

Zamawiający:

Miasto Łomża

Ul. Stary Rynek 14



ZINTEGROWANY PROGRAM GOSPODARKI TRANSPORTOWEJ MIASTA ŁOMŻY

Raport końcowy



*Brzeziński, Dybicz, Szagała Sp. j.
00-894 Warszawa, ul. Żelazna 76/66*

Łomża-Warszawa, kwiecień 2004

ZESPÓŁ AUTORSKI OPRACOWANIA

- dr inż. Andrzej **BRZEZIŃSKI** - kierownik pracy
- mgr inż. Tomasz **DYBICZ**
- mgr inż. Andrzej **SAMBOR**
- mgr inż. Piotr **SZAGAŁA**
- tech. Barbara **ROSIŃSKA**

SPIS TREŚCI

1 WSTĘP

- 1.1 Podstawa opracowania
- 1.2 Cel i zakres opracowania
- 1.3 Układ raportu

2 Diagnoza stanu systemu transportowego Łomży

- 2.1 Miasto Łomża

- 2.2 Układ drogowy miasta
 - 2.2.1 Sieć drogowo-uliczna
 - 2.2.2 Układ ulic miasta
 - 2.2.3 Organizacja i sterowanie ruchem
 - 2.2.4 Warunki ruchu drogowego
- 2.3 SYSTEM PARKOWANIA**
- 2.4 System komunikacji publicznej
 - 2.4.1 Charakterystyka przewoźników
 - 2.4.2 Układ i liczba linii autobusowych,
 - 2.4.3 Dostępność przystanków
 - 2.4.4 Częstotliwość kursowania autobusów na liniach komunikacyjnych
 - 2.4.5 System taryfowy
 - 2.4.6 Tabor komunikacyjny i jego wykorzystanie
 - 2.4.7 Zaplecze techniczne MPK
 - 2.4.8 Jakość usług przewozowych
 - 2.4.9 Przewozy taksówkowe
- 2.5 Ruch pieszy i rowerowy
- 2.6 Stan bezpieczeństwa ruchu
- 2.7 Uciążliwości spowodowane ruchem drogowym
- 2.8 Podsumowanie diagnozy stanu istniejącego

3 Analiza typu SWOT

- 3.1 Silne i słabe strony
- 3.2 Szanse i zagrożenia
- 3.3 Bariery i ograniczenia funkcjonowania systemu transportowego
- 3.4 Problem przebiegu drogi Via Baltica

4 Polityka transportowa miasta Łomży

- 4.1 Potrzeba sformułowania polityki transportowej
- 4.2 Określenie generalnej koncepcji rozwoju systemu transportowego
- 4.3 CELE SZCZEGÓLOWE POLITYKI TRANSPORTOWEJ I ŚRODKI ICH REALIZACJI**
- 4.4 Zasady realizacji polityki transportowej
- 4.5 Wnioski dotyczące kierunków polityki przestrzennej
- 4.6 WNIOSKI DOTYCZĄCE SPOSOBU POPRAWY ORGANIZACJI PRZEWOZÓW KOMUNIKACJĄ ZBIOROWĄ**

5 ZINTEGROWANY PROGRAM GOSPODARKI TRANSPORTOWEJ

- 5.1 Wstęp
- 5.2 Zadania objęte Zintegrowanym Programem Gospodarki Transportowej
 - 5.2.1 Przedsięwzięcia wskazane do wykonania do roku 2008 - o charakterze priorytetowym
 - 5.2.2. Przedsięwzięcia wskazane do realizacji do roku 2008
 - 5.2.3 Przedsięwzięcia wskazane do realizacji w całym okresie do roku 2015

- 5.2.4 Inne przedsięwzięcia wskazane do realizacji po roku 2008
- 5.3 Główni beneficjenci Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Łomży
- 5.4 Spodziewane efekty realizacji celów Programu do roku 2008
- 5.5 Niezbędne opracowania studialne

1 WSTĘP

1.1 Podstawa opracowania

Prezentowany raport przedstawia wyniki opracowania pt.: „**Zintegrowany program gospodarki transportowej dla miasta Łomży**” wykonanego przez „TRANSEKO sp.j.” na zamówienie Miasta Łomży.

1.2 Cel i zakres opracowania

Celem pracy zgodnie ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia było opracowanie zintegrowanego programu gospodarki transportowej dla miasta Łomży, w tym opracowanie szczegółowych celów polityki transportowej oraz środków i zasad ich realizacji przy założeniu, że rozwój transportu ma służyć stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego miasta, poprawie jego prestiżu i atrakcyjności. Podczas realizacji zamówienia uwzględniono zagadnienia związane z:

- układem drogowym miasta – system komunikacji indywidualnej i systemem parkingowym,
- systemem transportu zbiorowego,
- systemem ścieżek rowerowych,
- systemem ruchu pieszego.

ZAKRESEM OPRAWOWANIA OBJETO:

1. Diagnozę stanu systemu transportowego Łomży w ramach której poddano analizie zagadnienia związane z:

- a. oceną układu drogowo-ulicznego i obciążeniem ruchem podstawowych ciągów komunikacyjnych i skrzyżowań,
 - b. oceną systemu parkowania,
 - c. oceną stanu bezpieczeństwa ruchu ze wskazaniem miejsc szczególnie niebezpiecznych,
 - d. oceną warunków ruchu pieszego i rowerowego,
 - e. oceną komunikacji zbiorowej, w tym: układu i liczby linii autobusowych, wielkości przewozów autobusowych, warunków ruchu i warunków podróżowania komunikacją autobusową, dostępności do przystanków autobusowych, zaplecze techniczne.
2. Analizę typu SWOT ze wskazaniem w odniesieniu do systemu transportowego Łomży:
 - silnych i słabych stron oraz
 - szans i zagrożeń.
 3. Określenie celów polityki transportowej miasta.
 4. Określenie środków i zasad realizacji polityki transportowej.
 5. Przedstawienie wniosków/postulatów dotyczących kierunków polityki przestrzennej wynikających z analiz transportowych.
 6. Opracowanie planu operacyjnego usprawnienia systemu transportowego Łomży – priorytety realizacyjne (horyzont czasowy do roku 2008).
 7. Opracowanie planu długoterminowego usprawnienia systemu transportowego Łomży z zadaniami docelowymi (horyzont czasowy do roku 2015).

