

ROLA SYSTEMU „PARKUJ I JEDŹ” W WARSZAWIE

Warszawa jest jedynym miastem w Polsce rozwijającym system parkingów typu P&R. Wpływa to istotnie na zmniejszenie liczby samochodów w centrum miasta i zmniejsza kongestię transportową. W artykule przybliżono działania miasta w tym zakresie.

Wprowadzenie

W mieście stołecznym Warszawie jest dobrze rozwinięta sieć drogowa, skupiająca wiele odcinków dróg wysokiej klasy o znacznie rozbudowanych przekrojach. Warszawa posiada również zróżnicowaną, wszechstronną sieć transportu publicznego, w tym efektywną sieć tramwajową i szybkiej kolei miejskiej (SKM) oraz znaczną liczbę linii autobusowych. Jest jedynym polskim miastem, w którym funkcjonuje metro (I linia – 22,7 km, 21 stacji; odcinek centralny II linii o długości 6300 m i 7 stacji w fazie realizacji).

Niezależnie od tego można zauważyć typowe dla dużych miast problemy związane z zatłoczeniem komunikacyjnym. Powodem takiego stanu rzeczy jest ciągle rosnąca liczba pojazdów, przekładająca się na wzrastające natężenie ruchu na ulicach metropolii. Udział podróży odbywanych komunikacją zbiorową w roku 2005 wyniósł 69,6% (wg Warszawskiego Badania Ruchu 2005). Mimo iż jest to udział wysoki, konieczne jest poszukiwanie i wdrażanie kolejnych działań zwiększających wykorzystanie transportu publicznego w podróżach. Jednym z takich działań jest sukcesywne rozwijanie systemu parkingów „Parkuj i Jedź”. Miasto stołeczne Warszawa jest polskim pionierem we wdrażaniu systemu P&R. Parkingi tego typu są w Polsce nadal rozwiązaniami innowacyjnymi. Ciągle im daleko do popularności osiągniętej i zwiększającej się w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej.

Systemy parkingów przesiadkowych „Parkuj i Jedź”² stają się coraz bardziej niezbędnymi elementami układów komunikacyjnych polskich miast. Powstają z myślą o tych kierowcach, którzy dojeżdżają własnymi samochodami do centrum miasta z obrzeżnych dzielnic i z miejscowości ościennych. Umożliwiają one połączenie największych zalet komunikacji indywidualnej i miejskiej. Ich działanie opiera się na umożliwieniu mieszkańcom w miarę szybkie-

go dojazdu samochodem osobowym z obszarów peryferyjnych, podmiejskich i zamiejskich (niekiedy słabo obsługiwanych przez transport publiczny) do parkingu przesiadkowego, zlokalizowanego w pewnym oddaleniu od centrum miasta, pozostawienie pojazdu na parkingu oraz kontynuację podróży środkami komunikacji zbiorowej, które często na ciągach dojazdowych do centrów miast oferują krótszy czas przejazdu niż komunikacja indywidualna. Najbardziej efektywne jest wykorzystanie powiązania parkingów P&R z liniami metra, ewentualnie kolei miejskiej, które poruszają się po torowiskach całkowicie niezależnych od ruchu innych pojazdów. Możliwa jest również efektywna obsługa parkingów P&R liniami tramwajowymi i autobusowymi, jednak tylko i wyłącznie w sytuacji, gdy pojazdy te są uprzywilejowane w ruchu, względem komunikacji indywidualnej (szybki tramwaj, torowiska wydzielone, systemy BRT, pasy autobusowe, priorytety w sygnalizacji świetlnej).

