**Obraz zawierający na wolnym powietrzu, dom, drzewo, Obszar mieszkalny

Opis wygenerowany automatycznie  
Obraz zawierający tekst, Czcionka, logo, Grafika

Opis wygenerowany automatycznie**

**Koszalin 2024**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Ein Bild, das Text, draußen enthält.  Automatisch generierte Beschreibung** | **Audytorzy**  dr inż. Maciej Michnej  Obraz zawierający tekst, zrzut ekranu, Czcionka, logo  Opis wygenerowany automatycznie |  |

**Wstęp**

Interreg Europa Środkowa to program Unii Europejskiej służący finansowaniu spójnego rozwoju regionalnego. Jego zadaniem jest rozwiązywanie problemów, które wykraczają poza granice państw i które wymagają podjęcia wspólnych działań. Jednym z prowadzonych projektów jest NXTLVL (“NeXTLeVeL”) Parking (NLP), którego kluczowym wyzwaniem jest promowanie i zapewnianie wydajnej, bardziej ekologicznej i zrównoważonej mobilności miejskiej. Ogólny cel projektu stanowi ograniczenie korzystania z samochodów w miejskich obszarach funkcjonalnych Europy Środkowej oraz zapewnienie zrównoważonej alternatywy w podróżowaniu i bardziej przyjaznej do życia przestrzeni miejskiej, poprzez szersze wykorzystanie zarządzania parkingami min. poprzez ustalanie opłat parkingowych, tak aby ich koszt stał się bardziej przejrzysty dla kierowców, a tym samym wpływał na ich wybory dotyczące podróży.

ParkPAD jest procesem audytu, który pomaga miastom w przeglądzie polityki parkingowej, osiągnięciu konsensusu w sprawie ulepszeń i wreszcie w opracowaniu planu działania, który wpisuję się w ideę planowania zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Audyt ParkPAD optymalizuje wielokrotnie sprawdzone podejścia w zakresie oceny jakości polityki rowerowej (BYPAD) i SUMP (QUEST). Certyfikowany niezależny audytor krajowy rozpoczyna proces audytu od zebrania podstawowych informacji na temat ogólnej mobilności i sytuacji w zakresie parkowania w mieście. Informacje te są następnie zestawiane na lokalnych spotkaniach z poglądami różnych interesariuszy (lokalnych samorządowców, administracji miasta, interesariuszy, sprzedawców detalicznych, itp.) zebranych za pomocą ankiet. Audytorzy pracują nad osiągnięciem konsensusu w sprawie oceny stanu polityki i praktyki w zakresie parkowania w mieście i od tego wspólnego punktu wyjścia budują plan działania ParkPAD, obejmujący wykonalne, zaakceptowane działania w zakresie parkowania.

Podstawą audytu ParkPAD jest:

* ocena i poprawa polityki parkingowej miast i regionów w sposób systematyczny,
* zastosowanie międzynarodowego standaryzowanego narzędzia zarządzania jakością dla miast i regionów,
* wprowadzenie podstaw dla planu działań parkingowych**.**

Metodologia audytu ParkPAD:

* Samoocena przeprowadzona przez różne grupy interesariuszy w mieście.
* Ustrukturyzowany proces komunikacji i podejście partycypacyjne.
* Metoda jakościowa (ocena reprezentatywna).
* Metoda ilościowa (informacje wstępne, fakty i liczby zebrane i ocenione przez audytora).
* Podejście stymulujące (poprzez wykorzystanie przykładów i dobrych praktyk).

Moduły audytu ParkPAD

Obraz zawierający tekst, Czcionka, design

Opis wygenerowany automatycznieObraz zawierający tekst, zrzut ekranu, Czcionka, Grafika

Opis wygenerowany automatycznieObraz zawierający tekst, zrzut ekranu, Czcionka, Grafika

Opis wygenerowany automatycznie

Audyt ParkPAD powstał w ramach projektu CIVITAS PARK4SUMP finansowanego z programu Horizon 2020, grant agreement No 769072

dr inż. Maciej Michnej, styczeń 2020

Proces audytu ParkPAD:

1. Powołanie grupy ds. audytu ParkPAD w mieście, sugerowani członkowie grupy (do 15 osób) to:
   * Samorządowcy (Wybrany polityk odpowiedzialny za mobilność, Wybrany polityk odpowiedzialny za planowanie urbanistyczne / zagospodarowanie terenu / zagospodarowanie miasta, Prezydent/Burmistrz)
   * Administracja (Personel: dyrektor/kierownik departamentu mobilności, dyrektor/kierownik departamentu planowania przestrzennego, dyrektor/kierownik departamentu środowiska itp., Pracownicy pomocniczy: oficer parkingowy, oficer ds. rowerów, urzędnicy w dziedzinie mobilności, planowania przestrzennego, komunikacji itp.)
   * Użytkownicy / obywatele **(**Grupy ds. ruchu drogowego (klub samochodowy, rowerowy itp.), Osoby indywidualne (dobrze zbilansowane: mężczyźni / kobiety, grupy wiekowe, dochody, wykształcenie itp., przedstawiciele grup lobbystów (właściciele sklepów, inwestorzy, deweloperzy, izby handlowe itp., stowarzyszenie lub dostawca usług transportu publicznego)
2. Gromadzenie informacji ogólnych – miasto otrzymuje listę kontrolną z wymaganymi podstawowymi informacjami źródłowymi na temat miasta, jego polityki parkingowej i mobilności oraz innych powiązanych polityk.
3. Przesłanie przez Audytora pocztą elektroniczną kwestionariusza ParkPAD do grupy audytowej.
4. Członkowie grupy audytowej wypełniają kwestionariusz indywidualnie.
5. Opracowanie i analiza kwestionariuszy ParkPAD.
6. Spotkanie audytowe grupy ParkPAD konsensualne:

* tam, gdzie odpowiedzi różnią się znacznie od siebie, między różnymi stronami grupy audytowej toczy się dyskusja
* prezentacja zasad i wizji transportu w mieście
* szczegóły dotyczące wizji / celów związanych z parkowaniem.

1. Przetwarzanie oceny.
2. Spotkanie audytowe grupy ParkPAD, określenie planu działania.
3. Raport końcowy zawierający plan działania ParkPAD.
4. Miasto otrzymuje certyfikat ParkPAD na podstawie wyników audytu i etapów doskonalenia.

5- stopniowy schemat oceny ParkPAD:

* Poziom 0: Brak działań w danym obszarze
* Poziom 1: Podejście ad hoc, działanie w momencie wystąpienia problemu
* Poziom 2: Podejście izolowane, działanie podjęte zgodnie z dostępną wiedzą
* Poziom 3: Podejście systemowe, korzystanie z polityki parkingowej w ramach globalnych celów w zakresie mobilności
* Poziom 4: Podejście zintegrowane.

Średni poziom oceny każdego pytania jest oznaczony schematem kolorów:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** |

**Sytuacja lokalna i podstawowe informacje o Koszalinie**

Koszalin – miasto na prawach powiatu drugie co do wielkości miasto na Pomorzu Zachodnim, największe miasto regionu Środkowopomorskiego. Położone na Pobrzeżu Koszalińskim, nad rzeką Dzierżęcinką, nad jeziorami: Jamno i Lubiatowo Północne. Na terenie miasta ustanowiono podstrefę Koszalin – Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która została utworzona w 2003 r. i obejmowała 22 ha. Jej obszar był czterokrotnie powiększany i aktualnie teren Podstrefy „Koszalin" SSSE obejmuje 150,17 ha (po wyłączeniu dróg - 134,00 ha).Teren podstrefy zlokalizowany jest w przemysłowej części miasta wzdłuż południowej granicy. Koszalin wchodzi w skład Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego KKBOF wraz z trzema powiatami: koszalińskim, kołobrzeskim, białogardzkim. Na obszarze KKBOF brak jest dobrze funkcjonującego zintegrowanego transportu zbiorowego powiatowego i ponadpowiatowego. W dalszym ciągu wzrasta liczba podróży wykonywanych własnymi samochodami oraz współczynnik motoryzacji. Dworce kolejowe w Koszalinie, Kołobrzegu i Białogardzie nie zostały przekształcone w multimodalne centra przesiadkowe. Brak jest parkingów buforowych na obrzeżach Koszalina. W powiecie koszalińskim i mieście Koszalin widoczne jest zjawisko suburbanizacji. Wzrost liczby mieszkańców w gminach sąsiadujących z Koszalinem przekłada się bezpośrednio na wzrost liczby wykonywanych podróży, zarówno tych obligatoryjnych, jak i fakultatywnych. Jednym z najbardziej odczuwalnych negatywnych efektów rozwoju obszaru w sposób niezorganizowany jest wzrost zatłoczenia na drogach.

Miasta rdzeniowe KKBOF, czyli Koszalin, Kołobrzeg oraz Białogard zostały wskazane w Krajowym Planie Transportowym jako lokalizacja 3 z 14 zintegrowanych węzłów transportowych w województwie zachodniopomorskim. W tych węzłach możliwe jest wprowadzanie parkingów typu Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride itp.

Mieszkańcy KKBOF traktują transport indywidualny jako podstawowy środek transportu. Warunkami sprzyjającymi do rozwoju tego rodzaju transportu jest rozwój i dostępność infrastruktury drogowej. Budowa nowych dróg szybkiego ruchu pośrednio zachęca do korzystania z tej formy transportu. Uzależnienie od samochodów osobowych prowadzi do problemów niemal w każdym obszarze polityki samorządów.

Na terenie KKBOF coraz ważniejszą rolę w komunikacji zaczyna odgrywać system sieci dróg i ścieżek rowerowych. Poszczególne samorządy inwestują systematycznie w rozwój połączeń rowerowych, dążąc do uzyskania efektu sieciowego i synergii. Jest to jednocześnie proces, który wymaga jeszcze kontynuacji. Kwestię planowania i realizacji infrastruktury rowerowej na terenie miasta Koszalina regulują m.in. następujące dokumenty:

* + Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego – podręcznik, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, kwiecień 2019 r.,
  + Katalog przykładowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, marzec 2019 r.,
  + Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej, GDDKiA, Wydanie: 02 Data: 16/01/2017,
  + Katalog modeli wiat przystankowych i rowerowych oraz kiosków handlowych do zastosowania na terenie miasta Koszalina, uaktualniony w 2019 roku o dodatkowe pozycje dotyczące wiat nietypowych, słupka, ławki i kosza przystankowego,
  + Uchwała NR XLVII/673/2014 RADY MIEJSKIEJ W KOSZALINIE z dnia 4 września 2014 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Koszalina ze zmianami,
  + Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego,
  + Zarządzenia Nr 454/1996/13 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 15 października 2013 roku w sprawie zasad usytuowania sieci infrastruktury technicznej w planowanych pasach drogowych na nieruchomościach, którymi gospodaruje Prezydent Miasta Koszalina.

W ramach koszalińskiego roweru miejskiego funkcjonuje 170 rowerów udostępnianych w 20 stacjach. W 2024 r. miało miejsce 34 tys. wypożyczeń roweru miejskiego. W zakresie operowania koszalińskim rowerem miejskim, podmiotem odpowiedzialnym za to zadanie jest Nextbike Polska S.A. Plan Zrównoważonej Mobilności dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego obszaru funkcjonalnego na lata 2023–2030 (SUMP) został zatwierdzony w 2023 roku.

**Lokalna strategia zrównoważonej mobilności miejskiej w zakresie parkowania**

Dobrze prowadzona polityka parkingowa zapewnia możliwość sprawnego pozostawienia środka transportu w różnych punktach miasta. Możliwość znalezienia wolnego miejsca parkingowego jest konieczna nie tylko w pobliżu generatorów ruchu, ale także miejsc przesiadki z jednej formy transportu w drugą, czyli w węzłach przesiadkowych i centrach przesiadkowych. Współcześnie największym problemem miast jest brak miejsc parkingowych w centrach. Również na obszarze KKBOF uwidacznia się ta niedogodność.

Instrumenty zarządzania przestrzenią parkingową

Jednym z najważniejszych i najpowszechniej stosowanych instrumentów zarządzania przestrzenią parkingową jest opłata za parkowanie. Opłata powinna być ustalona w takiej wysokości, aby w strefie płatnego parkowania zawsze była możliwość zaparkowania. Najprostszą metodą jest stosowanie taryfy progresywnej (czyli każda kolejna godzina postoju jest droższa od poprzedniej). W ten sposób uzyskuje się dużą rotację – z jednego miejsca korzysta wiele osób (klientów sklepów i usług, petentów okolicznych urzędów) przez relatywnie krótki czas, a minimalizuje się udział parkujących do pracy (czyli 8–9 godzin dziennie). Niska opłata za krótkie parkowanie nie stanowi istotnego obciążenia podczas załatwiania spraw sporadycznych, a wysoka opłata za długie parkowanie ma zniechęcić parkujących do pracy, a przez to zagwarantować dostępność miejsc parkingowych w ogóle. Strefa parkowania musi być jasno zdefiniowana pod względem przestrzennym oraz pojemności – miejsca przeznaczone do parkowania muszą być jednoznacznie wyznaczone.

Rozwiązania takie w sposób oczywisty są niepopularne i spotykają się z oporem społecznym, dlatego poszerzeniu strefy płatnego parkowania muszą towarzyszyć akcje informacyjne tłumaczące konieczność i spodziewane efekty (korzyści) podejmowanych działań. Jednocześnie należy dążyć do odzyskiwania przestrzeni na potrzeby komunikacji pieszej w obszarze centrach miast.

Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Śródmiejską strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonalnego śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta lub dzielnicy w mieście o liczbie ludności powyżej 100 tys. mieszkańców, jeżeli spełnione są warunki, o których mowa w ust. 2 ustawy o drogach publicznych, a ustanowienie strefy płatnego parkowania może nie być wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej lub polityki ochrony środowiska.

Ustalenie śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, w tym ustalenie wysokości opłaty, wymaga uprzedniego przeprowadzenia przez wójta (burmistrza, prezydenta miasta) analizy, która określi: rotację parkujących pojazdów samochodowych w planowanej śródmiejskiej strefie płatnego parkowania oraz zakładany poziom rotacji parkujących pojazdów samochodowych w planowanej śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, z uwzględnieniem zróżnicowanej wysokości opłat za postój w tej strefie.

Ustawa nowelizująca przewiduje ponadto, iż środki uzyskane z opłat za postój pojazdów samochodowych w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w wysokości nie mniejszej niż 65% tych opłat, oraz środki z opłat dodatkowych, pobranych z tytułu nieuiszczenia opłaty, w strefie śródmiejskiej, gmina przeznaczać będzie wyłącznie na sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej lub zieleń i zadrzewienia w gminie. Środki te mają być gromadzone na wydzielonym rachunku bankowym.

Strefę płatnego parkowania uchwalono w Koszalinie w dokumencie: Uchwała Rady Miejskiej nr XV/185/2011 z dnia 27 października 2011 r. Późniejsze zmiany uchwały oraz zarządzenia zawarto w:

- Uchwale nr XXV/338/2016 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 24 listopada 2016 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz ustalenia wysokości stawek i sposobu pobierania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania w Koszalinie,

- Uchwale nr XIII/250/2019 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 19 grudnia 2019 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz ustalenia wysokości stawek i sposobu pobierania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania w Koszalinie,

- Uchwale nr XXII/402/2020 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 22 października 2020 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz ustalenia wysokości stawek i sposobu pobierania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania w Koszalinie,

- Uchwale nr XLIII/723/2022 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 24 marca 2022 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz ustalenia wysokości stawek i sposobu pobierania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania w Koszalinie,

- Uchwale nr XLVII/762/2022 Rady Miejskiej w Koszalinie z dnia 23 czerwca 2022 r. w sprawie zmiany uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz ustalenia wysokości stawek i sposobu pobierania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania w Koszalinie, Zarządzeniu Prezydenta Miasta Koszalina nr 37/1171/20 z dnia 04.11.2020 r. w sprawie wyznaczenia w strefie płatnego parkowania miejsc, w których za postój pojazdów samochodowych pobierane są opłaty, stanowisk przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową oraz miejsc przeznaczonych na postój pojazdów elektrycznych na czas ładowania przy punktach ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania oraz Zarządzeniu Prezydenta Miasta Koszalina nr 384/1316/21 z dnia 19.02.2021 r. zmieniającym zarządzenie w sprawie wyznaczenia w strefie płatnego parkowania miejsc, w których za postój pojazdów samochodowych pobierane są opłaty, stanowisk przeznaczonych na parkowanie pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową oraz miejsc przeznaczonych na postój pojazdów elektrycznych na czas ładowania przy punktach ładowania zainstalowanych w ogólnodostępnych stacjach ładowania. Na obszarze KKBOF występują także płatne parkingi prywatnych inwestorów oraz prywatne, płatne parkingi w miejscowościach turystycznych.

Zarządzanie przestrzenia parkingową w Koszalinie

Poniżej na mapie przedstawiono strefę płatnego parkowania w Koszalinie.

Obraz zawierający tekst, mapa, diagram, zrzut ekranu

Opis wygenerowany automatycznie

*Rysunek 1: Obszar płatnego parkowania w Koszalinie*

*Źródło: Zarząd Dróg i Transportu Koszalin.*

Opłaty parkingowe w SPP obowiązują od poniedziałku do piątku w godz. 9.00–18.00 w miejscach oznakowanych znakami pionowymi. W poniższych tabelach przedstawiono stawki opłat obowiązujące w SPP od stycznia 2023 r. oraz wysokość opłat abonamentowych.

Tabela 1: Opłaty parkingowe w SPP Koszalin (od 01.01.2023)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Czas parkowania | Stawka opłaty |
| 1 | za pierwsze pół godziny | 1,40 zł |
| 2 | za pierwszą godzinę | 2,80 zł |
| 3 | za drugą godzinę | 3,20 zł |
| 4 | za trzecią godzinę | 3,60 zł |
| 5 | każda następna godzina | 2,80 zł |

*Źródło: Zarząd Dróg i Transportu Koszalin.*

Stawka 0,00 zł dotyczy osób niepełnosprawnych kierujących pojazdami samochodowymi oraz osób przewożących osoby niepełnosprawne, o ile posiadają kartę parkingową osoby niepełnosprawnej wydaną na podstawie odrębnych przepisów – jedynie w miejscach oznaczonych i przeznaczanych na postój pojazdów osób niepełnosprawnych lub pojazdów przewożących osoby niepełnosprawne. Ponadto samochody elektryczne parkują bezpłatnie na podstawie Ustawy o drogach publicznych.

Płatności za postój

* w formie gotówkowej w parkomacie,
* w formie bezgotówkowej przy pomocy karty płatniczej metodą bezstykową (zbliżeniowo) w parkomacie,
* w formie bezgotówkowej przy pomocy blik w parkomacie,
* poprzez aplikację mobilną mPay,
* poprzez aplikację mobilną moBiLET, (Usługa moBiLET dostępna jest także na platformach bankowych: PKO Bank Polski, Santander, Millenium Bank, BNP Paribas, Alior Bank, ING, VeloBank).

Tabela 2: Opłaty abonamentowe w SPP Koszalin

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Rodzaj abonamentu | Koszt abonamentu |
| 1 | Miesięczny abonament podstawowy uprawniający do parkowania pojazdów na wszystkich płatnych miejscach postojowych (bez możliwości zastrzeżenia miejsca na wyłączność). | 250,00 zł |
| 2 | Miesięczny abonament podstawowy dla posiadaczy Koszalińskiej Karty Mieszkańca uprawniający do parkowania pojazdów na wszystkich płatnych miejscach postojowych (bez możliwości zastrzeżenia miejsca na wyłączność). | 150,00 zł |
| 3 | Roczna opłata abonamentowa ECO dla pojazdów z napędem hybrydowym uprawniający do parkowania pojazdów na wszystkich płatnych miejscach postojowych (bez możliwości zastrzeżenia miejsca na wyłączność). | 50,00 zł |
| 4 | Abonamenty dla mieszkańców Koszalina uprawniające do parkowania jednego wskazanego pojazdu samochodowego na każdym płatnym miejscu postojowym, przy ulicy odpowiadającej pobytowi stałemu lub czasowemu oraz przy wskazanej jednej ulicy dodatkowej w bezpośrednim sąsiedztwie | | |
| 4a | Abonament półroczny mieszkańca | 40,00 zł |
| 4b | Abonament roczny mieszkańca | 80,00 zł |
| 5 | Abonament podstawowy miesięczny dla mieszkańców uprawniający do parkowania jednego wskazanego pojazdu samochodowego na każdym płatnym miejscu postojowym przy ulicy odpowiadającej miejscu zamieszkania oraz przy wskazanej jednej ulicy dodatkowej w bezpośrednim sąsiedztwie | 100,00 zł |

*Źródło: Zarząd Dróg i Transportu Koszalin.*

Problem braku dostępności miejsc parkingowych znacząco narasta w sezonie wakacyjnym w dni pochmurne oraz deszczowe, kiedy to turyści zamiast wypoczywać na plaży poszukują innych atrakcji w największym mieście w regionie.

Polityka parkingowa na obszarze KKBOF winna być realizowana zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Należy dążyć do takiego podziału przestrzeni pomiędzy środki transportu, aby minimalizować nadmierne zatłoczenie sieci dróg i parkingów przy równoczesnym zapewnieniu możliwości sprawnego przemieszczania się i parkowania. Wiodącym działaniem, mającym na celu uspokojenie i ograniczenie ruchu w centrum miasta jest konsekwentna realizacja polityki płatnego parkowania, w tym rozszerzanie zasięgu stref, wzrost opłat, jak i różnicowanie opłat w zależności od popytu w danym obszarze/podstrefie (po wykonaniu szczegółowych analiz wszystkich parametrów parkowania).

Należy pamiętać, że pomimo, iż celem wprowadzenia płatnego parkowania nie jest zapewnienie dodatkowego przychodu do budżetu miasta, a racjonalne gospodarowanie deficytową przestrzenią publiczną, warto rozważyć wdrożenie stref śródmiejskich i przeznaczanie znaczącej części dochodów z parkowania (>65%) na cele związane z transportem publicznym, pieszym, rowerowym oraz rozwój terenów zielonych.

Zarządzanie parkowaniem jest kluczem do zarządzania mobilnością w mieście, ponieważ:

1. Przestrzeń publiczna ma dużą wartość i dlatego powinna być opłacana, jeśli jest wykorzystywana do parkowania.
2. Zarządzanie parkowaniem przyczynia się do bardziej zrównoważonego wyboru środków transportu, a tym samym do poprawy jakości życia.
3. Zarządzanie parkowaniem prowadzi do zmniejszenia ruchu samochodowego.
4. Zarządzanie parkowaniem osiąga stosunkowo wysoką akceptację społeczną w porównaniu z innymi środkami zarządzania popytem, takimi jak opłaty drogowe.
5. Ludzie zazwyczaj narzekają przed wprowadzeniem nowego zarządzania parkingami, ale początkowy sprzeciw zmienia się w poparcie, gdy zdadzą sobie sprawę z jego pozytywnych skutków.
6. Zarządzanie parkowaniem chroni europejskie zabytkowe miasta przed „inwazją” zaparkowanych samochodów.
7. Zarządzanie parkingami nie zabija głównych ulic – może wspierać lokalną gospodarkę.
8. Przyjazne dla użytkowników parkingi w odległości krótkiego spaceru od kluczowych miejsc są dopuszczalne.
9. Zarządzanie parkingami nie powstrzyma firm inwestujących w waszym mieście.
10. Gwarantowane miejsca parkingowe w miejscach pracy znacząco wpływają na wybór środka transportu.
11. Zarządzanie parkingami przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach.
12. Konieczne jest egzekwowanie naruszeń przepisów dotyczących parkowania, a nie nękanie użytkowników samochodów.
13. Starannie dobrane standardy parkingowe mogą mieć pozytywny wpływ na budownictwo mieszkaniowe i inne nieruchomości.
14. Właściwe stawki, ceny i odpowiednie kary są kluczem do sukcesu w zarządzaniu parkingami.
15. Zarządzanie parkowaniem może przynieść gminie dochody, które można wykorzystać do wspierania zrównoważonej mobilności.
16. Rozszerzenie zakresu zarządzania parkowaniem jest kluczem, w redukcji liczby podróży.
17. Przeznaczanie przychodów z płatnych parkingów na działania na rzecz zrównoważonej mobilności powinno stać się logicznym elementem kosztów i korzyści, który należy włączyć do SUMP, rozwiązując jednocześnie wiele problemów związanych z finansowym wsparciem SUMP.
18. Standardy dotyczące parkowania w nowych inwestycjach mogą mieć duży wpływ na zachowania związane z mobilnością i posiadanie samochodu.
19. Egzekwowanie przepisów jest niezbędne, by zarządzanie parkowaniem mogło być skutecznie realizowane.
20. Zarządzanie parkowaniem – w tym gromadzenie danych, wymiany i inteligentnego wykorzystania interpretacyjnego – musi stać się podstawą SUMP, ponieważ jest to główne działanie mające na celu opanowanie stale rosnącego wykorzystania samochodów w podróżach miejskich.
21. Innowacje technologiczne i instytucjonalne/społeczne umożliwiają efektywne zarządzanie parkingami przy niższych kosztach i skuteczniejszym egzekwowaniu przepisów, przy jednoczesnym zapewnieniu sprawiedliwego dostępu.
22. Środki towarzyszące – popychające i przyciągające –wspierają zmianę zachowań różnych grup docelowych: mieszkańców, gości, pracowników.

**Skład zespołu ds. spraw Audytu ParkPAD w Koszalinie**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Grupa | Imię I nazwisko | Wydział / Funkcja | Adres email |
| Samorządowcy | Dorota Chałat | Radna Rady Miejskiej w Koszalinie | [dorotachalat@gmail.com](mailto:dorotachalat@gmail.com) |
| Miłosz Janczewski | Radny Rady Miejskiej w Koszalinie | [milosz.janczewski@gmail.com](mailto:milosz.janczewski@gmail.com) |
| Tomasz Bernacki | Zastępca Prezydenta Koszalina | [tomasz.bernacki1@wp.pl](mailto:tomasz.bernacki1@wp.pl) |
| Anetta Urbaniak | Radna Rady Miejskiej w Koszalinie | [anetta.urbaniak@onet.pl](mailto:anetta.urbaniak@onet.pl) |
| Michał Listowski | Radny Rady Miejskiej w Koszalinie | [michal.listowski@um.koszalin.pl](mailto:michal.listowski@um.koszalin.pl) |
| Administracja | Kamila Oterska | Wydział Inwestycji/Główny Specjalista | [kamila.oterska@um.koszalin.pl](mailto:kamila.oterska@um.koszalin.pl) |
| Krzysztof Macko | Wydział Komunikacji/Główny Specjalista | [krzysztof.macko@um.koszalin.pl](mailto:krzysztof.macko@um.koszalin.pl) |
| Artur Pałgan | Straż Miejska/Zastępca Komendanta Straży Miejskiej | [artur.palgan@um.koszalin.pl](mailto:artur.palgan@um.koszalin.pl) |
| Kacper Sterzel | Gabinet Prezydenta/Kierownik Referatu Promocji Miasta | [kacper.sterzel@um.koszalin.pl](mailto:kacper.sterzel@um.koszalin.pl) |
| Renata Szott | Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych/Główny specjalista | [renata.szott@um.koszalin.pl](mailto:renata.szott@um.koszalin.pl) |
| Uczestnicy | Piotr Piątkowski | Politechnika Koszalińska/ dr. hab. inż.  Prof. PK z Wydziału Mechanicznego | [piotr.piatkowski@tu.koszalin.pl](mailto:piotr.piatkowski@tu.koszalin.pl) |
| Grzegorz Podławiak | Stowarzyszenie Społeczny Instytut Obywatelski "OBYWATELE DLA REGIONU"/Prezes Stowarzyszenia | [obywatele.dlaregionu@gmail.com](mailto:obywatele.dlaregionu@gmail.com) |
| Anna Wolny | Miejski Zakład Komunikacji w Koszalinie/Kierownik działu przewozów | [przewozy.kierownik@mzk.koszalin.pl](mailto:przewozy.kierownik@mzk.koszalin.pl) |
| Marcin Olesiński | Zarząd Dróg i Transportu/Inspektor | [marcin.olesinski@zdit-koszalin.pl](mailto:marcin.olesinski@zdit-koszalin.pl) |
| Rafał Orłowski | Komenda Miejskiej Policji w Koszalinie/ Asystent Wydziału Ruchu Drogowego | [rafal.orlowski@sc.policja.gov.pl](mailto:rafal.orlowski@sc.policja.gov.pl) |
| Audytor | Maciej Michnej | Audytor Krajowy ParkPAD | [maciej.michnej@pk.edu.pl](mailto:maciej.michnej@pk.edu.pl) |

**Skład zespołu ds. spraw Audytu ParkPAD w Koszalinie - spotkanie konsensualne 3.07.2024 r.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Grupa | Imię I nazwisko | Wydział / Funkcja | Adres email |
| Samorządowcy | Tomasz Bernacki | Zastępca Prezydenta Koszalina | [tomasz.bernacki1@wp.pl](mailto:tomasz.bernacki1@wp.pl) |
| Dorota Chałat | Radna Rady Miejskiej w Koszalinie | [dorotachalat@gmail.com](mailto:dorotachalat@gmail.com) |
| Michał Listowski | Radny Rady Miejskiej w Koszalinie | [michal.listowski@um.koszalin.pl](mailto:michal.listowski@um.koszalin.pl) |
| Administracja | Kamila Oterska | Wydział Inwestycji/Główny Specjalista | [kamila.oterska@um.koszalin.pl](mailto:kamila.oterska@um.koszalin.pl) |
| Artur Pałgan | Straż Miejska/Zastępca Komendanta Straży Miejskiej | [artur.palgan@um.koszalin.pl](mailto:artur.palgan@um.koszalin.pl) |
| Kacper Sterzel | Wydział Rozwoju/ Główny specjalista | [kacper.sterzel@um.koszalin.pl](mailto:kacper.sterzel@um.koszalin.pl) |
| Renata Szott | Biuro ZIT/ Główny specjalista | [renata.szott@um.koszalin.pl](mailto:renata.szott@um.koszalin.pl) |
| Bartłomiej Jewdokimow | Biuro ZIT/ Główny specjalista | bartłomiej.jewdokimow@um.koszalin.pl |
| Aleksandra Kosowicz | Biuro ZIT/ Główny specjalista | aleksandra.kosowicz@um.koszalin.pl |
| Uczestnicy | Maciej Gabory | Kompleksowe Usługi Doradcze |  |
| Paweł Kołodziejczyk | Miejski Zakład Komunikacji w Koszalinie | pawel.kolodziejczyk@mzk.koszalin.pl |
| Marcin Olesiński | Zarząd Dróg i Transportu/Inspektor | [marcin.olesinski@zdit-koszalin.pl](mailto:marcin.olesinski@zdit-koszalin.pl) |
| Piotr Piątkowski | Politechnika Koszalińska/ dr. hab. inż.  Prof. PK z Wydziału Mechanicznego | [piotr.piatkowski@tu.koszalin.pl](mailto:piotr.piatkowski@tu.koszalin.pl) |
| Audytor | Maciej Michnej | Audytor Krajowy ParkPAD | [maciej.michnej@pk.edu.pl](mailto:maciej.michnej@pk.edu.pl) |

**Wyniki audytu ParkPAD wraz z rekomendowanymi działaniami w odniesieniu do poszczególnych obszarów zarządzania parkowaniem.**

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 1: Jaki jest obecnie typowy status korzystania z samochodów / parkowania w mieście (nie w polityce, która niekoniecznie została już wdrożona)?**

Wynik oceny Pytanie 1: **Poziom 2** **(1,67)**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 2**

0

3

1

4

2

1,67

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 4 | 4 | 2 | 0 | 1 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Stworzenie kompleksowej i spójnej polityki parkingowej poprzez dostosowanie istniejących polityk, wytycznych i planów rozwoju.** |
| ***Cel*** | Realizacja polityki parkingowej, która będzie odpowiadała Planowi Zrównoważonej Mobilności dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego na lata 2023–2030. |
| ***Treść*** | Polityka transportowa powinna być ukierunkowana na wspieranie interesu zrównoważonego rozwoju transportu.  W założeniu kieruje się minimalizacją ilości indywidualnych przejazdów samochodem, a także promowaniem i wspieraniem rozwoju transportu publicznego w wymiarze lokalnym i regionalnym. Polityka parkingowa powinna być integralną częścią polityki transportowej. Ciągły wzrost natężenia ruchu potęguje problemy z miejscami parkingowymi, nie tylko w centrum miasta, ale także w strefie pomiędzy jego centralną a podmiejską częścią. Dlatego głównym celem będzie ujednolicenie przepisów parkingowych obowiązujących w centrum miasta z innymi obszarami, w których jest planowane i wdrażane zarządzanie parkingami. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDIT, Urząd Miejski: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska, Wydział Architektury i Urbanistyki/Wydział Współpracy i Strategii |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2026 roku * Od początku 2027 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * finansowanie ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin; praca wewnętrzna |

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 2: W jaki sposób parkowanie jest uwzględnione w polityce transportowej i w jakim stopniu polityka rozwoju miasta uwzględnia kwestie związane z parkowaniem, w chwili obecnej (nie w polityce, która niekoniecznie została już wdrożona)?**

Wynik oceny Pytanie 2: **Poziom 1.**

0

3

1

4

2

1

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 3: Jaki jest poziom współpracy wewnętrznej lub z organizacjami zewnętrznymi (tj. sąsiednimi gminami, regionem, itp.)?**

Wynik oceny Pytanie 3: **Poziom 0**.

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Rozwój i aktywne wykorzystanie partycypacji społecznej.** |
| ***Cel*** | Poprawa polityki partycypacji publicznej w celu uwzględnienia zmian opinii publicznej w czasie w odniesieniu do istniejących planów lub zmotywowania szerszej części całej populacji do aktywnego udziału w polityce i rozwoju działań. |
| ***Treść*** | Zastanowienie się nad pytaniami i kwestiami, które pomogą  w planowaniu i projektowaniu zaangażowania społeczności.   * Jaki poziom uczestnictwa ma zostać osiągnięty? * Jak zidentyfikować interesariuszy? * Komunikacja. * Etapy procesu angażowania. * Zasoby. * Czy są jakieś ograniczenia? * Terminowa informacja zwrotna i kolejne kroki. * Narzędzia ułatwiające wybór metody. * Rozważenie wsparcia zewnętrznego.   Uzgodnienie jasnego celu pomoże zidentyfikować zakres  zaangażowania. Może to obejmować konsultacje, zaangażowanie w podejmowanie decyzji, a także grupy społeczne i wolontariat realizujący projekty i usługi. Dostarczanie informacji na temat propozycji, planów lub usług jest częścią każdego planu komunikacji wspierającego zaangażowanie, ale samo w sobie nie jest zaangażowaniem społeczności. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | Urząd Miejski w Koszalinie: Referat Konsultacji i Dialogu, Wydział Współpracy i Strategii |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2026 roku * Od początku 2027 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * finansowanie ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin; praca wewnętrzna |

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 4: Plany głównych zmian w obecnej polityce parkingowej**

Wynik oceny Pytanie 4: **Poziom 2** **(1,71)**.

0

3

1

4

2

1,71

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 7 | 2 | 1 | 1 | 1 |

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 5: W jaki sposób zapewniają Państwo efektywne wykorzystanie przestrzeni publicznej poprzez zarządzanie przestrzenią parkingową i przepisy dotyczące dostępu dla ruchu samochodowego w chwili obecnej (nie w przyszłych politykach i planach)?**

Wynik oceny Pytanie 5: **Poziom 1** **(1,27)**.

0

3

1

4

2

1,27

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 7 | 2 | 1 | 0 | 0 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Plan informacyjno-edukacyjny i komunikacyjny dla kampanii mającej na celu przekonanie władz i polityków.** |
| ***Cel*** | Opracowanie planu i kampanii w celu zapewnienia, że przestrzeń publiczna nie będzie wykorzystywana w większości procentowej na potrzeby samochodów, ale w dobrze zrównoważonym udziale dla wszystkich środków transportu. |
| ***Treść*** | Kampania będzie oparta na dobrych praktykach i przykładach wykorzystania przestrzeni publicznej w kontekście parkowania ( przestrzeganie przepisów, poszanowanie potrzeb wszystkich użytkowników, alternatywy dla samochodu). |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | Urząd Miejski w Koszalinie: Gabinet Prezydenta, Referat Konsultacji i Dialogu, Wydział Współpracy i Strategii |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do połowy 2025 roku * Od początku 2029 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * finansowanie ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin |

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 6: W jaki sposób wykorzystywane są opłaty parkingowe?**

Wynik oceny Pytanie 6: **Poziom 1**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 2**

0

3

1

4

2

1

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Podstawowy mechanizm finansowania.** |
| ***Cel*** | Przeznaczenie przychodów na finansowanie zrównoważonej mobilności; wykonalność wdrożenia podejścia opartego na finansowaniu podstawowym, w którym przychody z płatnego parkowania będą wykorzystywane do finansowania zrównoważonych środków transportu. |
| ***Treść*** | Strategicznym celem jest, aby dochody uzyskane z zarządzania parkingami były wykorzystywane do wdrażania i promowania środków zrównoważonego transportu. Jeśli działanie zostanie wdrożone, pieniądze będą dostępne na stałe i nie będzie konieczne uzyskiwanie własnego budżetu na każdy rok. Celem tego jest, aby władze miasta postrzegały sprawę nie tylko od strony regulacji i zarządzania parkowaniem, ale strategicznie, pod względem tego, jak zarządzać ruchem w zrównoważony sposób, wykorzystując zarówno parkowanie, jak i zarządzanie mobilnością. Doprowadziłoby to do synergii operacyjnej, egzekwowania przepisów mogłoby nadać priorytet trasom transportu publicznego, personel odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów mógłby również oferować informacje o mieście i alternatywnych środkach transportu, nadając mu bardziej pozytywny wizerunek. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDiT, Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska, Wydział Finansowy |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Zgodnie z umową z zarządcą infrastruktury parkingowej |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * finansowanie ze środków Gminy Miasto Koszalin |

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 7: Co dzieje się z karami za naruszenie przepisów dotyczących parkowania?**

Wynik oceny Pytanie 7: **Poziom 1**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 2**

0

3

1

4

2

1

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 8: Jakie standardy parkowania dla nowych budynków obowiązują w Państwa mieście (definiujące ilość miejsc parkingowych, które muszą być zbudowane poza ulicą wraz z nowym budynkiem)?**

Wynik oceny Pytanie 8: **Poziom 0**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 1**

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 9: Który z poniższych opisów najlepiej opisuje politykę w zakresie parkowania rowerów?**

Wynik oceny Pytanie 9: **Poziom 1**.

0

3

1

4

2

1

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 10:** **Jaki jest obecny stan realizacji polityki w zakresie parkowania rowerów?**

Wynik oceny Pytanie 10: **Poziom 2 (1,96)**.

0

3

1

4

2

1,96

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 1 | 6 | 2 | 0 | 3 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Opracowanie planu generalnego parkingu dla rowerów.** |
| ***Cel*** | Stworzenie z udziałem mieszkańców koncepcji parkingu rowerowego w mieście jako uzupełnienia już istniejącej ogólnej sieci rowerowej. |
| ***Treść*** | Koncepcja parkingu dla rowerów zasugeruje lokalizacje, biorąc pod uwagę czas parkowania, potrzebę ochrony przed warunkami atmosferycznymi i wymagane bezpieczeństwo rowerów. Zaproponuje odpowiedni typ i pojemność infrastruktury parkingowej. Częścią tego będzie rozwiązanie problemu parkowania rowerów na stacjach i przystankach komunikacji miejskiej (B+R), które zostanie opracowane we współpracy z operatorami transportu i przewoźnikami. W ramach badania zostanie zaproponowany harmonogram konkretnych kroków, plan działań i opcje dotacji |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDiT, Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska, Biuro ZIT (SUMP KKBOF) |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2027 roku * Od początku 2028 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * praca własna w oparciu o SUMP KKBOF, finansowanie ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin |

Moduł 1 – Polityka parkingowa

**Pytanie 11:** **Co się robi, aby poprawić wiedzę i umiejętności pracowników (nie kontrolerów) zajmujących się parkowaniem - szkolenia i rozwój zawodowy?**

Wynik oceny Pytanie 11: **Poziom 0**.

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 2 – Operacje parkingowe

**Pytanie 12:** **Jaka jest wielkość stref, w których parkowanie na ulicy jest płatne lub regulowane? Uwaga: Wybierz tę opcję, która najlepiej odzwierciedla rzeczywistą sytuację (nie musi być dokładnie taka sama).**

Wynik oceny Pytanie 12: **Poziom 2**.

0

3

1

4

2

2

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 2 – Operacje parkingowe

**Pytanie 13:** **Jakie możliwości płatności są oferowane w przypadku parkowania na ulicy?**

Wynik oceny Pytanie 13: **Poziom 3**.

0

3

1

4

2

3

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |

Moduł 2 – Operacje parkingowe

**Pytanie 14:** **Jak miasto radzi sobie z abonamentami mieszkańców?**

Wynik oceny Pytanie 14: **Poziom 1**.

0

3

1

4

2

1

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 2 – Operacje parkingowe

**Pytanie 15:** **W jaki sposób przydzielane są abonamenty komercyjne?**

Wynik oceny Pytanie 15: **Poziom 0**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 1**

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 2 – Operacje parkingowe

**Pytanie 16:** **Jakie informacje i wskazówki w zakresie parkowania poza ulicą (co do liczby miejsc/trasy) są oferowane?**

Wynik oceny Pytanie 16: **Poziom 1 (0,64)**.

0

3

1

4

2

0,64

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 5 | 2 | 1 | 0 | 0 | 3 |

Moduł 2 – Operacje parkingowe

**Pytanie 17:** **W jaki sposób planuje się i zarządza parkowaniem i załadunkiem towarów oraz dostawami na ulicy?**

W przypadku miejsc parkingowych dla dostaw ważne jest tworzenie stref z ograniczonym czasem oczekiwania i dedykowanymi, skoncentrowanymi obszarami załadunku. Istnieje jednak również potrzeba większej elastyczności w działaniu takich przestrzeni, na przykład poprzez odpowiednie wykorzystanie doków załadunkowych. Opracowanie i przetestowanie projektu pilotażowego mogłoby pomóc zrozumieć, jak te nowe rozwiązania mogłyby działać w praktyce. Przyglądając się opcjom parkowania, ważne byłoby zbadanie możliwości zezwoleń na użytkowanie niefunkcjonalne i zastosowanie specjalnych ramp załadunkowych. Ponadto bardziej elastyczne zarządzanie limitami czasowymi i tworzenie stref przejściowych mogłoby być ważnym krokiem w ulepszaniu infrastruktury parkingowej.

Wynik oceny Pytanie 17: **Poziom 0 (0,1)**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 1**

0

3

1

4

2

0,1

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Wydzielone miejsca parkingowe dla dostawców.** |
| ***Cel*** | Celem jest wydzielenie kilku miejsc parkingowych dla dostawców w wewnętrznych częściach miasta, co mogłoby rozwiązać ich problem z parkowaniem. Strefy krótkotrwałego parkowania dla usługodawców i klientów. |
| ***Treść*** | W ciągu ostatniej dekady, a szczególnie od czasu epidemii COVID, nastąpił wyraźny wzrost i stały wzrost popytu na dostawy do domu. W systemie zaprojektowanym w celu zaspokojenia wcześniejszych potrzeb parkingowych kurierzy zazwyczaj nie są w stanie znaleźć miejsca parkingowego. Nieco podobna sytuacja dotyczy pracowników wykonujących prace budowlane i instalacyjne, którzy zazwyczaj mają trudności ze znalezieniem miejsc parkingowych w środowisku miejskim w pobliżu swojej pracy. Zarówno kurierzy, jak i rzemieślnicy wykonujący prace budowlane i instalacyjne pełnią istotną funkcję dla mieszkańców. Dlatego proponuje się różne rozwiązania dla tych dwóch funkcji, w zależności od szczegółowych badań, które mają zostać przeprowadzone, w celu utrzymania określonych miejsc parkingowych w ciągu dnia lub w celu stworzenia formy uprawnienia do parkowania. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDiT, Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska/ Wydział Współpracy i Strategii, Biuro ZIT |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2026 roku * Od początku 2027 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * finansowanie ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin |

Moduł 3 – Innowacje w zakresie parkowania

**Pytanie 18:** **Jak przygotowujemy się do innowacji technicznych (np. nowych usług mobilności, pełnej elektryfikacji lub pojazdów autonomicznych)?**

Wynik oceny Pytanie 18: **Poziom 0**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 3**

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 3 – Innowacje w zakresie parkowania

**Pytanie 19:** **Jak radzimy sobie z istniejącymi innowacjami technicznymi (np. różne systemy taryfowe, systemy rozpoznawania tablic rejestracyjnych, samochody skanujące, itp.)**

Wynik oceny Pytanie 19: **Poziom 0**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 1**

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Precyzyjne i dynamiczne wyświetlacze wykorzystania parkingu i miejsc parkingowych.** |
| ***Cel*** | Zmniejszenie ruchu związanego z poszukiwaniem miejsca parkingowego. Lepsze wykorzystanie niewykorzystanych miejsc parkingowych i parkingów wielopoziomowych. |
| ***Treść*** | Brakujące wyświetlacze lub wyświetlacze, które pokazują tylko kolor czerwony (zajęte) lub zielony (wolne) informujący o dostępności wolnych miejsc parkingowych, mają zostać zastąpione lub zmodernizowane poprzez zainstalowanie wyświetlaczy informujących w czasie rzeczywistym o dostępności miejsc parkingowych. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDiT, Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska, Biuro ZIT (SUMP KKBOF) |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2027 roku * 2028 |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * do 38,44 mln zł * współfinansowanie ze środków Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko oraz ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin |

Moduł 3 – Innowacje w zakresie parkowania

**Pytanie 20:** **Zasady parkowania dla nowych form transportu / mikromobilności (rower publiczny, hulajnogi (w tym elektryczne) oraz dla nowych form taksówek, takich jak Uber)**

Wynik oceny Pytanie 20: **Poziom 0 (0,27)**.

0

3

1

4

2

0,27

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 8 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 4 – Informacja i promocja w zakresie parkowania

**Pytanie 21:** **W jaki sposób władze miasta otrzymują informacje dotyczące potrzeb parkingowych?**

Wynik oceny Pytanie 21: **Poziom 1 (1,45)**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 2**

0

3

1

4

2

1,45

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 4 | 3 | 1 | 0 | 1 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Generowanie jakościowych danych o parkingach.** |
| ***Cel*** | Głównym celem jest stworzenie bazy danych o parkingach obejmującej całe miasto, która mogłaby wspierać osoby decyzyjne w działaniach związanych z parkowaniem. |
| ***Treść*** | Gromadzenie i analiza danych dotyczących parkowania może dostarczyć ważnych informacji, pomóc decydentom w udoskonaleniu miejskiej polityki i infrastruktury parkingowej oraz przyczynić się do poprawy jakości życia w mieście dzięki bardziej wydajnym rozwiązaniom parkingowym. Liczba dostępnych miejsc parkingowych na ulicy, ich zajętość i częstotliwość rotacji, w połączeniu ze szczegółową bazą danych miejsc parkingowych poza ulicą, mogą zapewnić szczegółowy obraz aktualnej sytuacji parkingowej i pomóc w podejmowaniu decyzji. Ważne jest również zaangażowanie ogółu społeczeństwa, komunikowanie się z mieszkańcami i dzięki temu ocena ich nawyków związanych z podróżowaniem i parkowaniem, co pozwoli uzyskać pełniejszy obraz sytuacji. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDiT, Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska, Biuro ZIT (SUMP KKBOF) |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2027 roku * 2028 |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * do 38,44 mln zł * współfinansowanie ze środków Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko oraz ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin |

Moduł 4 – Informacja i promocja w zakresie parkowania

**Pytanie 22:** **Jakie inicjatywy podejmuje się w celu zachęcenia ludzi do korzystania z parkingów poza ulicami?**

Miasto Koszalin stoi przed kilkoma wyzwaniami związanymi z promowaniem parkowania poza ulicami zamiast korzystania z parkingów przy ulicach: samo miasto nie obsługuje żadnych parkingów poza ulicami, wszystkie są zarządzane przez prywatnych operatorów, operatorzy obiektów parkingowych poza ulicami dostosowują swoje poziomy cen do cen za parkowanie na ulicach podanych przez Miasto Koszalin. W rezultacie polityka parkingowa miasta nie jest zgodna z intencjami dostawców obiektów poza ulicami.

Wynik oceny Pytanie 22: **Poziom 0 (0,27)**.

0

3

1

4

2

0,27

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 8 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Włączenie parkowania poza ulicami do parkowania w mieście.** |
| ***Cel*** | Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w mieście i wykorzystania parkingów prywatnych. |
| ***Treść*** | W Koszalinie jest wiele miejsc parkingowych poza ulicą: place parkingowe, parkingi dla nowo wybudowanych budynków mieszkalnych, budynków biurowych i lokali handlowych oraz parkingi dla niektórych dużych obiektów. Nie ma informacji o liczbie dostępnych miejsc ani ich wykorzystaniu, dlatego też nie jest znana liczba dostępnych miejsc, które można przekształcić w parking publiczny. Oprócz wiedzy na temat liczby miejsc parkingowych dostępnych do tego celu, szczególnie ważne jest opracowanie modelu biznesowego, który zmotywuje właścicieli prywatnych miejsc parkingowych poza ulicą do wspierania celów miasta. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Współpracy i Strategii, Biuro ZIT |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2025 roku * Od początku 2027 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * praca własna, finansowanie ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin |

Moduł 4 – Informacja i promocja w zakresie parkowania

**Pytanie 23:** **Jakie inicjatywy podejmuje się w celu zachęcania ludzi do korzystania z usług typu Park&Ride?**

Park+Ride jest postrzegany jako kluczowy element wymagający rozbudowy w perspektywie regionalnej wraz z ulepszonymi połączeniami transportu publicznego w celu wykorzystania potencjału węzłów przesiadkowych.

Wynik oceny Pytanie 23: **Poziom 1 (1,09)**.

0

3

1

4

2

1,09

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 5 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Kampania informacyjna i edukacyjna na temat Park&Ride.** |
| ***Cel*** | Promowanie i zwiększenie wykorzystania infrastruktury Park&Ride. |
| ***Treść*** | Zaplanowanie budowy nowych obiektów Park&Ride przy węzłach przesiadkowych, dworcach. Wprowadzenie ograniczenia dla kierowców bez biletów komunikacji miejskiej. Organizacja promocji i akcji edukacyjnych na temat Park&Ride. Oznakowanie wizualne parkingów Park&Ride przed granicami miasta, z poziomu dróg ekspresowych. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDiT, Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska, Biuro ZIT (SUMP KKBOF) |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2026 roku * Od początku 2027 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * finansowanie ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin * Finansowane w ramach projektu „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego – wyzwania w zakresie mobilności” współfinansowany w ramach FEnIKS ze środków Funduszu Spójności (wartość projektu: 3 866 379,80 zł, wartość dofinansowania: 2 679 236,60 zł) |

Moduł 4 – Informacja i promocja w zakresie parkowania

**Pytanie 24:** **Jakie inicjatywy podejmuje się w celu zachęcania ludzi do korzystania z usług typu Bike&Ride?**

Bike&Ride jest postrzegany jako integralny element mobilności miejskiej, stwarzający możliwości podróży intermodalnych. To ostatnie jest szczególnie ważne ze względu na duże odległości w poza granicami miasta. Infrastruktura Bike&Ride jest dostępna we wszystkich węzłach komunikacyjnych. Obiekty te są zaprojektowane zgodnie z obowiązkowym standardem wyposażenia. Intermodalne korzystanie z transportu publicznego i rowerowego jest dodatkowo wspierane przez możliwość przewożenia rowerów w lokalnych pociągach.

Wynik oceny Pytanie 24: **Poziom 1 (1,45)**.

0

3

1

4

2

1,45

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 2 | 1 | 5 | 1 | 0 | 2 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Rozwój sieci Bike&Ride.** |
| ***Cel*** | Celem jest stworzenie sieci Bike&Ride w Koszalinie, która zachęci ludzi do korzystania z rowerów (np. poprzez bezpieczne, kryte przechowalnie rowerów) podczas podróży komunikacją miejską. |
| ***Treść*** | W ostatnich latach w Koszalinie zaszło kilka zmian dotyczących sieci rowerowej, ale obecnie jest bardzo mało zadaszonych przechowalni rowerów o odpowiedniej jakości i bezpieczeństwie dla rowerzystów. Transport publiczny jest jedną z najważniejszych alternatyw dla transportu samochodowego, ale konieczne jest również dotarcie do jego przystanków (np. pieszo, rowerem), dlatego ważne jest zbadanie możliwości rozwoju sieci Bike&Ride na przystankach. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDiT, Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska, Biuro ZIT (SUMP KKBOF) |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2025 roku * Od początku 2026 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * 28.000.000 zł - współfinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i środków własnych Gminy Miasto Koszalin |

Moduł 4 – Informacja i promocja w zakresie parkowania

**Pytanie 25:** **Jakie inicjatywy podejmuje się w celu zachęcenia pracodawców do wpływania na zachowania związane z parkowaniem / podróżowaniem?**

Wynik oceny Pytanie 25: **Poziom 0**.

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Zarządzanie mobilnością dla firm.** |
| ***Cel*** | Przejście z samochodów na bardziej zrównoważone formy transportu. Więcej miejsc dla kierowców, którzy nie mają alternatywy (bardziej efektywne wykorzystanie nieodnawialnej przestrzeni parkingowej przy ograniczonej liczbie miejsc parkingowych w firmach. Odciążenie dróg dojazdowych do przedsiębiorstwa od ruchu samochodowego. |
| ***Treść*** | Zarządzanie mobilnością w firmach dotyczy przede wszystkim dojazdów pracowników do pracy (dom - miejsce pracy). Ponieważ te podróże są regularne i odbywają się w godzinach szczytu to właśnie te podróże są głównie odpowiedzialne za nadmierne obciążenie sieci drogowej i za nieekonomiczne wykorzystanie miejsc parkingowych dla samochodów przez 8 godzin dziennie. Plan zarządzania mobilnością stara się informować o alternatywach dla samochodu w dojazdach do pracy. Ponadto miejsca parkingowe powinny być dostępne dla pracowników, którzy nie mają akceptowalnych alternatyw. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDiT, Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2026 roku * Od początku 2027 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * finansowanie ze środków własnych firm |

Moduł 4 – Informacja i promocja w zakresie parkowania

**Pytanie 26:** **Jakie inicjatywy są wykorzystywane w celu zachęcenia właścicieli sklepów do wpływania na zachowania związane z parkowaniem / podróżowaniem?**

Wynik oceny Pytanie 26: **Poziom 0**.

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Otwarcie prywatnych parkingów dla mieszkańców.** |
| ***Cel*** | Zapewnienie miejsc parkingowych dla mieszkańców przy supermarketach. Wykorzystanie już istniejących obszarów. Zmniejszenie ruchu związanego z poszukiwaniem miejsc parkingowych. |
| ***Treść*** | Wielokrotne wykorzystanie może zwiększyć liczbę dostępnych miejsc parkingowych. Miejsca parkingowe zarezerwowane dla klientów lub pracowników w godzinach pracy są puste poza tymi godzinami, podczas gdy mieszkańcy okolicy nie są w stanie znaleźć miejsca parkingowego. W ramach działań politycznych miasto mogłoby zwrócić się do operatorów supermarketów i starać się otwierać miejsca parkingowe dla mieszkańców w nocy. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDiT, Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do końca 2027 roku * Od początku 2028 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * finansowanie ze środków prywatnych firm |

Moduł 4 – Informacja i promocja w zakresie parkowania

**Pytanie 27:** **Jakie inicjatywy są wykorzystywane w celu zachęcenia organizatorów imprez do wpływania na zachowania uczestników w zakresie parkowania/podróży?**

Wynik oceny Pytanie 27: **Poziom 0**.

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Plany mobilności instytucjonalnej, plany mobilności na potrzeby imprez masowych.** |
| ***Cel*** | Motywowanie dużych pracodawców i organizatorów imprez masowych do zrównoważonych zachowań transportowych pracodawców i odwiedzających. |
| ***Treść*** | Zostaną zidentyfikowane firmy generujące duże wolumeny ruchu samochodowego. Firmy zostaną zapoznane z koncepcją planów mobilności korporacyjnej, ich celami i korzyściami z ich przejęcia. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | ZDiT, Urząd Miejski w Koszalinie: Wydział Gospodarki Komunalnej i Środowiska, Biuro ZIT (SUMP KKBOF)/ MZK/Straż miejska/Policja |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Początek 2026 roku * Od początku 2027 roku |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * praca własna, finansowanie ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin |

Moduł 4 – Informacja i promocja w zakresie parkowania

**Pytanie 28:** **Jakie inicjatywy podejmuje się w celu zachęcenia deweloperów i inwestorów do wpływania na zachowania związane z parkowaniem i podróżowaniem?**

Wynik oceny Pytanie 28: **Poziom 0**.

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 5 – Egzekwowanie przepisów parkingowych

**Pytanie 29:** **Kto jest odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów dotyczących parkowania?**

Opłaty za parkowanie są egzekwowane przez kontrolerów Strefy Płatnego Parkowania w Koszalinie i obejmują nieuiszczone opłaty za parkowanie. Egzekwowaniem wykroczeń, takich jak nielegalne parkowanie, zajmuje się lokalna policja. Zarówno opłaty, jak i grzywny trafiają do ogólnego budżetu miasta, bez przeznaczania środków na konkretne cele, takie jak projekty zrównoważonej mobilności.

Wynik oceny Pytanie 29: **Poziom 3**.

0

3

1

4

2

3

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |

Moduł 5 – Egzekwowanie przepisów parkingowych

**Pytanie 30:** **Jakie aspekty i obszary obejmuje egzekwowanie prawa?**

Wynik oceny Pytanie 30: **Poziom 2**.

0

3

1

4

2

2

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 5 – Egzekwowanie przepisów parkingowych

**Pytanie 31:** **Jakie metody egzekwowania prawa związanego z parkowaniem są wykorzystywane?**

Wynik oceny Pytanie 31: **Poziom 1**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 2**

0

3

1

4

2

1

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 5 – Egzekwowanie przepisów parkingowych

**Pytanie 32:** **Na ile skuteczne i efektywne jest egzekwowanie naruszeń zasad parkowania (np. parkowanie na chodniku lub na pasie przeznaczonym tylko dla autobusów) w mieście?**

Wynik oceny Pytanie 32: **Poziom 3 (2,68)**.

0

3

1

4

2

2,68

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 1 | 3 | 5 | 1 | 1 |

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nazwa działania*** | **Wykorzystanie dostępnych narzędzi w celu opracowania systemu, który umożliwi pracownikom służb porządkowych lub ogółowi społeczeństwa przesyłanie zdjęć i zgłaszanie wykroczeń drogowych (głównie nieprawidłowego parkowania).** |
| ***Cel*** | Poprawa wykorzystania dostępnych narzędzi i zwiększenie świadomości w zakresie przestrzegania przepisów ustawy o ruchu drogowym. Powinno to pozwolić na zmniejszenie liczby kierowców łamiących przepisy prawa i poprawę jakości i dostępności przestrzeni publicznej. |
| ***Treść*** | Usprawnienie współpracy i stworzenie sprawnego systemu umożliwiającego efektywne przekazywanie informacji w zakresie naruszeń przepisów ruchu drogowego oraz podejmowanie interwencji przez organy ścigania, co przełoży się na zmniejszenie liczby takich czynów.  Zatrudnienie pracowników (nie funkcjonariuszy Straży Miejskiej lub Policji ), którzy będą ujawniać wykroczenia poprzez wykonywanie zdjęć nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów (nielegalne parkowanie, parkowanie poza wyznaczonymi miejscami).  Istnieje potrzeba stworzenia systemu, który będzie automatycznie przesyłał informacje do systemu przygotowującego mandaty do wysłania, aby przyspieszyć i zmniejszyć biurokrację. |
| ***Osoba odpowiedzialna i dział*** | Gabinet Prezydenta/Straż miejska/Policja |
| ***Ramy czasowe***   * Kiedy będzie dostępny plan szczegółowy? * Kiedy nastąpi wdrożenie? | * Do połowy 2026 * Do końca 2027 |
| ***Koszty/finansowanie***   * Ile kosztuje działanie? * Skąd pochodzi finansowanie? | * finansowanie ze środków własnych Gminy Miasto Koszalin |

Moduł 5 – Egzekwowanie przepisów parkingowych

**Pytanie 33:** **Jak efektywne i skuteczne jest egzekwowanie płatnego parkowania w mieście?**

Wynik oceny Pytanie 33: **Poziom 3 (3,35)**.

0

3

1

4

2

3,35

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 0 | 0 | 4 | 5 | 1 |

Moduł 5 – Egzekwowanie przepisów parkingowych

**Pytanie 34:** **W jaki sposób poprawia się wiedzę i umiejętności pracowników odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów dotyczących parkowania?**

Wynik oceny Pytanie 34: **Poziom 0**.

Wynik oceny podczas spotkania konsensualnego: **Poziom 1**

0

3

1

4

2

0

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Moduł 6 – Dane dotyczące parkowania

**Pytanie 35:** **W jaki sposób gromadzone i wykorzystywane są dane dotyczące parkowania?**

Wynik oceny Pytanie 35: **Poziom 1**.

0

3

1

4

2

1

Rozkład poszczególnych ocen według poziomów w kwestionariuszu:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Poziom 0** | **Poziom 1** | **Poziom 2** | **Poziom 3** | **Poziom 4** | Wielopoziomowo |
| 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