1.4 Układ raportu

Raport końcowy pracy podzielono na 5 rozdziałów:

- Rozdział 1: Wstęp.
- Rozdział 2: Diagnoza stanu systemu transportowego miasta.
- Rozdział 3: Analiza typu SWOT.
- Rozdział 4: Polityka transportowa miasta.
- Rozdział 5: Zintegrowany plan rozwoju systemu transportowego miasta.

Autorzy składają podziękowania władzom miasta Łomży i pracownikom Urzędu Miejskiego oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego za cenną pomoc w realizacji niniejszego opracowania.

2 Diagnoza stanu systemu transportowego Łomży

2.1 Miasto Łomża

Łomża jest położona w północno-wschodniej części Polski na terenie województwa podlaskiego. W granicach administracyjnych miasto zajmuje powierzchnię 3258 ha, w tym 40% powierzchni stanowią tereny zurbanizowane. Z punktu widzenia regionu, Łomża stanowi ważny drogowy węzeł komunikacyjny, chociaż ze względu na utratę statusu miasta wojewódzkiego (w 1999r), znaczenie miasta jako ośrodka administracyjnego osłabło.

Łomża liczy ok. 63,9 tys. mieszkańców (grudzień 2002 r.), a zgodnie z prognozami demograficznymi w najbliższych latach przewiduje się niewielki wzrost demograficzny: do poziomu 69,2 tys. osób w roku 2010 i ok. do 72 tys. osób w roku 2015¹. Od 1994 miasto jest podzielone na 15 osiedli.

W Łomży zarejestrowanych jest 15 301 samochodów osobowych i 3 100 samochodów ciężarowych (dane z 31.12.2002 r.) Oznacza to, że wskaźnik motoryzacji indywidualnej znajduje się na poziomie 240 samochodów/1000 mieszkańców i jest niższy niż w najbardziej zmotoryzowanych miastach Polski (np. w Warszawie ok. 430 sam./1000 mieszkańców) oraz niższy niż średnia krajowa (285 samochodów/1000 mieszkańców, GUS 2002).

2.2 Układ drogowy miasta

2.2.1 Sieć drogowo-uliczna

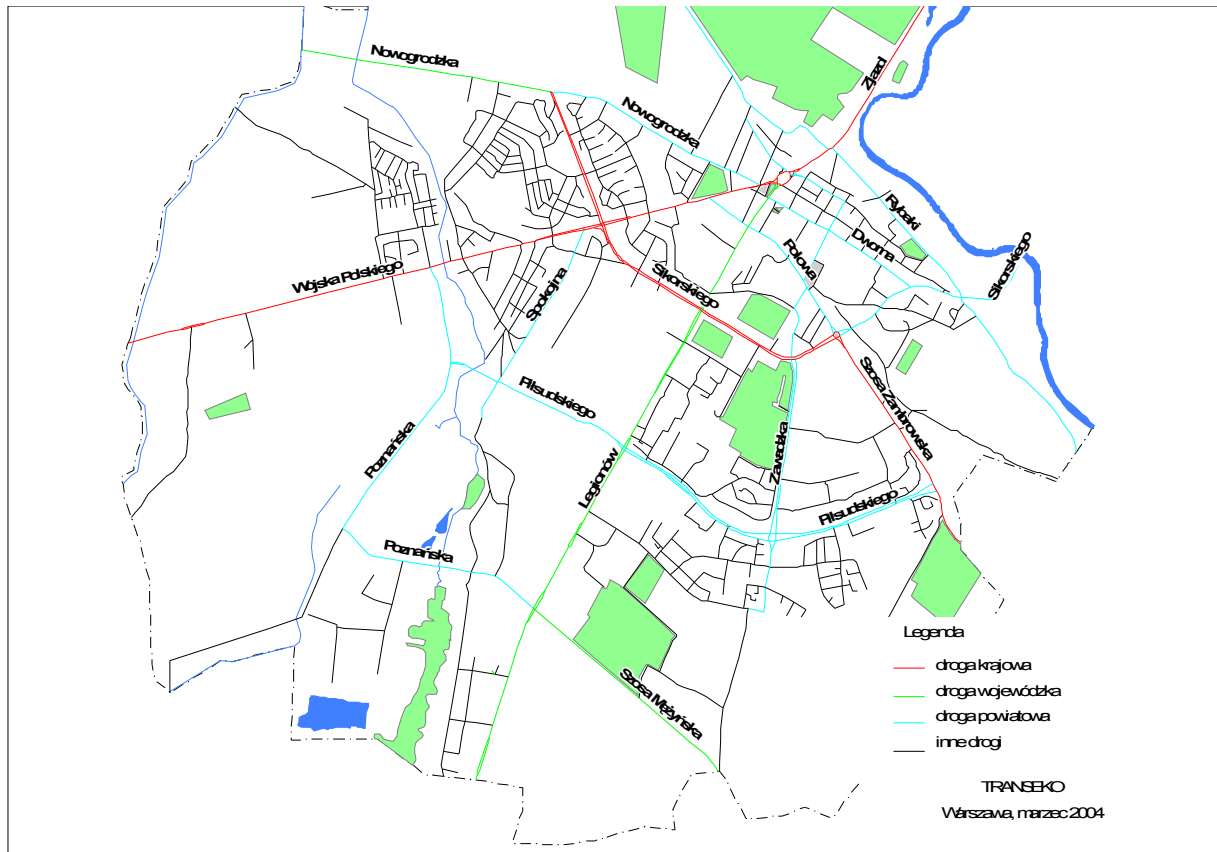
Sieć dróg publicznych w Łomży stanowią:

- ulice krajowe o długości 10,399 km,
- ulice wojewódzkie – 8.772 km,
- ulice powiatowe – 21.767 km, w tym:
 - nawierzchnia asfaltowa – 19,743 km
 - nawierzchnia brukowcowa – 0,602 km
 - nawierzchnia gruntowa – 1,422 km
- ulice gminne – 64.399 km, w tym:

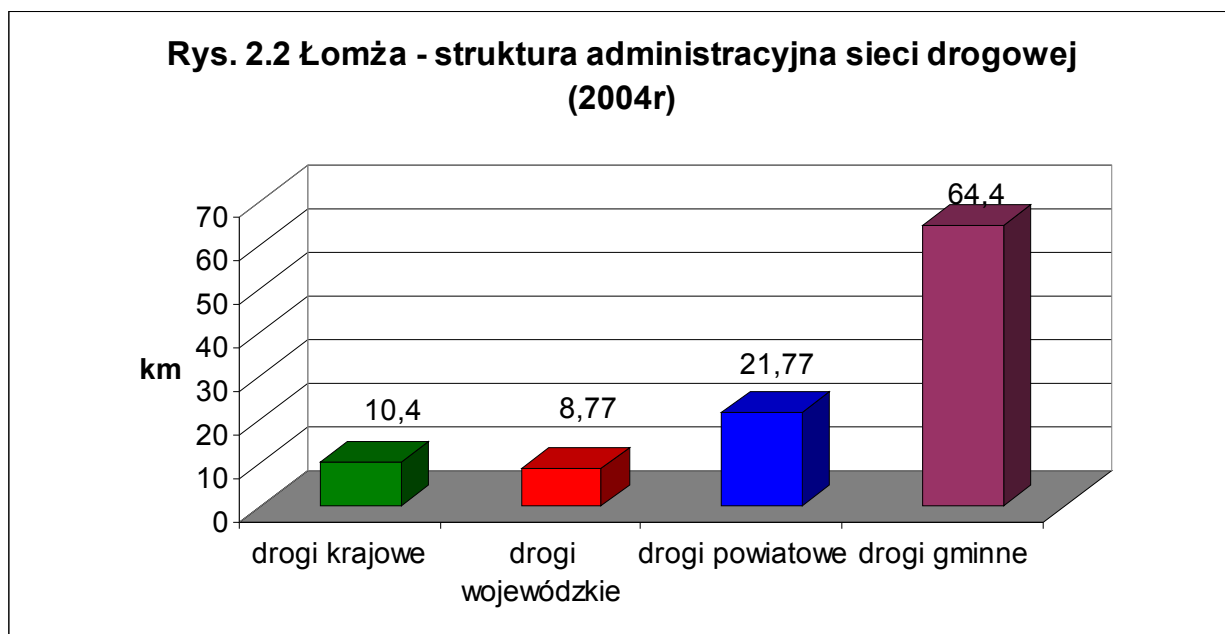
¹ Prognozy demograficzne przedstawione w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łomży mogą być jednak przeszacowane. W ostatnim okresie nastąpił bowiem spadek liczby mieszkańców Łomży z 65,2 w roku 2000 do 63,9 w roku 2002.

- nawierzchnia asfaltowa – 35,157 km
- nawierzchnia betonowa – 11,326 km
- nawierzchnia z kostki – 1,883 km
- nawierzchnia brukowcowa – 0,643 km
- nawierzchnia gruntowa – 15,390 km

Schemat układu ulic miasta z zaznaczeniem podziału administracyjnego przedstawiono na rys. 2.1. Strukturę administracyjną sieci drogowej przedstawiono na rys. 2.2.



Rys 2.1. Klasyfikacja administracyjna dróg na terenie miasta Łomży



Układ sieci ulicznej miasta jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich. Podstawowe drogi krajowe i wojewódzkie przebiegające przez miasto obsługują główne kierunki ruchu wewnętrznego. W rejonie Łomży krzyżują się 2 drogi o znaczeniu krajowym tzn.:

- droga Nr 61: (Warszawa) Ostrołęka – Łomża - Augustów, na terenie miasta przebiegająca ciągiem ulic: Wojska Polskiego - Plac Kościuszki – Zjazd - gr. miasta (kierunek Piątnica);
- droga Nr 63: Zambrów – Łomża – Giżycko - gr. z obwodem Kaliningradzkim (bez przejścia granicznego); w Łomży przebiega wzdłuż ciągu ulic: Szosa Zambrowska – Sikorskiego - Wojska Polskiego - Plac Kościuszki – Zjazd - gr. miasta (kierunek Piątnica);

oraz 3 drogi wojewódzkie:

- droga Nr 645: Myszyniec - Łomża, na terenie miasta przebiegająca ciągiem ulicy Nowogrodzkiej (od granicy miasta do ul. Sikorskiego) i ul. Sikorskiego (od Nowogrodzkiej do Wojska Polskiego);
- droga Nr 677: Sokołów Podl. - Ostrów Maz. - Łomża; przebieg od granicy miasta wzdłuż Al. Legionów do Placu Kościuszki;
- droga nr 679: Łomża - Mężenin (droga nr 8); w Łomży przebiega wzdłuż ciągu ulicy Szosa do Mężenina.