Głównymi zaletami systemów parkingów przesiadkowych są:

- zmiana zachowań komunikacyjnych mieszkańców, w szczególności zwiększenie udziału podróży odbywanych transportem publicznym,
- zwiększenie liczby pasażerów transportu publicznego,
- zmniejszenie pracy przewozowej w obszarze śródmieścia,
- oszczędność czasu i pieniędzy użytkowników P&R,
- zmniejszenie wielkości ruchu samochodowego w centrach miast,
- rozładowanie ruchu na trasach dojazdowych do centrów miast,
- wzrost prędkości ruchu ogółu pojazdów,
- zmniejszenie zapotrzebowania na tereny dla potrzeb komunikacyjnych (w tym na powierzchnie parkingów), zwłaszcza w ścisłych centrach miast,
- poprawa warunków ruchu pojazdów transportu publicznego,
- zmniejszenie negatywnych oddziaływań ruchu drogowego na środowisko (w tym: emisji spalin i hałasu) oraz na zabudowę miejską.

Funkcjonowanie parkingów przesiadkowych P&R nie powoduje właściwie żadnych dodatkowych uciążliwości dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.

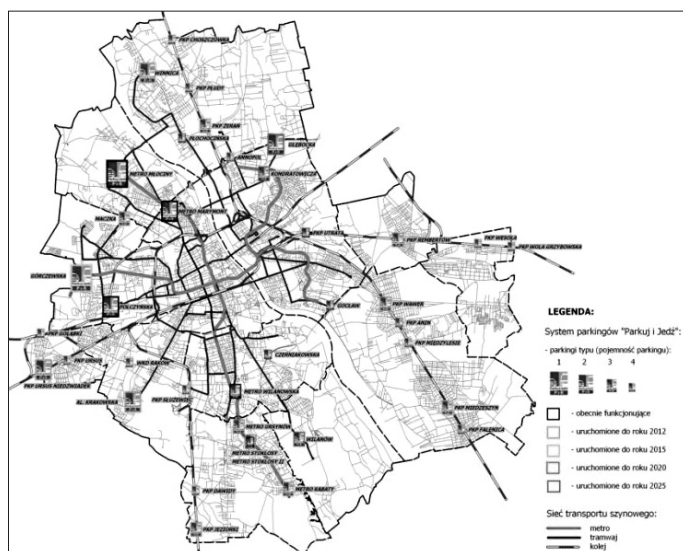
¹ Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy, lcislo@um.warszawa.pl

² Z ang. Park and Ride, w skrócie P&R lub P+R

Historia budowy sieci parkingów P&R w Warszawie

Podstawą podjęcia przez władze miasta zadania realizacji sieci parkingów P&R w Warszawie jest uchwalona w 1995 roku przez Radę Miasta „Polityka transportowa dla m. st. Warszawy”. Sformułowano w niej strategię zrównoważonego rozwoju, której podstawowym celem uznano zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji z równoczesnym minimalizowaniem negatywnego wpływu rozwoju tego transportu na środowisko naturalne i życie mieszkańców stolicy. Dla osiągnięcia tego celu zaproponowano ograniczenie ruchu samochodów osobowych w centralnych rejonach miasta i ustalenie priorytetów dla transportu publicznego. Za jedno z narzędzi służących ograniczeniu ruchu samochodów osobowych zarekomendowano system parkingów P&R. W późniejszych latach określona została wstępnie docelowa liczba takich parkingów w mieście i ich lokalizacje. Podjęto także decyzje o etapowaniu budowy tego systemu i o organizacji jego funkcjonowania, a także o zasadach finansowania budowy kolejnych obiektów. Rozmieszczenie parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź” w Warszawie zostało także wskazane w obowiązującym „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy”. Ich lokalizacje muszą więc być uwzględniane przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Do wdrożenia systemu parkingów P&R oraz do zarządzania funkcjonowaniem tego systemu władze Warszawy wyznaczyły Zarząd Transportu Miejskiego. Budowa tych parkingów finansowana jest dotychczas wyłącznie z budżetu miasta.

