie, położone są w południowej i zachodniej części miasta w znacznym oddaleniu od centrum. Są to obszary głównie jednorodnej, niskiej i zwartej zabudowy jednorodzinnej.

Wyjątkiem są Baranki, gdzie zabudowa jest mniej zwarta. Znajduje się tam szpital. Ruch samochodowy generują niemal wyłącznie mieszkańcy i ich goście, którzy parkują samochody na chodnikach, zamiast na własnych posesjach. Publiczne parkingi występują tam w niewielkiej liczbie.

Na osiedlach Pod Lasem i Wczasowym nie ma żadnych parkingów. **Na osiedlach Szyba i Grunwaldzkim jest po 41 oficjalnych miejsc postojowych, zaś na osiedlu Baranki są 374**, w większości pod szpitalem.

Zajątość tych miejsc jest przez cały czas niewielka, nie przekracza **20%**. Wyjątkiem są parkingi pod szpitalem. Tam w dni robocze zajątość miejsc wynosi między **60% i 70%**, a w soboty dochodzi do **30%**.

### 3.3. Analiza potrzeb w systemie parkowania w Ełku



Rozwiązaniami umożliwiającymi stopniowe uporządkowanie kwestii parkowania w mieście jest:

- ✘ wprowadzenie płatnych parkingów przede wszystkim obejmującym centralny obszar miasta, gdzie zlokalizowana jest większość źródeł i celów podróży,
- ✘ możliwość wykupienia abonamentów dla gości hotelowych (przez właścicieli pensjonatów),
- ✘ uporządkowanie systemu dostaw towarów na ul. Pułaskiego,
- ✘ budowa parkingu w okolicach przepompowni,
- ✘ działania mające na celu egzekucję poprawności parkowania,
- ✘ zmniejszenie przepustowości, co zmniejszy zapotrzebowanie na użytkowanie samochodu osobowego.

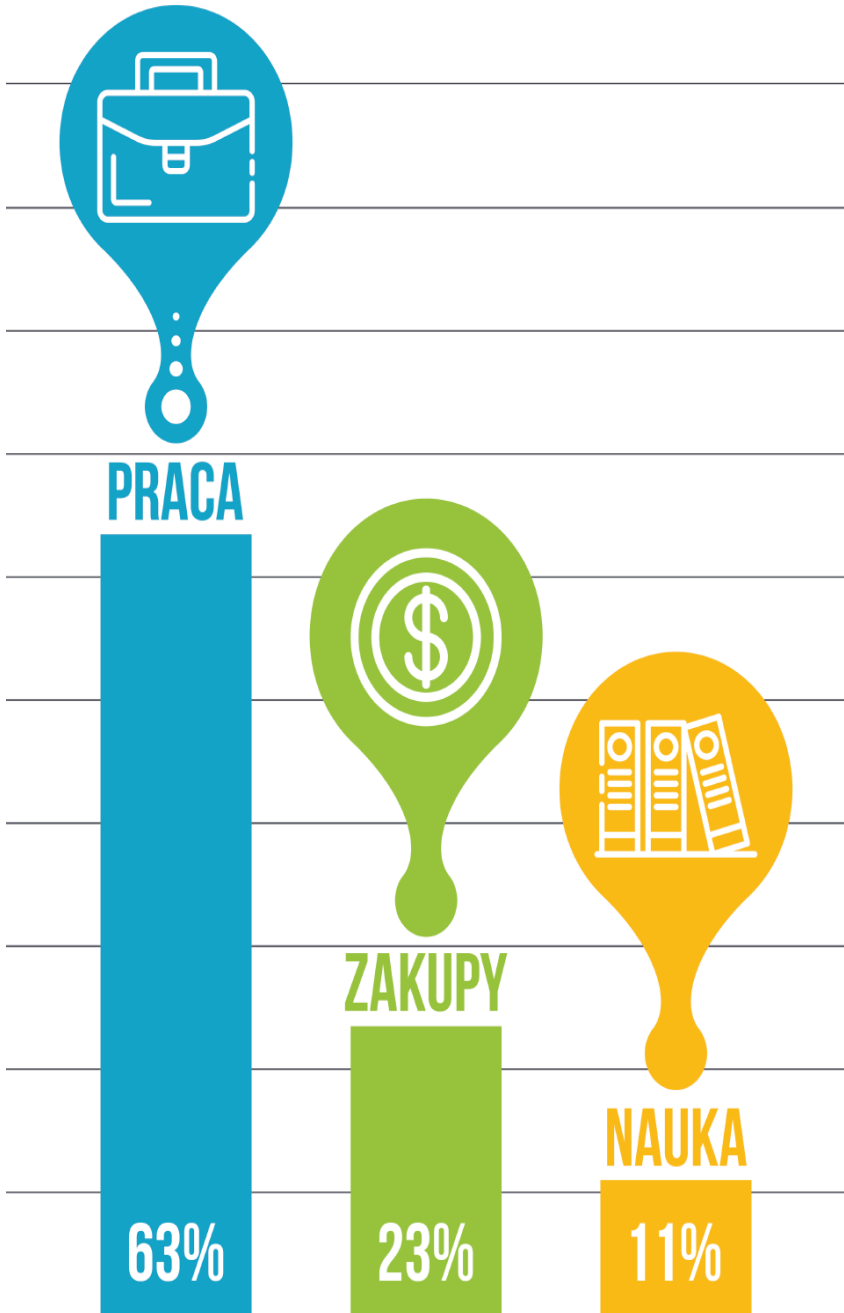
### 3.4. Badanie zachowań komunikacyjnych kierowców w Ełku

W badaniu zebrane zostały dane dotyczące celów (motywów) podejmowania podróży na przykład dojazdy do pracy, do szkoły lub na uczelnię. Poza tym dostarczyło ono informacji o sposobie podróżowania: pieszo, samochód osobowy, komunikacja miejska, pociąg, rower.

Dominującą motywacją podróży wśród przebadanych mieszkańców Ełku były dojazdy do/z pracy (prawie **63%** wszystkich podróży), następnie podróży z innymi rodzajami aktywności (zakupy, rekreacja, itp.) z udziałem ponad **23%**, oraz podróże do miejsc nauki z udziałem ponad **11%** wszystkich podróży.

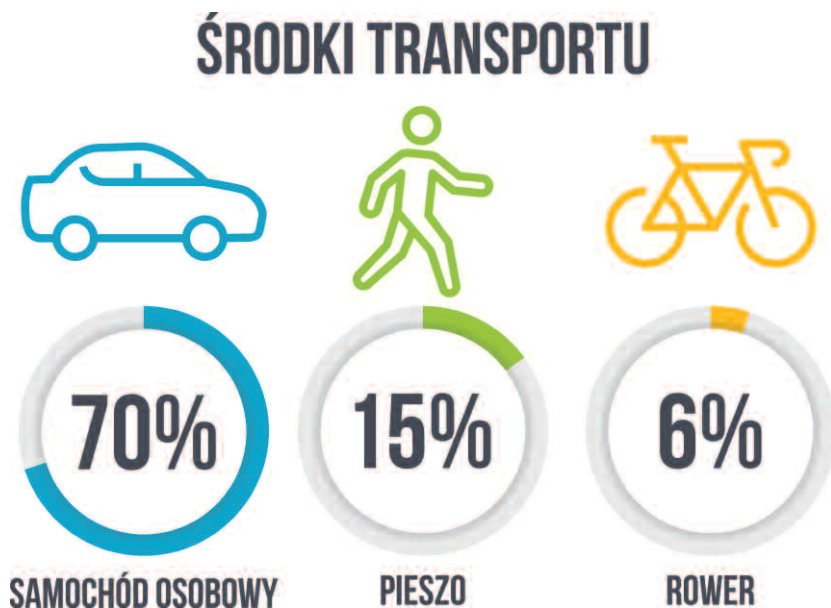
Wszelkie pozostałe motywacje stanowią zdecydowaną mniejszość wszystkich podróży i mają charakter incydentalny.

# MOTYWACJA PODRÓŻY



Najczęściej używanym środkiem transportu w relacji do i z pracy jest samochodów osobowy. Ten sposób podróży zapewnia możliwość dojazdu ponad **70%** mieszkańców.

Prawdopodobnie z uwagi na dość wysoki poziom gęstości zaludnienia i niewielkie odległości do pokonania dość wysoki, bo prawie **15%**, jest udział podróży pieszych.



Rysunek 6. Procentowy udział środków transportu w podróży do/z pracy mieszkańców Etku.

Wyróżniającym się na tle innych ośrodków miejskich jest udział podróży rowerem w codziennych dojazdach do pracy, oscylujący na poziomie ok. **6%**.

Niewiele większy jest udział podróży autobusami komunikacji miejskiej, będący z kolei na bardzo niskim poziomie względem innych miast, co również może wynikać z faktu, iż niewielkie odległości do pokonania na terenie miasta umożliwiają skorzystanie np. z roweru, natomiast w dojazdach do pracy poza miastem oferta transportu publicznego jest na tyle uboga, że dojazd możliwy jest wyłącznie samochodem osobowym.

W przypadku dojazdu do miejsc nauki, prawdopodobnie z uwagi na niewielką odległość związaną z dojściem, największy udział mają podróże piesze.





Bardzo wysoki udział transportu rowerowego wskazuje na swobodę samodzielnego przemieszczania się osób młodych korzystających z systemu edukacji, podobnie z wyższym, niż w przypadku dojazdów motywowanych pracą, udziałem transportu autobusowego.

Część uczniów/studentów dojeżdża do miejsc nauki jako pasażerowie samochodów osobowych lub już jako osoby samodzielnie kierujące pojazdami.

Zauważalny w tej motywacji jest też transport kolejowy. Korzystanie z kolei można dostrzec wśród studentów, którzy korzystają z bogatszej oferty szkolnictwa wyższego poza miejscem zamieszkania.

Wyniki badania wyraźnie ukazują, iż największy udział w podróżach mieszkańców mają samochody osobowe, co przekłada się na zajętość miejsc parkingowych.

**Ważne jest, aby polityka parkingowa wdrażała rozwiązania pozwalające na zmniejszenie wykorzystywania samochodów osobowych, co wpłynie korzystnie na środowisko, zmniejszy także zajętość parkingów i rozładuje ruch w mieście.**

Zdjęcie 7. Parking podziemny.



# POLITYKA PARKINGOWA MIASTA EŁKU



4

SMART PARKING - SPRAWDZONE PRAKTYKI



## 4. Jak wdrażać politykę parkingową?

### 4.1. Zaangażowanie społeczne, czym są konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne to proces dialogu pomiędzy przedstawicielami władz (każdego szczebla - od lokalnych po centralne) a mieszkańcami, mający na celu zebranie głosów mieszkańców i w oparciu o nie podjęcie przez władze optymalnych decyzji w sprawach publicznych.

W ramach konsultacji przedstawiciele władz mogą przedstawiać obywatelom swoje plany dotyczące np. aktów prawnych (ich zmiany lub uchwalania nowych), inwestycji lub innych przedsięwzięć, które będą miały wpływ na życie i pracę obywateli, wysłuchiwać ich opinii na ten temat oraz informować o ostatecznych decyzjach, które zostaną podjęte.

W jednostkach samorządu terytorialnego konsultacje społeczne są regulowane za pomocą uchwały Rady danej jednostki.

W Ełku aktualnie obowiązującą jest UCHWAŁA NR XXI.203.2020 RADY MIASTA EŁKU z dnia 26 sierpnia 2020 r. w sprawie konsultacji społecznych z mieszkańcami miasta Ełku. Uchwała wydana została na podstawie art. 5a ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2020 r., poz. 713) i określa zasady i tryb przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami w wypadkach przewidzianych ustawą o samorządzie gminnym oraz w innych sprawach ważnych dla gminy, w szczególności w zakresie opracowywania polityk publicznych samorządu miasta Ełku.





## Najważniejsze korzyści konsultacji to:

- ✓ podjęcie optymalnej decyzji, która w pełni będzie odpowiadała na potrzeby mieszkańców,
- ✓ uzyskanie poparcia społeczności dla podejmowanych decyzji,
- ✓ budowanie współodpowiedzialności i zwiększenie zaangażowania obywateli w sprawy publiczne,
- ✓ uniknięcie konfliktu, planowane przedsięwzięcia mogą być zrealizowane szybciej i sprawniej, jeśli przed rozpoczęciem prac wspólnie wypracowywane są rozwiązania danego problem,
- ✓ lepsza komunikacja między interesariuszami, dzięki dyskusji i wymianie argumentów łatwiej jest pogodzić interesy różnych grup,
- ✓ podniesienie poziomu wiedzy mieszkańców poprzez: dostęp do szczegółowych informacji na ważny dla nich temat, wysłuchanie ekspertów odnośnie konkretnych zagadnień, poznanie punktu widzenia innych uczestników,
- ✓ wzajemne uczenie, dzięki dwustronnej wymianie informacji między władzami a obywatelami, mieszkańcy mogą dostarczyć rządzącym unikalnej wiedzy na temat swoich potrzeb i oczekiwań.

Przeprowadzone konsultacje społeczne w mieście Ełku miały przede wszystkim na celu przekazanie mieszkańcom informacji na temat prototypowego rozwiązania dotyczącego stref krótkotrwałego postoju przy Szkołach Podstawowych nr 2 i 3, zebranie opinii na temat oznakowania i długości strefy oraz zaproponowanego czasu postoju.

Uczestnicy konsultacji pytani też byli o stworzenie kooperatywy rodziców/opiekunów wspólnie odwożących dzieci do szkoły. Mieli też okazję wypowiedzieć się na temat trudności korzystania ze stref Kiss&Ride oraz wprowadzanych rozwiązań.

Narzędzi i technik prowadzenia działań partycypacyjnych jest wiele.

Wybór metody to przede wszystkim kwestia dopasowania jej do celów konsultacji, ich przedmiotu, uczestników, zasięgu oraz posiadanych zasobów (ilości czasu, środków finansowych czy zasobów ludzkich). W praktyce często trzeba zastosować więcej niż jedno narzędzie, aby osiągnąć zamierzone efekty.



## **W mieście Ełku przewidziano 3 metody przeprowadzenia konsultacji społecznych:**

- 1.** Punkt informacyjno-konsultacyjny - zorganizowane zostały 2 punkty informacyjno-konsultacyjne, w których mieszkańcy mogli zapoznać się z materiałami informacyjnymi, złożyć swoje opinie i uwagi, przedyskutować z kompetentnymi osobami interesujące ich kwestie i wypełnić ankietę.
- 2.** Zogniskowany wywiad grupowy (FGI) czyli dyskusja na z góry określony temat z 6-12 osobami.
- 3.** Badanie internetowe (CAWI) - forma zakładająca prowadzenie badań z wykorzystaniem kwestionariuszy ankiet udostępnianych drogą elektroniczną.

Podczas przeprowadzonych konsultacji społecznych mieszkańcy mieli okazję zapoznać się z prezentacją multimedialną, w której zostały przedstawione propozycje przemodelowania ruchu w mieście i w okolicach szkół. Udostępniono również: mapy obszarów miasta, w których zaplanowano wprowadzanie nowych rozwiązań, propozycje przemodelowania ruchu wraz z rysunkami koncepcyjnymi.

Rozpoczęcie konsultacji w Ełku nastąpiło dnia 19.10.2020. Zostało zamieszczone ogłoszenie i informacja o prowadzonym badaniu na stronach internetowych miasta i wykonawcy, na portalach informacyjnych oraz w mediach społecznościowych. Tego dnia został uruchomiony mobilny punkt informacyjno-konsultacyjny.

Fundacja Innowacja, współrealizująca projekt, uruchomiła stronę internetową [www.elkkonsultuje.pl](http://www.elkkonsultuje.pl), na której można było zapoznać się z najważniejszymi informacjami na temat badania oraz ankietę online.

Kampania promocyjna w mediach społecznościowych prowadzona była bardzo szeroko. Fotorelacje z przebiegu konsultacji pojawiały się na bieżąco nie tylko na fanpagach Stowarzyszenia Adelfi, Fundacji Innowacja, #SocialCafe, ale też mediów lokalnych (np. Radio 5, Ełk Dla Was, Rozmaitości Ełckie), jak również w wielu grupach skupiających ełczan. Utworzono wydarzenie związane z konsultacjami w punkcie informacyjno-konsultacyjnym, a następnie ze spotkaniami fokusowymi.



W ramach konsultacji z mieszkańcami odbyły się **3 spotkania**.

**Pierwsze** w dniu 19 lutego 2020 r. w Szkole Podstawowej nr 3 przy ul. Grodzieńskiej dotyczyło przede wszystkim problemów z parkowaniem na jezdni przed szkołą.

**Drugie** spotkanie zostało zorganizowane na ul. Małeckich 3 w dniu 20 lutego 2020 r., dotyczyło ono parkowania w strefie nadjeziornej. Mieszkańcy postulowali wprowadzenie strefy płatnego parkowania, ograniczenie ruchu samochodowego oraz budowę parkingu wielopoziomowego przy skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego i Pułaskiego.

W trakcie **trzeciego** spotkania, które z przyczyn sanitarnych w kraju odbyło się on-line, wpłynęły 34 wnioski od mieszkańców dotyczące głównie formatowania tekstu, rozbieżności w nazwach własnych, próśb ujednoczenia nomenklatury technicznej, elementów SWOT poszczególnych obszarów miasta.

Podczas przeprowadzanych konsultacji najważniejszym celem było przedstawienie mieszkańcom propozycji rozwiązania związanego ze strefami krótkotrwałego postoju przy Szkołach Podstawowych nr 2 i 3 (Kiss&Ride) oraz pozyskanie opinii na temat ich oznakowania oraz długości i proponowanego czasu postoju.

Uczestnikom została przedstawiona idea stworzenia kooperatywy rodziców/opiekunów wspólnie odwożących dzieci do szkoły. Mieli też okazję przedstawić swoje spostrzeżenia na temat tego, co może utrudnić korzystanie ze stref Kiss&Ride oraz wnieść uwagi i propozycje dotyczące wprowadzanych rozwiązań.

W badaniu ankietowym wzięło udział **615 osób**, w tym ok. **95%** uznało, iż oznakowanie pionowe stref Kiss&Ride jest dla nich zrozumiałe, a poziome dla **93%**.

Osoby, dla których oznakowanie było niezrozumiałe, miały uwagi głównie do zastosowania języka angielskiego na znakach zamiast języka polskiego.

Dla **88%** uczestników konsultacji długość stref jest odpowiednia. Pozostałe 12% ankietowanych chciało wydłużenia strefy.



Okolo **68%** (ponad 2/3) ankietowanych wskazało, że czas zatrzymania do 1 minuty jest wystarczający. 1/3 uczestników tj. **195 osób** uznała, że ten czas jest za krótki.

W pytaniu o czas wystarczający na wysadzenie dziecka z auta wskazywali od 1,5 minut do 15 minut, najwięcej odpowiedzi mieściło się w przedziale od 2 do 3 minut (**44%** głosów), do 5 minut (**28%** głosów), pozostałe **27%** to odpowiedzi powyżej 5 minut do 15 min.

Na propozycję stworzenie kooperatywy rodziców i wspólne zawożenie dzieci do szkoły aż **72%** uczestników konsultacji wypowiedziało się pozytywnie.

Pozostałe osoby widziały przeszkody w realizacji tego projektu m.in. takie jak różne godziny zajęć, nieznamość innych rodziców czy sytuacja epidemiczna.

Ankietowani oraz uczestnicy spotkań fokusowych zwrócili uwagę na przeszkody w korzystaniu ze strefy Kiss&Ride, takie jak nieprawidłowe użytkowanie stref (jako parkingi), nieprzestrzeganie wyznaczonego czasu postoju, niezrozumiałe oznakowanie, brak informacji o tym, czym są strefy i jak z nich korzystać, a w przypadku ul. Grodzieńskiej - utrudnienie ruchu, blokowanie i korkowanie się ulicy.

#### **Podczas spotkania na ul. Grodzieńskiej zadano uczestnikom dwa dodatkowe pytania:**

„Czy wystarczające jest wyznaczenie strefy Kiss&Ride po jednej stronie ulicy oraz czy potrzebna jest zatoka postojowa?”

**82%** ankietowanych odpowiedziało, że wystarczy, by strefa była po jednej stronie ulicy, głównie ze względu na to, że wyznaczenie jej po obu stronach dwukierunkowej drogi jeszcze bardziej utrudni ruch.

#### **Drugim pytaniem było:**

„Czy potrzebna jest zatoka postojowa?”

Zdecydowana większość osób - **76%** czyli **295** ankietowanych odpowiedziało, że TAK.

## 4.2. Przyjęte kierunki działania

Na podstawie przeprowadzonych analiz, badań, konsultacji zostały sformułowane plany działań dotyczące polityki parkingowej.

Działania te uwzględniają różne potrzeby w podziale na poszczególne części miasta, ponieważ każda z nich ma specyficzne problemy związane z parkowaniem.

Inną rolę w mieście pełni Centrum, gdzie należałoby wzmocnić ruch pieszy i uruchomić strefy płatnego parkowania. Zupełnie inne rozwiązania należy zastosować na blokowiskach, zaś jeszcze inne - na osiedlach domów jednorodzinnych.

Specyficzne potrzeby dla poszczególnych części wynikają też z brakujących elementów sieci rowerowej czy intensywności problemów z parkowaniem przed szkołami.



Zdjęcie 8. Parkowanie wzdłuż ulicy.

**NA KOLEJNYCH STRONACH PRZEDSTAWIONE ZOSTAŁY  
ROZWIĄZANIA DLA POSZCZEGÓLNYCH OBSZARÓW MIASTA.**





Działanie	Opis
<b>CENTRUM I STREFA NADJEZIORNA</b>	
<b>Woonerf na ul. Armii Krajowej, Pułaskiego i Nadjeziornej</b>	Ograniczy on liczbę podróży samochodem po mieście. Zmniejszy się korki i zajętość miejsc parkingowych, równocześnie zwiększy się chęć zdrowego poruszania się pieszo i dochody przedsiębiorców z ul. Armii Krajowej, która będzie chętniej odwiedzana przez mieszkańców.
<b>Utworzenie placu miejskiego przed dworcem kolejowym</b>	Plac ten należy dostosować do pieszych i podłączyć go do sieci dróg dla rowerów, zbudować parking rowerowy na przynajmniej kilkadziesiąt jednośladów.
<b>Analiza dostępności sieci ruchu pieszego</b>	Miasto powinno pilnie zlecić wykonanie analizy dostępności sieci ruchu pieszego, aby wskazać istniejące bariery dla poruszania się na własnych nogach. Jest to niedroga praca badawcza, która zaowocuje poprawą warunków ruchu pieszego, co skłoni mieszkańców do chodzenia po mieście i rezygnacji z podróżowania samochodami na krótkie odległości. W efekcie zmniejszy to zatłoczenie na drogach i parkingach.
<b>Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych</b>	Zaprojektowanie i ustawienie w najważniejszych punktach miasta tablic pokazujących najbliższą okolicę z punktu widzenia osoby poruszającej się pieszo. Będą na nich zaznaczone chodniki, przystanki autobusowe, urzędy, sklepy, parkingi, strefa płatnego parkowania i inne elementy. Ustawienie tablic ma zachęcić do chodzenia, co zmniejszy korki na drogach i zajętość parkingów.



<b>Budowa centrum przesiadkowego dla pasażerów komunikacji autobusowej</b>	Powstanie centrum przesiadkowego (np. przed dworcem), skąd będą często i regularnie odjeżdżać autobusy do każdej części miasta. Zachęci to mieszkańców do korzystania z transportu publicznego i rezygnacji z użycia samochodów jako najpopularniejszego środka transportu. W efekcie zmniejszy się ruch samochodowy i zajętość parkingów w centrum.
<b>Uruchomienie strefy płatnego parkowania wraz z elektronicznym systemem powiadamiania o zajmowanych miejscach</b>	Utworzenie strefy płatnego parkowania spowoduje zmniejszenie zajętości miejsc parkingowych i zwiększy rotację samochodów na parkingach. Miejsca postojowe na konkretnych ulicach zostaną wyposażone w czujniki parkowania, dzięki czemu mieszkańcy będą mogli na bieżąco śledzić zajętość miejsc, a straż miejska - szybciej reagować na wykroczenia, polegające na braku wniesienia opłaty. Na najbardziej problematycznych obszarach zostanie wdrożona wideodetekcja tablic rejestracyjnych, która w połączeniu z informacjami z parkomatów i aplikacji płatniczych pozwoli na zidentyfikowanie pojazdu przebywającego w strefie bez opłat. Narzędzie takie pozwoli zwiększyć odpłatność i stopień egzekucji opłaty dodatkowej od nieuczciwych kierowców.
<b>Uporządkowanie parkowania na parkingu wokół budynku urzędu miasta</b>	Wprowadzenie płatnego parkowania na tyłach budynku urzędu za pomocą instalacji: szlabanów na bramach wjazdowych parkingu, wyświetlacza informującego o liczbie wolnych miejsc, kamer szczytujących numery rejestracyjne i interaktywnego punktu poboru opłat.
<b>Podjęcie rozmów z instytucjami dysponującymi wolnymi parkingami w celu ich udostępnienia mieszkańcom</b>	Podjęcie przez władze miasta rozmów z partnerami na temat zmian, jakie zajądą w wyniku powstania strefy płatnego parkowania oraz realizacji innych zadań. Zaproponowanie zmian na terenie parkingów zamkniętych, np. otwarcia za darmo lub za opłatami.



<p><b>Likwidacja dzikiego parkowania w ramach dalszej rewitalizacji podwórek</b></p>	<p>Podczas prowadzonego procesu rewitalizacji podwórek parkingi będą tak projektowane, aby liczba miejsc nie dominowała nad innymi funkcjami, w szczególności nie ograniczała możliwości interakcji społecznych.</p> <p>Zostanie przyjęta reguła, że parkingi mogą zajmować maksymalnie <b>9%</b> powierzchni każdego podwórka.</p> <p>Parkingi będą tak projektowane, aby nie utrudniały poruszania się pieszym.</p>
<p><b>Uporządkowanie parkowania przed Szkołą Podstawową nr 4</b></p>	<p>Wyznaczenie specjalnych miejsc do postoju krótkoterminowego dla rodziców dowożących dzieci do szkoły. Miejsca te można zorganizować na już istniejących stanowiskach prostopadłych do jezdni lub wybudować nowe wzdłuż ogrodzenia szkoły.</p> <p>Wyniesienie przejść dla pieszych, aby umożliwić bezpieczne przechodzenie dzieci przez jezdnię.</p> <p>Czasowe (w godz. 7.45-8.15) zamknięcie ulicy przed szkołą dla ruchu samochodowego bądź całkowite zamknięcie odcinka drogi przed szkołą dla ruchu samochodowego i zamiana drogi w deptak.</p>
<p><b>Budowa dwupoziomowego parkingu na rogu ulic Wojska Polskiego i Pułaskiego z zieloną ścianą i panelami fotowoltaicznymi</b></p>	<p>Zbudowanie dwupoziomowego parkingu o powierzchni około 1000 m<sup>2</sup>, na których zmieści się około <b>70 miejsc</b>.</p> <p>Aby zmniejszyć wpływ parkingu na środowisko i poprawić estetykę, od strony jeziora zostanie on obsadzony pnączami, które utworzą zieloną ścianę.</p> <p>Na dachu parkingu zostaną umieszczone panele fotowoltaiczne.</p> <p>Parking będzie płatny.</p>



## PÓŁNOC



<b>Analiza dostępności sieci ruchu pieszego</b>	<p>Zarówno w Centrum, jak i w północnej części miasta analiza wskaże problemy, które należałoby zminimalizować.</p> <p>Patrz opis dla obszaru Centrum i Strefa nadjeziorna.</p>
<b>Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych</b>	<p>Rozwiązanie zostało też przewidziane i opisane na terenie Centrum.</p> <p>Patrz opis dla obszaru Centrum i Strefa nadjeziorna.</p>
<b>Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż ul. W. Sikorskiego</b>	<p>Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. W. Sikorskiego ułatwi samodzielne poruszanie się młodzieży po mieście, połączy drogi dla rowerów i zachęci część mieszkańców do rezygnacji z samochodów w codziennych dojazdach do centrum miasta. Realizacja zadania zmniejszy korki i zatłoczenie parkingów. Wraz z budową ścieżki należy też zbudować przy szkołach, basenie i stadionie odpowiedniej wielkości parkingi rowerowe z zadaszeniami.</p>
<b>Uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 3</b>	<p>Działania, które należy podjąć są analogiczne do tych planowanych przed Szkołą Podstawową nr 4.</p> <p>Patrz opis dla obszaru Centrum i Strefa nadjeziorna.</p>



### Ograniczenie dzikiego parkowania

Zbadanie miejsc, gdzie obecnie istnieją dzikie parkingi, pod względem własności gruntu, zaspokojenia potrzeb parkingowych, możliwości redukcji popytu w okolicy, a także możliwości techniczno-budowlanych i finansowych budowy parkingów. W wyniku analiz zostaną zaproponowane zmiany, którymi mogą być budowa nowych parkingów, ułatwienia w parkowaniu w innych miejscach i likwidacja dzikiego parkowania.

## KONIECZKI I ZATORZE

### Analiza dostępności sieci ruchu pieszego

Miasto powinno pilnie zlecić wykonanie analizy dostępności sieci ruchu pieszego, aby wskazać istniejące bariery dla poruszania się na własnych nogach. Jest to niedroga praca badawcza, która zaowocuje poprawą warunków ruchu pieszego, co skłoni mieszkańców do chodzenia po mieście i rezygnacji z podróżowania samochodami na krótkie odległości. W efekcie zmniejszy to zatłoczenie na drogach i parkingach.

### Strefy zamieszkania na drogach lokalnych

Powszechnym problemem związanym z parkowaniem w Ełku jest zostawianie samochodów na chodnikach dróg w zabudowie jednorodzinnej. Utrudnia to poruszanie się pieszo. Często szerokość pasa drogowego takich ulic nie pozwala na wydzielenie na nich jezdni, chodników i miejsc postojowych. Dlatego te drogi powinny zostać przebudowane na przestrzenie niepodzielone na jezdnie i chodniki oraz oznaczone jako strefy zamieszkania. Wówczas można wyznaczyć miejsca postojowe przy krawędzi drogi. W celu zapewnienia bezpieczeństwa należy na takich drogach zastosować fizyczne bariery utrudniające przekraczanie dozwolonej prędkości - donice z kwiatami, małą architekturę, wyniesione skrzyżowania. W inżynierii ruchu często spotykaną nazwą dla tego typu działań jest miasteczko holenderskie.

### Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych

Patrz opis dla obszaru Centrum i Strefa nadjeziorna.



<b>Budowa ścieżek rowerowych</b>	<p>Na osiedlach Konieczki i Zatorze ścieżki rowerowe zostały do tej pory zbudowane tylko wzdłuż ulic Kolonia i Suwalskiej. Nadal brakuje ich na ul. W. Sikorskiego, W. Witosa, T. Bora-Komorowskiego, I. Łukasiewicz i wzdłuż rzeki Ełk.</p> <p>Realizacja tego zadania spowoduje, że więcej osób zacznie dojeżdżać rowerami do sklepów, pracy i szkoły. Dzięki temu zmniejszą się korki oraz zajętość miejsc parkingowych, szczególnie w Centrum.</p> <p>Konieczna przy realizacji tego zadania będzie współpraca z władzami kolejowymi, które będą przebudowywać linie kolejowe, w tym przejazdy.</p>
<b>Ograniczenie dzikiego parkowania</b>	<p>Działania w ramach tego zadania są analogiczne jak w obszarze Północ.</p> <p>Patrz opis dla obszaru Północ.</p>
<b>Uporządkowanie parkowania przed Szkołą Podstawową nr 6</b>	<p>Zadanie jest analogiczne do dotyczącego uporządkowania parkowania przed Szkołą Podstawową nr 3.</p> <p>Patrz opis dla obszaru Centrum i Strefa nadjeziorna.</p>



## STREFA PRZEMYSŁOWA

<b>Budowa ścieżek rowerowych</b>	Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż ulic Podmiejskiej i Suwalskiej oraz rzeki Ełk na południe od tej ulicy. Wyznaczenie obok przejść dla pieszych, przejazdów rowerowych. Umożliwienie dojazdu mieszkańcom do miejsc pracy i sklepów rowerami pozwoli odciążać parkingi samochodowe w strefie przemysłowej. Szczególnie ważnym miejscem są zakłady mięsne, gdzie dzikie parkowanie „rozlewa się” po całej okolicy. Wraz z budową ścieżek rowerowych należy stworzyć parkingi rowerowe przed zakładami pracy.
<b>Ograniczenie dzikiego parkowania</b>	Patrz opis dla obszaru Północ.

## OSIEDLA DOMÓW JEDNORODZINNYCH

<b>Strefy zamieszkania na drogach lokalnych</b>	Patrz opis dla obszaru Konieczki i Zatorze.
---	---

## OKOLICE UL. KILIŃSKIEGO

<b>Strefy zamieszkania na drogach lokalnych</b>	Patrz opis dla obszaru Konieczki i Zatorze.
<b>Analiza dostępności sieci ruchu pieszego</b>	Patrz opis dla obszaru Centrum i Strefa nadzieiorna.
<b>Budowa chodników i ścieżek rowerowych prowadzących do sklepów oraz uspokojenie ruchu drogowego</b>	Budowa brakującej infrastruktury pieszej i rowerowej na ulicach Targowej, Kilińskiego, Norwida i Przemysłowej. Ze względu na niski poziom bezpieczeństwa należy w projektach zwrócić szczególną uwagę na jego zapewnienie pieszym i rowerzystom. Umożliwienie mieszkańcom bezpiecznego i wygodnego docierania do sklepów pieszo i rowerem pozwoli zredukować liczbę podróży odbywanych samochodami. Zmniejszy to korki i zajętość miejsc na parkingach.



<b>Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych</b>	Patrz opis dla obszaru Centrum i Strefa nadjeziorna.
<b>Ograniczenie dzikiego parkowania</b>	Patrz opis dla obszaru strefy Północ.
<b>Uporządkowanie parkowania przed Szkołą Podstawową nr 7</b>	Patrz opis dla obszaru Centrum i Strefa nadjeziorna.

## JEZIORNA I SOSNOWA

<b>Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych</b>	Patrz opis dla obszaru Centrum i Strefa nadjeziorna.
<b>Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż ul. Jana Pawła II</b>	Budowa ciągłej infrastruktury ścieżek rowerowych wzdłuż ulicy.
<b>Zastosowanie paneli fotowoltaicznych jako zadaszenia parkingu przy plaży</b>	Budowa paneli fotowoltaicznych jako zadaszenia parkingu przy targowisku.  W ten sposób nie tylko powstanie dach, ale też zasilanie targowiska w prąd oraz zmniejszy się miejską wyspę ciepła.
<b>Ograniczenie dzikiego parkowania</b>	Patrz opis dla obszaru Północ.



## 4.3. Plan wdrażania polityki parkingowej

Wdrażanie polityki parkingowej zostało opracowane z uwzględnieniem złożoności projektów, priorytetów oraz podzielone na horyzonty czasowe.

Nie wskazano konkretnych lat na wykonanie poszczególnych zadań, o tym zdecydują władze miasta na podstawie danych o posiadanych środkach na inwestycje. W ich gestii będzie decyzja, na które z zadań chcą starać się o dofinansowanie ze środków unijnych, aby obniżyć koszty własne wdrażania polityki parkingowej. Niektóre z wymienionych działań - strefa płatnego parkowania i panele fotowoltaiczne - będą przynosić dochód dla budżetu, a uporządkowanie kwestii parkingowych i zmiana zachowań komunikacyjnych będzie owocowało oszczędnościami w wielu obszarach.

**W ramach poszczególnych horyzontów czasowych przewidziano realizację zadań:**

### **HORYZONT 0 >>>**

Horyzont zero to działania prototypowe realizowane w ramach pilotażu projektu „Smart Parking - zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w Ełku”. Obejmuje on:

- ★ stworzenie parkingu Kiss&Go przy SP3 (Północ),
- ★ wprowadzenie parkowania czasowego na parkingu przy Urzędzie Miasta Ełku (Centrum).

### **HORYZONT 1 >>>**

- ★ utworzenie nowej organizacji ruchu na ul. Pułaskiego wraz z wprowadzeniem elementów woonerfu (strefa nadjeziorna),
- ★ analiza dostępności sieci ruchu pieszego (Centrum, Północ, Kilińskiego),
- ★ ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych (Centrum, Północ, Kilińskiego, Jeziorna, Konieczki i Zatorze),
- ★ uporządkowanie parkowania wokół budynku urzędu miasta (Centrum),



- ★ podjęcie rozmów z instytucjami dysponującymi wolnymi parkingami w celu ich udostępnienia mieszkańcom (Centrum, Strefa nadjeziorna),
- ★ likwidacja dzikiego parkowania w ramach dalszej rewitalizacji podwórek (Centrum, Strefa nadjeziorna),
- ★ uporządkowanie parkowania przed Szkołą Podstawową nr 3 (Północ) wraz z budową Kiss&Go,
- ★ uruchomienie strefy płatnego parkowania (Strefa nadjeziorna).

## **HORYZONT 2 >>>**

- ★ ograniczanie ruchu w Centrum poprzez wdrażanie ruchu jednokierunkowego i poszerzenie stref pieszych - woonerf na ul. Armii Krajowej (Centrum),
- ★ budowa brakujących chodników i ścieżek rowerowych (Centrum, Północ, Konieczki i Zatorze, Strefa przemysłowa, Kilińskiego, Jeziorna),
- ★ ewaluacja i rozszerzenie funkcjonowania strefy płatnego parkowania (Centrum),
- ★ budowa parkingu na rogu ulic Wojska Polskiego i Pułaskiego (Strefa nadjeziorna),
- ★ ograniczenie dzikiego parkowania (Północ i Kilińskiego),
- ★ uporządkowanie parkowania przed Szkołą Podstawową nr 4 (Centrum),
- ★ uporządkowanie parkowania przed Szkołą Podstawową nr 7 (Kilińskiego),
- ★ przeprowadzenie optymalizacji funkcjonowania komunikacji miejskiej.

## **HORYZONT 3 >>>**

- ★ budowa placu miejskiego przed dworcem kolejowym (Centrum),
- ★ budowa centrum przesiadkowego dla pasażerów komunikacji autobusowej (Centrum),
- ★ strefy zamieszkania wraz ze zmianą organizacji ruchu na drogach lokalnych (Kilińskiego, Zatorze, osiedla domów jednorodzinnych),
- ★ woonerf na ul. Nadjeziornej (Strefa nadjeziorna),
- ★ ograniczenie dzikiego parkowania (Konieczki, Jeziorna, Strefa przemysłowa).



## 4.4. Zarządzanie i monitorowanie

Polityka Parkingowa Miasta Ełku składa się głównie z działań przestrzennych. Odpowiadają one na zidentyfikowane problemy oraz oddziałują na sytuację ekonomiczną, społeczną, ekologiczną i energetyczną gminy i jej mieszkańców.

Należy mieć na uwadze, że temat parkowania wywołuje u części społeczeństwa bardzo silne reakcje emocjonalne. Dlatego podczas wdrażania należy zastosować sprawdzone zasady zarządzania zmianą.

**Do wprowadzenia zmian potrzebne są ze strony władz miasta:**

- zakomunikowanie zmiany - prezydent Ełku powinien ogłosić, że będzie realizowana polityka parkingowa i ta decyzja nie podlega weryfikacji,
- zaangażowanie władz - osoby odpowiedzialne za wdrażanie polityki parkingowej z prezydentem miasta na czele powinny aktywnie wspierać realizację zadań, np. przez korzystanie z płatnych parkingów albo rezygnację z przemieszczania się autem,
- zabezpieczenie potrzeb - zespół koordynujący realizację polityki parkingowej powinien wysłuchać potrzeb osób, których zmiany będą dotyczyć i na nie odpowiedzieć. Opór przed wprowadzeniem zmian jest naturalną reakcją ludzi. Dlatego trzeba pokazywać korzyści z nowych rozwiązań - przestrzenne, finansowe, zdrowotne, środowiskowe itp. Mieszkańcy powinni wiedzieć, po co dane rozwiązanie jest wdrażane. Merytoryczne informacje takie jak: na jakie potrzeby odpowiada dane rozwiązanie i jakie przyniesie korzyści, należy przekazywać mieszkańcom podczas spotkań i w komunikatach Urzędu Miasta. Mieszkańcy powinni wiedzieć, jak mają się zachowywać w zmienionej rzeczywistości. Potrzebują dobrej informacji, jakie reguły będą obowiązywać w strefie płatnego parkowania, na woonerfie czy pod szkołami, jakimi nowymi narzędziami będą się posługiwać np. informacja o sposobach działania parkomatów, które zostaną ustawione w strefie płatnego parkowania. System wdrażania polityki parkingowej należy wpisać w strukturę Urzędu Miasta Ełku i miejskich jednostek organizacyjnych, w szczególności straży miejskiej.



Głównym podmiotem systemu zarządzania jest samorząd miasta.

**Do strategicznego zarządzania powinien zostać stworzony zespół ds. wdrażania polityki transportowej.**

**Zespół powołany będzie zarządzeniem prezydenta Ełku, a w jego skład powinni wejść:**

- ✗ prezydent lub wiceprezydent (jako przewodniczący),
- ✗ kierownik Referatu Dróg Miejskich,
- ✗ naczelnik Wydziału Strategii i Rozwoju,
- ✗ komendant lub zastępca komendanta Straży Miejskiej,
- ✗ przedstawiciel Wydziału Finansowego,
- ✗ przedstawiciel Wydział Edukacji,
- ✗ przedstawiciel Referatu Ochrony Środowiska i Energii,
- ✗ przedstawiciel Referatu Planowania Przestrzennego,
- ✗ przedstawiciel Biura Prawnego.

**Do zadań zespołu będzie należeć:**

- ✗ monitorowanie i ewaluacja polityki parkingowej,
- ✗ weryfikacja, aktualizacja i ocena przeprowadzonych działań,
- ✗ monitorowanie realizacji zadań pod kątem ich zgodności z założeniami i celami,
- ✗ przygotowanie dokumentacji inwestycji,
- ✗ nadzór merytoryczny nad realizacją inwestycji,
- ✗ inne zadania zlecone przez zespół koordynujący.

Za wsparcie instytucjonalne powinien być odpowiedzialny Wydział Strategii i Rozwoju.

Będzie on odpowiedzialny za:

- ✗ prowadzenie działań informacyjnych i konsultacyjnych dla mieszkańców,
- ✗ poszukiwanie zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji przewidzianych w polityce parkingowej, w szczególności funduszy unijnych na rewitalizację i zrównoważoną mobilność.

Referat Dróg Miejskich oraz Wydział Strategii i Rozwoju będą ściśle współpracować ze sobą oraz z innymi komórkami urzędu i z mieszkańcami przy wdrażaniu polityki parkingowej.





Ważnym elementem wdrażania polityki parkingowej jest dialog z mieszkańcami. W tym celu należy przekazywać informacje poprzez artykuły prasowe, ulotki, filmy wideo, infografiki i materiały internetowe.

Konsultacje z mieszkańcami na temat realizacji konkretnych zadań, np. zmian organizacji ruchu przed szkołami podstawowymi, znacznie usprawnią proces wdrażania.

**W celu bardziej skutecznego dialogu społecznego zasadnym jest organizowanie dwa razy do roku otwartych spotkań zespołu ds. wdrażania polityki transportowej z zainteresowanymi mieszkańcami.**

Monitorowanie realizacji Polityki Parkingowej Miasta Ełku będzie prowadzone na dwóch poziomach: ogólnym i poszczególnych zadań.

Coroczne sprawozdania będą zawierały postępy w realizacji poszczególnych zadań oraz analizę wskaźników realizacji celów przygotowywane przez Referat Dróg Miejskich.

Projekt sprawozdania będzie opiniowany przez zespół ds. polityki transportowej miasta. Prezydent, w terminie do 30 czerwca każdego roku, składać będzie Radzie Miasta Ełku sprawozdanie dotyczące realizacji polityki parkingowej.

Sprawozdania będą publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Ełku, aby mogli zapoznać się z nim wszyscy zainteresowani. Aktualizacja polityki parkingowej będzie odbywała się w zależności od potrzeb w oparciu o analizę corocznych sprawozdań, wyniki ewaluacji, wymogi zewnętrzne, na wniosek zespołu ds. polityki transportowej miasta, mieszkańców Ełku lub innych podmiotów.

Dodanie nowych zadań będzie możliwe pod warunkiem ich wpisywania się w cele polityki parkingowej.

Prace nad aktualizacją prowadzone będą we współpracy ze wszystkimi grupami interesariuszy.

**Polityka parkingowa będzie poddana ewaluacji po każdym etapie jej realizacji. Ewaluacja będzie oceniała proces wdrażania polityki parkingowej w oparciu o kryteria trafności, skuteczności, efektywności, użyteczności i trwałości. Jej wyniki będą mogły być podstawą do skorygowania zaplanowanych działań transportowych.**

# PRZEGLĄD DOBRYCH PRAKTYK



5

SMART PARKING - SPRAWDZONE PRAKTYKI



## 5. Smart parking - dobre przykłady systemów parkowania

Przy wprowadzaniu polityki parkingowej warto korzystać z doświadczeń innych miast, które wdrożyły z sukcesem różne rozwiązania w systemie parkowania. Poniżej przedstawiamy pięć przykładów miast, w których zastosowane rozwiązania dały wymierne efekty.

### >>> Ełk >>>

Na jesieni 2020 roku w Ełku przed szkołami podstawowymi nr 2 i 3 powstały pilotażowe strefy postoju „Kiss&Ride” - pocałuj i jedź. Na wyznaczonej na jezdni strefie postojowej zakłada się krótki czas zatrzymania - około 1 minuty.



Zdjęcie 9. Szkoła Podstawowa - Kiss&Ride.



Zdjęcie 10. Kiss&Ride w Etku.

Rodzic odwożący dziecko do szkoły zatrzymuje się w tym miejscu zgodnie z przepisami, zaś dziecko wysiadające z auta ma bezpieczną drogę do szkoły. Są to miejsca o dużej rotacji, dzięki czemu rodzice odwożący dzieci do szkoły nie muszą szukać miejsc do chwilowego postoju.

W konsultacjach społecznych dotyczących pilotażowego programu wzięli udział przede wszystkim rodzice dzieci uczęszczających do szkół przy których powstały strefy „Kiss&Ride” oraz pracownicy szkoły.

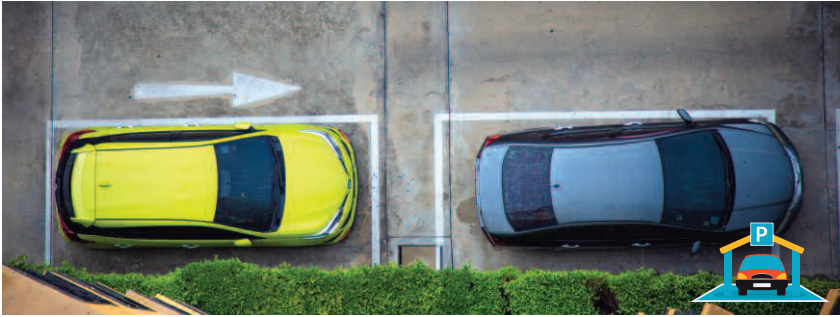
Wynika z nich, że uczestnicy konsultacji wypowiedzieli się pozytywnie na temat samej idei stref Kiss&Ride, jako ciekawego rozwiązania, szczególnie z punktu widzenia mieszkańców okolicznych szkół.

Według nich wyznaczenie strefy i korzystanie z niej przez osoby odwożące dzieci do szkoły, może częściowo rozwiązać problem z parkingami w okolicach placówek edukacyjnych. Zwracano uwagę, że obecnie często rodzice parkują nieprawidłowo, zastawiając okolicznym mieszkańcom wyjazd z posesji.

## >>> Gliwice >>>

Celem wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Gliwicach była chęć poprawy dostępności centrum. Płatne parkowanie miało za zadanie ułatwienie znalezienia wolnego miejsca postojowego. Ponadto chodziło o ograniczenie w śródmieściu ruch samochodowego oraz poprawę jakości powietrza. Rozwiązanie to dało oczekiwane rezultaty.





Gliwicka strefa płatnego parkowania funkcjonuje na mocy Uchwały nr XVII/340/2020 Rady Miejskiej w Gliwicach z dnia 30 lipca 2020 r. Postój płatny na obszarze strefy obowiązuje tylko w dni robocze (od poniedziałku do piątku) w godzinach 9:00-17:00. W skład strefy wchodzi dwie podstrefy:

A (ustanowiona w okolicach Rynku)

i B (obszar centrum z wyłączeniem Starego Miasta).

W ramach strefy płatnego parkowania w Gliwicach funkcjonuje także miesięczna opłata zryczałtowana za parkowanie na prawach wyłączności na zastrzeżonych stanowiskach postojowych.

Abonament mieszkańca uprawnia do parkowania na obszarze całej strefy płatnego parkowania. Przy skrzyżowaniach w rejonie Urzędu Miejskiego w Gliwicach ustawione są specjalne tablice (rodzaj elektronicznych znaków), które informują o wolnych miejscach na tym obszarze.

Rozwiązanie to znajduje zastosowanie przy ulicach: Berbeckiego, Wybrzeże Wojska Polskiego, Wyszyńskiego i Pl. Piłsudskiego. W ich obrębie ulokowanych jest blisko 300 stanowisk postojowych.

W przyszłości na wolne miejsca parkingowe kierowca będą informacje udostępniane online w internecie lub przesyłane bezpośrednio na smartfon.

## >>> Poznań >>>

Poznań jest jednym z większych miast Polski, posiada walory historyczne, jest ośrodkiem handlu, edukacji i gospodarki.

W związku z powyższym jest miastem znacznie zatłoczonym, co powoduje poważne problemy z ruchem ulicznym i parkowaniem - samochody często blokują chodniki i inne miejsca nieprzeznaczone do parkowania. Konsekwencją takiej sytuacji jest m.in. wandalizm w porze nocnej oraz nasilenie kradzieży samochodowych.



## Zarząd Dróg Miejskich wprowadził:

- ograniczenia przestrzeni dostępnej do parkowania,
- ustanowił strefy płatnego parkowania,
- zwiększył liczbę kontroli nocnych patroli policyjnych.

Działania te były jednak niewystarczające, dlatego Rada Miasta w 2004 r. zaproponowała budowę parkingu podziemnego pod Placem Wolności, będącym jednym z najstarszych placów w mieście.

Usytuowany jest on w najstarszej części miasta, blisko muzeów, galerii i sklepów oraz blisko komunikacji autobusowej i tramwajowej. W maju 2006 r. parking został oddany do użytku.

Parking liczy 3 poziomy i prawie **550 miejsc parkingowych**.

Najniższy poziom leży 12 metrów pod powierzchnią.

Jest otwarty całą dobę i monitorowany, co zwiększa bezpieczeństwo. Po jego otwarciu wprowadzono ograniczenia w parkowaniu w najbliższej okolicy. Koszt parkowania na parkingu podziemnym zmniejsza się wraz z długością postoju. Istnieje także możliwość wykupienia abonamentów miesięcznych, półrocznych, kwartalnych czy rocznych (z uwzględnieniem różnych przedziałów godzinowych, np. można kupić abonament uprawniający do parkowania całą dobę lub nocą, w godzinach od 18:00 do 10:00 rano).

Po otwarciu parkingu zmniejszyła się o **15-20%** liczba mandatów wystawianych za nielegalne parkowanie. Spadła również liczba incydentów wandalizmu i kradzieży samochodów.

Zdjęcie 12. Miasto Poznań.





## >>> Rzeszów >>>

Duża liczba samochodów parkujących w centrum Rzeszowa, uniemożliwiająca znalezienie wolnego miejsca w ciągu dnia była głównym powodem uruchomienia w 2016 roku strefy płatnego parkowania. Jej zadaniem była poprawa rotacji pojazdów na miejscach parkingowych.

W Rzeszowie SPP obowiązuje wyłącznie w dni powszednie, od poniedziałku do piątku w godzinach od 9:00 do 17:00.

W strefie udostępnionych jest **2200 miejsc** (choć planuje się rozszerzenie o dodatkowe **1260 miejsc**), co powoduje, że jest największą na Podkarpaciu. Rocznie korzysta z niej 1,4 mln kierowców. Średnio na 1 miejsce w strefie przypada 61 pojazdów zarejestrowanych w Rzeszowie (uwzględniając samochody osobowe, osobowo-ciężarowe, ciężarowe i motocykle).

Opłaty za parkowanie w strefie płatnego parkowania na terenie Rzeszowa można uiszczać każdorazowo podczas postoju na wyznaczonych miejscach, zgodnie z obowiązującą taryfą godzinową lub w cyklach miesięcznych. W przypadku opłat wnoszonych miesięcznie obowiązują dwa rodzaje abonamentów: dla mieszkańców strefy oraz abonament zwykły. W celu ułatwienia orientacji w zajętości miejsc postojowych w strefie, uruchomiona została Mapa Zajętości Strefy, dostępna pod adresem: <http://84.38.160.230/zajetosc/web/>. Umożliwia ona śledzenie w trybie on-line „obłożenia” parkingów.

Oprócz tego w strefie zainstalowanych zostało 12 diodowych tablic informacji parkingowej, wykonanych w technologii LED. Sprawne parkowanie w centrum jest wyzwaniem większości polskich miast. Władze Rzeszowa zdecydowały się na wdrożenie zaawansowanego technologicznie systemu, który upłynni ruch w strefie płatnego parkowania i skróci czas potrzebny na znalezienie wolnego miejsca parkingowego. Rzeszów będzie pierwszym polskim miastem, które wprowadzi wizyjny monitoring stanu wolnych miejsc parkingowych. Inwestycja została zaplanowana na rok 2021. Na całej strefie płatnego parkowania rozmieszczone zostaną kamery, czujniki i sieci neuronowe, które będą całodobowo zbierać i analizować dane o parkujących tam samochodach. Informacje o wolnych miejscach będą udostępniane kierowcom poprzez interaktywne tablice oraz mieszkańcom mobilną aplikację.

Tak innowacyjne rozwiązanie, czyli inteligentny system parkingowy funkcjonuje w zaledwie kilku europejskich miastach.





Zdjęcie 13. Parkingi wielopoziomowe.

## >>> Barcelona >>>

Zarówno w Barcelonie, jak i w wielu innych miastach europejskich można zaobserwować ciągły wzrost liczby samochodów wjeżdżających do centrum.

**Biorąc pod uwagę tę sytuację wprowadzono nowy system zarządzania parkowaniem, który opierał się na:**

- ✘ ograniczeniu ruchu i zmniejszeniu zatłoczenia w centrum poprzez zachęcanie mieszkańców do korzystania z alternatywnych środków transportu,
- ✘ poprawieniu stanu środowiska w mieście,
- ✘ ułatwieniu mieszkańcom parkowania poprzez stworzenie dla nich miejsc parkingowych,
- ✘ wykorzystaniu przestrzeni publicznej w bardziej uporządkowany sposób,
- ✘ ograniczeniu nielegalnego parkowania.

**Obecnie parkowanie w Barcelonie opiera się na podziale na trzy strefy:**

- ✘ „Strefy Zielone” zarezerwowane dla mieszkańców, którzy płać 1 € tygodniowo,
- ✘ „Pozostałe Strefy Zielone”, w których czas parkowania jest ograniczony do jednej lub dwóch godzin. Strefy te dostępne są dla wszystkich, ale ulgi w opłatach dotyczą tylko mieszkańców,
- ✘ „Strefy Niebieskie” - tradycyjny obszar wyposażony w parkometry. Obecnie w ciągu dnia nie ma możliwości darmowego parkowania w centrum Barcelony, natomiast jest ono bezpłatne między godziną 20.00 a 8.00.





**Wraz z wprowadzeniem Zielonej Strefy wdrożone zostały także inne działania z zakresu zarządzania mobilnością, takie jak:**

- ✘ działania na rzecz promowania wyboru bardziej przyjaznych środowisku środków transportu na przykład: zwiększenie liczby ścieżek rowerowych i pasów autobusowych, zwiększenie liczby miejsc parkingowych dla motocykli celem odzyskania i ochrony chodników dla ruchu pieszego,
- ✘ działania promujące wybór alternatywnych środków transportu i ograniczające parkowanie samochodów na drogach publicznych, realizowane poprzez wprowadzenie systemu Park & Ride oraz rozwój parkingów pozaulicznych.

**Po roku od wprowadzenia Zielonej Strefy uzyskano następujące rezultaty:**

- spadek średniego dziennego natężenia ruchu na obszarach kontrolowanego parkowania o **3,5%**,
- zmniejszenie liczby samochodów na ulicach Barcelony w dni robocze o około 89 tys.,
- zwiększenie średniej prędkości ruchu, a przez to także jego płynności,
- ograniczenie nielegalnego parkowania.

Opisane rezultaty potwierdzają sukces wprowadzenia Zielonej Strefy w porównaniu do głównych celów, jakie zostały nakreślone na początku projektu.

## 6. Spis tabel, rysunków, zdjęć i infografik



Rysunek 1.	Skutki zwiększonego ruchu komunikacyjnego	str. 8
Rysunek 2.	Strategie parkingowe	str. 11
Rysunek 3.	Założenia polityki parkingowej	str. 12
Rysunek 4.	Miejsca parkingowe na obszarach Centrum i Strefy nadjeziornej	str. 24
Rysunek 5.	Motywacja podróży	str. 28
Rysunek 6.	Procentowy udział środków transportu w podróży do/z pracy mieszkańców Ełku	str. 29
Tabela 1.	Kierunki działania dla poszczególnych obszarów Ełku	str. 38
Zdjęcie 1.	Miasto Ełku	str. 6
Zdjęcie 2.	Panorama Ełku	str. 9
Zdjęcie 3.	Parkowanie	str. 12
Zdjęcie 4.	Parkowanie wzdłuż ulicy	str. 13
Zdjęcie 5.	Pomiary zajętości miejsc parkingowych przy użyciu dronów	str. 21
Zdjęcie 6.	Ełk - zdjęcie z drona	str. 22
Zdjęcie 7.	Parking podziemny	str. 30
Zdjęcie 8.	Parkowanie wzdłuż ulicy	str. 37
Zdjęcie 9.	Szkoła Podstawowa nr 2 - Kiss&Ride	str. 52
Zdjęcie 10.	Kiss&Ride w Ełku	str. 53
Zdjęcie 11.	Parkowanie	str. 54
Zdjęcie 12.	Miasto Poznań	str. 55
Zdjęcie 13.	Parkingi wielopoziomowe	str. 57
Zdjęcie 14.	Parking podziemny	str. 58

## 7. Bibliografia

1. Polityka Parkingowa Miasta Ełku.
2. Polityka Parkingowa Miasta Ełku. Raport podsumowujący z konsultacji społecznych.
3. Raport z konsultacji społecznych dotyczących przygotowania polityki parkingowej Miasta Ełku.
4. Przegląd rozwiązań dotyczących polityki parkingowej w miastach Europy, Civitas Catalist.



## SMART PARKING - SPRAWDZONE PRAKTYKI

Projekt "Smart Parking – zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w Etku" współfinansowany ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020 i budżetu państwa w ramach konkursu dotacji Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju pn. „HUMAN SMART CITIES. Inteligentne miasta współtworzone przez mieszkańców”.