W bezpośrednim sąsiedztwie Łomży, w miejscowości Piątnica krzyżują się także:

- droga krajowa Nr 64: (Łomża) Piątnica - Jeżewo; przebieg wzdłuż ulicy Szkolnej;
- droga wojewódzka Nr 668: (Łomża) Piątnica – Przytuły - droga nr 65.



Fot. 1. Ul. Legionów – ciąg drogi nr 677



Fot. Ul. Legionów – ciąg drogi nr 677

11 odcinków ulic ma status ulic powiatowych, tj:

- Al. Piłsudskiego
- ul. Giełczyńska
- ul. Sikorskiego na odcinku Szosa Zambrowskiej do gr. miasta (kierunek Piątница);
- ul. Dworna
- ul. Nowogrodzka od ul. Wojska Polskiego do ul. Sikorskiego;
- ul. Piękna
- ciąg ul. Polowa - Szosa Zambrowska na odcinku od ul. Sikorskiego do Wojska Polskiego;
- ul. Poznańska
- ul. Rządowa
- ul. Spokojna
- ul. Zawadzka

176 ulic w Łomży zostało zaliczonych do dróg gminnych.

2.2.2 Układ ulic miasta

Układ ulic w Łomży ma charakter promienisto-obwodowy. Podstawę systemu stanowi 5 ciągów ulicznych usytuowanych promieniście w stosunku do centrum miasta, położonego w jego części północno-wschodniej i opartego na skarpie nad rzeką Narew. Podstawowe ciągi ulic to:

- Al. Legionów,
- Zjazd,
- Wojska Polskiego,
- Nowogrodzka,
- Szosa Zambrowska.

Ulice te zbiegają się w rejonie Pl. Kościuszki i decydują o jakości systemu komunikacji indywidualnej, z uwagi na funkcję jaką pełnią w obsłudze zarówno ruchu lokalnego, źródłowo-docelowego związanego z miastem, jak też ruchu tranzytowego.

Łomża dysponuje także stosunkowo dobrze wykształconym systemem dróg o charakterze obwodowym w stosunku do ścisłego centrum miasta. Można wyróżnić 2 półpięścienie obwodowe:

- najbliższy centrum miasta ciąg obwodowy ulicy Sikorskiego od ul. Zdrojowej do ul. Nowogrodzkiej, spinający ulice: Dworną, Szosę Zambrowską, Zawadzką, Al. Legionów, Wojska Polskiego i Nowogrodzką;
- dalszy w stosunku do centrum, położony w strefie mieszkaniowej ciąg ulic: Piłsudskiego - Poznańska - Browarna.

Ciągi te pełnią istotną funkcję dla obsługi ruchu wewnątrz miasta, a także w szczególności ulica Sikorskiego w obsłudze ruchu zewnętrznego związanego z wlotami dróg nr 61, 63 i 645.

Istnieje także fragmentarycznie wykształcony trzeci ciąg obwodowy na kierunku wschód-zachód, tj. ciąg ulic Szosa Mężenińska - Poznańska, przecinający południową część miasta, który obecnie ze względu na brak kontynuacji w kierunku północno-zachodnim, oprócz obsługi przyległego terenu umożliwia jedynie powiązanie wlotu drogi nr 679 z ul. Wojska Polskiego. Stanowi on jednak dobrą podstawę dla rozbudowy południowej obwodnicy miasta.

Stosunkowo dobrze wykształcony promienisto-obwodowy układ ulic stanowi ważny atut systemu w obsłudze ruchu wewnątrzmiastowego i źródłowo-docelowego. Wobec braku tras obwodowych, obsługujących ruch zewnętrzny na drogach krajowych i wojewódzkich, stanowi jednak także bardzo poważny mankament. Prowadzi bowiem do konieczności obsługi ruchu tranzytowego ulicami miejskimi i tym samym do koncentrowania ruchu na głównych ciągach, zbiegających się w rejonie Placu Kościuszki, pełniącego także funkcję kluczowego węzła przesiadkowego w komunikacji zbiorowej miasta. Niekorzystne ukształtowanie węzła dróg zewnętrznych powoduje:

- ograniczenie swobody prowadzenia ruchu lokalnego i pogorszenie bezpieczeństwa ruchu z uwagi na skrajnie niekorzystny brak segregacji ruchu na głównych ulicach miasta,
- ograniczanie możliwości efektywnego prowadzenia miejskiej komunikacji autobusowej, co wpływa na standard podróżowania pasażerów oraz koszty funkcjonowania transportu zbiorowego (straty czasu),
- nadmierne niszczenie infrastruktury transportowej (nawierzchnia),
- uciążliwości wywołane ruchem samochodów (wibracje, hałas, emisje zanieczyszczeń),
- obniżenie jakości przestrzeni publicznej (utrudnienia w korzystaniu z przestrzeni przez pieszych, rowerzystów itp.).

2.2.3 Organizacja i sterowanie ruchem

Według stanu na marzec 2004 w sieci ulic miasta Łomży znajduje się 8 skrzyżowań i jedno przejście dla pieszych sterowane za pomocą sygnalizacji świetlnej (rys. 2.3) tj.:

- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Polową,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Skłodowskiej,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Sikorskiego,
- skrzyżowanie Al. Legionów z Dworcową,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Piłsudskiego,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Poznańską,
- skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Polową,
- skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Sikorskiego oraz
- przejście dla pieszych na ul. Piłsudskiego (wzbudzone przez pieszych).