Docelowo na terenie Warszawy zaplanowano co najmniej 28 parkingów przesiadkowych P&R (rys. 1). Ich budowa jest realizowana w kilku etapach. W ramach etapu I wybudowano w latach 2004–2008 cztery parkingi. Obecnie przesądzony został dokładnie etap II budowy tego systemu (lata 2009–2013) zawierający w sumie 9 nowych parkingów (w tym trzy już zrealizowane w 2009 roku) oraz przebudowę parkingu Metro Stokłosa na parking kubaturowy.



Rys. 1. Stan docelowy systemu parkingów P&R w Warszawie

Charakterystyka istniejących parkingów P&R w Warszawie

Obecnie w granicach miasta stołecznego Warszawy (stan na koniec września 2010) funkcjonuje siedem tego typu parkingów wybudowanych i eksploatowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego. Jest na nich oferowanych 2137 miejsc dla samochodów, w tym 62 wydzielone miejsca dla osób niepełnosprawnych. Na każdym z tych parkingów znajdują się też miejsca do parkowania dla rowerów.

Aktualnie funkcjonuje 7 parkingów. Pierwsze cztery obiekty zostały zrealizowane w ramach I etapu rozbudowy systemu P&R, natomiast 3 ostatnie (Metro Stokłosa, Anin – SKM i Metro Ursynów) to pierwsze parkingi otwarte w ramach etapu II obejmującego parkingi:

- P&R Metro Młociny
- P&R Metro Marymont
- P&R Metro Wilanowska
- P&R Połczyńska
- P&R Metro Stokłosa
- P&R Anin – SKM
- P&R Metro Ursynów.

Poniżej zamieszczono podstawowe charakterystyki istniejących parkingów P&R.

P&R Metro Młociny

Parking został wybudowany w ramach realizacji tunelu metra B23 i stacji A23 Młociny wraz z węzłem komunikacyjnym. Inwestycja ta została zrealizowana przez Metro Warszawskie jako część rozbudowy I linii Metra. Budowa trwała od czerwca 2006 do października 2008. Parking został oddany do użytku 25 października 2008 roku (fot.1).

- **Lokalizacja:**
 - Parking wielopoziomowy (4 poziomy, w tym 3 poziomy zadaszone), zlokalizowany na Bielanach, w okolicach skrzyżowania ulic Kasprzowicza i Nocznickiego, przy węźle komunikacyjnym „Młociny”.
- **Pojemność:**
 - 1010 miejsc postojowych, 24 miejsca dla inwalidów oraz 58 dla rowerów.
- **Dogodne przesiadki:**
 - Metro – kierunek: Żoliborz, Śródmieście, Mokotów, Ursynów;
 - Tramwaj – kierunek: Żoliborz, Śródmieście, Bemowo, Mokotów, Praga Płd.;
 - Autobus – kierunek: Żoliborz, Bemowo, Bródno, Targówek, Ochota, Łomianki.



Fot. 1.
P&R Metro Młociny

P&R Metro Marymont

Był to pierwszy parking przesiadkowy P&R w Warszawie wykonany w ramach I etapu – został otwarty 11 kwietnia 2007 roku (fot. 2).

- **Lokalizacja:**
 - Parking wielopoziomowy (3 poziomy), zadaszony, zlokalizowany na Żoliborzu, przy istniejącym węźle Trasy Armii Krajowej z ulicą Słowackiego oraz przy stacji metra „Marymont” i zespołu przystankowego (przystanki tramwajowe i autobusowe) „Metro Marymont”. W pobliżu znajdują się także Hala Marymoncka oraz Park Kaskada.
- **Pojemność:**
 - 391 miejsc postojowych, 6 miejsc dla inwalidów oraz 28 miejsc dla rowerów.
- **Dogodne przesiadki:**
 - Metro – kierunek: Bielany, Śródmieście, Mokotów, Ursynów;
 - Tramwaj – kierunek: Bielany, Śródmieście, Bemowo, Wola, Mokotów;
 - Autobus – kierunek: Bielany, Śródmieście, Mokotów, Ursynów, Białołęka.



