

Raport
z konsultacji społecznych dotyczących wprowadzenia
Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania
oraz propozycji zmian funkcjonowania systemu
parkowania w Szczecinie



Szczecin, październik 2024r.

SPIS TREŚCI:

1. WPROWADZENIE.....	3
2. ZAŁOŻENIA PROPONOWANYCH ZMIAN W SYSTEMIE PARKOWANIA.....	4
3. KONSULTACJE – PRZEBIEG, OPINIE MIESZKAŃCÓW.....	13
4. WNIOSKI I PODSUMOWANIE.....	26

1. WPROWADZENIE

Prezydent Miasta Szczecin 9 września 2024r. wydał Zarządzenie nr 477/24 w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących utworzenia Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania oraz wprowadzenia innych zmian w funkcjonowaniu systemu parkowania w Szczecinie.

Konsultacje społeczne rozpoczęły się od powiadomienia opinii publicznej za pośrednictwem strony internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miasta, pod adresem: https://konsultuj.szczecin.pl/chapter_116333.asp

Ponadto informacja została umieszczona na stronie internetowej Spółki Nieruchomości i Opłaty Lokalne Sp. z o.o. będącego operatorem systemu parkowania, pod adresem: <https://spp.szczecin.pl/aktualnosci/konsultacje-w-sprawie-zmian-w-szczecinskim-systemie-parkowania>

Jednocześnie informacja o trwających konsultacjach społecznych została przekazana lokalnym mediom.

Dodatkowo w związku z trwającymi konsultacjami w Radiu Szczecin odbyła się godzinna, merytoryczna rozmowa na temat zmian systemu parkowania w mieście.

Konsultacje odbyły się w okresie od dnia 11 września 2024r. do dnia 11 października 2024r.

Celem konsultacji było zebranie uwag i opinii mieszkańców na temat propozycji zmian, które zostały przedstawione w prezentacji multimedialnej. Opinie i uwagi w ramach konsultacji można było składać:

1. za pomocą poczty elektronicznej, wysyłając je na adres e-mail: konsultacje@spp.szczecin.pl
2. oraz w wersji papierowej, wrzucając je do urny konsultacyjnej, znajdującej się w siedzibie Urzędu Miasta Szczecin, pl. Armii Krajowej 1, w Wydziale Gospodarki Komunalnej, przed wejściem do pokoju nr 16.

Formularz konsultacyjny nie zawierał pytań a jedynie umożliwiał swobodną wypowiedź na temat proponowanych zmian.

Jednostką organizacyjną Urzędu Miasta Szczecin odpowiedzialną za przeprowadzenie konsultacji był Wydział Gospodarki Komunalnej, który współpracował bezpośrednio ze Spółką Nieruchomości i Opłaty Lokalne Sp. z o.o. – operatorem Strefy Płatnego Parkowania i Płatnych Parkingów Niestrzeżonych.

Wszelkie dokumenty dotyczące konsultacji zostały umieszczone na stronie internetowej BIP Urzędu Miasta Szczecin, w sekcji: konsultacje społeczne.

Link do konsultacji: https://konsultuj.szczecin.pl/chapter_116333.asp

Rada Miasta Szczecina tworząc, a następnie nowelizując przepisy dotyczące funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania wykorzystuje narzędzia prawne, które ustawodawca stworzył w celu zwiększenia rotacji pojazdów, a tym samym poprawienia dostępności miejsc postojowych i zaspokojenia elementarnych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców.

Miasto jest żywym dynamicznie zmieniającym się organizmem. Ciągłej zmianie ulegają warunki makroekonomiczne, co bezpośrednio przekłada się na korzystanie ze strefy płatnego parkowania przez kierowców i ma wpływ na:

- a) rotację pojazdów na tym obszarze,
- b) wskaźnik zajętości miejsc postojowych.

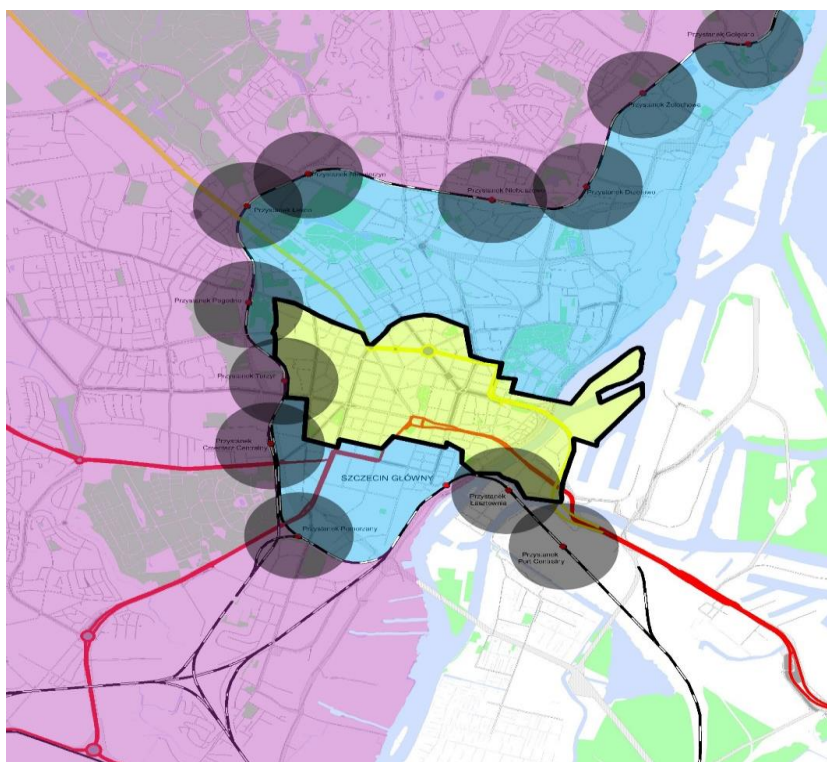
Z tych powodów uchwały „parkingowe” wymagają co kilka lat aktualizacji.

Dodatkowo proponowane zmiany wynikają z doświadczenia funkcjonowania strefy płatnego parkowania i płatnych parkingów niestrzeżonych na obszarze Miasta. Uwzględniają pojawiające się ze strony kierowców, mieszkańców sugestie dotyczące zmian i korekt w systemie parkowania, a także z codziennego doświadczenia operatora tych systemów parkowania.

2. ZAŁOŻENIA PROPONOWANYCH ZMIAN W SYSTEMIE PARKOWANIA

Proponowane zmiany oparte są na trzech strefach komunikacyjnych (konsekwentnie od 2020r.):

- Strefa Strategicznej Interwencji (z ułatwieniami dla ruchu pieszego, komunikacji publicznej, zmierzająca do stopniowego ograniczania ruchu samochodowego na Starym Mieście i Łasztowni),
- Strefa SKM (z przywilejami dla komunikacji publicznej i pojazdów elektrycznych),
- Strefa Zewnętrzna (obszar poza śródmieściem oddzielony linią SKM - bez ograniczeń w ruchu z uwzględnieniem parkingów buforowych na granicy strefy).



Podział na trzy strefy komunikacyjne

System komunikacyjny Szczecina oparty jest o dwie osie, tj. przebieg Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (SKM) oraz linię tramwajową łączącą lewy i prawy brzeg.

Celem zmian w systemie parkowania jest: przede wszystkim wzrost rotacji pojazdów w centrum Miasta, przez to zwiększenie dostępności miejsc postojowych, a także dostosowanie rozwiązań do potrzeb mieszkańców i doprowadzenie do zrównoważonej mobilności.

Uzasadnieniem konieczności zmian jest przede wszystkim nieustający wzrost liczby pojazdów zarejestrowanych w Szczecinie (w roku 2012 było to 238 tys. a w listopadzie 2023 już 336 tys. pojazdów), ograniczanie ruchu pojazdów w centrum Miasta, zwiększanie udziału roli komunikacji miejskiej i alternatywnej, opracowania podmiotów zewnętrznych na temat ilości pojazdów korzystających ze strefy płatnego parkowania, jak i szeroko rozumianej polityki parkingowej (*Polityka parkingowa Szczecina maj 2023, czy np. Analiza funkcjonowania strefy płatnego parkowania luty 2023*).

Uwzględniając założenia zrównoważonej mobilności oraz specyfikę poszczególnych stref przygotowano propozycje zmian w systemie parkowania w mieście z uwzględnieniem następujących elementów:

- 1) Strefa Płatnego Parkowania (SPP)
- 2) Strefa Śródmiejska Płatnego Parkowania (SŚPP)
- 3) Płatne Parkingi Niestrzeżone (PPN)

2.1 STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA (SPP)

Propozycje zmian w strefie płatnego parkowania można podzielić na trzy obszary:

1) Zmiana opłat

Strefa Płatnego Parkowania jest narzędziem do regulowania dostępności miejsc postojowych w dużych miastach – znajduje to potwierdzenie w prowadzonych na ten temat licznych badaniach.

Proponowane zmiany opłat mają swoje podstawy w Ustawie o drogach publicznych, gdzie wysokość opłaty za pierwszą godzinę postoju pojazdu w SPP nie może przekraczać 0,15 proc. minimalnego wynagrodzenia.

Ustawodawca celowo nie wyznaczył sztywnych widełek (tak było przez wiele lat), tylko powiązał wysokość opłat za postój z płacą minimalną, tak aby samorządy mogły bez konieczności zmian ustawowych uaktualniać cennik opłat w ślad za inflacją czy wzrostem ilości pojazdów na danym obszarze.

Obowiązująca obecnie stawka 3,6 zł za pierwszą godzinę w podstrefie czerwonej została uchwalona w roku 2020, kiedy płaca minimalna wynosiła 2600 zł brutto. Maksymalna dopuszczalna wówczas stawka to 3,9 zł. Płaca minimalna od stycznia 2025 wzrośnie do 4666 zł. Pozwala to na podniesienie stawki za pierwszą godzinę do poziomu prawie 7 zł. Proponowana nowa stawka 4,4 zł jest znacznie poniżej maksymalnego pułapu.