Rys.2.3 Łomża - skrzyżowania z sygnalizacją świetlną

Sygnalizacja na skrzyżowaniu ul. Al. Legionów/Poznańska jest zrealizowana z zastosowaniem akomodacji ruchu i bezkolizyjnego rozdziału poszczególnych relacji. Na pozostałych stosowane jest sterowanie cykliczne, stałoczasowe z ręcznym przełączaniem programów, co w praktyce oznacza wyświetlanie jednego programu sygnalizacji. Pomimo koncentracji skrzyżowań z sygnalizacją świetlną na dwóch ciągach ulic, tj.: al. Legionów i ul. Wojska Polskiego, nie funkcjonują one jako ciągi skoordynowane. W mieście na szerszą skalę nie występują także inne niż standardowe środki organizacji i sterowania ruchem. W szczególności dotyczy to dynamicznych środków organizacji ruchu, takich jak: znaki o zmiennej treści, wyświetlacze prędkości itp.



Fot. 3 Skrzyżowanie ulic Legionów / Sikorskiego



Fot. 4 Skrzyżowanie ulic Legionów / Sikorskiego

W centrum miasta występuje strefa ograniczonego dostępu dla ruchu samochodowego. Jest ona ograniczona do dwóch ulic:

- ul. Długiej na odcinku od ul. Krótkiej do ul. Farnej oraz
- ul. Farnej od Długiej do ul. Dwornej.

Uporządkowaniu parkowania w centrum miasta oraz redukcji ruchu wynikającego z poszukiwania wolnych miejsc postojowych sprzyja także funkcjonująca strefa płatnego parkowania.



Fot. 5 Ulica Farna – z ograniczeniem dostępu ruchu kołowego

Fot. 6. Ulica Długa - z ograniczonym dostępem ruchu kołowego

2.2.4 Warunki ruchu drogowego

W obszarach zurbanizowanych stały wzrost motoryzacji, przy jednoczesnych ograniczeniach w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej, prowadzi do pogarszania się warunków ruchu drogowego oraz warunków funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Na podstawie wyników pomiarów ruchu przeprowadzonych w Łomży w roku 2004 można stwierdzić, że w okresie godzin ruchu szczytowego warunki ruchu na podstawowym układ ulic centrum miasta są zróżnicowane (tabela 2.1):

- stosunkowo niekorzystne na ciągach ulic: Wojska Polskiego, Sikorskiego i Al. Piłsudskiego oraz
- korzystne na pozostałych ciągach ulicznych.

Tabela 2.1 Natężenia ruchu na wybranych ciągach ulic. Oszacowanie poziomu swobody ruchu

lp	Odcinek ulicy	Przekrój	P/h ²	Udział sam. ciężarowych	Przepustowość p/h/przekrój ³	PSR ⁴
1	Wojska Polskiego	2x2	2467	11%	4400	D
2	Sikorskiego	2x2	1444	3%	4400	C
3	Sikorskiego	2x2	1734	2%	4400	C
4	Al. Piłsudskiego	2x2	1981	7%	4400	C
5	Grobla Jednaczewska	1x2	85	0%	1600	A
6	Nadnarwiańska	1x2	52	0%	1600	A
7	Kraska	1x2	59	0%	1600	A
8	Strusia	1x2	180	0%	1600	A
9	Krucza	1x2	87	0%	1600	A
10	Fabryczna	1x2	119	0%	1600	A
11	Żabia	1x2	67	0%	1600	A
12	Rybaki	1x2	41	0%	1600	A
13	Zdrojowa	1x2	208	1%	1600	A

Pomiar w dniu 21.01.2004.



Fot. 7 Ulica Wojska Polskiego

Fot. 8. Ulica Legionów

Pomiary natężenia ruchu drogowego przeprowadzone w czerwcu 2002 na granicy miasta na północnym wlocie drogi nr 61 ujawniły stosunkowo duże obciążenie ruchem - na poziomie 18 100 pojazdów na dobę w obu kierunkach. Stwierdzono także:

- duży udział samochodów ciężarowych (16%),
- bardzo dużą liczbę ciężkich samochodów ciężarowych – ok. 1540 na dobę,
- stosunkowo stałe obciążenie wlotu do miasta w okresie 8.00-18.00, na poziomie 1120-1250 p/h/przekrój.

² Natężenia ruchu przeliczone na pojazdy umowne (pu): samochód osobowy i dostawczy – 1, samochód ciężarowy – 1.6, autobus – 1.8.

³ Na podstawie HCM 85 i pracy „Budowa hierarchicznych modeli ruchu w sieciach drogowych”. Politechnika Warszawska 1998.

⁴ PSR – poziom swobody ruchu: A- ruch swobodny, B – ruch równomierny z odczuwalną obecnością innych pojazdów, swoboda wyboru prędkości jazdy, C – ruch równomierny, ale na sposób jazdy istotny wpływ wywierają inne pojazdy, wybór prędkości wyraźnie ograniczony, D – ruch równomierny, ale przy dużej gęstości wybór prędkości i manewry ograniczone, komfort jazdy niski, E – natężenie ruchu bliskie przepustowości, prędkość ustabilizowana na niskim poziomie, skrajnie utrudnione manewrowanie, niewielki wzrost ruchu lub chwilowe zatrzymania powodują poważne zakłócenia.



Fot. 9. Pl. Kościuszki – wlot od strony ulicy Zjazd (droga nr 61)



Fot. 10. Pl. Kościuszki. Warunki ruchu w godzinie szczytu porannego

2.3 System parkowania

W ramach systemu parkowania w Łomży dostępne są:

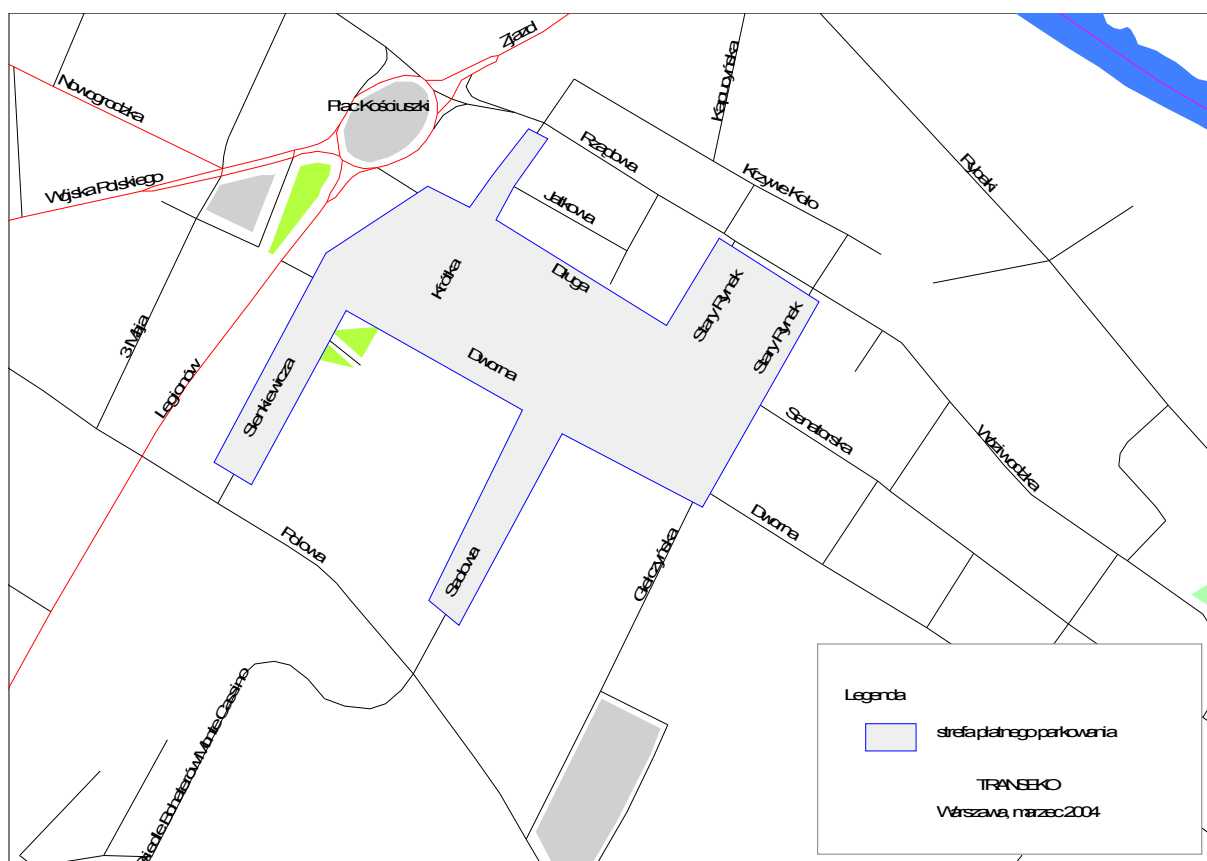
- miejsca do parkowania przykrawężnikowego,
- miejsca do parkowania na wydzielonych parkingach placowych.

Dodatkowo w systemie parkowania występuje podział na parkowanie płatne i bezpłatne. Obszar objętym płatnym parkowaniem leży w samym centrum miasta, gdzie zlokalizowane są główne urzędy miejskie oraz miejsca handlu i usług. Zakres obszaru jest powiększany, o czym może świadczyć objęcie strefą płatnego parkowania ulicy Sienkiewicza. Wysokości opłat za parkowanie oraz sposób ich poboru reguluje uchwała rady miasta. Obszar strefy (SOP) przedstawiono na rys. 2.4.

Opłaty za parkowanie pobierane są w dni robocze w godzinach 10:00-17:00. Wysokości stawek opłat za parkowanie są zróżnicowane w zależności od czasu postoju:

- za pierwszą godzinę postoju - 1,50 zł,
- za drugą godzinę postoju - 1,60 zł,
- za trzecią godzinę postoju - 1,70 zł,
- za każdą następną godzinę postoju - 1,40 zł.

Osoby zamieszkujące i pracujące w strefie płatnego parkowania mogą korzystać z abonamentów miesięcznych w wysokości 30zł. Łącznie płatnym parkowaniem objętych jest ok. 1600 m ulic, w tym ok. 260 miejsc parkingowych.



Rys. 4 Granice strefy płatnego parkowania w Łomży

Dochody, jakie są osiągnięte z funkcjonowania strefy parkowania płatnego w całości są przekazywane na konto środka specjalnego i są przeznaczone na utrzymanie dróg. Biuro SOP działa w strukturze Urzędu Miasta. Mieszkańcy są informowani o przeznaczeniu tych pieniędzy. Dotychczas wybudowano parking usytuowany w odległości 100m od Starego Rynku na 35 miejsc postojowych i wyremontowano większość ulic w obrębie Strefy. W b.r. planowana jest przebudowa nawierzchni zamkniętej dla ruchu ul. Farnej. Plany na najbliższe lata to ulica Długa - deptak jak na Farnej i remont nawierzchni ulicy Sienkiewicza.

Wprowadzenie opłat za parkowanie w centrum miasta podyktowane było:

- deficytem miejsc parkingowych występującym w ciągu dni roboczych,
- chęcią wymuszenia rotacji pojazdów na miejscach parkingowych i udostępnienia miejsc parkingowych klientom obiektów handlowych,
- chęcią bardziej racjonalnego wykorzystania miejsc parkingowych w najbardziej atrakcyjnym obszarze miasta.

W latach 2001-2003 pracownicy Biura Strefy Ograniczonego Postoję przeprowadzili szereg pomiarów dotyczących stopnia zajętości parkingów w strefie płatnego parkowania oraz stopnia przestrzegania regulaminu w strefie płatnego parkowania w punktach dotyczących ponoszenia opłat za parkowanie.

Od 2001 roku przeprowadzono pomiary parkingowe w wytypowanych dniach (łącznie 12 dni pomiarowych) w ciągu różnych godzin obowiązywania regulaminu strefy płatnego parkowania. Wyniki pomiarów wskazują na dużą niejednorodność i zmienność zachowań parkingowych mieszkańców. Wg pomiarów wykonanych przez pracowników biura liczba samochodów parkujących bez ponoszenia opłat (czyli naruszających regulamin) wahała się w

zależności od dnia i godziny badania od 4 do 24%. Również wykorzystanie powierzchni parkingowej w strefie było zmienne, od 43 do 95% w zależności od dnia i godziny pomiaru.

Od 2001r. systematycznie spada liczba wezwań dla osób uchylających się od wniesienia opłaty za parkowanie. W 2001r. wystawiono 6484 wezwań, w 2002r. – 4653, a w 2003 tylko 3860 wezwań.

Obserwacje przeprowadzone w marcu 2004 r. Przez autorów niniejszego opracowania wskazują, że stosunkowo duża liczba miejsc parkingowych jest niewykorzystywana. W godzinach popołudniowych (13:00-14:00), czyli w porze występowania szczytu parkingowego, w strefie płatnego parkowania zajętych było jedynie 46% miejsc parkingowych.

Najwyższy stopień wykorzystania miejsc parkingowych zaobserwowano na ul. Stary Rynek (wokół całego rynku), gdzie zajętych było ok. 85% miejsc parkingowych (fot. 11) oraz na ul. Długiej, gdzie zajętych było ok. 80% miejsc.

Zdecydowanie najmniejszy stopień wykorzystania powierzchni parkingowej zidentyfikowano na ul. Sądowej, gdzie na długości ok. 200m (część ulicy objęta płatnym parkowaniem) parkowały tylko 2 samochody (fot. 12), a żaden z samochodów nie miał wykupionego biletu parkingowego lub abonamentu!



Fot. 11. Ul. Stary Rynek – stosunkowo duże wykorzystanie miejsc parkingowych



Fot. 12. Znikome wykorzystywanie miejsc parkingowych przykrawężnikowych na ul. Sądowej w części objętej płatnym parkowaniem

W przypadku ul. Sądowej, podstawową przyczyną niskiej skuteczności jest możliwość bezpłatnego parkowania w bezpośrednim sąsiedztwie płatnej strefy. Na części ulicy (ok. 1/3 długości) dopuszczone jest parkowanie bezpłatne, co skłania kierowców do pozostawiania samochodów poza strefą płatną (fot. 13), a dodatkowo przy ulicy funkcjonuje bezpłatny, ogrodzony parking na ok. 20 miejsc parkingowych (fot. 14).



Fot. 13. Nagromadzenie parkujących pojazdów tuż za strefą płatnego parkowania na ul. Sądowej



Fot. 14. Bezpłatny ogrodzony parking przy ul. Sądowej (w części objętej płatnym parkowaniem)

Ulica Sadowa nie stanowi odosobnionego przypadku. Ponieważ granice strefy płatnego parkowania często nie są „dociągane” do końca ulic, stwarza to kierowcom możliwość bezpłatnego parkowania. Problem ten dotyczy także np. ulic Sienkiewicza i Krótkiej (fot. 15, 16, 17, 18).



Fot. 15. Fragment ul. Sienkiewicza – płatne parkowanie i duża intensywność wykorzystania powierzchni parkingowej



Fot. 16. Przeciwny kraniec ul Sienkiewicza – płatne parkowanie i „zerowy” wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej



Fot. 17. Fragment ul. Sienkiewicza – obszar bezpłatnego parkowania

Fot. 18. ul. Sienkiewicza – bezpłatny parking na 12 samochodów (przy skrzyżowaniu z ul. Polną)

Podobna sytuacja występuje na ulicy Krótkiej, gdzie tak jak na ul. Sienkiewicza płatne parkowanie nie obowiązuje na końcu ulicy, a dodatkowo istnieje możliwość bezpłatnego parkowania na ulicy Jatkowej. W rezultacie na ul. Krótkiej na odcinku od ul. Długiej do ul. Rządowej samochody praktycznie nie parkują. W trakcie obserwacji na odcinku objętym płatnym parkowaniem parkowały jedynie 2 samochody (z czego tylko jeden miał wykupiony abonament), podczas gdy na pozostałym odcinku ulicy Krótkiej i na ul. Jatkowej parkowało 8 samochodów (fot. 19, 20, 21 i 22).



Fot. 19. Małe wykorzystanie miejsc parkingowych na ul. Krótkiej pomiędzy ul. Długą i Rządową w części objętej płatnym parkowaniem



Fot. 20. Koncentracja parkowania na ul. Jatkowej (bez płatnego parkowania) przy skrzyżowaniu z ul. Krótką (z obowiązującym płatnym parkowaniem)