Fot. 2. P&R Metro Marymont

P&R Metro Wilanowska

Parkin ten został uruchomiony 2 stycznia 2008 roku (fot. 3).

- **Lokalizacja:**
 - Parking wielopoziomowy (3 poziomy), zadaszony, zlokalizowany na Mokotowie, w okolicach skrzyżowania ulicy Puławskiej i alei Wilanowskiej, tuż przy pętli autobusowej, w bliskim sąsiedztwie stacji metra „Wilanowska”.
- **Pojemność:**
 - 290 miejsc postojowych, 6 miejsc dla inwalidów oraz 30 dla rowerów.
- **Dogodne przesiadki:**
 - Metro – kierunek: Ursynów, Mokotów, Śródmieście, Żoliborz, Bielany,
 - Tramwaj – kierunek: Mokotów, Śródmieście, Żoliborz, Bielany,
 - Autobus – kierunek: Ursynów, Mokotów, Śródmieście, Żoliborz, Bielany, Ochota, Białołęka, Piaseczno, Konstancin–Jeziorna.



Fot. 3.
P&R Metro Wilanowska

P&R Połczyńska

Był to drugi w kolejności powstawania parking P&R w Warszawie, otwarty 23 maja 2007 roku (fot. 4).

- **Lokalizacja:**
 - Parking jednopiętrowy, odkryty, zlokalizowany na Bemowie przy ulicy Połczyńskiej 8, na pograniczu dzielnic Wola, po północnej stronie ulicy Połczyńskiej, pomiędzy salonem samochodowym a torami kolejowymi, przy projektowanym skrzyżowaniu z Trasą Północną w pobliżu Fortu.
- **Pojemność:**
 - 500 miejsc postojowych, 12 miejsc dla inwalidów (obecnie ograniczony do 45 miejsc postojowych) oraz 20 dla rowerów.
- **Dogodne przesiadki:**
 - Tramwaj – kierunek: Śródmieście, Mokotów, Praga Płd.;
 - Autobus – kierunek: Wola, Śródmieście, Ursus, Ochota, Bemowo, Bielany, Ożarów Mazowiecki, Piastów.



Fot. 4. P&R Połczyńska

P&R Metro Stokłosa

Parking ten został oddany do użytku 5 stycznia 2009 roku (fot. 5).

- **Lokalizacja:**
 - Parking jednopiętrowy (odkryty), zlokalizowany na Ursynowie, w okolicach skrzyżowania alei Komisji Edukacji Narodowej i ulicy Ciszewskiego, tuż przy pętli autobusowej oraz w bliskim sąsiedztwie stacji metra „Stokłosa”.
- **Pojemność:**
 - 102 miejsca postojowe, 4 miejsca dla inwalidów oraz 12 dla rowerów, możliwa przebudowa parkingu na parking wielopoziomowy do pojemności 400 miejsc.
- **Dogodne przesiadki:**
 - Metro – kierunek: Mokotów, Śródmieście, Żoliborz, Bielany;
 - Autobus – kierunek: Mokotów, Śródmieście.



Fot. 5.
P&R Metro Stokłosa

P&R Anin – SKM

Był to pierwszy parking P&R II etapu w Warszawie, oddany do użytku 16 listopada 2009 roku. (fot. 6).

- **Lokalizacja:**
 - Parking jednopowierzchniowy (odkryty), zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku kolejowego PKP Anin.
- **Pojemność:**
 - 83 miejsca postojowe dla samochodów, 3 miejsca dla inwalidów, 70 miejsc dla rowerów.
- **Dogodne przesiadki:**
 - Szybka kolej miejska – kierunek: Śródmieście, Ochota;
 - Autobus – kierunek: Praga Południe, Śródmieście.



