

POLITYKA PARKINGOWA SZCZECINA

Etap II - rekomendacje

Wykonawca:

Biuro Projektowo-Konsultingowe



00-656 Warszawa,
ul. Śniadeckich 20/13

www.transeko.pl

Warszawa/Szczecin, czerwiec 2023 r.

Spis treści

ETAP II - REKOMENDACJE

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | WSTĘP | 3 |
| 2 | STAN ISTNIEJĄCY NA PODSTAWIE PRZEPROWADZONYCH BADAŃ | 3 |
| | 2.1 Zakres badań | 3 |
| | 2.2 Miejsca postojowe | 5 |
| | 2.3 Parkowanie pojazdów | 8 |
| 3 | IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW ZWIĄZANYCH Z PARKOWANIEM | 12 |
| | 3.1 Wstęp | 12 |
| | 3.2 Nieprzepisowe parkowanie..... | 13 |
| | 3.3 Realizacja dostaw | 13 |
| | 3.4 Wykorzystanie powierzchni parkingowej | 13 |
| | 3.5 Dostępność miejsc do parkowania dla osób niepełnosprawnych | 14 |
| | 3.6 Rotacja | 14 |
| | 3.7 Parkowanie w rejonach szkół..... | 14 |
| | 3.8 Parkowanie prywatnych przewoźników autobusowych..... | 15 |
| 4 | PROBLEMY ZWIĄZANE Z FUNKCJONOWANIEM SPP W SZCZECINIE..... | 15 |
| | 4.1 Wstęp..... | 15 |
| | 4.2 Nieprzepisowe parkowanie..... | 15 |
| | 4.3 Parkowanie w rejonie szkół | 16 |
| | 4.4 Brak strefy buforowej dla SPP..... | 16 |
| | 4.5 Niski wskaźnik rotacji pojazdów..... | 16 |
| | 4.6 Łamanie regulaminu SPP..... | 17 |
| | 4.7 Podział na podstrefy | 17 |
| | 4.8 Parkingi powierzchniowe i kubaturowe..... | 17 |
| | 4.9 Parkowanie rowerów | 18 |
| | 4.10 Parkowanie autokarów w pobliżu atrakcji turystycznych | 18 |
| | 4.11 Parkowanie pojazdów elektrycznych | 18 |
| 5 | CELE W ZAKRESIE POLITYKI PARKINGOWEJ | 19 |
| 6 | REKOMENDOWANE KIERUNKI ZMIAN I DZIAŁAŃ..... | 22 |
| 7 | DZIAŁANIA PRIORYTETOWE | 26 |
| 8 | BADANIE REALIZACJI CELÓW POLITYKI PARKINGOWEJ | 27 |
| 9 | PODSUMOWANIE KONSULTACJI PROJEKTU DOKUMENTU Z MIESZKAŃCAMI | 29 |

ETAP II - REKOMENDACJE

1 WSTĘP

W drugiej części opracowania wykorzystano wyniki analiz i wniosków z badań i pomiarów parkingowych przeprowadzonych i opisanych w etapie I opracowania, w obszarze śródmiejskim w Szczecinie, baz danych i dokumentów dotyczących SPP oraz dokumentów strategicznych miasta. Obejmowały one między innymi:

- inwentaryzację istniejących miejsc postojowych w pasach drogowych ulic, na parkingach placowych i w obiektach kubaturowych;
- pomiar liczby zaparkowanych pojazdów w porze nocnej i dziennej;
- badanie wskaźnika rotacji oraz szacowanie udziału pojazdów z wniesioną opłatą;
- ocenę funkcjonowania SPP, w tym zbadanie skali nieprzepisowego parkowania oraz jego uciążliwości dla mieszkańców Szczecina;
- analizę baz danych z parkomatów, e-sklepów, kas Urzędu Miasta oraz aplikacji na telefon obsługujących SPP w Szczecinie;
- analizę baz danych bazy BIKES_S w zakresie liczby wypożyczeń rowerów miejskich;
- analizę aktów prawnych, regulaminów funkcjonowania SPP oraz Strefy Zamieszkania Stare Miasto;
- przegląd istniejących rozwiązań w zakresie regulaminów i stawek za parkowanie w wybranych miastach w Polsce;
- analizę celów zawartych w Polityce Transportowej Szczecina, „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szczecin” (SUiKZP) oraz Nowym Ładzie Parkingowym;
- założenia i cele dla utworzenia Obszaru Strategicznej Interwencji (OSI) w Szczecinie.

Wynikiem prac wykonanych w pierwszej części opracowania jest diagnoza stanu istniejącego, identyfikacja występujących problemów związanych z parkowaniem pojazdów, ocena funkcjonowania SPP, a także ocena realizacji zakładanych celów związanych ze stworzeniem SPP.

Wyniki analiz wykonanych w ramach części 1 opracowania posłużyły do sformułowania rekomendacji odnośnie celów i kierunków działań możliwych do realizacji w ramach polityki parkingowej miasta Szczecin.

2 STAN ISTNIEJĄCY NA PODSTAWIE PRZEPROWADZONYCH BADAŃ

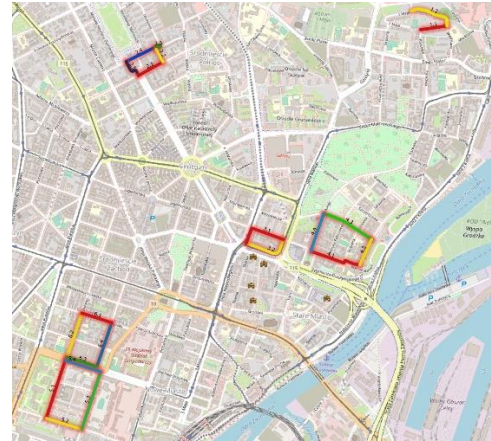
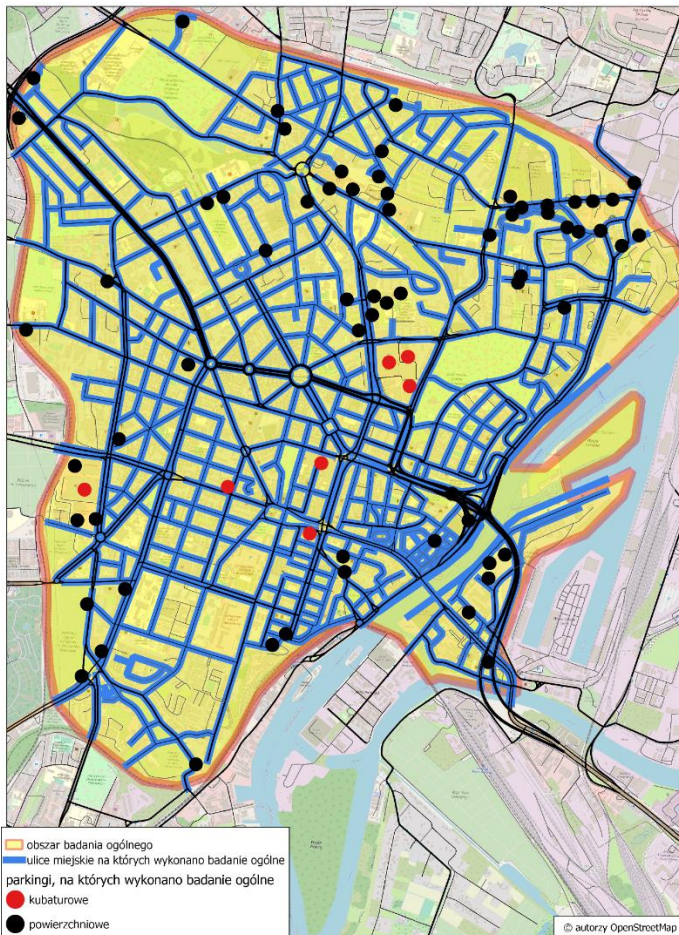
2.1 Zakres badań

W ramach opracowania wykonano badania ogólne parkowania w obszarze śródmiejskim. Przeprowadzono inwentaryzację istniejących miejsc postojowych w pasach drogowych, na parkingach i w obiektach kubaturowych oraz liczbę zaparkowanych pojazdów w porze nocnej i dziennej. Dla wybranych poligonów badawczych zlokalizowanych wewnątrz obszaru śródmiejskiego wykonano badania szczegółowe, które posłużyły m.in. do obliczenia wskaźnika rotacji oraz oszacowania udziału pojazdów z wniesioną opłatą.

Przeprowadzone badania zostały uzupełnione o analizę baz danych z parkomatów, e-sklepów/kasy operatora SPP oraz aplikacji na telefon obsługujących SPP w Szczecinie. Analizy baz danych umożliwiły m.in. oszacowanie udziału poszczególnych typów biletów i abonamentów sprzedawanych w systemie SPP. Prócz baz danych obejmujących SPP w Szczecinie przeanalizowano również bazy danych BIKES_S w zakresie liczby wypożyczeń rowerów miejskich w analizowanym obszarze.

Ponadto przeanalizowano istniejący regulamin funkcjonowania SPP oraz Strefy Zamieszkania Stare Miasto w Szczecinie w kontekście obowiązujących uregulowań prawnych oraz wykonano przegląd istniejących rozwiązań w zakresie regulaminów i stawek za parkowanie w wybranych miastach w Polsce.

Wykonane badania umożliwiły sformułowanie podstawowych wniosków z przeprowadzonych analiz oraz wskazanie możliwych kierunków zmian SPP – i alternatywnie również SZSM – w Szczecinie, które wspierałyby politykę transportową miasta w zakresie zrównoważonej mobilności.

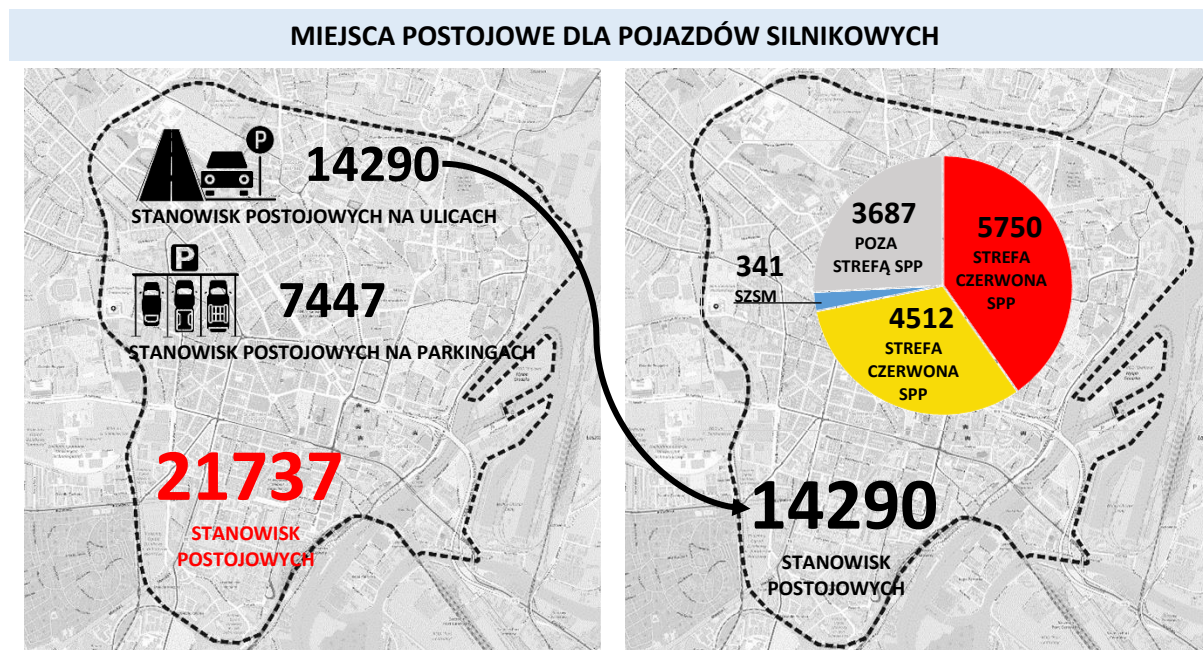


Rys. 2.1. Badanie szczegółowe- lokalizacja podsektorów.

(źródło: opracowanie własne, tło: Open Street Map)

Rys. 2.2. Obszar badania ogólnego – pasy drogowe ulic miejskich i ogólnodostępne parkingi.

2.2 Miejsca postojowe



łącznie w badanym obszarze zidentyfikowano **21 737** miejsc postojowych dla pojazdów silnikowych z czego:

- 14290 miejsc postojowych wyznaczonych było w pasach drogowych ulic,
- 7447 na 102 parkingach.

Ponadto szacuje się, że w pasach drogowych ulic, które były w remoncie w trakcie badania dodatkowo jest zlokalizowanych ok. 500 miejsc postojowych.

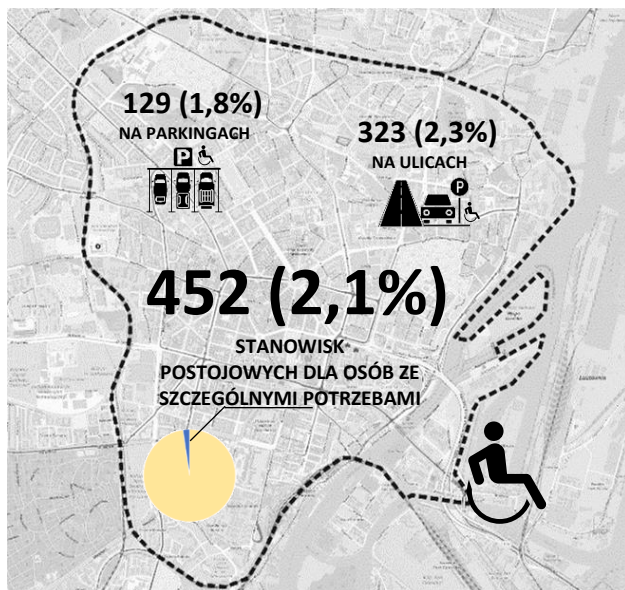
Wśród 14290 miejsc postojowych wyznaczonych w pasach drogowych ulic:

- **5750** wyznaczonych było w strefie czerwonej SPP (40%),
- **4512** wyznaczonych było w strefie żółtej SPP (32%),
- **341** wyznaczonych w Strefie Zamieszkania Starego Miasta (2%),
- **3687** wyznaczonych było wzdłuż ulic nie objętych opłatami (26%).

W analizowanym obszarze:

- ✓ **66% miejsc postojowych wyznaczonych jest w przestrzeni ulicy**, co przy długości siatki ulic równiej ok 137 tys. km, daje gęstość 1,04 miejsca postojowego na 10 metrów bieżących ulicy. 55% stanowią miejsca postojowe pod kątem, a 45% to miejsca równoległe względem ulicy. Obecnie 74% miejsc parkingowych w analizowanym obszarze stanowią miejsca wyznaczone w strefie płatnego parkowania. Warto zaznaczyć, że niewielka liczba zidentyfikowanych miejsc postojowych wyznaczonych poza strefą płatnego parkowania wynika z faktu, że parkowanie nie jest tam uporządkowane i odbywa się głównie na miejscach niewyznaczonych, ale zgodnych z obowiązującymi przepisami.
- ✓ **34% miejsc postojowych stanowią miejsca zorganizowane na parkingach** (powierzchniowych lub kubaturowych). W sumie w obszarze zidentyfikowano 102 parkingi ogólnodostępne z czego:
 - 7 to parkingi kubaturowe, na których zidentyfikowano 4046 miejsc,
 - 95 to parkingi powierzchniowe (na których zidentyfikowano ok. 3401) (parkingi przy ulicach miejskich, parkingi przy obiektach handlowo-usługowych, biurowych itp.), przy czym standard tych parkingów jest bardzo zróżnicowany: parkingi z wydzielonymi miejscami postojowymi np. przy obiektach handlowo-usługowych (najczęściej bezpłatne), parkingi miejskie (płatne), parkingi placowe bez wydzielonych miejsc o nawierzchni utwardzonej lub gruntowej (najczęściej w obszarach mieszkaniowych lub obszarach przemysłowych: np. rejon Stoczni, bezpłatne).

MIEJSCA POSTOJOWE DLA OSÓB ZE SZCZEGÓLNYMI POTRZEBAMI



W całym analizowanym obszarze zlokalizowane są 452 miejsca postojowe dla osób ze szczególnymi potrzebami (pojazdy posiadające kartę parkingową, o której mowa w przepisach ustawy prawo o ruchu drogowym). Miejsca te stanowią 2,1% wszystkich dostępnych miejsc postojowych w tym obszarze. Wśród zidentyfikowanych miejsc postojowych dla osób ze szczególnymi potrzebami:

- 323 zlokalizowanych jest w pasach drogowych ulic (stanowią one 2,3% wszystkich miejsc na ulicach).
- 129 zlokalizowanych jest na parkingach (stanowią one 1,8% wszystkich miejsc na parkingach).

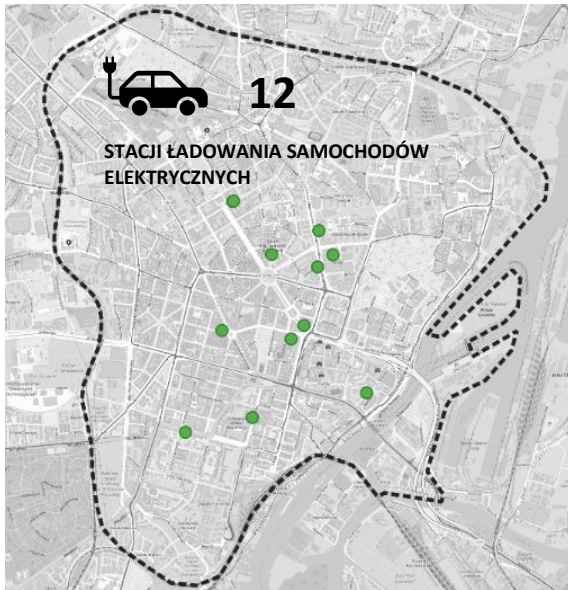
MIEJSCA POSTOJOWE DLA ROWERÓW



W obszarze analizy zidentyfikowano 1254 miejsca postojowe dla rowerów z czego:

- 1094 zlokalizowanych jest w pasach drogowych ulic (547 stojaków rowerowych „u-kształtnych”),
- 160 zidentyfikowano na parkingach ogólnodostępnych (80 stojaków rowerowych „u-kształtnych”).

W obszarze analizy funkcjonuje również rower publiczny. W strefie objętej analizami parkowania zlokalizowanych jest 45 stacji roweru miejskiego (stanowią one 44% wszystkich stacji roweru publicznego zlokalizowanych na terenie Szczecina).

MIEJSCA DO ŁADOWANIA POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH

W obszarze analizy jest 12 stacji ładowania samochodów elektrycznych (stanowią one 27% wszystkich stacji zlokalizowanych na terenie Szczecina) z czego:

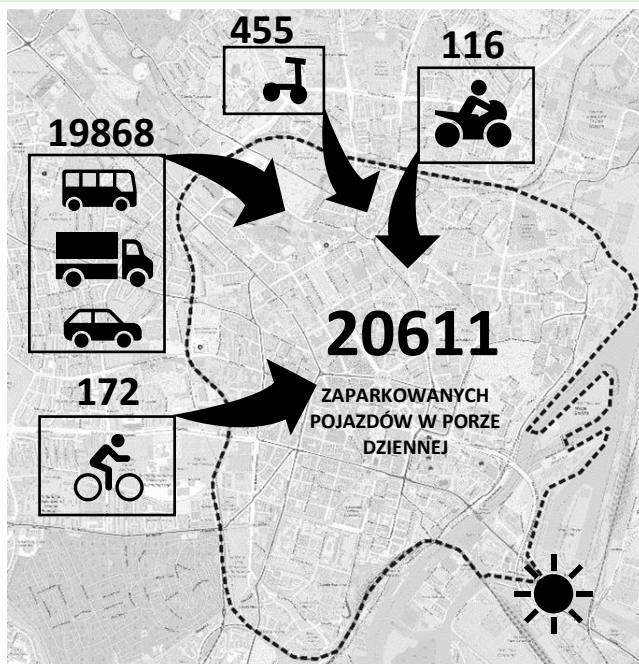
- 2 są przy Urzędzie Miasta
- 2 na terenie parkingów kubaturowych (centra handlowe)
- 8 w przestrzeni ulicy.

W sumie na terenie miasta są 44 punkty, które zawierają 79 pojedynczych gniazd. Ładowanie aut elektrycznych na terenie Szczecina dostępne jest za pośrednictwem 9 operatorów.¹

¹ Dane na dzień przeprowadzenia badania

2.3 Parkowanie pojazdów

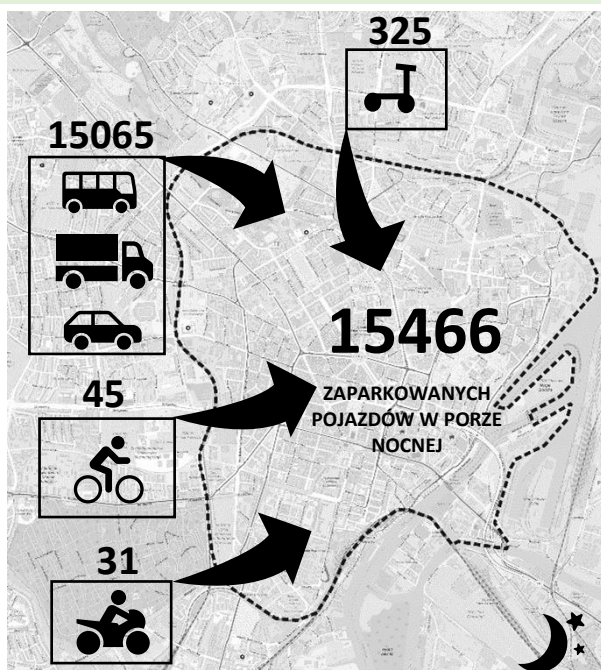
PARKOWANIE PORA DZIENNA



W porze dziennej w wyznaczonym obszarze parkuje 20611 pojazdów, w tym:

- **19 868 pojazdów samochodowych** (samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusy), w tym: 15705 (79%) w pasach drogowych ulic, 4163 na parkingach ogólnodostępnych (21%),
 - **116 skuterów/motocykli**, w tym: 106 (91%) w pasach drogowych ulic i 10 na parkingach,
 - **172 rowery**, w tym 166 (97%) w pasach drogowych ulic i 6 na parkingach,
- 455 hulajnóg**, praktycznie wszystkie w pasach drogowych ulic (tylko 1 odnotowano na wydzielonym parkingu).

PARKOWANIE PORA NOCNA



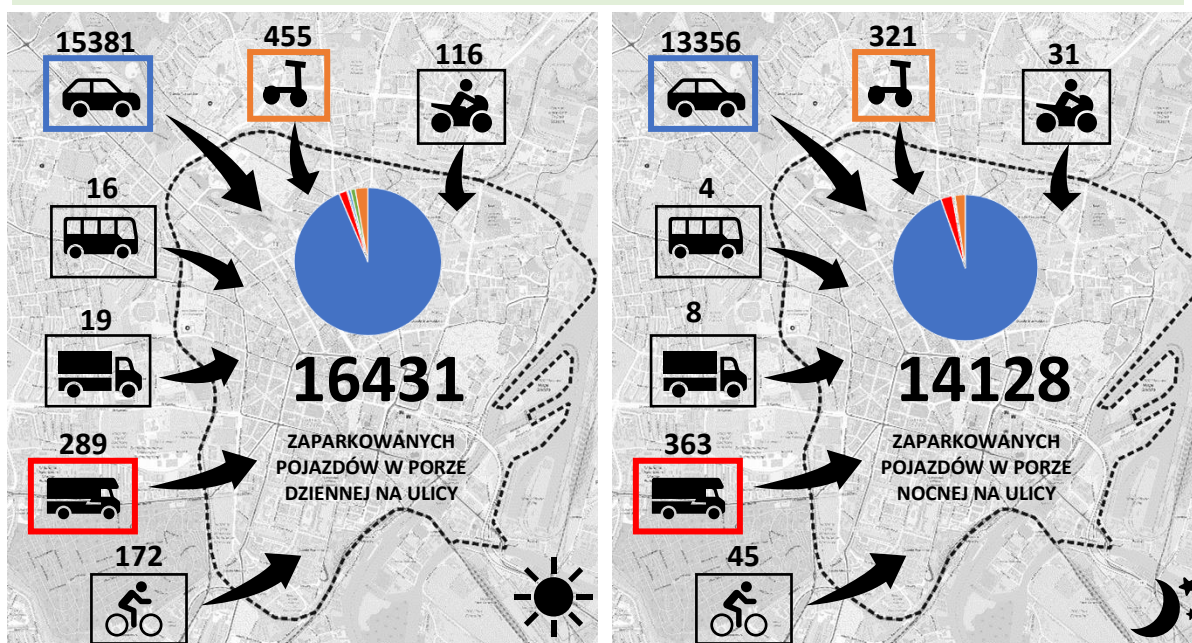
W porze nocnej w wyznaczonym obszarze parkuje 15466 pojazdów, w tym:

- **15 065 pojazdów** (samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusy), w tym: 13 804 (92%) w pasach drogowych ulic, a 1261 (8%) na parkingach ogólnodostępnych,
- **31 skuterów/motocykli**, w tym wszystkie w pasach drogowych ulic,
- **45 rowerów**, w tym wszystkie w pasach drogowych ulic,
- **325 hulajnóg**, w tym zdecydowana większość w pasach drogowych ulic (4 odnotowano na wydzielonym parkingu).

W porze nocnej spada liczba parkujących pojazdów w badanym obszarze o 25%. Zakładając, że pojazdy parkujące w nocy stanowią głównie własność mieszkańców należy zakładać, że minimalna liczba miejsc postojowych w obszarze analizy wynikająca z zapotrzebowania mieszkańców nie powinna być mniejsza niż 15 tys. Biorąc pod uwagę dostępną liczbą miejsc do parkowania w stanie istniejącym w strefie (21737 miejsc) należy stwierdzić, że obecna podaż jest wystarczająca w stosunku do potrzeb parkingowych samych mieszkańców. Wykorzystanie liczby miejsc postojowych w porze nocnej jest średnio na poziomie 71%.

W porze dziennej wykorzystanie liczby miejsc do postoju jest średnio na poziomie 95%.

PARKOWANIE NA ULICACH



W porze dziennej na ulicach parkuje w sumie 16431 pojazdów:

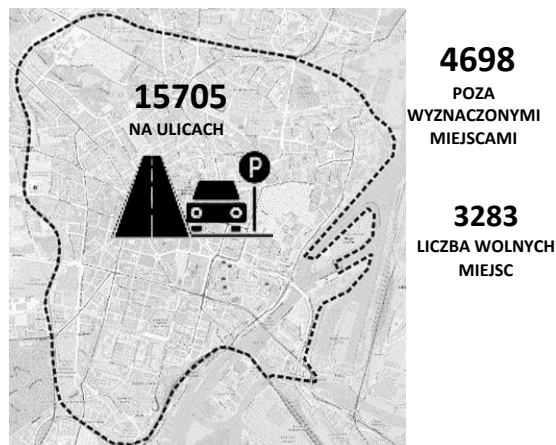
- 15381 (93%) to samochody osobowe
- 289 (2%) to samochody dostawcze
- 19 (<1%) to samochody ciężarowe
- 16 (<1%) to autobusy
- 106 (<1%) to motocykle i skutery
- 166 (1%) to rowery
- 454 (3%) to hulajnogi

W porze nocnej na ulicach parkuje w sumie 14128 pojazdów:

- 13356 (94%) to samochody osobowe
- 363 (3%) to samochody dostawcze
- 8 (<1%) to samochody ciężarowe
- 4 (<1%) to autobusy
- 31 (<1%) to motocykle i skutery
- 45 (<1%) to rowery
- 321 (2%) to hulajnogi

W porze nocnej spada liczba zaparkowanych pojazdów na ulicach o 14%. Istotnie spada liczba zaparkowanych rowerów, motocykli, skuterów, autobusów oraz samochodów ciężarowych. Wzrasta natomiast liczba zaparkowanych pojazdów dostawczych.

Biorąc natomiast pod uwagę poszczególne odcinki ulic należy zauważyć, że zmiany w liczbie zaparkowanych pojazdów są zróżnicowane. W nocy zaparkowanych pojazdów ubywa w ścisłym centrum miasta, w rejonie obiektów handlowo-usługowych, obiektów z usługami administracji, biur, zakładów pracy. Natomiast przybywa w obszarach mieszkaniowych.



Łączna akumulacja (liczba zaparkowanych pojazdów²) w szczytowej w porze dziennej (tj. w okresie pomiędzy 10:00 a 14:00) wyniosła ok. 15,7 tys. pojazdów, z czego ok. 4,7 tys. z nich było zaparkowanych poza wyznaczonymi miejscami postojowymi, przy występujących ok. 3,3 tys. wolnych wyznaczonych miejsc postojowych w tym samym czasie. Większość wolnych miejsc parkingowych zlokalizowana była w strefie płatnej – ok. 83% (2716 miejsc).

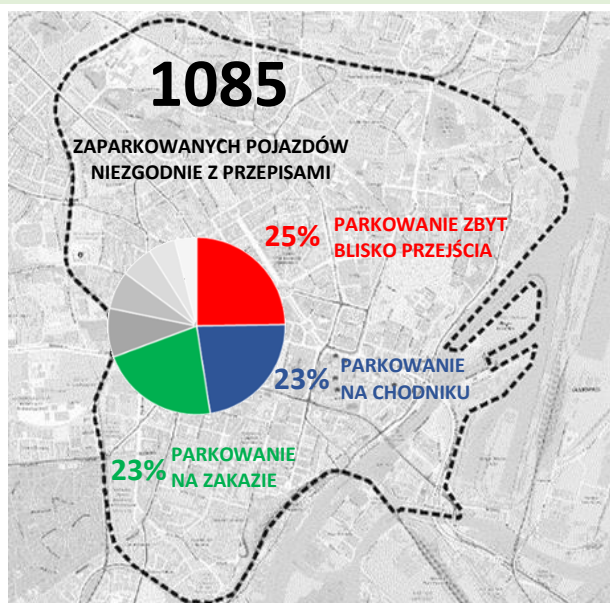
² Samochody osobowe (głównie), dostawcze, ciężarowe, autobusy

ORGANIZACJA DOSTAW



W obszarze analizy nie funkcjonuje jednolity system organizacji dostaw. Występują tu liczne punkty handlowo usługowe i kilkadziesiąt paczkomatów, przy których w większości przypadków nie ma zorganizowanego miejsca zatrzymania i krótkotrwałego postoju dla pojazdów dostawczych. Prowadzi to do blokowania pasa ruchu lub ciągów pieszych i dewastacji nawierzchni.

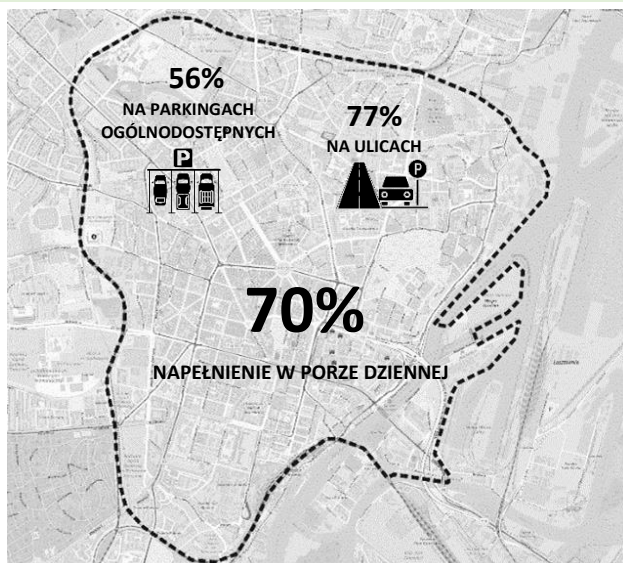
PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI



W badaniu prowadzonym w ciągu dnia zidentyfikowano 1085 pojazdów zaparkowanych niezgodnie z przepisami. Najwięcej przypadków dotyczyło:

- parkowania zbyt blisko przejścia dla pieszych, skrzyżowania, przejazdu tramwajowego (poniżej 10m) ograniczając w ten sposób widoczność – 25%,
- parkowania z wykorzystaniem chodnika, utrudniając ruch pieszym (pozostawiono szerokość pasa ruchu dla pieszego wynosila poniżej 1,5m) – 23%,
- parkowania w miejscach zakazu postoju i zatrzymywania się – 22%.

WYKORZYSTANIE MIEJSC POSTOJOWYCH

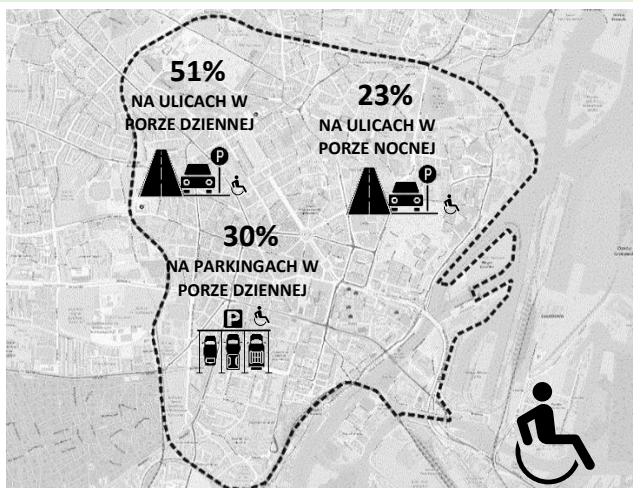


Napełnienie parkingów ogólnodostępnych w porze dziennej jest zróżnicowane i waha się od 18% do 100% (średnia dla wszystkich parkingów to 56%) - najczęściej zaparkowanych pojazdów zidentyfikowano na parkingach kubaturowych lub powierzchniowych, w rejonie większych centrów handlowych.

Wykorzystanie miejsc postojowych wyznaczonych w pasach drogowych ulic w porze dziennej wynosi 77%.

Średnie napełnienie z uwzględnieniem wszystkich ogólnodostępnych miejsc postojowych na parkingach i oznakowanych miejscach postojowych wynosi 70%.

WYKORZYSTANIE MIEJSC POSTOJOWYCH DLA OSÓB ZE SZCZEGÓLNYMI POTRZEBAMI

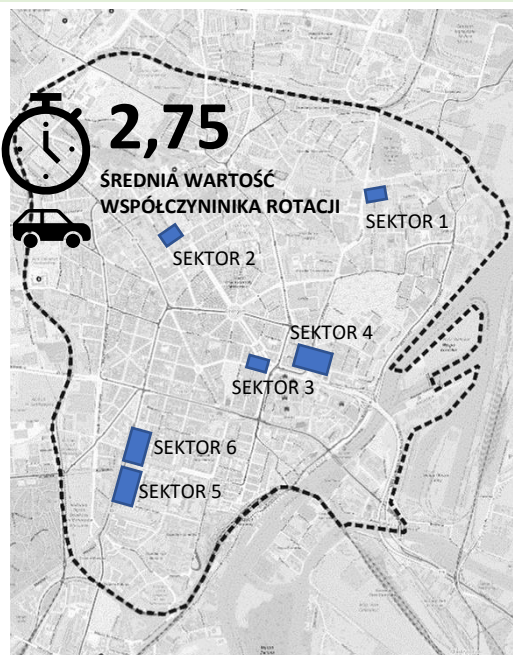


W porze dziennej, w pasach drogowych ulic zajętych było nieco ponad połowa miejsc dla osób ze szczególnymi potrzebami – 51% tj. (164 miejsc).

Natomiast w porze nocnej zajętych było 23% (tj. 73 miejsc).

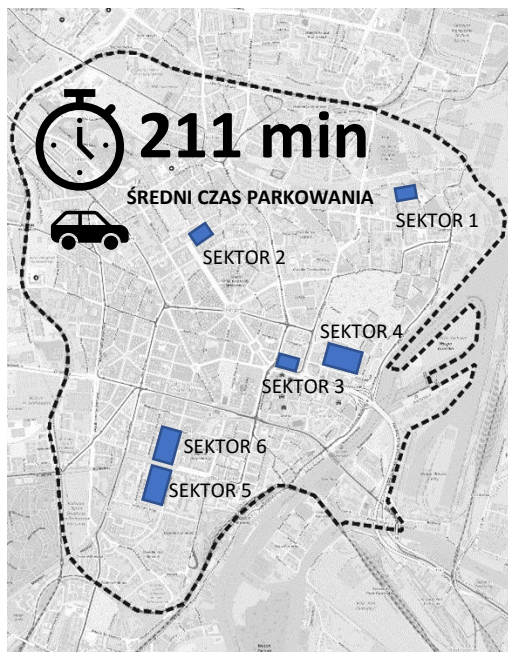
Zajętość miejsc postojowych na parkingach dla osób ze szczególnymi potrzebami w porze dziennej była na poziomie 30% (tj. 39 miejsc).

ROTACJA PARKOWANIA



Średnia wartość współczynnika rotacji ze wszystkich sektorów wyniosła 2.75. Największą wartość współczynnika rotacji zanotowano w sektorze 3 (wsp=3.7) i 2 (wsp=3.6) – są to sektory znajdujące się w ścisłym centrum, w obszarze Urzędu Miasta Szczecin. Najniższą wartość współczynnika występowała w sektorze 1 (wsp=1.4), który jest najbardziej oddalony od centrum i gdzie dominuje zabudowa mieszkaniowa.

ŚREDNI CZAS POSTOJU



Średni czas parkowania pojazdu ze wszystkich sektorów wyniósł 211 min, w tym:

- najdłuższy średni czas parkowania pojazdu wynoszący 371 min odnotowano w sektorze 1 (obszar z dominującą zabudową mieszkaniową),
- najkrótszy średni czas parkowania pojazdu wynoszący 112 minut zanotowano w sektorze 6 (obszar mieszkaniowo-usługowy).

Średni czas postoju liczony na podstawie danych ze strefy płatnego parkowania z wybranych aplikacji (bez uwzględnienia abonamentów i opłat ryczałtowych) wynosi:

- dla strefy A - 1h 8min i 3sek.,
- dla strefy B - 1h - 28min i 20sek.

Jednocześnie zauważono, że na przestrzeni kilkunastu ostatnich miesięcy notuje się niewielki ale stały wzrost średniego czasu postoju zarówno w strefie A jak i B.

3 IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW ZWIĄZANYCH Z PARKOWANIEM

3.1 Wstęp

W ramach pomiarów i badań parkingowych wykonanych w Etapie I prowadzono również obserwacje i analizy mające na uwadze między innymi:

- przestrzeganie przepisów ruchu drogowego,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- parkowanie pojazdów poza wyznaczonymi miejscami postojowymi,
- uciążliwości dla innych użytkowników przestrzeni miejskiej,
- potencjalnego parkowania w przestrzeniach pieszych,
- liczbę miejsc dla użytkowników specjalnych (w tym miejsca dla osób z niepełnosprawnościami i do realizacji dostaw),
- przestrzegania regulaminów w strefach objętych płatnym parkowaniem,
- intensywność wykorzystywania powierzchni parkingowej,
- efektywność wykorzystywania powierzchni parkingowej (pomiar rotacji i czasów parkowania),
- funkcjonowanie parkowania objętego opłatami oraz
- realizację osiągnięcia celów zakładanych w Polityce Transportowej Szczecina, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szczecin” (SUiKZP) oraz Nowym Ładzie Parkingowym.

W kolejnych punktach opisano zidentyfikowane problemy.

3.2 Nieprzepisowe parkowanie

W badanym obszarze zidentyfikowano 7% pojazdów zaparkowanych niezgodnie z przepisami, co stanowiło 1085 pojazdów. Wśród pojazdów zaparkowanych niezgodnie z przepisami 394 (36%) pojazdów zaparkowanych było w pasach drogowych ulic objętych opłatami, a 691 pojazdów (64%) w pasach drogowych ulic nieobjętych opłatami. Najwięcej przypadków dotyczyło: parkowania zbyt blisko przejścia dla pieszych, skrzyżowania, przejazdu tramwajowego (poniżej 10 m) ograniczając w ten sposób widoczność, parkowania z wykorzystaniem chodnika, utrudniając ruch pieszym (pozostawiono szerokość pasa ruchu dla pieszego wynosiła poniżej 1,5m) oraz parkowania w miejscach zakazu postoju i zatrzymywania się. Występuje również dużo przypadków parkowania samochodów na trawnikach. Duża część przypadków nieprzepisowego parkowania podyktowana w obszarze objętym płatnym parkowaniem wynika z tego, że kierowcy starają się unikać stawiania na wyznaczonych miejscach parkingowych w celu uniknięcia opłat parkingowych. W raporcie z realizacji wykonanych badań i analiz w Etapie I szczegółowo opisano występujące przypadki nieprzepisowego parkowania wraz z dokumentacją fotograficzną najpoważniejszych zaobserwowanych sytuacji.

3.3 Realizacja dostaw

Przeprowadzone badania i obserwacje parkingowe ujawniły występujące problemy z realizacją dostaw do sklepów i punktów usługowych. Realizacja dostaw odbywa się chaotycznie w zakresie czasu i sposobu parkowania. Wpływ na to ma wiele aspektów m.in. lokalizacja obiektu handlowego, jego najbliższe zagospodarowanie, obowiązujące zasady parkowania czy też ograniczenia w postoju z uwagi na znaczenie ulicy w układzie komunikacyjnym miasta m.in. z funkcjonującą komunikacją miejską autobusową i tramwajową. Powoduje to zauważone przypadki, postoju pojazdów dostawczych zarówno w obrębie chodników czy też jezdni utrudniając ruch pieszy i kołowy, stwarzając tym samym zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. W prowadzonych badaniach w ciągu dnia zidentyfikowano w całym obszarze ok. 300 zaparkowanych pojazdów dostawczych.

3.4 Wykorzystanie powierzchni parkingowej

Napełnienie parkingów w porze dziennej jest zróżnicowane w analizowanej strefie i waha się od 18 do 100%. W odniesieniu do parkingów kubaturowych w największym stopniu wykorzystany był parking przy obiekcie Posejdon Center (77%) i parking przy Galerii Handlowej Turzyn (70%). Natomiast w przypadku parkingów powierzchniowych w największym stopniu wykorzystane były (wykorzystanie całej lub prawie całej podaży) parkingi wzdłuż ulicy 1 Maja, przy ulicach Krasińskiego, Niemcewicza, Szymanowskiego, Podgórznej, Nowy Rynek, Jasne Błonia, Potulickiej (w rejonie pętli tramwajowej), przy obiekcie Piastów Office Center, przy ogródkach działkowych: ulice Mieszka I Bohaterów Warszawy, przy Targowisku Turzyn.

Wykorzystanie miejsc postojowych na ulicach jest średnio na poziomie 77%. Należy jednak zwrócić uwagę, że wartość ta jest zróżnicowana w zależności od obszaru, o czym świadczą szczegółowe badania. Na szczególną uwagę zwracają miejsca w Śródmieściu, gdzie w ciągu dnia wykorzystanie powierzchni parkingowej jest na poziomie 80% (w niektórych przypadkach występują przekroczenia 100%). Przekroczenia wskaźnika wykorzystania powierzchni parkingowej powyżej 80% w ciągu dnia zidentyfikowano w pobliżu urzędów, miejsc usługowych i sklepów. W obszarach tych występuje problem z dostępnością dla użytkowników, którzy chcą załatwić szybko sprawę w urzędzie czy skorzystać z usług. Jednym z głównych celów wprowadzania opłat parkingowych jest zrównoważenie popytu z podażą na miejsca parkingowe na poziomie nieprzekraczającym 80%. W przypadku występowania poziomów tego wskaźnika powyżej 80% warunek zapewnienia dostępności nie jest spełniony. Odrębnym problemem są bardzo wysokie wskaźniki wykorzystania powierzchni parkingowej w obszarach mieszkaniowych w porach wieczornych i nocnych. W tych obszarach występuje duży udział parkowania nieprzepisowego, kierowcy „zawłaszczają” wolne przestrzenie, trawniki, chodniki, drogi manewrowe, itp.

Istnieją też obszary mieszkaniowe, w których występuje sytuacja odwrotna, w ciągu dnia parkuje więcej samochodów niż w porze nocnej. Dotyczy to obszarów zlokalizowanych w pobliżu SPP i związane

jest z „ucieczką” kierowców przed opłatami parkingowymi pobieranymi w SPP. Niestety w wyniku koncentracji parkowania w takich miejscach często dochodzi do parkowania pojazdów niezgodnego z przepisami.

3.5 Dostępność miejsc do parkowania dla osób niepełnosprawnych

W porze dziennej zajętość miejsc dla osób niepełnosprawnych jest na poziomie ok 50%. W stanie istniejącym na ulicach zidentyfikowano w badanym obszarze 323 miejsca postojowe dla pojazdów posiadających kartę parkingową, o której mowa w przepisach ustawy prawo o ruchu drogowym (pojazdy osób niepełnosprawnych), co stanowi 2,3% wszystkich zidentyfikowanych miejsc postojowych w badanym obszarze (14 290 miejsc). Udział ten kształtuje się podobnie biorąc pod uwagę wyznaczone miejsca postojowe wzdłuż ulic objętych opłatami (239 miejsc, co stanowiło 2,3% wzdłuż tych ulic) oraz wzdłuż ulic nieobjętych opłatami (84 miejsc, co stanowiło 2,3% wyznaczonych miejsc wzdłuż tych ulic).

Należy zauważyć jednak, iż Ustawa o drogach publicznych określa ilość miejsc dla pojazdów osób niepełnosprawnych (pojazdy oznaczone kartą parkingową w rozumieniu Ustawy PoRD) w przypadku wyznaczania miejsc postojowych w ciągu dróg publicznych, strefach zamieszkania, czy też strefach ruchu, (1 stanowisko na 6-15 mp, 2 stanowiska na 16-40 mp, 3 stanowiska na 41-100 mp, 4% ogólnej liczby stanowisk, jeśli ta liczba przekracza 100 mp). Oznacza to, że mimo zidentyfikowania zajętości na poziomie ok. 50% obecnie wyznaczonej liczby stanowisk postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych, należy systematycznie dążyć do zwiększenia ich ilości do wartości wynikających z przywołanej Ustawy.

3.6 Rotacja

Wskaźnik rotacji informuje ile średnio pojazdów wykorzystywało jedno miejsce parkingowe w analizowanym okresie. Im wskaźnik jest wyższy tym jest większa efektywność wykorzystywania miejsc parkingowych. Największą wartość współczynnika rotacji zanotowano w ścisłym centrum w obszarze Urzędu Miasta Szczecin oraz w obszarze zabudowy handlowo-usługowej wraz z Sądem Rejonowym (wskaźniki rotacji ok 6). Najniższa wartość współczynnika rotacji występowała w sektorach oddalonych od centrum, gdzie dominuje zabudowa mieszkaniowa. Średnia zbadana wartość współczynnika rotacji wyniosła 2,75. Oznacza to, że przez 12 godzin średnio z jednego miejsca parkingowego korzystały prawie 3 pojazdy. Jest to relatywnie niska wartość, która świadczy o niskiej średniej efektywności wykorzystywania powierzchni parkingowej.

Wykonane badania umożliwiły również obliczenie średnich czasów parkowania pojazdów. W obszarach poza strefą płatnego parkowania odnotowano najdłuższe średnie czasy parkowania pojazdów, dochodzące nawet do 360min. Najkrótsze średnie czasy parkowania samochodów zanotowano w obszarach, w których występowała największa rotacja pojazdów - ok 110min. Średni czas parkowania samochodów w całym badanym obszarze wynosił ok. 210 min. Na plus można wyróżnić parkowania samochodów z wykupionym biletem parkingowym, średnie czasy parkowania tych pojazdów wynosiły ok. 60min.

3.7 Parkowanie w rejonach szkół

W trakcie prowadzenia badań i pomiarów zwrócono szczególną uwagę na występujące utrudnienia powodowane przez krótkoterminowe parkowanie samochodów w pobliżu szkół i przedszkoli. Niestety część kierowców podwożących dzieci łamie przepisy parkując samochody w okolicach jednostek oświatowych. Obniża to nie tylko komfort, ale również bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu.

Szpeciallynie w okolicach szkół i przedszkoli jest to bardzo niepożądane zjawisko z uwagi na duży udział dzieci na chodnikach i przejściach dla pieszych. Dodatkowym problemem jest to, że podwożenie dzieci do szkół jest również problemem edukacyjnym. Doświadczenia innych z miast (krajowe i z zagraniczne) wskazują na szerokie spektrum rozwiązań problemu od fizycznej organizacji parkowania w rejonie szkół i przedszkoli po specjalne programy edukacyjne i społeczne.

Znalezienie odpowiedniego rozwiązania w tym zakresie jest bardzo trudne i wymaga przeprowadzenia szerokich analiz z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań, które umożliwią znalezienie dobrego i akceptowalnego społecznie rozwiązania tego problemu.

3.8 Parkowanie prywatnych przewoźników autobusowych

Dojazd do Szczecina ze strefy SOM, w tym z miejscowości Stargard, Świnoujście, Międzyzdroje oraz innych turystycznych miejscowości może odbywać się z wykorzystaniem różnych środków transportu, w tym transportu indywidualnego, kolejowego oraz autobusowego oferowanego przez przewoźników dysponujących dużą flotą autobusową np. PKS oraz przez małych przewoźników prywatnych dysponujących mniejszą flotą pojazdów, w tym małych autobusów (do 30 miejsc).

W dużej części mali prywatni przewoźnicy po zrealizowaniu kursu do Szczecina przed kursem powrotnym oczekują na pasażerów przy ul. Św. Ducha, jak i przy ulicach sąsiednich. Obszar ulicy Św. Ducha i terenów przyległych stał się w potocznym znaczeniu nieformalnym dworcem autobusowym, mimo, iż nie spełnia standardów zarówno w zakresie obsługi podróżnych (brak miejsca oczekiwania, ławek, ochrony przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, elementów sanitarnych itp.) jak też nie zapewnia obsługi związanej z parkowaniem autobusów i obsługą kierowców. Miejsce to także nie zapewnia dogodnej przesiadki na komunikację miejską oraz nie ma wygodnego powiązania z dworcem kolejowym i autobusowym w komunikacji dalekobieżnej.

4 PROBLEMY ZWIĄZANE Z FUNKCJONOWANIEM SPP W SZCZECINIE

4.1 Wstęp

Problemy parkowania związane z funkcjonowaniem SPP z uwagi na swoją indywidualną specyfikę zostały przedstawione w poniższych rozdziałach.

4.2 Nieprzepisowe parkowanie

W obszarze funkcjonującej Strefy Płatnego Parkowania zauważalny jest problem z pojazdami parkującymi z naruszeniem zasad określonych w Ustawie Prawo o ruchu drogowym, jak też pojazdami parkującymi w miejscach, które nie posiadają pełnego oznakowania pionowego i poziomego wyznaczającego stanowiska postojowe, a które nie stanowią naruszenia przepisów ww. Ustawy. Obydwa przypadki wiążą się z niewnoszeniem opłat, tym samym możliwość uniknięcia opłat zachęca kierowców do parkowania samochodów w sposób nieprzepisowy nawet w sytuacji, kiedy w pobliżu są dostępne wyznaczone miejsca parkingowe.

Jak dla możliwości parkowania zgodnie z Ustawą, w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, należałoby rozpatrzyć możliwość wprowadzenia oznakowania pionowego i poziomego, tak dla parkowania w sposób zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego nie powinno być świadomego przyzwolenia. Służby porządkowe tj. Policja, Straż Miejska posiadają wystarczające uprawnienia do wyciągnięcia konsekwencji karnych wobec naruszających zapisy Ustawy Prawo o ruchu drogowym. Natomiast w miejscach newralgicznych, gdzie ilość podejmowanych interwencji nie przekłada się na rozwiązanie problemu, należy rozważyć wprowadzenie fizycznych elementów przeciwdziałających parkowaniu w miejscach temu nieprzeznaczonych.

W obszarze jednostek oświatowych zapisane w regulaminie SPP preferencje dla rodziców w postaci zwolnienia z opłat parkingowych przy podwożeniu dzieci do szkoły w przypadku parkowania krótszego niż 15 minut potęgują sytuacje parkowania w miejscach niebezpiecznych np. zbyt blisko i na przejściach dla pieszych, na skrzyżowaniach, czy chodnikach zmuszając pieszych do zejścia na pobocza czy jezdnię, w skrajnych przypadkach przekładając się również na świadomość poczucia bezkarności osób parkujących nieprzepisowo.

4.3 Parkowanie w rejonie szkół

Podwożenie dzieci do szkół jest zjawiskiem występującym intensywnie w rejonie szkół w krótkim okresie w szczycie porannym. Pojazdy często manewrują i zatrzymują się w całej przestrzeni ulicy obsługującej szkołę, w tym na chodnikach. Powoduje to zagrożenie dla dzieci dochodzących do szkoły pieszo lub dojeżdżających rowerem. Problem dotyczy przede wszystkim szkół podstawowych, gdzie część dzieci dochodzi/ dojeżdża rowerem do szkoły samodzielnie.

Wspieranie zachowań związanych z podwożeniem dzieci do szkół i przedszkoli jest działaniem, które nie tylko konserwuje występujące przyzwyczajenia, ale również sprawia, że dojazd do placówek oświatowych rowerem i dojścia piesze są mniej bezpieczne.

Miejsca w okolicach szkół powinny cechować się uspokojonym ruchem drogowym, z uprzywilejowaniem niechronionych użytkowników ruchu i uporządkowanym parkowaniem. Stwarza to szansę na wzrost poczucia bezpieczeństwa u pieszych i rowerzystów i rozwinięcie się alternatywnych do samochodu sposobów dojazdu do placówek oświatowych. Ponadto jest to działanie edukacyjne skierowane do najmłodszych mieszkańców Szczecina.

4.4 Brak strefy buforowej dla SPP

Badania przeprowadzone w maju 2022 wykazały, że w części obszarów zlokalizowanych w bezpośredniej bliskości SPP (w tym obszarów mieszkaniowych), liczba zaparkowanych pojazdów w porze nocnej była mniejsza niż w porze dziennej. Funkcjonowanie SPP w jej obecnych granicach powoduje zjawisko nadmiernego zapotrzebowania na miejsca parkingowe na ulicach przylegających do strefy. Jest to związane z dążeniem do unikania opłat za parkowanie w granicach SPP oraz poszukiwaniem miejsc do parkowania poza strefą. W tych obszarach deficyt miejsc do parkowania skłania natomiast do parkowania niezgodnego z przepisami (na chodnikach, pasach zieleni, itp.).

Problem dotyczy przede wszystkim obszarów mieszkaniowych, które stały się zapleczem SPP. Nie ma w nich zlokalizowanych punktów usługowych czy koncentracji miejsc pracy, a mimo tego dochodzi do intensywnego parkowania pojazdów w godzinach funkcjonowania usług pomiędzy szczytami komunikacyjnymi porannym i popołudniowym.

Należy dążyć do tego, aby granica strefy płatnego parkowania wyznaczona była w oparciu o naturalne przeszkody, takie jak tereny kolejowe, ważniejsze trasy drogowe, parki, rzeki co wyeliminuje problem związany ze zwiększonym zapotrzebowaniem na miejsca parkingowe w obszarach bezpośrednio przylegających do SPP.

Dla ochrony osiedli mieszkaniowych przed wpływem SPP powinny zostać wyznaczone obszary buforowe, które są zagrożone nasilonym parkowaniem pojazdów „uciekających” ze strefy płatnej. Na tych obszarach przeciwdziałanie przed „ucieczką” może polegać również na wprowadzeniu opłat za parkowanie. Mieszkańcy strefy buforowej objętej opłatami mogliby korzystać z opłaty zryczałtowanej podobnie, jak mieszkańcy strefy SPP.

4.5 Niski wskaźnik rotacji pojazdów

Przeprowadzone badania i pomiary parkingowe uwiaryściły, że średnie długości czasów parkowania pojazdów i wskaźniki rotacji są relatywnie niskie. Problem niestety częściowo związany jest z nieprzepisowym parkowaniem. Wyniki z przeprowadzonych badań wykazały, że kierowcy, którzy parkują na miejscach niewyznaczonych parkują pojazdy średnio kilkakrotnie dłużej niż kierowcy samochodów parkujących na miejscach wyznaczonych, którzy wykupują bilety parkingowe lub opłacają czas parkowania przez aplikacje mobilne. Dłuższe czasy parkowania pojazdów są również charakterystyczne dla kierowców, którzy wykupują abonamenty parkingowe lub korzystają z ryczałtów (jak np. ryczałt przysługujący samochodom hybrydowym). Niestety powoduje to, że jeden z głównych celów funkcjonowania SPP, jakim jest utrzymanie wysokiego wskaźnika rotacji został osiągnięty w sposób niewystarczający. Wśród możliwych rozwiązań tego problemu znajdują się m.in.

ograniczenie sprzedaży abonamentów, zniesienie opłat zryczałtowanych dla samochodów hybrydowych czy dążenie do wyeliminowania parkowania pojazdów w miejscach niewyznaczonych.

4.6 Łamanie regulaminu SPP

Regulamin SPP w Szczecinie przewiduje zerowe opłaty dla kierowców, którzy parkują jednorazowo w ciągu dnia nie dłużej niż 15 min. Wnioski z przeprowadzonych badań wskazują jednak, że kierowcy bardzo rzadko pobierają darmowy bilet parkingowy, a darmowy czas parkowania jest nagminnie przekraczany. Wydłużenie czasu parkowania w stosunku do założonego limitu jest relatywnie trudne do wykrycia przez służby kontrolujące. Ponadto działanie takie zachęca do podróży samochodami do centrum miasta.

Poza ustawowo uprzywilejowanymi osobami oraz osobami, którym uchwałą Rady Miasta nadano przywilej bezpłatnego parkowania wszyscy pozostali użytkownicy, którzy korzystają z miejsc parkingowych w SPP powinni mieć świadomość konieczności poniesienia kosztu z tym związanego. Tylko w takim przypadku SPP będzie w pełni współgrać z celami Polityki Parkingowej. Sposób i jakość funkcjonowania SPP powinna tym samym, ograniczać potrzebę odbywania podróży samochodami w ten obszar. W takim przypadku idea, jaka przyświecała ustawodawcy dopuszczającego możliwość wprowadzenia płatnego parkowania może mieć realny wpływ, na jakość systemu transportowego, zatłoczenie ulic, zanieczyszczenie środowiska, czy też stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4.7 Podział na podstrefy

Wyznaczone obecnie granice poszczególnych podstref bazują na odcinkach ulic. W trakcie inwentaryzacji i badań w terenie oceniono, że granice stref nie są jasno określone, przez co kierowcy mają problem z orientowaniem się, w jakiej podstrefie parkują.

Ponadto przeprowadzone badania wskazały, że część ulic, na których występuje bardzo intensywne parkowanie zlokalizowanych jest w podstrefie B, a z uwagi na skalę parkowania powinny być zlokalizowane w podstrefie A.

W związku z powyższym podział na podstrefy powinien zostać poddany weryfikacji i dostosowany do występującego popytu na parkowanie oraz powinien mieć charakter obszarowy. Ułatwi to oznakowanie podstref i korzystanie z nich użytkownikom.

4.8 Parkingi powierzchniowe i kubaturowe

Przeprowadzone badania parkingowe wykazały, że łącznie w analizowanym obszarze w porze największej dziennej akumulacji i zapotrzebowania na miejsca parkingowe prawie 3,3 tys. miejsc parkingowych było pustych, w tym ok. 2,7 w strefie SPP. Były to miejsca w wyznaczone w pasach drogowych i na parkingach ogólnodostępnych. Jednocześnie ponad 4tys. samochodów parkowało poza wyznaczonymi miejscami.

Wynika stąd, iż popyt na miejsca parkingowe ogólnodostępne w skali całego obszaru nie przekracza podaży dostępnych miejsc. W szczególności dotyczy to miejsc parkingowych objętych SPP, czyli miejsc objętych opłatami. Budowa parkingów kubaturowych ogólnodostępnych w obszarze objętym SPP musiałaby się wiązać z wprowadzaniem opłat za parkowanie na tych parkingach. Niestety duża liczba wolnych miejsc na obecnie dostępnych miejscach parkingowych (miejsc objętych opłatami) wskazuje, że parkingi te w dużej części nie uległyby wypełnieniu. Opłaty za parkowanie w parkingach kubaturowych mając na uwadze wysokie koszty budowy i utrzymania skutkowałyby koniecznością stosowania wyższych opłat niż opłaty za parkowanie w SPP. Bez radykalnego przemodelowania otoczenia takich obiektów kubaturowych m.in. likwidacji miejsc parkingowych ogólnodostępnych w pasach drogowych oraz bez uniemożliwienia parkowania samochodów poza wyznaczonymi miejscami w SPP, budowa ogólnodostępnych parkingów kubaturowych ogólnodostępnych jest obciążona dużym ryzykiem i może nie mieć ekonomicznego uzasadnienia.

Należy mieć na uwadze, iż lokalizacja kolejnych obiektów zabudowy mieszkaniowej, czy usługowej w obszarze zarówno śródmieścia, jak i w obszarze ograniczonym koleją i rzeką wymaga odrębnych analiz w zakresie generowanego zapotrzebowania w stosunku do stanu istniejącego, co też nie wyklucza lokalizacji tego typu obiektów w obszarze analizy w przyszłości.

W obszarze rejonu objętego badaniami znajduje się część przestrzeni, które w pierwotnej funkcji nie były przeznaczone do parkowania, natomiast przez okolicznych mieszkańców i kierowców uciekających przed opłatami SPP, zostały „zaanektowane” właśnie do tego celu. W zależności od usytuowania danej przestrzeni wykorzystywanej na cele parkingowe i jego użytkowników należałoby rozważyć jego likwidację lub adaptację. W przypadkach parkowania mającego na celu unikanie opłat SPP, oraz zajmowania cennych społecznie i przyrodniczo przestrzeni, powinno się dążyć do zagospodarowania zgodnie z docelowym przeznaczeniem takiego miejsca. Natomiast w przypadkach powierzchni zajmowanych przez okolicznych mieszkańców należałoby przeanalizować zmianę przeznaczenia terenu na cele parkingowe. Każda tego typu przestrzeń powinna być poddana indywidualnej ocenie i skutków z niej wynikających.

4.9 Parkowanie rowerów

Wykorzystanie miejsc dla parkowania rowerów w pasach drogowych ulic w obszarze SPP jest niskie, na poziomie ok 15%. Sukcesywnie realizowane inwestycje infrastrukturalne zwiększają zarówno dostępność do sieci dróg rowerowych jak i nowych miejsc do pozostawienia roweru. Kierunki i działania wynikające z zapisów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szczecin, jak i niniejszego dokumentu wpływać będą na realizację kolejnych rozwiązań, których priorytetem będą niezmotywowani użytkownicy ruchu drogowego. Należy się spodziewać, że wraz z kolejnymi wprowadzanymi zmianami, popyt na parkingi rowerowe będzie stale wzrastał.

Badania ujawniły zróżnicowany udział stojaków dla rowerów o różnych kształtach. Wskazuje się na potrzebę stopniowego ujednoczenia zastosowanych stojaków rowerowych.

4.10 Parkowanie autokarów w pobliżu atrakcji turystycznych

Lokalizowanie parkingów dla autokarów w pobliżu atrakcji turystycznych nie jest rekomendowane. Wskazane jest parkowanie autokarów turystycznych wraz z autokarami rejsowymi na parkingach odstawczych, których kierowcy autobusów mogą korzystać z pomieszczeń socjalnych. W pobliżu atrakcji turystycznych powinny znaleźć się natomiast miejsca postojowe z czasowym ograniczeniem czasu postoju do wysadzania i zabierania pasażerów.

4.11 Parkowanie pojazdów elektrycznych

Wielkość zajmowanej przestrzeni przez parkujące samochody nie jest uzależniona od rodzaju napędu samochodu, w związku z tym należałoby z dużą ostrożnością podchodzić do wprowadzania dedykowanych miejsc parkingowych dla samochodów elektrycznych. W ramach promowania elektromobilności, w tym wzrostu liczby samochodów elektrycznych na mocy Ustawy wprowadzone zostały zwolnienia dla posiadaczy samochodów elektrycznych od opłat za parkowanie. W efekcie realizacja polityk transportowych i parkingowych w miastach, które mają na celu kształtowanie zachowań promujących podróże transportem zbiorowym może zostać znacząco utrudniona. Przy aktualnym poziomie nasycenia samochodami elektrycznymi problem ten nie jest jeszcze widoczny, niemniej jednak z uwagi na rosnącą sprzedaż samochodów elektrycznych będzie stopniowo narastał, co w konsekwencji może doprowadzić również do zmian w Ustawie i zniesienie wprowadzonych udogodnień. Na dziś należy uznać, iż wprowadzone ustawowe udogodnienia i zwolnienia dla posiadaczy pojazdów elektrycznych są optymalne i wystarczające.

5 CELE W ZAKRESIE POLITYKI PARKINGOWEJ

Polityka parkingowa Szczecina jest jednym z narzędzi realizacji polityki przestrzennej miasta zapisanej w dokumencie: „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szczecin”. Dokument ten określa sposób zagospodarowania miasta, związki pomiędzy zagospodarowaniem przestrzennym i systemem transportowym oraz ustalenia wiążące dla podejmowanych działań inwestycyjnych.

Założenia polityki parkingowej powinny stanowić zatem narzędzie realizacji następujących celów głównych zapisanych w Studium:

- odpowiednie zarządzanie dostępnością komunikacyjną z uwzględnieniem konieczności oszczędzania zasobów przestrzennych,
- zapewnianie pierwszeństwa pieszych i rowerzystów w przestrzeniach publicznych miasta,
- efektywną współpracę wszystkich rodzajów transportu publicznego i równoważenie elementów systemu transportu,
- zapewnienie priorytetu dla transportu publicznego, w szczególności w obszarze Śródmieścia,
- ograniczenie transportu samochodowego w obszarze Śródmieścia;
- zapewnienie dostępności przestrzeni miasta dla osób ze szczególnymi potrzebami;
- dążenie do obniżenia transportochłonności miasta, jego ogólnej energochłonności i emisyjności,
- zapewnienie dostępu do terenów zieleni i rekreacji, lokalnych centrów usługowych, transportu publicznego w obszarach zwartej zabudowy, dążąc do obszarowego uspokojenia ruchu i wzrostu bezpieczeństwa.

Założenia polityki parkingowej Szczecina powinny zakładać zróżnicowane podejście do parkowania w zależności od obszaru miasta i występujących uwarunkowań komunikacyjnych. W centrum i na obszarach silnie zurbanizowanych, charakteryzujących się zwiększoną gęstością celów podróży i występującym deficytem przestrzeni publicznej zakłada się limitowanie dostępu dla samochodów indywidualnych np. poprzez ograniczanie ilości miejsc postojowych i stosowanie opłat za parkowanie. Liczba miejsc parkingowych powinna zależeć od cech poszczególnych obszarów, sprawności funkcjonującego transportu publicznego oraz charakteru i intensywności zabudowy. Działania zmierzające do uporządkowania parkowania powinny umożliwiać zachowanie równowagi pomiędzy dostępnością i przepustowością układu drogowego, a chłonnością parkingową, a także przyczynić się do uzyskania oszczędności w przestrzeni ulic z możliwością ich wykorzystania na potrzeby ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego, utrzymania koncentracji przewozów transportem publicznym (zwiększenie efektywności jej funkcjonowania) oraz przeciwdziałania degradacji przestrzeni.

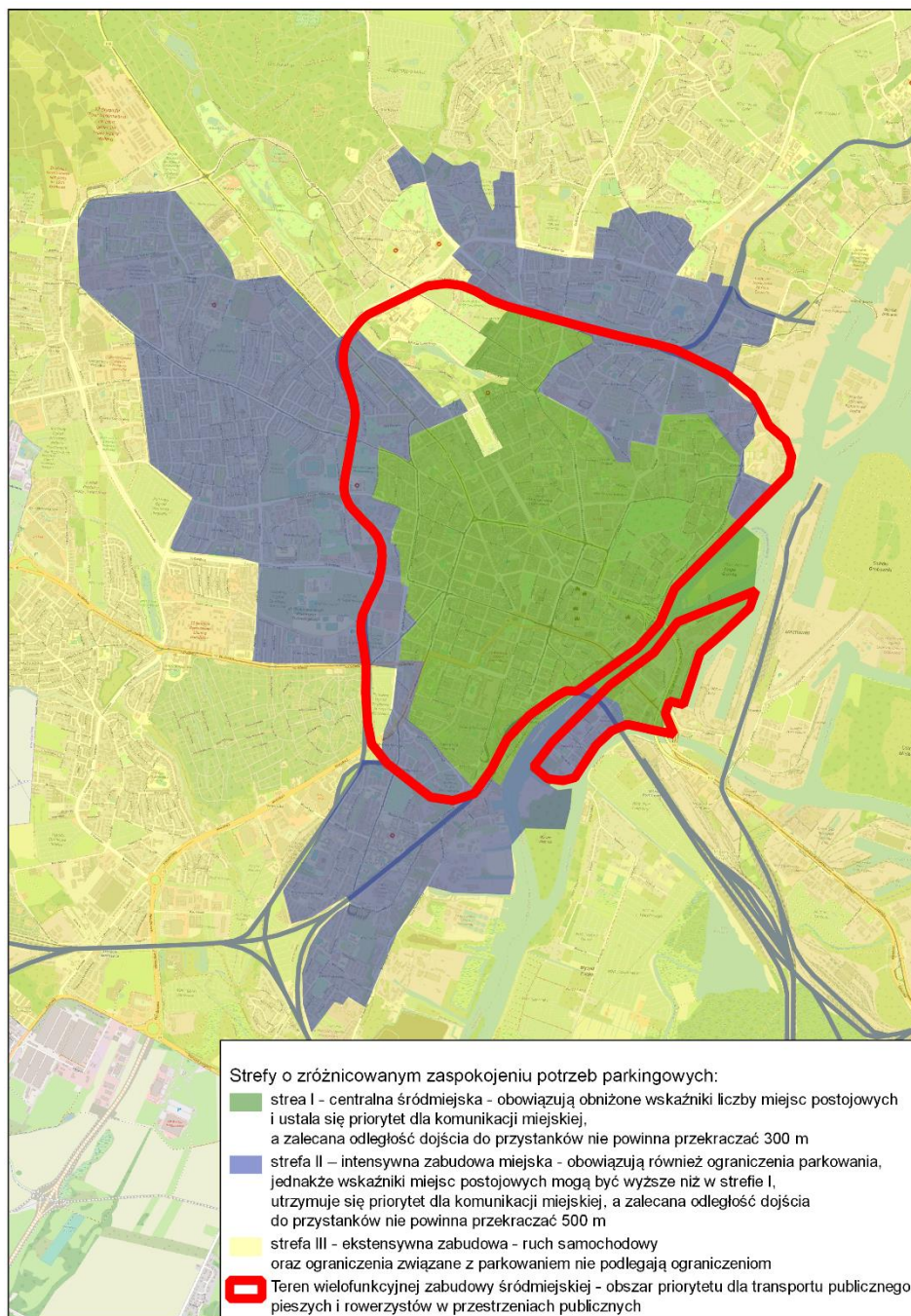
Natomiast na terenach oddalonych od centrum, wolnych od ograniczeń przestrzennych, nie ma potrzeby wprowadzania ograniczeń parkowania. Znaczenie mają jedynie przestrzenie mogące spełniać funkcje parkingowe w sposób zapewniający bezpieczeństwo samych kierowców jak i innych użytkowników ruchu drogowego. Takie podejście stanowi również zachętę do pozostawienia samochodu zarówno w miejscu zamieszkania jak i na specjalnie zorganizowanych parkingach i podróży do centrum komunikacją zbiorową. Już na dziś kierowcy mogą korzystać z kilku parkingów Park & Ride³ zapewniających możliwość przesiadki na komunikację zbiorową. Parking u zbiegu ulic Miodowej i Kupczyka zapewnia 152 miejsca postojowe, w tym 6 dla pojazdów osób niepełnosprawnych. Parking u zbiegu ulic Eskadrowej, Leszczynowej i Hangarowej zapewnia 425 miejsc, w tym 5 dla pojazdów osób niepełnosprawnych i 2 dla ładowania pojazdów elektrycznych. Parking przy ul. Metalowej zapewnia 138 miejsc, w tym 5 dla pojazdów osób niepełnosprawnych. Parking przy pętli tramwajowo autobusowej „Turkusowa” zapewnia 58 miejsc, w tym 3 dla osób niepełnosprawnych. Każda z ww.

³ źródło: www.zditm.szczecin.pl

przestrzeni zapewnia również miejsca specjalnie dedykowane dla rowerów. Ilość tego typu parkingów powinna sukcesywnie wzrastać wraz z realizacją zadań związanych m.in. z budową Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. I tak będący w zakresie badań ogólnych parking przy węźle Łękno zapewnia łącznie 87 miejsc postojowych. Natomiast znajdujący się parking u zbiegu ul. Arkońskiej i ul. Wszystkich Świętych przy granicy obszaru badań ogólnych zapewnia razem 399 miejsc postojowych.

Przedstawione powyżej podejście w odniesieniu do obszarów bliskich centrum miasta, jak i realizowane inwestycje zawierające stanowiska postojowe w oddaleniu od centralnych części miasta zgodne jest z zapisami zawartymi w SUIKZP Miasta Szczecin, które to wprowadza podział Szczecina na trzy strefy ze zróżnicowanymi wymaganiami w zakresie zaspokajania potrzeb parkingowych:

- strefa I - centralna śródmiejska – gdzie obowiązują obniżone wskaźniki liczby miejsc postojowych i ustala się priorytet dla komunikacji miejskiej, a zalecana odległość dojścia do przystanków nie powinna przekraczać 300 m,
- strefa II – intensywna zabudowa miejska – gdzie również obowiązują ograniczenia parkowania, jednakże wskaźniki miejsc postojowych mogą być wyższe niż w strefie I, utrzymuje się priorytet dla komunikacji miejskiej, a zalecana odległość dojścia do przystanków nie powinna przekraczać 500 m,
- strefa III - ekstensywna zabudowa - ruch samochodowy oraz ograniczenia związane z parkowaniem nie podlegają ograniczeniom.



Rys. 5.1. Strefy o zróżnicowanym zaspokojeniu potrzeb parkingowych zapisane w SUIKZP miasta Szczecin.

Stąd też założenia niniejszego dokumentu odnoszą się w gruncie rzeczy do obszaru ograniczonego koleją i rzeką, łącznie z obszarem Łasztowni, tj. obszaru wskazanego w SUIKZP jako terenu wielofunkcyjnej zabudowy śródmiejskiej – obszaru priorytetu dla transportu publicznego, pieszych i rowerzystów w przestrzeniach publicznych. Natomiast ich znaczenie będzie mieć odzwierciedlenie do wszystkich stref w rozumieniu Studium. I tak, cele szczegółowe polityki parkingowej można by zdefiniować w poniższy sposób:

- zwiększenie dostępności w obszarze Śródmieścia dla wszystkich użytkowników, w tym w szczególności dla pieszych, rowerzystów i użytkowników komunikacji zbiorowej,
- zwiększenie jakości przestrzeni publicznych,
- ochrona miejsc i przestrzeni o wysokiej wartości zabytkowej/historycznej,

- promowanie zrównoważonej mobilności i ekologicznych zachowań wśród mieszkańców miasta, a w konsekwencji zmiana podziału zadań przewozowych, w tym w szczególności:
 - zmniejszenie liczby dojazdów do centrum miasta samochodami,
 - zwiększanie roli komunikacji zbiorowej w obsłudze strefy I oraz w obsłudze dojazdów pomiędzy strefą II i I,
 - zwiększenie roli ruchu rowerowego i pieszego,
- poprawa warunków i komfortu ruchu, w tym:
 - ułatwienie możliwości zaparkowania samochodu w obszarze śródmiejskim (dzięki skróceniu średniego czasu parkowania i zwiększonej rotacji samochodów), a tym samym zwiększenie dostępności celów podróży w obszarze Śródmieścia (np. usługowo-handlowych),
 - zredukowanie liczby przejazdów poszukujących wolnego miejsca parkingowego,
- zmniejszanie uciążliwości parkowania dla otoczenia, w tym między innymi:
 - uporządkowanie parkowania poprzez możliwość parkowania tylko na wyznaczonych miejscach,
 - przeciwdziałanie parkowaniu pojazdów poza wyznaczonymi miejscami postojowymi,
 - przeciwdziałanie parkowaniu pojazdów niezgodnego z przepisami i regulaminem SPP,
 - przeciwdziałanie parkowaniu pojazdów zagrażającemu bezpieczeństwu ruchu drogowego.

W odniesieniu do pozostałej części miasta oraz Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM), cele szczegółowe polityki parkingowej obejmować powinny:

- zwiększanie dostępności i jakości transportu zbiorowego w obszarze miasta, a także wspieranie rozwoju transportu zbiorowego, którego zadaniem jest obsługa podróży z obszaru SOM do Szczecina (przewoźników autobusowych i kolejowych),
- promowanie i wspieranie budowy parkingów „Parkuj i Jedź” (P&R) na obszarze miasta i SOM przy dworcach kolejowych, przystankach tramwajowych, przystankach autobusowych, które będą umożliwiać pozostawienie samochodu przy węzłach przesiadkowych, zlokalizowanych poza obszarem wielofunkcyjnej zabudowy śródmiejskiej i kontynuację dalszej podróży transportem zbiorowym miejskim lub podmiejskim,
- utworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego (wraz z budową parkingu odstawczego dla autobusów) zapewniającego sprawne i wygodne przesiadki pomiędzy transportem zbiorowym podmiejskim i dalekobieżnym (autobusy i pociągi), a transportem zbiorowym miejskim (autobusy i tramwaje).

6 REKOMENDOWANE KIERUNKI ZMIAN I DZIAŁAŃ

Celami realizacji polityki parkingowej w Szczecinie powinno być między innymi zwiększenie dostępności śródmieścia i jakości publicznych przestrzeni miejskich, promowanie zrównoważonej mobilności i ekologicznych zachowań wśród mieszkańców miasta a w konsekwencji zmiany podziału zadań przewozowych w mieście, poprawa bezpieczeństwa i komfortu ruchu⁴. Realizacji powyższych celów wymaga określenia kierunków zmian. Pobieranie opłat za parkowanie jest jednym z podstawowych narzędzi dających możliwość kształtowania i wpływania na zachowania komunikacyjne. Sama Ustawa o drogach publicznych wskazuje na możliwość wykorzystania tego typu rozwiązania, stąd też propozycja zmian w obszarze Strefy Płatnego Parkowania ma na celu uszczelnienie i położenie jeszcze większego nacisku na potrzebę zmian zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta.

⁴ Szczegółowe cele polityki parkingowej dla Szczecina zostały szczegółowo opisane we wcześniejszym rozdziale.

Opracowanie rekomendowanych kierunków zmian wymagało między innymi wykonania szczegółowej analizy regulaminu SPP wraz z dokonywaniem ocen szeregu jego aspektów i generowanych problemów. Zostały one szczegółowo przedstawione w konkretnych poniższych punktach odnoszących się zarówno do opłat i abonamentów, funkcjonujących zwolnień i preferencji dla poszczególnych użytkowników, obszaru granic stref i podstref.

Jako podstawowe kierunki zmian w odniesieniu SPP w Szczecinie należy uznać:

1. Uproszczenie zasad funkcjonowania SPP.
2. Reorganizacja polityki cenowej SPP.
3. Ochrona dla osiedli mieszkaniowych leżących w strefie buforowej SPP.
4. Uszczelnienie SPP.
5. Stały Monitoring.

Poniższa tabela przedstawia propozycje działań w stosunku do rekomendowanych zmian w postrzeganiu polityki parkingowej miasta.

Tab. 6.1. Rekomendowane kierunki zamian z przypisanymi działaniami w ramach SPP w Szczecinie.

| L.p. | KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|------|--|--|
| 1 | Uproszczenie zasad funkcjonowania SPP | <p>1.1 Czytelne wyznaczenie miejsc po parkowania. Organizowanie miejsc postojowych poza ciągami pieszymi, bądź z minimalnym ich wykorzystaniem, w zatokach parkingowych lub z wykorzystaniem jezdni, przy jednoczesnym wyeliminowaniu możliwości parkowania poza wyznaczonymi miejscami postojowymi. Przede wszystkim chronione będą przestrzenie piesze, przestrzenie przeznaczone dla rowerów i zieleńce.</p> <p>1.2 Unifikacja podstref. Określenie jednolitych zasad dla całej SPP. Pozwoli to uprościć regulamin w szczególności w zakresie opłat, jak i oznakowania granic. Wpłyne to na uproszczenie i poprawienie czytelności SPP.</p> <p>1.3 Korekta granicy SPP w Szczecinie. Przyjęcie granic SPP przy założeniu ograniczenia konieczności wprowadzania nadmiernego oznakowania strefy przy jednoczesnym zapewnieniu jej szczelności. Dążyć się będzie do określenia granic z wykorzystaniem charakterystycznych elementów granicznych. W odniesieniu do obszaru Śródmieścia jest to linia kolejowa i rzeka.</p> <p>1.4 Wprowadzenie specjalnych zasad przy dokonywaniu dostaw. W odniesieniu do postoju pojazdów dostawczych należy dążyć do stworzenia systemu i wypracowania akceptowalnych zasad wykonywania dostaw w przestrzeni dróg i ulic miejskich.</p> <p>1.5 Ograniczenie liczby miejsc postojowych w obszarach, gdzie parkowanie pogarsza, jakość przestrzeni miejskiej.</p> <p>1.6 Systematyczne zwiększanie ilości miejsc parkingowych dla rowerów.</p> |
| 2 | Reorganizacja polityki cenowej SPP | <p>2.1 Wypracowanie modelu obsługi komunikacyjnej przedszkoli, żłobków, szkół, ze zróżnicowaniem obsługi placówek. W podróżach do placówek oświatowych powinna obowiązywać zasada promowania dojazdów pieszych, dojazdów rowerami, hulajnogami, jak i komunikacją zbiorową. Priorytetem powinny być działania na rzecz kompleksowej poprawy bezpieczeństwa ruchu w otoczeniu placówek oświaty z uwzględnieniem uporządkowania systemu parkowania. W związku z tym powinno się rozważyć, również</p> |

| L.p. | KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|------|---|---|
| | | <p>możliwość rezygnacji z przywilejów dla opiekunów podwożących dzieci do placówek oświaty.</p> <p>2.2 Wygaszanie przywilejów poszczególnych użytkowników w obszarze SPP. Ograniczenie przywilejów dla pojazdów z napędem hybrydowym oraz rezygnacji z 15 min darmowego parkowania, które powoduje szereg nadużyć, co nie służy czytelności funkcjonowania SPP.</p> <p>2.3 Ograniczanie abonamentów. Wygaszanie 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 zapłać/łam więc skorzystam). Nie dotyczy to opłat zryczałtowanych dla mieszkańców.</p> <p>2.4 Wprowadzenie pilotażowych obszarów strefy śródmiejskiej. Wdrożenie śródmiejskiej strefy płatnego parkowania w obszarach śródmieścia, w których występuje wzmożony popyt na parkowanie w porze dziennej.</p> <p>2.5 Zwiększenie wysokości opłat w SPP oraz wydłużenie czasu jej funkcjonowania. Dla racjonalizacji wykorzystania miejsc parkingowych powinno się rozpatrywać wydłużenie czasu funkcjonowania SPP, jak i podniesie wysokości opłat. Realizacja powyższego powinna uwzględniać zmiany zachodzące w systemie transportowym oraz w funkcjonowaniu obiektów generujących i absorbujących ruch.</p> |
| 3 | <p>Ochrona osiedli mieszkaniowych leżących w strefie buforowej SPP</p> | <p>3.1 Wskazanie nowych obszarów objętych SPP. Rozważyć należy zwiększenie obszarów SPP. Nowe obszary, na których wprowadzane zostałyby opłaty za parkowanie, wybierane będą w wyniku analiz i ocen skutków realizacji polityki cenowej SPP, wraz z oceną możliwości jej wdrożenia.</p> <p>3.2 Uporządkowanie parkowania w obszarach mieszkaniowych. Powinno się dążyć do wyeliminowania intensywnego, często nielegalnego parkowania powodującego degradację przestrzeni miejskiej, w tym zieleni oraz pogarszającego warunki ruchu, w szczególności ruchu pieszego i rowerowego (pod względem bezpieczeństwa i komfortu), a także do wyeliminowania parkowania, które ogranicza funkcje społeczne i kulturowe ulicy. Porządkowanie parkowania oznacza możliwość parkowania tylko na wyznaczonych miejscach do parkowania w pasach drogowych ulic oraz na wydzielonych parkingach</p> <p>3.3 Zwiększenie liczby kontroli służb porządkowych w tych obszarach. W celu ochrony przestrzeni publicznej w obszarach mieszkaniowych powinno się dążyć do zwiększeni kontroli, w celu eliminowania parkowania niezgodnego z przepisami.</p> <p>3.4 Identyfikacja i działania organizacyjno-inwestycyjne w zakresie wyznaczania i organizacji parkingów powierzchniowych dla mieszkańców w SPP. Należy dążyć do weryfikacji miejsc poza pasami drogowymi, wykorzystywanymi do postoju przez okolicznych mieszkańców do możliwości stworzenia parkingów powierzchniowych, przy uwzględnieniu i poszanowaniu obszarów cennych społecznie i przyrodniczo. Wskazuje się na możliwość realizacji w porozumieniu z zarządcami i użytkownikami danych terenów.</p> |

| L.p. | KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|------|--|--|
| 4 | Uszczelnienie SPP | <p>4.1 Eliminowanie możliwości parkowania poza wyznaczonymi miejscami postojowymi. Należy dążyć do zabezpieczenia chodników i placów przed intensywnym parkowaniem ze szkodą dla obecnej infrastruktury i cennych społecznie i przyrodniczo obszarów.</p> <p>4.2 Wzmocnienie kontroli służb porządkowych. Powinno się dążyć do zwiększenia kontroli w celu eliminowania parkowania niezgodnie z przepisami. Nieuchronność kary wobec niepłacących użytkowników SPP oraz tych naruszających zapisy ustawy Prawo o ruchu drogowym w zakresie zatrzymania i postoju w miejscach powodujących utrudnienia i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest kluczowe z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania SPP.</p> <p>4.3 Prawidłowe oznakowanie miejsc postojowych w SPP. Powinno się dążyć do wyznaczania miejsc postojowych oznakowaniem pionowym i poziomym wynikającym z obowiązujących przepisów, tak by nie powstawały wątpliwości w zakresie ich przynależności do SPP.</p> |
| 5 | Stały monitoring SPP | <p>5.1 Przeprowadzanie cyklicznych badań parkowania w SPP. Wskazuje się na potrzebę przeprowadzania badań w terenie jak i analiz prowadzonych w oparciu o istniejące bazy danych (parkomaty, aplikacje umożliwiające opłatę parkowania itd.). Dążyć się powinno do wprowadzenia jednolitej formy baz danych dla różnych systemów (parkomaty, poszczególne aplikacje na telefon) oraz cyklicznych raportów, tak by możliwe było określanie trendu zmian zachodzących w systemie. Badania parkowania powinny obejmować również parkowanie rowerów.</p> <p>5.2 Przeprowadzanie cyklicznych badań szczelności SPP. Wskazuje się na potrzebę prowadzenia analiz liczby wystawianych mandatów (w tym z wykorzystaniem automatycznej kontroli parkowania) oraz wyrzykowych badań w terenie.</p> <p>5.3 Badania mieszkańców. Wskazuje się na potrzebę prowadzenia badań mieszkańców o aspekty związane z funkcjonowaniem SPP w Szczecinie.</p> |
| 6 | Budowa centrum przesiadkowego wraz z parkingiem odstawczym | <p>6.1 Centrum przesiadkowe. Należy dążyć do zbudowania uniwersalnego dworca autobusowego, ze wskazaniem na lokalizację w pobliżu dworca kolejowego, który będzie mógł być wspólnie wykorzystywany na jednakowych zasadach przez wszystkich przewoźników autobusowych realizujących kursy do Szczecina. Istotne jest powiązanie centrum przesiadkowego z możliwością obsługi przy wykorzystaniu miejskiego transportu zbiorowego, co też umożliwić będzie sprawną przesiadkę pomiędzy systemami transportowymi, poprawiając przy tym efektywność i konkurencyjność transportu zbiorowego w podróżach do Szczecina.</p> <p>6.2 Parking odstawczy. Należy dążyć do zbudowania parkingu odstawczego, który umożliwi parkowanie autobusów i autokarów czekających na zrealizowanie kursu ze Szczecina w bliskiej odległości od Centrum przesiadkowego.</p> |
| 7 | Programu edukacyjno-promocyjnego zorientowanego na rezygnację z | Rozważyć należy stworzenie programu edukacyjno-promocyjnego, który prowadzić powinien do zwiększenia świadomości mieszkańców Szczecina, co do zagrożeń związanych ze stanem środowiska naturalnego, zdrowiem mieszkańców oraz degradacją jakości przestrzeni miejskiej w związku z nadmiarem samochodów parkujących na parkingach i poruszających się po ulicach miasta. Celem powinno być zachęcenie |

| L.p. | KIERUNEK POLITYKI PARKINGOWEJ | DZIAŁANIE |
|------|-------------------------------|--|
| | posiadania samochodu | <p>mieszkańców Szczecina do odbywania podróży środkami transportu innymi niż samochód (transport zbiorowy, rower), a nawet do rezygnacji z posiadania samochodu. Działania powinny być poprzedzone opracowaniem programu przedstawiającego zagrożenia, ale też korzyści wynikające z rezygnacji z posiadania samochodu i odbywania podróży pieszo, rowerem lub komunikacją zbiorową. W ramach programu powinny być uwzględnione następujące aspekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zagrożenia, w tym: pogarszanie się stanu środowiska naturalnego, pogarszanie się stanu zdrowotnego mieszkańców miasta, zajmowanie powierzchni miasta przez zaparkowane samochody, pogarszające się warunki ruchu (straty czasu), – ryzyko uczestnictwa w wypadku, rosnące koszty podróżowania • Korzyści, w tym: poprawienie stanu środowiska naturalnego, poprawienie stanu zdrowotnego mieszkańców miasta, możliwość przeznaczenia odzyskanej powierzchni miasta na inne cele (ruch pieszy, zieleń miejska, itp.), zmniejszenie natężeń ruchu (poprawa warunków ruchu, zwiększenie bezpieczeństwa podróży, – zmniejszenie kosztów podróży (tani bilet na transport zbiorowy). <p>W świadomości mieszkańców powinno zostać ugruntowane przekonanie, że zmiana podejścia „transportowego” przyczyni się do ich lepszej kondycji fizycznej i zdrowotnej, przy jednoczesnym korzystnym wpływie na otaczające ich środowisko.</p> |

7 DZIAŁANIA PRIORYTETOWE

Wdrożenie wszystkich rekomendowanych w polityce parkingowej środków służących realizacji celów w krótkim terminie może być zadaniem trudnym do przeprowadzenia. W związku z powyższym prowadzenie poszczególnych działań siłą rzeczy może być prowadzone etapowo. Jednakże analizując zidentyfikowane problemy związane z parkowaniem, spośród przedstawionych rozwiązań ukierunkowanych na porządkowaniu możliwości parkowania w obszarze śródmieścia miasta Szczecina, priorytetowego znaczenia nabierają następujące działania:

1. Zwiększenie kontroli przestrzegania regulaminu SPP, w tym wykupowanych biletów parkingowych i czasu parkowania.
2. Uporządkowanie parkowania w pasach drogowych ulic poprzez dopuszczenie parkowania tylko na wyznaczonych miejscach.
3. Egzekwowanie przepisów w przypadku parkowania pojazdów w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego lub blokujących ruch pieszych.
4. Nowelizacja regulaminu SPP prowadząca między innymi do zmian stawek opłat jak i zmian zasad wydawania abonamentów, czy też ograniczenia przywilejów związanych z opłatami, w tym m.in.
 - zniesienie abonamentów dla użytkowników mieszkających poza SPP,
 - zniesienie opłaty zerowej za parkowanie krótsze niż 15min,
 - zniesienie opłat zryczałtowanych dla: właścicieli aut hybrydowych oraz rodziców dzieci uczęszczających do placówek szkolnych, wychowawczych, opiekuńczych oraz żłobków, zlokalizowanych w SPP w Szczecinie.
5. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania i oparcia jej o naturalną barierę (kolej i rzekę) wraz z modyfikacją granic podstref A i B.
6. Opracowanie i wdrożenie programu redukcji i uporządkowania miejsc do parkowania w obszarach gdzie parkowanie ma szczególny wpływ, na jakość przestrzeni miejskiej.

7. Opracowanie zasad obsługi poszczególnych podobszarów śródmieścia samochodami dostawczymi.

Należy mieć na uwadze, iż część działań jest już systematycznie realizowana, chociażby w zakresie uszczelniania systemu, cyklicznych badań parkowania w terenie, czy na bieżąco i według potrzeb przeprowadzanych modyfikacji regulaminu funkcjonowania SPP. Wdrożenie poszczególnych rozwiązań może rzutować na całość rekomendowanych kierunków i uwzględnić osiągnięcie oczekiwanych efektów przy realizacji jedynie części z ww. działań priorytetowych.

8 BADANIE REALIZACJI CELÓW POLITYKI PARKINGOWEJ

Stopień realizacji celów polityki parkingowej określany powinien być poprzez analizę trendu zmian z wykorzystaniem współczynników ewaluacji. Określone one zostały na podstawie zdefiniowanych kierunków zmian i będą podstawą do oceny efektywności podejmowanych działań.

Działania związane z:

1. **Uproszczeniem zasad i czytelności funkcjonowania SPP w Szczecinie** powinny doprowadzić do:
 - ✓ połączenia stref A i B,
 - ✓ zmniejszenia liczby błędnie wykupowanych biletów parkingowych.
2. **Reorganizacją polityki cenowej funkcjonowania SPP w Szczecinie** powinny doprowadzić do:
 - ✓ wygaszania przywilejów użytkowników SPP,
 - ✓ ograniczania liczby dostępnych abonamentów,
 - ✓ zniesienia 15min darmowego parkowania,
 - ✓ wydłużenia czasu funkcjonowania SPP,
 - ✓ zwiększenia opłat,
 - ✓ wprowadzenia śródmiejskiej strefy płatnego parkowania (przeprowadzenia pilotażu),
 - ✓ wprowadzenia zasady obsługi komunikacyjnej budynków oświaty i realizacji tych założeń w kontekście polityki parkingowej;
3. **Ochroną dla osiedli mieszkaniowych leżących w strefie buforowej SPP** powinny doprowadzić do:
 - ✓ zmniejszenia liczby pojazdów (ich udziału) nieprzepisowo parkujących na terenach mieszkaniowych.
4. **Uszczelnieniem SPP** powinny doprowadzić do:
 - ✓ zmniejszenia liczby pojazdów (ich udziału) parkujących niezgodnie z regulaminem SPP w szczególności bez wniesienia opłaty,
 - ✓ zmniejszenia liczby pojazdów (ich udziału) parkujących w SPP poza wyznaczonymi miejscami do parkowania.
5. **Stałym monitoringiem.** Determinuje to możliwość określenia wcześniejszych współczynników ewaluacji, dlatego realizacje tych działań stają się niezwykle istotne. Powinny one doprowadzić do:
 - ✓ realizacji cyklicznych badań związanych z parkowaniem w terenie np. co 5 lat,
 - ✓ realizacji cyklicznych badań związanych z parkowaniem na podstawie istniejących baz danych podmiotów obsługujących płatności w SPP (np. parkomaty, aplikacje) np. co 5 lat,

- ✓ uwzględnienie w cyklicznych badaniach ruchu tematyki związanej z SPP np. uzupełnienie ankiet mieszkańców o pytania dotyczące SPP.

Część współczynników ewaluacji jest możliwa do określania w sposób ilościowy, a część opisowy. Poniżej przedstawiono tabelę ewaluacyjną określającą stopień realizacji polityki parkingowej w Szczecinie.

Tab. 8.1. Tabela ewaluacyjna dla polityki parkingowej Szczecina.

| I.p. | Wskaźnik | jednostka |
|------|--|-----------|
| 1 | Liczba pojazdów nieprzepisowo parkujących w obszarze SPP | [P], [%] |
| 2 | Liczba pojazdów nieprzepisowo parkujących w obszarze przyległym do SSP | [P], [%] |
| 3 | Liczba reklamacji | [-] |
| 4 | Współczynnik rotacji | [-] |
| 5 | Udział podwozeń dzień do placówek oświatowych samochodami osobowymi | [%] |
| 6 | Liczba pojazdów parkujących niezgodnie z regulaminem SPP w szczególności bez wniesienia opłaty | [P], [%] |
| 7 | Liczba pojazdów parkujących w SPP poza wyznaczonymi miejscami do parkowania | [P], [%] |

Należy jednak zaznaczyć, że większość proponowanych działań należy do grupy środków tzw. „miękkich”, które w porównaniu do rozbudowanych działań inwestycyjnych realizowanych w ramach środków „twardych” nie wymagają tak dużych nakładów finansowych, a ich efekty są często na porównywalnym poziomie. Dlatego działania w tym zakresie należy uznać za równie istotne tym bardziej, że szereg działań jest już obecnie podejmowanych w mieście np. uszczelnianie SPP w zakresie oznakowania miejsc postojowych czy zautomatyzowanie kontroli w SPP.

Jako priorytetowe działania należy uznać kontynuację działań już podjętych tj.:

- działania z zakresu uszczelniania systemu,
- zbudowanie jednolitej bazy danych z informacji przekazywanych przez operatorów płatności SPP (aplikacje, parkomaty itd.) cyklicznie aktualizowanej i monitorowanej w zakresie zmian,
- cykliczne badania parkowania w terenie,
- modyfikacje regulaminu funkcjonowania SPP,

a w kolejnych krokach wprowadzać kolejne działania, zgodnie z możliwościami i trendami zmian.

Co do zasady nie należy modyfikować listy współczynników ewaluacji, powinny być one stałe w całym okresie ewaluacji. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się dodanie nowych współczynników bądź rezygnację z niektórych. Należy jednak dbać o to by była możliwość analizy trendu zmiany. W związku z tym wszelkie modyfikacje w tym zakresie powinny być długoterminowe i przemyślane.

Należy również zakładać możliwość modyfikacji niektórych działań oraz dodawanie nowych wraz z kolejnymi latami. Jest to szczególnie istotne z uwagi na dynamicznie postępujące i obecnie nieprzewidywalne zmiany demograficzne, technologiczne, cywilizacyjne, których wpływ jest trudny do określenia w obecnej sytuacji. Należy jednak pamiętać, że wpływ niektórych działań jest długoterminowy i efekty ich wpływu możliwe są do osiągnięcia w dłuższym horyzoncie czasowym.

9 PODSUMOWANIE KONSULTACJI PROJEKTU DOKUMENTU Z MIESZKAŃCAMI

W przedmiotowym rozdziale przedstawiono wnioski z przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz spotkań z Radnymi Rady Miasta Szczecin.

Niniejszy dokument został szeroko przedstawiony Radnym Miasta Szczecina na dwóch posiedzeniach Komisji ds. Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska RM. W spotkaniach tych uczestniczyli również przedstawiciele Władz Miasta oraz aktywni Mieszkańcy, którzy interesują się rozwojem systemu transportowego w Szczecinie.

Dokument został również zaprezentowany na konsultacjach społecznych dotyczących „Planu Zrównoważonej mobilności miejskiej dla szczecińskiego obszaru metropolitalnego” opracowywanego przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Zagadnienia poruszane w dokumencie Polityki parkingowej znajdują ścisłe powiązanie z Planem zrównoważonej mobilności i odnoszą się wspólnie do takich elementów systemu transportowego jak: komunikacja publiczna, emisyjność transportu samochodowego, bezpieczeństwo ruchu drogowego, ruchu osób pieszych i rowerzystów. Informacja o spotkaniu była umieszczona w prasie i emitowana w radiu.

Zaprezentowana Polityka parkingowa w czasie wszystkich odbytych spotkań z Mieszkańcami i Radnymi zdominowała debatę. Umożliwiło to dokładne omówienie wyników przeprowadzonych badań parkingowych, zebranych danych, obserwacji dotyczących zachowań parkingowych Mieszkańców oraz wniosków wynikających z ich analizy. Przedstawiono również przyjęte założenia, opracowane cele, jak i proponowane narzędzia służące do ich realizacji.

Uwagi i zapytania do prezentowanego dokumentu Polityki parkingowej Mieszkańców oraz Radnych były do siebie bardzo podobne.

Mieszkańcy i Radni wyrazili swoje obawy dla szerszej akceptacji proponowanych likwidacji „przywilejów” w systemie płatnego parkowania, w tym dla „darmowych 15 min”, preferencji dla rodziców przywożących dzieci do placówek oświatowych, czy też niższych stawek parkowania dla pojazdów hybrydowych.

Mieszkańcy i Radni zwrócili szczególną uwagę na konieczność odpowiedniej edukacji, której zadaniem będzie wzrost świadomości społecznej w zakresie negatywnych skutków nadmiernego użytkowania samochodu oraz pogłębienia świadomości, co do nierównomiernego i niezrównoważonego stanu poszczególnych podsystemów transportowych w Szczecinie. Zwrócono uwagę, że system transportu indywidualnego samochodowego jest rozwinięty w sposób dominujący i zawłaszczający przestrzeń dla systemów transportu zbiorowego, systemu rowerowego i pieszego. Pojawiły się również głosy, aby mianem edukacji objąć również bezwzględność przy podejmowaniu interwencji wobec naruszających zapisy Ustawy Prawo o ruchu drogowym. Za przykład podano nierównomierność kar dla użytkowników w zakresie braku biletu komunikacji miejskiej, braku opłaconego biletu za postój w strefie płatnego parkowania wobec kwot przewidzianych za łamanie przepisów Prawa o ruchu drogowym odnoszących się do niezgodnego z przepisami parkowania pojazdów. Jednakże zmiany w tym zakresie wymagają podejścia kompleksowego na szczeblu krajowym i zmian ustawowych.

Pomimo zgodności, co do świadomości istniejącej nierównowagi, Mieszkańcy i Radni mają zróżnicowane koncepcje rozwiązania problemu, które czasami wzajemnie się wykluczają. Pojawiły się głosy, zarówno wskazujące na rozwój systemu umożliwiającego większą swobodę korzystania z pojazdów indywidualnych samochodowych, jak i głosy, aby proponowane działania były jeszcze bardziej restrykcyjne. Z perspektywy wzrostu świadomości mieszkańców, jak i przykładów płynących z innych miast zarówno w Polsce jak, i za granicami kraju, systematycznie rośnie świadomość i potrzeba podejmowania zróżnicowanych działań bilansujących zapotrzebowanie i równoważących wykorzystanie przestrzeni publicznych przez poszczególnych jej użytkowników.

W czasie prowadzonych dyskusji pomimo występujących czasem różnych opinii, co do sposobów rozwiązywania występujących problemów Mieszkańcy i Radni dobrze ocenili przygotowany dokument. Żadna z propozycji nie została odrzucona, natomiast w opinii Mieszkańców i Radnych niektóre

z przedstawionych działań powinny być powiązane z rozwojem transportu zbiorowego, który w ich opinii powinien stanowić realną konkurencję dla transportu indywidualnego samochodowego.

W ramach podsumowań do prowadzonych dyskusji przebijał się wątek, że poszczególne działania będą wymagały prowadzenia indywidualnych analiz poszczególnych uwarunkowań i możliwości realizacyjnych. W podsumowaniu znalazły swoje odzwierciedlenie opinie, że część z przedstawionych propozycji będą wymagały pewnego czasu na przemyślenia i ich ewoluowanie pod kątem ewentualnego wdrożenia, jak i zrozumienia korzyści z tego płynących. Wnioski z przeprowadzonych konsultacji wskazują, że przygotowany dokument nie budzi zastrzeżeń. Nie zostały sformułowane dodatkowe propozycje, które mogłyby być objęte polityką parkingową. Z uwagi na powyższe przygotowany dokument nie wymaga wprowadzania korekt. A jego założenia w perspektywie długoterminowej powinny przełożyć się zrównoważanie całości systemu transportowego miasta.