Fot. 21. Fragment ul. Krótkiej – parkowanie bezpłatne

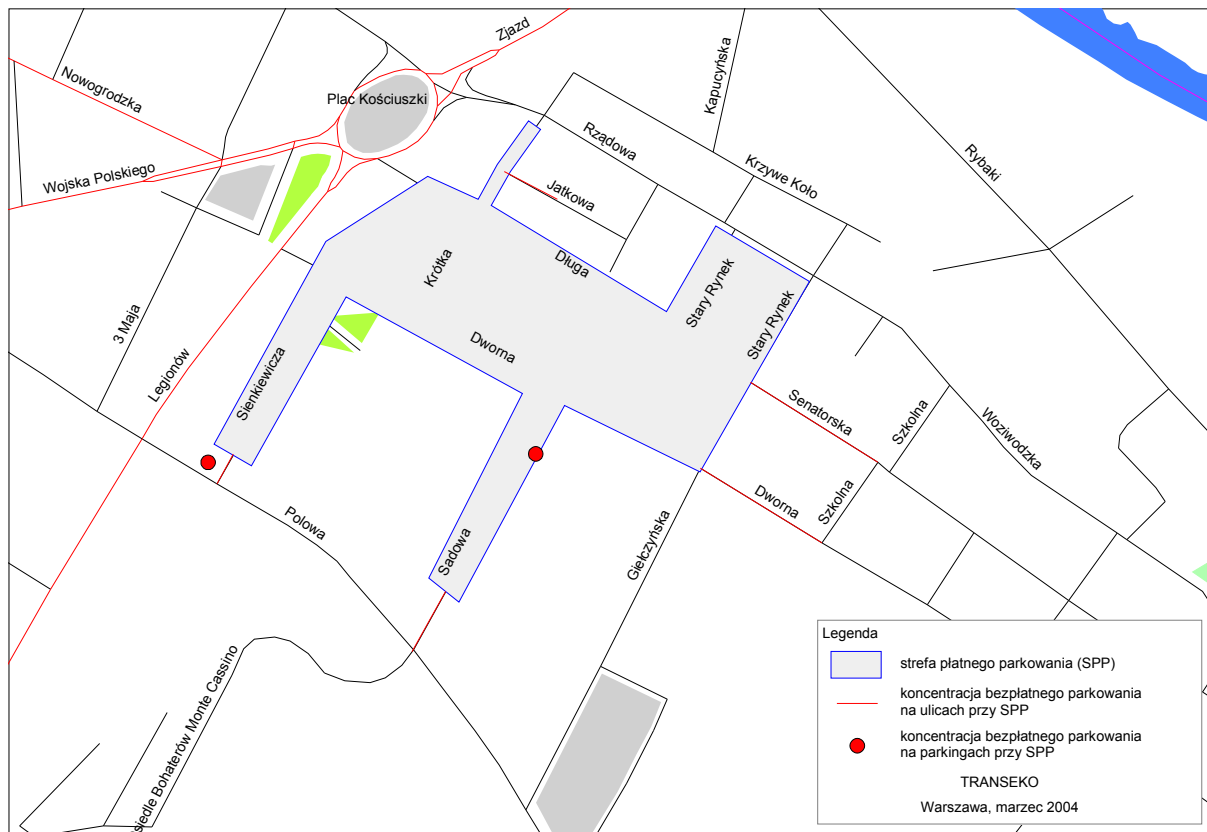


Fot. 22. Ul. Dworna – niska intensywność wykorzystywania powierzchni parkingowej w części objętej płatnym parkowaniem

Jednym z powodów stosunkowo niewielkiego wykorzystania miejsc postojowych jest zatem „ucieczka” kierowców przed płatnym parkowaniem bezpośrednio poza granice strefy płatnego parkowania. Oznacza to, że zasadne byłoby dokonanie przeglądu granic strefy płatnego parkowania i ewentualna ich weryfikacja. Wymaga to jednak dokładnego sprawdzenia warunków parkowania w strefie i jej otoczeniu. Innym powodem niewykorzystywania dostępnych miejsc postojowych w strefie płatnej może być zbyt wysoka stawka opłat za

parkowanie, która powinna być ustalana przede wszystkim na zasadzie prawa popytu i podaży. Zbyt wysoka stawka może sztucznie ograniczać popyt na parkowanie w strefie zbyt poważnie redukując skłonność do korzystania z miejsc parkingowych.

Obszary podwyższonej intensywności parkowania w bezpośrednim sąsiedztwie strefy płatnego parkowania zaznaczono na rys. 2.5.



Rys. 2.5 Lokalizacje miejsc występowania koncentracji bezpłatnego parkowania na ulicach i parkingach stykających się z obszarem płatnego parkowania

Przeprowadzone obserwacje sposobu funkcjonowania płatnego parkowania wskazują także na:

- zasadność zrewidowania sposobu oznakowania strefy i zastąpienia oznakowania poszczególnych odcinków ulic oznakowaniem całego obszaru jako strefy płatnej,
- występowanie problemów z tzw. „nielegalnym parkowaniem”, co może być spowodowane niedostatecznym egzekwowaniem przepisów przez odpowiednie służby (fot. 23-26); brak działań egzekwujących zasady korzystania ze strefy płatnego parkowania oraz przyzwolenie na parkowanie w miejscach niedozwolonych może z jednej strony powodować „demoralizację” kierowców, z drugiej może przekładać się na rosnące niezadowolenie i opór mieszkańców miasta przed opłatami za parkowanie,
- konieczność dokonania weryfikacji dostępności miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków komunikacji zbiorowej (fot. 27-28); jest to istotne z uwagi na swobodę i bezpieczeństwo podróżujących komunikacją zbiorową, a w szczególności osób z kłopotami ruchowymi i osób słabo widzących.



Fot. 23. Parkowanie samochodów na ul. Stary Rynek w obszarze skrzyżowania z ul. Woziwodzką



Fot. 24. Parkowanie samochodów na pasie ruchu i przy przejściu dla pieszych na ul. Kaznodziejskiej



Fot. 25. Ul. Sikorskiego – parkowanie w bezpośrednim sąsiedztwie przejścia dla pieszych



Fot. 26. Ul. Sikorskiego – parkowanie na pasie przeznaczonym do skrętu w prawo



Fot. 27. Pl. Kościuszki – utrudniony dostęp do przystanku spowodowany parkującymi samochodami



Fot. 28. Pl. Kościuszki – utrudniony dostęp do przystanku spowodowany parkującymi samochodami