Fot. 6. P&R Anin – SKM

P&R Metro Ursynów

Był to drugi parking P&R II etapu w Warszawie, oddany do użytku w grudniu 2009 roku (fot. 7).

- **Lokalizacja:**
 - Parking jednopowierzchniowy (odkryty), zlokalizowany na Ursynowie, w okolicach skrzyżowania alei Komisji Edukacji Narodowej i ulicy Beli Bartoka, nad stacją metra „Ursynów”.
- **Pojemność:**
 - 166 miejsc postojowych, 7 miejsc dla inwalidów oraz 60 dla rowerów.
- **Dogodne przesiadki:**
 - Metro – kierunek: Mokotów, Śródmieście, Żoliborz, Bielany;
 - Autobus – kierunek: Mokotów, Ochota, Wola.



Fot. 7. P&R Metro Ursynów

Wykorzystanie istniejących parkingów P&R w Warszawie

Średnie miesięczne zapełnienie samochodami osobowymi parkingów P&R w pierwszych pięciu miesiącach 2010 roku przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1

Średnie miesięczne zapełnienie parkingów P&R						
Lp.	Nazwa parkingu	Średnie miesięczne zapełnienie parkingu [%]				
		Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj
1	P&R Metro Młociny	82,4	77,5	84,9	83,7	86,4
2	P&R Metro Marymont	95,4	95,1	95,4	94,6	95,1
3	P&R Metro Wilanowska	92,9	92,8	92,5	90,7	91,3
4	P&R Metro Stokłosy	100,0	b.d.	b.d.	93,8	99,6
5	P&R Połczyńska*	67,6	66,7	85,0	81,3	88,9
6	P&R Anin – SKM	20,0	21,6	27,1	32,9	36,3
7	P&R Metro Ursynów	44,8	58,6	72,0	75,6	80,2

* parking P&R w tej lokalizacji ograniczono do 45 miejsc postojowych

Powyższe dane wskazują na popularność parkingów „Parkuj i Jedź” w Warszawie i potwierdzają zasadność decyzji o ich budowie.

W roku 2009 dla ówczesnie funkcjonujących 5 parkingów P&R w Warszawie przeprowadzono badania dotyczące między innymi źródeł, celów i motywacji podróży ich użytkowników.

Badanie źródeł podróży potwierdziło zależność pomiędzy lokalizacją parkingu a jego atrakcyjnością dla dojazdów ze strefy podwarszawskiej i z obszaru miasta. Najwięcej podróży ze strefy odnotowano na 2 parkingach położonych najdalej od centrum (P&R Połczyńska – 91% użytkowników spoza Warszawy i P&R Metro Młociny – 71% użytkowników spoza Warszawy). Na parkingach P&R Metro Stokłosy i P&R Metro Wilanowska użytkownicy spoza miasta stanowili około 60%, a na parkingu P&R Metro Marymont jedynie 27%.

Badanie celów podróży użytkowników tych parkingów wykazało, że większość z nich po pozostawieniu samochodu udaje się do Śródmieścia Warszawy (najwięcej z parkingów P&R Metro Stokłosy – 82% i P&R Metro Wilanowska – 61%) oraz do dzielnicy Mokotów (np. z parkingów P&R Metro Marymont – 26% i P&R Metro Młociny – 25%). Niewielka część podróży związanych z parkingami P&R (zazwyczaj poniżej 10%) kończy się w dzielnicy, w której położony jest parking. Oznacza to, że w tej części parkingi te nie są wykorzystywane zgodnie z ich przeznaczeniem.

Wśród korzystających z parkingów zdecydowanie najczęstszym powodem odbywania podróży jest praca, którą wskazało 81% ankietowanych na P&R Metro Marymont, 88% na P&R Połczyńska, 81% na P&R Metro Wilanowska, 91% na P&R Metro Młociny oraz 87% na P&R Metro Stokłosy.