Propozycje zmian opłat jednoramowych i abonamentowych:

Wyszczególnienie	Obecnie	Propozycja zmiany
Podstrefa A za pierwszą godz.	3,60 zł	4,40 zł
Podstrefa B za pierwszą godz.	2,80 zł	3,60 zł
Abonament miesięczny Podstrefa A	240 zł	300 zł
Abonament miesięczny Podstrefa B	150 zł	200 zł
Opłata abonamentowa na określoną ilość dni Podstrefa A	30 zł	40 zł
Opłata abonamentowa na określoną ilość dni Podstrefa B	20 zł	30 zł

Propozycje zmian opłat zryczałtowanych:

Wyszczególnienie	Obecnie	Propozycja zmiany
Opłata zryczałtowana 12 miesięczna dla osoby niepełnosprawnej	10 zł	Bez zmian
Opłata zryczałtowana 12 miesięczna dla opiekuna osoby niepełnosprawnej	10 zł	Bez zmian
Opłata zryczałtowana 6 miesięczna dla mieszkańca strefy	180 zł	250 zł
Opłata zryczałtowana 12 miesięczna dla mieszkańca strefy	360 zł	500 zł
Opłata zryczałtowana dla rodziców, opiekunów dzieci uczęszczających do placówek szkolnych, wychowawczych, opiekuńczych oraz żłobków	10 zł	Bez zmian
Opłata zryczałtowana dla właściciela pojazdu o napędzie hybrydowym	50 zł / m-c	Likwidacja opłaty

Propozycje zmian opłaty dodatkowej:

Wyszczególnienie	Obecnie	Propozycja zmiany
Opłata dodatkowa za nieopłacony postój	1) 200 zł; 2) 100 zł, jeżeli opłata dodatkowa zostanie wniesiona w ciągu 7 dni kalendarzowych od dnia wystawienia zawiadomienia o nieopłaconym postoju lub otrzymania za pośrednictwem operatora pocztowego wystawionego zawiadomienia o nieopłaconym postoju	1) 400 zł; 2) 200 zł, jeżeli opłata dodatkowa zostanie wniesiona w ciągu 7 dni kalendarzowych od dnia wystawienia zawiadomienia o nieopłaconym postoju lub otrzymania za pośrednictwem operatora pocztowego wystawionego zawiadomienia o nieopłaconym postoju

2) Korekta granic strefy płatnego parkowania

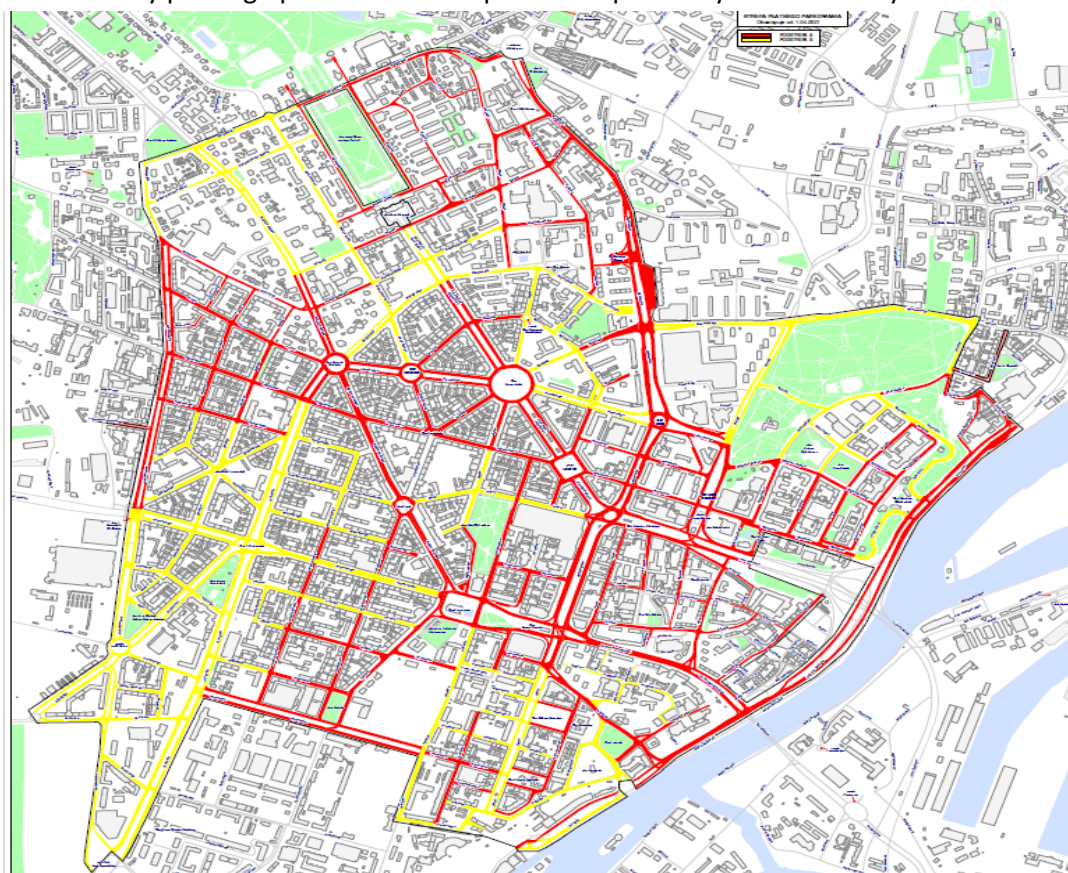
Zmiana granic strefy płatnego parkowania ma charakter kosmetyczny. W rejonie Teatru Polskiego proponowane jest uzupełnienie SPP o ulicę Montwiłła – domknięcie obszaru SPP.

Druga korekta dotyczy obleganej przez pojazdy Bramy Głównej Cmentarza Centralnego (podstrefa żółta objęłaby dodatkowy odcinek ulicy Ku Słońcu między Rondem Pileckiego a Bramą Główną Cmentarza Centralnego).

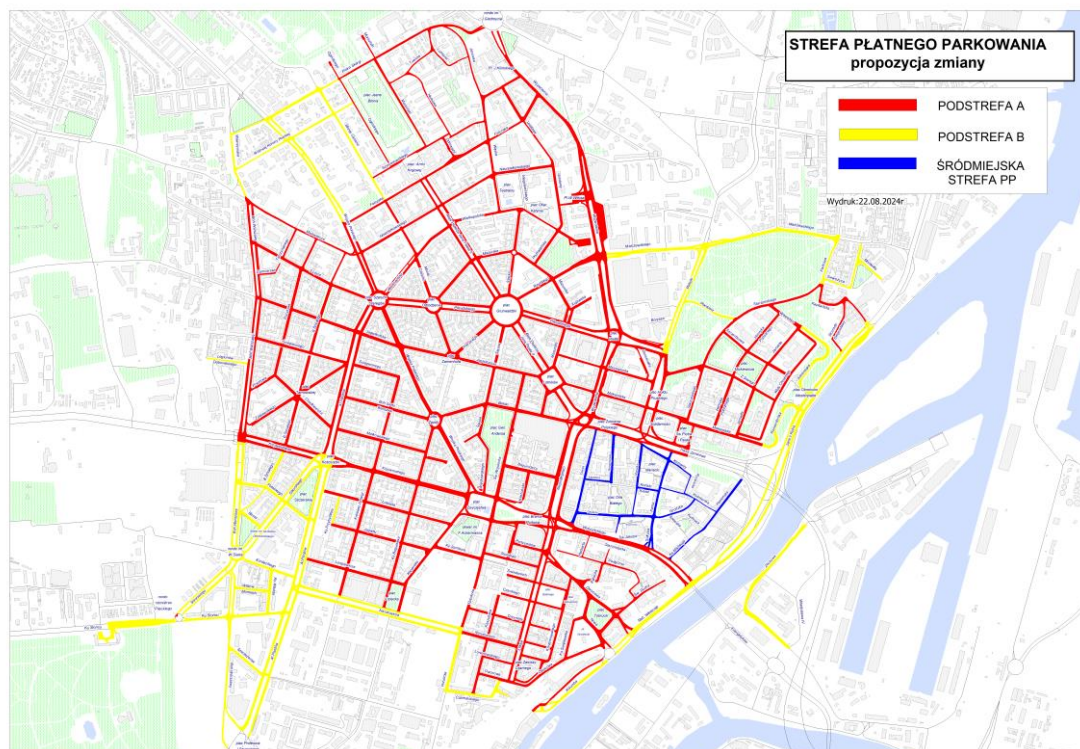
Trzecia zmiana przesuwa granicę SPP na Łasztownię. Łasztownia z zaniedbanej dzielnicy portowej przeobraża się w atrakcyjną część centrum miasta, a wraz tym zwiększa się tu ruch pojazdów. Stąd propozycja, aby podstrefą żółtą objąć ulice Władysława IV oraz Zbożową.

Dodatkowo proponowane jest zmniejszenie udziału podstrefy żółtej w rejonach, gdzie rotacja aut jest niewystarczająca.

Obszar strefy płatnego parkowania oraz podział na podstrefy A i B – obecny



Obszar strefy płatnego parkowania oraz podział na podstrefy A i B – propozycja



3) Zmiany i doprecyzowania Regulaminu Strefy Płatnego Parkowania

W trakcie prac nad propozycjami zmian w Regulaminie strefy płatnego parkowania uwzględnione zostały poniższe propozycje, które są rezultatem sygnałów, reklamacji i próśb kierowców czy mieszkańców Szczecina, jak i wynikają z doświadczenia Operatora SPP w zakresie funkcjonowania SPP w Szczecinie:

a) Uprawnienie dla mieszkańca obszaru SPP –uelastycznienie możliwości parkowania

Obecnie	Propozycja zmiany
<p>Obecnie osoby zamieszkujące obszar SPP posiadające opłatę zryczałtowaną mają uprawnienia</p> <p><i>„do postoju na ulicy, przy której zamieszkuje osoba uprawniona. Istnieje możliwość wniesienia opłaty zryczałtowanej za postój na ulicy przyległej najbliższej adresowi zamieszkania osoby uprawnionej. Opłata ważna jest tylko dla postoju na ulicy, za którą opłata została wniesiona”.</i></p>	<p>Umożliwienie postoju pojazdu na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ulicy zamieszkania, 2) ulicy przyległej najbliższej adresowi zamieszkania osoby uprawnionej lub w bezpośrednim sąsiedztwie adresu zamieszkania.

b) Inne zmiany w regulaminie SPP

Wyszczególnienie	Uzasadnienie
Abonament zastępczy (wprowadzenie)	<p>Brak obecnie takiego rozwiązania.</p> <p>Rozwiązanie umożliwia wykorzystania zakupionego abonamentu na pojazd inny niż ten na który został wykupiony – np. w wyniku naprawy pojazdu w warsztacie.</p>
Definicja urządzenia kasującego (doprecyzowanie)	Doprecyzowanie w zakresie łącznej kwoty jaką może przyjąć urządzenie kasujące.
Definicja opiekuna osoby niepełnosprawnej (doprecyzowanie)	Doprecyzowanie definicji
Zakres dysponowania pojazdem (doprecyzowanie)	Umowy użyczenia potwierdzone przez Notariusza.

- c) Wprowadzenie rozwiązania dotyczącego miejsc przeznaczonych dla pojazdów zaopatrzenia (na obszarze SPP)

Obecnie	Propozycja zmiany
<p>Brak regulacji w tym zakresie. Egzekwowanie rotacji pojazdów zaopatrzenia, jak i uzasadnienia postoju pojazdów jedynie przez Policję i Straż Miejską</p>	<p>Bilet darmowy dla aut zaopatrzenia pobierany z parkomatu na okres np. 15 minut, podlegający weryfikacji przez kontrolerów SPP lub pojazdy do E-Kontroli. W przypadku braku biletu lub zakończenia czasu obowiązywania biletu wystawiane byłoby zawiadomienie o nieopłaconym postoju.</p>

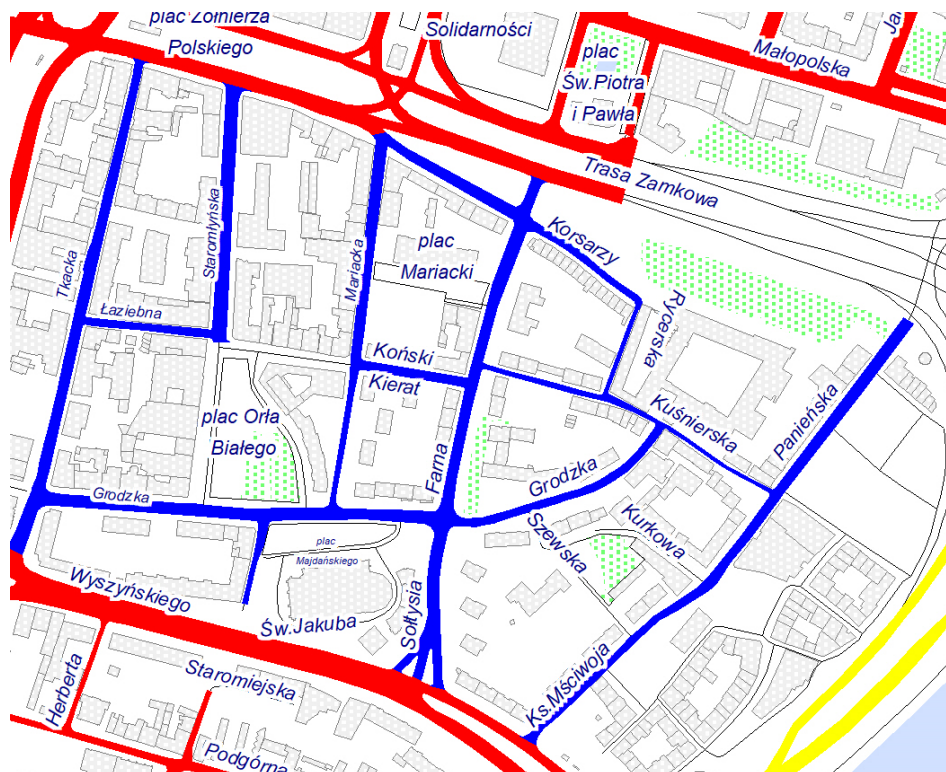
2.2 STREFA ŚRÓDMIEJSKA PŁATNEGO PARKOWANIA (SŚPP)

Nowością w proponowanych zmianach systemu parkowania w Szczecinie jest utworzenie, na podstawie ustawy o drogach publicznych, Strefy Śródmiejskiej Płatnego Parkowania.

Jedną z głównych przesłanek do wprowadzenia możliwości tworzenia przez samorządy od 2019 r. strefy śródmiejskiej jest niewątpliwie ograniczenie ruchu pojazdów w centrach miast i dzielnic największych miast (dotyczy to tylko i wyłącznie miast powyżej 100 tys. mieszkańców), co ma przełożyć się na ograniczenie emisji szkodliwych substancji. Wprowadzone zmiany w ustawie z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych polegają na umożliwieniu samorządowi utworzenia strefy śródmiejskiej wraz z podniesieniem limitu opłat za parkowanie.

Ustanowienie śródmiejskiej strefy płatnego parkowania możliwe jest w przypadku, gdy obowiązująca strefa płatnego parkowania nie była wystarczająca dla realizacji polityki transportowej lub dotyczącej ochrony środowiska. Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania w odróżnieniu od strefy płatnego parkowania może funkcjonować również w dni wolne od pracy. Doświadczenia z obszarem ujętym w Strefie Zamieszkania Stare Miasto jasno wskazują, że jest to naturalny obszar dla Strefy Śródmiejskiej. Wskazuje na to także Rada Osiedla Stare Miasto, opinie mieszkańców, niektórych Radnych, czy też badania zajętości ulic Starego Miasta (np. opracowanie *Polityka parkingowa Szczecina maj 2023*).

Propozycja zakresu Strefy Śródmiejskiej Płatnego Parkowania (ulice zaznaczone kolorem niebieskim):



Należy zauważyć, że Stare Miasto ze względu na swoje walory architektoniczne, ciasny układ ulic wymaga szczególnej ochrony przed nadmiarem samochodów. O ustalenie Strefy Śródmiejskiej Płatnego Parkowania na Starym Mieście od dawna zabiega Rada Osiedla Stare Miasto argumentując to tym, że ze względu na atrakcyjność turystyczną (i gastronomiczną) problemy z parkowaniem są tam nie tylko w dni robocze, ale także przede wszystkim w weekendy i popołudniami.

Wyszczególnienie	Propozycje
Stawka za pierwszą godzinę parkowania	8 zł
Dni i godziny funkcjonowania	Cały tydzień 8-22
Opłata zryczałtowana 6 miesięczna dla mieszkańca strefy	250 zł
Opłata zryczałtowana 12 miesięczna dla mieszkańca strefy	500 zł
Mieszkaniec strefy śródmiejskiej może parkować na całym obszarze strefy śródmiejskiej	
Opłata dodatkowa (taka sama jak w SPP)	1) 400 zł; 2) 200 zł, jeżeli opłata dodatkowa

	zostanie wniesiona w ciągu 7 dni kalendarzowych od dnia wystawienia zawiadomienia o nieopłaconym postoju lub otrzymania za pośrednictwem operatora pocztowego wystawionego zawiadomienia o nieopłaconym postoju
Abonamenty miesięczne – ogólne	Brak

2.3 PŁATNE PARKINGI NIESTRZEŻONE (PPN)

Proponowane zmiany dotyczą także płatnych parkingów niestrzeżonych.

Wykaz obecnie funkcjonujących parkingów:

Nazwa PPN	Stawka za godzinę	Dni i godziny funkcjonowania
PPN Dolny Taras	6 zł / godz.	Cały tydzień 8-22
PPN Plac Orła Białego	10 zł / godz.	Cały tydzień 8-22
PPN Ogińskiego	4 zł / godz.	Dni robocze 8-17
PPN Szymanowskiego	4 zł / godz.	Dni robocze 8-17
PPN Trasa Zamkowa	2 zł / godz.	Dni robocze 8-17
PPN Czarnieckiego	2 zł / godz.	Dni robocze 8-17

Proponowane zmiany:

Nazwa PPN	Stawka za godzinę	Dni i godziny funkcjonowania
PPN Dolny Taras	8 zł / godz.	Cały tydzień 8-22
PPN Jasne Błonia *	4 zł / godz.	Dni robocze 8-17
PPN Trasa Zamkowa	2,80 zł / godz.	Dni robocze 8-17
PPN Czarnieckiego	2,80 zł / godz.	Dni robocze 8-17
PPN Ogińskiego **	-	-
PPN Plac Orła Białego ***	-	-
PPN Szymanowskiego ****	-	-

Uzasadnienia zmian:

* - dodanie parkingu zlokalizowanego na Jasnych Błoniach – utworzenie parkingu płatnego celem zwiększenia rotacji pojazdów.

** - miejsca planowane do włączenia do Strefy Płatnego Parkowania (weryfikacja pasa drogowego).

*** - likwidacja PPN Plac Orła Białego z uwagi na przebudowę placu i likwidację miejsc postojowych po przeprowadzonej inwestycji.

**** - likwidacja PPN Szymanowskiego spowodowany błędami kierowców w identyfikacji miejsc PPN czy SPP (bezpośrednie sąsiedztwo SPP).

3. KONSULTACJE – PRZEBIEG, OPINIE MIESZKAŃCÓW

W okresie trwania konsultacji wpłynęło łącznie **553** formularzy konsultacyjnych, z tego:

- **494** drogą elektroniczną na adres konsultacje@spp.szczecin.pl ,
- **59** formularzy papierowych, wrzuconych do specjalnie do tego celu przygotowanej urny.

Charakterystyka formularzy konsultacyjnych:

- 1) ok. 80% wszystkich formularzy zostało zakwalifikowanych jako merytoryczne (zawierały treść – opinię odnoszącą się do prezentowanych zmian).
- 2) ok. 20 % wszystkich formularzy zakwalifikowano jako niemerytoryczne, tj. takie, które zawierały jedynie sformułowanie np. „nie zgadzam się”
- 3) wpłynęły 4 formularze zawierające jedynie konkretne pytanie. Na 2 takie wiadomości udzielono odpowiedzi. Na pozostałe 2 pytania z uwagi na brak wypracowanych rozwiązań nie było możliwości udzielenia odpowiedzi.
- 4) wpłynął 1 formularz konsultacyjny w wersji papierowej, na którym umieszczone zostały dwa nazwiska z adresem, bez jakiegokolwiek dodatkowego zapisu, odniesienia się czy wyrażenia zdania.
- 5) Po czasie przeznaczonym na konsultacje wpłynęło dodatkowych 9 formularzy konsultacyjnych, które nie zostały ujęte w niniejszym dokumencie.
- 6) Wszystkie formularze (merytoryczne i niemerytoryczne) zostały zakwalifikowane do 3 kategorii:
 - a) Popieram proponowane zmiany – 5,3% formularzy
 - b) Neutralny (zawierający swoje spostrzeżenia, bez odnoszenia się do proponowanych zmian) – 15,8% formularzy
 - c) Nie popieram zmian – 78,9 %
- 7) Kilka formularzy zostało wysłanych przez tych samych nadawców, w jednym przypadku nadawca zwrócił się z prośbą o wycofanie przesłanej opinii i zastąpienie jej formularzem późniejszym. Ponadto pojawiły się 3 formularze o jednakowej treści od tego samego nadawcy dotyczące spraw bieżących, tj. pomoc w uzyskaniu uprawnień w związku z uzyskaniem zaświadczenia z Urzędu Skarbowego o miejscu zamieszkania.

W trakcie trwania konsultacji społecznych miał miejsce incydent szerzenia się nieprawdziwych informacji o planowanych zmianach w postaci anonimowych ulotek. Na klatkach schodowych w śródmieściu Szczecina pojawiły się ulotki wzywające do protestu przeciwko planowanym zmianom w systemie parkowania oraz zawierające zmanipulowane i zafałszowane informacje. Można je było znaleźć m.in. na ulicach Chodkiewicza, Ściegiennego, Żółkiewskiego, Bema. Ulotka miała tytuł: „Zmiany w SPP, Ogłoszenie konsultacji społecznych”.. Treść zawierała informacje o konsultacjach społecznych w sprawie proponowanych zmian, tabelkę z dwoma kolumnami „Chcą zrobić”, „Jest” oraz mapkę SPP, która sugeruje, że stwierdzenia zawarte w „Chcą zrobić” i „Jest” dotyczą SPP. Prawdziwą informacją była informacja w zakresie prowadzenia konsultacji społecznych natomiast pozostałe dane stanowiły ewidentną manipulację.. Operator SPP odniósł się do tego przesyłając informację do mediów, a także umieścił komentarz na stronie internetowej SPP <https://spp.szczecin.pl/aktualnosci/anonimowe-klamliwe-ulotki-na-temat-zmian-w-systemie-parkowania>

Te same ulotki pojawiały się także na portalach internetowych, np. na facebooku, umieszczone przez anonimowe osoby. Niektóre formularze konsultacyjne zawierały jako załącznik skan tej ulotki.

W trakcie oceny formularzy konsultacyjnych zakwalifikowano ponad 15% z nich jako opinia wyrażona na podstawie zmanipulowanych ulotek. Wynika to z treści opinii np. *nie zgadzam się na zmiany w SPP by płatne parkowanie było do godz. 22 itd.* Założenia tego typu nie były elementem prezentacji i wskazują na ewidentną manipulację informacjami przedstawionymi przez Spółkę Nieruchomości i Opłaty Lokalne Sp. z o.o. oraz Wydział Gospodarki Komunalnej.

Wybrane opinie, komentarze, uwagi (pisownia oryginalna):

- 1) *Chciałbym podzielić się moimi spostrzeżeniami na temat proponowanych zmian w SPP.
- wzrost cen za parkowanie (stawka godzinowa) jest jak najbardziej do zaakceptowania;
- poszerzenie strefy o kolejne ulice uważam za zasadne;
- podniesienie opłaty abonamentowej dla mieszkańca SPP uważam za zbyt wysokie. Nie wpłynie to na rotację aut a jedynie na drenaż kieszeni mieszkańców SPP. Kosmetyczna zmiana o ok 10% jest jak najbardziej do zaakceptowania (ze 180zł na 200zł oraz 360zł na 400zł).
- zniesienie opłaty dla posiadaczy aut hybrydowych uważam za totalne pozbawienie miasta wpływów do budżetu z tytułu SPP. Z racji, że pojazdy hybrydowe to jeden z najczęściej kupowanych aut w Polsce.*
- 2) *proszę o umożliwienie zakupu abonamentu SPP również mieszkańcom obszaru metropolitalnego.*
- 3) *mieszkam na ul. Grodzkiej i uważam, że my mieszkańcy czekaliśmy na wprowadzenie rozwiązań STREFY ŚRÓDMIEJSKIEJ . Auta są tu pozostawiane na weekend bo nie ma opłat .*
- 4) *Proszę włączyć do strefy płatnego parkowania ulicę BORYSZA w Szczecinie (ulica łącząca Matejki z Wyzwolenia). Parkuje tu mnóstwo aut mimo zakazów postoju!*
- 5) *Nazywam się XXXXXXX XXXXXXX, mieszkam w Szczecinie od urodzenia. Nie zgadzam się na proponowane zmiany w SPP.*
- 6) *Czy nastąpiła jakaś zmiana w związku z parkowaniem samochodem elektrycznym - czy w dalszym ciągu samochody elektryczne nie będą podlegały opłacie za parkowanie? Z góry dziękuję za odpowiedź.*
- 7) *W związku z prowadzonymi konsultacjami dotyczącymi Strefy Płatnego Parkowania, chciałem wyrazić swój głos. Po pierwsze z satysfakcją przyjąłem informację o planowanych zmianach związanych z miejscami dla dostawców. Obecna sytuacja powoduje wiele nieprawidłowych zachowań. Przykładem może być zastawianie miejsc dla dostawców przez pojazdy nieuprawnione, spychające dostawców do zatrzymywania się w miejscach do tego nie przeznaczonych. Szczególnie często jestem świadkiem opisanej sytuacji na miejscu dla dostawców przy al. Jana Pawła II na wysokości numerów 44 i 45. Darmowe parkowanie w tym miejscu ograniczone do 15 minut po pobraniu darmowego biletu to krok w dobrą stronę.
Jednocześnie większość pozostałych proponowanych zmian pozostawia wiele do życzenia.
W szczególności jedynie symboliczny wzrost ceny abonamentu ogólnostrefowego nie wydaje się sprzyjać większej rotacji pojazdów na miejscach postojowych lub ograniczeniu ruchu w ramach Strefy Płatnego Parkowania.*

Niska cena abonamentu nie wydaje się sprzyjać promocji wyboru alternatywnych dla samochodu środków transportu. Ponadto promuje ona korzystanie z samochodu na krótkich trasach pomiędzy lokalizacjami w ramach strefy - osoba dysponująca abonamentem może bez ponoszenia dodatkowych kosztów parkować samochód pod urzędem, by następnie tym samochodem przejechać o 1km w okolice sklepu. Tego typu przejazdom należy przeciwdziałać.

Jednym z możliwych do wykorzystania pomysłów jest podział strefy na wiele podstref o bardzo ograniczonym zasięgu. Analogicznie działa strefa np. w Krakowie. Abonament, podobnie jak i bilety jednorazowe wykupowane są na konkretną podstrefę. W razie zmiany miejsca parkowania - przejazdu do innej podstrefy - posiadacz abonamentu musi kupić bilet jednorazowy (lub dysponować abonamentem na kolejną podstrefę). Taki system mimo pozornej komplikacji posiada szereg zalet:

ograniczenie krótkich przejazdów, w ich miejsce promocja korzystania z komunikacji zbiorowej (i w związku z tym większe wpływy z zakupu biletów), możliwość sprzedaży abonamentów dla mieszkańców na cały obszar danej podstrefy (a nie jak obecnie - tylko na jedną ulicę), dodatkowe zyski od osób chętnych do wykupienia abonamentu na wiele podstref, liczne podstrefy ułatwią przyzwyczajanie kierowców do rozsądnego parkowania, w tym pobrania odpowiednich biletów w przypadku zatrzymania również na innych parkingach, np. PPN, które mogłyby być oznaczane analogicznie do "podstref"; podobne oznakowania można wprowadzić na omawianych wyżej miejsc dla dostawców.

Dodatkowo, dobrym pomysłem wydaje się rozszerzenie uprawnień pracowników SPP przez włączenie wszystkich lub niektórych z nich do Straży Miejskiej. Względnie należy rozważyć dużo bliższą współpracę tych jednostek miasta. Umożliwiłoby to skuteczniejszą walkę z nielegalnym parkowaniem, które niekarane często prowadzi do zagrożeń na drodze (np. w okolicach przejść dla pieszych), ale też strat finansowych w kasie miasta. Osobiście życzylibym sobie i Miastu również podniesienia taryfikatora mandatów za nieprawidłowe parkowanie, podstawowy mandat w wysokości 100pln będzie obecnie niższy niż opłata dodatkowa za brak opłacenia postoju w SPP.

- 8) Korzystamy z SPP od godziny 7-17, w pozostałych godzinach, szczególnie po 17.00 nie ma miejsca do parkowania, ponieważ po 17.00 inni, którzy nie płacą (w ciągu dnia parkują gdzie indziej bez strefy), a potem wracają po 17. w miejsce zamieszkania. Czy to jest logiczne? Czyli my mieszkańcy czasami nie mamy, gdzie zaparkować. Pomysł z wyborem 2 ulic do parkowania nie zmieni nic, ponieważ po 17 .00 staramy się nie wyjeżdżać, bo na naszej i przyległej ulicy jest taka sama sytuacja. Tak jakby jesteśmy zmuszeni do załatwiania swoich spraw między 7-17. Nie ma mowy, aby pojechać po 17.00 do lekarza, teatru czy kina, gdziekolwiek. I w związku z tym pytanie: czy możemy np. wydzielić miejsca do parkowania dla jednej kamienicy?
- 9) Dzień dobry, czy propozycja zmiany dotycząca Opłata zryczałtowana dla właściciela pojazdu o napędzie hybrydowym z 50 zł/m-c na likwidacja opłaty oznacza że hybrydy będą parkowały za darmo w całej SPP?
- 10) Jako mieszkaniec Szczecina, proponuję wprowadzenie kilku innowacyjnych rozwiązań inspirowanych ideą "smart city", które usprawniłyby system parkowania, szczególnie w kontekście nowo tworzonej Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania (SSPP). Kluczowe zmiany, które mogłyby uczynić system bardziej przyjaznym dla mieszkańców, to: 1. Dynamiczny system opłat za parkowanie Wprowadzenie dynamicznego systemu opłat uzależnionego od pory dnia, zapotrzebowania i obciążenia parkingowego. Na przykład: Niższe opłaty w godzinach od 15:00 do 17:00 gdy obciążenie jest mniejsze. Wyższe opłaty w godzinach szczytu, ale z preferencyjnymi

stawkami dla mieszkańców. 2. Rezerwacje miejsc parkingowych przez aplikację - Projekt długoterminowy Stworzenie aplikacji mobilnej lub rozszerzenie istniejącej aplikacji miejskiej, która umożliwiłaby rezerwację miejsc parkingowych w określonych godzinach. Dzięki temu mieszkańcy mogliby planować swoje wyjazdy z większą pewnością, unikając szukania miejsca na ostatnią chwilę. Aplikacja mogłaby także wskazywać dostępne miejsca w okolicy w czasie rzeczywistym. 3. Systemy parkowania dla mieszkańców Stworzenie preferencyjnych miejsc parkingowych przeznaczonych wyłącznie dla mieszkańców danej strefy. Mieszkańcy, którzy posiadają abonament lub kartę parkingową, mieliby dostęp do tych miejsc za znacznie niższą opłatą lub bez opłat w określonych godzinach.

4. Rozszerzenie uprawnień do wykupu abonamentu rocznego w strefie SSPP dla podatników Proponuję, aby system parkingowy Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania (SSPP) umożliwił zakup abonamentów rocznych nie tylko osobom z meldunkiem w danej strefie, ale również tym, którzy: płacą podatki w Szczecinie (zarówno jako przedsiębiorcy, jak i mieszkańcy), oraz wynajmują mieszkania w strefie.

W takim przypadku zamiast obowiązkowego meldunku, dowodem zamieszkania mogłaby być umowa najmu. Osoba wynajmująca mieszkanie, choć niezameldowana, mogłaby przedłożyć wniosek o roczny abonament parkingowy, załączając do niego umowę z właścicielem mieszkania oraz zaświadczenie o płaceniu podatków w Szczecinie.....

- 11) Dzień Dobry jestem mieszkańcem SPP. Chcę się podzielić moimi wnioskami płatne parkowanie od godz 8 do 22 jestem na tak bo wygląda to tak ja będąc mieszkańcem strefy i wykupując abonament roczny nie zawsze mam gdzie zaparkować po godz. 17 a jest to spowodowane przez ludzi wynajmujących mieszkania ale nie chcących wykupić abonament lub nie mogących go zakupić. Więc wpadli na pomysł że będą parkować od 17 do 8 za darmo. poszedłbym dalej i zrobił parkowanie całodobowe. Jeżeli chodzi o podwyżki to przypomnę że abonament dla mieszkańców został trzy lata temu podwyższony 96 na 360zł tj ok 300% więc dużo, obecne 360 jest już sporo jak na coś z czego nie zawsze mogę skorzystać mimo opłacanego abonamentu.
- 12) Dzień dobry. Mieszkam przy ulicy Świętego Wojciecha XX, mimo że posiadam w rodzinie tylko jeden samochód, codziennie doświadczam trudności związanych z organizacją parkowania oraz przestrzenią publiczną w naszym mieście. Pozwolę sobie wyrazić swoje stanowisko na tle osobistych doświadczeń. Staram się maksymalnie ograniczać korzystanie z samochodu, wybierając piesze wędrówki wszędzie tam, gdzie to możliwe – czy to do teatru, do pracy w operze, czy na zakupy na Manhattanie. Z samochodu korzystam głównie na dłuższych trasach, takich jak podróże do Gdańska czy Warszawy, bądź w sytuacjach, które tego wymagają – wizyty u lekarza z dzieckiem, weterynarza z psami czy weekendowe wypady poza miasto, gdy mocno pada, lub muszę zrobić bardzo duże zakupy. Chcę podkreślić, że nie należę do osób, które potrzebują mieć samochód „pod samymi drzwiami”. Świadomie wybieram alternatywne formy transportu, dbając tym samym o przestrzeń miejską i środowisko. Pomimo dużej chęci na kolejny samochód w rodzinie, wciąż sobie z małżonką zakup jego odmawiam, by bez sensu nie zajmować kolejnego miejsca przed kamienicą. Niemniej jednak, obserwując codzienność w centrum miasta, nie mogę oprzeć się wrażeniu, że sytuacja wymaga zmian. Przykład miast takich jak Gdańsk, gdzie obowiązuje strefa płatnego parkowania w godzinach od 7:00 do 20:00, jest dowodem na to, że ustanowienie takich godzin, jak i wyższe ceny, udowodniło, iż w centrum jest łatwiej zaparkować, a Miasto zarabia tyle samo, a może nawet jeszcze więcej. Wnoszę o podobne rozwiązania w naszym mieście, uważając, że strefa parkowania powinna obejmować dłuższe godziny funkcjonowania, co wpłynie korzystnie na rotację miejsc parkingowych.
- Zwracam również uwagę na problem nieodpowiedzialnego parkowania. Niektóre osoby zajmują dwa miejsca parkingowe, bo nie potrafią zaparkować w wyznaczonych liniach, inni parkują na

chodnikach, utrudniając poruszanie się pieszym. Takie praktyki powinny być surowiej karane mandatami. Kolejnym problemem są duże pojazdy, jak busy, które zajmują miejsce dla kilku samochodów osobowych. Należałoby zastanowić się nad regulacją dotyczącą ilości takich pojazdów w centrum oraz wyznaczeniem dla nich dedykowanych miejsc parkingowych.

Mój główny apel dotyczy jednak stworzenia systemu parkowania dedykowanego mieszkańcom. Obecnie, powracając z zakupów czy wyjazdów poza miasto, napotykam ogromne trudności z zaparkowaniem w okolicy swojego miejsca zamieszkania. W weekendy parkingi w centrum są wypełnione przez klientów Kaskady, lub osób przyjeżdżających do kościoła, podczas gdy parking w Kaskadzie stoi pusty. Przyjezdni unikają opłacenia za miejsca parkingowe w galerii handlowej, korzystając z bezpłatnej strefy na ulicach – co skutecznie blokuje miejsca dla osób mieszkających w okolicy. Absurdalnie, nawet osoby z drogimi samochodami, jak w przypadku pewnego właściciela XXXXXXXXXXXX, wolą parkować na ulicy, tłumacząc się wysokimi kosztami leasingu, zamiast opłacić parking w galerii. Takie zachowania są niestety nagminne.

Warto również zauważyć, że w godzinach dziennych parkingi są pełne, natomiast w późnych wieczornych stają się niemal puste. To potwierdza, że system parkowania nie jest zoptymalizowany dla mieszkańców i potrzebuje pilnych zmian. Miejsca dla mieszkańców powinny być wyraźnie wyszczególnione i objęte preferencyjnymi warunkami. Obecne abonamenty są zdecydowanie zbyt tanie, a strefa parkowania powinna obowiązywać przez cały tydzień, od 7:00 do 22:00. Dodatkowo, duża liczba miejsc parkingowych jest zajmowana przez lekarzy pracujących w pobliskim Medicusie, co dodatkowo utrudnia sytuację mieszkańcom. Medicus mógł od miasta dla pracowników i klientów wykupić podziemny parking mieszczący się przy ulicy Św Wojciecha. Z tego co słyszałem, nawet nie przystąpił do przetargu. Abonamenty na Strefę A i B te miesięczne, powinny zostać znacznie podniesione

W związku z tym uważam, że właściciele lokali użytkowych podczas zakupu abonamentu strefy mieszkańca jak w Gdańsku powinni ponosić wyższe opłaty za korzystanie z przestrzeni parkingowej w strefie

13) Dzień dobry, W związku z otwartymi konsultacjami społecznymi chciałabym podzielić się swoją opinią na temat proponowanych zmian w SPP. Jestem mieszkanką Al. Wyzwolenia regularnie korzystającą z samochodu. Zgadzam się z ogólnymi założeniami projektu (ograniczeniem ilości ruchu samochodowego w centrum, modernizacją sieci połączeń komunikacji miejskiej), widzę też kilka obiecujących założeń:

- zniesienie ograniczenia co do parkowania na konkretnej ulicy dla mieszkańców strefy (moim zdaniem powinno ono być całkowicie zniesione, a nie tylko rozszerzone do ulicy przylegającej, tak jak jest to zaproponowane dla mieszkańców strefy śródmiejskiej)

- wprowadzenie abonamentu zastępczego

- wprowadzenie darmowego biletu dla dostawców

Jednak niektóre z proponowanych zmian budzą moje wątpliwości:

- rozszerzenie godzin funkcjonowania strefy do 8-22 pn-nd - uważam, że nie ograniczy to napływu samochodów do centrum, a jedynie powiększy problem korzystania przez osoby spoza centrum z miejsc nieobjętych strefą (wewnątrz osiedli, na skwerach itp.) Moim zdaniem konieczne jest lepsze rozplanowanie miejsc parkingowych na strefie (wiele z nich nie ma wyznaczonych konkretnych miejsc przy pomocy linii) oraz ułatwienie zarządom osiedli zamykanie wewnętrznych parkingów dla ruchu zewnętrznego.

- wzrost cen za opłaty zryczałtowane dla osób niepełnosprawnych - nie powinna pojawić się w ogóle opłata za korzystanie z parkingu dla tych osób

- wzrost cen za opłaty zryczałtowane dla mieszkańców - uważam że proponowana kwota jest za wysoka biorąc pod uwagę dostępność miejsc parkingowych dla mieszkańców. Rozumiem konieczność podnoszenia cen, jednak uważam że powinno za nią iść więcej korzyści -tak jak wspomniałam wcześniej, możliwość parkowania dla mieszkańców nie powinna się ograniczać do

ulicy zamieszkania (+jednej przylegającej w nowym planie) tylko do całej strefy. Mieszkańcy centrum korzystający z samochodów czują się poszkodowani i zapomniani przez Urząd Miasta już teraz, po wcześniejszej podwyżce cen i ograniczeniu parkowania do jednej ulicy, zniesienie tego ograniczenia byłoby ukłonem w stronę tych osób. Realnie patrząc większość z nich dalej by parkowała w pobliżu swojego domu, jednak nie miałyby miejsca nerwowe szukanie płatnej alternatywy parkingowej podczas popołudniowych powrotów z pracy, kiedy to centrum jest wypełnione zaparkowanymi samochodami. Miasto nie jest w stanie zmniejszyć w centrum ilości samochodów, jeżeli należą one do mieszkańców centrum, dlatego takie ograniczenie co do ulicy nie ma moim zdaniem sensu. Zniesienie go byłoby też dobrym argumentem dla mieszkańców uzasadniającym wyższą cenę opłaty zryczałtowanej. Dla większości mieszkańców obecne rozwiązanie to powrót do starego stanu rzeczy tylko w wyższej cenie, co budzi ich sprzeciw.

- 14) Dzień dobry, po przeczytaniu propozycji UM dot. zmian w funkcjonowaniu SPP wyrażam swój zdecydowany sprzeciw.

Fakt ustalenia minimalnej opłaty za postój w ŚSP jest kompletnie niezrozumiały a kuriozum tej kwocie dodają przytoczone stawki z innych miast wg których w Szczecinie parkowanie będzie najdroższe w Polsce. Czy Szczecinianie zarabiają najwięcej w Polsce, lub choćby najwięcej spośród przytoczonych 3 miast? Oczywiście że nie! Ustalając tak wysokie stawki należy spodziewać się iż w tych strefach parkować będą głównie przyjezdni którzy nie znają miasta i nie będą w stanie łatwo znaleźć innego miejsca w pobliżu taniej, a Szczecinianie którzy będą chcieli spędzić czas w okolicy najciekawszych zabytków i restauracji w mieście zostaną zniechęceni do ich odwiedzania właśnie poprzez ceny parkingów.

ŚSP bardzo komplikuje mi jako mieszkańcowi miasta parkowanie ponieważ nigdy nie wiem jaka strefa obowiązuje w danej lokalizacji oraz w jakich godzinach ona funkcjonuje. Oznaczenia są niewyraźne i brak spójności z resztą SPP wystawia nas na ryzyko mandatu mimo dobrej woli.

Podniesienie stawki początkowej w SPP do 4.4 PLN jest niezrozumiałą. Nie sprawi ona iż będziemy mniej chętnie parkować bo zazwyczaj i tak nie mamy wyjścia, ale jej celem jest podniesienie wpływów do kasy miejskiej kosztem ludzi którzy wykonując często niezbędne codzienne czynności zawodowe i prywatne swoje auta gdzieś muszą zaparkować. Podniesienie cen za drugą i kolejną godzinę miałyby większe uzasadnienie i poprawiło rotację na miejscach.

Nie zgadzam się z propozycja podwyżki.

Podniesienie stawek mandatów za brak biletów w jasny sposób ma na celu zwiększyć wpływy do miejskiej kasy zamiast poprawić ściągłość opłat. Podwyżka 100% jest horrendalna! Aktualne stawki są już na tyle wysokie że wystarczająco zniechęcają do unikania zakupu biletu. Karanie mieszkańców za to że czasem spóźnią się po auto o 3 minuty tak wysokimi opłatami jest niesamowicie niesprawiedliwe i niezrozumiałe. Nie zgadzam się z tym.

Strefa Jasne Błonia powinna być po prostu czerwoną strefą dla ułatwienia identyfikacji. Najczęstszym celem wizyt w tej okolicy jest Urząd Miejski oraz weekendami rekreacja. Z rodziną 4 osobową z Prawobrzeża nie jest fizycznie możliwe odwiedzenie parku Kasprowicza bez auta nie tracąc połowy dnia. UM działa w godzinach pracy większości mieszkańców i załatwiając tam sprawy jesteśmy w pośpiechu. Zrozumienie skomplikowanego nowego układu SPP wprowadza w konsternację i ryzyko wprowadzenia błędnej opłaty. Apeluję o uproszczenie i wprowadzenie prostej dla każdego do identyfikacji czerwonej strefy.

- 15) Szanowni Państwo,

Jako mieszkaniec strefy A przy ul. Kopernika chciałbym wyrazić swój sprzeciw wobec jakichkolwiek zmian podnoszących opłaty za zarówno za parkowani jak i abonamentowych oraz zmian godzin działania strefy. Jednocześnie chciałbym zaproponować rozwiązanie bardziej przyjazne mieszkańcom strefy (nieszczęśnikom, którzy muszą płacić za parkowanie przed własnym domem, i

którym hurtowo niemalże likwiduje się miejsca parkingowe z niezrozumiałych dla żadnego z nich przyczyn):

1. Skrócenie działania strefy do godziny 16, tak aby wracający z pracy mieszkańcy strefy mogli bezpłatnie zaparkować pod swoim domem (nawet gdy nie są płatnikami podatków w Szczecinie).
2. Obniżenie abonamentu dla mieszkańców SPP (tych płacących podatki w Szczecinie, będących zameldowanymi w mieszkaniu znajdującym się w strefie i posiadających zarejestrowane na siebie i ten adres pojazdy) do poziomu sprzed podwyżki (powinna to być opłata symboliczna, nie jak obecnie kwota pozwalająca Miastu na zarabianie na takim abonamencie, przypominam dla mieszkańca strefy).
3. Umożliwienie wspomnianym powyżej mieszkańcom na wykupienie abonamentu na więcej niż jeden pojazd (z zastrzeżeniem parametrów jego rejestracji jak wyżej).
4. W przyszłości dążenie do zmniejszenia uciążliwości SPP dla mieszkańców tejże przez zmniejszenie jej powierzchni i usunięcie ulic, na których rotacja nie jest tak istotna (czytaj nie znajdują się przy ciągach sklepów, instytucji lub gastronomii)
5. Ujednoczenie strefy przez likwidację specjalnie wydzielonych parkingów o innych parametrach.
6. W przyszłości wkład administracji strefy w kreowanie miejsc parkingowych w centrum Szczecina przez lobbowanie u władz miasta na rzecz ich powstawania, a nie likwidacji....

- 16) Oczekuję realnych działań na rzecz uszczelnienia strefy. „Strefa” powinna oznaczać miejsce, gdzie się płaci za parkowanie. A nie miejsce, gdzie opłaca się być bezczelnym.
- 17) Witam, to co zauważyłem już kilka lat wcześniej to dyskryminacja szukających miejsca parkingowego (zgodna z regulaminem strefy). Moim zdaniem miejsca parkingowe powinny być w 100 % płatne - z wyjątkiem tych dla osób niepełnosprawnych. Zgłaszałem do SPP, policji, Rady Miasta oraz straży miejskiej fakty gdzie przez kilka lat stały w strefie na Jasnych Błoniach przyczepki samochodowe nie ponosząc żadnych opłat. Ja natomiast jeździłem po okolicy trując mieszkańców aby znaleźć miejsce i załatwić sprawę w urzędzie. Uważam za konieczne aby osoby kontrolujące ważność opłaty parkingowej zgłaszały np. do "centrali" fakt postawienia czegokolwiek w SPP bez ważnej opłaty. Tj. przyczepka, kontener na odpady (powinien mieć zgodę na zajęcie pasa drogowego), inne..... To powinno być natychmiast kierowane do Straży Miejskiej i surowo karane. To są pieniądze które gmina traci przez niedopracowany regulamin i cwaniaków. Na takie zachowanie, ja podatnik nie wyrażam zgody.
- 18) W sprawie ogłoszenia KONSULTACJI SPOŁECZNYCH NA TEMAT ZMIAN W SPP i UTWORZENIA ŚSPP wyrażam sprzeciw odnośnie proponowanych zmian. Płatności w tej strefie są bardzo wysokie. Nie uwzględniają żadnych ulg dla właścicieli lokali płacących regularnie podatki miastu od własności. Parkowanie na ul. Henryka Pobożnego i ul. Jarowita jest prawdziwym wyzwaniem poprzez częste utrudnienia związane z wyłączeniem ulic z powodu organizowanych imprez oraz w związku z przedłużającymi się remontami, nie wspominając o parkowaniu samochodu spełniającego funkcję reklamy. Brak również uzasadnionych przesłanek na wydłużenie czasu płatności za parkowanie i rozszerzenie jej na dni wolne od pracy. W kontekście rosnących kosztów utrzymania lokali w mieście jest to kolejne obciążanie kosztami.
- 19) Proponowane zmiany można by określić jednym słowem SKANDAL. Zmiana stawki za pierwszą godzinę parkowania z kwoty 3,6zł na 8.0zł to wzrost o 120%, propozycja wydłużenia czasu parkowania to wzrost o 180%, opłata dla mieszkańców strefy jest dla mnie bezprawiem. Tak się składa, że jestem mieszkańcem strefy w zamian za opłatę mam zimą oblodzoną jezdnię, o którą nikt nie dba oraz krawężniki, które nie są dostosowane do nakazanego sposobu parkowania. Chciała by przypomnieć, że przy poprzedniej zmianie już zniesiono jedną strefę zieloną, a teraz całe

miasto ma mieć tylko jedną strefę coś tu chyba nie tak. Są w kraju instytucje, które mają dbać o obywateli i kontrolować prawidłowość proponowanych podwyżek, może wart by było je zainteresować "Waszym" pomysłem.

- 20) Dzień dobry, poniżej garść moich uwag dotyczących zmian w strefie parkowania: 1. Celem zmian jest (str. 7 prezentacji) m.in. "wzrost rotacji pojazdów" i równolegle "zwiększenie dostępności miejsc parkingowych" oraz "zrównoważona mobilność miejska (piesza, rowerowa, komunikacja miejska, SKM)". Proponowane zmiany jednak nie proponują wzrostu rotacji pojazdów. Może ta rotacja zostać zwiększona istotnie w strefie śródmiejskiej, o ile nie zostanie ona i tak w całości zajęta przez mieszkańców okolicznych ulic. Natomiast równoległy wzrost cen dla abonamentariuszy i dla kupujących bilety jednorazowe na tym samym poziomie (ok. 25-30% wzrostu) nie zmieni nic. Miasto, poprzez stopniowe odchodzenie od sprzedaży abonamentów (rekomendacja z dokumentu "Polityka parkingowa Szczecina") mogłoby wymusić odejście od parkowania przez kilka godzin i w ten sposób wymusić rotację. Co więcej wzrost cen dla abonamentów 30-dniowych jest niższy niż dla abonamentów 1-dniowych. Przed zmianą abonament 30-dniowy dla podstrefy A przykładowo stanowił równowartość 8 abonamentów dziennych. Po zmianie będzie stanowił on już równowartość opłaty 7,5-dniowej. Większa zatem będzie presja na wjazd samochodami na teren strefy parkowania wśród posiadaczy abonamentów 30-dniowych niż obecnie. Jednocześnie - bo nie można tego rozpatrywać w oderwaniu od innych zmian, zresztą jak chce autor prezentacji, poruszając wątek zrównoważonej mobilności miejskiej, zdecydowanie wyższa jest dynamika wzrostu cen za bilety jednorazowe na transport publiczny - dla bilety 15-minutowego to wzrost o 50 procent, dla biletu 30-minutowego wzrost o 33 procent. Przy pewnej podatności podróżujących na wzrost ceny biletów (elastyczność cenowa popytu) mniej chętnych będzie napodróżowanie transportem zbiorowym niż na korzystanie z indywidualnego transportu samochodowego.
2. Dla wymuszenia rotacji (wg polityki parkingowej w niektórych częściach miasta wskaźnik rotacji lekko przekracza 1, co oznacza, że rotacji praktycznie nie ma) w części miejsc - być może 5 procent wszystkich miejsc, być może więcej - nawet 15 czy 20 procent, powinno być wyłączonych z parkowania dla posiadaczy abonamentów i jednocześnie posiadać ograniczenie czasowe parkowania do przykładowo jednej czy dwóch godzin. Jeśli zgodnie z ustawą o drogach publicznych jednym z dwóch głównych celów wprowadzenia płatnej strefy parkowania jest wymuszenie rotacji, to nic tak jej nie zwiększy, jeśli zniknie zachęta do dłuższych postojów. I to jest, wydaje się, najprostszy sposób, na wymuszenie rotacji.
3. Warto również myśleć o uszczelnieniu strefy parkowania - to postulat wynikający także z dokumentu "Polityka parkingowa Szczecina". Dzisiaj jest wiele miejsc, pokuszę się o stwierdzenie, że może nawet około 20 procent, na których kierowcy parkują niezgodnie z przepisami, a wskutek tego, że nie można w tych nielegalnych miejscach wyznaczyć strefy parkowania, nie ponoszą opłaty. Straż Miejska wskutek szczupłości zasobów nie jest w stanie też w większości miejsc skutecznie interweniować, zresztą mandat za niewłaściwe parkowanie jest niewspółmiernie niski pod względem ponoszonego kosztu, a ważony dodatkowo niskim ryzykiem jego wystawienia, ewentualny koszt jego poniesienia, marginalny. W konsekwencji wiele samochodów parkuje nielegalnie, do tego za darmo, utrudniając pieszym przejście, zastaniając obszar skrzyżowań albo przejście dla pieszych. Ponadto są miejsca - o których jako w mieście doskonale wiadomo i z którymi nic nie zrobiono mimo posiadanej wiedzy, wjazdów-widmo do bram. Chodzi o wjazdy, z których nie można skorzystać, bo brama jest i tak nieczynna dla pojazdów. Przykładem są cztery bodaj wjazdy do bram na odcinku ul. Śląskiej od Jagiellońskiej do Bałuki, gdzie nie ma możliwości poboru opłaty od kierowców samochodów zaparkowanych na tych wjazdach, bo nie pozwala na to niewłaściwe oznakowanie poziome - niby oznacza ono strefę wjazdu, a wjazdu nie ma.

Zadziwiająco, jak lekką ręką i ze spokojnym sumieniem decydenci lekceważą w tej materii te nieprawidłowości.

4. Dodatkowo warto rozważyć wprowadzenie zniżek dla posiadaczy Karty Dużej Rodziny - ale tylko dla rodziców. Jej posiadacze (osoby posiadające co najmniej trójkę dzieci) w wielu sytuacjach, oczywiście nie zawsze, muszą korzystać z samochodu, rozwożąc dzieci do szkół i przedszkoli.

5. Jako jakieś rozszerzenie albo też uszczegółowienie punktu 3 naprawdę TRZEBA zwrócić uwagę nie tylko na szeroko rozumiane parkujące w miejscach "wolnych" poza strefą, choć w strefie, samochody, ale też przede wszystkim ostatecznie WYKLUCZYĆ możliwość zaparkowania w sposób zagrażający bezpieczeństwu innych uczestników ruchu. Bezwzględnie w wielu miejscach powinny pojawić się słupki blokujące parkowanie - tam gdzie parkuje się na skrzyżowaniach i 10 m przed nimi (na przykład ul. Śląska przy skrzyżowaniu z Bałuki), przy przejściach dla pieszych - gdzie oprócz słupków powinny być też wykorzystywane różne inne metody podnoszące bezpieczeństwo pieszych na pdp - pylony zawężające pasy ruchu, wyniesione obszary przejść dla pieszych, azyte w osi jezdni między pasami dla różnych kierunków jazdy. BEZPIECZEŃSTWO jest tutaj najistotniejsze!

21) Dzień dobrym zgodnie z informacją dotyczącą konsultacji społecznych - pragnę wyrazić swoje (jako mieszkańca ulicy Aleja Jana Pawła II) opinie: 1) Warto - na Al. Jana Pawła dokonać zmiany w zakresie sposobu parkowania samochodów z równoległego na skośny. obecnie - kierowcy bardzo często parkują z olbrzymim buforem z tyłu i z przodu pojazdów co - po remoncie i utworzeniu stref buforowych na skrzyżowaniach oraz wydzielenia miejsc dla inwalidów - znacznie ograniczyło pojemność parkingową ulicy parkowanie pod skosem - bardzo by zwiększyło możliwości parkowania na ulicy 2) Dla mieszkańców ulic - należy wprowadzić rozwiązaniem, które funkcjonowało do niedawna - a mianowicie możliwość parkowania na ulicach prostopadłych do ulicy zamieszkania - lub przynajmniej w strefie 2-3 ulic od miejsca zamieszkania. Obecnie - zaparkowanie po godzinie 17 często graniczy z cudem - choćby z uwagi na fakt, że na ulicy zaparkowane są wciąż samochody, które nie należą do mieszkańców.

22) Dzień dobry, w związku z trwającymi konsultacjami dot. zmian w SPP w Szczecinie - wysyłam swoje uwagi i opinie:

1. Unifikacja podstref: Uważam, że zmiany w SPP powinny być prowadzone zgodnie z rekomendacjami zawartymi w „Polityce Parkingowej Szczecina” powstałej w 2023 roku. Zasady powinny być jednolite dla całej SPP, co pozwoli uprościć regulamin w szczególności w zakresie opłat, jak i oznakowania granic. Wpłynie to na uproszczenie i poprawienie czytelności SPP. Wniosuję, wobec tego o rezygnację z podziału na strefy A i B i zastąpienie ich jednolitymi zasadami dla całej SPP.

2. Korekta granicy SPP w Szczecinie: Przyjęcie granic SPP powinno odbyć się z wykorzystaniem charakterystycznych elementów granicznych. W odniesieniu do obszaru Śródmieścia jest to linia kolejowa i rzeka. Wobec tego wniosuję o rozszerzenie SPP do granic linii kolejowej(przyszła SKM), ze szczególnym uwzględnieniem osiedli: Niebuszewo, Drzetowo-Grabowo oraz Turzyn, które charakteryzują się zwartą zabudową śródmiejską oraz ogromną presją parkingową.

3. Ograniczenie abonamentów miesięcznych: Należy zrezygnować z abonamentów miesięcznych, które obecnie zachęcają użytkowników posiadających abonament do korzystania z miejsc parkingowych w SPP nawet w sytuacji gdy nie jest to konieczne (w myśl zasady zapłaciłem/łam więc skorzystam). Zamiast tego postuluję o wprowadzenie abonamentu dziennego dla osób fizycznych i firm mieszkających/płacących podatki w Szczecinie za 15 zł. Przy takiej cenie - osoby, które faktycznie muszą w tygodniu dojeżdżać do miasta samochodem: zapłacą podobną cenę jak w propozycji nowego abonamentu 30-dniowego.

Jednocześnie chciałbym wyrazić swoje poparcie wobec planowanego:

- Zwiększenia opłat za parkowanie oraz opłat dodatkowych. Przy czym należy zadbać o uszczelnienie strefy i zabezpieczenie innych przestrzeni tj. dróg dla rowerów, chodników, stref buforowych, trawników i zieleni, przed możliwością nielegalnego parkowania. Nielegalne parkowanie, ze względu na niskie mandaty według taryfikatora sprzed 20 lat, jest niestety w Polsce opłacalne.
- Zniesienia przywilejów dla właścicieli pojazdów hybrydowych.
- Wprowadzenia Śródmiejskiej Strefy w Szczecinie.
- rozwiązania dot. miejsc przeznaczonych dla pojazdów zaopatrzenia.

23) Odnośnie podwyżki opłat SPP:

Jako mieszkaniec Szczecina nie wyrażam zgodny na 222% podwyżki (8pln) za godzinę biletu postojowego, prawie 140% podwyżki (500pln) miesięcznego abonamentu, a także wydłużenie godzin funkcjonowania opłat i ekspansję czerwonej strefy (zmiana z żółtej na czerwoną).

Miejsca postojowe w wielu miejscach miasta są w zaniedbane. Brak jest alternatywnych środków komunikacji dla mieszkańców wielu dzielnic, a te które są pozostawiają wiele do życzenia. Z oddalonych dzielnic miasta ludzie posiadają kłopotliwy dojazd bądź nie posiadają go wcale, wtedy samochód jest jedyną szansą dojazdu do miejsca pracy, urzędu, sklepu itd. Podnoszenie opłat nie rozwiąże problemów miasta, a tylko doprowadzi do szarej strefy, oraz zubożenia społeczeństwa które musi w dojeżdżać do pracy (nie wszyscy mieszkają w centrum). Obecne stawki są wystarczająco wysokie by zniechęcić tych, którzy mają alternatywny dojazd aby nie wjeżdżać autem do miasta. W dobie kryzysu, miasto powinno chronić obywateli, więc takie podejście jest niedorzeczne. Ponadto przepisy nie powinny być nastawione wyłącznie na kary i opłaty, ale również na przywileje. Posiadanie auta w obecnych czasach nie jest oznaką luksusu i nie traktujemy kierowców, jako kolejny cel do opodatkowania, chyba że władze miasta obrały sobie za zadanie emigrację kolejnego pokolenia i pamiętanie o w/w traktowaniu podczas kolejnych wyborów.

24) Dzień dobry,

Przedstawiam swoje uwagi do propozycji utworzenia Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania oraz wprowadzenia innych zmian w funkcjonowaniu systemu parkowania w Szczecinie.

Proponowane zmiany zawierają elementy, z którymi trudno się zgodzić. Cieszy dostrzeżenie problemu realizacji dostaw w centrum miasta. Cieszy wycofanie ryczałtowego abonamentu na „hybrydy”. Cieszy promocja ruchu pieszego w „obszarze strategicznej interwencji” (czyli w ścisłym centrum). Niestety trudno zgodzić się z mechanicznym podniesieniem aktualnie obowiązujących stawek, jako remedium na brak rotacji w strefie. Odnoszę się do poszczególnych propozycji w trzech punktach: opłaty dodatkowe, abonamenty miesięczne i abonamenty mieszkańców.

Podczas analizy przedstawionych na stronach urzędu propozycji, pod uwagę zostały wzięte następujące materiały: Ustawowy cel powoływania stref płatnego parkowania, tj. zwiększenie rotacji parkujących pojazdów, ograniczenie dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych oraz wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

Deklarowany cel zmian wskazany w propozycji, tj. łączenie, uzupełnianie się i usprawnianie przemieszczania się: pieszo, rowerem, tramwajem, autobusem, pociągami podmiejskimi i dalekobieżnymi po mieście i jego bezpośrednim otoczeniu.

Dokument „POLITYKA PARKINGOWA SZCZECINA, Etap II - rekomendacje” przygotowany na zlecenie Miasta Szczecin w czerwcu 2023 („dokument rekomendacji”).

Opłaty dodatkowe

Opłata dodatkowa za złamanie regulaminu strefy to 200 zł (lub 100 zł, jeśli zapłacimy w przeciągu 7 dni). Opłatę tę płacą kierowcy, którzy zaparkowali poprawnie, ale dokonali drobnego uchybienia,

np. spóźnili się z opłaceniem biletu za parkowanie. Z tego tytułu miasto Szczecin pobrało od kierowców 4 miliony zł w samym 2023. W tym samym czasie Straż Miejska nałożyła na niepoprawnie parkujących kierowców mandaty na kwotę zaledwie 2,6 miliona. I to w całym mieście, a nie tylko na terenie SPP.

Kluczowa jest tutaj nie tyle wysokość a nieuchronność kary. Ryzyko otrzymania mandatu od SM wynosi mniej niż 4% (obliczenia na podstawie „dokumentu rekomendacji”). Ryzyko nałożenia opłaty dodatkowej w SPP jest bliskie 100%.

W tym kontekście propozycja dwukrotnej podwyżki opłaty dodatkowej wypchnie jeszcze większą liczbę kierowców na nielegalne miejsca. A problem ten jest wyraźnie oznaczony jako jeden z głównych w analizie przygotowanej w czerwcu ubiegłego roku na zlecenie miasta (dokument wspomniany powyżej).

W konsekwencji postuluję:

Nie należy podwyższać kar, dopóki kwota mandatów za nielegalne parkowanie jest niższa niż suma „opłat dodatkowych” pobranych przez NiOL.

Faktycznym problemem jest dysproporcja między karami dla pasażerów komunikacji zbiorowej a karami dla kierowców. Mamy jedną z najwyższych w Polsce grzywnien za brak biletu ZDiTM. Dlatego postuluję zrównanie obu opłat do obecnie obowiązujących.

Oczekuję realnych działań na rzecz uszczelnienia strefy. „Strefa” powinna oznaczać miejsce, gdzie się płaci za parkowanie. A nie miejsce, gdzie opłaca się być bezczelnym.

Oczekuję od Rady Miasta petycji do Rządu w sprawie waloryzacji taryfikatora mandatów.

Abonamenty miesięczne

Abonamenty miesięczne są przeznaczone dla osób fizycznych i firm mieszkających/płacących podatki w Szczecinie. Propozycja NiOL zakłada podwyżkę tego abonamentu z 240 zł do 300 zł. Skupiam się w tym miejscu na strefie „A”, która stanowi przytłaczającą część powierzchni SPP.

Kierowca korzystający z tego abonamentu musi sobie raz na miesiąc odpowiedzieć na następujące pytanie: „czy w tym miesiącu będę jeździł tramwajem, czy samochodem?”. Przyjmijmy, że zdecyduje się na abonament. Każdego dnia, w którym zdecyduje się zostawić auto na park&ride i dojechać tramwajem, podejmuje nierozsądną ekonomicznie decyzję. Przecież zapłacił już za parking, a teraz musi zapłacić ekstra za bilet/taxi. Ten mechanizm skłania do przyjeżdżania do miasta autem.

Owszem, jest próg, który spowoduje, że ktoś zrezygnuje z takiego abonamentu (w Łodzi roczny abonament „A” to 3000 zł). Czy jednak zgadzamy się, aby głównym kryterium dostępności abonamentu była zamożność? W konsekwencji postuluję: Rezygnację z abonamentów miesięcznych. Abonament dzienny dla osób fizycznych i firm mieszkających/płacących podatki w Szczecinie za 15 zł. 50% rabatu na powyższy abonament dla seniorów oraz posiadaczy karty dużej rodziny (kryteria takie jak w regulaminie ZDiTM).

Jaki jest pesymistyczny scenariusz dla kierowcy, który przyjeżdża codziennie i nie ma ulgi? 315 zł, czyli mniej więcej tyle ile wynosi propozycja NiOL. Każdego dnia, w którym kierowca zdecyduje się nie wjechać do strefy zyskuje, zamiast tracić.

Dodam, że ocena propozycji podwyżki abonamentu dobowego „dla wszystkich” z 30 do 40 zł ma marginalne znaczenie dla funkcjonowania SPP. Zaledwie 2% miejsc w SPP jest zajęta przez kierowców korzystających z tego abonamentu. Kryterium tutaj powinna być czytelność regulaminu i łatwość obsługi parkomatu. Abonament ten nie ma wpływu na rotację w strefie.

Abonamenty mieszkańców

Co trzeci samochód zaparkowany w strefie należy do mieszkańca. Raz do roku Miasto Szczecin stawia przed takim zmotoryzowanym mieszkańcem następujący wybór:

Płacisz podatek od posiadania auta w centrum, zwany abonamentem mieszkańca. Nie daje Ci on specjalnych możliwości zaparkowania. Ale jak już znajdziesz miejsce w niedzielę o 22, to najlepiej nie ruszaj go przez tydzień.

Sprzedajesz samochód.

Wykazujesz się „sprytem” i parkujesz w „dziurze w strefie”. Przerabiasz z sąsiadami podwórce kamienicy na parking. Zieleniec między blokami w błotniste klepisko. Albo po prostu stajesz na chodniku w miejscu, którego miasto jeszcze nie osłupkowało.

Podnosząc stawkę abonamentu mieszkańca z 360 zł do 500 zł miasto testuje ile mieszkańców zrezygnuje z posiadania auta. Jest to premiowanie ludzi bogatszych i osób nieuczciwych. I nie ma nic wspólnego z kreowaniem polityki parkingowej.

Rozwiązanie to ma także dokładnie te same wady, co abonamenty miesięczne. Płacę za usługę, z której nie mogę skorzystać. Nie mam też żadnej motywacji, żeby moje auto nie stało w centrum. Ani motywacji, ani alternatyw.

Nie musi tak być. W odniesieniu do strefy "A" (która stanowi zdecydowaną większość powierzchni strefy) proponuję:

Rezygnację z rocznych i półrocznych abonamentów dla mieszkańca.

Abonament dzienny dla mieszkańców za 3 zł, z możliwością kupna wielokrotności tego abonamentu.

50% rabatu na powyższy abonament dla seniorów oraz posiadaczy karty dużej rodziny (kryteria takie jak w regulaminie ZDiTM).

Wydzielenie w SPP miejsc wyłącznie dla mieszkańców.

Wydzielenie w SPP miejsc wyłącznie dla gości, na których nie działają żadne abonamenty i jest limit postoju do 2 godzin.

Podjęcie rozmów z właścicielami dużych parkingów w centrum w celu włączenia ich fragmentów w system parkingów dla mieszkańców.....

25) Witam, proponowane zmiany to zwykły podatek, a mówiąc bez ogródek okradanie obywateli! NIE ZGADZAM SIĘ. Płatne parkowanie od 8 do 22 we wszystkie dni, 8 zł za pierwszą godzinę, abonament za 500zł? To typowe monopolistyczne zachowanie. Ludzie i tak muszą przyjechać i zaparkować, bo nie mają wyboru. Równie dobrze wodę można w kranie zrobić za 100zł za litr, bo ludzie nie mają wyboru, to też zwiększy wpływy do miasta. Jeśli się tak troszczycie o miejsca parkingowe Szczecinian to zamiast budować np. stadion dla garstki kibiców trzeba np. budować podziemne garaże.

26) Szanowni Państwo,

Chciałbym wyrazić swój ogromny entuzjazm i poparcie dla projektu utworzenia Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania oraz zmian w SPP. Pomimo mojego zamieszkania w strefie i faktu, że płacę roczną opłatę zryczałtowaną uważam, że jej podniesienie jak i innych stawek w obrębie strefy A i B jest uzasadnione. Mam nadzieję, że podane zmiany będą też w przyszłości łączyły się ze zwiększeniem ilości par połączeń komunikacji miejskiej, oraz rozbudową infrastruktury rowerowej. Według mnie zaprezentowane zmiany stanowią krok w odpowiednim kierunku.

27) Dzień dobry.

XXXXXXXX XXXXXXXX ul. św , Wojciecha XXXXX/X

Konsultacje w sprawie SPP : moja propozycja to Strefa od 8,00 do 20,00 podniesienie kwoty opłaty

i najważniejsze strefa działa od poniedziałku do niedzieli włącznie czyli weekendy też oraz podniesienie poziomu sprawdzania parkowania. Jestem za zmianami i Bardzo proszę o pozytywne potraktowanie mojej propozycji..

28) Szanowni Państwo,

Niniejszym wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec planowanych zmian w systemie parkowania w ramach Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania (ŚSPP) w Szczecinie, które przewidują:

- 1. Wprowadzenie płatnego parkowania ****we wszystkie dni tygodnia**** w godzinach ****od 8 do 22****.*
- 2. Zwiększenie stawki za pierwszą godzinę parkowania do ****8 zł****.*
- 3. Zmianę strefy z żółtej na czerwoną.*
- 4. Podniesienie opłaty za abonament roczny dla mieszkańców ŚSPP do ****500 zł****.*

Uważam, że te zmiany będą miały negatywny wpływ na mieszkańców miasta oraz lokalne przedsiębiorstwa. Podniesienie opłat za parkowanie oraz wprowadzenie płatności przez cały tydzień, w tym w weekendy, jest działaniem nieuzasadnionym i znacząco obciąży finansowo zarówno mieszkańców, jak i osoby przyjeżdżające do centrum miasta.

W szczególności:

- 1. ****Obciążenia finansowe dla mieszkańców**** – Zwiększenie stawki za pierwszą godzinę parkowania z 3,60 zł na 8 zł to niemal podwojenie kosztów, co dla osób codziennie korzystających z parkowania będzie stanowić ogromne obciążenie.*
- 2. ****Zmiana strefy z żółtej na czerwoną**** – Zmiana strefy i związane z tym wyższe opłaty nie są uzasadnione i w praktyce ograniczą dostęp do parkowania w wielu obszarach, co może prowadzić do zwiększenia ruchu w poszukiwaniu miejsc parkingowych i dodatkowych utrudnień dla mieszkańców.*
- 3. ****Negatywny wpływ na lokalne przedsiębiorstwa**** – Wyższe koszty parkowania mogą odstraszać klientów, co przełoży się na mniejsze obroty dla lokalnych sklepów, restauracji i innych przedsiębiorstw działających w strefie. W konsekwencji, wiele firm może zmagać się z problemami finansowymi, a nawet zostać zmuszonych do zamknięcia działalności.*

W związku z powyższym apeluję o ponowne przeanalizowanie planowanych zmian i ich wpływu na życie codzienne mieszkańców Szczecina. Wniosuję o wstrzymanie wprowadzenia zaproponowanych zmian i rozważenie alternatywnych rozwiązań, które będą bardziej przyjazne dla mieszkańców oraz wspierać rozwój lokalnej społeczności, zamiast obciążać ją dodatkowymi opłatami.

29) *Nie zgadzam się z wprowadzeniem płatnej strefy w soboty i niedziele, nie zgadzam się wprowadzenie większego zakresu strefy parkingowej jak również że zmianą wielkości poszczególnych rodzajów stref oraz zwiększenia opłat,*

30) *Witam. Jestem przeciwko utworzenie Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania oraz wprowadzenia innych zmian w funkcjonowaniu systemu parkowania w Szczecinie. Proszę się zająć miejscami w Szczecinie gdzie nie ma strefy płatnego parkowania, gdzie mieszkańcy parkują za darmo, a nie podwyższać już wysokie opłaty za parkowanie tym co muszą płacić. Pozdrawiam.*

31) *Dzień dobry, Jako mieszkaniec Szczecina nowo otwartej ulicy Wojska Polskiego:*

- NIE ZGADZAM SIĘ na SPP płatną we wszystkie dni tygodnia nawet w weekend*
- NIE ZGADZAM SIĘ na podwyższenie o ponad 100% stawki za pierwszą godzinę parkowania*
- NIE ZGADZAM SIĘ na zmianę strefy z żółtej na czerwoną właściwie całego miasta*
- NIE ZGADZAM się na zmianę godzin strefy płatnego parkowania aż do godziny 22:00*

Proszę pomyśleć o studentach, emerytach i ludziach zarabiających minimalną pensję ledwo wiążących koniec z końcem. Gdzie mamy zostawiać nasze auta, skoro nie stać nas będzie na strefę? Roczny abonament w wysokości 500 zł? Cóż za astronomiczną kwota !

32) Dzień dobry, Uważam, że zwiększenie cen za godzinę postoju w strefach płatnego parkowania jest zasadna dla osób przyjeżdżających do danej strefy ale uważam, że podwyższanie ceny mieszkańcom strefy jest zbyt rygorystyczna. Mieszkam w ścisłym centrum od urodzenia i nie rozumiem, dlaczego mieszkańcy centrum są karani za to, że tu mieszkają podwyższaniem cen za postój pod swoim własnym domem. Pilnowanie kiedy kończy się parking, jeżdżenie aby wykupić abonament jest uciążliwe dla mieszkańców. Doprowadza to do tego, że ludzie po prostu będą uciekać z centrum na obrzeża Szczecina, co już się zaczyna dziać. Uważam, że jestem karana za to, że mieszkam w centrum Szczecina.

4. WNIOSKI I PODSUMOWANIE

Konsultacje przeprowadzone zostały w związku z planowanymi zmianami funkcjonowania systemu parkowania w Szczecinie oraz poboru opłat na drogach publicznych (strefa płatnego parkowania i strefa śródmiejska płatnego parkowania), jaki poza nimi (płatne parkingi niestrzeżone).

Ideą jaka przyświecała proponowanym zmianom to uproszczenie dotychczasowych systemów w parkowaniu oraz zwiększenie rotacji pojazdów. Stąd też szczególnie zwracano uwagę na propozycje mające na celu wypracowanie bardziej przejrzystego modelu systemu parkowania niż dotychczas obowiązujący.

Zaprezentowane poniżej wnioski z formularzy konsultacyjnych mogą być podstawą do ujęcia w uchwałach dotyczących konkretnych rozwiązań oraz dalszych prac w zakresie funkcjonowania systemu parkowania w mieście

Propozycje:

- 1) włączenie do strefy płatnego parkowania ulicy Borysza (zlokalizowanej między CH Galaxy a Pazim-em). Ulica ta położona jest w samym centrum Miasta i dotychczas nie była objęta strefą płatnego parkowania.
- 2) wycofanie się z pomysłu objęcia, szczególnie parkingów zlokalizowanych na ul. Władysława IV, strefą płatnego parkowania. Parkingi te stanowią według opinii mieszkańców parkingi, które pozwalają pozostawić pojazd przed centrum miasta, a następnie podróż do celu kontynuowana jest komunikacją miejską.
- 3) Wycofanie się z propozycji likwidacji opłaty zryczałtowanej dla pojazdów hybrydowych. Wiele osób wskazywało, że pojazdy te są bardziej ekologiczne i należałoby tę preferencję jeszcze zachować, przy ewentualnym zwiększeniu opłaty miesięcznej.
- 4) Opłata zryczałtowana dla mieszkańca strefy płatnego parkowania winna być niższa od zaproponowanej. Wiele osób wskazywało, że podwyżka tej opłaty z 360 zł do 500 zł jest zbyt wysoka i procentowo wyższa niż zmiany innych stawek np. opłaty za godziny postoju czy abonament miesięczny.
- 5) Mieszkańcy strefy płatnego parkowania bardzo pozytywnie odebrali propozycję zmiany sposobu parkowania przy adresie zamieszkania. Tym bardziej, że wiele opinii krytycznych w

zakresie proponowanej opłaty rocznej 500 zł dla mieszkańca SPP, argumentowana była brakiem możliwości zaparkowania pojazdu, na wskazanej ulicy (dotychczas była to jedna ulica, a w propozycji zmian są to dwie ulice do wyboru).

- 6) Wiele osób wskazywało na konieczność uregulowania sposobu użytkowania miejsc dla aut zaopatrzenia, co jako propozycja odebrane zostało pozytywnie.
- 7) W związku z pojawiającymi się sygnałami od mieszkańców o włączeniu parkingu na Jasnych Błoniach do systemu PPN, propozycja ta spotkała się z pozytywnym odbiorem.
- 8) Kilka osób wskazywało na włączenie płatnych parkingów niestrzeżonych do strefy płatnego parkowania jako sposób na uproszczenie systemu parkowania w mieście. Niemniej z uwagi na fakt, że strefa płatnego parkowania, jak i strefa śródmiejska płatnego parkowania mogą funkcjonować jedynie na drodze publicznej, tereny na których zlokalizowane są płatne parkingi niestrzeżone są położone poza drogami publicznymi. Ujednoczenie systemów ze względu na powyższe nie zawsze jest możliwe.
- 9) Pojawiły się postulaty, by 15 minut zwolnionych z opłat było dostępne w aplikacji/aplikacjach mobilnych. Operator strefy płatnego parkowania dokonał analizy możliwości wprowadzenia takiego rozwiązania u dostawców aplikacji mobilnych w Szczecinie, którzy świadczą usługi w zakresie obsługi SPP i PPN. Rozwiązanie jest możliwe do wprowadzenia.
- 10) Pojawiła się propozycja rozszerzenia miejsc dla rodziców/opiekunów pod placówkami szkolno-opiekuńczymi, gdyż obecne są za małe. Zakres tej propozycji związany jest ze zmianą organizacji ruchu danej ulicy.
- 11) Wskazano na konieczność wprowadzenia zmian w organizacji ruchu na obszarze strefy płatnego parkowania, tak by wyeliminować postój pojazdów, za które nie została wniesiona opłata.
- 12) Pojawiły się również propozycje umożliwienia zakupu abonamentów miesięcznych także osobom zamieszkującym gminy ościenne.
- 13) Zaproponowano by rozszerzyć uprawnienia kontrolerom SPP na takie jak mają Strażnicy Miejscy.
- 14) Pojawiły się również postulaty, że zaproponowane zmiany są zbyt łagodne i niskie.

Przeprowadzone konsultacje społeczne pokazały zróżnicowane opinie mieszkańców, którzy wzięli udział w tym procesie. Wszystkie formularze zostały wnikliwie przeanalizowane i część postulatów zostanie uwzględniona w projektach uchwał dotyczących strefy płatnego parkowania, śródmiejskiej strefy płatnego parkowania oraz płatnych parkingów niestrzeżonych.