Użytkownicy parkingów P&R potwierdzili atrakcyjność komunikacji szynowej. Na parkingach przy stacjach metra ponad 90% podróżnych przesiada się do metra (92% na stacjach Marymont i Wilanowska, 97% na Młocinach i 99% na stacji Stokłosy). Na ulicy Połczyńskiej ponad 90% użytkowników przesiada się do tramwaju.

Codzienne korzystanie z parkingu P&R deklarowało w tych badaniach od 74 do 83% użytkowników, co oznacza, że część z podróży do pracy jest odbywana w inny sposób. Na poszczególnych parkingach wartości te kształtują się następująco: 75% na P&R Metro Marymont, 74% na P&R Połczyńska, 75% na P&R Metro Wilanowska, 83% na P&R Metro Młociny oraz 78% na P&R Metro Stokłosy.

Najczęściej (85% i więcej) opłata za korzystanie z parkingów jest wnoszona za pomocą biletów długookresowych (30- i 90-dniowe). Na wszystkich parkingach uwidoczniła się też grupa osób korzystających z biletów jednorazowych (średnio około 5%).

Charakterystyka planowanych do budowy parkingów P&R w Warszawie w II etapie

W etapie II przewiduje się realizację następujących obiektów:

- **P&R al. Krakowska**, parking kubaturowy, 428 miejsc postojowych dla samochodów, 100 miejsc dla rowerów;
- **P&R Rembertów – PKP**, parking kubaturowy, 295 miejsc postojowych dla samochodów, 80 miejsc dla rowerów;
- **P&R Wawer – SKM**, parking jednopoziomowy (odkryty), 150 miejsc postojowych dla samochodów, 100 miejsc dla rowerów;
- **P&R Ursus Niedźwiadek – PKP**, parking kubaturowy, 400 miejsc postojowych dla samochodów, 100 miejsc dla rowerów;
- **P&R Falenica – SKM**, parking jednopoziomowy (odkryty), 100 miejsc postojowych dla samochodów, 150 miejsc dla rowerów;
- **P&R Jeziorki – PKP**, parking jednopoziomowy (odkryty), 250 miejsc postojowych dla samochodów, 150 miejsc dla rowerów;
- **P&R Metro Stokłosy** – przebudowa na parking kubaturowy, 400 miejsc postojowych dla samochodów, 100 miejsc dla rowerów.

W chwili obecnej parking przy alei Krakowskiej jest już w trakcie budowy. Rozpoczęcie jego eksploatacji planowane jest na czerwiec 2011 roku. Budowa dwóch kolejnych parkingów rozpocznie się jeszcze w roku bieżącym (parking w Wawrze, który zostanie oddany do użytku w końcu 2011 oraz parking w Ursusie planowany do ukończenia do połowy 2012 roku).

Dla pozostałych lokalizacji przygotowana jest obecnie dokumentacja projektowa planowanych obiektów.

Po zakończeniu II etapu do roku 2013 łączna liczba zlokalizowanych w nich miejsc parkingowych dla samochodów wzrośnie do około 4,1 tysiąca.

Charakterystyka parkingów P&R w Warszawie planowanych do budowy w dalszych etapach

Etap III i dalsze nie są obecnie w pełni sprecyzowane. W roku bieżącym sporządzono zostało opracowanie dotyczące między innymi możliwości lokalizacyjnych parkingów

planowanych do zakwalifikowania do III etapu. Jego wyniki są obecnie analizowane. Zgodnie z ustaleniami zawartymi w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy zakłada się, że etapy II i III zawierać powinny łącznie budowę 16 nowych parkingów P&R, przebudowę parkingu Metro Stokłosy oraz rozbudowę dwóch już istniejących parkingów kubaturowych (P&R Metro Marymont o 130 miejsc i P&R Metro Wilanowska o 100 miejsc).

Aktualnie analizuje się 22 lokalizacje parkingów, w tym 15 lokalizacji zgodnych z ustaleniami Studium oraz 7 dodatkowych w następujących lokalizacjach (tabela 2).

Tabela 2

Zestawienie planowanych parkingów przesiadkowych P&R			
Lp.	Lokalizacja	Typ parkingu	Sugerowana liczba miejsc
1	P&R Górczewska	kubaturowy	500
2	P&R Międzylesie	naziemny	100
3	P&R Radość	naziemny	130
4	P&R Miedzeszyn	naziemny	130
5	P&R Winnica	naziemny	500
6	P&R Głębocka	naziemny	500
7	P&R Kondratowicza	naziemny	300
8	P&R Utrata	naziemny	100
9	P&R Gocław	naziemny	100
10	P&R Maczka	naziemny	300
11	P&R Czerniakowska	naziemny	100
12	P&R Wilanów	naziemny	300
13	P&R Dawidy	naziemny	100
14	P&R Płochocińska	naziemny	100
15	P&R Gołąbki	naziemny	100
16	P&R Żerań	naziemny	200
17	P&R Annopol	kubaturowy	650
18	P&R Raków	kubaturowy	400
19	P&R al. Jerozolimskie	kubaturowy	500
20	P&R Służewiec	kubaturowy	750
21	P&R Kabaty	kubaturowy	400
22	P&R Pludy	naziemny	100

Zasady korzystania z sieci parkingów P&R w Warszawie

Parkingi przesiadkowe, działające w ramach systemu P&R są czynne 7 dni w tygodniu, od godz. 4:30 do godz. 2:30, z codzienną przerwą na konserwację (2:30–4:30). Wyjątek stanowi P&R Połczyńska, który jest otwierany od poniedziałku do piątku, w godzinach 6:00–21:00. Parkingi P&R są zamknięte w dniach świątecznych.

W regulaminie korzystania z systemu parkingów P&R znajduje się zapis, że użytkownik zobowiązany jest do uiszczenia opłaty za wynajem miejsca parkingowego (opłata parkingowa) w wysokości 100 złotych. Opłata jest uiszczana za pokwitowaniem, przy wyjeździe z parkingu P&R. Jednak osoby okazujące ważny bilet okresowy (co najmniej dobowy) osobom kontrolującym w chwili wyjazdu są z tej opłaty zwolnione. Biletami zwalniającymi z opłaty parkingowej są:

- bilet dobowy,
- bilet 3-dniowy,
- bilet 7-dniowy,
- bilet 30-dniowy,
- bilet 90-dniowy,
- dokument uprawniający do bezpłatnych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego organizowanego przez miasto stołeczne Warszawę.

W praktyce, parkowanie na parkingach P&R w Warszawie jest więc bezpłatne, jednak pod warunkiem posiadania ważnego biletu za przejazd komunikacją zbiorową. Na wszystkich warszawskich parkingach P&R istnieje możliwość zakupu biletów uprawniających do przejazdu liniami ZTM oraz do pozostawienia pojazdu na parkingach „Parkuj i Jedź” bez dodatkowych opłat. Ważny bilet, uprawniający do korzystania z parkingów P&R posiada następujące cechy:

- został skasowany,
- trwa okres jego ważności, w którym uprawnia on do korzystania ze środków transportu zbiorowego,
- ma wszystkie inne cechy wymagane przez przepisy prawa miejscowego regulujące korzystanie z lokalnego transportu zbiorowego w Warszawie.

Kontrola spełnienia warunków umowy najmu miejsca parkingowego przeprowadzana jest przy wyjeździe z parkingu w strefie kontroli przez osoby upoważnione przez Zarząd Transportu Miejskiego. Przy wykonywaniu obowiązków kontrolnych osoby sprawdzające mogą korzystać z pomocy straży miejskiej oraz innych właściwych służb i organów. Obecnie trwają prace nad połączeniem wszystkich parkingów w jeden system kontrolno-monitorujący. Na poszczególnych obiektach parkingowych instalowany jest między innymi jednolity system pobierania opłat.

Podsumowanie

Wśród podstawowych zalet istniejących parkingów w systemie „Parkuj i Jedź” w Warszawie należy wymienić:

- powiązanie z efektywnym systemem transportu szynowego (metro, tramwaj);
- niskie, stałe opłaty za postój – w postaci skasowanego biletu na komunikację miejską, co stanowi dużą oszczędność finansową dla poszczególnych pasażerów i zmniejszenie kosztów podróżowania;
- dobre usytuowanie (małą odległość) w stosunku do przystanków komunikacji zbiorowej;
- dogodne warunki dojazdu (usytuowanie przy ważnych trasach drogowych, w obszarze poza centrum);
- dobry poziom bezpieczeństwa (obiekty są monitorowane);
- dobrą ochronę przed warunkami atmosferycznymi (na parkingach kubaturowych).

Największym zainteresowaniem cieszą się te parkingi, które są lokalizowane przy stacjach metra. W tych lokaliza-

cjach tramwaje i autobusy pełnią funkcję uzupełniającą jako środki transportu mniej atrakcyjne z powodu osiągniętych prędkości (między innymi z powodu niedostatecznych priorytetów w ruchu).

Wśród podstawowych wad systemu P&R w Warszawie należy wymienić:

- ciągle zbyt małą skalę systemu (zbyt mało parkingów), co uniemożliwia jakościową zmianę w sposobie funkcjonowania systemu transportowego Warszawy (zastąpienie podróży samochodowych podróжами transportem zbiorowym);
- ograniczony system kontroli użytkowników, polegający na wyrwykowym sprawdzaniu posiadanej opłaty za parking (biletu), co zachęca do korzystania z parkingu niezgodnie z regulaminem;
- zatłoczenie w środkach transportu, na który następuje przesiadka (np. I linia metra w rejonie stacji Wilanowska);
- koszty utrzymania obiektów kubaturowych;
- niski standard dróg dojazdu z parkingu do środka transportu zbiorowego – np. przejście przez bazar do stacji metra Marymont oraz otoczenie P&R Wilanowska;
- brak informacji o zajętości parkingu przed rozpoczęciem podróży (np. poprzez Internet) oraz w trakcie podróży (np. tablica informacyjna na trasie dojazdu).

System parkingów P&R jest wciąż rozbudowywany w tempie uzależnionym przede wszystkim od możliwości finansowych miasta. Do roku 2013 liczba miejsc na parkingach P&R prawie się podwoi. Przygotowywana już jest także realizacja dalszego, trzeciego etapu ich budowy po roku 2013. Wprowadzenie jednolitego systemu pobierania opłat zlikwiduje niezgodne z regulaminem korzystanie z tych parkingów i istotnie poprawi kontrolę użytkowników. Prowadzone są też działania w celu poprawy systemu informacji o parkingach P&R, w tym także o liczbie ich miejsc do parkowania.

Literatura

1. *Analiza prawna i ekonomiczna wprowadzenia opłat za korzystanie z systemu parkingów „Parkuj i Jedź” w Warszawie*, Pracownia Planowania Układów Komunikacyjnych SYSTEM, Marek Bauer, Andrzej Szarata s.j., Kraków 2009.
2. *Kierunki realizacji polityki parkingowej na obszarze m.st. Warszawy do roku 2035*, WYG International sp. z o.o., Warszawa 2009.
3. *Studium wykonalności budowy parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź” (Etap II)*, Contract Consulting sp. z o.o., Warszawa 2010.
4. *Analiza lokalizacji na terenie m.st. Warszawy parkingów „Parkuj i Jedź” przewidzianych do realizacji w latach 2014–2018*, Sener sp. z o.o., Warszawa 2010.
5. Dokumenty i dane Zarządu Transportu Miejskiego.
6. Dokumenty Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy