

PARKOWANIE w porządku

**Konsultacje społeczne rozwoju strefy
płatnego parkowania we Wrocławiu**

R A P O R T



**WROCŁAW
ROZMAWIA**

SPIS TREŚCI

1. <u>O KONSULTACJACH</u>	3
2. <u>FORMY KONSULTACJI</u>	5
3. <u>ANKIETA</u>	7
4. <u>ODNIESIENIE SIĘ DO UWAG ZGŁOSZONYCH W ANKIECIE</u>	26
5. <u>SPOTKANIA KONSULTACYJNE</u>	93
6. <u>PODSUMOWANIE</u>	100

1 | O KONSULTACJACH



TERMIN KONSULTACJI

10 maja – 14 lipca 2017 roku.

PRZEDMIOT KONSULTACJI

Rozwój strefy płatnego parkowania we Wrocławiu.

ZAKRES KONSULTACJI

Zakres terytorialny strefy płatnego parkowania.

Zasady funkcjonowania poszerzonej strefy:

- wyznaczanie miejsc postojowych;
- przeznaczenie dochodu ze strefy na drobne inwestycje lokalne.

CEL KONSULTACJI

Stworzenie we współpracy z mieszkańcami mechanizmu stopniowej poprawy jakości przestrzeni publicznych wrocławskiego obszaru śródmiejskiego:

- ograniczenie problemu rozlewania się nielegalnego parkowania i związanego z tym niszczenia chodników oraz zieleńców;
- zapewnienie środków budżetowych na lokalne inwestycje drogowe – remonty nawierzchni, wprowadzanie zieleni oraz drobnej architektury miejskiej.

EFEKT KONSULTACJI

Raport z zawartymi uwagami uczestników, przekazany Radzie Miejskiej jako podstawa do podjęcia decyzji w zakresie obszaru ewentualnego rozszerzenia oraz zasad, na jakich powinna funkcjonować strefa płatnego parkowania we Wrocławiu.

ADRESACI KONSULTACJI

Mieszkańcy Wrocławia, w szczególności obszaru funkcjonalnego śródmieścia.

PROMOCJA KONSULTACJI

- ✓ Dedykowana strona WWW poświęcona konsultacjom: wroclaw.pl/rozmawia/rozwoj-strefy-platnego-parkowania oraz strona miasta: wroclaw.pl (aktualności).



PARKOWANIE w porządku

Wrocław Rozmawia / PARKOWANIE w porządku

PARKOWANIE w porządku: O konsultacjach

WIĘCEJ O KONSULTACJACH

Proponowane zasady ➔ Ankieta ➔ Stan obecny ➔

- ✓ **Media lokalne** – artykuły poświęcone tematyce konsultacji.
- ✓ **Portale społecznościowe** – strona na Facebooku Wrocław rozmawia.
- ✓ **Poczta elektroniczna** – informacja o konsultacjach przesłana do zainteresowanych, w tym Rad Osiedli oraz spółdzielni mieszkaniowych.

2| FORMY KONSULTACJI

1. ANKIETA >>> s. 7

Ankietowani odpowiadali na cztery pytania zamknięte oraz jedno otwarte, których celem było zebranie opinii dotyczących rozwoju strefy płatnego parkowania we Wrocławiu.

ANKIETA

1. Czy uważa Pani/Pan, że strefa, w której można wprowadzić opłaty za parkowanie powinna być we Wrocławiu rozszerzana? (Proszę wybrać 1 odpowiedź) *

- Zdecydowanie tak
- Raczej tak
- Ani tak, ani nie
- Raczej nie
- Zdecydowanie nie

2. Czy Pani/Pana zdaniem posiadacz więcej niż jednego auta, powinien wносить większą opłatę roczną za drugi i kolejny pojazd? (Proszę wybrać 1 odpowiedź) *

- Zdecydowanie tak
- Raczej tak
- Ani tak, ani nie
- Raczej nie
- Zdecydowanie nie

3. Czy Pani/Pana zdaniem pieniądze zebrane z opłat za parkowanie powinny być przeznaczone na inwestycje osiedlowe (np. drogi, chodniki, zieleń)? (Proszę wybrać 1 odpowiedź) *

- Zdecydowanie tak
- Raczej tak
- Ani tak, ani nie
- Raczej nie
- Zdecydowanie nie

4. Czy Pani/Pana zdaniem płatne miejsca postojowe w strefie powinny być wyznaczone na wniosek mieszkańców oraz opinii rady osiedla? (Proszę wybrać 1 odpowiedź) *

- Zdecydowanie tak
- Raczej tak
- Ani tak, ani nie
- Raczej nie
- Zdecydowanie nie

Jeśli ma Pani/Pan uwagi odnośnie proponowanego obszaru strefy płatnego parkowania lub zasad parkowania, prosimy się nimi podzielić. (Pole nieobowiązkowe)

METRYCZKA

Po Wrocławiu najczęściej porusza się Pani/Pan: *

- Samochodem
- Komunikacją zbiorową
- Pieszko
- Rowerem

Czy jest Pani/Pan zameldowany (stałe lub czasowo) na obszarze objętym propozycją rozwoju Strefy Płatnego Parkowania?

- Tak
- Nie

WIEK * do 18 lat 19–25 lat 26–39 lat 40–65 lat
 powyżej 65 lat

PŁEĆ *

- Kobieta
- Mężczyzna

Ankietę można było wypełnić elektronicznie na dedykowanej stronie konsultacji. W sumie zebrano **1137** ankiety.

2. SPOTKANIA KONSULTACYJNE >>> s.93

Zorganizowano 7 spotkań konsultacyjnych:

1. 18 maja 2017 r. o godz. 17:00 w siedzibie Rady Osiedla Powstańców Śląskich, ul. Gajowicka 96a (udział wzięło 120 osób).

2. 29 maja 2017 r. o godz. 17:00 w Miejskiej Bibliotece Publicznej – Filia nr 29, ul. Reja 1 (udział wzięło 26 osób).
3. 30 maja 2017 r. o godz. 17:00 w Barbarze, ul. Świdnicka 8c (udział wzięło 15 osób).
4. 6 czerwca 2017 r. o godz. 17:00 w Starostwie Powiatowym, ul. Kościuszki 131 (udział wzięło 13 osób).
5. 13 czerwca 2017 r. o godz. 17:00 w Dziennym Domu Pomocy „Na Ciepłej”, ul. Ciepła 15b (udział wzięło 6 osób).
6. 20 czerwca 2017 r. o godz. 17:00 w Gimnazjum nr 28, ul. Zachodnia 2 (udział wzięło 27 osób).
7. 27 czerwca 2017 r. o godz. 17:00 w Bibliotece GRAFIT – Filia nr 5, ul. Namysłowska 8 (udział wzięło 16 osób).

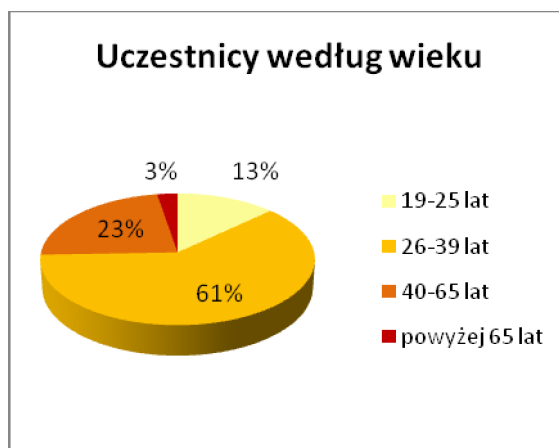
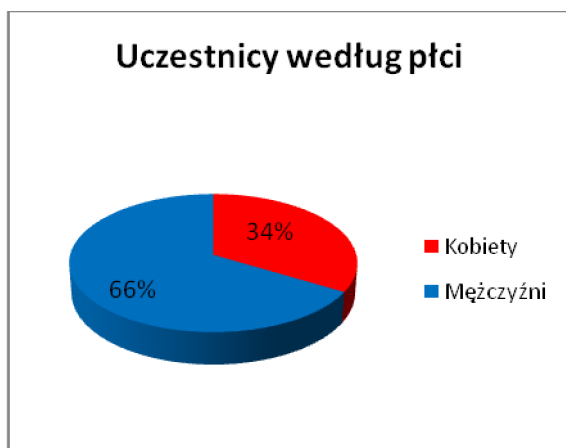
W spotkaniach wzięły udział łącznie **223** osoby.

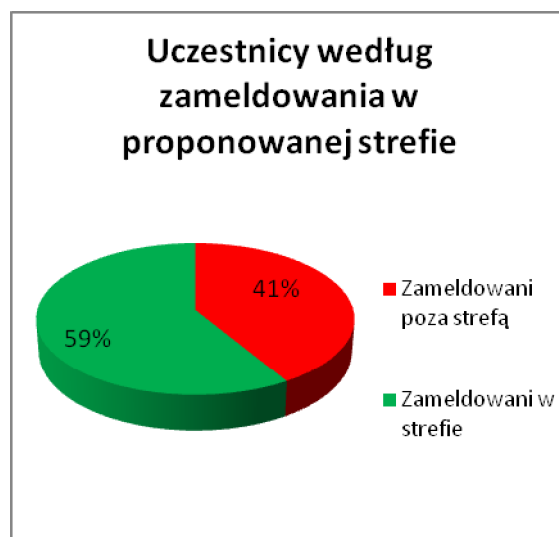
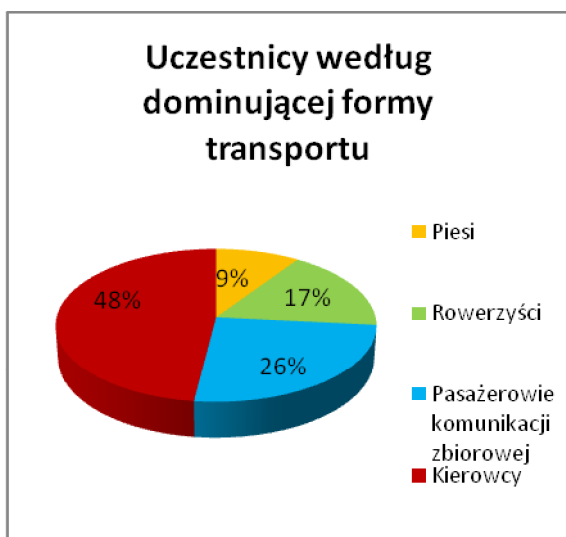
3 | ANKIETA

UCZESTNICY ANKIETY

W ankiecie konsultacyjnej wzięło udział **1137 osób**, z czego dwie trzecie stanowili **mężczyźni (66%)**. W większości przypadków byli oni w swoich opiniach bardziej przychylni proponowanym zmianom, niż kobiety. W podziale na grupy wiekowe, najliczniejszą stanowiły osoby w młodszym wieku produkcyjnym (wyodrębniając z niej osoby w wieku akademickim), to jest **26–39 lat (61%)**. Analizując poparcie dla różnych aspektów konsultowanych propozycji według tego kryterium, w większości przypadków zaznaczyła się negatywna korelacja z wiekiem (starsze grupy wiekowe były bardziej sceptycznie nastawione do zmian). Pod względem dominującego środka transportu, najliczniejszą grupę wśród uczestników stanowili **użytkownicy samochodów (48%)**. Ich poglądy względem proponowanych zmian były stosunkowo najbardziej sceptyczne, choć niekiedy nie odbiegały znacząco od poglądów pieszych i pasażerów komunikacji zbiorowej. Biorąc pod uwagę to kryterium, rowerzyści stanowili grupę wyróżniającą się wysokim poparciem dla konsultowanych propozycji, jednak co ważne, prawie trzykrotnie mniej liczną (17%) niż kierowcy. Należy zaznaczyć, że fakt, iż uczestnicy mogli wybrać tylko jedną formę poruszania się po mieście (pieszo, rowerem, komunikacją zbiorową, samochodem), traktowaną jako dominującą, był w kilku wypadkach powodem uwag do prawidłowości sformułowania ankiety, jednak zdaniem autorów dopuszczenie kilku odpowiedzi doprowadziłoby do utraty czytelności wyników. Najmniej różnicującym kryterium, jeśli chodzi o stosunek do konsultowanej propozycji, był fakt zameldowania na obszarze proponowanej strefy. Odpowiedzi w obu grupach były podobne, choć stanowiący większość wśród uczestników ankiety **zameldowani (stale lub czasowo) mieszkańcy proponowanej strefy (59%)**, cechowali się bardziej zdecydowanymi poglądami.

17 osób (1,5%) nie oznaczyło żadnej odpowiedzi w pytaniu o zameldowanie na terenie proponowanej strefy, a 7 osób (0,6%) postąpiło tak przy pytaniu o grupę wiekową. Dlatego wyniki ankiet w tabelach analizujących odpowiedzi pod względem tych kryteriów sumują się odpowiednio do 1120 i 1130.





Pytanie 1. ROZSZERZENIE

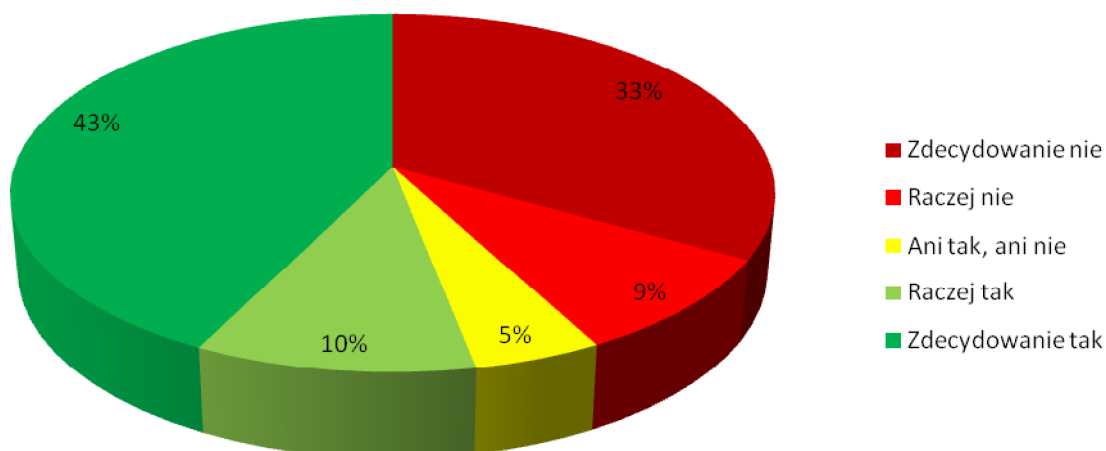
Treść pytania: **Czy uważa Pani/Pan, że strefa, w której można wprowadzić opłaty za parkowanie powinna być we Wrocławiu rozszerzana?**

1.1. Rozszerzenie – odpowiedzi sumarycznie

Większość ankietowanych (53%) zgadzała się z potrzebą rozszerzenia strefy płatnego parkowania we Wrocławiu. Przeciwnego zdania było 42% uczestników. Warto pokreślić znaczący udział zdecydowanych opinii w obu grupach oraz fakt, że niespełna 5% uczestników nie wyraziło żadnej opinii.

Lp.	ROZSZERZENIE – odpowiedzi sumarycznie	Wyniki	
		Liczbowo	Procentowo
1	Zdecydowanie nie	377	33,2%
2	Raczej nie	103	9,1%
3	Ani tak, ani nie	54	4,7%
4	Raczej tak	118	10,4%
5	Zdecydowanie tak	485	42,7%
Suma		1137	100,0%

Rozszerzenie - suma

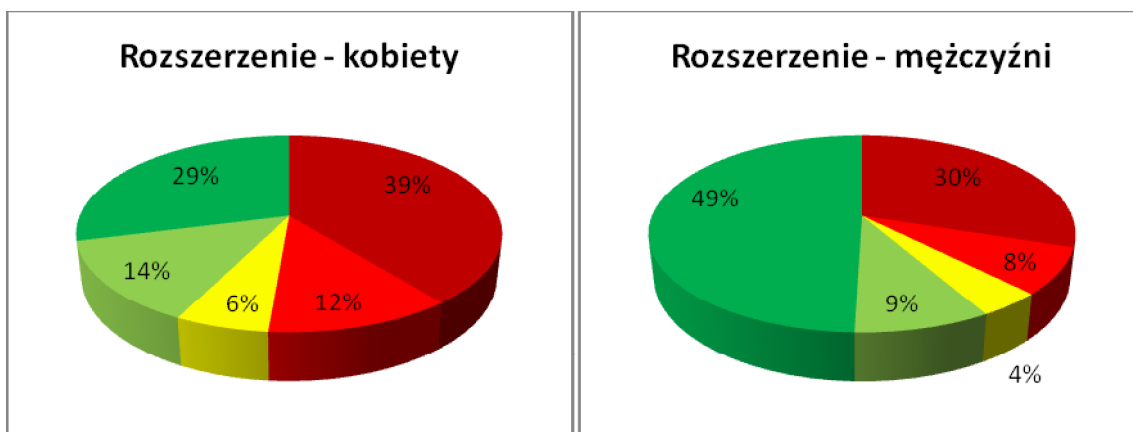


Legenda przedstawiona w powyższych diagramie jest analogiczna dla następujących, poniżej.

1.2. Rozszerzenie – odpowiedzi według płci

Poparcie dla proponowanych zmian wyraźnie zaznaczyło się wśród mężczyzn biorących udział w ankiecie i wynosiło 58%. Wśród ankietowanych kobiet przeważały opinie negatywne (52%), przy czym ogólnie ich poglądy miały mniej zdecydowany charakter.

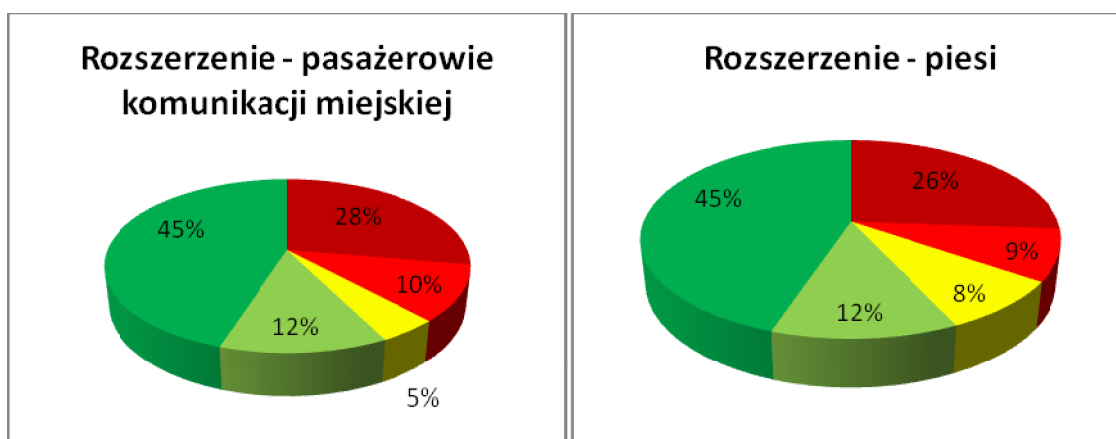
Lp.	Rozszerzenie – podział wg płci	Kobiety		Mężczyźni	
		Liczbowo	Procentowo	Liczbowo	Procentowo
1	Zdecydowanie nie	150	39,3%	227	30,1%
2	Raczej nie	46	12,0%	57	7,5%
3	Ani tak, ani nie	23	6,0%	31	4,1%
4	Raczej tak	52	13,6%	66	8,7%
5	Zdecydowanie tak	111	29,1%	374	49,5%
Suma		382	100,0%	755	100,0%

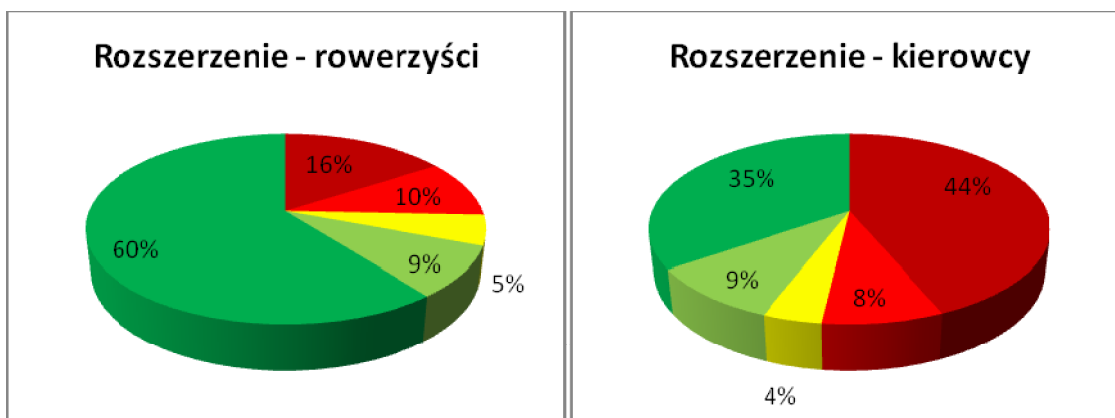


1.3. Rozszerzenie – odpowiedzi według dominującej formy transportu

Najliczniejszą i jednocześnie najbardziej sceptyczną w stosunku do rozszerzenia grupą uczestników ankiety byli użytkownicy samochodów (52% przeciwników, wobec 44% popierających). Z kolei do największych zwolenników rozszerzenia należeli rowerzyści, wśród których poparcie dla rozwoju obszaru strefy wyniosło 69%, wobec 26% przeciwników. Odpowiedzi pieszych i pasażerów komunikacji zbiorowej były zbliżone i tu także dość wyraźnie przeważało poparcie dla rozszerzenia (pow. 55%).

Lp.	Rozszerzenie – podział wg grup wiekowych	Komunikacja zbiorowa		Pieszo		Rowerem		Samochodem	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	80	27,7%	28	26,2%	31	15,9%	238	43,6%
2	Raczej nie	30	10,4%	9	8,4%	19	9,7%	45	8,2%
3	Ani tak, ani nie	13	4,5%	9	8,4%	10	5,1%	22	4,0%
4	Raczej tak	36	12,5%	13	12,1%	17	8,7%	52	9,5%
5	Zdecydowanie tak	130	45,0%	48	44,9%	118	60,5%	189	34,6%
Suma		289	100,0%	107	100,0%	195	100,0%	546	100,0%

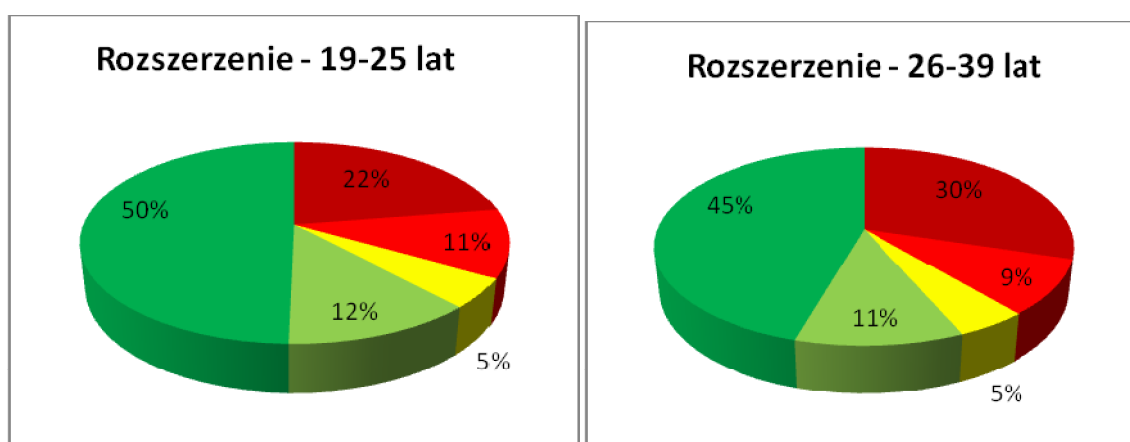


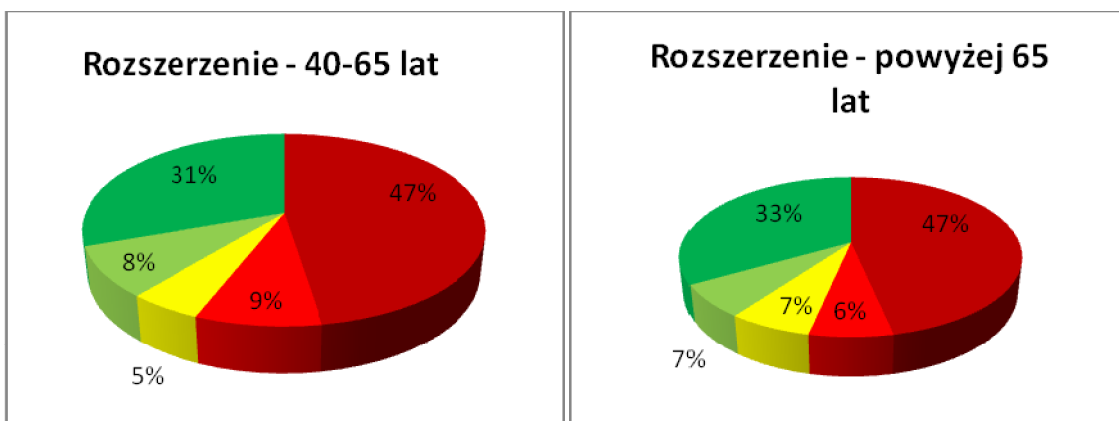


1.4. Rozszerzenie – odpowiedzi według grupy wiekowej

Poparcie dla rozszerzenia strefy jest negatywnie skorelowane z wiekiem ankietowanych. Wyraźnie zaznacza się poparcie (56%) dla rozszerzenia strefy wśród młodszej części osób w wieku produkcyjnym (26–39 lat), najliczniejszej wśród uczestników ankiety. Zdecydowanie mniejszy był odsetek osób w wieku akademickim (17%) i jednocześnie była to grupa najbardziej pozytywnie (62%) nastawiona do perspektywy rozszerzenia strefy. Sceptycy natomiast byli starsi uczestnicy ankiety (56% przeciwników wobec 39% przeciwników łącznie dla obu grup powyżej 40. roku życia).

Lp.	Rozszerzenie – podział wg wieku	19-25 lat		26-39 lat		40-65 lat		powyżej 65 lat	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	33	22,4%	207	29,8%	123	47,5%	14	46,7%
2	Raczej nie	16	10,9%	63	9,1%	22	8,5%	2	6,7%
3	Ani tak, ani nie	7	4,8%	32	4,6%	13	5,0%	2	6,7%
4	Raczej tak	18	12,2%	76	11,0%	22	8,5%	2	6,7%
5	Zdecydowanie tak	73	49,7%	316	45,5%	79	30,5%	10	33,3%
Suma		147	100,0%	694	100,0%	259	100,0%	30	100,0%

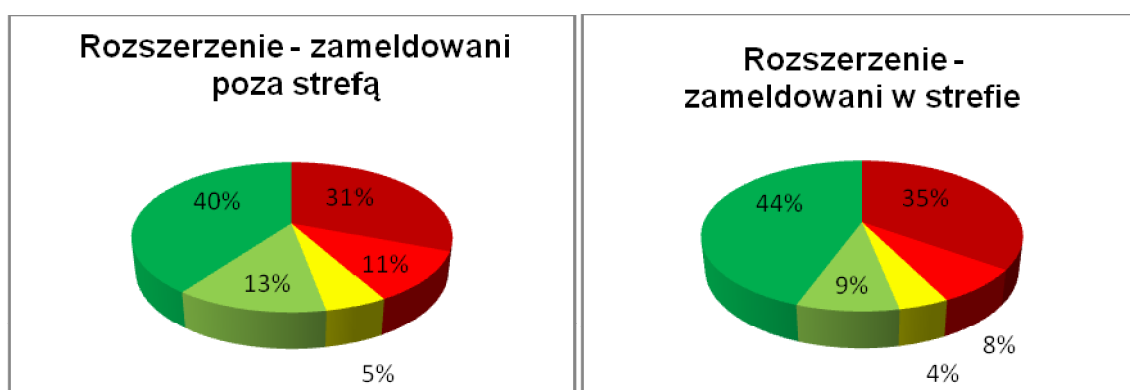




1.5. Rozszerzenie – odpowiedzi według zameldowania w proponowanej strefie płatnego parkowania

Jak wspomniano, kryterium zameldowania na obszarze proponowanej strefy nie różnicowało znacząco odpowiedzi uczestników ankiety, można jednak zauważyć większy odsetek osób o zdecydowanych poglądach wśród tych, których zmiana dotyczy bezpośrednio.

Lp.	Rozszerzenie – podział wg zameldowania w proponowanej SPP	Niezameldowani w strefie		Zameldowani w strefie		Sumarycznie	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	143	30,9%	230	35,0%	373	33,3%
2	Raczej nie	51	11,0%	50	7,6%	101	9,0%
3	Ani tak, ani nie	24	5,2%	28	4,3%	52	4,6%
4	Raczej tak	60	13,0%	57	8,7%	117	10,4%
5	Zdecydowanie tak	185	40,0%	292	44,4%	477	42,6%
Suma		463	100,0%	657	100,0%	1120	100,0%



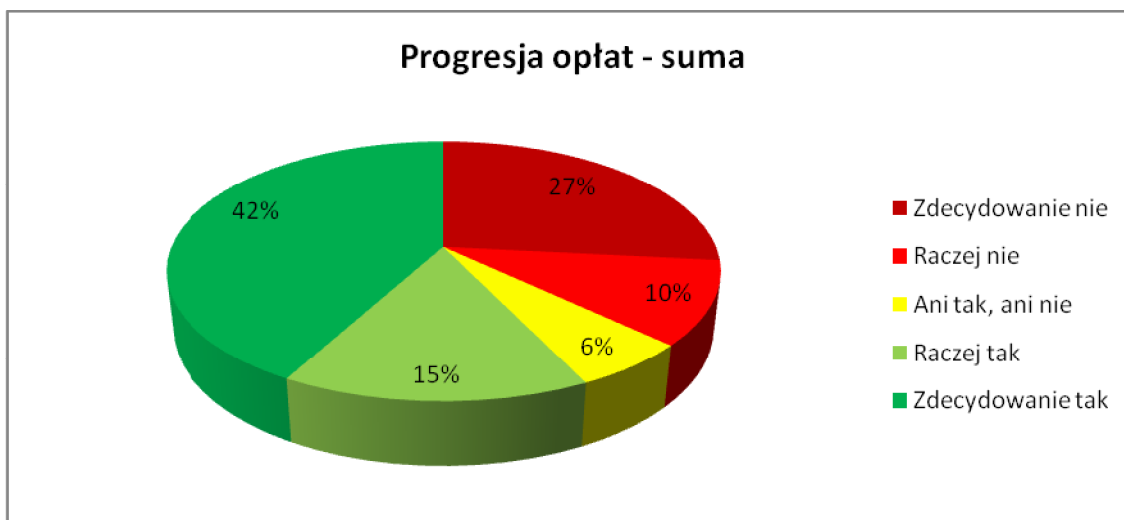
Pytanie 2. PROGRESJA OPŁAT

Treść pytania: **Czy Pani/Pana zdaniem posiadacz więcej niż jednego auta, powinien wносить większą opłatę roczną za drugi i kolejny pojazd?**

2.1. Progresja opłat – odpowiedzi sumarycznie

W zakresie progresji opłat abonamentowych za kolejne samochody danego właściciela, poparcie zaznaczyło się nieco wyraźniej, niż dla rozszerzenia strefy. Zwolennikami tej zasady było 57% ankietowanych, wobec 39% grupy przeciwników.

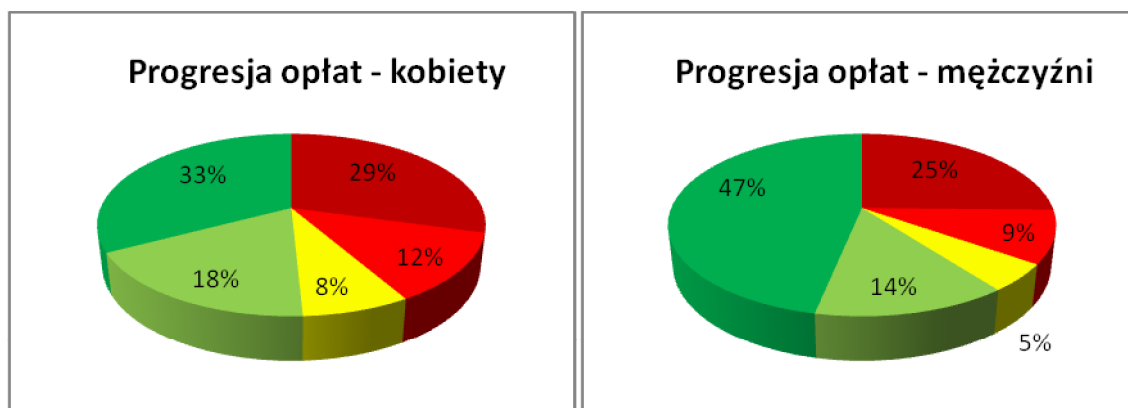
Lp.	Progresja opłat – odpowiedzi sumarycznie	Wyniki	
		Liczbowo	Procentowo
1	Zdecydowanie nie	303	26,6%
2	Raczej nie	118	10,4%
3	Ani tak, ani nie	66	5,8%
4	Raczej tak	172	15,1%
5	Zdecydowanie tak	478	42,0%
	Suma	1137	100,0%



2.2. Progresja opłat – odpowiedzi według płci

Podobnie jak w przypadku rozszerzenia, również w przypadku progresji opłat kobiety były bardziej sceptycznie nastawione do proponowanych zmian, niż mężczyźni, jednak w tym wypadku w obu grupach przeważały opinie popierające zmianę.

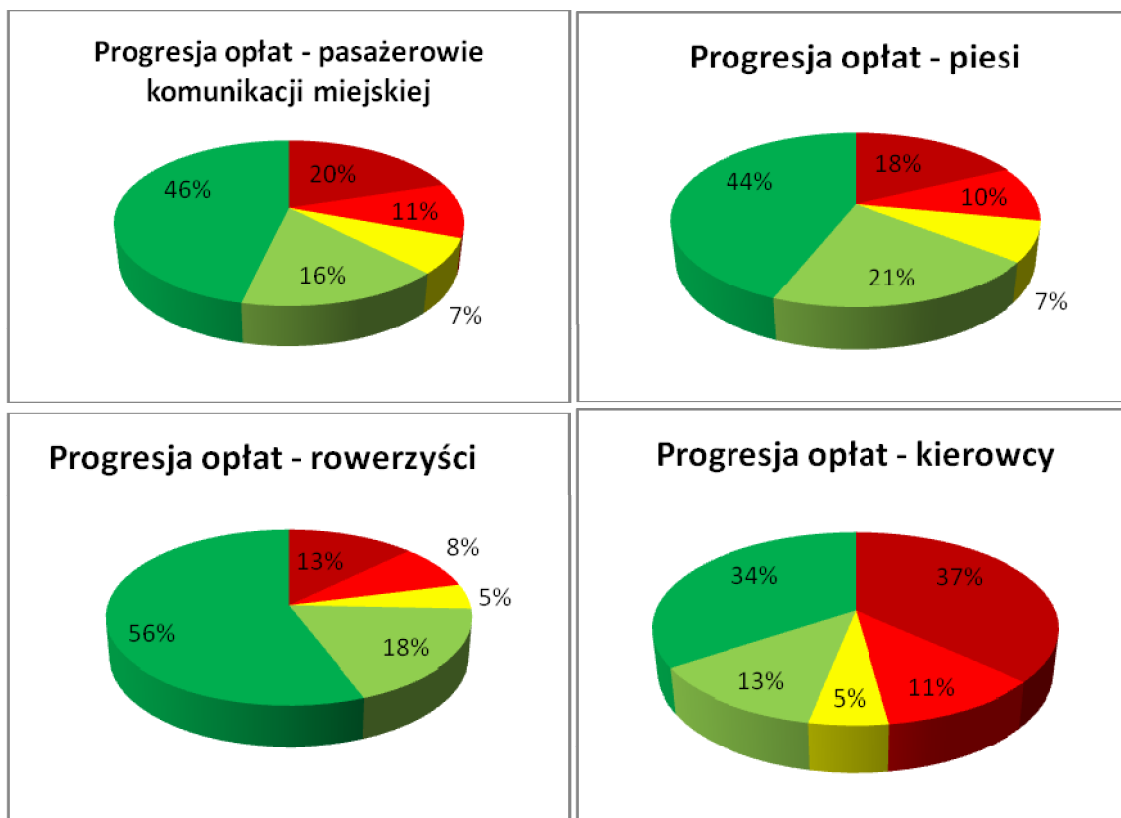
Lp.	Progresja – podział wg płci	Kobiety		Mężczyźni	
		Liczbowo	Procentowo	Liczbowo	Procentowo
1	Zdecydowanie nie	112	29,3%	191	25,3%
2	Raczej nie	47	12,3%	71	9,4%
3	Ani tak, ani nie	29	7,6%	37	4,9%
4	Raczej tak	69	18,1%	103	13,6%
5	Zdecydowanie tak	125	32,7%	353	46,8%
Suma		382	100,0%	755	100,0%



2.3. Progresja opłat – odpowiedzi według dominującej formy transportu

Podobnie jak w przypadku pytania pierwszego, najbardziej pozytywnie do proponowanych zmian nastawieni są rowerzyści. Wyraźnie popierają je też piesi i pasażerowie komunikacji zbiorowej. Wśród kierowców opinie podzielone są niemal po równo (47% „za” do 48% „przeciw”), przy nieco większym odsetku zdecydowanych odpowiedzi w grupie przeciwników.

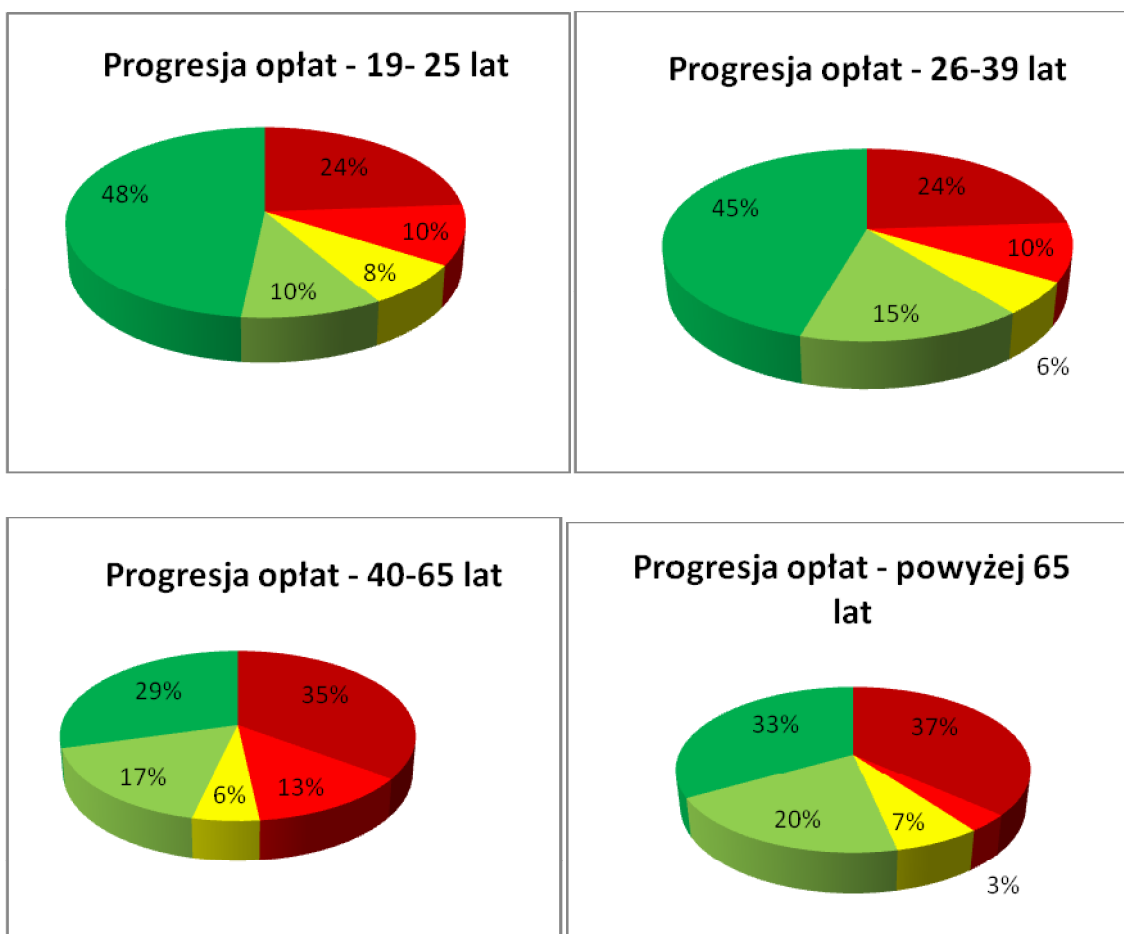
Lp.	Progresja – podział wg środków transportu	Komunikacja zbiorowa		Pieszo		Rowerem		Samochodem	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	58	20,1%	19	17,8%	25	12,8%	201	36,8%
2	Raczej nie	31	10,7%	11	10,3%	16	8,2%	60	11,0%
3	Ani tak, ani nie	20	6,9%	8	7,5%	9	4,6%	29	5,3%
4	Raczej tak	46	15,9%	22	20,6%	36	18,5%	68	12,5%
5	Zdecydowanie tak	134	46,4%	47	43,9%	109	55,9%	188	34,4%
Suma		289	100,0%	107	100,0%	195	100,0%	546	100,0%



2.4. Progresja opłat – odpowiedzi według grup wiekowych

Również w przypadku stosunku do propozycji wprowadzenia progresji opłat abonamentowych za kolejne samochody danego właściciela potwierdza się prawidłowość: młodsze grupy wyraźnie silniej wspierają zmiany.

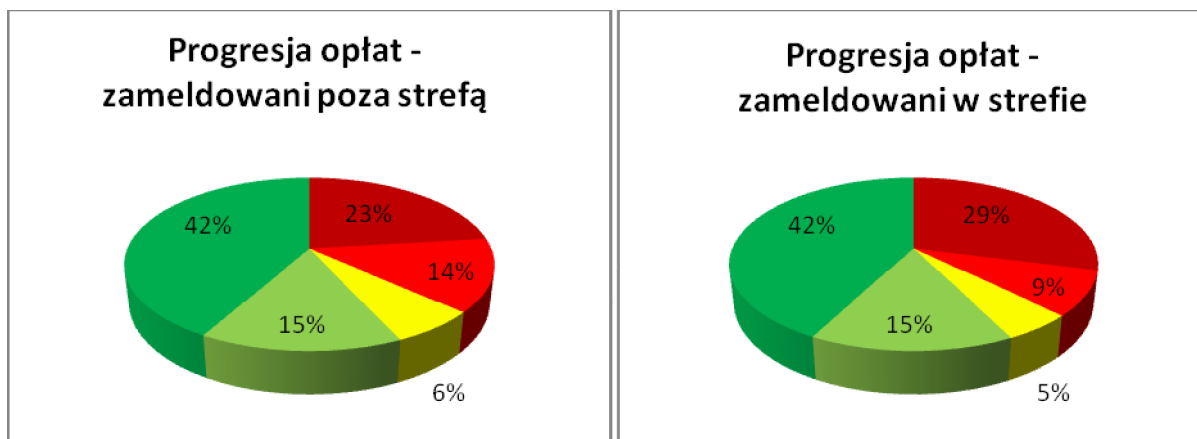
Lp.	Progresja opłat – podział wg wieku	19-25 lat		26-39 lat		40-65 lat		powyżej 65 lat	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	35	23,8%	166	23,9%	91	35,1%	11	36,7%
2	Raczej nie	15	10,2%	68	9,8%	34	13,1%	1	3,3%
3	Ani tak, ani nie	11	7,5%	39	5,6%	14	5,4%	2	6,7%
4	Raczej tak	15	10,2%	105	15,1%	44	17,0%	6	20,0%
5	Zdecydowanie tak	71	48,3%	316	45,5%	76	29,3%	10	33,3%
	Suma	147	100,0%	694	100,0%	259	100,0%	30	100,0%



2.5. Progresja opłat – odpowiedzi według zameldowania w proponowanej strefie płatnego parkowania

Zameldowanie w proponowanej strefie nie miało istotnego wpływu różnicującego stosunek do wprowadzenia progresji opłat za kolejne auta.

Lp.	Progresja opłat – podział wg zameldowania w proponowanej SPP	Niezameldowani w strefie		Zameldowani w strefie		Sumarycznie	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	107	23,1%	191	29,1%	298	26,6%
2	Raczej nie	63	13,6%	55	8,4%	118	10,5%
3	Ani tak, ani nie	30	6,5%	34	5,2%	64	5,7%
4	Raczej tak	69	14,9%	99	15,1%	168	15,0%
5	Zdecydowanie tak	194	41,9%	278	42,3%	472	42,1%
	Suma	463	100,0%	657	100,0%	1120	100,0%



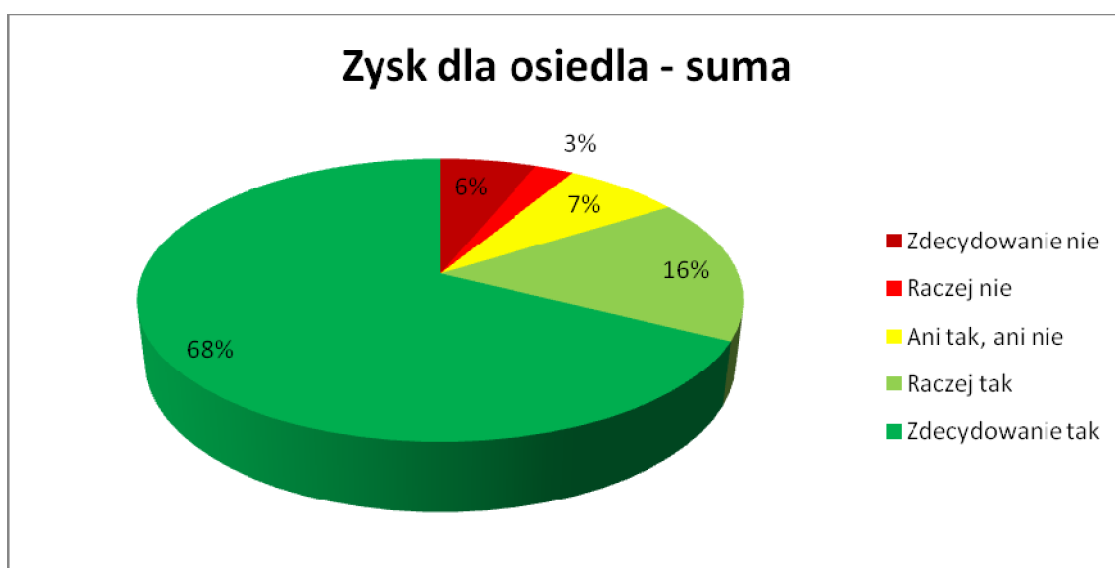
Pytanie 3. ZYSK DLA OSIEDLA

Treść pytania: **Czy Pani/Pana zdaniem pieniądze zebrane z opłat za parkowanie powinny być przeznaczone na inwestycje osiedlowe (np. drogi, chodniki, zieleń)?**

3.1. Zysk dla osiedla – odpowiedzi sumarycznie

Propozycja przeznaczenia uzyskanych dochodów na lokalne inwestycje była zdecydowanie najlepiej odbierana ze wszystkich proponowanych zmian. Popierało ją 84% ankietowanych.

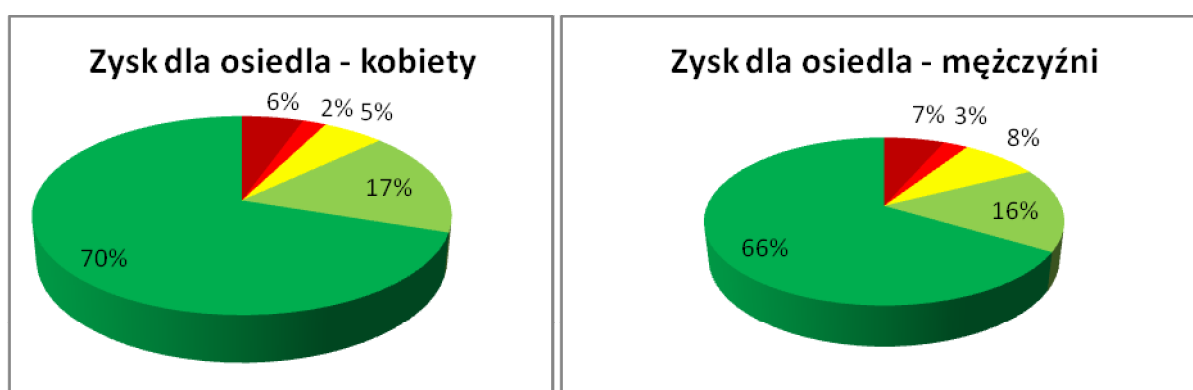
Lp.	Zysk dla osiedla – odpowiedzi sumarycznie	Wyniki	
		Liczbowo	Procentowo
1	Zdecydowanie nie	70	6,2%
2	Raczej nie	28	2,5%
3	Ani tak, ani nie	84	7,4%
4	Raczej tak	187	16,4%
5	Zdecydowanie tak	768	67,5%
Suma		1137	100,0%



3.2. Zysk dla osiedla – odpowiedzi według płci

Pytanie o przeznaczenie zysku było jedynym, w którym proponowane zmiany cieszyły się zauważalnie większym poparciem w grupie kobiet, niż mężczyzn.

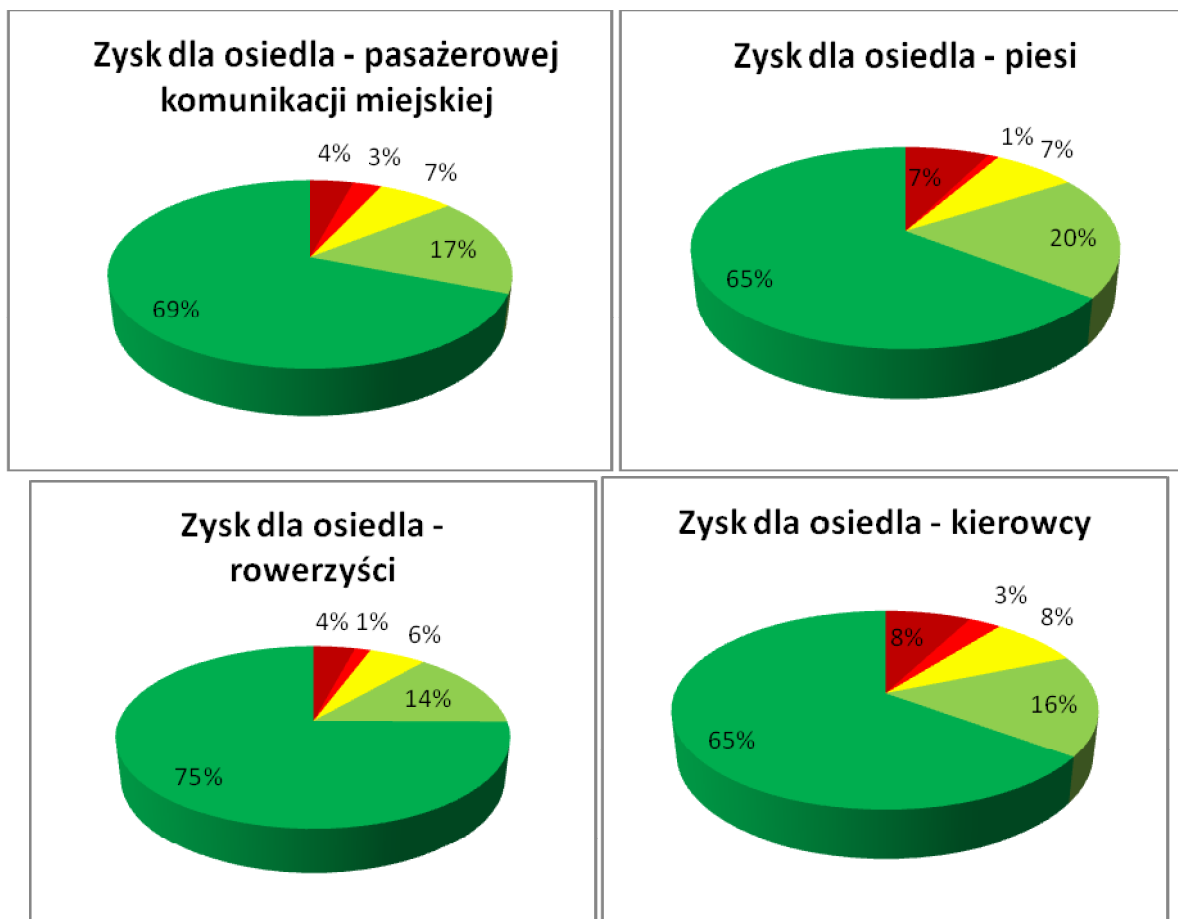
Lp.	Zysk dla osiedla - podział wg płci	Kobiety		Mężczyźni	
		Liczbowo	Procentowo	Liczbowo	Procentowo
1	Zdecydowanie nie	21	5,5%	49	6,5%
2	Raczej nie	8	2,1%	20	2,6%
3	Ani tak, ani nie	21	5,5%	63	8,3%
4	Raczej tak	65	17,0%	122	16,2%
5	Zdecydowanie tak	267	69,9%	501	66,4%
	Suma	382	100,0%	755	100,0%



3.3. Zysk dla osiedla – odpowiedzi według dominującej formy transportu

Poparcie dla przeznaczenia zysków na inwestycje osiedlowe było podobne we wszystkich grupach przy podziale względem dominującej formy poruszania się po mieście. Jedynie rowerzyści odznaczają się wyraźnie wyższym poparciem dla zmian.

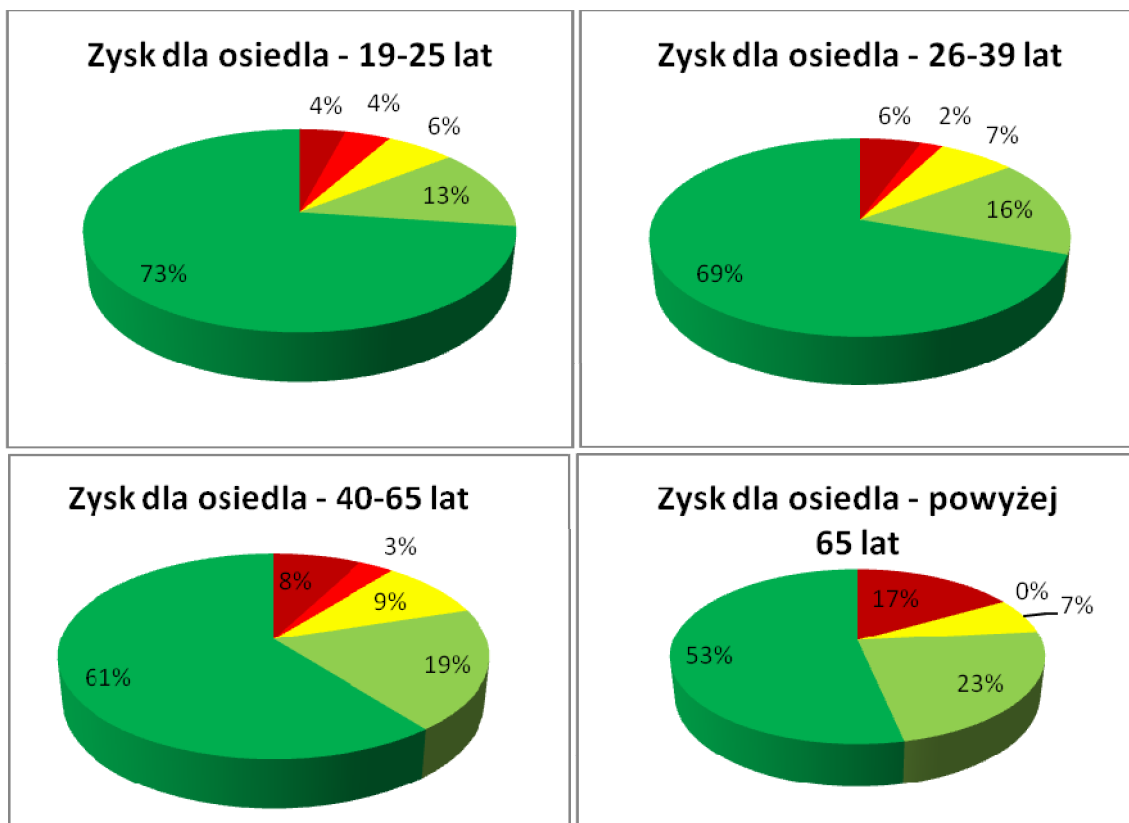
Lp.	Zysk dla osiedla – podział wg środków transportu	Komunikacja zbiorowa		Pieszko		Rowerem		Samochodem	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	12	4,2%	8	7,5%	8	4,1%	42	7,7%
2	Raczej nie	8	2,8%	1	0,9%	3	1,5%	16	2,9%
3	Ani tak, ani nie	21	7,3%	8	7,5%	11	5,6%	44	8,1%
4	Raczej tak	49	17,0%	21	19,6%	27	13,8%	90	16,5%
5	Zdecydowanie tak	199	68,9%	69	64,5%	146	74,9%	354	64,8%
	Suma	289	100,0%	107	100,0%	195	100,0%	546	100,0%



3.4. Zysk dla osiedla – odpowiedzi według grup wiekowych

Pytanie o przeznaczenie zysków, podobnie jak w pozostałych kwestiach, pokazuje negatywną korelację wieku i poziomu poparcia proponowanych zmian, choć we wszystkich grupach wyraźnie przeważają ich zwolennicy.

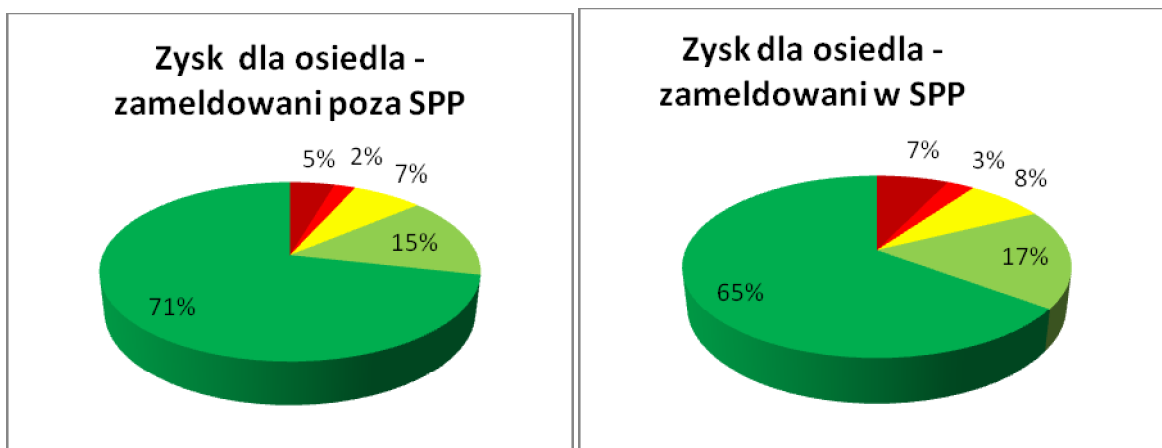
Lp.	Zysk dla osiedla – podział wg wieku	19-25 lat		26-39 lat		40-65 lat		powyżej 65 lat	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	6	4,1%	39	5,6%	20	7,7%	5	16,7%
2	Raczej nie	6	4,1%	14	2,0%	8	3,1%	0	0,0%
3	Ani tak, ani nie	9	6,1%	49	7,1%	24	9,3%	2	6,7%
4	Raczej tak	19	12,9%	110	15,9%	50	19,3%	7	23,3%
5	Zdecydowanie tak	107	72,8%	482	69,5%	157	60,6%	16	53,3%
Suma		147	100,0%	694	100,0%	259	100,0%	30	100,0%



3.5. Zysk dla osiedla – odpowiedzi według zameldowania w proponowanej strefie płatnego parkowania

Jednym z bardziej zaskakujących wyników przeprowadzonej ankiety jest nieco większe poparcie osób mieszkających poza strefą dla przeznaczenia pozyskanych środków wewnątrz strefy. Różnice nie są znaczące, choć zastanawiające.

Lp.	Zysk dla osiedla – podział wg zameldowania w proponowanej SPP	Niezameldowani w strefie		Zameldowani w strefie		Sumarycznie	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	21	4,5%	47	7,2%	68	6,1%
2	Raczej nie	10	2,2%	18	2,7%	28	2,5%
3	Ani tak, ani nie	33	7,1%	51	7,8%	84	7,5%
4	Raczej tak	68	14,7%	115	17,5%	183	16,3%
5	Zdecydowanie tak	331	71,5%	426	64,8%	757	67,6%
	Suma	463	100,0%	657	100,0%	1120	100,0%



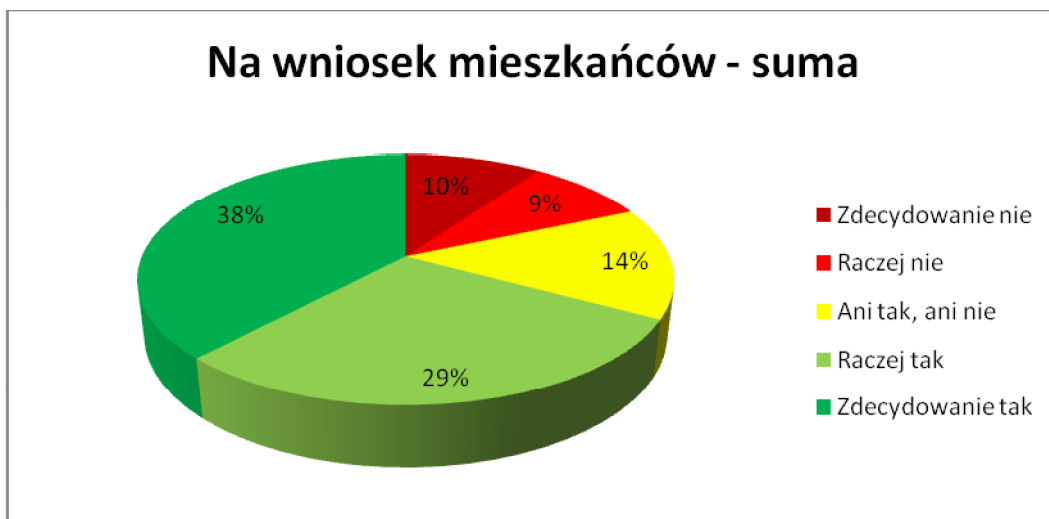
Pytanie 4. NA WNIOSEK MIESZKAŃCÓW

Treść pytania: **Czy Pani/Pana zdaniem płatne miejsca postojowe w strefie powinny być wyznaczane na wniosek mieszkańców oraz opinii rady osiedla?**

4.1. Na wniosek mieszkańców – odpowiedzi sumarycznie

Poparcie dla zasady, zgodnie z którą płatne miejsca postojowe wewnątrz strefy powinny być wyznaczane przy udziale społeczności lokalnej (na wniosek mieszkańców i po uzyskaniu opinii właściwego samorządu osiedlowego) wyraziło ponad dwie trzecie ankietowanych. Poparcie to, w stosunku do pozostałych kwestii konsultowanych w ankiecie, wyróżnia stosunkowo duży odsetek osób, których opinie nie są zdecydowane. Można tę sytuację interpretować jako poparcie ogólnej zasady, choć dopuszczenie sytuacji wyjątkowych.

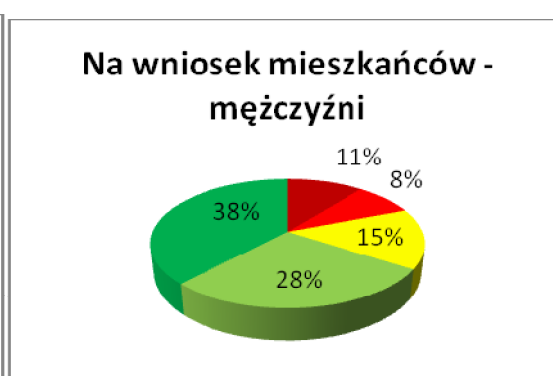
Lp.	Na wniosek mieszkańców - odpowiedzi sumarycznie	Wyniki	
		Liczbowo	Procentowo
1	Zdecydowanie nie	112	9,9%
2	Raczej nie	98	8,6%
3	Ani tak, ani nie	164	14,4%
4	Raczej tak	331	29,1%
5	Zdecydowanie tak	432	38,0%
Suma		1137	100,0%



4.2. Na wniosek mieszkańców – odpowiedzi według płci

Płeć ankietowanych nie stanowiła istotnego czynnika różnicującego odpowiedzi na pytanie o zaangażowanie społeczności lokalnej w proces wyznaczania płatnych miejsc postojowych wewnątrz strefy.

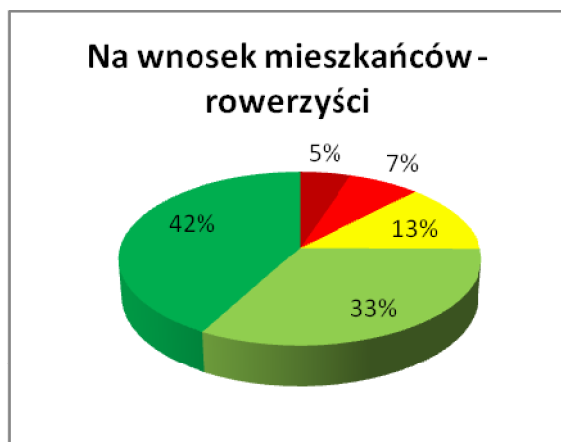
Lp.	Na wniosek mieszkańców - podział wg płci	Kobieta		Mężczyzna	
		Liczbowo	Procentowo	Liczbowo	Procentowo
1	Zdecydowanie nie	31	8,1%	81	10,7%
2	Raczej nie	35	9,2%	63	8,3%
3	Ani tak, ani nie	50	13,1%	114	15,1%
4	Raczej tak	121	31,7%	210	27,8%
5	Zdecydowanie tak	145	38,0%	287	38,0%
	Suma	382	100,0%	755	100,0%



4.3. Na wniosek mieszkańców – odpowiedzi według dominującej formy transportu

Dzieląc uczestników względem dominującej formy poruszania się po mieście, wyróżnić można jedynie grupę rowerzystów. Podobnie jak w przypadku pozostałych konsultowanych zagadnień, poparcie dla włączenia społeczności lokalnych jest tutaj najliczniejsze i najbardziej zdecydowane.

Lp.	Na wniosek mieszkańców – podział wg środków transportu	Komunikacja zbiorowa		Pieszo		Rowerem		Samochodem	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	16	5,5%	7	6,5%	10	5,1%	79	14,5%
2	Raczej nie	20	6,9%	9	8,4%	14	7,2%	55	10,1%
3	Ani tak, ani nie	51	17,6%	21	19,6%	25	12,8%	67	12,3%
4	Raczej tak	92	31,8%	35	32,7%	64	32,8%	140	25,6%
5	Zdecydowanie tak	110	38,1%	35	32,7%	82	42,1%	205	37,5%
Suma		289	100,0%	107	100,0%	195	100,0%	546	100,0%



4.4. Na wniosek mieszkańców – odpowiedzi według grup wiekowych

Zwrócenie się ku inicjatywie oddolnej i samorządowi lokalnemu jest jedyną z proponowanych zmian, dla której poparcie w przypadku odpowiedzi zdecydowanych jest pozytywnie skorelowane z wiekiem uczestników ankiety. Najłatwiej wytłumaczyć to większym przywiązaniem osób starszych do danej społeczności sąsiedzkiej i większym zaufaniem do jej przedstawicieli.

Lp.	Na wniosek mieszkańców – podział wg wieku	19-25 lat		26-39 lat		40-65 lat		powyżej 65 lat	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	11	7,5%	64	9,2%	33	12,7%	4	13,3%
2	Raczej nie	4	2,7%	61	8,8%	30	11,6%	3	10,0%
3	Ani tak, ani nie	26	17,7%	98	14,1%	35	13,5%	4	13,3%
4	Raczej tak	55	37,4%	213	30,7%	55	21,2%	6	20,0%
5	Zdecydowanie tak	51	34,7%	258	37,2%	106	40,9%	13	43,3%
Suma		147	100,0%	694	100,0%	259	100,0%	30	100,0%



4.5. Na wniosek mieszkańców – odpowiedzi według zameldowania w proponowanej strefie płatnego parkowania

Fakt zameldowania na obszarze proponowanej strefy, podobnie jak w przypadku większości pytań, nie różnicował istotnie odpowiedzi, a jedynie wpływał na poziom ich zdecydowania (większy u mieszkańców strefy).

Lp.	Na wniosek mieszkańców –podział wg zameldowania w strefie	Zameldowani poza strefą		Zameldowani w strefie		Sumarycznie	
		Licz.	Proc.	Licz.	Proc.	Licz.	Proc.
1	Zdecydowanie nie	34	7,3%	73	11,1%	107	9,6%
2	Raczej nie	50	10,8%	47	7,2%	97	8,7%
3	Ani tak, ani nie	69	14,9%	93	14,2%	162	14,5%
4	Raczej tak	153	33,0%	172	26,2%	325	29,0%
5	Zdecydowanie tak	157	33,9%	272	41,4%	429	38,3%
	Suma	463	100,0%	657	100,0%	1120	100,0%



4 | ODNIESIENIE SIĘ DO UWAG ZGŁOSZONYCH W ANKIECIE

Oprócz odpowiedzi na pytania zamknięte, ankietowani mieli możliwość wniesienia własnych uwag, opinii i propozycji. W sumie wniesiono **313** uwag. Poniżej przedstawione zostały razem z odpowiedziami.

Lp.	Uwagi do koncepcji	Odpowiedź
1	Zróbmy coś z ekspansją kierowców blokujących przejścia, niszczących trawniki, nie respektujących przestrzeni, z której sami korzystają. Zróbmy...	Problem zawłaszczania przestrzeni dedykowanej innym funkcjom (zwłaszcza chodników i zieleńców) jest zdecydowanie szerszy. Na pewno rozwój Strefy Płatnego Parkowania (dalej SPP) jest jednym z elementów radzenia sobie z nim – zwiększa odpowiedzialność właścicieli samochodów za swoje pojazdy. W efekcie część pojazdów jest przeparkowywana w inne miejsca, częściej podejmowana jest decyzja o rezygnacji z rzadko używanych samochodów, a przyjeżdżający co roku do Wrocławia w liczbie kilkudziesięciu tysięcy studenci, częściej wybierają transport publiczny zamiast własnego samochodu do poruszania się po mieście. Dlatego rozwój SPP służy uwalnianiu innych przestrzeni od funkcji parkingowych.
2	Uwolnić chodniki, parkowanie przenieść na jezdnie, tam, gdzie jego miejsce!	W istocie, chodniki nie powinny być węższe niż 2,0 m (pomijając miejscowe zwężenia) i z takim założeniem projektujemy nowe miejsca postojowe. Przepisy umożliwiają zawężenie chodnika przez miejsca postojowe do 1,5 m tylko w uzasadnionych przypadkach – dopuszczamy je tylko po konsultacji z właściwym samorządem osiedla. Prace projektowe powinny być realizowane zarówno w oparciu o przepisy, jak i o oczekiwania danej społeczności lokalnej, a w przypadku zajmowania przestrzeni chodnika, także z uwzględnieniem Wrocławskich standardów kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym (zwane dalej "standardami pieszymi"), których konsultacje były prowadzone równolegle.
3	1,5 m chodnika to zdecydowanie za mało, muszą być min. 2 metry, żeby minęły się swobodnie dwa wózki z dziećmi.	Wprowadzenie płatnych miejsc postojowych wymusza wskazanie sposobu parkowania oznakowaniem i eliminację parkowania na tzw. zasadach ogólnych (np. z zajęciem chodnika, bez oznakowania
4	Jest mnóstwo ulic, gdzie parkowanie da się przenieść na jezdnie i uwolnić chodniki. Ma to dodatkowa korzyść, bo jezdnia zostanie zwężona, a ruch uspokojony, bez konieczności np. montowania progów.	

5	Zezwolić na parkowanie tylko w wyznaczonych miejscach! Czas chronić trawniki, chodniki, skwery.	dopuszczającego). Przy okazji przewymiarowane pasy ruchu, które są dość powszechne w obszarze o zabudowie śródmiejskiej we Wrocławiu (wiele ulic utraciło dawne znaczenie komunikacyjne) są dostosowywane do obecnych przepisów. Tym samym rozszerzenie SPP sprzyja bezpieczeństwu uczestników ruchu.
6	Sam posiadam auto i poruszam się nim po mieście. Robię tak ponieważ komunikacja miejska jest na żenująco niskim poziomie w naszym mieście, aby to poprawić trzeba poprawić warunki poruszania się po mieście dla KM, ale również pieszo, co powinno się wiązać z likwidacją patologii w postaci parkowania na chodnikach. Jeśli parkuje w centrum to głównie na płatnych parkingach wielopoziomowych. Rozumiem, że parkowanie jest usługą, za którą powinno się płacić.	Jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej w dużej mierze zależy od kongestii ("zakorkowania" miasta), czyli wprost od ilości samochodów na ulicach. Dlatego rozwój SPP pośrednio pomaga poprawiać jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej i obniża koszty jej funkcjonowania. W zakresie zajęcia chodnika – patrz: odpowiedzi na uwagi 3–5.
7	Trzeba usunąć parkowanie z chodników, bo przeszkadza pieszym.	Patrz odpowiedzi na uwagi 1–5.
8	Słupki wciąż potrzebne – straż miejska jest dramatycznie nieskuteczna.	Przy wprowadzaniu SPP standardowo oznakowanie uzupełnia się miejscowym słupkowaniem tak, aby uniemożliwić parkowanie poza wskazanymi miejscami. Staramy się jednak minimalizować ilość słupków – są one przeszkodą także dla ruchu pieszego; utrudniają prowadzenie prac utrzymaniowych lub awaryjnych, interwencję służb ratowniczych itp. W praktyce słupki stosujemy głównie na narożnikach skrzyżowań, a na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami wjazd blokowany jest przez prawidłowo parkujące samochody. Organizacja ruchu, której elementem jest stosowanie słupków, zawsze odbywa się po przeprowadzeniu analizy zachowań użytkowników.
9	Proszę o ustawienie więcej słupków uniemożliwiających wjazd pojazdów na chodniki, bądź tereny zielone.	
10	Z góry dziękuję za ankietę i za próbę zajęcia się parkowaniem, które najdelikatniej rzecz ujmując zostawia wiele do życzenia. Jest to bardzo uderzające po oczach zwłaszcza jak się przyjedzie po dłuższym pobycie za granicą. 1. Poszerzenie strefy płatnego parkowania to jedno i zaledwie jedno. 2. Inna rzecz wg mnie oznaczenie tych miejsc parkingowych, żeby nie wolno było parkować poza wyznaczonymi miejscami. 3. I trzecia wg mnie bardzo ważna rzecz to nie wyznaczanie tych miejsc na chodnikach, a tylko i wyłącznie na ulicach. Jest wiele, wiele, wiele ulic we Wrocławiu, które są wystarczająco szerokie, żeby pomieścić dwa pasy ruchu i po jednym pasie samochodów parkujących.	Patrz odpowiedzi na uwagi: 1, 4, 8.
11	Proszę częściej wprowadzać parkowanie równoległe do krawężnika, by nawet część samochodu nie zajmowała chodnika.	Zagadnienia dotyczące optymalnego sposobu wyznaczania miejsc postojowych dla danego miejsca powinny być prowadzone indywidualnie, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań i we współpracy z danym samorządem Osiedla. W niektórych

		<p>sytuacjach (zwłaszcza przy przewymiarowanych jezdniach) parkowanie skośne lub prostopadłe jest bardziej zasadne. Patrz też odpowiedź na uwagi 4–5.</p>
12	<p>Miejsca parkingowe należy koniecznie wyznaczać, tak, aby nie znajdowały się na chodniku. W razie potrzeby przebudować chodnik, wyznaczyć zatoki parkingowe lub pasy postojowe na jezdni. Będzie to z korzyścią zarówno dla pieszych, jak i kierowców, którzy nie będą zmuszani podjeżdżać pod wysoki krawężnik za każdym razem, gdy będą chcieli zaparkować.</p>	<p>Każde miejsce wymaga indywidualnego podejścia i analizy. Wyznaczanie płatnych miejsc postojowych powinno odbywać się w oparciu o przepisy prawa oraz opinie danego samorządu osiedla. Jeśli miejsca wyznaczone są kosztem chodnika, dodatkowo powinny uwzględniać tzw. standardy piesze (dokument poddawany konsultacjom społecznym równoległe z rozwojem SPP).</p>
13	<p>Często miejsca nie są uporządkowane, to jest auta parkują wzdłuż chodników, np. zamiast wyznaczać wymalowane miejsca parkingowe pod skosem lub w zatoczkach, to zawsze wchodzi więcej aut, niż parkowanie wzdłuż.</p>	<p>Patrz odpowiedzi na uwagi: 11–12.</p>
14	<p>Mieszkam w Śródmieściu, gdzie parkowanie jest zmorą dla mieszkańców – samochody zabierają ogrom miejsca, niszczą chodniki, uniemożliwiają przejście. W ich miejsce widziałbym wydzielone miejsca do parkowania szeregowego i aleje z drzewami, chociaż po jednej stronie ulicy. Uporządkowanie parkowania poprawiłoby estetykę ulicy (porządek), byłoby pro-ekologiczne (miejsce na zieleń) i dobre dla mieszkańców (więcej miejsca, więcej zieleni). Swego czasu istniał projekt uspokojenia ruchu i parkowania na Nadodrze, jednak nie został wprowadzony, co uważam za ogromną porażkę władz miasta.</p>	<p>Rozwój strefy płatnego parkowania jest działaniem spójnym z tymi celami. Odpłatność za postój sprzyja zmniejszeniu popytu na miejsca postojowe (zwłaszcza w perspektywie średnio- i długoterminowej) i = tym samym ułatwia decyzje o innym przeznaczeniu dostępnej przestrzeni – w tym na funkcje komunikacyjne, rekreacyjne, przyrodnicze, gospodarcze, społeczne itd.</p> <p>Projekt strefy uspokojonego ruchu i uporządkowania parkowania nie został przekazany do realizacji ze względu na protesty zgłaszane w konsultacjach społecznych (2014). Obecnie tego typu inwestycje realizowane są głównie w procedurze Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego, zatem istnieje możliwość do realizacji, jeśli takie będzie oczekiwanie mieszkańców.</p>
15	<p>Powinno się podjąć zdecydowane działania, mające na celu uwolnienie chodników i trawników od samochodów.</p>	<p>Patrz odpowiedź na uwagi 3–5.</p>
16	<p>W ramach zmian infrastrukturalnych, zmieniając organizację parkowania (m.in. dokładnie określając ją znakami poziomymi, pionowymi) można usprawnić ruch pieszych, zagospodarowanie chodników w obszarze nowych stref płatnego parkowania.</p>	<p>Patrz odpowiedzi na uwagi: 1, 4–5.</p>
17	<p>Jeżeli to możliwe płatne parkowanie powinno być także w weekendy, zatem codziennie i w godzinach 8–22. Dodatkowo żadnych bezpłatnych parkingów na terenach miasta np. dla urzędników, nie może być równiejszych w tym zakresie. Należy też zdecydowanie wzmocnić walkę z nielegalnym parkowaniem na chodnikach i trawnikach. Najlepiej przez prywatyzację: np. przetargi na obsługę lawetami różnych obszarów miasta za udział w koszcie mandatu (nie sadzę, że</p>	<p>Obecnie nie przewidujemy zmian godzin funkcjonowania strefy – nie było tego typu wniosków ze strony mieszkańców strefy w dotychczasowych granicach. Wyroki sądowe wskazują na brak możliwości pobierania opłat w SPP w tygodniu, w związku z tym znowelizowano uchwałę Rady Miejskiej w tym zakresie. Aby wprowadzić odpłatność w tygodniu, wymagana jest zmiana przepisów</p>

	polskie prawo na to pozwala, ale pomarzyć warto...).	na poziomie krajowym (zapowiadana od kilku lat). Organizacja egzekucji prawa w zakresie nielegalnego parkowania wykracza poza temat konsultacji o rozwoju strefy płatnego parkowania – pomimo powiązania tematycznego, przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu nie może być regulowane uchwałą dot. funkcjonowania SPP.
18	Nie ma sensu wprowadzania nowych stref płatnego parkowania, dopóki pozwala się na dzikie parkowanie na trawnikach.	Straż Miejska Wrocławia prowadzi działania z zakresu nielegalnego parkowania. W samym 2016 r. ujawniono 23.371 wykroczeń związanych z niewłaściwym parkowaniem.
19	Egzekwowane braku opłaty! Miejsca płatne dobrze oznaczone, w mojej opinii nie może być tak, że postawi się parkomat i nagle wszędzie można zaparkować, nawet na trawniku, pod warunkiem uiszczenia opłaty.	Opłata dotyczy wyłącznie wyznaczonych miejsc postojowych. Parkowanie poza nimi jest uniemożliwiane za pomocą oznakowania lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Patrz odpowiedzi na uwagi: 4, 8, 18.
20	Uporządkować parkowanie na osiedlach, zakazać parkowania na chodnikach, wprowadzić ograniczenia ilości miejsc parkingowych/mieszkanie, wprowadzić miejsca parkingowe przypisane dostawom do sklepów i punktów usługowych, więcej kontroli samochodów zaparkowanych na chodnikach, skrzyżowaniach i pasach (Ołbin – Nadodrze).	Postulaty wykraczają poza zakres regulacji strefy płatnego parkowania, choć na pewno jej wprowadzenie ułatwia ich realizację, przede wszystkim ze względu na regulację popytu na miejsca postojowe. Patrz też odpowiedź ma uwagi: 1 i 4–5.
21	Miasto posiada zbyt mało miejsc parkingowych. Pobierane opłaty powinny być przeznaczane na rozbudowę infrastruktury drogowej (miejsca parkingowe, nowe ulice).	<p>W warunkach powszechnej dostępności samochodów zapewnienie bezpłatnego postoju w dużym mieście jest nierealne i nie do pogodzenia z kształtowaniem przestrzeni pozwalającej na wysoką jakość życia mieszkańców. Jednocześnie budowa parkingów kubaturowych nie zlikwidowałaby problemu deficytu miejsc postojowych. Jedno auto wymaga aż 25 mkw przestrzeni (miejsce postojowe i przestrzeń manewrowa). Przy wskaźnikach posiadania aut przekraczających 60% (relacja liczby zarejestrowanych samochodów do liczby mieszkańców), powierzchnia parkingów musiałaby być większa niż powierzchnia użytkowa przyległych obiektów mieszkalnych, biurowych, handlowych itp.</p> <p>Dlatego liczba darmowych miejsc postojowych zawsze będzie zbyt niska w stosunku do potrzeb zgłaszanych przez użytkowników (poza obszarami o niskiej intensywności zabudowy – np. jednorodzinnej). Popyt musi być regulowany ceną, aby uzyskać równowagę między zgłaszaną potrzebą, a możliwościami zapewnienia miejsca postojowego.</p> <p>Przeznaczenie środków z opłat powinno zależeć od lokalnych potrzeb, zgłoszeń</p>

		mieszkańców i samorządu danego osiedla i w tym kierunku zmierza propozycja. Patrz też odpowiedź na uwagi 270–274.
22	Płatne parkingi dla "przyjezdnych", ale jednocześnie należy zapewnić bezpłatne miejsca postojowe dla mieszkańców i osób zatrudnionych w określonej lokalizacji.	Postulat zapewnienia bezpłatnego miejsca postojowego każdemu mieszkańcowi jest nierealny – patrz odpowiedź na uwagę 21. Zagwarantowanie miejsca postojowego dla swojego samochodu jest obowiązkiem właściciela, a nie samorządu lokalnego lub innych instytucji publicznych – patrz odpowiedź na uwagę 216.
23	Uważam, że powinno się rozgraniczyć opłaty od osób przyjezdnych. Proszę zwrócić uwagę jak wygląda miasto wieczorem lub w wakacje – kiedy w mieście nie ma większości studentów, ale jednocześnie wciąż są osoby pracujące i mieszkańcy. Nagle okazuje się, że ilość miejsc parkingowych jest dostateczna. Owszem – mieszkańcy Wrocławia także poruszają się autami po mieście, ale to nie oni zabierają większość miejsc parkingowych.	Strefa płatnego parkowania jest narzędziem regulującym popyt na miejsca postojowe i wprowadzającym wyraźne preferencje dla mieszkańców: opłata abonamentowa dla osób zameldowanych (stale lub czasowo) jest kilkanaście razy niższa w stosunku do ogólnej opłaty abonamentowej (obecnie jest to odpowiednio 10 zł i 110 zł miesięcznie).
24	Mieszkamy poza ścisłym Centrum Wrocławia i zdarza się, że przyjezdni parkują samochody na naszej ulicy w miejscu samochodów, którymi właściciele-mieszkańcy odjechali do pracy. Po południu jest odwrotnie. Przyjezdni odjeżdżają, a mieszkańcy wracają. Miejsca do parkowania jest mało i pobieranie opłat niczego nie zmienia. Urzędnicy nie mówią nic o budowie parkingów, mimo, że samochodów przybywa.	Rozszerzenie SPP zgodnie z proponowanymi zasadami daje możliwość wprowadzenia odpłatności za postój w danym miejscu, ale tego nie narzuca. Jeśli mieszkańcy danego rejonu uznają stan obecny za właściwy i nie będą wnioskować o wyznaczenie płatnych miejsc lub poprzez samorząd danego Osiedla takie rozwiązanie ocenią negatywnie, odpłatność nie będzie wprowadzana. Nie jest prawdziwym założeniem, że cena parkowania nie ma wpływu na kształtowanie popytu na miejsca postojowe oraz, że w warunkach współczesnego dużego miasta możliwe jest zaspokojenie popytu na miejsca postojowe bez regulacji ceną. Patrz też odpowiedzi na uwagi 1–2, 21 i 238.
25	Uważam, że w centrum powinno być więcej garaży podziemnych. Można by się zastanowić nad możliwością stworzenia programu pt. "Parki górą – auta pod dach", w ramach którego w zdezelowanych podwórkach (których nie brakuje w centrum, a które notorycznie są szare i zastawiane samochodami mieszkańców), zbudowano by garaże podziemne. Teren na powierzchni można by w zamian przeznaczyć na zieleń miejską, miejsca spotkań, place zabaw itp. Oczywiście wymagałoby to dobrego planu, przebudowy infrastruktury biegnącej pod ziemią (instalacje wod-kan, gazowe, elektryczne it.) i sporych nakładów finansowych – koniecznie przy partycypacji mieszkańców w zamian za możliwość parkowania.	Koszt budowy jednego miejsca postojowego w parkingu podziemnym lub kubaturowym waha się zwykle od kilkunastu tysięcy do nawet kilkuset tysięcy złotych. W przypadku staromiejskich i śródmiejskich wnętrz podwórzowych byłyby to kwoty bliższe wyższym granicom. Przyjęcie podobnego programu miejskiego oznaczałoby ogromne obciążenie budżetowe dla wszystkich podatników (mimo, iż liczba użytkowników takiej infrastruktury byłaby bardzo ograniczona) oraz konieczność rezygnacji z innych zadań inwestycyjnych. Ustalenie takich priorytetów inwestycyjnych z pewnością zwiększyłoby gotowość do posiadania oraz poruszania się po mieście własnym samochodem. Efektem byłby wzrost kongestii ("zakorkowania miasta"). Jest to też sprzeczne z założeniami Wrocławskiej Polityki Mobilności, przyjętej przez Radę Miejską

		<p>Wrocławia w 2013 r. Zgodnie z tym dokumentem, wysiłek organizacyjny i inwestycyjny miasta powinien zmierzać do zwiększenia konkurencyjności alternatywnych względem indywidualnego transportu samochodowego sposobów poruszania się po mieście (transport publiczny, ruch pieszy i rowerowy).</p> <p>Jednocześnie budowa parkingów kubaturowych nie zlikwidowałaby problemu deficytu miejsc postojowych – patrz odpowiedź na uwagę 21.</p>
26	Strefa mogłaby być większa. Budowa parkingów nie powinna obciążać budżetu miasta.	Pierwotną propozycję poszerzono, uwzględniając część uwag szczegółowych.
27	Infrastruktura nie nadążyła za rozwojem miasta. Trzeba spojrzeć na całość w szerszej skali. Strefa płatnego parkowania w mojej ocenie nie powinna być rozszerzana. Jeśli zostanie rozszerzona to powinno być to rozwiązane w taki sposób, że mieszkańcy mają wyznaczone miejsce do parkowania pod domem bez opłat (Ci zameldowani jak i wynajmujący lokal na zasadzie umowy najmu). Ale jeżeli załatwiają już swoje prywatne sprawy w strefie parkowania, ale poza tak jakby wyznaczonym swoim obszarem parkowania wynikającym z przynależności lokalu, to wtedy taką opłatę już by uiszczali. Większe inwestycje w rozwój infrastruktury miejskiej, tam gdzie powstają nowe osiedla. Rozwój komunikacji miejskiej jako zachęta do korzystania z transportu publicznego, przede wszystkim transportu szynowego. Dalszy rozwój ścieżek rowerowych. Więcej bezpłatnych parkingów park + ride przy pętlach tramwajowych.	<p>Patrz odpowiedzi na uwagi 21–23. Wyznaczanie miejsc postojowych dla każdego mieszkańca, pracownika, czy klienta w warunkach miejskich, przy obecnej dostępności samochodu jest postulatem nierealnym. Miasto może jedynie regulować poziom zajętości ogólnodostępnych miejsc postojowych, wprowadzając w tym zakresie wyraźne preferencje dla mieszkańców. Równolegle rozwijana jest oferta alternatyw transportowych. Tej tematyce jest poświęcone wiele procesów konsultacji społecznych we Wrocławiu. Rozwój SPP ma jednak istotny wpływ na jakość komunikacji miejskiej (patrz odpowiedź na uwagę 6).</p>
28	Parkowanie dla mieszkańców powinno być bezpłatne. Wszędzie stawiane są słupki, a brakuje nowych, wytyczonych miejsc parkingowych. Budowane są biurowce i bloki mieszkalne z parkingami podziemnymi dla pracowników i mieszkańców, a brakuje miejsc parkingowych dla klientów biura i dla gości mieszkańców, tym bardziej, że mogą dojeżdżać z wiosek pod Wrocławiem, gdzie nie ma możliwości innego dojazdu, niż autem.	<p>Patrz odpowiedź na uwagi: 21 i 145. Wskaźniki ilości miejsc postojowych określone są w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które zawsze poddawane są dyskusji publicznej.</p> <p>Warto zwrócić uwagę, że pracownik biurowy potrzebuje ok. 10 mkw przestrzeni biurowej, a jego samochód potrzebuje ok. 25 mkw przestrzeni parkingowej i manewrowej. Dlatego jedynym sposobem na realizację potrzeb komunikacyjnych w warunkach miejskich, w obszarach o zabudowie wielokondygnacyjnej jest rozwój alternatyw transportowych, co jest przedmiotem Wrocławskiej Polityki Mobilności. Rozwój strefy płatnego parkowania jest jednym z narzędzi jej realizacji.</p>
29	W strefie powinny być parkingi płatne np. podziemne. Zostawiasz samochód i idziesz załatwić sprawę w urzędzie. Można się wtedy zgodzić, że płacisz, ale jest kultura. Nie może być tak, że płaci się, i tak nie ma, gdzie parkować.	W centrum Wrocławia jest kilka parkingów kubaturowych, które mimo stosunkowo niskich opłat (często niższych niż parkowanie na ulicach) nie są w pełni wykorzystywane. W przeciwieństwie do tych przy ulicach. W tej

		<p>sytuacji budowa w centrum kolejnych parkingów kubaturowych ze środków publicznych jest nieuzasadniona (patrz również odpowiedź na uwagę 25).</p> <p>Celem wprowadzenia odpłatności jest regulacja popytu – cena parkowania powinna być tak dopasowana, aby w godzinach największego popytu 10–20% miejsc pozostawało dostępnych. Niestety regulacje krajowe (z 2003 r.) nie pozwalają na stosowanie opłat pozwalających na skuteczną regulację popytu w centrach dużych polskich miast, w tym Wrocławia. Obecne limity (maks. 3 zł za pierwszą godzinę) są jednak odpowiednie dla strefy śródmiejskiej (poza ścisłym centrum) i pozwalają na skuteczną regulację rotacji i zajętości miejsc postojowych.</p>
30	Uważam, że obszar powinien objąć całą Kępę Mieszcząską.	Obszar ten nie ma jeszcze ukształtowanej docelowej zabudowy. Jeśli lokalna społeczność będzie zgłaszać taką potrzebę, należy rozważyć objęcie go strefą płatnego parkowania na dalszym etapie. Południowo-wschodnia część Kępy Mieszcząskiej, sąsiadująca bezpośrednio z obszarem centrum miasta, jest już objęta strefą.
31	Powinien być większy.	Uwzględniono na podstawie szczegółowych uwag uczestników konsultacji.
32	Przede wszystkim – usunięcie aut z chodników! Strefa płatnego parkowania powinna być też uszczelniona przez aktywniejsze działania Straży Miejskiej przeciwko nieprawidłowo zaparkowanym pojazdom. Moim zdaniem strefę płatnego parkowania powinno się wprowadzić na całym terenie wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej i umożliwić kierowcom wygodną przesiadkę na komunikację publiczną. Uważam również że abonament na drugie i kolejne powinien być wyższy od proponowanych stawek, a auta powinny być przypisane nie do osoby tylko do mieszkania.	Patrz odpowiedź na uwagi: 1–2, 18. Objęcie całego terenu wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej uznajemy za zbyt szerokie. Znajdują się tu obszary nie tylko o charakterze śródmiejskim, na których skupia się niniejsza propozycja rozwoju strefy. Proponowana progresja – patrz odpowiedź na uwagę 136.
33	Uważam, że strefę powinno się poszerzyć jeszcze bardziej, szczególnie na zachodzie i w okolicach ul. Traugutta.	Uwzględniono w odniesieniu do części Osiedla Szczepin oraz ulicy Szybkiej i Na Grobli.
34	Uważam, że strefą płatnego parkowania powinno być całe miasto. Z tym, że osoby płacące podatki we Wrocławiu oraz osoby zameldowane powinny mieć możliwość bezpłatnego parkowania 1 auta w obszarze swojego miejsca zamieszkania/osiedla.	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, strefę płatnego parkowania wprowadza się w obszarach o znacznym deficycie miejsc postojowych. Dlatego nie należy jej stosować w obszarach o zabudowie luźnej (np. jednorodzinnej) i peryferyjnych. W niniejszej propozycji rozwoju strefy powiększa się dotychczasowy obszar strefy (granice nie były zmieniane od 2003 r) ponad dwukrotnie. Jest
35	Praktycznie całe miasto powinno być objęte opłatą. Nawet minimalną, nie dotyczącą mieszkańców miasta.	
36	Powinien obejmować całe miasto, wszyscy powinni mieć prawo wnioskowania o strefę.	

37	Najlepiej objąć nią całe miasto. Rozwiązałyby to problem braku miejsc dla mieszkańców danego obszaru, przy założeniu że abonamenty są na rozsądnym poziomie (<1000 PLN/rok).	<p>to uzasadnione wzrostem wskaźnika motoryzacji. Proponuje się objąć SPP obszar o charakterze śródmiejskim, tj. cechujący się różnorodnością funkcji – mieszkaniowych, usługowych, handlowych, biurowych itd. W takim otoczeniu działanie regulacyjne strefy płatnego parkowania (zmniejszenie deficytu miejsc postojowych i zwiększenie rotacji parkowanych pojazdów) jest najbardziej efektywne. Jednocześnie zapobiega się zbytniemu rozbiću przestrzennemu strefy, co utrudnia jej nadzór/kontrolę. Rozwój strefy powinien mieć charakter etapowy.</p> <p>Tylko w niewielkim stopniu objęto obszary o zabudowie typowo mieszkaniowej (patrz odpowiedź na uwagę 51).</p>
38	<p>Absolutnie wszystkie parkingi i miejsca parkingowe w mieście powinny być płatne – potrzebny jest wreszcie wyraźny impuls zniechęcający do poruszania się po mieście samochodami. Jak dotąd miasto stosuje wręcz zachęty do tego. Im więcej dróg i parkingów, tym więcej osób wybierze samochód. Trzeba postawić na rozwój komunikacji szynowej – mamy we Wrocławiu bardzo dużo niewykorzystanych możliwości kolejowych i tramwajowych.</p> <p>Brakuje też takiej organizacji przestrzeni, która zachęcałaby do poruszania się pieszo – brak zieleni oddzielającej od dróg, źle (za krótkie) ustawione światła zielone na przejściach, dzielenie przejść utrudniające pokonanie skrzyżowań itp.</p> <p>Pierwszym krokiem powinna być ogólnomiejska zasada – urzędnicy wszystkich szczebli poruszają się po mieście wyłącznie środkami MPK, rowerami, pieszo; nie mają wydzielonych dla siebie parkingów!</p>	
39	Jak już robić płatne parkowanie, to wszędzie, nie tylko na osiedlach przylegających do miejsc o zwieszonym ruchu, jak Huby albo koło dworca.	
40	Uważam, że całe miasto powinno być objęte strefą płatnego parkowania, a mieszkańcy poszczególnych osiedli powinni otrzymać za niewielką opłatą (kilkudziesięciu złotych rocznie) pozwolenia na parkowanie w strefie bezpośrednio przy miejscu zameldowania, w ten sposób na wyznaczone wkoło osiedli miejsca byłyby dostępne jedynie dla mieszkańców.	
41	Mieszkam 500 m za południową granicą nowo proponowanej strefy. Znalezienie miejsca do parkowania już teraz graniczy z cudem. Rozszerzenie strefy płatnej spowoduje, że mieszkańcy tamtych rejonów będą parkować u nas, bo u nas będzie za darmo. I będzie jeszcze gorzej. Lepiej wg mnie wprowadzić niewielkie opłaty za parkowanie w całym mieście, co wyeliminowałoby przynajmniej samochody zepsute, przyczepy kempingowe itp., które całymi latami zajmują miejsca parkingowe, choć ich stan nie daje żadnej nadziei, że kiedykolwiek wyjadą na drogę.	
42	Strefa powinna obejmować całe Terytorium Miasta Wrocławia.	
43	Powinna obejmować większy teren niż dzisiaj, żeby każdy mógł wyznaczyć miejsca płatne.	
44	Wszystkie osiedla muszą być objęte strefą płatnego parkowania.	
45	Cały Wrocław powinien być objęty strefą (tak jak Londyn), nie byłoby "porzucanych aut i do pracy w centrum".	

46	Rozszerzyć strefę jak najszerzej.	
47	Strefa powinna być jak największa.	
48	<p>Uważam, że całe miasto powinno być objęte obowiązkiem opłaty za postój. Można wydzielić strefy różnych stawek jednak w całym mieście samochody zajmujące infrastrukturę drogową wybudowaną z pieniędzy publicznych w taki sam sposób korzystają z mienia wspólnego. Ominięcie obszarów na obrzeżach (np. na droższych osiedlach, które są często oddalone od centrum) uprzywilejowałoby bogatszych mieszkańców miasta, podczas gdy mniej zamożni mieszkańcy śródmieścia byłiby objęci opłatą, pogłębiając nierówności społeczne. Zaznaczam przy tym że stali użytkownicy powinni przy tym mieć możliwość wykupienia abonamentu ryczałtującego tą opłatę i obowiązującego na ich osiedlu.</p>	<p>Strefa płatnego parkowania nie jest narzędziem polityki społecznej, a polityki transportowej. Jej rozwój, zgodnie z prawem (Ustawa o drogach publicznych), nie jest i nie może być motywowany nierównościami ekonomicznymi, a potrzebami organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkowania, ograniczenia dostępności danego obszaru dla samochodów, zwiększenia konkurencyjności komunikacji zbiorowej. Ponadto strefę płatnego parkowania wprowadza się w obszarach o znacznym deficycie miejsc postojowych, zatem co do zasady nie należy jej stosować w obszarach o zabudowie ekstensywnej, czyli luźnej (np. jednorodzinnej) i peryferyjnych. Tym samym objęcie całego miasta strefą płatnego parkowania nie jest zgodne z obecnymi przepisami. Mieszkańcy mają możliwość wykupienia abonamentu na terenie danej podstrefy na preferencyjnych warunkach.</p>
49	<p>Strefą płatnego parkowania powinno być objęte całe miasto. Na danym osiedlu powinny być miejsca płatne – dla przyjezdnych i część darmowych lub abonamentowych – dla pobliskich mieszkańców. Dodatkowo powinny zostać wyznaczone specjalne miejsca dla aut elektrycznych.</p>	<p>Objęcie strefą płatnego parkowania całego miasta – patrz odpowiedź na uwagę 34. Miejsca postojowe na drogach publicznych, co do zasady powinny być ogólnodostępne. Preferencje dla mieszkańców w postaci tanich abonamentów (100 zł/rok) dotyczą wszystkich miejsc. Ich podział na objęte i nie objęte preferencjami z dużym prawdopodobieństwem skutkowałby obniżeniem rotacji zajętości i w efekcie pogorszeniem ogólnej dostępności. Wraz ze skomplikowaniem zasad najprawdopodobniej wzrosłaby także liczba wykroczeń (parkowania pojazdów nieuprawnionych) oraz konieczność wykonywania kontroli.</p> <p>Obecnie tworzony jest system miejskiej wypożyczalni aut elektrycznych i te auta mają dedykowane miejsca postojowe. Istnieją też preferencje dla właścicieli aut elektrycznych i hybrydowych w taryfie abonamentowej (100 zł/rok).</p>
50	<p>Moi rodzice mieszkają w okolicach Dworca Świebodzkiego i w każdą niedzielę, w godzinach funkcjonowania targowiska, panuje tam paraliż komunikacyjny. Ja mieszkam w okolicach szpitala na Borowskiej i podobnie, w godzinach przyjęć i odwiedzin szpitala, ulice i trawniki mojego osiedla zamieniają się w dzikie miejsca postojowe.</p>	<p>Obecnie strefa płatnego parkowania może funkcjonować wyłącznie w dni robocze. Rząd zapowiada zmiany tego przepisu. Okolice Dworca Świebodzkiego są na granicy obecnej strefy. Po rozszerzeniu zostaną objęte możliwością wprowadzenia odpłatnego parkowania w całości.</p> <p>Okolice szpitala przy ul. Borowskiej zdominowane są przez zabudowę</p>

		<p>mieszkaniową, w większości jednorodzinną; jest to także obszar odległy od obecnych granic strefy, znajdujący się poza linią obwodnicy śródmiejskiej. Problemy z parkowaniem przez klientów szpitala na najbardziej narażonych ulicach – Długopolskiej i Puszczykowskiej, zostaną zmniejszone po projektowanej obecnie przebudowie fragmentów tych ulic (zabezpieczenie chodników).</p>
51	<p>Strefy płatnego parkowania nie mogą obejmować obszarów prawie w całości zajętych przez budownictwo mieszkaniowe. Wówczas mamy do czynienia z podatkiem (jeśli taka jest intencja, to trzeba to nazwać podatkiem od pojazdów). Strefy płatne, powinny być wokół biurowców, budynków użyteczności publicznej, aby zapewnić rotację pojazdów. Postój do 15 min powinien być za darmo.</p>	<p>Nie ma ustawowej regulacji zakazującej wyznaczania strefy płatnego parkowania w obszarach z dominującą funkcją mieszkaniową, choć rzeczywiście pozytywne efekty wprowadzenia odpłatności za parkowanie najbardziej odczuwalne w rejonach o zróżnicowanych funkcjach. Podstawowymi wyznacznikami dla strefy parkowania, zgodnie z prawem, są: występowanie deficytu miejsc postojowych oraz uwarunkowania ruchowe.</p> <p>Wiele miast w Europie decyduje się na odpłatność również na osiedlach mieszkaniowych. W Polsce takie działania na szerszą skalę podejmowane są jedynie w Krakowie. Dzieje się to tam na wyraźną prośbę mieszkańców.</p> <p>W niniejszej propozycji strefą obejmujemy obszar śródmiejski, który co do zasady łączy różne funkcje. Ponieważ na skutek II Wojny Światowej wrocławskie śródmieście zostało w istotnej części zniszczone, dziś przenika się z terenami o zabudowie typowej dla osiedli mieszkaniowych (np. Osiedle Powstańców Śląskich, Szczepin). Te rejonny także zostały częściowo objęte propozycją, gdyż znajdują się w zasięgu tzw. strefy dogodnego dojazdu (300–500 m) od wielofunkcyjnego śródmieścia, przez co są narażone na zwiększony napływ samochodów, gdy rozszerzona strefa śródmiejska zacznie funkcjonować. Obszary te cechują się także bardzo dobrą dostępnością komunikacji zbiorowej.</p> <p>Warto zaznaczyć, że proceduralnym zabezpieczeniem przed wyznaczeniem płatnych miejsc postojowych (wprowadzenie strefy jedynie daje taką możliwość, ale nie dzieje się to automatycznie) niezgodnie z wolą mieszkańców, szczególnie w takich przypadkach, jest opiniowanie wniosków przez właściwą Radę Osiedla.</p>

		Nie planujemy wprowadzenia zasady 15 min. darmowego parkowania. Doświadczenie funkcjonowania niskiej opłaty (obecnie 50 gr. za pierwsze 20 min.) jest pozytywne. Część miast, które decydują się na bezpłatny czas parkowania, boryka się z problemami technicznymi przy obsłudze płatności mobilnych (np. w Płocku klient ma do wyboru – pobranie darmowego biletu w parkomacie lub niską opłatę za pomocą aplikacji mobilnej w systemie start/stop – rośnie liczba osób, która wybiera minimalną płatność, bez obaw, że nie zmieści się w darmowym limicie i bez konieczności podejścia do parkomatu).
52	Strefa na Granicznej przy Futura Park.	Jest to obszar poza granicą obwodnicy śródmiejskiej, nie mający charakteru śródmiejskiego, ani nie znajdujący się w tzw. strefie dogodnego dojścia (patrz odpowiedź na uwagę 51). Nie planujemy rozszerzenia strefy płatnego parkowania w tym rejonie.
53	Jeżeli mogę coś zasugerować to proponuję wyznaczenie miejsc parkingowych na ul. Kruszwickiej, nie muszą być wszystkie mogą to być np. tylko zatoczki (część mieszkańców może protestować, a tak byłoby mieszane) i okolice sklepu Kruszwicka 8a	Częściowo uwzględniono. W skorygowanej propozycji objęto strefą większą część osiedla Szczepin, w tym ulicę Kruszwicką i Bolesławiecką. Rozszerzenie strefy nie jest równoznaczne z wyznaczaniem miejsc postojowych. Tworzy taką możliwość, jeśli dana społeczność lokalna będzie takim rozwiązaniem zainteresowana i nie zostanie ono negatywnie zaopiniowane przez właściwy samorząd Osiedla.
54	Jestem za, bo na Bolesławieckiej ludzie sobie parkują w godzinach pracy i jadą do centrum tramwajem. Nie ma gdzie zaparkować. Mam nadzieję, że płatne parkingi rozwiązałyby problem. Choć lepiej byłoby wydzielić strefę dla mieszkańców odgradzoną np szlabanem.	
55	Jestem mieszkanką Szczepina, gdzie proponowana jest strefa płatnego parkowania. Uważam, że powinna być nią objęta zdecydowanie większa część Szczepina, jak nie całe osiedle.	
56	Jestem mieszkańcem Szczepina i bardzo chętnie bym widział na naszym osiedlu taką strefę. Pod moim blokiem naliczyłem 30 czerwca łącznie 55 samochodów, z czego 20 posiadało tablice rejestracyjne inne niż "DW". Ergo około 36% samochodów pod moim blokiem nie należy do mieszkańców Wrocławia, a mimo to zabierają one cenne miejsca parkingowe. Na marginesie, poza 55 samochodami (z których jeden jest wrakiem nie zdolnym do jazdy) pod blokiem na miejscu parkingowym od lat (co najmniej od 2012 roku) stoi dwukołowa przyczepa, w której znajdują się śmieci i inne odpady. Nie dość, że zabiera miejsce, to jeszcze szpeci osiedle. Spodziewam się, że po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania usunięcie takich "parkujących" będzie znacznie szybsze i łatwiejsze.	
57	Mieszkam na Szczepinie i uważam że jest tu parę miejsc gdzie parkomat bardzo by się przydał.	
58	Szczepin tu mieszkam i jestem za	

59	ul. Kruszwicka (tu mieszkam, mam ciągły problem z zaparkowaniem), ul. Litomska, ul. Młodych Techników, ul. Poznańska, ul. Inowrocławska.	
60	Jestem mieszkanką Szczepina i uważam, że powinna na osiedlu powstać strefa płatnego parkowania. W bloku, w którym mieszkam dużo studentów wynajmuje pokoje, i bywa tak, że w jednym mieszkaniu są trzy osoby, a każdy jeździ swoim samochodem. Obok są dwie szkoły i ZUS. Czasem mam problem, by przejść przez ulicę, bo zza zaparkowanego samochodu nic nie widzę i mnie nie widać. Samochody parkują pod samą bramą. Jest za ciasno.	
61	W związku z rozwojem centrów biurowych w okolicach pl. Strzegomskiego i istnieniem sądu na ul. Poznańskiej, proponuje rozszerzenie SPP na zachodzie – dodatkowo w obszarze ograniczonym ul. Zachodnią, Poznańską, Legnicką. W wersji maksymalnej (w związku z rozbudową centrum biurowego w ok. nieistniejącego Wzgórza Mikołajowskiego – rozszerzenie SPP na całe osiedle Szczepin/Mikołajów (ograniczonych torami kolejowymi i ul. Długą).	
62	Zdecydowanie należy uporządkować ten stan na Osiedlu Szczepin, na którym mieszkam.	Uwzględniono, obejmując proponowanymi propozycją większą część osiedla Szczepin, zgonie z uwagami szczegółowymi – patrz odpowiedź na uwagi 53–61.
63	Szczepin.	Uwagę zinterpretowano jako wniosek o objęcie strefą całego osiedla Szczepin. Częściowo uwzględniono – patrz odpowiedź na uwagi 53–61.
64	Osiedle Szczepin.	
65	Objęcie strefą ul. Sokolniczej.	Ul. Sokolnicza już obecnie objęta jest strefą płatnego parkowania. W ostatnim czasie wyznaczono tam płatne miejsca postojowe.
66	Auta osób nie płacących podatki we Wrocławiu nie powinny być obecne w centrum miasta, a jeżeli już je wpuszczać, to opłaty 2-, 3-krotnie wyższe od obecnych, aby ludziom opłacało się przesiąść do komunikacji miejskiej. Budowa parkingów wielopoziomowych dla mieszkańców czy też wymaganie miejsc parkingowych od firm, przychodni dla interesantów/pacjentów o określonej minimalnej liczbie, adekwatnej do ruchu, który instytucja generuje. Nie do przyjęcia są sytuacje, gdzie np. pracownicy mają parking, ale interesanci już nie (np. przychodnia na Ziemowita). Strefa płatna – ul. Ziemowita, Nabycińska, Dobra.	Różnicowanie kosztów parkowania pomiędzy mieszkańcami a osobami przyjezdnymi jest wprowadzone poprzez możliwość zakupu preferencyjnych abonamentów dla mieszkańców (100 zł/rok). Budowa parkingów kubaturowych z budżetu miejskiego – patrz odpowiedź na uwagę 25. Wymóg odpowiedniej liczby miejsc postojowych przy nowych obiektach – patrz odpowiedź na uwagę 96. Wskazane ulice uwzględnione są w konsultowanej propozycji.
67	Duża część nowego obszaru płatnego parkowania to kwartały mieszkalne bez dużych zakładów pracy czy miejsc użyteczności publicznej. W takich rejonach należy umożliwić parkowanie wyłącznie dla mieszkańców (na podstawie abonamentu).	Z założenia, proponowane rozszerzenie ma objąć obszar śródmiejski (wielofunkcyjny), jednak ze względu na uwarunkowania historyczne, zawiera on również rejony o wyraźnej przewadze funkcji mieszkaniowej (patrz też odpowiedź na uwagę 51). Strefa płatnego parkowania jest narzędziem mającym zastosowanie do dróg publicznych, na których co do zasady miejsca postojowe mają charakter ogólnodostępny. Preferencje

		dla mieszkańców są wprowadzane poprzez system tanich abonamentów (100 zł/rok), dostępnych wyłącznie dla osób zameldowanych stale lub czasowo w danej podstrefie.
68	<p>Jestem mieszkańcem Szczepina od 2002 r. Zaobserwowałem jak problem z parkowaniem urósł wraz pojawieniem się instytucji publicznych, jak Sąd przy Poznańskiej, ZUS przy Litomskiej czy też Urząd Skarbowy przy Inowrocławskiej. Ostatnia instytucja ma parking dla petentów oraz pracowników – w przeciwieństwie do pozostałych przytoczonych. Problem przy Urzędzie wynika w mojej ocenie z niedostatecznej ilości miejsc dla mieszkańców. Mieszkam nieopodal skrzyżowania Czarnieckiego z Poznańską i widzę jak wiele osób parkuje by odprowadzić dzieci do szkoły czy załatwić sprawę w Sądzie. Uważam, że te instytucje powinny mieć własne miejsca parkingowe, by nie zabierać miejsc mieszkańcom. Ponadto, potrzebny jest kompleksowy remont Poznańskiej z odpowiednim wyznaczeniem nowych miejsc parkingowych, które by nie uszkadzały pojazdów jak ma to miejsce teraz przez zbyt wysokie krawężniki. Doszło już do takich absurdów, że ludzie zastawiają przejścia dla pieszych oraz tereny zielone, dewastując je jednocześnie. Na każdy obszar osiedla trzeba spojrzeć indywidualnie. Strefa płatnego parkowania nie rozwiąże tego problemu.</p>	<p>Miejsca postojowe przy drogach publicznych są ogólnodostępne, a nie zarezerwowane dla mieszkańców danego rejonu. Zapewnienie miejsca postojowego dla swojego pojazdu jest obowiązkiem jego właściciela/użytkownika. Przy budowie każdego nowego obiektu zwiększającego popyt na miejsca parkingowe, określane są współczynniki miejsc postojowych. Wiele obiektów powstało w czasach, w których samochody nie były tak popularne i nie spełniają tych norm. Nie ma narzędzi prawnych, a często także fizycznej możliwości, budowy przy nich parkingów odpowiadających obecnemu zapotrzebowaniu.</p> <p>Przy obecnej dostępności samochodów, w warunkach miejskich, nie ma możliwości zaspokojenia deficytu miejsc postojowych – w sytuacji, gdy na 1000 mieszkańców miasta przypada ponad 600 samochodów, brakuje na to miejsca (patrz odpowiedź na uwagę 242). Wygospodarowanie kilkudziesięciu dodatkowych miejsc na osiedlu wielkości Szczepina z pewnością nie spowoduje odczuwalnej poprawy, a przyzwyczai kilkadziesiąt kolejnych osób do posiadania i poruszania się po Wrocławiu samochodem. Dlatego Wrocławska Polityka Mobilności nakierowuje wysiłek inwestycyjny na stworzenie alternatywy względem samochodu – w przypadku Szczepina taką rolę będzie pełnić np. projektowana obecnie linia tramwajowa na ulicy Długiej.</p>
69	Uważam, że we Wrocławiu jest już stanowczo za dużo stref płatnych parkingów. Jestem przeciwnikiem wprowadzenia płatnych parkingów na osiedlu Szczepin, bo stąd pochodzę.	Osiedle Szczepin spełnia przesłanki objęcia strefą płatnego parkowania zarówno w aspekcie formalnym, jak i funkcjonalnym. Jest obszarem cechującym się dużym

70	<p>Uprzejmie proszę o nieobejmowanie Szczepina strefą płatnego parkowania.</p>	<p>deficytem miejsc postojowych, dobrą obsługą komunikacją zbiorową, obecnością wielu instytucji i obiektów użyteczności publicznej o znaczeniu ponadlokalnym.</p> <p>Zasadność objęcia większej części tego osiedla potwierdzają także liczne uwagi złożone w konsultacjach. Jeśli jednak mieszkańcy, za pośrednictwem Rady Osiedla, będą się sprzeciwiać wyznaczaniu płatnych miejsc postojowych w obszarach o typowej zabudowie mieszkaniowej, takie zmiany nie będą realizowane. Rozszerzenie granic strefy daje możliwość wprowadzenia płatności za parkowanie na drogach publicznych, ale o tym nie przesądza.</p> <p>Pozbawienie możliwości wyznaczenia w tym obszarze płatnych miejsc postojowych na wniosek mieszkańców i przy akceptacji samorządu Osiedla rodzi ryzyko braku możliwości przeciwdziałania rosnącej obecności parkowania osób nie mieszkających na tym osiedlu, chcących uniknąć opłat za parkowanie w Centrum, którego część znajduje się w strefie dogodnego dojazdu z osiedla Szczepin.</p>
71	<p>Nie zgadzam się na wyznaczenie strefy płatnego parkowania na Szczepinie. Gmina nigdy nie wyremontowała ani jednego chodnika tutaj. Jest tragicznie. Połamane płyty chodnikowe – można się zabić. Gdzie są pieniądze z naszych podatków? Ponadto szaro i smutno. Plac J.P.II żałośnie szary. W innych miastach są kwiaty, gazony we Wrocław tego brakuje.</p>	<p>O przeznaczeniu wpływów podatkowych na poszczególne cele decyduje budżet miasta, który co roku uchwała Rada Miejska Wrocławia. Jest on dostępny na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej.</p> <p>Przeznaczenie wpływów uzyskiwanych z opłat parkingowych i abonamentów na drobne inwestycje poprawiające jakość przestrzeni publicznych jest jednym z głównych założeń proponowanych zmian. O potencjalnych konsekwencjach nie obejmowania Szczepina strefą płatnego parkowania – patrz odpowiedź na uwagę 70.</p>
72	<p>Strefą płatnego parkowania powinny być objęte wszystkie tereny charakteryzujące się dużą gęstością zaludnienia. Na osiedlach takich jak Gaj, Psie Pole czy Nowy Dwór nie ma fizycznej możliwości zapewnienia po jednym miejscu parkingowym dla każdego gospodarstwa domowego (nie mówiąc o sytuacji, w której na jedno gospodarstwo przypada więcej niż jeden samochód). Oprócz fiskalnych metod wpływania na politykę parkingową należy kłaść nacisk na alternatywne formy poruszania się (komunikacja zbiorowa, rower, ruch pieszny) oraz przeprowadzać akcje uświadamiające zalety płynące z zastosowanych rozwiązań.</p>	<p>Na obecnym etapie uważamy, że poszerzenie strefy płatnego parkowania o obszary zdominowane przez funkcję mieszkaniową jest nieuzasadnione. Rozwój powinien mieć charakter stopniowy, dostosowany do oczekiwań użytkowników. Na osiedlach z dominacją bloków mieszkalnych strefa będzie mało efektywna (większa część uprawnionych użytkowników od razu wykupuje abonamenty i nie wpływa to istotnie na rotację), co pokazują doświadczenia innych miast – zwłaszcza Krakowa. Co ważne, w takich obszarach</p>

73	Chętnie widziałbym rozszerzenie strefy na Wielką Wyspę – spacer z wózkiem po pięknym przecięż, Sępolnie czy Biskupinie to niebezpieczna przygoda. Można chodzić tylko wąską jezdnią!	stosunkowo duża część ulic ma charakter dróg wewnętrznych, a na nich nie można wyznaczać płatnych miejsc postojowych w ramach strefy. Ponadto istnieje zagrożenie zbytniego rozbicia przestrzennego strefy, co utrudni jej obsługę i kontrolę, dodatkową zmniejszając skuteczność jej działania. Dlatego propozycją objęte są tylko te obszary z blokami mieszkalnymi, które bezpośrednio przylegają (strefa dogodnego dojścia – 300-500 m) do typowego obszaru śródmiejskiego – np. Szczepin czy Osiedle Powstańców Śląskich. Patrz też odpowiedź na uwagę 51.
74	Płatne miejsca do parkowania powinny zostać ustalone przed wszystkimi urzędami w mieście. O godzinie 7 rano urzędnicy/pracownicy urzędów poruszający się samochodami zostawiają swoje auta na pustych parkingach (przykładem jest Urząd Skarbowy Fabryczna, Ostrowskiego 5) i po 8 godzinach zwalniają miejsce. W godzinach pracy urzędu jest ogromny problem z pozostawieniem auta na 5–10 min, żeby załatwić cokolwiek w urzędzie.	Zdecydowana większość urzędów znajduje się w obszarze centrum i śródmiejskim, które są objęte dotychczasową strefą lub proponowanym rozszerzeniem. Urząd Skarbowy Wrocław-Fabryczna jest geograficznie zbyt odległy od obecnej strefy, aby objąć go niniejszą propozycją.
75	Strefa płatnego parkowania powinna być rozszerzona na Placu Grunwaldzkim, ulice Grunwaldzka, Benedyktyńska, Reja, Piastowska.	Uwzględniono. Ulice objęte obecną strefą lub konsultowaną propozycją jej rozwoju.
76	Ul. Ks. Witolda, ul. Drobnera, Duboisa, ul. Olszewskiego, pl. Piłsudskiego.	Ulice Drobnera i Dubois są uwzględnione w obecnej strefie lub konsultowanej propozycji. Podobnie ul. Ks. Witolda, z wyjątkiem zachodniego fragmentu, którego na obecnym etapie objęcie strefą uznano za nieuzasadnione (patrz odpowiedź na uwagę 73). Ulica Olszewskiego jest ulicą osiową osiedla mieszkaniowego. Uwzględniono uwagę rozszerzenia strefy płatnego parkowania o Karłowice, w tym pl. Piłsudskiego, ze względu na specyficzny charakter obszaru – patrz odpowiedź na uwagę 80.
77	Ulice Mosiężna i Stalowa.	Obszar o dominacji funkcji mieszkaniowej, nie przylegający bezpośrednio do śródmieścia – patrz odpowiedź na uwagę 72.
78	Potrzebna pilnie jest strefa płatnego parkowania przy ul. Raclawickiej na odcinku od Powstańców Śląskich do Sokolej oraz przy al. Kasztanowej na odcinku od Powstańców Śląskich do Januszowickiej. Potrzeba także zwiększyć ceny za parkowanie. Także abonament powinien być wyższy.	Obecna propozycja obejmuje obszar śródmiejski. Obwodnicę śródmiejską uznano za granicę tego obszaru. Patrz też odpowiedź na uwagę 103.
79	ul. Długosza oraz Galla Anonima. w godzinach 8-16 znalezienie miejsca jest koszmarem. parkują tu wszyscy z lokalnych biurowców. Nie zapowiada się poprawa ponieważ powstające biurowce będą generowały kolejne ruch.	Uwzględniono – patrz odpowiedź na uwagę 80.

80	Proszę o objęcie strefą płatnego parkowania osiedle Karłowice, aby mieszkańcy zaczęli trzymać swoje auta na prywatnych, a nie na ulicach. Minimalny obszar to Plac Piłsudskiego, Berenta, Plac Daniłowskiego. Realnym problemem są też wylewające się auta z osiedla Cichy Zakątek przy ul. Chrzanowskiego. P.S. Bardzo dobra inicjatywa z rozszerzeniem strefy.	Wniosek został uwzględniony – propozycją objęto rejon pl. Piłsudskiego, a także ulic Czajkowskiego i Koszarowej. Karłowice nie należą do obszaru śródmiejskiego Wrocławia i dlatego nie zostały ujęte w pierwotnej propozycji rozszerzenia strefy. Osiedle to stanowi osobne założenie urbanistyczne, z własnym centrum (pl. Piłsudskiego). Oprócz tego jest tutaj duży kampus Uniwersytetu Wrocławskiego (Koszarowa-Przybyszewskiego) oraz Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. J. Gromkowskiego przy ul. Koszarowej. Dodatkowo intensywnie rozwija się zabudowa ul. Długosza i Galla Anonima o zróżnicowanych funkcjach (patrz uwaga 79), co również generuje wzrost popytu na miejsca postojowe. Dlatego po analizie uwag z konsultacji społecznych postanowiono o rozszerzeniu proponowanej strefy o część osiedla Karłowice.
81	Strefa na pl. Piłsudskiego.	
82	Przynajmniej do dworca Nadodrze powinna być strefa płatnego parkowania, a parkowanie w ścisłym centrum powinno być oparte jedynie o parkingi wielopoziomowe. Na ulicy powinni móc parkować najwyżej mieszkańcy.	Propozycja obejmuje osiedla: Nadodrze, Kleczków i Ołbin. Rozwój strefy i egzekucja prawa w efekcie zwiększy gotowość prywatnych inwestorów do budowy parkingów kubaturowych. Wrocławska Polityka Mobilności stanowi, że wysiłek inwestycyjny i organizacyjny miasta powinien być nastawiony na ułatwianie podróżowania alternatywnymi względem samochodu środkami transportu.
83	Strefa powinna być wyznaczana wszędzie tam, gdzie jest największy problem z parkowaniem. Nadodrze to zdecydowanie dobry kierunek.	Uwzględniono.
84	Dzielnicy Kleczków, pomiędzy ul. Jedności Narodowej i ul. Trzebnicką, rozszerzyć obszar do granic Kanału Miejskiego.	Uwzględniono.
85	Zbyt duży obszar – Rejon Ronda (na południe od ul. Radosnej/Sanockiej) powinien zostać wyłączony ze strefy. Tak samo rejon tzw. trójkąta bermudzkiego.	Jest to rejon kampusu Uniwersytetu Ekonomicznego oraz kilku innych istotnych generatorów deficytu postojowego (np. ZUS, Tauron). Obszar o różnorodnych funkcjach, spełniający kryteria obszaru śródmiejskiego. Podobnie Przedmieście Oławskie. W konsultacjach zgłaszano też przeciwstawne uwagi (patrz uwaga 87).
86	Należałoby dołączyć odcinek ulicy Na Grobli – od mostu Oławskiego do Hydropolis. Obecnie panuje tam totalny chaos i samowolka.	Uwzględniono.
87	Planowaną strefę powinno się rozszerzyć na południu (okolice ul. Powstańców Śląskich) aż do ul. Hallera, by zwiększyć rotacje samochodów parkowanych w okolicach Uniwersytetu Ekonomicznego.	Uwzględniono w konsultowanej propozycji z wyjątkiem niezabudowanych rejonów w tym obszarze (np. okolice ogródków działkowych) lub z przewagą dróg wewnętrznych.
88	Ulica Skwerowa ze względu na parkowanie osób obcych, korzystających z PKP oraz multikina Arkady i pracowników biurowca na ul. Swobodnej.	Uwzględniono.

89	Zdecydowanie powinna objąć okolice Placu Grunwaldzkiego i Ołbina.	Uwzględniono.
90	Mieszkańcy placu Grunwaldzkiego walczą o większą strefę od lat!!!!!!	
91	Plac Grunwaldzki musi być cały w strefie. Mieszkańcy nie mają jak parkować, ponieważ większość miejsc zajmują studenci, którzy po kilka dni czy nawet tygodni blokują miejsca mieszkańcom. Nie ma żadnej rotacji pojazdów w tej części miasta.	
92	Uprzejmie proszę o wprowadzenie stref płatnego parkowania w okolicach Placu Grunwaldzkiego oraz ulicy Prostej i Kolejowej.	Wskazane rejony są w dużej części objęte obecną strefą płatnego parkowania. Konsultowana propozycja obejmuje je w całości.
93	Według mnie obszar Przedmieścia Oławskiego nie powinien być objęty płatnym parkowaniem, gdyż poza sklepami nie ma tutaj ani szkół ani urzędów, nawet nie ma już szpitala, które mogłyby przyczynić się do zwiększonej liczby samochodów. Powiedziałabym nawet, że na osiedlach takich jak Gaj powinno być płatne parkowanie, bo tam znajdują się szkoły, przychodni itp. Na Przedmieściu Oławskim także ludzie nie zostawiają samochodów, żeby się przesiąść w tramwaj, bo tramwaje 0, 3 i 5 dosyć rzadko kursują. Jeżeli miasto chce wprowadzić płatne parkowanie to proszę najpierw wyremontować np. ulicę Mierniczą, przy której parkowanie może skończyć się uszkodzonym zderzakiem lub obitymi drzwiami (bardzo duże różnice w poziomie ulicy a chodnika, zapadnięte boki ulicy). Ponadto proszę podać ile faktycznie z dochodu z parkometrów zostanie przekazanych na remonty w danej okolicy? Moim zdaniem jeżeli miasto chce rozszerzać płatne parkowanie to powinien to zrobić na cały Wrocław, a nie tylko osiedla, które są blisko centrum.	Przedmieście Oławskie jest osiedlem o lokalizacji, zabudowie i funkcjach typowych dla obszaru śródmiejskiego. Zjawisko deficytu postojowego ma tu dużą skalę – często zgłaszane są przez użytkowników problemy z brakiem możliwości przejścia chodnikiem. Na ulicach w poziomie parterów jest wiele lokali handlowych i usługowych. Znajdują się tu także instytucje publiczne – np. Starostwo Powiatowe, Muzeum Etnograficzne. Również ośrodek zdrowia przy ul. Traugutta nie został jeszcze w pełni wyłączony, a w rejonie zlokalizowane są także niepubliczne ośrodki zdrowia. Osiedle z pewnością spełnia kryterium obszaru śródmiejskiego i powinna tu istnieć możliwość wyznaczania płatnych miejsc postojowych, jeśli takie będą oczekiwania użytkowników. Brak objęcia propozycją osiedli z przewagą bloków mieszkalnych – patrz odpowiedź na uwagę 72.
94	Na Przedmieściu Oławskim jest bardzo wiele aut, które "wrastają w chodnik" lub są ewidentne rzadko używane. Dodatkowo, stan ulic, chodników, skwerów jest katastrofalny. Jestem zdecydowanie za wprowadzeniem opłat na całym Przedmieściu Oławskim – jeśli kogoś stać na auto, stać go też na opłaty parkingowe. Nie jest też tak, że tych miejsc nie ma – w nowych inwestycjach są parkingi podziemne. Płatne parkowanie zachęci do trzymania aut w podziemnych parkingach, gdzie nie przeszkadzają. :)	Uwzględniono.
95	Propozycja obszaru strefy płatnego parkowania – ul. Żabia Ścieżka – plac pomiędzy ruinami Kościoła Chrystusowego a nowymi zabudowaniami na ul. Szybkiej. Obecnie parkuje tam około 80 samochodów. Gdyby wyrównać nawierzchnię, byłoby to idealne miejsce na stworzenie płatnej strefy parkowania.	Wspomniany teren znajduje się poza pasem drogowym, zatem nawet w przypadku objęcia go strefą nie byłoby możliwe wyznaczenia tam płatnych miejsc postojowych.
96	Przy ulicy Hubskiej ludzie wynajmujący mieszkania w nowych budynkach nie wykupują miejsc na parkingach podziemnych i blokują miejsca parkingowe przy pobliskich kamienicach. Szczególnie dotkliwy problem w okolicach Prudnickiej.	Objęcie strefą płatnego parkowania zdecydowanie zwiększa gotowość mieszkańców do wykupywania miejsc postojowych w budynkach. Północne Huby (między ulicami Glinianą a Kamienną) objęte

		są konsultowaną propozycją.
97	Strefa wyznaczona na mapie kolorem czerwonym (sięgająca najdalej z tych proponowanych) jest zbyt szeroka – np. na południe od ul. Glinianej nie ma najmniejszego sensu wprowadzać płatnego parkowania.	<p>Obszar między ulicami Glinianą a Kamienną cechuje typowa zabudowa kwartałowa, charakterystyczna dla śródmieścia. Z doświadczeń funkcjonowania stref płatnego parkowania (również wrocławskiej) wynika że, obszary znajdujące się poza strefą, blisko jej granicy, narażone są na wzmożone parkowanie. Dlatego granice strefy powinny pokrywać się z podziałem na obszary funkcjonalne miasta. Ulica Gliniana jest typową ulicą śródmiejską i rozdziela obszary o podobnej specyfice. Ulica Kamienna jest prowadzona zdecydowanie szerszym pasem drogowym i oddziela obszary o różnych charakterach.</p> <p>Rozszerzenie strefy nie oznacza wprowadzenia opłat, a jedynie taką możliwość, jeśli istnieje zainteresowanie po stronie użytkowników. Do Rady Miejskiej Wrocławia wpłynął już wniosek dotyczący objęcia płatnym parkowaniem północnej części ulicy Gajowej. Jeśli dojdzie to do skutku, również mieszkańcy południowej części mogą być zainteresowani tym rozwiązaniem.</p>
98	Tereny wzdłuż ulicy Zielińskiego, Stysia, Komandorskiej i inne w tym rejonie są użytkowane przez mieszkańców Osiedli, gdyż nie ma w tej okolicy przemysłu i wielu lokali użytkowych, których klienci wpływaliby na ilość zaparkowanych samochodów. Większe sklepy, szkoły, galerie dysponują własnymi parkingami.	Podobnie na Hubach (patrz odpowiedź na uwagę 97), tak w przypadku północnej części osiedla Powstańców Śląskich pozostawienie tego obszaru bez możliwości wprowadzenia opłat może powodować problemy dla użytkowników, zwłaszcza mieszkańców. Obecnie uzupełniana jest zabudowa okolic ulicy Kolejowej i będą to obiekty zwiększające popyt na miejsca postojowe w okolicy (budynki użyteczności publicznej, biurowce).
99	Nie rozszerzać strefy parkowania poza wiadukt na Kolejowej	Ten obszar objęty jest wnioskiem o wprowadzenie płatnego parkowania. W przypadku jego realizacji, również mieszkańcy po południowej stronie nasypu kolejowego mogą być zainteresowani takim rozwiązaniem. Dlatego granicę strefy proponuje się oprzeć o ulicę Zaporowską, czyli poza obszar dogodnego dojścia do obiektów użyteczności publicznej przy ulicy Kolejowej i Bogusławskiego/Zapolskiej. Patrz też odpowiedź na uwagę 51.
100	Tak, mam uwagę – zdecydowanie nie zgadzam się na rozszerzenie strefy płatnego parkowania na ulicę Wincentego Stysia. Parkują tu przede wszystkim mieszkańcy (w większości ludzie starsi) i ich goście (dzieci, wnuki). Nie ma tu biur, ani obleganych punktów usługowych, handlowych czy przychodni. Gdzie mamy parkować nasze samochody?! Po Wrocławiu poruszam się komunikacją zbiorową i pieszo, ale mam samochód na wyjazdy poza miasto – gdzie mam go zaparkować?	
101	O włączenie do strefy powinni móc wnioskować również mieszkańcy innych osiedli.	Intencja wnoszącego uwagę jest niezrozumiała. Każdy może wnioskować o włączenie określonego obszaru do strefy – m.in. w tym celu zorganizowane zostały konsultacje społeczne. Uczestnik prawdopodobnie ma na myśli wyznaczenie miejsc postojowych. Całego miasta nie można objąć strefą płatnego parkowania

		(patrz odpowiedź na uwagi 34–47).
102	<p>Parkingi Park&Ride powinny być zlokalizowane na obrzeżach Wrocławia, tuż przy pętlach tramwajowych i autobusowych, natomiast płatne miejsca postojowe nawet od skrzyżowania Powstańców Śląskich/Hallera w stronę centrum.</p> <p>Dalej, wprowadzić wysokość opłat za pojazdy mechaniczne w zależności od spełnianych norm czystości spalin. Podobne rozwiązanie jest już stosowane w kilku miastach EU.</p>	<p>Wrocław przygotowuje obecnie stworzenie nowych parkingów Park&Ride (na etapie projektowania). Konsultowana propozycja sięga do skrzyżowania Powstańców Śląskich/Hallera.</p> <p>W Polsce dopiero tworzone są podstawy prawne dla wprowadzenia opłat w zależności od klasy czystości spalin.</p>
103	Prosimy o strefę płatnego parkowania przy ul. Raławickiej, Kasztanowej, Hallera.	Obecnie nie planujemy rozwoju strefy płatnego parkowania poza obwodnicę śródmiejską. Dla wskazanego obszaru planowane jest uporządkowanie parkowania w ramach nowej organizacji ruchu (bez wprowadzania odpłatności).
104	Ulica Damrota na całej długości. Jeszcze dwa lata temu z parkowaniem nie było większego problemu. Obecnie po godz. 18–19 jest to praktycznie niemożliwe. Sytuacja jest zdecydowanie lepsza w okresie wakacji studentów.	Uwzględniono.
105	<p>Interesują mnie trzy osiedla: Huby, Powstańców Śląskich i szczególnie Kleczków.</p> <p>Huby – tam miejsc nie brakuje i nie widzę potrzeby płatnych parkingów. Odwożę tam dzieci do przedszkola i nie wyobrażam sobie, bym dwa razy dziennie musiała płacić za 15-minutowy postój, do tego tracić czas na szukanie parkomatu, śpiesząc się jeszcze do pracy czy po dziecko. Jestem na nie!!!!</p> <p>Powstańców Śląskich – ul. Komandorska – tam odwiedzam rodziców i jestem gotowa płacić za parking nawet, a może szczególnie w weekendy, bo tam nigdy nie ma gdzie zaparkować przez STUDENTÓW UE!!!!!!!!!! To skandal, że uczelnia nie zapewnia im miejsc postojowych!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! Nie raz muszę parkować wiele ulic dalej, a przy okazji SM ma tam wspaniały zarobek dzięki blokadom. Tam miejsc brakuje i niech studenci płacą, jak ich stać na auta. Trudno, ja też zapłacę, ale nie będę z małymi dziećmi szła przez kilka ulic, by zobaczyć dziadków.</p> <p>Kleczków – tu pracuję w Szkole Podstawowej nr 74. Tu miejsca są zawsze, wokół stare kamienice biednych ludzi i uważam, że wprowadzenie tam płatnego parkowania to okrutny pomysł. Jestem na nie!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! Poza tym powiem szczerze, zarabiam 1350 zł i jeśli miałabym płacić 2 zł za godzinę parkingu 5 razy w tygodniu po 8 godzin, to miesięcznie kosztowałoby mnie to 320 zł!!!!!!!!!!!! Musiałabym szukać pracy gdzie indziej. Czy nauczyciele jako pracownicy miasta mogliby chociaż skorzystać z abonamentu jak mieszkańcy??? 100 zł rocznie to nie</p>	<p>Rozszerzenie strefy oznacza możliwość, a nie obowiązek wprowadzenia odpłatności za miejsca postojowe. Jeśli mieszkańcy danego rejonu nie będą tym zainteresowani, miejsca nie będą wyznaczone.</p> <p>Już obecnie istnieje możliwość wnoszenia opłaty np. za pomocą aplikacji mobilnych, które z pewnością będą rozwijane. Korzystanie z parkomatu nie jest konieczne.</p> <p>Inne zgłoszenia z Osiedla Huby (patrz np. uwaga 96) oraz przebieg spotkania konsultacyjnego wskazują, że problem deficytu w tym rejonie występuje. Obecnie, ze względu na krajowe regulacje prawne, nie ma możliwości funkcjonowania strefy płatnego parkowania w tygodniu – rząd zapowiada zmianę przepisów w tym zakresie.</p> <p>Miesięczny abonament dla osób nie mieszkających w danej podstrefie (dla strefy C) to koszt 110 zł.</p> <p>Nie przewiduje się zwalniania jakichkolwiek grup zawodowych od wnoszenia opłat w strefie płatnego parkowania.</p> <p>Wiele osób ma realny wybór między komunikacją miejską a samochodem i odpłatność za parkowanie może skłonić je do wyboru pierwszej opcji, na czym zyskają wszyscy. Najliczniejszą grupą są przyjezdni</p>

	3000 zł. Nasza szkoła nie ma własnego parkingu, a wielu nauczycieli, jak ja, dojeżdża z daleka. Z domu do pracy mam 14 km, z pracy do przedszkola 10 km, a z przedszkola do domu ok. 18 km i to wszystko Wrocław, komunikacja miejska odpada.	studenci, których we Wrocławiu jest ponad sto tysięcy. Wpływ ich wyborów komunikacyjnych, wszyscy użytkownicy wrocławskich ulic mogą odczuć co roku w pierwszych dniach października.
106	Opowiadam się ZA WPROWADZENIEM płatnej strefy parkowania w obszarze Przedmieścia Oławskiego. Na miejscach parkingowych przy ulicach Dąbrowskiego, Kniaziewiczza, stale pozostawiane są pojazdy na wiele dni i wiele godzin, a są to pojazdy nie należące do mieszkańców tych ulic, uniemożliwia to parkowanie samochodów przez mieszkańców, a znalezienie miejsca po pracy graniczy z cudem. Wyznaczenie płatnej strefy spowoduje, że przestaną parkować samochody, które stoją przez wiele dni, a nie należą do mieszkańców tych ulic. Wreszcie zniknąłby problem z parkowaniem dla mieszkańców.	Obie ulice znajdują się już w strefie płatnego parkowania. Wprowadzenie odpłatności za parkowanie jest możliwe na wniosek mieszkańców lub samorządu osiedla.
107	Ograniczenie do ścisłego centrum strefy płatnego parkowania.	Ograniczanie obecnej strefy jedynie pogłębiłoby problemy związane z kongestią („zakrokowaniem”) i deficytem parkingowym w wielu rejonach Wrocławia. Nie mamy sygnałów od mieszkańców rejonów objętych płatnym parkowaniem, świadczących o zainteresowaniu cofnięciem takiej decyzji.
108	Płatna strefa tylko w rejonie dzielnicy Stare Miasto	
109	Proponowany obszar jest zbyt duży i zbyt zróżnicowany. Na pewno znajdują się na nim ulice, które warto objąć strefą z uwagi na duże obciążenie, ale są też na nim miejsca, których ten problem nie dotyczy i nic dziwnego, że mieszkańcy się temu sprzeciwiają.	Ze względu na rozległość i zróżnicowanie obszaru zaproponowano procedurę wzmocnionego uczestnictwa społeczności lokalnej w podejmowaniu decyzji o wyznaczeniu płatnych miejsc postojowych. Polega ona zarówno na inicjowaniu wyznaczania płatnych miejsc postojowych, jak i opiniowaniu wniosków przez właściwe samorządy Osiedli. Objęcie strefą jedynie stwarza możliwość wprowadzania odpłatności, ale nie obliguje do takiego rozwiązania. Wyznaczając granice strefy należy mieć na uwadze fakt, że wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 mieszkańców) we Wrocławiu nadal dynamicznie wzrasta, co oznacza coraz większe problemy z miejscami postojowymi. W przypadku objęcia danego terenu, bardzo szybko wzrasta zainteresowanie mieszkańców rejonów przyległych.
110	Strefa, która jest i tak jest za duża. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Ołbinie i Nadodrze sprawi, że właściciele drobnego handlu, usług czy gastronomii stracą klientów – tak jak się to stało po ograniczeniu miejsc parkingowych na Kazimierza Wielkiego czy w okolicach Piłsudskiego, po ograniczeniu ruchu na Świdnickiej. Te ulice wymierają. Dostępność miejsc parkingowych dla mieszkańców w nowej strefie wcale nie ulegnie poprawieniu bo tych	Wbrew intuicji, wiele badań wykazuje, że wprowadzenie ograniczenia w ruchu kołowym, w tym odpłatności za parkowanie sprzyja, a nie szkodzi lokalnemu biznesowi. Dzieje się tak, ponieważ odpłatność zmniejsza poziom zajętości i zwiększa rotację, a zatem zwiększa dostępność miejsc postojowych. Łatwiej jest zaparkować na miejscu płatnym i wolnym, niż na bezpłatnym i zajęтым. Patrz

	<p>miejsc po prostu jest za mało – kiedy ulice były projektowane, nikt nie przewidział, że czteroosobowa rodzina może mieć 2 samochody bo miasto tak się rozrośnie, że będziemy pracować 20 km dalej, a nie dwie kamienice dalej.</p> <p>Ponadto z jakiej racji mieszkańcy strefy mają cokolwiek płacić? Jak mają przyjmować gości, rodzinę? Miasto chce po prostu narzucić kolejny podatek, żeby łątać dziurę budżetową, mam nadzieję, że w końcu wejdzie zarząd komisaryczny i to wszystko</p> <p>Ponadto metryczka jest źle zrobiona – dlaczego w pytaniu "Po Wrocławiu najczęściej porusza się Pani/Pan:" nie można wybrać więcej niż jednej opcji? Poruszam się wszystkim po równo, a osoba która porusza się komunikacją miejską niejako z przymusu robi to też pieszo.</p>	<p>też odpowiedź na uwagę 144.</p> <p>Badania te wskazują, że we współczesnych miastach punkty handlowe i usługowe typowe dla śródmieścia opierają się głównie na klientach, którzy docierają do nich pieszo (często lokalnych). Klienci zmotoryzowani wybierają oferty centrów handlowych, marketów, dyskontów itp. We Wrocławiu można to zaobserwować na wielu ulicach, na których ograniczono ruch samochodowy, w tym na wymienionej ulicy Świdnickiej – na pewno nie jest to ulica wymierająca, a zyskująca w ostatnich latach na popularności. Podobnie dzieje się w obszarze całego Starego Miasta, czy Dzielnicy Czterech Wyznań.</p> <p>Powodem niskiej atrakcyjności ulicy Piłsudskiego, czy Kazimierza Wielkiego nie jest ograniczenie, a zbyt duże natężenie ruchu samochodowego. Te ulice są nieprzyjemne dla dłuższego przebywania i piesi często wybierają alternatywne szlaki (oferta gastronomiczna i handlowa rozwinęła się np. na ul. Bogusławskiego, Ofiar Oświęcimskich, Włodkowica). Ograniczenie miejsc postojowych i udostępnienie przestrzeni pod ogródki gastronomiczne na ul. Kazimierza Wielkiego poprawiło nieco sytuację.</p> <p>Wyjaśnienie sformułowania pytania ankietowego nr 4 – patrz odpowiedź na uwagi: 142 i 249.</p>
111	Powtórzona uwaga 110.	j.w.
112	Ołbin – ul. Prusa.	Uwaga interpretowana jest jako propozycja objęcia ul. B. Prusa strefą płatnego parkowania. Uwzględniono.
113	Mieszkam przy ulicy Prostej i proponowałbym rozszerzenie strefy na zachód w rejonie ul. Grabiszyńskiej przynajmniej do ul. Szpitalnej oraz postawienie parkomatów na takich ulicach jak Pawłowa, Trójcy Świętej i Prosta – w tym rejonie występuje bardzo duży problem nielegalnego parkowania, często przez cały dzień.	Ulice: Pawłowa, Trójcy Świętej i Prosta już obecnie objęte są strefą płatnego parkowania, zatem wprowadzenie tam płatnych miejsc postojowych może nastąpić w następstwie wniosku mieszkańców lub samorządu osiedla. Uwzględniono propozycję ustalenia granicy strefy na linii ulicy Szpitalnej – jest to obszar graniczny obecnej strefy, o dużym nasileniu zjawiska deficytu miejsc postojowych, zwłaszcza w kontekście uzupełnianej zabudowy.
114	Rozszerzona powinna być aż do OŚW, a na jej punktach węzłowych powinny powstać parkingi kubaturowe, P&R i węzły przesiadkowe.	Uwaga częściowo uwzględniona w konsultowanej propozycji – w rejonie skrzyżowania z ulicami: Gajowicką, Powstańców Śląskich i Sudecką granica strefy pokrywa się z obwodnicą śródmiejską.

		Oparcie granic w całości na tej trasie oznaczałoby włączenie osiedli z wyraźną przewagą funkcji mieszkaniowej (południowe Huby, Gądów, Gajowice, Grabiszyn, Pilczyce, Popowice), stosunkowo odległych od centrum i nie będących w strefie dogodnego dojazdu do funkcjonalnego śródmieścia (patrz odpowiedzi na uwagi: 34 i 51).
115	Ul. Skwerowa – zaparkowanie na tej ulicy jest koszmarem. Ulica jest krótka, bloków 3, a parkują pracownicy pobliskich biurów ul Swobodnej, widzowie multikina Arkady i PKP.	Uwzględniono.
116	Na ul. Skwerowej brak miejsc parkowania dla mieszkańców, a parkują pojazdy ludzi pracujących w pobliżu. Jakby wykupili abonament, to by się dowiedzieli, jak ciężko się żyje na Skwerowej.	
117	Powinien obejmować Gądów Mały.	Obecna propozycja nie obejmuje funkcjonalne śródmieście Wrocławia oraz obszary znajdujące się w jego strefie dogodnego dojazdu (patrz odpowiedź na uwagę 51). Gądów Mały i Popowice cechuje wyraźna przewaga funkcji mieszkalnej. W korekcie propozycji rozszerzono strefę na terenie osiedla Szczepin – patrz odpowiedź na uwagi 53–61.
118	Chciałbym, by obejmował Szczepin i Popowice/Gądów.	
119	Henryka Brodatego, Śrutowa.	Uwaga interpretowana jest jako propozycja objęcia wymienionych ulic strefą płatnego parkowania. Uwzględniono.
120	<p>Obserwując jak wygląda miasto, można stwierdzić, że strefy płatnego parkowania powinny dotyczyć ścisłego centrum. Wyznaczenie miejsc do parkowania jeszcze bardziej ograniczy ilość dostępnych miejsc, co w konsekwencji spowoduje efekt odwrotny od deklarowanego. Co komu po tym, że będzie mniej aut parkowało, skoro będzie mniej miejsc, a tym samym sytuacja będzie jeszcze gorsza – auta będą jeździły "w koło" szukając wolnego miejsca. Już dziś często to widać w okolicy Rynku i innych miejsc z wyznaczoną płatną strefą – auta kręcą się w koło szukając miejsca. Rozciąganie strefy o kolejne dzielnice to de facto wprowadzenie kolejnego podatku od samochodu. O tym, że problem z parkowaniem na tych dzielnicach nie istnieje niech świadczy fakt, że sklepy z dużymi parkingami nie wprowadzają opłat (w przeciwieństwie do tego co jest w okolicy rynku).</p>	<p>Ograniczenie strefy do ścisłego centrum – patrz odpowiedź na uwagi 107–108. Wyznaczenie płatnych miejsc postojowych eliminuje przede wszystkim nielegalne parkowanie – np. takie, które nie pozostawia min. 10 m od skrzyżowania lub min. 1,5 m szerokości chodnika. Takie parkowanie obniża jakość przestrzeni publicznej, tworzy bariery w poruszaniu się pieszych, w tym przede wszystkim osób o ograniczonej sprawności ruchowej, wreszcie stanowi zagrożenie dla uczestników ruchu (brak widoczności na skrzyżowaniach/przejeźdźiach dla pieszych – w szczególności dzieci).</p> <p>Z drugiej strony odpłatność zwiększa rotację i obniża poziom zajętości miejsc, przez co ich dostępność wzrasta. Dlatego nasilone natężenie ruchu w poszukiwaniu wolnego miejsca zdecydowanie częściej obserwowane jest w rejonach z bezpłatnym lub zbyt niskopłatnym parkowaniem. Tak jest w przypadku wrocławskiej strefy A (okolice Rynku), gdzie ustawowo narzucony limit cenowy jest zbyt niski, aby uregulować popyt. Zniesienie opłat z pewnością nie poprawiłoby, a jedynie pogorszyło sytuację. Traktowanie opłaty parkingowej jako podatku – patrz odpowiedź</p>

		<p>na uwagę 237. Z oferty punktów usługowych, gastronomicznych i handlowych, typowych dla obszaru śródmiejskiego, korzystają inni klienci, niż dyskontów, marketów itp. (patrz odpowiedź na uwagę 144).</p>
121	<p>Strefa ma za zadanie głównie zmniejszyć ilość samochodów przyjeżdżających do strefy. Zatem, samo wprowadzenie płatnej strefy nie zredukuje poważnie ilości zaparkowanych samochodów na Nadodrze i Ołbinie. Wydaje mi się, że powinniśmy wyjść najpierw od trzech problemów, które naprawdę mamy, jeśli chodzi o parkowanie (mówię z perspektywy mieszkańca Nadodrze):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nadmierny popyt na miejsca do parkowania, ergo – za dużo samochodów na mieszkańca na osiedlu. Płatne parkowanie nie zredukuje nagle tego popytu, bo gdzieś te samochody muszą być zaparkowane. Najbardziej "zaradni", mieszkający przy granicy strefy, po prostu będą parkować zaraz za jej granicą – za darmo. Możliwe rozwiązania: budowa parkingów osiedlowych, (roz)budowa systemów car-sharing, edukacja, rozwiązania podatkowe (to ostatnie to już nie w gestii miasta). 2. Kiepska infrastruktura do parkowania: wysokie krawężniki, brak wymalowanych miejsc parkingowych, uszkodzona nawierzchnia, brak słupków ograniczających możliwość parkowania w miejscach zabronionych lub niebezpiecznych. 3. Dwa powyższe problemy skutkują trzecim: niewłaściwym, niezgodnym z prawem i niebezpiecznym parkowaniem. Nadmierny popyt na parkowanie, niewiedza oraz lekceważenie prawa i innych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów) skutkuje tym, że wiele samochodów jest zaparkowanych byle jak i byle gdzie. To skutkuje ogromną ilością miejsc, gdzie zaparkowany samochód albo zwiększa ryzyko wypadku (np. samochody zasłaniające pieszych, wchodzących na przejście), albo utrudnia poruszanie się pieszym po chodniku (zwłaszcza osobom poruszającym się na wózku lub z wózkiem dziecięcym). <p>Życzę sobie i miastu, byśmy zajęli się właśnie tymi palącymi problemami i szukaniem różnych możliwych rozwiązań. Jeśli myślimy o wprowadzeniu płatnej strefy, to raczej w wydaniu wiedeńskim – z miejscami, które są zarezerwowane tylko i wyłącznie dla mieszkańców.</p>	<p>Efekt wprowadzenia odpłatności za parkowanie jest rozłożony w czasie. Część samochodów, zwykle nie używanych na co dzień, przestawiana jest od razu w inne rejony – często tam, gdzie deficyt jest niższy. Szybkie jest także oddziaływanie na osoby nie mieszkające, a parkujące w danym rejonie śródmiejskim i podróżujące dalej np. do pracy w centrum innymi środkami transportu (z rozmów prowadzonych w trakcie konsultacji wynika, że jest to zjawisko dość powszechne na Nadodrze). Wreszcie ważną i stosunkowo szybką jest redukcja gotowości do posiadania samochodu w mieście przez przyjezdnych studentów – zwłaszcza rozpoczynających studia we Wrocławiu. Jest to kilkadziesiąt tysięcy osób, które co roku staje się nowymi mieszkańcami Wrocławia. Podejmują one jednocześnie decyzję, w jaki sposób poruszać się po mieście. Opłata parkingowa dla tej grupy jest istotnym czynnikiem, zwłaszcza, że większość z nich ma realny wybór transportu zbiorowego lub roweru.</p> <p>W stosunku do samochodów posiadanych przez stałych mieszkańców, efekt redukcji popytu na miejsca postojowe poprzez wprowadzenie odpłatności za parkowanie jest rzeczywiście najczęściej średnio lub długookresowy. Opiera się głównie na większej gotowości do sprzedaży dotychczasowego auta przy zakupie kolejnego. Z analizy prowadzonej na kilku ulicach osiedla Powstańców Śląskich wynika, że ok. 30–50% aut (w zależności od ulicy – najniższa rotacja jest na ulicach wewnętrznych, chronionych szlabanami) nie jest używana na co dzień w dni robocze. Najprawdopodobniej są to często kolejne auta, trzymane w rodzinie jako "rezerwowe".</p> <p>Proponowane w uwadze działania są już we Wrocławiu prowadzone (np. powstają nowe systemy miejskich wypożyczalni jako forma car-sharing), jest to jednak poza zakresem niniejszych konsultacji. Ich efekty są jeszcze bardziej rozłożone w czasie.</p> <p>Zdewastowana infrastruktura drogowa jest najczęściej skutkiem, a nie przyczyną deficytu</p>

		miejsc postojowych. Gdy wszystkie miejsca są zajęte – co jest typowe w przypadku bezpłatnego parkowania w warunkach śródmiejskich – kierowcy zaczynają parkować w miejscach niedozwolonych, w tym np. usuwając słupki blokujące.
122	Strefa powinna być przy wszystkich uczelniach: SWPS, DSW, AWF, PWR, UWR.	Kilka kampusów zostało uwzględnionych w propozycji wyjściowej lub skorygowanej. Dotyczy to zwłaszcza okolic Uniwersytetu Ekonomicznego (Osiedle Powstańców Śląskich), Wydziału Nauk Społecznych Uniwersytetu Wrocławskiego (Karłowice), Uniwersytetu Przyrodniczego i Politechniki Wrocławskiej (fragment osiedla Plac Grunwaldzki). Część kampusów uczelni prywatnych znajduje się zbyt daleko od obszaru śródmiejskiego, aby można było je objąć strefą na obecnym etapie jej rozwoju.
123	Okolice uczelni wyższych, gdzie codziennie przyjeżdża setki studentów samochodami i parkują wszędzie dookoła.	
124	Cena musi być wyższa, żeby wymusić rotację, ok. 5–6 zł za godzinę.	Ceny postoju regulowane są ustawowo (art. 13b ust. 4 pkt 1 Ustawy o drogach publicznych, Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60 z 21.03.1985 z późn. zm.). Opłata nie może przekroczyć kwoty 3 zł za pierwszą godzinę postoju, a progresja opłaty, możliwa w pierwszych trzech godzinach nie może przekroczyć 20%. Rząd od dłuższego czasu
125	Parkowanie w Rynku i w pobliżu placu Grunwaldzkiego powinno być o wiele droższe. Do tych miejsc jest naprawdę dobry dojazd komunikacją miejską.	
126	Uważam, że ceny parkowania w ścisłym centrum powinny być zdecydowanie wyższe, co najmniej dwukrotnie niż obecne.	

127	<p>Bardzo popieram pomysł rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Idealnie byłoby, gdyby ceny za parkowanie w miejscach które obecnie są zatłoczone zostałyby podniesione. Tak samo abonamenty dla mieszkańców, które są śmiesznie niskie w porównaniu z cenami MPK.</p>	<p>zapowiada urealnienie tych kwot (zostały wprowadzone w 2003 r.), uwzględniając obecny poziom motoryzacji oraz wzrost zamożności społeczeństwa.</p> <p>Z perspektywy funkcjonalnej, opłata powinna być dostosowana do poziomu popytu na miejsca postojowe w danym rejonie tak, aby wolnych pozostawało zawsze ok. 10–20% miejsc. Przyjmuje się, że takie podejście łączy w sobie optymalne wykorzystanie dostępnej przestrzeni postojowej i jednocześnie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ogranicza kongestię ("zakorkowanie" miasta) gdyż poszukujący miejsca postojowego nie muszą krążyć dookoła punktu docelowego – są w stanie znaleźć wolne miejsce zazwyczaj kilkadziesiąt, najwyżej kilkaset metrów od niego; - ogranicza dewastację elementów przestrzeni publicznej, gdyż zjawisko to wzrasta skokowo wraz z pełnym wypełnieniem dostępnych miejsc (w tym płatnych). <p>Wrocław dąży do tego, aby nowy system operatorski (wdrażany będzie najprawdopodobniej w drugiej połowie 2018 r.) zawierał automatyczne funkcje analityczne średnich poziomów zajętości i rotacji dla danej podstrefy (na podstawie liczby wyznaczonych miejsc, wniesionych opłat, wydanych abonamentów) i proponował ewentualne zmiany wysokości opłat (w górę lub w dół).</p> <p>Decyzje o wysokości opłat podejmuje Rada Miejska Wrocławia (w zakresie ustawowych limitów).</p>
128	<p>Wprowadzić opłaty za wszystkie pojazdy, których rejestracja nie zaczyna się od "DW". Mieszkańcy Wrocławia niech nie płacą, przyjezdni np 10 zł za godzinę.</p>	<p>Wysokość opłat – patrz odpowiedź na uwagę 127. Różnicowanie dostępności pomiędzy mieszkańcami a przyjezdnymi wprowadzane jest dzięki możliwości wykupienia abonamentu. Wielu wrocławian posiada samochody nie zarejestrowane we Wrocławiu. Brak podstawy prawnej, aby rozróżniać opłaty ze względu na miejsce zarejestrowania samochodu.</p>
129	<p>Lobbing w Ministerstwie o podwyżkę maksymalnych dopuszczalnych stawek za parkowanie, w celu umożliwienia prowadzenia skutecznej polityki parkingowej na zasadach wolnego rynku.</p>	<p>Rząd zapowiada podniesienie ustawowego limitu opłaty.</p>

130	<p>Opłata abonamentowa dla mieszkańców jest horrendalnie wysoka. Mieszkańcy danego Osiedla powinni móc na nim parkować za darmo lub za symboliczną złotówkę.</p> <p>Uważam że opłaty za godzinę parkowania na ulicach powinny być wyższe, natomiast opłaty za parkowanie w podziemnych parkingach w centrum powinny być trochę obniżone (tak, żeby mniej więcej wyrównać koszt parkowania na obu typach parkingów).</p>	<p>Opłata abonamentowa dla mieszkańców na poziomie 100 zł rocznie (50 zł na pół roku lub 10 zł miesięcznie) jest najniższą w porównaniu z innymi dużymi miastami w Polsce (zwykle jest to koszt 120–150 zł rocznie). Przeliczając cenę rocznego abonamentu (najczęściej w takiej formie mieszkańcy uiszczają opłaty) na miesiąc jest to ok. 8,33 zł, a na dzień niespełna 30 gr. Zwłaszcza w porównaniu do innych kosztów użytkowania samochodu (paliwo, ubezpieczenie, przeglądy, serwis) opłatę tę można nazwać "symboliczną".</p>
131	<p>Uważam, że zameldowani mieszkańcy strefy/ulicy powinni być objęci odczuwalną ulgą opłat lub jej refundacją.</p>	
132	<p>Parking dla mieszkańców zameldowanych we Wrocławiu i płacących tu podatki powinien być bezpłatny! Przyjezdni powinni płacić więcej, niż teraz, aby nie kalkulował się wjazd do miasta autem, lecz aby wybierali komunikację zbiorową (zwłaszcza okoliczne powiaty). Dziś paranoja jest, że Mieszkańcy nie mają, gdzie parkować, za przyjezdnych płacą za drogi swoimi podatkami, a firmy ubezpieczeniowe windują ceny za wypadki/stłuczki/ruch na ulicach mieszkańcom. Można też wprowadzić strefy z parkingami i miejscami dla nich tylko dla mieszkańców. Przychodnie, instytucje powinny być zobligowane do posiadania parkingów nie tylko dla pracowników, ale także dla gości, np. przychodnia przy Ziemowita.</p>	<p>Strefa płatnego parkowania musi regulować gotowość do podróży samochodem zarówno wśród mieszkańców, jak i osób przyjezdnych, stąd opłaty dotyczą wszystkich, choć w różnej wysokości. Preferencje dla kierowców będących mieszkańcami Wrocławia wprowadzane są poprzez system abonamentowy.</p> <p>Warto pamiętać, że istotna część mieszkańców Wrocławia nie posiada samochodów i korzysta np. z oferty komunikacji miejskiej. Te osoby również płacą podatki, z których finansowany jest przywilej bezpłatnego parkowania na terenie miejskim dla posiadaczy samochodów.</p> <p>Samochód osobowy wymaga ok. 15 mkw przestrzeni postojowej oraz ok. 10 mkw przestrzeni manewrowej, a użytkowany jest średnio zaledwie jedną godzinę na dobę (zgodnie z wynikami kompleksowego badania ruchu we Wrocławiu z 2010/2011 r.), co oznacza, że średnio przez 23 godziny wymaga zapewnienia wskazanej wyżej przestrzeni postojowej. Zapewnienie we współczesnych realiach dużych miast za darmo cennego zasobu, jakim jest przestrzeń miejska, traktowane jako obowiązek instytucji publicznych jest nierealne. Zapewnienie miejsca postojowego w świetle prawa jest i powinno pozostać obowiązkiem właściciela pojazdu – patrz odpowiedź na uwagę 216.</p> <p>Wymagania dotyczące obiektów użyteczności publicznej mogą być formułowane wyłącznie na etapie wydawania pozwolenia na budowę. Nie ma narzędzi prawnych pozwalających na formułowanie takich wymagań co do już funkcjonujących budynków.</p>

133	<p>Uważam za szkodliwe utrzymywanie abonamentów parkingowych dla mieszkańców w obecnej formie. Koszty w wysokości 100 zł rocznie są śmiesznie niskie i możliwość zarejestrowania dowolnej liczby pojazdów prowadzi do nadużyć. Dobrym pomysłem jest zaproponowana gradacja tych cen. Jednakże należy iść dalej, określić górną granicę na gospodarstwo domowe lub nawet na lokal mieszkalny, wprowadzić dodatkowe strefy mieszkańców (nie może być tak, że za 100 zł rocznie mamy parkowanie na całym obszarze) niewielkich rozmiarów, specjalne abonamenty biznesowe dla lokalnych przedsiębiorstw.</p>	<p>W jednym gospodarstwie domowym/lokalu mieszkalnym mogą mieszkać osoby będące z sobą w różnych relacjach – w tym skonfliktowane. Trudno oczekiwać, że dojdą one do konsensusu co do tego, kto ma prawo do wykupienia preferencyjnego abonamentu.</p> <p>Rzeczywiście cena abonamentów dla mieszkańców powinna uwzględniać aspekt regulacyjny – tj. powinna być dostosowana do popytu i podaży miejsc postojowych) i taki mechanizm powinien być rozważony, jeśli będzie to zgodne ze zgłoszeniami użytkowników.</p>
134	<p>Powinno się liczyć liczbę członków rodziny. Bo czym innym jest sytuacja, w której 2-osobowa rodzina ma 2 auta, a czym innym, gdy 6-osobowa rodzina ma 2 auta.</p>	<p>Przedsiębiorcy oraz osoby niezameldowane we Wrocławiu mają możliwość wykupienia abonamentu typu P – na strefę C, oraz PI – na strefę B i C. Ich koszt to odpowiednio 110 i 320 zł miesięcznie.</p>
135	<p>Drożej powinno być już za kolejne auto na mieszkanie, a nie tylko na osobę. Za duże wozy też powinno się płać więcej.</p>	<p>Patrz odpowiedź na uwagę 133. Rozróżnienie abonamentu od wielkości samochodu nie wydaje się mieć uzasadnienia, biorąc pod uwagę potrzebę zapewnienia przejrzystości systemu opłat.</p>
136	<p>Najbardziej idealnie byłoby, gdyby preferencyjny abonament zależał od liczby samochodów na mieszkanie, a nie osobę, bo już przy 2 autach na mieszkanie potrzeba bardzo dużo miejsca tylko do parkowania na jeden blok.</p> <p>Jeśli jest to niemożliwe, to przynajmniej rosnące stawki za kolejne samochody na osobę powinny być większe (np. pierwszy samochód – 100 zł, drugi – 300 zł, trzeci – 700 zł na rok, itd).</p> <p>Trzeba być ostrożnym z rozszerzeniem preferencyjnych abonamentów na osoby, które nie są zameldowane, ale płacą podatki we Wrocławiu, ponieważ wtedy może nie zadziałać tak dobrze "czyszczący" mechanizm wprowadzenia płatnego parkowania.</p>	<p>Patrz odpowiedź na uwagę 133.</p> <p>Progresja powinna wzrastać stosownie do skali problemu wykupywania wielu abonamentów przez jednego mieszkańca. W 2016 r. dotyczyło to ok. 8% abonamentów, co oznacza że jest zjawiskiem zauważalnym, lecz jeszcze nie znaczącym. Dlatego proponowana progresja jest stosunkowo niewielka.</p>
137	<p>Opłata za drugie i kolejne auto powinna być dużo wyższa.</p>	
138	<p>Proszę wprowadzić takie opłaty, by były porównywalne z kosztem dobrego biletu na komunikację.</p>	<p>Opłata za postój w strefie C w godzinach jej funkcjonowania (9–18) wynosi 19,50 zł. Bilet całodobowy MPK kosztuje 11 zł. Proporcje oceniamy jako uzasadnione, biorąc pod uwagę cele Wrocławskiej Polityki Mobilności.</p> <p>Abonament typu P, tj. umożliwiający nie-mieszkańcowi parkowanie w strefie C (np. jeśli jego miejsce pracy znajduje się w obszarze śródmiejskim) kosztuje 110 zł miesięcznie. Jest to cena porównywalna do imiennego biletu miesięcznego na wszystkie</p>

		linie (98 zł).
139	Dodatkowym warunkiem uprawniającym do wykupienia abonamentu tylko dla mieszkańców mógłby być adres zamieszkania znajdujący się na rozliczeniu z urzędem skarbowym (patrz osoby płacące podatki we Wrocławiu, lecz zameldowane poza miastem).	W polskim systemie prawnym procedurą potwierdzającą fakt zamieszkania jest zameldowanie (stałe lub czasowe). Uznawanie innych dokumentów naraża system na powstawanie luk, a także daje podstawy do zaskarżania decyzji np. ze względu na ochronę danych osobowych (dokumenty te zawierają także inne dane – w tym potencjalnie wrażliwe – nie tylko informacje o miejscu zamieszkania).
140	PIT zamiast zameldowania.	
141	Zniżki /zwolnienia z opłat dla udokumentowanych mieszkańców zameldowanie/ przedstawienie wnoszenia opłat za rachunki w mieszkaniu w obszarze, np. przez przynajmniej pół roku wstecz.	
142	Mam propozycję by do preferencyjnych warunków abonamentu dla mieszkańców dołączyć też właścicieli nieruchomości na podstawie ksiąg wieczystych. poza tym przydała by się możliwość wykupu abonamentu przez SkyCash, ale tylko dla posiadaczy samochodów o numerach DW. Fajne by było ograniczenie możliwości wykupu miesięcznych i dłuższych kart abonamentowych dla samochodów zarejestrowanych w innych powiatach. Całość propozycji streszcza się do tego: płacisz podatki we Wrocławiu i nasze składki OC, to za parkowanie mniej płacisz. Płacisz podatki innej gminie, to u nas zapłacisz za parkowanie. W metryczce poniżej brakuje wyboru dla środków transportu: Różne. Co byłoby. dla mnie bardziej poprawne. Wybór samochód dot. średniej z ostatniego miesiąca.	Posiadanie nieruchomości lub miejsce rejestracji samochodu nie jest i nie powinno być elementem stanowiącym o możliwości wykupu abonamentu. Rozróżnienie systemu preferencji dotyczy mieszkańców i niemieszkańców danej podstrefy, a zgodnie z przepisami wskazuje na to miejsce zameldowania (czasowego lub stałego). Dodawanie kolejnych kryteriów powoduje komplikacje systemu, brak możliwości weryfikacji prawdziwości przedstawianych dokumentów, zwiększenie podatności na różnego rodzaju zmiany w otoczeniu prawnym, możliwość zaskarżenia rozwiązań i decyzji itp. Abonamenty już teraz można kupić drogą elektroniczną poprzez sklep internetowy wroclaw.e-abonamenty.pl. Narzędzie to będzie rozwijane w kolejnych latach. Nie jest to jednak uwarunkowane zapisami w uchwale, której zmiana stanowi przedmiot konsultacji społecznych. Opłaty w strefie płatnego parkowania (w tym abonamentowe) nie powinny być postrzegane jako narzędzie polityki fiskalnej, bo nie taki jest cel wprowadzania strefy. Jest ona narzędziem regulacji liczby samochodów w danym obszarze (zajętości miejsc, rotacji, a w konsekwencji także natężenia ruchu). Jest tym samym przede wszystkim narzędziem polityki transportowej (mobilności). Ankieta jest narzędziem statystycznym. Większość użytkowników porusza się po mieście różnymi środkami transportu i wprowadzenie takiej rubryki sprawiłoby, że pytanie straciłoby znaczenie analityczne. Zapytanie o najczęstszą formę podróżowania uznaliśmy za bardziej właściwe.

143	<p>Powinny być wyznaczone miejsce do parkowania dla mieszkańców, z możliwością kupienia przez nich karnetu na parkowanie, i strefy parkowania dla odwiedzających z biletami czasowymi.</p>	<p>Podstawą prawną wprowadzenia strefy płatnego parkowania jest Ustawa o drogach publicznych (Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.). Drogi publiczne to infrastruktura dostępna dla wszystkich użytkowników, a nie rezerwowana dla mieszkańców danej okolicy, choć możliwe jest wprowadzenie dla tej ostatniej grupy preferencji. Zarówno mieszkańcy, jak i osoby przyjezdne mają możliwość wykupywania abonamentów, przy czym abonamenty dla mieszkańców są zdecydowanie tańsze (miesięczna opłata abonamentowa w strefie C – tj. objętej konsultacjami – wynosi odpowiednio 10 i 110 zł). Osoby niezameldowane nie mają możliwości wykupienia abonamentu w strefie A, co jest podyktowane bardzo dużym deficytem miejsc postojowych w tym obszarze.</p>
144	<p>Przyjrzałem się nowemu obszarowi i zdecydowanie mam uwagę; jest on dość ogromny co może być zagrożeniem dla lokalnego małego biznesu – a nawet relacji czysto ludzkich!; dlatego, na przykład, jak zostanie wprowadzony to wydaje mi się, tym bardziej ludzie będą skłonni pojechać do galerii gdzie mają 1h+ bezpłatnego parkowania, aniżeli szukać automat, mieć te drobne, wrócić do auta z biletami parkingowym.</p> <p>Strefa płatnego parkowania (ta bardziej odległa) może działać podobnie jak w na przykład w Monachium mianowicie też może mieć 1/1,5h czasami nawet 2/3h od potrzeby/rejonu godzin bezpłatnych, uważam, że rozwiązanie sprawdzone i warte uwagi!</p> <p>http://angelikasgerman.co.uk/how-to-use-a-german-parking-disc/</p>	<p>Strefy płatnego parkowania zostały po raz pierwszy wprowadzone w latach 20. XX w. w USA jako inicjatywa lokalnych przedsiębiorców. Choć wydaje się to nieintuicyjne, płatne parkowanie jest korzystne dla małego biznesu z dwóch powodów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wprowadza się je w miejscach o dużym deficycie miejsc postojowych, aby zwiększyć rotację; zmotoryzowany klient i tak nie zatrzyma się na miejscu, które choć darmowe, jest zajęte; jeśli jest płatne i wolne, jest to możliwe i prawdopodobne, zwłaszcza jeśli opłata jest niewielka (we Wrocławiu jest to 50 gr za 20 min. i 1 zł za 40 min. – czas w zupełności wystarczający na załatwienie większości spraw typowych dla lokalnego biznesu); - rotacja na parkingach wpływa na rotację w punktach usługowych i handlowych; klienci, którym zależy na czasie szybciej załatwiają swoje sprawy. <p>Ponadto, w zakresie zakupów, zmotoryzowani klienci już dziś w większości korzystają ze sklepów dyskontowych i marketów, co wiąże się zarówno z dostępnością miejsc postojowych, jak i niższymi cenami w tych sklepach. Zatem nie wydaje się uzasadniona obawa o zasadniczym wpływie tych klientów na sektor małych, lokalnych przedsiębiorstw. Cechą klientów zmotoryzowanych jest robienie większych i rzadszych zakupów, a klientów pieszych mniejszych i częstszych. To ta druga grupa</p>

		<p>jest bardziej gotowa do płacenia wyższych marż (koszt jednostkowy zakupów pozostaje niewielki), typowych dla lokalnego małego biznesu (ze względu na małą skalę działalności).</p> <p>Patrz też odpowiedź na uwagę 110.</p>
145	Stali mieszkańcy nie powinni płacić! A jeśli już, to od drugiego samochodu.	<p>Brak odpłatności oznacza, że dane uprawnienie jest finansowane z podatków – w tym płaconych przez osoby nie korzystające z samochodów. Taka logika (obniżenie kosztów użytkowania samochodu dzięki wsparciu ze środków publicznych) jest sprzeczna z podstawowym celem Wrocławskiej Polityki Mobilności, którym jest stworzenie mechanizmów zachęcających użytkowników miasta (w tym wrocławian) do wyboru alternatywnych, względem samochodów, sposobów podróżowania po mieście.</p> <p>Miejsce postojowe nie jest ekonomicznym "dobrem wolnym" – tj. powszechnie dostępnym, nie związanym z koniecznością ponoszenia nakładów. Stworzenie i korzystanie z niego wiąże się z określonymi kosztami (np. koszt terenu, wykonania nawierzchni, oznakowania, utrzymania, sprzętania, a także koszt utraconych korzyści). Jego udostępnienie jest powszechnie świadczoną przez prywatne podmioty usługą.</p>
146	Parkowanie dla mieszkańców powinno być darmowe.	
147	Pierwszy samochód dla danego mieszkania powinien być darmowy, opłaty abonamentowe dopiero od drugiego auta – nie można karać mieszkańców centrum za posiadanie samochodu! A zabytkowa zabudowa nie posiada garaży podziemnych. Wtedy strefę można powiększać, ale bez skazywania ludzi na obowiązkową opłatę za posiadanie samochodu, to jest ukryty podatek, a nie abonament.	
148	Bezpłatne parkowanie dla mieszkańców.	
149	Mieszkańcy nie powinni płacić za parkowanie pod swoim mieszkaniem.	
150	Jestem przeciwko. Uważam, że mieszkańcy strefy w ogóle nie powinni być zmuszani do płacenia za miejsce parkingowe – to w końcu ich miejsce zamieszkania i parkują tam nie dlatego, że mają taką fanaberię, tylko dlatego, że tam mieszkają.	
151	Parkowanie dla mieszkańców powinno być bezpłatne. Wszędzie stawiane są słupki, a brakuje nowych, wytyczonych miejsc parkingowych. Budowane są biurowce i bloki mieszkalne z parkingami podziemnymi dla pracowników i mieszkańców, a brakuje miejsc parkingowych dla klientów biura i dla gości mieszkańców, tym bardziej, że mogą dojeżdżać z wiosek pod Wrocławiem, gdzie nie ma możliwości innego dojazdu, niż autem.	<p>Patrz odpowiedź na uwagi 145–150.</p> <p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania jest sposobem na regulację deficytu miejsc postojowych i wymuszenie rotacji. Standardowo wprowadza się takie rozwiązania w obszarach, gdzie są obecne inne funkcje niż typowo mieszkaniowa –</p>

152	<p>Uważam, że mieszkańcy nie powinni płacić za miejsce postojowe. Powinni dostać kartę mieszkańca, którą będą mieli widoczną w swoim samochodzie. Miejsca płatne powinny obowiązywać przyjezdnych tj. okolice szkół, przedszkoli, sądów, ZUSu i wszelkich instytucji tak jak ma to miejsce np. pod szpitalami. Gdybym mieszkała na Psim Polu też musiałabym płacić za miejsce postojowe? To, że mamy więcej instytucji, bo jest to centrum Wrocławia nie stanowi o tym, że powinniśmy płacić za miejsce. Uważam że 100 czy 150 to spora kwota – kwota nowych butów dla dzieci.</p>	<p>zwłaszcza usługowe (w tym usługi publiczne) i handlowe, gdyż sprzyja im większa rotacja. Taki charakter ma przede wszystkim obszar centrum i śródmieścia. Jednocześnie jest to obszar najlepiej obsługiwany przez komunikację publiczną, a ze względu na wielość funkcji (bliskość miejsc pracy, szkół, punktów handlowych itp.), jego mieszkańcy rzadziej muszą pokonywać większe odległości. Dlatego trudno uznać, że mieszkańcy centrum i śródmieścia są poszkodowani pod względem transportowym w stosunku do innych rejonów miasta.</p> <p>Cena abonamentu powinna być dostosowana do popytu. Jeśli jest ona za niska, abonament traci funkcję regulacyjną i pomimo wprowadzenia strefy, nie następuje poprawa sytuacji w zakresie dostępności miejsc postojowych dla mieszkańców, co jest jednym z celów.</p> <p>Opłata na poziomie 100 zł rocznie, w porównaniu do pozostałych kosztów użytkowania samochodu, jest bardzo niska.</p>
153	<p>Parkingi dla mieszkańców danych stref powinny być za darmo gdyż płacą oni już podatek od nieruchomości.</p>	
154	<p>Jeżeli parkowanie ma być płatne, to powinno ono obowiązywać samochody kierowców zameldowanych poza strefą płatnego parkowania.</p> <p>Mieszkańcy i właściciele aut w swoim miejscu zamieszkania (zameldowania) nie powinni płacić za parkowanie (płacimy różne podatki na rzecz miasta w którym żyjemy).</p>	<p>Podatek od nieruchomości nie jest płacony za wykorzystanie drogi publicznej pod miejsce postojowe. Nie jest związany z korzystaniem z samochodu – płacą go również osoby, które poruszają się po mieście np. komunikacją zbiorową.</p>
155	<p>Nieziemnie powinno być darmowe dla motocykli/skuterów.</p>	<p>Nie proponuje się zmian w tym zakresie.</p>
156	<p>Mieszkańcy w centrum miasta powinni mieć darmowy parking, ponieważ należy się każdemu minimum 1 miejsce parkingowe na mieszkanie. Reszta niech płaci, którzy odwiedzają i turyści. Wiele osób mieszka daleko i dojeżdża. Nikogo nie powinno interesować ile ma samochodów. Za każdy płaci podatki przy każdej okazji – od zakupu auta, po zakup paliwa, naprawy i ubezpieczenie. Będę mieszkać za granicami miasta i nie będę jeździć pociągiem, ponieważ nie ma dojazdu bezpośredniego. Z przesiadkami wychodzi 20 min, dłużej niż autem...</p>	<p>Polskie prawo nie nakłada na władze publiczne obowiązku zapewnienia miejsc postojowych. Gwarantowanie miejsca postojowego na mieszkanie jest także problematyczne z innych względów – patrz odpowiedź na uwagę 133.</p> <p>Przedmiotem zainteresowania miasta, jako właściciela terenu, jest jego optymalne wykorzystanie w celu zaspokojenia potrzeb mieszkańców, w tym potrzeb transportowych. W przypadku osób posiadających więcej niż jeden samochód, wzrasta prawdopodobieństwo niskiej rotacji (kolejne auta trzymane są jako "rezerwowe"). Zjawisko to nasiliło się zwłaszcza po 2004 r. wraz ze znaczącym spadkiem wartości używanych aut. Stąd propozycja progresji</p>

		<p>opłat.</p> <p>Dostępność ekonomiczna samochodów dla polskich gospodarstw domowych jest bardzo wysoka i nadal rośnie, co obrazuje stały wzrost wskaźnika motoryzacji (we Wrocławiu na 1000 mieszkańców przypada ponad 600 samochodów osobowych). Obecna liczba samochodów w mieście uniemożliwia zachowanie wysokiej jakości przestrzeni publicznej i obniża jakość życia. Dlatego jej dodatkowa regulacja jest niezbędna.</p>
157	<p>Może wystarczy trochę obniżyć opłaty za parkowanie w parkingach podziemnych na terenie centrum miasta, niż rozszerzać strefy lub likwidować miejsca postojowe w ścisłym centrum, a może poprzez urban card mogłyby zaistnieć zniżki na parkowanie.</p>	<p>Opłaty w parkingach kubaturowych są zróżnicowane. Doświadczenie pokazuje, że nawet w przypadku okolic bardzo tanich parkingów kubaturowych, dysponujących zwykle rezerwą wolnych miejsc, wykorzystanie miejsc przyulicznych miejsc postojowych jest duże. Przykładem mogą być okolice placów: Kościuszki, Dominikańskiego, czy Grunwaldzkiego. Podobnie w przypadku parkingu pod Narodowym Forum Muzyki, przy niskich opłatach (1 zł za kwadrans; w przypadku płatności mobilnych – 2,5 zł za godzinę – taniej niż parkowanie na ulicach) miejsca postojowe pozostają niewykorzystane. Jedynie w przypadku niepobierania opłaty (pierwsze miesiące funkcjonowania tego obiektu) wykorzystanie parkingu było pełne. Przyuliczne miejsca postojowe także wtedy były wykorzystywane. Przy obecnej dostępności samochodów, popyt na darmowe miejsca postojowe w centrach miast jest niemożliwy do zaspokojenia bez regulacji cenowej.</p>
158	<p>Do miasta powinien być ograniczony wjazd aut osobowych nie posiadających rejestracji we Wrocławiu (zakaz także dla aut z gmin podwrocławskich). Parkingi w obszarze 5 km od Rynku tylko dla aut zarejestrowanych we Wrocławiu. Parkowanie dla aut spoza miasta powinno być dużo droższe, aby autami nie wjeżdżano i nie zatrutowano oraz nie niszczone zieleni miejskiej.</p>	<p>Brak narzędzi prawnych, umożliwiających realizację tego typu rozwiązań. Preferencje cenowe dla mieszkańców wprowadzone są przez system abonamentowy – patrz odpowiedź na uwagi 22–23.</p>
159	<p>Mam trzy samochody zarejestrowane na mnie. Jednym jeżdżę ja do spółki z synem, drugim (Seicento) żona jeździ do pracy na Bielany, a trzeci jest moim narzędziem pracy (mały dostawczak blaszak-Renault Kangoo). Z przyczyn prawnych nie mogę przejestrować aut na dzieci i żonę. Z jakiej racji mam płacić więcej za kolejne samochody. Jeśli już jest opłata to i tak będzie wystarczającym bitem na ludzi parkujących graty na ulicach. Bez przesady, dla mnie kilkaset złotych to i tak będzie bolesny wydatek.</p>	<p>Kluczowe jest uzasadnienie wnoszącego uwagę: "z przyczyn prawnych". Procedura uczynienia członka rodziny współwłaścicielem pojazdu jest bardzo prosta, a stan prawny powinien odzwierciedlać stan faktyczny. Najczęściej właściwą przyczyną różnicy jest optymalizowanie kosztów zakupu lub rozliczania opłat związanych z użytkowaniem samochodu.</p> <p>Źródłem problemu zbyt wysokiego wskaźnika motoryzacji – przekraczającego we Wrocławiu 600 aut na 1000 mieszkańców,</p>

		jest bardzo znaczące obniżenie tych kosztów (wzrost ekonomicznej dostępności aut). Nie jest celem miasta tworzenie rozwiązań, które jeszcze bardziej ułatwiają obniżanie tych kosztów, skoro nadmierna liczba aut wpływa na degradację przestrzeni miejskiej oraz obniżenie jakości życia w mieście.
160	Posiadam działalność gospodarczą i samochód w leasingu. Jestem zameldowana na ul. Kruszwickiej i w momencie wprowadzenia strefy płatnego parkowania nie mam możliwości wykupienia abonamentu, ponieważ jest to "moje" auto firmowe. Jeśli dacie Państwo możliwość wykupienia abonamentu mieszkańcom z takimi samochodami, poprę strefę płatnego parkowania w przeciwnym razie nie wyrażam zgody.	Mieszkańcy prowadzący działalność gospodarczą jako osoba fizyczna i posiadające samochód z tytułu leasingu mogą wykupić abonament dla mieszkańca. Przy jego zakupie konieczne jest dodatkowo okazanie umowy leasingowej na tę osobę.
161	Preferencyjny (jak dla mieszkańca z samochodem zarejestrowanym na siebie) abonament dla osób, które są zameldowane na Szczepinie, a mają samochód na działalność/leasing, czyli swój, ale w dowodzie istnieje wpisana firma lub leasingodawca. Według mnie osoba zameldowana na Szczepinie prowadząca własną działalność powinna mieć takie same przywileje, jak osoba prywatna.	
162	SZCZEPIN – nie zgadzam się na płatne miejsca postojowe, dopóki nie dacie możliwości wykupienia abonamentu zameldowanym na Szczepinie mieszkańcom prowadzącym działalność gospodarczą posiadającym – własne auta na swoją firmę lub firmę leasingową.	
163	Rozszerzenie strefy na obszary Śródmieścia typu Ołbin tylko pod warunkami: - przynajmniej 90% zebranych funduszy przekazywane na inwestycje w remonty dróg, chodników, zieleni w miejscu pobierania opłat; - przystępne ceny abonamentu dla mieszkańców, z uwzględnieniem właścicieli mieszkań, lokatorów komunalnych, ale także (!) najemców, studentów posiadających umowę najmu na okres całego roku akademickiego.	Uwaga jest zgodna z konsultowaną propozycją. Całość dochodów z danej podstrefy ma być dedykowana inwestycjom na jej terenie. Aby uzyskać czasowe zameldowanie należy okazać dokumenty potwierdzające prawo do władania lokalem (np. wypis z księgi wieczystej, umowę najmu), względnie uzyskać potwierdzenie zamieszkiwania ze strony władającego lokalem. Nie uznajemy za właściwe okazywanie innych dokumentów (w tym umowy najmu) przy wykupie abonamentu – patrz odpowiedź na uwagi 139–141.
164	Opłata za przekroczenie czasu parkowania powinna być wyższa.	Opłata dodatkowa za przekroczenie czasu wynosi obecnie 30 zł, co jest wynikiem konieczności wyraźnego rozróżnienia opłaty za nieuiszczenie opłaty i przekroczenia czasu. Maksymalna wartość opłaty dodatkowej to 50 zł i przy tym limicie opłata za przekroczenie czasu na poziomie 30 zł jest racjonalna. Jest ona skalkulowana powyżej całodniowego kosztu parkowania w strefie A.
165	Co z możliwością taniego abonamentu i zapewnionych miejsc parkowania dla osób świadczących usługi wymagające (szybkiego) dojazdu do klienta, czasem także przewożenia sprzętu czy dostarczanych	Opłata dla nie-mieszkańców, w tym dla przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą o charakterze opisanym w uwadze, wynosi obecnie 110 zł miesięcznie

	<p>artykułów? Czy Wrocław chce pozbyć się wszystkich usługodawców tego typu? Czy w konsultacjach społecznych pojawia się ostrzeżenie, że ceny usług wzrosną o cenę biletu parkingowego oraz o cenę czasu pracy, w którym zamiast wykonywać usługę, będzie się szukało miejsca daleko od osiedla, bo tam będą miejsca tylko dla mieszkańców?</p>	<p>dla strefy C i 320 zł dla strefy B i C. Nie ma możliwości wykupienia takiej opłaty w strefie A (bezpośrednie okolice Rynku) ze względu na skalę zjawiska deficytu miejsc postojowych w tym rejonie.</p> <p>To rozwiązanie jest akceptowane przez użytkowników i nie proponujemy jego zmiany. Konsultowana propozycja rozwoju strefy w praktyce oznacza, że więcej przedsiębiorców może zostać objętych opłatą 110 zł (rozszerzana jest wyłącznie strefa C), co będzie co najmniej częściowo zrekompensowane obniżeniem kosztów związanym z większą dostępnością miejsc postojowych (skrócenie czasu poszukiwania miejsca postojowego, mniejsze zużycie paliwa).</p> <p>Strefa płatnego parkowania nie jest narzędziem gwarantującym, a jedynie zwiększającym dostępność miejsc postojowych. Dotyczy dróg publicznych, a zatem przestrzeni, która co do zasady powinna służyć wszystkim użytkownikom, a nie dedykowanej (zarezerwowanej) dla określonej grupy.</p>
166	<p>Opłata za pierwszą godzinę powinna być symboliczna np. 0,50 zł. dopiero od drugiej i trzeciej godziny odpowiednio większa. Najlepszym rozwiązaniem będzie wprowadzenie we Wrocławiu darmowej komunikacji miejskiej (problem parkowania i smogu sam się rozwiąże). Po części już to Państwo zrobiliście informując publicznie, gdzie i kiedy będą obecni kontrolerzy. Czas najwyższy wprowadzić jakąś uczciwość i wszystkich traktować równo, a nie tylko pomagać cwaniaczkom.</p>	<p>Opłata za postój we wszystkich strefach za pierwsze 20 min. wynosi 50 gr, a za pierwsze 40 min. – 1 zł. Nadal jest to cena, którą można określić jako "symboliczną". Kluczowym kryterium określającym wysokość ceny powinna być zajętość miejsc postojowych – jeśli mieści się w granicach 70–90%, oznacza to, że cena jest ustanowiona na właściwym poziomie.</p> <p>Opłaty w transporcie zbiorowym nie są objęte zakresem niniejszych konsultacji społecznych.</p>
167	<p>Zasada 1: żadnych dodatkowych podatków i opłat ponad te, które obecnie obowiązują;</p> <p>zasada 2: w każdej umownej strefie nieoznaczone bezpłatne miejsca parkingowe wyłącznie dla stałych mieszkańców (zameldowanych pod adresem w danej strefie), dla pozostałych opłaty wg ustaleń rady miasta;</p> <p>zasada 3: płatne (max 100 zł rocznie) oznaczone tablicą rejestracyjną miejsca parkingowe dla stałych mieszkańców;</p> <p>zasada 4: płatne (max 1200 zł rocznie) oznaczone tablicą rejestracyjną miejsca parkingowe dla</p>	<p>Ad 1) celem opłaty za postój w strefie płatnego parkowania jest regulowanie dostępności miejsc postojowych/rotacji; jeśli są one na niewystarczającym poziomie, należy zmieniać zakres obowiązku lub wysokość opłat;</p> <p>ad 2) nie ma możliwości dedykowania miejsc postojowych na drogach publicznych określonym grupom użytkowników – patrz też np. odpowiedź na uwagę 143;</p> <p>ad 3) opłata abonamentowa wynosi obecnie 100 zł rocznie i dotyczy danej podstrefy; w obszarze o zabudowie wielorodzinnej/śródmiejskiej nie ma możliwości zapewnienia</p>

	<p>czasowych mieszkańców;</p> <p>zasada 5 najważniejsza: budowa wielopoziomowych parkingów dzielnicowych/osiedlowych budowanych ze środków publicznych lub publiczno-prywatnych, płatnych w zróżnicowany sposób:</p> <p>a) max 100 zł rocznie za miejsce oznakowane tablicą rejestracyjną dla stałych mieszkańców;</p> <p>b) dla pozostałych opłaty wg ustaleń rady miasta lub właściciela.</p>	<p>każdemu mieszkańcowi miejsca postojowego;</p> <p>ad 4) zgodnie z decyzją Rady Miejskiej, osoby czasowo zameldowane (obowiązek taki mają osoby przebywające w danym miejscu dłużej niż 3 miesiące) mają możliwość wykupywania abonamentów dla mieszkańców w cenie 100 zł rocznie, bez gwarancji dostępności miejsca ;</p> <p>ad 5) patrz np. odpowiedź na uwagę 25.</p>
168	<p>Jeśli na danym osiedlu zostanie stworzona strefa płatnego parkowania C i mieszkaniac tej strefy ma wykupione parkowanie dla mieszkańców, to taki abonament powinien obowiązywać również w innych strefach C na terenie Wrocławia.</p>	<p>Abonamenty dla mieszkańców (typu I) są ograniczone do danej podstrefy – ich istotą jest zwolnienie z konieczności wnoszenia codziennie opłaty w okolicach miejsca swego zamieszkania. Całą strefę C obejmuje abonament typu P, którego cena wynosi 110 zł miesięcznie.</p>
169	<p>Ceny rocznych abonament za parkowanie są śmiesznie niskie w porównaniu do cen biletów komunikacji miejskiej, a strefy płatnego parkowania są zbyt małe i mają źle ustalone opłaty (np. na Starym Mieście powinny być kilkakrotnie wyższe, także w weekendy; w osiedlach oddalonych od centrum także powinny być pobierane opłaty, jednakże symbolicznej wysokości). Zniechęca to do poruszania się komunikacją zbiorową i stoi w wyraźnej sprzeczności z Polityką Mobilności.</p>	<p>Ceny abonamentów powinny być uzależnione od relacji ilości wykupionych abonamentów do ilości płatnych miejsc postojowych. Jeśli popyt na abonamenty dla mieszkańców będzie zbyt duży w stosunku do liczby dostępnych miejsc, należy rozważyć podniesienie ceny. Takie rozwiązanie należy przeanalizować mając doświadczenie funkcjonowania strefy w danym obszarze i znając oczekiwania użytkowników.</p>
170	<p>Jeżeli zależy Wam na rotacji w zakresie parkowania aut proszę wprowadzić system bezpłatnego parkowania z obowiązkiem umieszczania za szybą tabliczek z godziną pozostawienia auta i np. ustalić czas bezpłatnego parkowania na ok. 30 minut. Potem płatne. Jeżeli chodzi o parkowanie na osiedlach to miejsca postojowe powinny być bezpłatne dla mieszkańców (osób zameldowanych). Dla pozostałych płatne.</p>	<p>We Wrocławiu przyjęliśmy inną zasadę – minimalnych opłat za pierwsze i drugie 20 min. postoju (po 50 gr) i z doświadczenia oceniamy ją pozytywnie. W naszej ocenie jest to lepszy sposób, niż system zegarowy, który z dużym prawdopodobieństwem byłby często nadużywany.</p>
171	<p>I uważam, że parkowanie powinno być płatne przez cały tydzień, tak aby mieszkańcy miejsc w pobliżu takich miejsc jak szpital, urząd czy centrum handlowe, nie borykali się z autami parkowanymi na trawnikach, chodnikach i ścieżkach rowerowych.</p>	<p>Obecnie ustawa o drogach publicznych pozwala na pobieranie opłat w strefach płatnego parkowania tylko w dni robocze. Rząd zapowiada zmianę tego przepisu.</p>
172	<p>Uważam, że strefy płatnego parkowania powinno się rozszerzyć, lecz nie powinno się płacić za jakieś pierwsze 2h postoju. To pozwoliłoby ludziom pojechać do lekarza lub odebrać dziecko ze szkoły, a ludzie nie stawaliby na stałe.</p>	<p>Propozycja niedostosowana do obecnych realiów – samochodów jest zbyt wiele, aby móc w ten sposób regulować ilość dostępnych miejsc. Patrz też odpowiedź na uwagę 170.</p>
173	<p>Jestem gotowy płacić za postój w rozszerzonej strefie, ale chcę, aby parkowanie było zdecydowanie uporządkowane. Obecnie w wielu miejscach nie da się w dwa samochody wyminąć, bo każdy parkuje pod skosem po obu stronach jezdni (Nadodrże). Podobny problem na wąskich ulicach Ołbina. Na jezdniach powinny być wymalowane pasy do parkowania. Nieprawidłowe parkowanie, szczególnie na</p>	<p>Wyznaczenie płatnych miejsc postojowych zawsze wymaga dokładnego wskazania sposobu parkowania oznakowaniem poziomym i pionowym. Jednocześnie zmniejsza popyt na miejsca postojowe w danym rejonie. Dlatego generalnie sprzyja porządkowaniu przestrzeni. Działania służące poprawie funkcjonowania Straży Miejskiej są</p>

	chodnikach powinno być karane zdecydowanie skuteczniej, niż teraz. Miejsc, gdzie samochody są zaparkowane niezgodnie z przepisami, jest setki, strażników miejskich wypisujących za to mandaty widuję raz, dwa razy w roku. Najczęściej oczywiście tam, gdzie porządek jest, czyli w obrębie Starego Miasta. Śródmieście i dalsze dzielnice to wolna amerykanka.	prowadzone równoległe, nie są jednak objęte zakresem niniejszych konsultacji społecznych. Patrz też odpowiedzi na uwagi: 1, 4, 18.
174	Egzekucja nieprawidłowego parkowania na terenie całego miasta (blokady, mandaty, odholowywanie pojazdów).	Rozwój strefy płatnego parkowania służy eliminacji nieprawidłowego postoju poprzez dokładne oznakowanie miejsc postojowych, regulowanie popytu na miejsca postojowe, zabezpieczenie miejsc, w których parkowanie jest niezgodne z przepisami (głównie chodniki i zieleńce). Wzrasta intensywność kontroli, bo są poza Strażą Miejską ulice sprawdzane są przez kontrolerów ZDiUM. Patrz też odpowiedź na uwagi: 18, 177–202.
175	Trawniki i tereny nieprzeznaczone do parkowania są rozjeżdżane, interwencje Straży powinny być zastępowane fizycznymi barierami.	Wyznaczaniu płatnych miejsc postojowych zwykle towarzyszy zabezpieczanie chodników i zieleńców przed nielegalnym postojem.
176	Wylimowanie "dzikich" parkingów w centrum, niszczących zieleń, blokujących pieszych.	
177	Uważam, że Straż Miejska nie spełnia swojej roli jeśli chodzi o kontrolę postoju nawet w okolicach wrocławskiego Rynku. Często widzę mandaty za wycieraczkami aut stojących na wyznaczonych miejscach parkingowych nieudzielających opłaty (to dobrze).auta postawione na zakazie zatrzymywania są dla Straży Miejskiej niewidoczne. To bardzo źle.	Rozwój strefy płatnego parkowania służy eliminacji nieprawidłowego postoju poprzez dokładne oznakowanie miejsc postojowych, regulowanie popytu na miejsca postojowe, zabezpieczenie miejsc, w których parkowanie jest niezgodne z przepisami (głównie chodniki i zieleńce). Wzrasta intensywność kontroli, bo są poza Strażą Miejską – ulice sprawdzane są przez kontrolerów ZDiUM. Straż Miejska Wrocławia w samym 2016 r. ujawniła 23.371 wykroczeń związanych z niewłaściwym parkowaniem.
178	Zwiększenie nakładów na Straż Miejską i koncentracja na przestrzeganiu zasad parkowania przez kierowców.	
179	Potrzebna skuteczna kontrola parkujących nieprawidłowo!	
180	Konieczne jest zwiększenie skuteczności walki z nielegalnym parkowaniem.	
181	Odpowiednie służby publiczne powinny systematycznie, niezwłocznie i w wystarczająco dotkliwy (mandaty, blokady, laweta, a nie tylko upomnienia) reagować na przypadki nieprawidłowego parkowania, w miejscach, gdzie jest to zakazane, gdy parkujący samochód blokuje chodnik lub drogę rowerową, niszczy zieleń itp.	
182	Za złe parkowanie powinny być wystawiane mandaty. Chociaż te i tak są mniej skuteczne niż "karne k....y" w formie nalepek, przyklejanych na szyby – wtedy ludziom robi się głupio i bardziej się pilnują.	
183	Najważniejsza jest nieunikniona kara dla nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów. Jeśli będzie nieuchronność kary (natychmiastowe reakcja odpowiednich służb na łamanie prawa, czyli parkowanie w miejscach do tego nieprzeznaczonych, w tym chodnikach, klombach, trawnikach, itd.), to ludzie szybko zaczną się uczyć, gdzie można, a gdzie nie można parkować. I zaczną podejmować decyzje o nieużywaniu samochodu, kiedy to nie jest konieczne.	

184	Sama strefa to nie wszystko – konieczne jest egzekwowanie zakazów parkowania w całym mieście – przykładowo często widuję ul. Szewską zastawioną samochodami pomimo strefy zamieszkania i znaków B-36. Nieuniknioność kary za takie parkowanie jest znikoma, a parkujący na skrzyżowaniu/na zakazie nie musi płacić opłaty za postój – dotyczy ona przecież tylko miejsc wyznaczonych. Kontrolerzy mogliby dostać obowiązek rejestrowania takich wykroczeń (robienie zdjęć źle zaparkowanych aut), które przekazywaliby straży miejskiej/policji, a ta wzywałaby właściciela pojazdu celem wyjaśnienia i wystawiałaby mandaty.
185	Walka z wykroczeniami polegającymi na parkowaniu we Wrocławiu praktycznie nie istnieje – kilkadziesiąt aut dziennie przy dziesiątkach tysięcy nieprawidłowo zaparkowanych.
186	Jaki kształt strefa by nie miała, niezależnie jakiej zasady by w mniej nie obowiązywały, to potrzebne jest konsekwentne egzekwowanie zasad przez policję lub straż miejską.
187	Proponowane zmiany idą w dobrym kierunku, natomiast dużym problemem we Wrocławiu jest nieskuteczna egzekucja prawa przez Straż miejską w zakresie nieprawidłowego parkowania pojazdów. Widok zastawionych chodników i przejść dla pieszych jest codziennością, a interwencje straży miejskiej są rzadkością. Takie działania powinny być cykliczne i skuteczne.
188	Proszę egzekwować bardziej karanie kierowców przekraczających przepisy.
189	Mimo rozległych zakazów parkowania w obecnej strefie płatnego parkowania nagminnie jest popełnianie wykroczeń łamiących te ograniczenia. Bez znacznego wzrostu nakładów na Straż Miejską i/lub wydział drogowy Policji przestrzeganie ograniczeń w parkowaniu może okazać się fikcją.
190	Największy problem może stanowić uporczywe dążenie niektórych mieszkańców do bycia cwańszym niż reszta, czyli celowe stawianie pojazdów poza wyznaczoną strefą parkowania, celem uniknięcia opłaty. Kończy się to parkowaniem pojazdów w sposób niedozwolony, ale ze względu na opieszałość służb miejskich, praktycznie bezkarny.
191	Strefa i jej okolice powinny być zabezpieczone przed nielegalnym parkowaniem (holowanie, sprawna Straż Miejska).
192	Miasto powinno podjąć zdecydowane działania wobec posiadaczy aut beczelnie lekceważących przepisy prawa – parkując na trawnikach, w obrębie skrzyżowań czy na zakazach postoju.

193	<p>Biorąc pod uwagę aktualne realia, jak również obowiązujące przepisy prawne (dopuszczające m.in. parkowanie przy zachowaniu określonych zasad na chodnikach) poszerzenie strefy płatnego parkowania wydaje się być jedynym w tym momencie sposobem na, z jednej strony uporządkowanie kwestii parkowania w mieście, z drugiej zaś na udroźnienie ilości miejsc parkingowych w mieście i ułatwienie znalezienia miejsca. Wymaga to jednak jednoczesnego bardzo skrupulatnego nadzoru przede wszystkim Straży Miejskiej w zakresie nieprawidłowego parkowania i powstania wśród nieprawidłowo parkujących przekonania o nieuchronności kary. Połączenie tych elementów może doprowadzić do szeregu korzyści, takich, jak brak rozjeżdżonych trawników i chodników w mieście, ułatwienie przemieszczania się pieszym (zwłaszcza osobom starszym czy niepełnosprawnym), większe wpływy dla miasta oraz prywatnych podmiotów z tytułu parkowania, większa estetyka miasta. Nie sposób nie wspomnieć, że takie zmiany mogą skłonić część kierowców do zmiany środka transportu na komunikację publiczną (większe wpływy z biletów), co pozwoli zmniejszyć korki. Większa fluktuacja miejsc parkingowych oznacza, że łatwiej będzie też znaleźć miejsce, a tym samym mniej będzie kierowców szukających miejsca, którzy stanowią znaczny odsetek kierujących w centrum, co również zmniejszy korki. Biorąc pod uwagę, że wyznaczenie strefy płatnego parkowania wymaga również wyznaczenia konkretnych miejsc parkingowych, jej poszerzenie w połączeniu ze skutecznym piętnowaniem tych parkujących nieprawidłowo przyniesie miastu szereg korzyści. Pragnę przy tym zaznaczyć, że chociaż, jak zaznaczyłem poniżej, po Wrocławiu najczęściej przemieszczam się na rowerze, jestem również posiadaczem samochodu i również zdarza mi poruszać się nim po Wrocławiu, w tym po centrum miasta.</p>	
194	<p>Okolice dworców PKP, PKS. Joannitów, Dawida, Gajowa, Gliniana. Proszę o konsekwentne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego przez Straż Miejską dotyczące parkowania na chodnikach (1,5 metra, parkowanie tylko przy krawędzi jezdni, auta tylko do 2,5 t) a także czy parkowanie na zakazie zatrzymywania się (nagminne przy ulicy Joannitów).</p>	<p>Obszar objęty konsultowaną propozycją. Patrz też odpowiedzi na uwagi 177-193.</p>
195	<p>Uporządkować parkowanie na północnych Hubach! Niechże wreszcie ZDiUM oraz Straż Miejska zrobią z tu porządek, szczególnie na Joannitów przy skrzyżowaniu z Dyrekcyjną, bo to woła o pomstę do nieba!</p>	
196	<p>Proszę jak najszybciej rozszerzyć strefę płatnego parkowania. Mieszkam na ul. Gajowej, która traktowana jest przez kierowców jak park & drive. Zostawiają auta i kierują się na dworzec kolejowy i autobusowy, blokując możliwość parkowania rdzennym mieszkańcom.</p>	
197	<p>Zwiększenie kar finansowych za stawanie</p>	
		<p>Wysokość mandatów jest regulowana</p>

	w niedozwolonym miejscu.	ustawowo – nie jest ona objęta zakresem niniejszych konsultacji.
198	Myślę, że jesteśmy na etapie wprowadzenia oznakowania na wzór angielskiego. Znaki drogowe nie są precyzyjne i przez to straż miejska nie chce interweniować. Miasto powinno bezwzględnie karać za parkowanie nieprawidłowe ograniczające przejezdność dróg pożarowych czego nie robi. Zebrane pieniądze powinny być przeznaczane na remonty dróg samochodowych.	Uwaga nt. oznakowania miejsc postojowych jest słuszna, jednak nie jest to sprawa możliwa do regulacji na poziomie lokalnym. Wykorzystanie linii krawędziowych ciągłych i przerywanych – podobnie jak w Wielkiej Brytanii i wielu innych krajów na świecie, musiałyby być wprowadzone na poziomie rozporządzenia właściwego ministra.
199	Przy tej skali nieprawidłowego parkowania miasto może rozważyć zakup drona do szybkiej weryfikacji, myślę że szybko przyniósłby tak potrzebne dochody na remont dróg.	Ze względu na usytuowanie tablic rejestracyjnych stosowanie dronów nie jest uzasadnione. W niektórych miastach zachodnich (np. w Amsterdamie) wykorzystuje się pojazdy skanujące. We Wrocławiu analizowana jest zasadność ich stosowania w kolejnym okresie umowy operatorskiej, jako element wsparcia kontroli.
200	Gospodarując przestrzenią miejską, trzeba koniecznie przewidywać miejsce na parkowanie (bezpłatne i płatne), trzeba te kwestie uregulować i, co ważne, trzeba egzekwować przepisy!	Rozwój strefy płatnego parkowania jest elementem polityki parkingowej i gospodarowania przestrzenią miejską.
201	Tak, powinno jej prawie w ogóle nie być w centrum. Samochody przykładem Londynu powinny płacić dużo za wjazd do centrum. Wysokie opłaty parkingowe nawet przy hotelach (np. w Amsterdamie) skutecznie zniechęcają do korzystania z auta dla dobra miasta. (uwaga powtórzona x2)	Obecnie nie przewidujemy ograniczeń strefy płatnego parkowania w centrum poza zmniejszeniem liczby miejsc postojowych związanym z wykorzystywaniem tej przestrzeni pod inne cele. Od kilku lat przyjęto zasadę dzierżawienia miejsc postojowych pod ogródki gastronomiczne (w sezonie od połowy marca do połowy listopada). Również uruchomienie i rozwój wypożyczalni samochodów elektrycznych ogranicza ich liczbę (choć per saldo poprawia dostępność obszaru centrum). Natomiast obecnie nie ma planów działań zmierzających do ograniczenia ilości płatnych miejsc postojowych, jako cel sam w sobie. Rzeczywiście część miast europejskich postępuje w ten sposób.
202	Strefa powinna być uzależniona od natłoku aut, np. przy uczelniach, hotelach, przychodniach. Mieszkańcy takich miejsc, pomimo odprowadzania podatków we Wrocławiu, mają notoryczny problem z zaparkowaniem samochodu.	Uwaga zgodna z intencjami propozycji wyjściowej. Dlatego właśnie proponowany rozwój strefy płatnego parkowania obejmuje obszar śródmiejski, cechujący się zróżnicowaniem funkcjonalnym i stosunkowo dużą ilością obiektów użyteczności publicznej.
203	Obawiam się, że wskutek partykularnych interesów mieszkańcy i radni osiedlowi nie będą chcieli wprowadzenia u siebie strefy płatnego parkowania. Jeśli jednak zostanie im narzucona pewna ilość miejsc, które muszą stać się płatne, a mieszkańcy/rady wybiorą po prostu, które to miejsca – wtedy ok.	Interesy partykularne mieszkańców są w tym wypadku zbieżne z ogólnymi. Strefy płatnego parkowania zdecydowanie poprawiają dostępność miejsc przede wszystkim dla mieszkańców danej okolicy. Odpłatność jest bardzo niewielka w porównaniu z korzyściami, dlatego praktycznie nie zdarzają się sytuacje, w których mieszkańcy danego rejonu protestują po wprowadzeniu

		<p>strefy (często mają obawy przed takim krokiem). W gorszej sytuacji są osoby niezameldowane. Są to jednak osoby nie posiadające prawa wyborczego w danym rejonie, zatem nie są reprezentowane w samorządach osiedlowych.</p> <p>Doświadczenia Krakowa pokazują, że to właśnie nacisk mieszkańców jest najlepszą siłą napędową dążenia do rozwoju strefy. Jest to jedynie kwestia odpowiedniej informacji.</p> <p>Propozycja nie przewiduje "narzucania pewnej ilości miejsc". Inicjatywa co do zasady powinna należeć do danej społeczności lokalnej. Wyjątkiem, w którym to urzędnicy mogą podjąć inicjatywę zmian, są bezpośrednie okolice obiektów użyteczności publicznej, handlowych lub biurowych, w których funkcja mieszkaniowa jest zdecydowanie słabsza pod kątem generowania zjawiska deficytu postojowego.</p>
204	Posiadam własne miejsce postojowe, którego po sprzedaży auta nie jestem w stanie wynająć nawet po kosztach (70 złotych miesięczne) – centrum miasta na Traugutta. A wokół dziesiątki aut niszczące każdy skrawek zieleni...	Brak rozwoju mechanizmów zarządzania przestrzenią publiczną przeznaczoną na postój pojazdów skutkuje "psuciem rynku", czyli spadkiem opłacalności takiej działalności również dla podmiotów prywatnych.
205	Ad. 4. Jeśli wnioskowana przez mieszkańców/radę osiedla strefa, znajduje się poza planowanymi, to jak najbardziej powinno się do ich opinii przychylić i działać wg ich potrzeb. Natomiast, moim zdaniem całe centrum (czyli mniej więcej obszar wyznaczony przez Państwa do rozszerzenia) powinno być strefą płatnego parkowania objęte bezdyskusyjnie. Dodatkowo więcej kontroli Straży Miejskiej (to leży i kwiczy, wystarczy się przejść gdziekolwiek, gdzie nie ma słupków, czy innych barier dla samochodów) oraz kontrolerów.	Przez "centrum" rozumiemy obszar stref A i B. Strefa C ma charakter śródmiejski, gdzie funkcje mieszkaniowe są bardziej widoczne w stosunku do pozostałych funkcji miejskich. Stąd propozycja rozszerzenia tej strefy jest ukierunkowana na uczestnictwo mieszkańców w decyzji. Centrum jest już w całości objęte strefą płatnego parkowania i mechanizmy proponowane dla dalszego rozwoju nie mają tu zastosowania. W zakresie wpływu rozszerzania strefy na efektywność kontroli poprawności parkowania – patrz odpowiedzi na uwagi 177–193.
206	Bardzo popieram pomysł rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Idealnie byłoby, gdyby ceny za parkowanie w miejscach, które obecnie są zatłoczone zostałyby podniesione. Tak samo abonamenty dla mieszkańców, które są śmiesznie niskie w porównaniu z cenami MPK.	Ceny postojowe regulowane są na poziomie ustawowym (art. 13b ust. 4 pkt 1 Ustawy o drogach publicznych, Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60 z 21.03.1985 z późn. zm.). Opłata nie może przekroczyć kwoty 3 zł za pierwszą godzinę postojową, a progresja opłaty, możliwa w drugiej i trzeciej godzinie nie może przekraczać 20%. Od dłuższego czasu rząd zapowiada zmianę tych regulacji i uaktualnienie opłat nie zmienianych od 2003 r., co jest pozytywnie oceniane przez władze wszystkich dużych polskich miast.
207	Starajmy się o więcej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Mniej samochodów = mniej smogu, stresu i wypadków. Bierzmy przykład z Holandii, Danii,	

	Szwecji i Norwegii.	
208	Mieszkańcy nie mogą być sędziami we własnej sprawie, wyznaczaniem miejsc parkingowych powinni zajmować się fachowcy z urzędu, którzy sterują całym miastem.	<p>Udział w procedurze współdecydowania należy przyrównać bardziej do roli doradcy, niż sędziego. Mieszkańcy danego rejonu znają najlepiej jego uwarunkowania i jednocześnie są największymi beneficjentami wyznaczenia płatnych miejsc postojowych w proponowanym kształcie. Jest oczywistym, że opinie samych mieszkańców będą zazwyczaj podzielone, dlatego kluczowa jest rola samorządu danego Osiedla, którego zadaniem jest rozważyć, zgodnie z kompetencjami, interes danej społeczności lokalnej jako całości.</p> <p>Od strony formalnej, wyznaczenie płatnych miejsc postojowych jest wyłączną i niezbywalną kompetencją Prezydenta Wrocławia jako organu zarządzającego ruchem, z upoważnienia którego decyzje podejmuje Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia.</p> <p>Z perspektywy przesłanek ustawowych Prezydent Wrocławia uznał, że są one spełnione dla całego proponowanego obszaru rozwoju strefy, stąd taki projekt uchwały zostanie przedłożony Radzie Miejskiej Wrocławia. Jeśli chodzi o wskazanie konkretnych lokalizacji płatnych miejsc postojowych, Prezydent Wrocławia uznał za właściwe konsultowanie z właściwą jednostką pomocniczą Gminy. Wyjątek stanowią lokalizacje, w których źródłem deficytu miejsc postojowych w zdecydowanej większości przez obiekty o funkcji innej niż mieszkaniowa (np. biurowce, urzędy, ośrodki zdrowia itp.). Ze względów formalnych, opiniowanie w samorządach Osiedli nie może mieć charakteru rozstrzygającego, jednak w praktyce taką procedurę Prezydent Wrocławia uznaje za mającą kluczowe znaczenie.</p>
209	Zastanawiam się, jak będzie egzekwowane płacenie za postój. Czy to będzie osoba sprawdzająca? Tj. np. jedna na jakiś obszar. Czy wynagrodzenie dla pracownika będzie potrącać z wpływów za postój (czy ta kwota nie przewyższy wpływów). Obawiam się, że w takiej strefie osiedlowej wiele osób będzie oszukiwało, nie dokonywało wpłaty za postój. Pomysł z płatną strefą parkowania jest dobry, to sposób na rozwiązanie problemu. Wracam po pracy około godziny 17:30 i mam problem z zaparkowaniem auta na ulicy Drukarskiej. Pracuję w Świdnicy więc bez auta ani rusz. ;) Po Wrocławiu poruszam się komunikacją miejską. ;)	Kontrolę płatnych miejsc postojowych prowadzą obecnie pracownicy ZDIUM. System ten może ulec modyfikacji w ramach kolejnych umów z operatorami strefy. Najprawdopodobniej kontrolerzy będą wspierani pojazdem skanującym oraz systemem analitycznym wskazującym miejsca o potencjalnie największej skuteczności kontroli.

210	Dużo starych, porzuconych aut na parkingach.	Wprowadzenie strefy płatnego parkowania bardzo ułatwia rozwiązanie tego problemu (auta nieużywane są najczęściej przeparkowywane, sprzedawane lub złomowane).
211	Zdecydowane rozszerzenie strefy płatnego parkowania, podniesienie opłat oraz zmniejszenie liczby miejsc parkingowych.	Proponowane rozszerzenie jest znaczące. Wysokość opłat – patrz odpowiedź na uwagę 29. Liczba miejsc postojowych w centrum – patrz odpowiedź na uwagę 201.
212	Wprowadzić jak najszybciej!!!	Decyzję w tym zakresie podejmuje Rada Miejska Wrocławia.
213	Jestem zdecydowanym zwolennikiem rozszerzenia strefy płatnego parkowania i mam nadzieję, że dzięki temu będzie mniej spalin i więcej przestrzeni bez samochodów.	
214	Uważam, że powinno się utrudniać życie kierowcom i ograniczyć ilość samochodów w mieście. Więcej Park and Ride-ów, tańsza komunikacja miejska, większe opłaty za parking w centrum, szersza strefa płatnego parkowania. I żeby nie było – mieszkam w centrum, mam auto, ale do pracy chodzę na piechotę, bo to ekologiczne, chociaż przy tym zanieczyszczeniu środowiska – dla mnie zdecydowanie mniej zdrowe.	<p>Celem Wrocławskiej Polityki Mobilności nie jest "utrudnianie życia kierowcom". Dokument ten, który wyznacza ramy dla podejmowania wszystkich decyzji związanych z kształtowaniem systemu transportowego miasta, stanowi, że docelowo podróże samochodowe powinny ok. 35% wszystkich podróży we Wrocławiu.</p> <p>Osiągnięcie docelowego wskaźnika sprawi, że znacznie zmniejszy się liczba zatorów komunikacyjnych, na czym wszyscy zyskają – z użytkownikami samochodów włącznie.</p> <p>Ponieważ odsetek podróży samochodowych przekracza obecnie 40%, a ta forma transportu wymaga zdecydowanie najwięcej miejsca na ulicach i czasu w programach sygnalizacyjnych na skrzyżowaniach, sytuacja ta blokuje cały system transportowy. Stąd działania Miasta powinny dążyć do zmniejszenia liczby podróży samochodowych. Nie jest to "utrudnianie życia kierowcom", a dążenie do równowagi w tzw. miksie transportowym. Część użytkowników musi korzystać z samochodów. Wielu jednak ma realny wybór i to te osoby są grupą docelową działań mających na celu zmianę przyzwyczajeń transportowych. Najliczniejszą grupą w tym zakresie są osoby przyjezdne, zwłaszcza studenci, wobec których rozwój strefy płatnego parkowania jest najskuteczniejszym regulatorem postaw w zakresie mobilności.</p>
215	Należy jak najszybciej wprowadzać strefy płatnego parkowania w okolicach dużych centrów handlowych i biurowców, ponieważ ich klienci i pracownicy, chcąc uniknąć opłat, zajmują darmowe miejsca w obszarach osiedli mieszkaniowych, parkując wiele godzin, kosztem mieszkańców. Wizja nieuniknionej opłaty za parkowanie, skłoniłaby część osób do skorzystania	Duże centra handlowe zwykle dysponują własnymi parkingami. Problem dotyczy głównie biurowców i rzeczywiście, ich pracownicy – obok przyjezdnych studentów – są drugą grupą docelową, wobec których wprowadzenie strefy płatnego parkowania jest najskuteczniejszym regulatorem postaw

	z komunikacji zbiorowej.	w zakresie mobilności.
216	Parkowanie jest osobistym wyborem każdego, nie prawem.	Prawdziwość tego stwierdzenia potwierdza m.in. postanowienie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z 07.03.2017 r. (sygn. akt III SA/Kr 1716/16; http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/1671780FBF). Zapewnienie miejsca postojowego nie jest obowiązkiem samorządu lokalnego, ani żadnych innych władz publicznych, lecz wyłącznie posiadacza tego pojazdu.
217	Jest to kolejny skandaliczny skok na kasę zdesperowanego magistratu Wrocławia, który spowodowany własną indolencją dziury budżetowe chce łątać z pieniędzy podatnika. Ponadto jest to kolejny z serii ruchów wykonanych przeciwko kierowcom. Wrocław jest miastem wrogim dla samochodów, miasto nie proponuje rozsądnych alternatyw, stawiając wyłącznie na represje. Nie wierzę w argument "stwarzania wyłącznie możliwości pobierania opłat" – ten magistrat wykorzysta każdą okazję do pobrania pieniędzy. Proponowane rozszerzenie strefy zawiera w sobie bloki i osiedla mieszkalne. Mieszkańcy tychże nie mają możliwości parkowania w miejscu innym od miejsca zamieszkania.	Rozwój strefy płatnego parkowania nie jest motywowany kwestiami budżetowymi, lecz polityką mobilności, która wprost zobowiązuje Prezydenta Wrocławia do tego działania. Dla podkreślenia znaczenia regulacyjnej, a nie fiskalnej funkcji proponowanego rozwoju strefy, jako element propozycji przewidziano mechanizm zabezpieczający daną społeczność lokalną przed przekazywaniem pozyskanych w ten sposób środków na cele inne, niż realizacja ich potrzeb. Wyjaśnienie "serii ruchów wykonywanych przeciwko kierowcom" – patrz odpowiedź na uwagę 214.
218	Poruszam się po Wrocławiu komunikacją/rowerem i piechotą. Jednocześnie mam samochód, ale używam go albo do wycieczek albo do poruszania się po mieście kiedy np. muszę coś przewieźć albo jadę bardzo późno i komunikacja miejska jest niewystarczająca. Dlaczego mam płacić na zwykłej ulicy (za parking, na którym stoję przez większość czasu) skoro nie używam auta na co dzień? Nie tworzę korków, nie pokonuję codziennie całego miasta autem, aby dostać się do pracy/na uczelnię. Problemem Wrocławia jest robienie wszystkiego "pod" osoby przyjezdne, mam nadzieję, że w końcu się to zmieni.	Wbrew pozorom, w skali całego miasta, takie postawy bardzo mocno przyczyniają się do tworzenia korków. Na podstawie badań prowadzonych w różnych miastach, szacuje się, że w warunkach zabudowy śródmiejskiej w momencie pojawienia się deficytu miejsc postojowych, ruch samochodowy wzrasta średnio aż o 30%! Jest to związane z krążeniem i poszukiwaniem miejsca do postoju. Z perspektywy całej społeczności i kształtowania transportu bardziej korzystne jest, jeśli miejsca postojowe wykorzystywane są efektywnie, czyli jeśli z jednego miejsca w ciągu doby korzysta wiele osób/pojazdów. Właśnie dlatego, zgodnie z ustawą o drogach publicznych, podstawowym celem wprowadzenia strefy płatnego parkowania jest zwiększenie rotacji. Z perspektywy interesu całej społeczności lepiej jest, jeśli właściciele rzadko używanych aut się ich pozbędą (np. zdecydują się wypożyczać samochód, jeśli potrzebują go tylko raz na jakiś czas – tzw. car-sharing) lub przynajmniej przestawią swoje auto w miejsce, w którym popyt na miejsca

		<p>postojowe jest mniejszy. Dzięki temu przestrzeń publiczna jest wykorzystywana bardziej efektywnie.</p> <p>Z przestrzeni parkingowej na drogach publicznych powinny korzystać przede wszystkim osoby, dla których samochód jest koniecznością.</p>
219	<p>W ogóle nie rozumiem, po co powiększać strefę płatnego parkowania? Miasto ma za mało pieniędzy na WKS? Żarty na bok. Akurat mam miejsce w ogrodzonym podwórku i nie mam potrzeby parkować pod blokiem, ale w mojej okolicy jest cała masa usług (Nadodrże). Czy ma chodzić o to, żeby ludzie skupiali się na swoich dzielnicach, oszczędzając na benzynie i opłatach za parkowanie? Może lepiej byłoby zacząć zbiórkę funduszy od karania parkujących na 2 miejscach, na ścieżkach rowerowych, na awaryjnych wszędzie "bo tylko na moment" itd.</p>	<p>Rozwój strefy płatnego parkowania jest elementem realizacji Wrocławskiej Polityki Mobilności. Stanowi ona, że aby system transportowy działał efektywnie, podróże samochodowe powinny stanowić nie więcej niż 35% wszystkich podróży w mieście. Ponieważ odsetek ten wynosi ponad 40%, miasto powinno tworzyć zachęty do poruszania się alternatywami transportowymi (głównie transportem publicznym), ale jednocześnie powinno ograniczać liczbę samochodów w mieście – zwłaszcza w odniesieniu do samochodów rzadko używanych lub używanych przez osoby, które mają realny wybór środka transportu (np. przyjezdni studenci, dojeżdżający pracownicy). W tym zakresie strefa płatnego parkowania może być bardzo skutecznym narzędziem. Jednym z niewielu, jakie dostępne są w polskim systemie prawnym.</p>
220	<p>Uwaga ogólna: Rozwiązania parkingowe muszą być dostosowane do konkretnego obszaru. Nie uważam, za zasadne prowadzenie konsultacji "możliwości" rozszerzenia strefy. Zastosowanie opłat jest de facto krokiem ostatecznym – są znane w literaturze różne wskaźniki graniczne określające celowość wprowadzenia opłat za parkowanie. Jednak, jak na wstępie, musi to być dostosowane do sytuacji i potrzeb – o każdym obszarze należy decydować jaki ma problem parkingowy – czy należy wspierać miejsca ogólnodostępne np. krótkookresowe dla gości i klientów czy miejsca dla mieszkańców. Należy rozważyć, która grupa ma problemy i jakie rozwiązania zastosować. Przy czym koniecznym jest jednocześnie stosowanie obowiązującej polityki mobilności i oprócz rozwiązywania problemu parkowania, należy polityką parkingową także wpływać na zachowania motoryzacyjne.</p>	<p>Uwaga o konieczności dostosowania działań do konkretnego obszaru jest słuszna, dlatego przewidziano obowiązkowe konsultacje z danym samorządem osiedla za każdym razem, gdy planowane jest wyznaczenie płatnych miejsc postojowych w obszarze z przewagą funkcji mieszkaniowej. Jesteśmy przekonani, że radni nie będą działać wbrew interesom swojej społeczności i wezmą pod uwagę również inne narzędzia przy wydawaniu swoich opinii. Jednak ustawa o drogach publicznych oddaje w ręce samorządu lokalnego to konkretne narzędzie i nie ma powodu uzasadniającego jego pominięcie przy określaniu i realizacji polityki mobilności.</p> <p>Uwaga o tym, że polityka parkingowa jest tylko jednym z elementów polityki mobilności i nie może być odseparowana od pozostałych także jest słuszna. Niemniej, proces kształtowania postaw mieszkańców w tym zakresie jest tak złożony i różnorodny, że nie sposób objąć wszystkiego jednymi konsultacjami społecznymi. Polityka mobilności w różnych aspektach jest dziedziną, której poświęconych jest najwięcej</p>

		procesów konsultacyjnych i dyskusyjnych realizowanych przez Biuro ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia.
221	Proszę znieść płatną strefę parkowania.	Takie działanie byłoby sprzeczne z Wrocławską Polityką Mobilności i rodziłoby fatalne skutki dla ruchu oraz utrzymania ładu przestrzennego w centrum Wrocławia i jego okolicach.
222	W mojej ocenie strefy płatnego parkowania są wystarczająco rozległe. Koniecznie należy wprowadzić możliwość uiszczania opłat za pośrednictwem karty płatniczej!	Obecne granice strefy zostały ustanowione w 2003 r. Wskaźnik motoryzacji wzrósł w tym okresie niemal dwukrotnie. Do rozwoju strefy płatnego parkowania Prezydenta Wrocławia obliguje Wrocławska Polityka Mobilności, przyjęta uchwałą w 2013 r. Możliwość płacenia kartą płatniczą zostanie wprowadzona w ramach nowej wieloletniej umowy operatorskiej (tj. w drugiej połowie 2018 r.).
223	Rozszerzanie strefy płatnego parkowania poza obszar aktualnie obowiązujący uważam za przesadę. Opłaty na takich ulicach jak Zaporoska, Powstańców Śląskich, Gajowicka, Krucza czy też z drugiej strony miasta aż do części Kleczkowa, to w mojej ocenie tylko próba wyciągnięcia pieniędzy od mieszkańców. Nie widzę żadnego uzasadnienia dla tak szerokiego rozwoju strefy płatnego parkowania.	Uzasadnienie rozszerzenia obecnych granic strefy – patrz odpowiedź na uwagę 219. Wszystkie wymienione ulice znajdują się w obszarze śródmiejskim lub strefie dogodnego dojścia. Cechują się dobrą obsługą transportem zbiorowym oraz trwałym deficytem miejsc postojowych. Tym samym przesłanki formalne i funkcjonalne dla objęcia ich strefą płatnego postoju są spełnione. Ta zmiana tworzy możliwość wyznaczenia płatnych miejsc postojowych, lecz o tym nie przesądza. Zgodnie z konsultowaną propozycją, w obszarach z przewagą funkcji mieszkalnej, kluczowe będą oczekiwania mieszkańców, wyrażone opinią danego samorządu osiedla. Warto pamiętać, że obecne granice SPP zostały ustalone w 2003 r., gdy we Wrocławiu zarejestrowane było niemal o połowę mniej samochodów. Ponieważ objęcie danego rejonu strefą nie jest jednoznaczne z wprowadzeniem odpłatności, a jedynie tworzy taką możliwość, jeśli będą tym zainteresowani mieszkańcy/użytkownicy, warto określać granice szerzej, niż wskazują na to bieżące wnioski. Tym bardziej, że działa tu zasada domina – po wprowadzeniu odpłatności w danym obszarze rośnie zainteresowanie w rejonach sąsiednich. Cały proponowany obszar cechuje się deficytem miejsc postojowych, zatem spełniona jest podstawowa przesłanka ustawowa.
224	Tego typu pomysły są zdecydowanie nie do przyjęcia. Pomysłodawcy kierują się tylko osiągnięciem zysku	Działanie dla zysku – patrz odpowiedź na

	<p>zapominając o lokalnej społeczności potrzebach. A pomysł nałożenia wyższych opłat na posiadaczy więcej niż jednego auta jest ingerencją w własność prywatną i można odebrać ten pomysł jako nałożenie „kary” za posiadanie kilku aut.</p>	<p>uwagę 217.</p> <p>Własność wiąże się z odpowiedzialnością. Zapewnienie miejsca postojowego dla samochodu jest obowiązkiem jego posiadacza, a nie władzy publicznej.</p> <p>Samorząd lokalny, jako właściciel dróg publicznych, ma zaś obowiązek gospodarować nimi tak, aby były wykorzystywane w sposób najbardziej efektywny. Zestawienie danych z Kompleksowych badań ruchu z lat 2010/2011 oraz Wrocławskiej Diagnozy Społecznej z 2017 r., pokazuje, że odsetek podróży samochodowych w ogólnej liczbie podróży w mieście nie uległ istotnej zmianie (41–42%). W tym czasie liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w mieście na 1000 mieszkańców wzrosła z 498 (2010) do 632 (2016). Na podstawie tych danych można postawić tezę, że coraz częściej wrocławianie nie pozbywają się swych starych, nieużywanych lub rzadko używanych samochodów, kupując kolejne (nowe/nowsze).</p> <p>Każde kolejne auto danego posiadacza siłą rzeczy prowadzi do zmniejszenia efektywności wykorzystania (prawo malejącej korzyści krańcowej) i zmniejszenia rotacji, która jest korzystna z punktu widzenia interesu całej społeczności – patrz odpowiedź na uwagę 218. Wyższa opłata (progresja abonamentu) nie jest ingerencją we własność prywatną, lecz formą efektywnego zarządzania własnością publiczną (przestrzenią ulicy) poprzez kształtowanie zachęt do postaw indywidualnych, korzystnych z punktu widzenia interesu całej społeczności.</p>
225	<p>Wszelkie ograniczenia, słupki, zakazy itp. powodują jeszcze większy chaos. Problemy komunikacyjne Wrocławia trzeba rozwiązać tworzeniem rozsądnej alternatywy dla samochodów – taką jest kolej miejska wykorzystująca istniejącą już infrastrukturę + nowe przystanki (np. obok wiaduktu na ul. Ustronie).</p>	<p>Regulacja (porządkowanie) zawsze wiąże się z ograniczaniem swobody indywidualnej – chaos występuje, gdy tego elementu brakuje. Słusznie w uwadze podnosi się argument, że rozwój oferty transportu publicznego ma kluczowe znaczenie dla realizacji polityki mobilności, jednak ograniczenie liczby samochodów jest bardzo ważne. Ma ona ogromny wpływ na utrudnienia w ruchu i wzrost kosztów funkcjonowania także pozostałych form transportu.</p>
226	<p>Proponuję szukać wolnych miejsc parkingowych poprzez usuwanie starych "gnijących" na parkingach pojazdów. Na każdym osiedlu jest ich mnóstwo. To mały krok, ale na pewno trzeba szukać miejsc tam</p>	<p>Wraki samochodów pozostawione w pasie drogowym są usuwane przez Straż Miejską na zgłoszenie mieszkańców. Wprowadzenie odpłatności za postój ułatwia weryfikację</p>

	gdzie są, a nie budować parkingi w nieskończoność.	samochodów nieużywanych lub porzuconych.
227	Mieszkam w dzielnicy Ołbin, gdzie niedawno kupiłam mieszkanie (na kredyt). Płacę jeden z najwyższych czynszów we Wrocławiu z racji położenia mieszkania, które wybrałam tutaj, bo właśnie tutaj nie ma tej strefy!! Nie wyobrażam sobie płacić dodatkowo takiej wysokiej kwoty tylko za możliwość stawiania samochodu pod moim własnym mieszkaniem.	W kontekście obecnych kosztów utrzymania we Wrocławiu oraz kosztów użytkowania samochodów, bardzo trudno opłatę w wysokości 100 zł rocznie uznać za wysoką. W zamian mieszkańiec otrzymuje oszczędność czasu i paliwa w związku ze znaczącym wzrostem dostępności wolnych miejsc postojowych, zatem opłata ta jest z pewnością korzystna dla użytkownika także z perspektywy ekonomicznej.
228	Rozszerzenie strefy opłat utrudni i tak już ciężkie poruszanie się po mieście, szcz. rodzicom którzy muszą odwieźć swe dzieci do szkoły/przedszkola potem dojechać na 8smą do pracy. Komunikacją miejską często jest to nierealne gdyż wiąże się z kilkoma przesiadkami. WROCŁAW robi się miastem NIEPRZYJAZNYM dla swoich mieszkańców!	Strefa płatnego parkowania funkcjonuje we Wrocławiu w dni robocze od godz. 9:00. Przy szkołach, jeśli jest takie zainteresowanie ze strony dyrekcji lub rodziców, wyznacza się miejsca krótkotrwałego postoju (parkingi kiss&ride). Celem rozwoju strefy jest przede wszystkim wpłynięcie na postawy tych osób, które mają realny wybór innego środka transportu – w szczególności dotyczy to osób przyjezdnych (w tej grupie zwłaszcza studentów). Dla mieszkańców Wrocławia koszt abonamentu w wysokości 100 zł rocznie jest bardzo niewielki, biorąc pod uwagę zaoszczędzony czas i paliwo, w związku z większą dostępnością miejsc postojowych.
229	Strefy płatnego parkowania nie wpłyną na zmniejszenie ruchu samochodowego w mieście. Miasto nie powinno się skupiać na gnębieniu kierowców, tylko powiększaniu dostępności i częstotliwości połączeń komunikacji zbiorowej, tym samym zachęcając kierowców do przesiadki do komunikacji. Pobieranie dodatkowych podatków nie będzie gwarantowało, że osiedlowe parkingi, drogi zostaną wyremontowane przez miasto. Jest to inicjatywa mająca na celu zarobienie przez firmy parkingowe, usługowe dodatkowych korzyści po znajomościach u kierowników w urzędzie.	Wpływ płatnego parkowania na ruch w mieście – patrz odpowiedź na uwagę 218. Działania "gnębiące kierowców" – patrz odpowiedź na uwagę 214. Traktowanie opłaty parkingowej jako podatku oraz rozwój alternatyw transportowych – patrz odpowiedź na uwagi 231–233.
230	Mapka z dostępem do komunikacji miejskiej pokazuje jak dużą część mieszkańców skazano na używanie aut. I automatycznie jak dużo ludzi jest dodatkowo opodatkowanych koniecznością płacenia za niewydolność komunikacji miejskiej. Może Oficer Pieszcy popróbuje jak dostać się z Jagodna do centrum miasta w szczycie, kiedy trzeba dojechać do szkoły/pracy, jak w weekendy korzystać z imprez bliżej centrum. Może wtedy łatwiej będzie zrozumieć, że powodem używania auta najczęściej jest konieczność, a nie wybór. Nawet nie można przesiąść do tramwaju plus, ponieważ nie ma gdzie zostawić samochodu przy pętli. Mieszkam na peryferiach, nie mam dostępu do miejskiej infrastruktury. Nie tylko komunikacji, ale	Mapka ta wskazuje także jaka część mieszkańców ma dogodny dostęp do transportu zbiorowego i to w tych obszarach proponuje się rozwój strefy płatnego parkowania. Część użytkowników ma realny wybór między samochodem a innymi środkami transportu, a rozwój strefy płatnego parkowania może sprawić, że w przypadku wielu z nich będzie on dokonany z korzyścią dla całego miasta – włączając osoby, dla których samochód jest jedyną opcją – patrz odpowiedź na uwagę 214.

	również terenów zielonych, boisk, ścieżek rowerowych, chodnika, placówek publicznych. Płacę na to wszystko podatki, ale jeżeli chcę skorzystać muszę zapłacić jeszcze.	
231	Uważam, że płatna strefa parkowania to okradanie skarbnicy bez dna jaką są kierowcy. Jako właściciel samochodu płacę już podatki, a strefa płatnego parkowania to kolejny para-podatek. Miasto pod płaszczykiem zbierania pieniędzy na remonty chodników na siłę zmusza mieszkańców do płacenia albo pozbywania się samochodu, nie dając w zamian nic, no chyba że uznamy zapyziałe rzadko jeżdżące powolne i z beznadziejnymi połączeniami MPK.	Podatek to obowiązkowa danina publiczna niezwiązana z konkretnym świadczeniem zwrotnym. Opłata parkingowa jest związana z konkretną usługą, świadczoną powszechnie, odpłatnie także przez podmioty rynkowe. Trudno zatem uznać ją za podatek, czy parapodatek.
232	Jestem przeciwna opłatom za parkowanie pod własnym domem, to jest niezasadna "forma podatku" dla części mieszkańców Wrocławia.	Obowiązkiem miasta jest takie kształtowanie warunków i zachęt, aby jak najlepiej zaspokajać potrzeby transportowe mieszkańców. Współcześnie indywidualny transport samochodowy jest najmniej efektywnym przestrzennie środkiem transportu w środowisku miejskim. Jego nadmierne rozpowszechnienie powoduje kongestię (zakorkowanie), znacząco zmniejszając efektywność całego systemu transportowego i zwiększając koszty także innych form mobilności, w tym zwłaszcza transportu publicznego.
233	Najpierw niech miasto poprawi komunikację miejską, a potem rozszerza strefy parkowania. Ludzie dojeżdżają samochodami do pracy, nie tylko dla przyjemności, ale z konieczności. Mało kto ma czas, żeby 1,5 h jechać do pracy i tyle wracać, zwłaszcza jak ma się dzieci, które trzeba do szkoły lub przedszkola odwiedzić i odebrać. Z Maślic do centrum oraz w drugą stronę trzeba liczyć 1h i to pod warunkiem, że tramwaj nie wypadnie (co zdarza się często) i torowisko nie będzie zablokowane np. po wypadku. Pomimo korków na tej trasie, samochodem jedzie się prawie o połowę krócej. Żle to więc świadczy o komunikacji miejskiej, prawda? Na Maślicach miała być pętla tramwajowa, ale miasto woli sprzedać ziemię pod domy wielorodzinne. A autobusy stoją w coraz większych korkach i są coraz bardziej zapchane w godzinach rannych i popołudniowych. I co miasto z tym robi? Skupia się na utrudnianiu życia kierowcom. Osoby z zagranicy, które pracują i mieszkają we Wrocławiu już kilka lat, twierdzą, że komunikacja tu jest dość dobra, ale strasznie czasochłonna. Mnóstwo czasu traci się na przesiadkach. Nie mogą oni zrozumieć, dlaczego tramwaje czy autobusy jeżdżą jeden za drugim, a potem jest dłuższa przerwa. Mogę zrozumieć płatne parkingi w ścisłym centrum, ale w okolicach pl. Powstańców, czy Hallera, to już przesada. Uliczki, które nie zostaną objęte strefą płatną będą zapchane do granic możliwości. Dlaczego mam płacić kolejny podatek w formie opłaty za parking, tylko dlatego, że muszę dojechać do pracy w rozsądnym czasie?! Podatków płacę już całe mnóstwo! I które osiedla skorzystają z pieniędzy na opłaty parkingowe? Na 100% jestem pewna, że skorzysta tylko centrum miasta. Jak zawsze. Budżet obywatelski w większej części idzie na centrum, bo tak są ustalone strefy: w centrum miasta kilka obszarów, a obrzeża połączone w jeden wielki całkowicie niespójny obszar.	Dlatego obowiązkiem miasta jest dążenie do równowagi pomiędzy indywidualnym transportem samochodowym a pozostałymi formami transportu. Wrocławska Polityka Mobilności określiła ten punkt na poziomie 35-procentowego udziału transportu samochodowego w ogóle podróży. Obecnie udział ten przekracza 40%, dlatego konieczne jest stosowanie rozwiązań zmniejszających gotowość mieszkańców i przyjezdnych do wyboru samochodu i zwiększenie zachęt do wyboru innych form. Osiągnięcie tego celu będzie korzystne dla wszystkich – zarówno dla pasażerów transportu publicznego, gdyż będzie on bardziej punktualny i niezawodny, jak i dla tych użytkowników samochodów, którzy nie mogą zrezygnować z tego środka transportu. Rozwój strefy płatnego parkowania jest jednym z narzędzi służących do przywrócenia tego punktu równowagi, wprost wpisany do Wrocławskiej Polityki Mobilności. Również ustawa o drogach publicznych wskazuje, że strefa płatnego parkowania powinna służyć "realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej".

234	<p>Jest to kolejny podatek. Płacimy za wodę chyba najdrożej w Polsce (proszę porównać ceny np. w Poznaniu), brakowało nam opłat za parkowanie. Rozwiązaniem problemu jest tworzenie miejsc parkingowych i udostępnianie ulic do parkowania, a nie karanie właścicieli samochodów i zmuszanie ich do parkowania w niedozwolonych miejscach. Nie mamy rozwiniętych dróg rowerowych we Wrocławiu. Nazwał bym je raczej drogami śmierci. Jeśli ktoś chce zobaczyć jak ma wyglądać sieć dróg rowerowych – zapraszam na wycieczkę do np. Wiednia. Proszę pamiętać, że odcinając możliwość parkowania samochodem odcinacie Państwo także możliwość wycieczki osoby niepełnosprawnej, czy rodziny z małymi bliźniakami w wózku, a jeżdżące samochody w poszukiwaniu miejsc parkingowych nie przyczyniają się do podwyższenia jakości powietrza. Parkując samochód na ulicy mieszkaniac Wrocławia jest narażony na zniszczenie swojego mienia i kradzieże (tego tematu nikt nie porusza). Do tego proponuje ktoś jeszcze opłatę. Dodam, że samochód to synonim wolności i często bezpiecznego transportu. Nie warto walczyć z wolnością obywatela.</p>	<p>Traktowanie opłaty parkingowej jako podatku – patrz odpowiedź na uwagi 231–233.</p> <p>Rozwój strefy płatnego parkowania poprawia warunki funkcjonowania osób niepełnosprawnych, które muszą poruszać się samochodem. Osoby te uprawnione są do wykupu preferencyjnego abonamentu (typu N) nie tylko w miejscu swojego zamieszkania, ale także zatrudnienia. Generalnie wprowadzenie odpłatności zwiększa dostępność wolnych miejsc postojowych, dzięki czemu znacząco skraca się odległości między wolnym miejscem, a punktem docelowym, co ma kluczowe znaczenie dla osoby niepełnosprawnej, z wózkiem dziecięcym itp.</p> <p>Z tego samego powodu odpłatne parkowanie zmniejsza, a nie zwiększa ruch samochodowy tzw. ostatniej mili, czyli związany z poszukiwaniem wolnego miejsca.</p> <p>W praktyce samochód w warunkach miejskich współcześnie jest synonimem kongestii (zakorkowania), zatem skojarzenie z wolnością jest nieprawdziwe. Również liczba wypadków na drodze przeczy tezie o bezpiecznym transporcie.</p>
235	<p>Jest coraz mniej miejsc objętych bezpłatnym parkowaniem w mieście. Dodatkowo szalejące inwestycje mieszkalne nie polepszają sytuacji...</p>	<p>Dynamiczne inwestycje mieszkaniowe świadczą o rozwoju miasta i jednocześnie zwiększają presję na wybór najbardziej efektywnych metod zaspokajania potrzeb mieszkańców, w tym transportowych. Jedyną szansą na poprawienie sytuacji jest ograniczanie ilości samochodów na rzecz alternatyw transportowych: transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego.</p>
236	<p>Nie ma potrzeby rozszerzania SPP ponad ten obszar, który jest obecnie. Na np. Ołbinie czy Nadodrze nie ma problemu z miejscem dla samochodu, a to jest główna przyczyna ustanawiania stref parkingowych.</p>	<p>Zgłoszenia oraz opinie wyrażane przez mieszkańców wspomnianych osiedli – w tym wyrażone w ramach niniejszych konsultacji – nie potwierdzają tezy o braku deficytu miejsc postojowych we wspomnianych osiedlach.</p>
237	<p>Po co budować płatne parkingi w miejscach, gdzie na WSZYSTKICH okolicznych parkingach płatnych w biurowcach / galeriach handlowych / punktach usługowych jest zawsze wiele wolnych miejsc, na których kierowcy wcale nie chcą parkować z powodu opłat właśnie. Błędne koło. Takie strefy powinny powstawać na obrzeżach miasta, które z kolei powinny być lepiej skomunikowane transportem publicznym. Wtedy takie przedsięwzięcie ma sens, bo dojeżdżający mogą zostawić tam samochody i dotrzeć np. do pracy już komunikacją miejską. Tak działa to w innych miastach europejskich.</p>	<p>Nie chodzi o budowę nowych parkingów, lecz wprowadzenie opłat na istniejących miejscach, jeśli takie potrzeby zgłaszają użytkownicy. Celem jest przede wszystkim zwiększenie rotacji, a co za tym idzie dostępności miejsc postojowych.</p> <p>Stosunkowo niskie wykorzystanie istniejących parkingów kubaturowych jest wynikiem m.in. możliwości bezpłatnego parkowania w bliskiej okolicy centrum miasta.</p>

		<p>Z dala od centrum powinny powstawać parkingi Park&Ride – Wrocław przygotowuje inwestycje w tym zakresie równolegle do prac nad rozwojem strefy płatnego parkowania w obszarze śródmiejskim.</p>
238	<p>A na jakich zasadach obecni mieszkańcy mają zapewnione miejsca parkingowe? Koło mojego bloku nie można wydzielić zamkniętej strefy dla mieszkańców, bo prowadzi droga do przedszkola. Tak też rozszerzenie płatnej strefy może mieć miejsce tylko wtedy, gdy mieszkańcy będą mieli zapewnione miejsca dla siebie.</p>	<p>Strefa płatnego parkowania nie zapewnia mieszkańcom miejsc postojowych, a jedynie preferuje ich w stosunku do innych użytkowników, znacząco zwiększając szanse na znalezienia wolnego miejsca przy minimalnej opłacie (100 zł/rok).</p> <p>Nie ma możliwości zapewnienia mieszkańcom miejsca postojowego w warunkach miejskich. Samochód osobowy wymaga ok. 15 mkw powierzchni postojowej i dodatkowo 10 mkw manewrowej (jeśli miejsce nie przylega bezpośrednio do jezdni). Zakładając, że na każde mieszkanie przypada jedno auto (w praktyce jest to więcej), każdemu budynkowi wielorodzinnemu musiałby towarzyszyć obszerny plac parkingowy.</p> <p>Przyjęcie takiej zasady planowania rozwoju miasta oznacza rozproszenie zabudowy, zwiększanie odległości pomiędzy punktami docelowymi, utrudnienie planowania sieci komunikacji zbiorowej i zwiększanie kosztów jej funkcjonowania, zmniejszenie atrakcyjności podróży pieszych i rowerowych i w praktyce skazywanie mieszkańców na transport samochodowy oraz związane z nim problemy (choroby cywilizacyjne, zanieczyszczenie środowiska).</p> <p>Dlatego współczesna urbanistyka odchodzi od założenia powszechnego użytkowania samochodu na rzecz planowania zabudowy zwartej i różnorodnej (bliskość budynków o różnych funkcjach – mieszkalnych, usługowych, handlowych, biurowych itd.). W takich warunkach mieszkańcy często wybierają podróże piesze, rowerowe. Taką zabudowę łatwiej jest także obsłużyć sprawną komunikacją zbiorową.</p>
239	<p>Jestem nauczycielką i poza tym, że strefa płatnego parkowania ma objąć moje miejsce zamieszkania, moich rodziców i przedszkole moich dzieci, do którego muszę ich dowozić, to jeszcze miejsce mojej pracy. Zarabiam 1300 zł. Jeśli godzina parkingu pod szkołą kosztowałaby chociaż 2 zł, to pracując 8h dziennie na parkowanie wydałabym miesięcznie aż 320 zł!!! Na rower z dwójką małych dzieci się nie przesiadę, a trasa dom – przedszkole – praca wymagałaby wielu przesiadek. Na płatne parkowanie pod miejscem pracy</p>	<p>Abonament typu P, czyli pozwalający na postój w całej strefie C (konsultowana jest propozycja rozszerzenia tylko tej strefy), kosztuje 110 zł miesięcznie. Jest to cena porównywalna z kosztem przejazdówki komunikacji zbiorowej (miesięczny bilet na wszystkie linie – 98 zł).</p>

	<p>mnie po prostu nie stać!!! Czy nauczyciele pod szkołą mogliby wykupić np. abonament jak mieszkańcy? Czy dowożąc dziecko do przedszkola za 15 min parkingu też będę musiała zapłacić? Proszę, nie róbmy takich problemów ludziom, życie stwarza ich wystarczająco wiele!</p>	
240	<p>Bardzo nieprecyzyjne i tendencyjne pytania, uniemożliwiające właściwy wybór sensownej odpowiedzi.</p> <p>Moim zdaniem główni lokatorzy mieszkań własnościowych powinni mieć zagwarantowaną możliwość parkowania 1 samochodu. Oni już płacą za teren, a niejednokrotnie nie mają możliwości zaparkowania pojazdu. Z tego co się orientuję w nowo powstających mieszkaniach musi być zapewnione miejsce parkingowe, czy dlatego "starych" mieszkańców, gdzie nie ma zapewnionego takiego miejsca, należy "karać"?</p> <p>Oczywiście kolejne miejsce parkingowe/mieszkanie powinno być płatne. Jednoznacznie płacić powinni wszyscy pozostali. Jeśli ja jadę na inne osiedle, czy do klienta, nie widzę problemu w opłacie za parking.</p> <p>PS. Odnośnie metryczki: poruszam się po mieście samochodem, rowerem i pieszo, a – sporadycznie – komunikacją miejską, znów pola wyboru, które zakłamuja ankietę.</p>	<p>Ocena dotycząca pytań ankietowych jest kwestią indywidualną. W przekonaniu autorów została ona przygotowana rzetelnie. Celem jej było zbadanie jednoznacznych opinii, a nie rozmytych, stąd potrzeba określenia jednej odpowiedzi. W pytaniu dotyczącym poruszania się pytaliśmy o najczęstszy środek transportu, nie zaś o wszystkie wykorzystywane. Mało prawdopodobne, aby w większości przypadków w równym stopniu mieszkańcy korzystali po równo z każdego z wymienionych.</p> <p>Gwarantowanie miejsca postojowego na mieszkanie – patrz odpowiedzi na uwagi: 133, 238.</p> <p>Rzeczywiście miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla nowych budynków znajdujących się na osiedlach poza obszarami centrum i śródmiejskim często wymagają określonego współczynnika miejsc postojowych (we Wrocławiu zwykle jest to ok. 1,2 m.p. na mieszkanie). Z drugiej strony, centrum i śródmieście są o wiele lepiej obsługiwane przez transport publiczny oraz mają o wiele lepszą dostępność różnych funkcji miejskich (usługi, handel, miejsca pracy, urzędy, instytucje kultury itd.) w bliskiej odległości. Dlatego uznanie mieszkańców tych obszarów za poszkodowanych pod względem uwarunkowań transportowych jest nieprawdziwe.</p>
241	<p>Wiele osób parkujących w obszarze planowanego rozszerzenia strefy nie mieszka tam, dojeżdża do pracy lub w celach kulturalnych/rozrywkowych. Jakość komunikacji miejskiej w całym Wrocławiu sprawia, że dotarcie do Centrum inaczej niż samochodem jest co najmniej problematyczne (mieszkam na Pawłowicach – dojazd na Rynek to co najmniej jedna przesiadka i czas min. 2 razy dłuższy niż samochodem). Bez zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów i tramwajów oraz rozbudowy sieci połączeń rozszerzenie strefy płatnego parkowania to tylko "skok na kasę".</p>	<p>Istotna poprawa funkcjonowania komunikacji zbiorowej nie jest możliwa bez regulowania ilości samochodów w mieście (patrz odpowiedź na uwagi 231–233).</p>
242	<p>Propozycja magistratu w sprawie rozszerzenia stref parkowania w przedstawianej wersji jest nie do przyjęcia.</p>	<p>Decyzja w tej sprawie należy do Rady Miejskiej Wrocławia.</p>

243	<p>Kiedy były tzw. karty parkomatowe i z nich pobierana była faktyczna opłata, obecnie każdy woli "wrzucić" większą kwotę (gdyby nie zdążył wrócić z np. Urzędu czy Banku) niż potem płacić mandat za spóźnienie i w konsekwencji często się przepłaca (często za dużo się wrzuca i wykupuje bilet parkingowy). Środki z opłat powinny być przeznaczane na drogi! Samochód ułatwia życie osobom mieszkającym na peryferiach lub daleko od miejsca pracy czy sklepów. URZĘDNICY NIESTETY UTRUDNIAJĄ ŻYCIE KIEROWCOM, jakby złośliwie.</p>	<p>Istnieje możliwość płacenia w systemie start-stop za pomocą aplikacji mobilnych. Metody te szybko zyskują na popularności i z pewnością będą w najbliższych latach rozwijane.</p> <p>Powody, dla których podejmowane są działania zmierzające do rezygnacji z podróży samochodem na rzecz innych środków transportu wyjaśnione są m.in. w odpowiedzi na uwagi 231–233.</p> <p>Środki finansowe pozyskiwane w strefach płatnego parkowania przeznaczane będą na cele zgłaszane przez daną społeczność lokalną, w tym drogi.</p>
244	<p>Już płacimy za korzystanie z dróg, podatek w paliwie. Dlaczego mamy płacić podwójnie. Żeby budować chodniki, to absurd, to może piesi i rowerzyści będą płacić za użytkowanie swoich ciągów komunikacyjnych.</p>	<p>Transport samochodowy – zwłaszcza w mieście – niesie ze sobą ogromne koszty, zarówno infrastrukturalne, jak i społeczne (np. wypadki, choroby cywilizacyjne) oraz środowiskowe (zanieczyszczenie środowiska, brak przestrzeni na zieleń). Opłaty pobierane w paliwie czy inne, związane z użytkowaniem samochodów, nie pokrywają tych kosztów. Transport samochodowy de facto jest dotowany ze środków publicznych.</p> <p>Ruch pieszy i rowerowy (tzw. aktywna mobilność) wiąże się z korzystnymi zjawiskami dla otoczenia miejskiego, w tym przede wszystkim zmniejszeniem ilości chorób cywilizacyjnych oraz jakości środowiska naturalnego. Ulice zdominowane przez ruch pieszy i rowerowy oraz dobrze obsługiwane transportem zbiorowym dużo lepiej funkcjonują pod względem ekonomicznym, z czego miasto ma korzyści. Stąd prowadzone polityki miejskie, w z tym zwłaszcza Wrocławska Polityka Mobilności, preferują te formy przemieszczania się po mieście względem transportu samochodowego.</p> <p>Warto zaznaczyć, że podatki płacone w paliwie trafiają do budżetu państwa, a nie samorządu lokalnego. Nie są bezpośrednim źródłem budowy i utrzymania dróg gminnych i powiatowych.</p>
245	<p>Wszystko wspaniale, ale gdzie alternatywa? Nie ma sprawnie działającej komunikacji miejskiej, gdzie bezpłatne parkingi typu Park&Ride? Nie robi się zakazów, nie proponując mieszkańcom nic w zamian!</p>	<p>Miasto prowadzi szereg działań związanych z zapewnieniem lepszych warunków podróży transportem publicznym, a także pieszych i rowerowych. Dotyczy to także parkingów Park&Ride. Działaniom tym poświęcone są osobne procesy konsultacyjne (np. dot. tzw. planu transportowego, przebiegu linii tramwajowych, lokalizacji przystanków</p>

		<p>kolejowych).</p> <p>Wrocław nie skupia się na działaniach restrykcyjnych – dla przykładu obecne granice strefy płatnego parkowania zostały ustalone w 2003 r., czyli w warunkach, gdy zarejestrowanych w mieście samochodów było prawie dwukrotnie mniej. Jednak bez stosowania rozwiązań o charakterze ograniczenia ilości samochodów w mieście nie jest możliwe osiągnięcie celów Wrocławskiej Polityki Mobilności (patrz też odpowiedź na uwagi 231–233).</p>
246	<p>Proponowane zmiany o tak dalekim zasięgu są przykre. Może to skutkować tym, że będą jeszcze bardziej zajeżdżane mieszkańcom podwórka. Powinno się obniżyć opłaty na parkingach podziemnych (m.in. pl. Wolności i pl. Nowy Targ).auta powinny się chować na takich parkingach, a nie stać na ulicach i zajmować przestrzeń (szczególnie w okolicach Rynku, tutaj jestem za jakimś rozwiązaniem typu pełne ograniczenie ruchu pojazdów w najbliższych okolicach Rynku i ulicach w Rynku). Ogólnie jestem za rozwojem strefy płatnego parkowania, jednak mnie osobiście nie stać na płacenie wysokich opłat za auta.</p>	<p>Doświadczenie kształtowania opłat w parkingu pod placem Wolności wynika, że każda opłata – nawet b. niska (2,50 zł/godz.) powoduje, że kierowcy chętniej korzystają z (droższych) miejsc postojowych na ulicach, niż w parkingach kubaturowych. Parking ten był wypełniony tylko w pierwszych tygodniach funkcjonowania, gdy opłaty w ogóle nie były pobierane. Wiązało się to jednak z wieloma zachowaniami niekorzystnymi, które znamy z wrocławskich ulic (np. zastawianie przejazdu, niszczenie infrastruktury).</p> <p>Ochrona wnętrz podwórzowych należących do Gminy jest przedmiotem osobnych działań, podejmowanych równolegle. Te kwestie nie mogą być rozwiązane w uchwale dotyczącej strefy płatnego parkowania (z mocy ustawy, to narzędzie dotyczy wyłącznie pasa drogowego).</p> <p>Elementem zabezpieczającym mieszkańców danego rejonu, przed negatywnymi skutkami rozszerzenia strefy jest zasada obowiązkowych konsultacji z samorządami osiedla (rozszerzenie strefy nie jest równoznaczne z wyznaczaniem płatnych miejsc postojowych, a jedynie daje taką możliwość, jeśli takie będą oczekiwania danej społeczności lokalnej).</p>
247	<p>Rozszerzona strefa płatnego parkowania nie ma sensu, ponieważ w tym momencie moi znajomi i rodzina będą musieli płacić za to, żeby zaparkować pod moim domem i mnie odwiedzić. Co więcej, mieszkam na zamkniętym osiedlu, w którym miejsca parkingowe trzeba było wykupić razem z mieszkaniem. Zwiększenie strefy spowoduje parkowanie na dziko na terenie zamkniętego osiedla, zostanie zniszczona roślinność i zastawione chodniki dla mieszkańców. Ja również nie będę mogła podjechać autem pod osiedlowy sklep znajdujący się na drugim końcu Szczepina, ponieważ nie będę miała wykupionego</p>	<p>Strefa rozszerzana jest o obszar śródmiejski, dobrze obsługiwany transportem zbiorowym.</p> <p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania reguluje deficyt miejsc postojowych i zmniejsza, a nie zwiększa, zjawisko zachowań niewłaściwych, związanych z parkowaniem w miejscach niedozwolonych (zielenice, chodniki, skrzyżowania). Ułatwia też kontrolę prawidłowości ze względu na wyraźne oznakowanie.</p>

	abonamentu (bo po co mi, skoro mam swoje opłacone miejsce parkingowe?). Myślę że takich przypadków będzie więcej i ucierpią na tym lokalni przedsiębiorcy.	Na osiedlach zamkniętych obecnie stosowane są bardzo różnorodne, skuteczne formy zabezpieczenia przed wjazdem osób nieuprawnionych.
248	Dajcie sobie już spokój z okradaniem mieszkańców.	Pobieranie opłaty za usługę (udostępnianie miejsca postojowego) nie jest kradzieżą.
249	<p>Wszelkie strefy płatnego parkowania uważam za bzdurę, płacimy już bardzo duże opłaty za auta i w ogóle podatki! Miasto powinno umożliwić poruszanie się autem i bezpłatne parkowanie na całym terenie miasta i budować bezpłatne parkingi, bo jest taka potrzeba! Większa ilość aut w rodzinie to na dziś norma, bo jakoś się trzeba poruszać. Dwadzieścia lat mieszkałam i byłam zameldowana w strefie obecnego pomysłu wprowadzenia płatnych stref (idiotyczny pomysł!) i poruszałam się tylko komunikacją miejską – droga "do" i "z" pracy to jazda na stojąco i w ścisku, która w okresach gorących jest morderką i nikt mnie nie przekona, że to lepsze rozwiązanie niż auto. Teraz mieszkam pod Wrocławiem i w jedną stronę jeżdżę autobusem zatłoczonym do granic możliwości – uważam, że to chamstwo, że tak utrudnia się jazdę autami po mieście. Trzeba szukać innych rozwiązań, a nie tylko zmuszać zwykłych ludzi jeżdżenia komunikacją miejską, która jest mega niewydolna.</p> <p>Możliwość wyboru tylko jednej odpowiedzi w Państwa ankiecie przekłamuje ankietę, bo w kilku miejscach chciałabym mieć możliwość wyboru kilku odpowiedzi, bo taka jest na ten temat prawda. Np. jeśli jeżdżę połowę autem a połowę autobusem, to nie mogę zakreślić żadnej opcji, którą Państwo dajecie możliwość. I jeszcze zmuszacie mnie Państwo do odpowiedzi na każde pytanie, bo nie da się wystać ankiety z brakiem zaznaczenia odpowiedzi. A jak mam odpowiedzieć na pytanie 3 i 4 skoro nie ma możliwości odpowiedzi: "uważam, że strefy parkowania nie powinny być wyznaczane". No chyba, że świadomie Państwo skonstruowaliście takie pytania i macie interes w tym, żeby odpowiedzi były tendencyjne.</p>	<p>Wyjaśnienie konieczności tworzenia zachęt do rezygnacji z samochodu na rzecz innych form transportu – patrz np. odpowiedzi na uwagi 231–233 i 238.</p> <p>Konstruując pytania, zależało nam na określeniu, jaka jest dominująca forma podróżowania po mieście w przypadku danej osoby. Ogromna większość osób nie ma problemu ze wskazaniem, jak najczęściej porusza się po Wrocławiu, ponieważ odpowiada to zwykle relacji dom-praca (szkoła/uczelnia), co jest objęte stałymi zwyczajami. Wprowadzenie tego pytania z umożliwieniem wielokrotnej odpowiedzi znacznie utrudniłoby analizę wyników. Właściwie każdy jest pieszym, a raz na jakiś czas porusza się innymi formami transportu niż ta dominująca. Stąd praktycznie wszyscy zaznaczaliby wiele lub wszystkie opcje i pytanie przestałoby różnicować ankietowanych. W ankiecie pytaliśmy o opinię w zaproponowanych w tych konsultacjach kwestiach. Pytanie ostatnie, otwarte dało możliwość swobodnej wypowiedzi, z której jak widać obok, Pani skorzystała, za co dziękujemy.</p>
250	Najbardziej miastu chodzi o pieniądze, a nie rozwiązanie problemu parkingów.	Teza jest niezgodna z prawdą. Dla podkreślenia regulacyjnego, a nie fiskalnego charakteru rozwoju strefy płatnego parkowania, proponuje się wzmocnienie roli samorządów osiedlowych oraz przeznaczanie uzyskanych środków na potrzeby zgłaszane przez daną społeczność lokalną.
251	To jest faszyzm.	To jest zarządzanie przestrzenią i ruchem w mieście.
252	Proszę nie iść na tzw. "łatwiznę" i gdy brakuje pieniędzy to nie rozszerzajmy strefę parkowania bo w tym tempie dojdziemy do granic miasta i cały Wrocław będzie jedną wielką Strefą Płatnego Parkowania. Raczej należy poszukać innych rozwiązań np. wprowadzić bezpłatne przejazdy komunikacją miejską dla Wrocławian (stały adres zamieszkania)	<p>Rozwój strefy płatnego parkowania nie jest motywowany stanem budżetu, lecz względami organizacji ruchu. Z tego powodu całość przychodów dedykujemy na potrzeby danej społeczności osiedlowej.</p> <p>Objęcie całego miasta strefą płatnego</p>

	<p>płacących podatki we Wrocławiu albo zmodyfikować opłaty za parkowanie w zależności od miejsca zarejestrowania pojazdu, ponieważ to pojazdy spoza obszaru miasta Wrocław najbardziej "zapychają" wrocławskie parkingi i tak np. pojazdy zarejestrowane poza miastem Wrocław np. DWR, DJ, DW, DK, DTR, DST, DOL, DOU itp. oraz poza województwem dolnośląskim, mogłyby płacić więcej niż te z rejestracją DW. W przeciwnym razie poszerzenie Strefy odbije się głównie na mieszkańcach wrocławskich osiedli! Nie dopuśćmy do tego!</p>	<p>parkowania nie jest możliwe – patrz odpowiedź na uwagi 34–47. Różnicowanie pomiędzy mieszkańcami Wrocławia a osobami przyjezdnymi jest przewidziane poprzez wysokości opłat abonamentowych (miesięcznie dla strefy C wynoszą one odpowiednio 10 zł – w danej podstrefie – i 110 zł).</p>
253	<p>Zamiast poszerzać strefę płatnego parkowania i dyskryminować Wrocławian w zależności od tego, gdzie mieszkają, lepszym rozwiązaniem jest 1) stworzenie bezpłatnych parkingów typu park&ride w miejscach skąd łatwo i szybko można dostać się do centrum miasta komunikacją publiczną oraz 2) egzekwowanie zakazu parkowania w miejscach, gdzie takie zakazy obowiązują.</p>	<p>Miasto tworzy obecnie sieć kilkunastu parkingów Park&Ride w okolicach pętli tramwajowych i stacji kolejowych. Egzekwowanie zakazów – patrz odpowiedź na uwagi: 18, 177–193.</p>
254	<p>Mieszkańcy Osiedla Szczepin nie mieli możliwości zapoznania się dokładnie z tematem. Nigdzie nie było informacji ogólnodostępnej o konsultacjach. Na bazie posiadanej wiedzy uważam, że jest to pomysł kiepski i nie rozwiąże problemu.</p>	<p>Wszyscy zainteresowani mieli równy dostęp do informacji o przedmiocie konsultacji. W dniu ich rozpoczęcia opublikowano materiały na stronie internetowej Wrocław Rozmawia. Odbyła się także konferencja prasowa, w następstwie, której temat był szeroko opisywany w mediach lokalnych.</p> <p>Odbyło się 7 spotkań konsultacyjnych, w tym na Szczepinie (20.06.2018 r.). Konsultacje zostały przedłużone i trwały przeszło dwa miesiące.</p>
255	<p>Jest dużo już płatnych parkingów we Wrocławiu nie godzę się na to , ponieważ składki OC, paliwo i tak sporo nas kosztuje, do tego jeszcze miały by powstać na osiedlu płatne parkingi??! Stanowczo mówię NIE!</p>	<p>Wskaźnik motoryzacji stale wzrasta, co oznacza, że dostępność ekonomiczna samochodów stale się powiększa. Paradoksalnie mieszkańcy, dla których samochód jest jedyną możliwą opcją transportową, na płatnym parkowaniu mogą zyskać również w sensie ekonomicznym – w związku z większą dostępnością miejsc postojowych oszczędzają czas i paliwo, przy minimalnym koszcie (100 zł/rok).</p>
256	<p>Płacąc podatki dla miasta, powinnam mieć możliwość zaparkowania swojego samochodu. W całym Śródmieściu nie powstał (od 1945 r.) żaden parking dla mieszkańców. Wprowadzając strefę płatnego parkowania, ubędzie miejsc parkingowych.</p>	<p>Zapewnienie miejsca postojowego nie jest obowiązkiem władz publicznych, lecz posiadacza pojazdu – patrz odpowiedź na uwagę 216. Nie ma możliwości zaspokojenia potrzeb parkingowych w warunkach zabudowy wielorodzinnej, w tym śródmiejskiej – patrz odpowiedź na uwagę 238.</p> <p>Strefa płatnego parkowania eliminuje głównie parkowanie z miejsc, w których także przed jej wprowadzeniem było ono nielegalne (np. na skrzyżowaniach, zieleńcach, na chodnikach bez pozostawienia odpowiedniej szerokości dla ruchu pieszego).</p>

257	Tylko kasę zarabiacie, a efektów BRAK.	Trudno polemizować z subiektywną oceną.
258	Ile można zdierać opłat z kierowców? W paliwie jest akcyza i to znaczna, gdzie te pieniądze znikają? Miasto się rozwija, ale zamiast budować przyjazną infrastrukturę, to niewiele się robi, tylko stawia parkomaty. W przyszłości będzie jeszcze więcej samochodów i opłaty tego nie załatwią.	<p>W wielu dużych miastach europejskich w ostatnich dwudziestu latach udało się odwrócić tendencję wzrostową wskaźnika motoryzacji. Zawsze bardzo istotną rolę w tym procesie odgrywały różnego rodzaju opłaty, w tym zwłaszcza za postój lub wjazd do centrum.</p> <p>Generalnie, dostępność ekonomiczna samochodów w Polsce w ostatnich latach zdecydowanie wzrosła. Dla przykładu, kilkanaście lat temu posiadanie samochodu wśród studentów należało do rzadkości. Dziś jest ono w tej grupie powszechne.</p> <p>Koszty zewnętrzne (społeczne, środowiskowe) związane z rozwojem transportu samochodowego znacząco przewyższają pobierane od kierowców opłaty – patrz odpowiedź na uwagę 244.</p>
259	Komunikacja miejsca we Wrocławiu nie istnieje (jest jakaś parodia), a jeszcze chcecie dawać ludziom opłatami za to?	Komunikacja miejska we Wrocławiu istnieje i jest i będzie rozwijana. Jednak jednym z warunków tego rozwoju jest ograniczenie liczby samochodów – patrz odpowiedź na uwagi 231–233.
260	<p>Proszę o wycofanie się z wszelkich projektów mających na celu wypieranie-rugowanie Polaków z Polski, z domów i mieszkań przez projekty nakazujące ogrzewanie drogim, rosyjskim gazem pod płaszczykiem "walki ze smogiem" zw. dla celów medialnych "zakazem palenia polskim węglem i polskim drewnem". Czyli kilkukrotną podwyżkę kosztów ogrzewania. Widzimy ścisły związek z chęcią zmuszenia ludzi do palenia gazem z rosyjsko-niemieckiego "Nord Stream" 1 i 2.</p> <p>Podobnie stałe rozszerzanie stref płatnego parkowania to projekt rugujący Polaków z ulic! "Mowa nienawiści" władz w stosunku do Polaków ma charakter liczbowy np. 5 zł/h i więcej. Nieuchronnie wywołuje to inną mowę nienawiści.</p>	W strefie C, której rozszerzenie jest proponowane, opłata ma charakter znacząco (o przeszło połowę) niższy, niż wspomniana w przesłanej uwadze.
261	Obszary płatnego parkowania powinny zostać zdecydowanie zmniejszone. W centrum zaparkowanie za darmo jest praktycznie niemożliwe. Najgorszym pomysłem jest udostępnianie restauracjom/kawiarniom chodników jako miejsc na stoliki/ogródki.	Zniesienie opłaty parkingowej pogorszyłoby dostępność miejsc postojowych, poprzez zmniejszenie rotacji.
262	Zwiększyć strefy BEZPŁATNEGO parkowania.	
263	Jak Pan Prezydent wraz z kierownictwem UM znacznie po mieście przemieszczać się komunikacją miejską to ja też o tym pomyślę. Aktualnie komunikacja miejska z osiedli peryferyjnych jest niewydolna (autobusy są przepełnione), a czas przejazdu zbyt długi!	Rozwojowi oferty transportu zbiorowego we Wrocławiu poświęcone są osobne konsultacje społeczne we Wrocławiu.
264	Nie powinno się powiększać stref parkowania. Ilość płatnych miejsc w centrum jest wystarczająca biorąc	Obserwacja, zgodnie z którą miejsca w parkingach kubaturowych w okolicach

	pod uwagę parkingi wielopoziomowe. W rejonie okolic Dworca i Powstańców Śląskich jest/będzie kilka galerii i biurowców z takimi miejscami.	centrum nie są najczęściej w pełni wykorzystywane, jest słuszną. Natomiast trudno się zgodzić z wnioskiem, że oznacza to brak konieczności rozszerzania strefy płatnego parkowania. To właśnie możliwość darmowego parkowania poza parkingami kubaturowymi ogranicza liczbę klientów tych ostatnich (nawet przy bardzo niskich opłatach). Powoduje także dewastację przestrzeni publicznej związaną z nieprawidłowym parkowaniem.
265	Zmniejszyć a nie rozszerzać! I usunąć wraki zajmujące miejsca!	Zasadność zmniejszenia strefy płatnego parkowania – patrz odpowiedź na uwagi 261–262. Usuwanie wraków – patrz odpowiedź na uwagę 226.
266	Jest to kretyński pomysł uderzający w mieszkańców.	Rozwój strefy płatnego parkowania przede wszystkim chroni, a nie uderza w interes mieszkańców – patrz odpowiedzi na uwagi 22–23, 214.
267	Wg mnie dodatkowe pieniądze powinny być przeznaczone na rozwój transportu publicznego, aby dać alternatywę dla kierowców.	Środki pozyskiwane ze strefy płatnego parkowania są stosunkowo niewielkie. W latach 2015 i 2016 dochód ze wszystkich stref w całym mieście wyniósł ok. 6 mln złotych (rocznie). Dla zobrazowania – zakup jednego, w pełni niskopodłogowego tramwaju to koszt ok. 8 mln złotych. Zdecydowanie bardziej zauważalne będzie przeznaczanie tych środków na stosunkowo niewielkie remonty lokalnej infrastruktury drogowej, zgodnie z potrzebami zgłaszanymi przez społeczność lokalną. Jest też bardziej uzasadnione z perspektywy przyczyn-skutek: niewłaściwe parkowanie jest podstawowym powodem dewastacji zieleńców i chodników we Wrocławiu.
268	Wpływy powinny zasilać inwestycje w transport publiczny – jak będzie dobrze działał, to ludzie będą jeździć nim, zamiast samochodami.	
269	O ile zasada przeznaczania środków z opłat parkingowych na lokalne cele będzie na pewno zachętą do ustanawiania nowych miejsc płatnego parkowania, to powinny być one przeznaczone na zapewnienie dobrej komunikacji publicznej tak, by zmniejszać zapotrzebowanie na poruszanie się samochodem po mieście.	
270	Pieniądze zebrane z opłat za parkowanie powinny być przeznaczone na parkingi.	Pozyskane środki będą przeznaczone na zadania zgłaszane przez społeczności lokalne. Patrz również odpowiedź na uwagi 276–269
271	Zmiany warto połączyć z poprawą jakości przestrzeni (np. sadzenie drzew); wpływy z opłat za parkowanie powinny być przeznaczone również na utrzymanie torowisk tramwajowych (mniejszy hałas).	
272	Opłaty za parkowanie powinny być przeznaczone na remonty parkingów i nowe miejsca parkingowe.	
273	Pieniądze uzyskane z danego terenu powinny być wydane na danym terenie. Na przykład, jeśli pieniądze uzyskane zostały na terenie Starego Miasta, tam powinny być wydane, a nie na Ołbinie czy Nadodrze. Stare Miasto ma również poważne potrzeby inwestycyjne.	Uwaga zgodna z założeniami propozycji wyjściowej. Dotyczy ona strefy C (nie proponuje się zmian w zakresie strefy A i B).
274	Środki z parkowania i abonamentu powinny być przeznaczone na potrzeby danego osiedla, jeśli są zebrane z terenu tego osiedla.	
275	W przypadku Śródmieścia konieczne jest zabezpieczenie podwórzki szlabanami. Powinno powstać specjalne subkonto przeznaczone na środki, które z zebranych opłat byłyby przeznaczone na	Wiele podwórzki nie należy do miasta – decyzja o ich zabezpieczeniu należy do zarządców i właścicieli.

	<p>miejscowe remonty. Takie konto powinno być do dyspozycji rady osiedla.</p>	<p>Dedykowanie środków pozyskanych z rozwoju strefy płatnego parkowania będzie rozwiązane na zasadzie publikacji informacji publicznej w zakresie dochodów na terenie danej podstrefy (osiedla) oraz zadań realizowanych w kolejnym roku. Potrzeby mogą zgłaszać nie tylko samorządy osiedla, ale także bezpośrednio mieszkańcy.</p> <p>Samorządy osiedli nie dysponują osobnymi środkami inwestycyjnymi. Są jednostkami pomocniczymi, wydającymi opinie i kierującymi wnioskami do innych jednostek miejskich. Dedykowanie bezpośrednio dla nich środków pozyskanych poprzez rozwój strefy płatnego parkowania, zróżnicowałoby kompetencje i zasady działania poszczególnych osiedli.</p>
276	<p>Jeśli płatne miejsca postojowe miałyby być wyznaczane na wniosek mieszkańców, to właściwą formą nie jest na pewno wniosek np. 100 mieszkańców danego rejonu, aby taką strefę wprowadzić – bo np. 200 mieszkańców tego samego rejonu tego nie chce. Jeśli mielibyśmy iść w tym kierunku, to wyłącznie na zasadzie głosowania za/przeciw (zresztą uważam, że taka zasada powinna zostać wprowadzona również przy głosowaniu nad projektami budżetu obywatelskiego, ale to inna bajka).</p>	<p>Zgodnie z propozycją, kluczowa jest opinia jednostki pomocniczej miasta wyrażona uchwałą Rady Osiedla.</p>
277	<p>Parkowanie blisko domów jest najbardziej uciążliwe dla mieszkańców parteru, więc to ich zdanie powinno być decydujące, bo na IV smrodu spalin nie czuć.</p>	
278	<p>Mieszkańcy wskażą najwygodniejsze dla nich miejsca, nie licząc się z estetyką czy urbanistyką.</p>	<p>Mieszkańcy mogą wnioskować o wyznaczenie płatnych miejsc postojowych w danym rejonie. Wniosek ten zostanie przedstawiony do zaopiniowania właściwej Radzie Osiedla, następnie opracowywany zostanie projekt organizacji ruchu, zatwierdzany zgodnie z obowiązującymi przepisami. Płatne miejsca postojowe mogą być wyznaczane wyłącznie w pasie drogowym.</p>
279	<p>Dane prezentowane w tym projekcie to perfidne naciągactwo. Argumenty za wprowadzeniem strefy to np. wzrastająca liczba wniosków o ustawienie słupków czy uporządkowanie danej ulicy. To nie oznacza, że trzeba wprowadzać strefę na całym osiedlu. Trzeba zrobić ankiety wśród mieszkańców poszczególnych ulic, a to może dać odpowiedź jakie jest zdanie mieszkańców na ten temat. Na Ołbinie np. inaczej parkuje się na ulicy Gdańskiej, inaczej na Jaracza, a inaczej na Prusa. To samo dotyczy pozostałych osiedli. Na pewno jeśli w pobliżu danej ulicy wybudowano nowy biurowiec, jest jakaś duża instytucja typu uczelnia wyższa, to zapotrzebowanie na płatne miejsca wzrasta. Podajecie Państwo współczynniki zmotoryzowania, ale przecież one nie są podane dla poszczególnych osiedli.</p>	<p>Dane dotyczące ilości montowanych słupków blokujących obrazują rosnącą liczbę problemów związanych z nielegalnym parkowaniem na chodnikach i zieleńcach i z taką intencją zostały przedstawione.</p> <p>Objęcie strefą całego osiedla nie jest jednoznaczne z wyznaczeniem płatnych miejsc postojowych, a jedynie możliwością ich wyznaczenia, jeśli takie będą wnioski użytkowników i opinia samorządu Osiedla.</p> <p>Uwaga dotycząca zróżnicowania natężenia deficytu miejsc postojowych zarówno wewnątrz osiedli, jak i pomiędzy nimi jest słuszna, jednak przewidziana procedura</p>

		odpowiada na ten problem.
280	Trzeba zapytać mieszkańców konkretnych ulic – na moim osiedlu jestem w stanie wskazać kilka, na których parkowanie to koszmar.	Konsultacje dotyczące konkretnych ulic będą odbywać się na etapie planowania wyznaczenia płatnych miejsc postojowych, wraz z opiniowaniem przez właściwą Radę Osiedla.
281	Rada Osiedla Nadodrze (obecna) nie chce płatnego parkowania. Ale ja i moi sąsiedzi chcemy! Co w takiej sytuacji?	W obszarach o funkcji mieszkaniowej kluczowe znaczenie powinna mieć opinia samorządu osiedla. W sytuacjach konfliktowych zakres i tempo zmian można dostosować w drodze dodatkowych konsultacji dot. oczekiwań mieszkańców.
282	Miejsca parkingowe powinny być wyznaczane zgodnie z przepisami prawa, bez dodatkowych konsultacji z mieszkańcami. Jestem za bezwzględnym egzekwowaniem przepisów dot. parkowania – zwłaszcza powinno to dotyczyć tzw. dróg wewnętrznych, na których w praktyce nie obowiązują żadne przepisy, a wygrywa zwykle chamstwo i brak szacunku dla innych!	Miejsca postojowe w pasie drogowym, zarówno odpłatne, jak i nie, są wytyczane zgodnie z przepisami prawa. Proponowany mechanizm konsultacyjny jest związany z propozycją rozszerzenia strefy płatnego parkowania na obszar śródmiejski. O ile w centrum miasta dominujący charakter ma parkowanie związane z dojazdami do miejsc pracy, urzędów, punktów handlowych, usługowych itp., o tyle w strefie śródmiejskiej parkowanie związane z funkcją mieszkalną zabudowy, ma większe znaczenie. Mieszkańcy danego rejonu są tu także ilościowo najistotniejszą częścią użytkowników i to przede wszystkim z myślą o nich wprowadzana powinna być odpłatność za parkowanie w pasie drogowym. Podstawowym celem jest ograniczenie problemu deficytu parkingowego oraz powiązanych z nim negatywnych zjawisk, co jest korzystne z punktu widzenia użytkowników (oszczędność czasu i paliwa, poprawa jakości otoczenia).
283	Komentarz do pytania czwartego: Moja odpowiedź dotyczy sformułowania uzupełnionego o słowo "tylko", czyli: Zdecydowanie płatne miejsca postojowe w strefie powinny być wyznaczane jedynie/tylko na wniosek mieszkańców oraz opinii rady osiedla. Niepotrzebne jest wywoływanie dyskusji i propozycji ze strony miasta. Jeśli rada osiedla i mieszkańcy będą tego chcieli, to zgłoszą się do władz miasta. Kropka.	Zgodnie z prawem, decyzje w zakresie organizacji ruchu podejmuje Prezydent Wrocławia jako organ zarządzający ruchem, a w jego imieniu funkcje te wykonuje podległy mu Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia (WIM), we współpracy z Miejską Komisją Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Decyzje te wpływają na bezpieczeństwo ruchu drogowego, muszą być podejmowane

284	Z pewnością powinny być konsultowane z radami osiedla i mieszkańcami.	<p>w oparciu o fachową wiedzę i doświadczenie. Wiążą się także z odpowiedzialnością prawną.</p> <p>Prezydent Wrocławia, jako organ Gminy, w sprawie o znaczeniu lokalnym może zwrócić się do jednostki pomocniczej Gminy, jaką jest Osiedle, z prośbą o opinię, która nie ma i nie może mieć charakteru wiążącego. Osiedle kieruje się interesem mieszkańców danego rejonu, który nie zawsze jest w zgodzie z kryterium bezpieczeństwa, czy też interesem szerszej społeczności. Nie ma też żadnej gwarancji, że decyzje samorządu Osiedla oparte są o wiedzę fachową – inżynierską i urbanistyczną, w zakresie kształtowania układu komunikacyjnego.</p> <p>Jeśli odpłatność za parkowanie w pasie niebezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego w danym obszarze, WIM może przyjąć praktykę rozstrzygnięcia tej kwestii w oparciu o stanowiska Osiedla i takie rozwiązanie proponowane jest w ramach rozwoju strefy płatnego parkowania. Jednak w niektórych sytuacjach, zwłaszcza dla ulic podstawowego układu komunikacyjnego i w rejonach, w których parkowanie związane jest głównie z dużymi generatorami (np. biurowce, urzędy, ośrodki zdrowia, obiekty handlowe, obiekty związane z organizacją imprez kulturalnych lub sportowych itp.), problem deficytu miejsc postojowych może mieć i często ma istotny wpływ na ogólne bezpieczeństwo ruchu. Scedowanie kompetencji decyzyjnych na poziom Osiedla nie jest w takiej sytuacji możliwe.</p> <p>Warto podkreślić, że Prezydent Wrocławia jako organ zarządzający ruchem ponosi także pełną odpowiedzialność prawną za decyzje w zakresie organizacji ruchu. Samorząd Osiedla nie ma podmiotowości prawnej.</p>
285	W najbardziej newralgicznych punktach (np. w miejscach kończenia się obecnych stref i rozpoczynania potencjalnych nowych, jeszcze bez ustawionych parkomatów) urzędnicy powinni mieć możliwość wyjścia z inicjatywą (zapytanie do RO, konsultacje z RO), nie tylko w przypadku biurowców, czy innych tego typu obiektów, szczególnie, jeśli w tych miejscach jest rzeczywiście b. duży problem z parkowaniem osób przyjezdnych (parkowanie na trawnikach, w narożnikach skrzyżowań, za blisko przejść dla pieszych, etc).	Sytuacje, w których deficyt miejsc postojowych wpływa na bezpieczeństwo ruchu, decyzja musi w pełni leżeć po stronie organu zarządzającego ruchem, co wynika z przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym i nie może być modyfikowane przez uchwałę Rady Miejskiej Wrocławia.
286	Jeśli płatne parkowanie nie obejmie terenów należących do osiedli/spółdzielni, to obawiam się, że	Podstawą funkcjonowania stref płatnego parkowania jest ustawa o drogach

	<p>wszystkie trzeba będzie pozamykać szlabanami, bo zaczną tam parkować ludzie uciekający przed opłatami. Zamknięcie szlabanami wszystkich wjazdów między bloki specjalnie nie poprawi komfort łożenia/jazdy rowerem po okolicy (Szczepin).</p>	<p>publicznych, w związku z czym płatne miejsca postojowe mogą być wyznaczone wyłącznie w pasie drogi publicznej.</p> <p>Ochrona wewnątrz podwórzowych należących do Gminy jest przedmiotem osobnych działań, podejmowanych równolegle. Te kwestie nie mogą być rozwiązane w uchwale dotyczącej strefy płatnego parkowania (z mocy ustawy, to narzędzie dotyczy wyłącznie pasa drogowego).</p> <p>Elementem zabezpieczającym mieszkańców danego rejonu, przed negatywnymi skutkami rozszerzenia strefy jest zasada obowiązkowych konsultacji z samorządami osiedla (rozszerzenie strefy nie jest równoznaczne z wyznaczaniem płatnych miejsc postojowych, a jedynie daje taką możliwość, jeśli takie będą oczekiwania danej społeczności lokalnej). Jeśli mieszkańcy danego obszaru będą przekonani, że płatne parkowanie przyniesie więcej problemów niż korzyści, przyjęty sposób postępowania będzie blokować wyznaczenie płatnych miejsc postojowych mimo formalnego rozszerzenia granic strefy. Patrz też odpowiedź na uwagi 288–289.</p>
287	<p>Wprowadzenie płatnego parkowania na osiedlach znajdujących się w pobliżu centrum spowoduje powygradzanie przez spółdzielnie, gdzie się da zamkniętych parkingów dla mieszkańców, kosztem np. resztek terenów zielonych.</p>	<p>Wygradzanie wewnątrz podwórzowych i dróg wewnętrznych przez spółdzielnie mieszkaniowe rozwija się bardzo dynamicznie również bez objęcia danego obszaru odpłatnością za postój na ulicach.</p>
288	<p>Na śródmiejskich osiedlach problem jest znacznie większy. Pojazdy które nie znajdą miejsca w wyznaczonych strefach znajdują się na wewnątrzach podwórkowych, które i tak już są w fatalnym stanie i bez zieleni.</p>	<p>Również obecnie poziom zajętości miejsc postojowych na ulicach wrocławskiego obszaru śródmiejskiego przekracza często 100% (tj. zajmowane są zarówno legalne, jak i nielegalne miejsca postojowe), w związku</p>

289	<p>Moim zdaniem zwiększenie strefy płatnego parkowania doprowadzi do tego, że parkingi osiedlowe, jak w strefach parkowania, zostaną zapchane przyjezdnymi samochodami. Trzeba będzie ustawiać szlabany.</p>	<p>z czym presja na anektowanie przestrzeni wewnątrz podwórzowych na cele postojowe jest już bardzo wysoka.</p> <p>Wprowadzenie odpłatności na ulicach z jednej strony powoduje ucieczkę części użytkowników przed koniecznością wnoszenia opłaty – np. do wewnątrz podwórzowych. Z drugiej jednak powoduje, że kierowcy, którzy mają wykupiony abonament lub są gotowi wnieść opłatę za postój czasowy, mogą zdecydowanie łatwiej znaleźć miejsce postojowe na ulicy i nie muszą wjeżdżać do podwórzy.</p> <p>Tym samym w zależności od lokalnych uwarunkowań, wprowadzenie odpłatności może w różnicowany sposób wpłynąć na wnętrza podwórzowe. Uwarunkowania te najlepiej zna dana społeczność lokalna, dlatego proponowana zmiana przewiduje znaczącą rolę opinii danego samorządu Osiedla.</p>
290	<p>Systemem płatnego parkowania muszą być też objęte strefy mieszane parkingów. Strefy mieszane to miejsca postojowe bez możliwości fizycznego rozdzielania własności, gdzie część parkingu należy do spółdzielni, a część do miasta. Takie miejsca powinny być w drodze porozumienia ze spółdzielnią również objęte opłatą. Zapobiegnie to tworzeniu się stref z miejscami bezpłatnymi, a członkowie spółdzielni będą mieli wolne miejsca parkingowe.</p>	<p>Płatnym parkowaniem związanym z funkcjonowaniem strefy mogą być objęte wyłącznie miejsca wyznaczone w pasie drogowym (patrz odpowiedź na uwagę 286).</p> <p>Miasto jest gotowe na dzierżawienie lub użyczenie terenów poza pasem drogowym, a które mogą być wykorzystane pod miejsca postojowe dla mieszkańców danego rejonu (np. nie jest to sprzeczne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego lub planowaną inwestycją). Podmiot biorący dany teren we władanie przejmuje jednocześnie odpowiedzialność za utrzymanie porządku i bezpieczeństwo użytkowników. Ustala także zasady dostępności terenu, w tym pod cele parkingowe.</p>
291	<p>Parkowanie dla osób spoza osiedla (bo praca, bo fryzjer, bar, i sto innych powodów), a zajmujących miejsca parkingowe mieszkańców powinno być w jakiś sposób uregulowane (niektóre osiedla mają zamykane bramy – większość niestety nie) lub wjazd za opłatą.</p>	<p>Miasto jest gotowe na dzierżawienie lub użyczenie terenów poza pasem drogowym, a które mogą być wykorzystane pod miejsca postojowe dla mieszkańców danego rejonu (np. nie jest to sprzeczne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego lub planowaną inwestycją). Podmiot biorący dany teren we władanie przejmuje jednocześnie odpowiedzialność za utrzymanie porządku i bezpieczeństwo użytkowników. Ustala także zasady dostępności terenu, w tym pod cele parkingowe.</p>
292	<p>Mam szczerą nadzieję, że ktoś to przeczyta:</p> <p>Powiększenie strefy będzie problematyczne dla mieszkańców, którzy parkują swoje samochody głównie w dziedzińcach i ogródkach między kamienicami – to tam skierują się w pierwszej kolejności kierowcy, którzy nie chcą płacić za parkowanie. Równoległe z rozszerzeniem strefy powinno się wprowadzić lub ułatwić wprowadzenie szlabanów na podwórka, które służą jako parking dla konkretnej spółdzielni mieszkaniowej.</p> <p>W przypadku innych ulic, tam gdzie parkowanie odbywa się wyłącznie na ulicy/chodniku strefa powinna zostać powiększona autorytatywnie. Według</p>	<p>Problem parkowania we wnętrzach podwórzowych – patrz odpowiedź na uwagi 288–291. Wyznaczanie „autorytatywne” będzie utrzymane w rejonach, w których funkcja mieszkaniowa nie występuje lub ma charakter marginalny w zakresie generowania zjawiska deficytu postojowego.</p>

	<p>mnie powinno się to odbyć ze szczególnym uwzględnieniem największych generatorów ruchu, to znaczy niezależnie od woli mieszkańców strefa powinna zostać wprowadzona blisko uczelni, galerii handlowych itp.</p>	
293	<p>Rozszerzenie strefy płatnego parkowania powinno być połączone z systematycznym rozwiązaniem kwestii dostępności podwórek dla mieszkańców, ograniczenia ich dostępności dla osób z zewnątrz oraz z poprawą ich stanu technicznego i przystosowaniem do ewentualnego parkowania dla mieszkańców. Bez "uszczerwienia" podwórek w Śródmieściu, w kwartałach starych kamienic, wprowadzenie płatnego parkowania spowoduje przeniesienie parkowania osób przyjezdnych na podwórka. Odpowiedni mechanizm można by sfinansować z funduszy uzyskanych z rozszerzenia strefy płatnego parkowania.</p>	<p>Patrz odpowiedź na uwagi 288–291. Warto dodać jednak, że przy obowiązujących przepisach nie jest możliwe, aby podwórka zaspokoiły parkingowe potrzeby wszystkich mieszkańców przy danym podwórku. Tam, gdzie została strefa płatnego parkowania wyznaczona potwierdza się, że to właśnie ulice uwalniają się dla mieszkańców przy niewielkiej stosunkowo opłacie (100 zł/rok).</p>
294	<p>Uważam, że w okolicach Rynku dojazd i parking powinien być dostępny wyłącznie dla mieszkańców, dostaw do sklepów, oraz służb (wywóz śmieci, policja, straż miejska, itp.). Proszę zwrócić uwagę jak wygląda teraz ulica Kotlarska – masa aut stoi na zakazie parkowania co utrudnia ruch i stwarza niebezpieczeństwo dla przechodzących tam pieszych oraz rowerzystów. Wiem, bo mieszkam w centrum i poruszam się również samochodem. Uważam, że na dzień dzisiejszy ilość miejsc na parkingach w okolicy – na przykład: Galeria Dominikańska, NFM, Renoma, plac Nowy Targ.</p>	
295	<p>Moim zdaniem cały obszar pomiędzy Podwalem do mostu Pomorskiego i brzegiem Odry, czyli ścisłe City powinno być objęte całkowitym zakazem wjazdu i parkowania samochodów, (z wyjątkiem dostawczych – te tylko w wyznaczonych godzinach nocnych i służb). Obszar City-b ul. Drobnera, Mieszczarska, Podwale, Piłsudskiego, Pułaskiego i do brzegów rzek Oława i Odra. To co jest w obrębie, a nie jest ścisłym City – miejsca parkowania wyłącznie dla mieszkańców, na abonament, pozostali na czasowo na płatnych parkingach. Ulica Kazimierza Wielkiego musi przestać być obwodnicą, postuluję tam ruch tylko dla komunikacji miejskiej i służb, a samochody dostawcze na przykład do nośności 1-tony, tylko w wyznaczonych godzinach. Co za wstyd, gdy muszę przyjeżdżnym tłumaczyć dlaczego w ścisłym centrum są ludzie, którzy swoje samochody parkują na chodnikach!</p>	<p>Uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji, którym jest rozwój strefy płatnego parkowania na obszarze śródmiejskim, tj. poza centrum miasta. W uwagach postuluje się zmianę organizacji ruchu poprzez wprowadzenie zakazu ruchu z wyjątkami (rozwiązanie znane np. z ul. Szewskiej). Podobne zmiany stopniowo są wprowadzane, jednak nie na wniosek indywidualny. Wynika to z prowadzonych zadań inwestycyjnych. Może też być wynikiem realizacji wniosku samorządu osiedla.</p>
296	<p>Myślę, że dużo zależy od samych umiejętności parkowania, która wśród mieszkańców naszego miasta jest na katastrofalnym poziomie. Może warto zainwestować w jakieś akcje społeczne uświadamiające mieszkańców, jak należy parkować.</p>	<p>Skala niewłaściwego parkowania, w tym dewastującego otoczenie, rośnie w postępie geometrycznym, wraz z wyczerpaniem się właściwych miejsc postojowych. Regulując ich dostępność, zmniejsza się liczbę zachowań niezgodnych z przepisami. Edukacja, jako samodzielne narzędzie, na pewno nie będzie efektywna. Musi wiązać się ze zwiększeniem egzekucji prawa lub</p>

		możliwości parkowania zgodnego z przepisami.
297	Mam 1 auto i mieszkam na Śródmieściu, Mieszkańcy Śródmieścia powinni mieć pierwszeństwo w parkowaniu na swojej ulicy, podwórku itp. często jeżdżę też rowerem i poruszam się dużo jako pieszy. Każdy uczestnik ruchu powinien mieć swoje prawa. Nie lubię negowania i wytykania palcem błędów tylko jednej grupy. Piesi robią głupie rzeczy, rowerzyści też, nawet często parkują w dziwnych miejscach rowery i to nie jest piętnowane, tylko się mówi, że brak stojaków na rowery, owszem, a może dla aut też powinny powstać parkingi, skoro powstaje nowy budynek? Nie raz zdarzyło mi się, że prawie potrącił mnie rowerzysta!	Rozwój strefy płatnego parkowania nie jest próbą dyskryminacji kierowców, lecz uzyskania równowagi pomiędzy podróżami samochodowymi a pozostałymi sposobami poruszania się po mieście, co jest korzystne dla wszystkich użytkowników. Patrz odpowiedź na uwagę 214.
298	Moim pomysłem jest łączenie abonamentów parkingowych z ulgami na bilety okresowe MPK.	Brak wyjaśnienia celu wprowadzenia takiego rozwiązania. Podobny mechanizm, będzie dotyczył parkingów Park&Ride. Osoba, która wykupiła bilet okresowy komunikacji miejskiej, będzie mogła korzystać z nich bezpłatnie. Promowanie przesiadania się z samochodu do komunikacji zbiorowej powinno dotyczyć obszarów na zewnątrz śródmieścia – zwłaszcza okolic pętli tramwajowych i przystanków kolejowych blisko granic miasta.
299	Ponadto myślę, że najlepszym sposobem na rozładowanie centrum miasta z ruchu samochodowego jest powiększanie sieci parkingów park&ride przy pętlach tramwajowych, węzłach przesiadkowych. Sam chętnie bym korzystał z tego rozwiązania, ale najczęściej nie mogę na tych parkingach znaleźć wolnego miejsca postojowego.	Miasto obecnie projektuje sieć parkingów Park&Ride. Temat nie jest objęty zakresem niniejszych konsultacji.
300	W zamian za powiększenie strefy należy na ich obrzeżach zorganizować parkingi park & ride, bezpłatne, wielopoziomowe, które umożliwią pozostawienie pojazdu w bezpiecznym miejscu i kontynuowanie podróży komunikacją miejską lub rowerem miejskim. Obecnie takich parkingów brakuje we Wrocławiu, co powoduje, że kierowcy "podrzucają" swoje pojazdy na podwórka budynków w śródmieściu.	
301	Strefy parkowania powinny ograniczać dzienny wjazd samochodów spoza miasta. Miasto powinno jednocześnie oferować parkingi P+R w pobliżu węzłów komunikacyjnych, takie parkingi powinny też powstać poza granicami Wrocławia. Możliwość opłaty za parkowanie kartą płatniczą. Możliwość zdalnego przedłużania płatności za parkowanie.	Patrz odpowiedzi na uwagi 299–300.
302	Zamiana w ścisłym centrum miasta co czwartego miejsca postojowego w klombik z drzewem. Zmniejszy to ilość aut i poprawi stan powietrza.	Uwaga niezwiązana bezpośrednio z przedmiotem niniejszych konsultacji. Stosowne zapisy realizujące tę zasadę znajdują się w uchwalanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i Wrocławskich standardach kształtowania przestrzeni miejskich przyjaznych pieszym.
303	Przede wszystkim należy REGULARNIE malować linie	Harmonogram odnawiania oznakowania

	na ulicach, ew. chodnikach by sygnalizować kierowcom, w jaki sposób należy w danym miejscu parkować!	poziomego zależy od środków przeznaczanych na cele utrzymaniowe w budżecie miasta. Niemniej, czytelność oznakowania jedynie częściowo wpływa na dewastację przestrzeni miejskich związaną z nieprawidłowym parkowaniem. Kierowcy stosują się do zasad do momentu pełnego wykorzystania dostępnych miejsc. Po przekroczeniu tego progu, żadne oznakowanie nie jest przestrzegane niezależnie od stopnia czytelności.
304	Rozwiązanie problemu pojazdów dostawczych parkujących gdzie popadnie, np. przewidzenie dla nich miejsc postojowych, na których przez kilka godzin dziennie nie można by było parkować innym pojazdom.	Uwaga niezwiązana bezpośrednio z przedmiotem niniejszych konsultacji. Problem wymaga z jednej strony odpowiedniej organizacji ruchu, z drugiej szybkiej i skutecznej reakcji właściwych służb porządkowych.
305	Szybka kolej miejska byłaby najlepsza. Skłoniłaby ludzi do zestawienia aut w domu.	Uwaga niezwiązana bezpośrednio z przedmiotem niniejszych konsultacji.
306	Może urzędnicy zdecydują się na rezygnację ze służbowych samochodów i przesiądą na komunikację miejską lub rowery? Też byłyby spore oszczędności.	Uwaga niezwiązana bezpośrednio z przedmiotem niniejszych konsultacji. Urząd Miejski od wielu lat ogranicza podróże służbowe samochodem na rzecz transportu publicznego, a także rowerów służbowych.
307	W centrum miasta brakuje miejsc parkingowych nawet płatnych, powinien być obowiązek dla nowo powstających budynków posiadania parkingów podziemnych.	Przy obecnej dostępności samochodów, działanie podażowe (tj. dostosowywanie działań do popytu) jest pozbawione sensu. Popyt na miejsca postojowe, w warunkach zabudowy śródmiejskiej, zawsze będzie przewyższał podaź. Jedynym sposobem na zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców średnich i dużych miast jest rozwój alternatyw transportowych. Uwaga niezwiązana bezpośrednio z przedmiotem niniejszych konsultacji. Patrz też odpowiedź na uwagę 238.
308	Należy usunąć słupki, które blokują przejazd pojazdom (gdy auto się zepsuje, karetki, straż pożarna, często nie ma gdzie zjechać na pobocze, gdy jedzie pojazd uprzywilejowany). Słupki są niebezpieczne dla rowerzystów, niewidomych. Usunąć miejsca postojowe dla rowerów z jezdni, gdzie blokują miejsca postojowe dla aut i przenieść je na chodniki lub skwery. Zmniejszyć strefy płatnego parkowania i ograniczyć opłaty.	Słupki blokujące we Wrocławiu stawiane są w miejscach, w których występuje notoryczne zastawianie ciągów pieszych przez niewłaściwe parkowanie. Zwiększają one dostępność danej przestrzeni, a nie na odwrót. Stojaki rowerowe lokalizowane są na wniosek użytkowników, po przeprowadzeniu analizy danego miejsca. Najczęściej stawiane są w obszarze chodnika, stosunkowo rzadko na jezdni. Rower jako środek transportu wykorzystuje przestrzeń miejską zdecydowanie bardziej efektywnie – dotyczy to także przestrzeni parkingowej. Na jednym miejscu postojowym dla samochodu mieszczą się zwykle 4 stojaki rowerowe

		(8 rowerów). Rezygnacja z poboru opłat postojowych jedynie zwiększy negatywne zjawiska związane z nadmierną ilością samochodów w mieście.
309	Parkometry powinny być wyposażone w funkcję płatności kartą.	Rozwiązanie wejdzie w życie wraz z nową umową operatorską (najprawdopodobniej w drugiej połowie 2018 r.).
310	Generalnie, wg mojej opinii miasto powinno bardziej konsekwentnie wspierać komunikację publiczną, np. wyznaczyć bus pasy wszędzie, gdzie jest to możliwe, gdzie np. jezdnie są dwupasmowe. Auta się zakorkują zupełnie, aż w końcu mieszkańcy będą zmuszeni przesiąść się na komunikację miejską i jazda autem do centrum będzie 'nieoptymalna'. Należy doprowadzić do sytuacji, w której z auta w mieście będą korzystać wyłącznie osoby utrzymujące się z przewozu i dostaw, a osoby dojeżdżające do pracy zmusić do korzystania z transportu publicznego. Auto niech służy jedynie do okazjonalnego wyjazdu na zakupy raz na dwa tygodnie i do wycieczek za miasto.	Rozwój strefy płatnego parkowania – zgodnie z ustawą o drogach publicznych – jest także formą preferowania komunikacji zbiorowej. Patrz też odpowiedź na uwagi 231–233.
311	Jeśli powstaną podstrefy to mieszkaniec, który mieszka w pobliżu granicy podstref jest na gorszej pozycji, gdyż mając roczny abonament nie będzie mógł zaparkować np. po drugiej stronie budynku, gdyż ulica będzie już w innej podstrefie. Powinna być możliwość przypisania abonamentu do 2 podstref w takich przypadkach. Dodatkowo problem powinien zostać rozwiązany u źródła. Dlaczego obciążani mają być mieszkańcy, a nie prywatny komercyjny podmiot, który tak na prawdę jest problemem. Problem w moim rejonie jest SkyTower. Po przebudowanie części parkingowej SkyTower na kolejne biura praktycznie zniknęły wolne miejsca parkingowe w okolicy. To on generuje ruch samochodowy w okolicy. Może niech SkyTower wydłuży czas bezpłatnego parkowania?	Wskazane rozwiązanie prowadziłoby do nierównej sytuacji, gdzie część mieszkańców w ramach abonamentu za jedną podstrefę mogłoby korzystać z miejsc postojowych w dwóch strefach. Problem ten można znacząco ograniczyć poprzez odpowiedni podział na podstrefy (prowadzenie ich wzdłuż barier przestrzennych). Wskazane zjawisko rzeczywiście ma miejsce, ale bardziej właściwym rozwiązaniem jest pozostawienie mieszkańcom ulic granicznych między podstrefami możliwości wyboru, w której podstrefie chcą zakupić abonament. Ta forma preferencji jest bardziej sprawiedliwa i będzie podlegała dalszym analizom. Źródłem drugiego ze wskazanych problemów jest generalnie nadmierna ilość samochodów związana z ich dostępnością. Oczywiście duże obiekty – np. biurowce – wzmacniają zjawisko deficytu, który jednak i tak występuje na każdym osiedlu miejskim o zabudowie wielorodzinnej – patrz też odpowiedź na uwagę 238.
312	Na każde mieszkanie powinna przypadać karta parkingowa umożliwiająca zaparkowanie jednego samochodu bez opłat. Każdy powinien móc zaparkować pod swoim domem. Kolejne miejsca można by dokupić, nabyć abonament roczny/miesięczny itp. To błąd że budowane są nowe bloki na istniejących już osiedlach, a nikt nie wymaga od dewelopera by zapewnił nowe miejsca parkingowe. Podobnie rozbudowuje się np. Dolnośląskie Centrum Onkologii (wybudowano dwupiętrowy budynek	Zasada jednego miejsca postojowego na mieszkanie – patrz odpowiedź na uwagi 133 i 238. Wymagania dotyczące miejsc postojowych dla nowych budynków – patrz odpowiedź na uwagę 240.

	<p>"Centrum leczenia Chorób Piersi" nie tworząc przy tym ani jednego dodatkowego miejsca parkingowego dla pacjentów (chorych przecież onkologicznie) gdy pacjenci szpitala już teraz parkują na parkingach wokół pobliskich bloków, na chodnikach, a nawet na trawnikach. W godzinach popołudniowych kiedy przychodnie są zamykane, a większość personelu kończy pracę nagle parkingi pustoszeją mimo, że z pracy wracają okoliczni mieszkańcy.</p>	
313	<p>Na pewno należy brać pod uwagę potrzeby mieszkańców, ale brak świadomości ludzi odnośnie zasad organizacji ruchu w mieście będzie blokował postęp. Z drugiej strony najpierw należałoby się pochylić nad kompleksową poprawą komunikacji zbiorowej, a dopiero potem zabierać się za parkowanie. Niestety długoletni brak inwestycji w komunikację miejską sprawił, że ludzie postrzegają ją jako uciążliwą i niewygodną (bo taka jest).</p>	<p>Wytyczanie miejsc postojowych jest częścią organizacji ruchu i zawsze wykonywane jest przez właściwe służby zgodnie z wymogami prawa – patrz odpowiedź na uwagi 283–284. Powiązanie konkurencyjności komunikacji zbiorowej z rozwojem strefy płatnego parkowania – patrz odpowiedź na uwagi 231–233.</p>

5 | SPOTKANIA KONSULTACYJNE

Poniżej przedstawione są zebrane zbiorczo uwagi, opinie i propozycje, które przekazano w trakcie siedmiu spotkań konsultacyjnych, a także zanonimizowany list protestacyjny przekazany przez Radę Osiedla Szczepin do Prezydenta Wrocławia podpisany przez 52 osoby niezgadzające się z planami rozszerzenia strefy płatnego parkowania, przekazany w ślad za spotkaniem na Szczepinie. Załączono również komentarz w formie czterech zdjęć dostarczonych przez mieszkańca podczas pierwszego spotkania, przedstawiających przykłady nieuporządkowanego parkowania. Opinie powtarzające się nie były powielane. Podczas wszystkich spotkań przeważały pytania dotyczące propozycji rozszerzenia strefy, niż propozycje do zmian. Większość osób odnosiła się do konkretnej sytuacji swojego miejsca zamieszkania i opowiadała się w wyraźny sposób za wyznaczeniem miejsc płatny lub nie na konkretnej ulicy, a nie co do samego rozszerzenia strefy. Większość zgadzała się, że rozszerzenie strefy, a więc umożliwienie jedynie wyznaczania miejsc po konsultacji z mieszkańcami i opiniowaniu rad osiedli, jest zasadne. Wszystkie kwestie poruszane podczas spotkań pojawiły się także w ankiecie, dlatego tabela zamieszczona powyżej stanowi odpowiedź również na uwagi zapisane poniżej.

Lp.	Uwaga	Odpowiedź
1	Strefą płatnego parkowania powinny być objęte również osiedla oddalone od centrum, ponieważ kierowcy przeniosą się z płatnych stref na dalsze, bezpłatne – np. z osiedla Huby na Tarnogaj i Gaj.	Osiedla Tarnogaj i Gaj są osiedlami o wyraźnej przewadze funkcji mieszkaniowej i znajdują się zbyt daleko od centrum, aby zaliczyć je do strefy śródmiejskiej.
2	Ulice Gliniana, Hubska, Sernicka, Nyska i Paczkowska obecnie zajmowane są przez przyjezdnych kierowców, dlatego powinny zostać objęte strefą płatnego parkowania w pierwszej kolejności.	Częściowo uwzględniono. Po korekcie przesunięto wschodnią granicę strefy z ulicy Hubskiej na ulicę Paczkowską. Przy ul. Nyskiej i Sernickiej zaś występuje wyraźną przewagą funkcji mieszkaniowej.
3	Wytyczanie obszarów objętych strefą płatnego parkowania powinno być konsultowane z Radami Osiedla.	Wzmocniona współpraca z Radami Osiedli przewidziana jest na etapie pojawienia się inicjatyw dotyczących faktycznego wprowadzenia odpłatności na danej ulicy lub w danym obszarze. Rady zostaną włączone do opiniowania projektów zmiany organizacji ruchu. Na tym etapie możliwe jest zebranie danych dotyczących konkretnego miejsca oraz przeprowadzenie szczegółowej analizy. Samo rozszerzenie granic strefy nie przesądza o wprowadzeniu odpłatności, jego terminie i zakresie.
4	Opiniowanie Rady Osiedla na temat wytyczania płatnych miejsc parkingowych powinno poprzedzać dostarczenie niezbędnych informacji umożliwiających wydanie takiej opinii – ilość mieszkańców, ilość parkujących samochodów, ilość planowanych miejsc postojowych po uporządkowaniu parkowania.	Jeśli dany samorząd osiedlowy dla zajęcia stanowiska będzie wymagał szczegółowych danych dotyczących konkretnej lokalizacji, zostaną mu one przekazane w takim zakresie, w jakim Urząd Miejski będzie nimi dysponować lub będzie w stanie je pozyskać.
5	Uwaga, że przez przyjezdnych kierowców, w tym głównie studentów nie ma rotacji – nie używają samochodów na co dzień i jedynie zajmują miejsca parkingowe.	Z tego powodu system abonamentowy preferuje mieszkańców i skłania przyjezdnych – zwłaszcza tych nie zameldowanych stale lub czasowo we Wrocławiu, do wyboru innych niż samochód środków transportu.
6	Obawa, że z ulic objętych strefą płatnego parkowania kierowcy przeniosą się masowo na podwórka.	Ten problem może stanowić istotną barierę w faktycznym rozwoju strefy płatnego parkowania

	Podwórka gminne powinny być chronione przed kierowcami, którzy nie są ich mieszkańcami.	według proponowanych zasad. Jeśli mieszkańcy danej okolicy będą przeciwni wprowadzaniu odpłatności z powodu obaw przed dewastacją wewnątrz podwórzowych, zmiany nie będą wdrażane ze względu na negatywne opinie samorządów osiedlowych. Problem nie jest możliwy do rozwiązania na poziomie uchwały dotyczącej strefy płatnego parkowania – zgodnie z ustawą można ją regulować wyłącznie parkowanie na drogach publicznych. Ponadto każde podwórze ma swoją specyfikę związaną ze strukturą własności i podziałem administracyjnym. Dlatego, jeśli będzie dochodzić do typu sytuacji, przewiduje się stworzenie osobnego działania/projektu pozwalającego na opracowywanie indywidualnych rozwiązań.
7	Należy wprowadzić możliwość darmowej „dzierżawy” podwórek, ponieważ w ten sposób będzie można wprowadzić zabezpieczenia przed kierowcami chcącymi uniknąć opłaty za parkowanie. Pojawiła się wątpliwość, czy można wprowadzić tego typu rozwiązanie.	Taka możliwość obecnie istnieje. Bariery dla korzystania z niej jest przejście przez dany podmiot odpowiedzialności za użyczony lub dzierżawiony teren i np. bieżące utrzymanie, czy ubezpieczenie. Przejęcie prawa do wyłącznego użytkowania wiąże się z obowiązkami i kosztami.
8	Należy stworzyć garaże oraz parkingi na osiedlu Nadodrze oraz Ołbin.	Patrz np. odpowiedź na przesłaną w ankiecie uwagę 25, s. 30–31.
9	Po wprowadzeniu ograniczeń parkowania na podwórkach gminnych dla kierowców przyjezdnych, osoba posiadająca samochód służbowy powinna być upoważniona do parkowania na podwórku zgodnie z tymi samymi zasadami co mieszkańcy.	Tego typu kwestie powinny być rozstrzygane indywidualnie, uwzględniając uwarunkowania danego wnętrza podwórzowego. Nie jest to zagadnienie dotyczące bezpośrednio strefy płatnego parkowania
10	Należy wprowadzić współpracę z uczelniami na rzecz promocji form transportu alternatywnych dla samochodów wśród studentów.	Postulat słuszny, zostanie przekazany do Biura Współpracy z Uczelniami Wyższymi Urzędu Miejskiego Wrocławia.
11	Wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Przedmieściu Oławskim proponowane jest w sytuacji pogorszenia dostępności komunikacji zbiorowej.	Fragment Przedmieścia Oławskiego objęty propozycją w całości znajduje się w strefie bardzo dogodnego dostępu do komunikacji zbiorowej (do 300 m do najbliższego przystanku). Wyjątkiem jest ulica Na Grobli, która praktycznie nie ma zabudowy mieszkaniowej. Jej włączenie do propozycji wynika z rozwoju kampusu Politechniki Wrocławskiej.
12	Proces wprowadzania ograniczeń dla samochodów powinien odbywać się równocześnie z rozwojem transportu zbiorowego, ponieważ mieszkańcy bez niezawodnej komunikacji skazani są na używanie samochodów. Ulepszona powinna zostać częstotliwość oraz jakość połączeń.	System komunikacji miejskiej jest rozwijany, a przyjęte założenia rozwoju strefy płatnego parkowania (wzmocnienie procedur konsultacyjnych) sprawia, że zachowana zostanie korelacja pomiędzy tymi procesami. W obszarach, które nie mają dogodnego dostępu do komunikacji miejskiej, nie będzie możliwe uzyskanie pozytywnej opinii samorządu Osiedla dla wyznaczania płatnych miejsc postojowych. Warto mieć na uwadze, że to nadmierna liczba samochodów w mieście jest jednym z głównych czynników wpływających na obniżenie jakości komunikacji zbiorowej, dlatego procesy te muszą następować równolegle. Patrz też odpowiedź na przesłaną w ankiecie uwagę 233.
13	Na nowo budowanych osiedlach powstają parkingi podziemne, ale są nieużywane i stoją puste ze względu na wysokie opłaty.	Rozwój strefy płatnego parkowania z pewnością wpłynie pozytywnie na ograniczenie tego zjawiska w obszarze śródmiejskim. Konieczność ponoszenia opłaty na drodze publicznej będzie przesłanką dla

		<p>wykupu własnego miejsca postojowego.</p> <p>Miasto nie ma możliwości narzucenia deweloperom obowiązku sprzedaży lub udostępniania za darmo miejsc postojowych, zaś nabywcom mieszkań, wykupienia miejsca postojowego. Osoby, które świadomie rezygnują z posiadania samochodu byłyby w takim wypadku poszkodowane.</p>
14	Mieszkańcy dzielnic objętych strefą płatnego parkowania o zabudowie zwartej (kamienice) nie powinni ponosić opłat, ponieważ w tego typu obszarach nie ma parkingów podziemnych.	Zapewnienie miejsca postojowego dla pojazdu jest obowiązkiem jego posiadacza, a nie władz publicznych. W porównaniu do osiedli peryferyjnych strefa śródmiejska jest zdecydowanie lepiej obsługiwana transportem zbiorowym. Ich mieszkańcy także mają lepszy dostęp do innych alternatyw (np. stacje roweru miejskiego, miejska wypożyczalnia samochodów elektrycznych). Każda lokalizacja ma swoją specyfikę, niewątpliwie jednak bardzo korzystna dostępność transportowa jest cechą pozytywną obszaru śródmiejskiego z zabudową kamienicową, która niweluje ograniczenia związane z parkingami podziemnymi. Trudno uznać mieszkańców funkcjonalnego śródmieścia za dyskryminowanych pod względem obsługi transportowej względem innych rejonów miasta.
15	Propozycja wprowadzenia uchwały zapewniającej każdemu kierowcy miejsce parkingowe.	Jest to postulat nierealny do realizacji w przestrzeni miejskiej i niezgodny z prawem. Zapewnienie miejsca postojowego jest obowiązkiem posiadacza pojazdu – patrz np. odpowiedź na uwagę przesłaną w ankiecie 216.
16	Należy prowadzić współpracę z gminami ościennymi mającą na celu wypracowanie wspólnych rozwiązań zachęcających do alternatywnych dla samochodu form transportu (np. rozwój parkingów P&R, lepsze połączenia kolejowe).	Postulat jest słuszny. M.in. w ramach tzw. Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (narzędzie służące wydatkowaniu środków Unii Europejskiej na rozwój regionalny) przewidziane jest wsparcie dla budowy parkingów P&R. Wraz z planowanym na najbliższe lata dalszym rozwojem kolei aglomeracyjnej, liczba inicjatyw z nią związanych będzie rosła. Nie są to jednak zagadnienia bezpośrednio związane z tematem konsultacji.
17	Garáže wynajmowane lub dzierżawione na podwórkach często wykorzystywane są w innych celach niż parkowanie samochodu.	Nie są to zagadnienia bezpośrednio związane z tematem konsultacji. Miasto nie ma narzędzi prawnych do regulacji tego problemu.
18	Obawa, że pomimo konsultacji społecznych na temat rozwoju strefy płatnego parkowania, decyzje będą zapadać bez uwzględnienia głosu mieszkańców.	Wzmocnienie zasady konsultacji i współpracy z mieszkańcami jest jedną z fundamentalnych zasad konsultowanej propozycji rozwoju strefy płatnego parkowania. Nierespektowanie opinii mieszkańców będzie prowadziło do konfliktów społecznych, jest sprzeczne z interesem władz samorządowych.
19	W działaniach należy uwzględnić doświadczenia i sposoby rozwiązywania problemów innych miast.	Przygotowując propozycje, porównywano zasady funkcjonowania i wielkość stref w innych miastach (Warszawa, Kraków, Łódź, Gdańsk, Szczecin). W wielu aspektach są one podobne, choć każde miasto ma swoją specyfikę. Przedstawiona propozycja rozwoju strefy jest z pewnością jedną z najbardziej korzystnych dla mieszkańców, zwłaszcza w aspekcie silnej pozycji przy wnioskowaniu i opiniowaniu oraz dysponowaniu zyskami. Również opłaty

		<p>abonamentowe dla mieszkańców nie należą do wysokich. Należy podkreślić, że pod wieloma względami kontynuujemy rozwiązania, które od wielu lat są stosowane z powodzeniem w strefie płatnego parkowania (C) w jej dotychczasowych granicach.</p> <p>Ze względu na inne otoczenie prawne, porównania z miastami w innych krajach mogą być dokonywane w bardzo ograniczonym zakresie.</p>
20	<p>Informacja o prowadzonych konsultacjach nie była wystarczająca. Propozycja uchwały wprowadzającej obowiązek wieszania plakatów na każdej klatce schodowej we Wrocławiu.</p>	<p>Uchwała taka bez posiadania odpowiednich narzędzi egzekucyjnych byłaby bezzasadna. Informacja o konsultacjach rozpowszechniania jest możliwie szeroko środkami dostępnymi i bazującymi na dobrej woli, a nie przymusie prawnym.</p>







Podpis: Michał Nowak Wrocław, 12.05.2017

p. dyr. M. Korbowski
u. z. sort Ogłosz

T.S.
4/07/2017



Rada Osiedla Szczepin we Wrocławiu

My niżej podpisani wyrażamy swój sprzeciw wobec planu władz miasta rozszerzenia stref płatnego parkowania, który objąłby swym zasięgiem również nasze osiedle.
W przekonaniu mieszkańców ma to na celu wyłącznie drenaż naszych kieszeni i nie przyczyni się w żaden sposób do poprawy warunków parkowania.
Domagamy się odstąpienia od tego pomysłu.

Do wiadomości:
Prezydent Wrocławia
Sukiennice 9
50-107 Wrocław

Szczegółowa odpowiedź dotycząca Szczepina zamieszczona została w tabeli (szczególnie uwagi 53–61) oraz na s. 105–106.

6 | PODSUMOWANIE

Dotychczasowy obszar strefy i zmiana uwarunkowań

Strefa płatnego parkowania we Wrocławiu funkcjonuje w obecnych granicach od 2003 r. Oznacza to, że wszystkie nowe płatne miejsca postojowe były wyznaczane w obszarze, który kilkanaście lat temu spełniał podstawową przesłankę ustawową ustanowienia¹ strefy, jaką jest zjawisko znaczącego deficytu miejsc postojowych. Strefa płatnego parkowania obejmuje przede wszystkim centrum Wrocławia (A i B) i tylko w niewielkim stopniu strefę śródmiejską (C). Wyjątkiem jest jej północno-wschodnia część, gdzie ze względu na obecność kampusów Politechniki Wrocławskiej, Uniwersytetu Wrocławskiego oraz (ówczesnej) Akademii Rolniczej we Wrocławiu, a także Hali Stulecia i ZOO, już w 2003 r. cały obszar śródmiejski został objęty granicami strefy.

Liczba wyznaczonych płatnych miejsc postojowych w ramach strefy od tamtego czasu ulegała wahaniom w poszczególnych latach, co było przede wszystkim wynikiem zmian przepisach krajowych (w szczególności w zakresie oznakowywania tych miejsc). Generalnie, na przestrzeni kilkunastu lat liczba ta wzrosła o niespełna 15% (z 3394 do 3844).

W tym samym czasie liczba samochodów osobowych zarejestrowanych we Wrocławiu wzrosła o ponad 80%. Wskaźnik motoryzacji wzrósł z poziomu 349 w roku 2003 do 632 samochodów na 1000 mieszkańców w roku 2016 i stale rośnie (od 2015 roku mamy do czynienia we Wrocławiu z sytuacją, gdy liczba zarejestrowanych samochodów osobowych przekracza liczbę wydanych praw jazdy kategorii B, uprawniających do ich prowadzenia). Pozwala to sformułować tezę, że w mieście wszystkie osiedla cechujące się co najmniej zabudową średnio intensywną (inną niż jednorodzinna), spełniają przytoczoną wyżej podstawową przesłankę ustawową wprowadzenia strefy płatnego parkowania.

Kierunek rozwoju – strefa śródmiejska

Nie oznacza to jednak, że tak szeroko wyznaczona strefa funkcjonowałaby efektywnie. Ustawa wskazuje, że celem wprowadzenia strefy płatnego parkowania jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów, co w przypadku osiedli typowo mieszkaniowych może nastąpić w jedynie w ograniczonym stopniu. Zwykle ich mieszkańcy, stanowiący ogromną większość użytkowników miejsc postojowych, wykupują długookresowe abonamenty uprawniające do korzystania z miejsc bez dodatkowych opłat i rotacja nie ulega istotnej poprawie. Zwiększa się jednak dostępność miejsc, gdyż nie wszyscy faktyczni mieszkańcy mają prawo wykupienia preferencyjnych abonamentów (nie są zameldowani stale lub czasowo w miejscach zamieszkania; dotyczy to zwłaszcza osób przyjezdnych, wynajmujących mieszkania bezumownie). Ponadto część właścicieli rzadko używanych pojazdów decyduje się na ich sprzedaż lub co

¹ Ustawa o drogach publicznych z 21.03.1985 (Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60), art. 13 b, ust. 2: „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”.

najmniej przestawienie w inny rejon, nie objęty odpłatnością za postój. Dzieje się tak dlatego, że wartość używanych samochodów jest obecnie niska i przy zakupie nowego/nowszego auta, dotychczasowe często nie są sprzedawane, lecz trzymane jako rezerwowe. W takich przypadkach dopiero perspektywa dodatkowej opłaty często przesądza o sprzedaży rzadziej używanego auta.

Objęcie strefą wszystkich obszarów spełniających podstawową przesłankę ustawową (znaczny deficyt miejsc postojowych), doprowadziłoby do jej rozbicia terytorialnego, potencjalnie bardzo skomplikowałoby jej obsługę i kontrolę oraz znacząco podniosłoby koszty bieżące – oznaczałoby m.in. zakup i bieżące utrzymanie dużej liczby parkomatów, które na osiedlach mieszkaniowych używane byłyby sporadycznie (większość użytkowników z wykupionymi abonamentami).

Dlatego zdecydowanie bardziej zasadne jest stosowanie strefy płatnego parkowania w obszarach śródmiejskich, o zróżnicowanych funkcjach, gdzie obok budynków mieszkalnych zlokalizowane są obiekty użyteczności publicznej, handlowe, biurowe, będące często dużymi generatorami potrzeb parkingowych, a ich użytkownicy w istotnej części korzystają z nich sporadycznie i nie mają uzasadnienia dla zakupu długookresowych abonamentów. Wtedy podstawowy cel strefy, jakim jest zwiększenie rotacji pojazdów i dostępności miejsc postojowych jest łatwiejszy do osiągnięcia.

Obszar śródmiejski spełnia jeszcze jedną ważną przesłankę. W praktyce w całości można go uznać za co najmniej dobrze obsługiwany transportem zbiorowym. Niemal wszystkie budynki znajdują się tu w strefie dogodnego dojścia (do 500 m) do przystanku obsługiwanego przez regularne linie komunikacji miejskiej, a zdecydowana większość jest w strefie bardzo dogodnego dostępu (do 300 m). Tym samym obszar śródmiejski spełnia drugą wyrażoną wprost w ustawie przesłankę stosowania strefy płatnego parkowania – daje realną możliwość realizacji lokalnej polityki transportowej (w przypadku Wrocławia – Wrocławskiej Polityki Mobilności), a w szczególności wsparcia (preferencji) wyboru komunikacji zbiorowej.

Śródmieście Wrocławia – problem z ustaleniem granic

Istnieją dwa główne problemy z określeniem faktycznych granic funkcjonalnego śródmieścia Wrocławia. Pierwszy wiąże się ze skutkami II Wojny Światowej i pierwszych lat powojennych. Duża część wrocławskiego śródmieścia² została wtedy zniszczona, a oryginalna tkanka miejska, typowa dla lokalizacji bliskiej centrum (zabudowa kwartałami kamienic), została zastąpiona zabudową modernistyczną, w tym głównie wysokimi blokami mieszkaniowymi, właściwymi w dużych miastach zwłaszcza dla obszarów bardziej oddalonych od ścisłego centrum. Problem ten dotyczy w szczególności Osiedla Powstańców Śląskich oraz Szczepina.

Drugim problemem z określeniem faktycznych granic obszaru śródmiejskiego we Wrocławiu jest występowanie tzw. miasteczek, czyli osiedli stanowiących odrębne założenia urbanistyczne, które mają własne wielofunkcyjne centra. Dotyczy to zwłaszcza Psiego Pola, Leśnicy, Karłowic, Brochowa i Sępolna.

W propozycji wyjściowej rozszerzenia granic strefy zdecydowano się na wariant umiarkowanie zachowawczy – zaproponowano objęcie strefą płatnego parkowania obszaru o wyraźnym charakterze śródmiejskim, to jest o zabudowie kwartałowej i bliskości linii tramwajowych. W szczególności dotyczy to

² Słowo „śródmieście” pisane tutaj małą literą, ponieważ nie odnosi się do nazwy (dawnej) dzielnicy jako jednostki administracyjnej, lecz do obszaru funkcjonalnego miasta

osiedli: Kleczków, Nadodrze, Przedmieście Oławskie, Ołbin, Plac Grunwaldzki i północnej części Hub. Ze względu na bardzo długi okres, jaki upłynął od poprzedniej modyfikacji granic, nawet to ostrożne podejście oznaczałoby ponad dwukrotne zwiększenie obszaru strefy. Wyjątek w tym podejściu stanowiło Osiedle Powstańców Śląskich, które mimo przewagi wysokiej zabudowy modernistycznej, zostało objęte konsultowaną propozycją. Przesądziły o tym następujące względy: obecność kampusu Uniwersytetu Ekonomicznego, budynku Sky Tower – jednego z największych wrocławskich obiektów handlowo-biurowych, szeregu istotnych generatorów potrzeb parkingowych w okolicy placu Powstańców Śląskich (ZUS, TAURON, Poczta Polska) oraz osi ulicy Powstańców Śląskich, najlepiej obsługiwanej przez komunikację miejską we Wrocławiu. W zdecydowanie mniejszym stopniu, ze względu na bardzo podobne uwarunkowania, w pierwotnej propozycji uwzględniono też niewielką część Szczepina (okolice Dworca Świebodzińskiego, ulicy Nabycińskiej i placu Solidarności).



Rys. 1. Granice rozwoju strefy zgodnie z propozycją przedstawioną w konsultacjach społecznych – na żółto zaznaczone obecne granice strefy (od 2003 r.), na czerwono proponowane rozszerzenie o strefę śródmiejską.

Autorzy pierwotnej propozycji wyszli z założenia, że jeśli to zachowawcze podejście będzie niewystarczające, w procesie konsultacji pojawią się głosy uczestników domagające się zdecydowanego szerszego obszaru strefy. To ułatwi rozstrzygnięcie, które ze wspomnianych obszarów problematycznych powinny zostać objęte granicami strefy, co nastąpiło.

Opinie uczestników konsultacji

W konsultacjach, dotyczących wprowadzenia odpłatności można spodziewać się sytuacji, że wielu użytkowników będzie przeciwnych proponowanym zmianom. Tak było i w tym wypadku, jednak głosy krytyczne nie przeważały nad głosami popierającymi zmiany.

Wyjaśnieniem stosunkowo wysokiego poparcia dla rozwoju strefy może być opisany wyżej, nie objęty efektywną regulacją dynamiczny wzrost liczby samochodów, co w rezultacie doprowadziło do drastycznego wzrostu zjawiska deficytu miejsc postojowych na drogach publicznych w ostatnich kilkunastu latach. Wpływ na stosunkowo wysokie poparcie dla zmian na pewno miała także konstrukcja przedstawionej propozycji, mająca charakter najbardziej korzystny dla mieszkańców ze wszystkich stref płatnego parkowania w dużych miastach w Polsce. Rozwiązania te, oparte na partycypacji mieszkańców w podejmowaniu decyzji o wprowadzeniu odpłatności za parkowanie oraz na dzieleniu się korzyściami z uzyskanych w ten sposób dochodów, są opisane w dalszej części opracowania.

W ankiecie internetowej, załączonej do formularza konsultacji aż 53% osób, które zdecydowały się na jej wypełnienie popierało rozwój strefy płatnego parkowania (w tym 43% zdecydowanie), w porównaniu do 43% przeciwnych (w tym 33% zdecydowanie; pozostali ankietowani nie mieli wyrobionej opinii). Biorąc pod uwagę fakt, że ankietę wypełniło 1137 osób, można jej wynik uznać za istotne wskazanie, jakie są oczekiwania mieszkańców zainteresowanych tematem strefy płatnego parkowania.

Podobnie większość osób, które zdecydowały się na wyrażenie swoich opinii poprzez otwarty formularz, wskazywało potrzebę rozwoju strefy i w tym kierunku szła większość z ponad 300 wyrażonych w ten sposób uwag. Liczną grupę stanowiły opinie domagające się objęcia odpłatnością za parkowanie całego obszaru Miasta, co jednak byłoby niezgodne z regulacjami ustawowymi (we Wrocławiu są rejony, na których nie występuje znaczny deficyt miejsc postojowych – np. osiedla o zabudowie jednorodzinnej), a także wiązałoby się z ogromnym utrudnieniem obsługi strefy. Dlatego autorzy nie zdecydowali się na porzucenie pierwotnego zamierzenia, aby rozwój strefy ograniczyć do obszaru o cechach typowych dla śródmieścia funkcjonalnego. Opinie dotyczące proponowanych zmian granic były w szczególności rozważane pod względem różnorodności funkcji miejskich na danym obszarze, dostępności transportu zbiorowego oraz występowania parkowania użytkowników nie będących mieszkańcami danego rejonu. Po tej analizie zdecydowano się na opisane poniżej rozszerzenie pierwotnej propozycji rozwoju obszaru wrocławskiej strefy płatnego parkowania.

Należy podkreślić, że w przypadku bezpośrednich spotkań konsultacyjnych, wśród osób wypowiadających się, proporcje głosów popierających i przeciwnych zmianom były odwrotne niż w przypadku narzędzi internetowych. Związane jest to najprawdopodobniej z faktem, że emocje negatywne (obawa, lęk) mają dużo większą siłę mobilizacyjną, niż pozytywne. Uczestnictwo w spotkaniu konsultacyjnym wymagało poświęcenia ok. 2 godzin, zaś wzięcie udziału w konsultacjach internetowych zaledwie kilku minut. Niezależnie od tematu, osoby zadowolone z proponowanych zmian rzadko są gotowe poświęcać czas na to, aby wyrazić swoje poparcie. Inaczej wygląda mobilizacja osób odczuwających różnego rodzaju obawy. Ta rozbieżność między opiniami wyrażanymi podczas spotkań bezpośrednich oraz za pośrednictwem narzędzi internetowych jest cechą charakterystyczną dla wielu konsultacji społecznych. Charakterystyczne było także to, że uczestnicy spotkań chcą osiągnąć te same efekty, co autorzy koncepcji poszerzenia strefy, jednakże wierzą, że może się do dokonać przeciwnymi, i jak pokazują badania i doświadczenia innych

miast nierealnymi, środkami – np. uważają, że bezpłatne miejsca dla mieszkańców spowoduje wzrost miejsc postojowych, a przecież logicznym jest to stanowi to zachętę do posiadania nadmiernej ilości aut.

Zmiany wprowadzone w propozycji w następstwie konsultacji

Zgodnie ze wskazaniem ankiety internetowej, większość uczestników konsultacji popiera rozwój strefy płatnego parkowania we Wrocławiu zgodnie z zaproponowanym modelem. Dlatego autorzy propozycji postępowali zgodnie z pierwotnymi założeniami i korygowali granice rozszerzenia strefy, analizując uwagi dotyczące poszczególnych obszarów problematycznych, w szczególności:

- rejonów o zróżnicowanej tkance miejskiej (modernistyczne osiedla blokowe w miejscu oryginalnej zabudowy śródmiejskiej) w bliskiej odległości od centrum i dobrze skomunikowane transportem zbiorowym, zwłaszcza osiedla: Powstańców Śląskich i Szczepin;
- wrocławskich miasteczek (Brochów, Karłowice, Leśnica, Psie Pole, Sępólno);

oraz dodatkowo, uwzględniając argumenty przedstawione przez uczestników konsultacji:

- rejonów kampusów uczelnianych (ulice: Koszarowa, Przybyszewskiego, Na Grobli, Braniborska), uwzględniając opinie, że rozwój strefy powinien być jednym z narzędzi wpływania na postawy transportowe studentów (wzmacnianie preferencji transportu zbiorowego wśród tej grupy docelowej);
- rejonów na granicy strefy śródmiejskiej, w okolicach ulic stanowiących osie komunikacyjne z obsługą liniami tramwajowymi, w których nasilił się deficyt miejsc postojowych w związku z rozwojem zabudowy (okolice ulic: Hubskiej, Grabiszyńskiej, Alei Kromera).

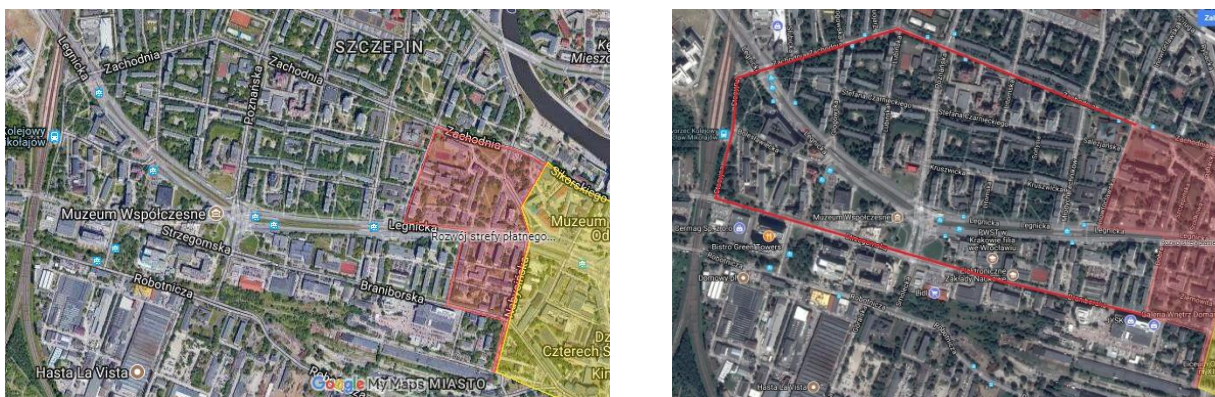
Poniżej opisano pięć rejonów, w których dokonano istotnych zmian rozszerzających granice pierwotnej propozycji rozwoju śródmiejskiej strefy płatnego parkowania we Wrocławiu przedstawionej w konsultacjach społecznych. Należy ponownie podkreślić, że wyjściowa propozycja wiązała się z podejściem umiarkowanie zachowawczym. Jej rozszerzenie w niniejszych rekomendacjach, jest podyktowane przede wszystkim faktem, że szersze określenie granic strefy nie jest jednoznaczne z wprowadzaniem odpłatności w danym obszarze. Biorąc pod uwagę fakt, że proponowany mechanizm rozwoju strefy zakłada wzmocnienie roli społeczności lokalnych poprzez każdorazowe opiniowanie zmian organizacji ruchu wprowadzających płatne parkowanie w obszarach o istotnej funkcji mieszkalnej przez właściwe Rady Osiedli, bardziej uzasadnione jest podejście mniej restrykcyjne, tworzące szersze możliwości regulacji deficytu miejsc postojowych, jeśli takie będą oczekiwania mieszkańców. To podejście wzmacniane jest kontekstem szybkiego uzupełniania zabudowy wrocławskiego śródmieścia oraz ciągle wysokiego przyrostu wskaźnika motoryzacji, mimo pełnego nasycenia samochodami przestrzeni dróg publicznych w wielu rejonach miasta. Na rekomendacje dotyczące obszaru strefy należy zatem patrzeć jako cały pakiet zmian, w szczególności z uwzględnieniem konsultacji ze społecznością lokalną na etapie faktycznego wprowadzenia odpłatności za parkowanie w danym sąsiedztwie.

Większość uczestników prowadzonych konsultacji dostrzega konieczność rozwoju wrocławskiej strefy płatnego parkowania zarówno w aspekcie obszarowym, jak i organizacyjnym. Najwięcej kontrowersji budzi wskazywanie konkretnych lokalizacji, w których możliwe jest wprowadzenie odpłatności za parkowanie. Te rozstrzygnięcia jednak powinny następować na etapie rozważania zasadności zmiany organizacji ruchu w danym sąsiedztwie. Wtedy możliwe jest zwrócenie się do konkretnej społeczności

sąsiedzkiej oraz szczegółowe przeanalizowanie lokalnych warunków. Wykonanie tego zadania w skali całego miasta jest nierealne, w szczególności biorąc pod uwagę, że czynniki, które należy brać pod uwagę ulegają ciągłym zmianom.

Samo objęcie danego obszaru strefą płatnego parkowania nie rodzi konsekwencji w postaci konieczności wprowadzania odpłatności za parkowanie. Tworzy jednak taką możliwość, jeśli mieszkańcy danej okolicy będą tym rozwiązaniem zainteresowani. Brak objęcia okolicy blokuje tę możliwość potencjalnie na wiele lat, gdyż biorąc pod uwagę czas jaki minął od poprzedniej zmiany w tym zakresie (2003 r.), korektę granic należy określić jako proces trudny.

1) Szczepin



Rys. 2. Rekomendowana korekta granic strefy na osiedlu Szczepin.

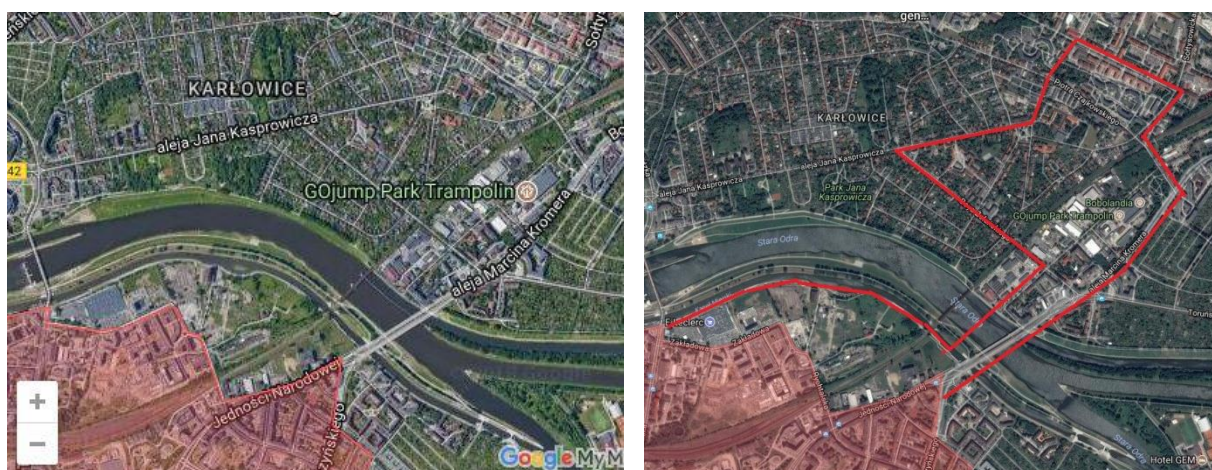
Ze względu na położenie osiedla Szczepin w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta z jednej strony oraz niemal zupełne zastąpienie tradycyjnej tkanki śródmiejskiej zabudową modernistyczną, należało ono do najbardziej problematycznych zarówno na etapie tworzenia założeń, jak i konsultacji społecznych. W stosunku do tego obszaru wpłynęło najwięcej uwag, przy czym miały one przeciwstawny charakter – część domagała się wyłączenia osiedla z propozycji, inne objęcia go w całości. Także samorząd Osiedla przekazał do Prezydenta Wrocławia protest wobec planu rozszerzenia stref płatnego parkowania podpisany przez 52 osoby, mieszkańców ul. Głogowskiej, numerów od 13 do 25 (przy części nazwisk nie wskazano adresów zamieszkania). Zanonimizowane pismo, jako załącznik do niniejszego raportu (s. 99). Należy podkreślić, że konsultowana propozycja nie obejmowała granicami ulicy Głogowskiej, natomiast propozycja skorygowana po przeanalizowaniu przesłanych uwag obejmuje jej południowy fragment, pomiędzy ulicami Legnicką i Zachodnią, to jest bramy o numeracji od 1 do 11.

W pierwotnej propozycji rozszerzenie granic strefy ograniczono do okolic ul. Nabycińskiej, placu Solidarności oraz placu św. Mikołaja. Przesłane uwagi, wraz z analizą charakteru funkcji zabudowy oraz planów inwestycyjnych w zakresie linii tramwajowych na najbliższe lata (projektowane linie: na Popowice – prowadzona ulicą Długą oraz na Nowy Dwór, pomiędzy Robotniczą a Braniborską i Strzegomską) skłoniły autorów propozycji do rekomendacji oparcia zachodniej granicy strefy na Szczepinie o ulicę Stacyjną, przylegającą do nasypu linii kolejowej nr 271 (Wrocław–Poznań). Pozwala to objąć strefą płatnego parkowania obszar związany z takimi obiektami jak Centrum Medyczne Dolmed, dworzec kolejowy Wrocław Mikołajów, filię Akademii Sztuk Teatralnych w Krakowie (dawna PWST) przy ulicy Braniborskiej, budynki sądów przy ulicy Poznańskiej, liczne obiekty handlowe i usługowe przy ul. Legnickiej i Braniborskiej oraz obiekty biurowe przy Legnickiej i Strzegomskiej. Wszystkie znajdują się w zasięgu

dogodnego dojścia do bardzo dobrze obsługiwanej liniami tramwajowymi ulicy Legnickiej, stanowiącej oś komunikacyjną obszaru.

2) Karłowice

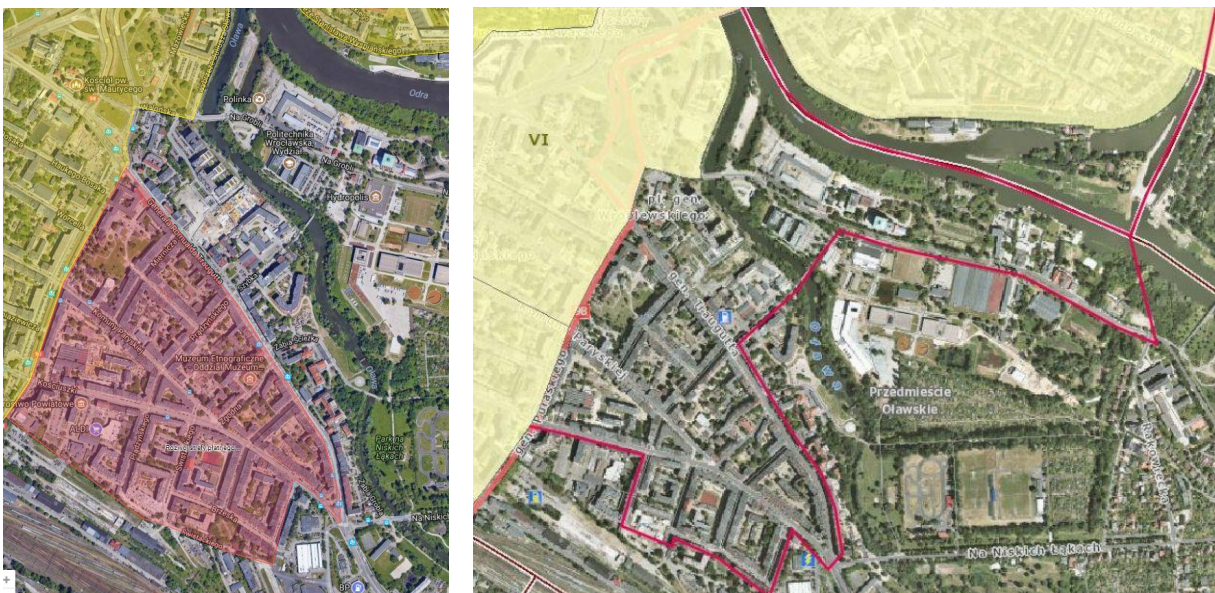
Drugą istotną zmianą jest objęcie strefą C dużej części osiedla Karłowice. Jak wspomniano wcześniej, objęcie tzw. wrocławskich miasteczek, do których zalicza się m.in. Karłowice stanowiło jeden z dylematów przy ustalaniu zasięgu propozycji wyjściowej. W świetle przesłanych uwag, jedynie dla tego miasteczka uznano, że powinno ono zostać objęte strefą płatnego parkowania. Przesądziła o tym obecność kampusu Uniwersytetu Wrocławskiego przy ul. Koszarowej oraz ul. Przybyszewskiego, Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego przy ul. Koszarowej, charakter placu Marsz. J. Piłsudskiego, stanowiącego lokalny rynek, planowany do rewitalizacji (zdominowany obecnie funkcjonalnie przez Komisariat Policji Psie Pole), dobra obsługa liniami autobusowymi ulic: Kasprowicz, Boya-Żeleńskiego i Berenta oraz tramwajowymi Alei Kromera, rozwój zabudowy o zróżnicowanych funkcjach, generującej spory deficyt miejsc postojowych przy ulicach Galla Anonima i Jana Długosza. Proponowaną strefą objęto także południowe nabrzeże Starej Odry w tym rejonie, mając na uwadze planowany rozwój zabudowy. Uczestnicy konsultacji w uwagach szczegółowych nie wskazywali potrzeby wprowadzenia strefy płatnego parkowania dla pozostałych wrocławskich miasteczek, w związku z czym pierwotna propozycja nie została w stosunku do nich rozszerzona.



Rys. 3. Rekomendowana korekta granic strefy poprzez objęcie części osiedla Karłowice oraz rejonu nabrzeża Starej Odry w północnej części Ołbina.

3) Przedmieście Oławskie

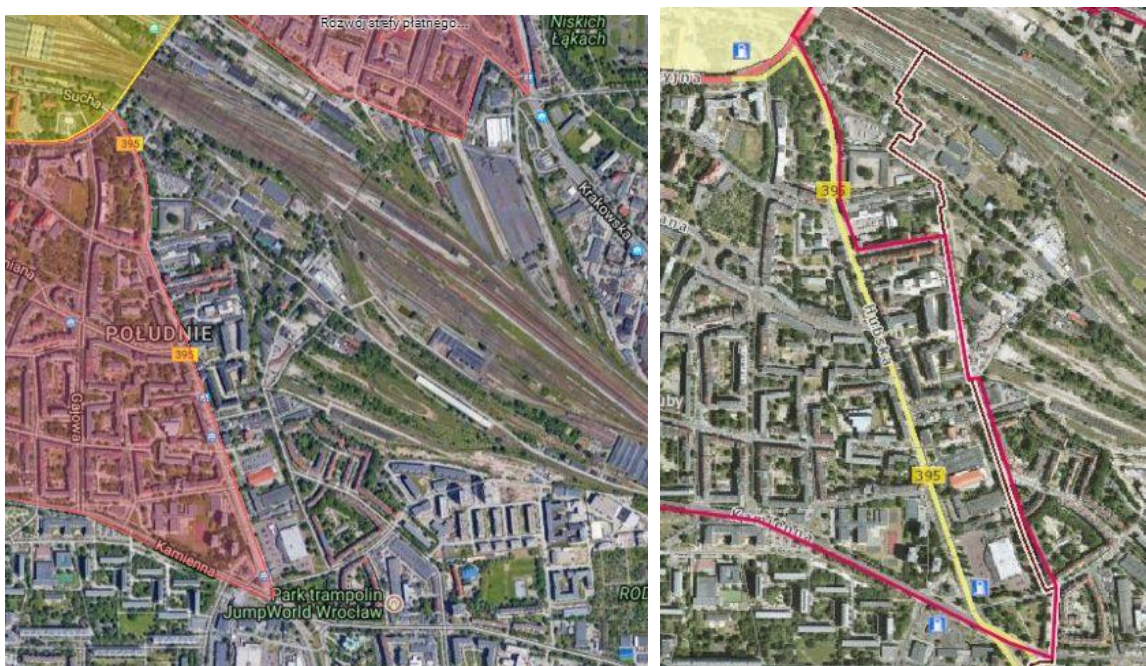
Ze względu na budowę nowych obiektów Politechniki Wrocławskiej po południowej stronie Odry (Geocentrum), mającą ogromny wpływ na dostępność miejsc postojowych, proponowaną pierwotnie podstrefę obejmującą kwartały tradycyjnej zabudowy śródmiejskiej na Przedmieściu Oławskim zdecydowano się rozszerzyć o rejon ulic Na Grobli oraz Szybkiej. W okolicy skrzyżowania ulic Pułaskiego i Kościuszki skorygowano przebieg granicy, wyłączając drogi wewnętrzne.



Rys. 4. Rekomendowana korekta granic strefy poprzez objęcie ulic: Na Grobli i Szybkiej.

4) Huby

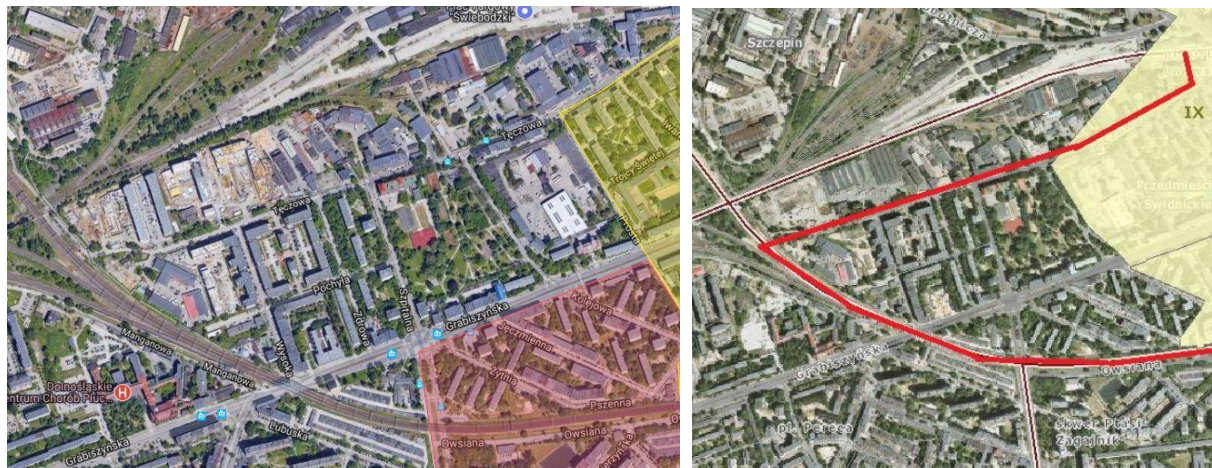
Ze względu na intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej na styku osiedli Huby i Tarnogaj, biorąc pod uwagę opinie wyrażone przez uczestników bezpośredniego spotkania konsultacyjnego na osiedlu Huby, dotyczące potencjalnego zwiększenia problemów deficytu miejsc postojowych, także na wschód od ulicy Hubskiej, rekomenduje się prowadzenie w tym rejonie wschodniej granicy strefy płatnego parkowania wzdłuż ulic Paczkowskiej i Prudnickiej. Uczestnicy spotkania proponowali jeszcze szerszy rozwój strefy w kierunku wschodnim, jednak okolice ulicy Nyskiej mają zbyt wyraźną dominację funkcji mieszkaniowej oraz są w części poza strefą dogodnego dojścia do przystanków komunikacji miejskiej. Tym samym nie spełniają założeń ograniczenia rozwoju strefy tylko o obszary mające cechy funkcjonalnego Śródmieścia.



Rys. 5. Rekomendowana korekta wschodniej granicy strefy na osiedlu Huby

5) Przedmieście Świdnickie

Ze względu na rozwój zabudowy w okolicach ulicy skrzyżowania ulicy Grabiszyńskiej i Szpitalnej, w rejonie osiedla Przedmieście Świdnickie zdecydowano się rozszerzyć pierwotną propozycję dodatkowo o obszar ograniczony ulicami Tęczową do nasypu kolejowego (linia kolejowa nr 271).



Rys. 6. Rekomendowana korekta granic w rejonie ul. Grabiszyńskiej i Tęczowej

Zasady organizacyjne rozwoju strefy

Rekomenduje się utrzymanie zawartych w konsultowanej propozycji podstawowych zasad rozwoju strefy opisanych poniżej. Punktem wyjścia proponowanych mechanizmów jest przekonanie, że strefa płatnego parkowania może być narzędziem efektywnego gospodarowania przestrzenią miejską, promowania zrównoważonego transportu oraz regulatorem ruchu. Właściwie wdrożona i zarządzana może przynieść wymierne korzyści danej społeczności lokalnej. Przyjęte zasady mają te korzyści zwiększyć i uwypuklić, służąc pozyskaniu jak największego poparcia społecznego dla regulacji liczby aut we Wrocławiu. Jej niekontrolowany wzrost stał się jednym z kluczowych problemów przestrzennych i transportowych miasta, mającym bardzo istotny wpływ na jakość życia mieszkańców.

Oddolne wnioskowanie

Kluczowym jest wprowadzanie zmian postulowanych przez samych użytkowników, a nie narzucanych odgórnie „zza urzędniczego biurka”. Liczba wniosków o wyznaczenie płatnych miejsc postojowych wzrasta i trend ten będzie się utrzymywał wraz ze wzrostem wskaźnika motoryzacji. Oczywistym jest, że opinie mieszkańców najczęściej będą podzielone, stąd potrzeba omawianego poniżej opiniowania wyznaczania płatnych miejsc postojowych przez samorządy osiedlowe. Niemniej jednak, sama inicjatywa działania powinna być wynikiem potrzeb zgłaszanych przez użytkowników danej przestrzeni. Wyjątkiem są sytuacje, gdzie skala zjawiska deficytu miejsc postojowych ma wyraźny bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu lub z innego powodu organy odpowiedzialne za zarządzanie ruchem drogowym zobligowane są do podjęcia pilnej regulacji deficytu miejsc postojowych.

Opiniowanie w samorządzie Osiedla

Gdy tylko jest to możliwe, należy każdorazowo konsultować zmiany organizacji ruchu wprowadzające odpłatność za postój z właściwym samorządem Osiedla. W szczególności dotyczy to rejonów o istotnej funkcji mieszkaniowej. Samorząd powinien mieć możliwość konsultacji projektu z daną społecznością sąsiedzką, dlatego czas na wyrażenie opinii w formie uchwały Rady Osiedla powinien być nie krótszy niż miesiąc, z możliwością wydłużenia na wniosek Osiedla o kolejny miesiąc.

W konsultacjach wielokrotnie uczestnicy wyrażali stanowisko, że opinie Rad Osiedli w tym zakresie powinny mieć charakter wiążący. Takie rozwiązanie byłoby obarczone istotną wadą prawną. Ustawa³ wyraźnie określa, że decyzje o wyznaczeniu miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania podejmuje organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach, w uzgodnieniu z zarządem drogi. Organem tym na terenie Miasta Wrocławia jest Prezydent Wrocławia, z upoważnienia którego decyzje w przedmiotowym zakresie wydaje Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia. Prezydent Wrocławia nie może ustawowych kompetencji, za które ponosi pełną odpowiedzialność, cedować na organ pomocniczy Miasta, nieposiadający osobowości prawnej, od którego nie może wymagać szczegółowej wiedzy merytorycznej zagadnień związanych z bezpieczeństwem i organizacją ruchu czy polityką transportową Miasta. Wreszcie konstrukcja ustrojowa organów pomocniczych Miasta Wrocławia, jakim są samorządy osiedlowe, wyklucza możliwość podejmowania przez nie stanowisk prawnie wiążących dla Prezydenta Wrocławia i Rady Miejskiej Wrocławia. Dlatego proces występowania o opinię i respektowania stanowiska wyrażonego przez właściwą Radę Osiedla w formie uchwały, powinien stać się stałą dobrą praktyką, nie może zaś mieć charakteru obowiązku prawnego.

Przeznaczenie uzyskanego dochodu w danym obszarze na inwestycje w jego granicach

Zarzut, że propozycja rozwoju śródmiejskiej strefy płatnego parkowania we Wrocławiu ma charakter czysto fiskalny był najczęściej podnoszonym argumentem przeciwników konsultowanych zmian. Pojawia się pomimo oczywistego stanu faktycznego, gdzie liczba samochodów we wrocławskim śródmieściu już dawno przekroczyła możliwości pomieszczenia ich w obszarze pasa dróg publicznych, w sposób zgodny z przepisami, zasadami bezpieczeństwa i możliwością utrzymywania właściwego stanu nawierzchni ulic (jezdni, chodników, zieleńców). Strefa płatnego parkowania jest jednym z bardzo niewielu narzędzi pozwalających na regulację liczby aut, w związku z czym rozwój tego narzędzia jest w obecnej sytuacji koniecznością niezależnie od konsekwencji finansowych.

Dla przekonania członków wrocławskich społeczności lokalnych do proponowanych zmian, konieczne jest podzielenie się z nimi korzyściami z wprowadzenia strefy nie tylko w postaci lepszej dostępności miejsc postojowych, mniejszego natężenia ruchu i lepszych warunków bezpieczeństwa, ale także poprzez jakościową zmianę ich najbliższego otoczenia.

Dlatego dodatkowe dochody, możliwe do zidentyfikowania na obszarze danego sąsiedztwa (tj. pochodzące z opłat uiszczanych w parkomatach oraz z abonamentów dla mieszkańców), powinny być przeznaczone na zwiększenie zadań związanych z bieżącym utrzymaniem i remontami przestrzeni miejskich. Biorąc pod uwagę stosunkowo skromne środki finansowe uzyskiwane z tego źródła (w skali

³ Ustawa o drogach publicznych z 21.03.1985 (Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60), art. 13 b, ust. 6.

budżetu miasta są to kwoty stanowiące ułamek procenta wszystkich dochodów), należy wyraźnie stwierdzić, że dochody te powinny być przeznaczone na stosunkowo niewielkie zadania, mogące mieć jednak zauważalny wpływ na jakość życia w danej okolicy. Mogą to być remonty jezdni, chodników, zagospodarowanie zieleni, urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego, dodatkowe oświetlenie, ławki, wiaty przystankowe, czy inne elementy wpływające na bezpieczeństwo, przyjazność i dostępność przestrzeni miejskich dla różnych grup użytkowników. Ważnym jest, aby były to potrzeby zgłaszane oddolnie: przez mieszkańców lub reprezentujących ich radnych osiedlowych.

Nie jest natomiast realnym spełnienie oczekiwań części uczestników konsultacji, aby przychody te były przeznaczane na duże inwestycje infrastrukturalne, jak budowa nowych linii tramwajowych, parkingów kubaturowych czy zakup taboru komunikacji miejskiej. Koszty z nimi związane są niewspółmierne do tego źródła dochodu w budżecie Miasta.

W sferze organizacyjnej dedykowanie przychodów danemu sąsiedztwu wymaga właściwego agregowania danych dotyczących dochodów pochodzących z parkomatów i z abonamentów dla mieszkańców (typu I), a także zadań utrzymaniowych i remontowych realizowanych w wyniku zgłoszeń użytkowników. Ważnym jest, aby informacja ta była publicznie dostępna oraz żeby stała się jednym z narzędzi uczestnictwa mieszkańców w zarządzaniu miastem.

Zaleca się również, aby podział strefy C na podstrefy był możliwie najbliższy podziałowi na Osiedla miejskie (jednostki pomocnicze Miasta). Ze względu na potencjalne niedogodności dla części użytkowników, związane ze zmianą podziału na podstrefy, mieszkańcy ulic granicznych między podstrefami powinni mieć możliwość wyboru, dla której podstrefy abonament chcą nabyć.

Progresja opłat abonamentowych na kolejne auta

Większość uczestników konsultacji pozytywnie odnosiło się do propozycji wprowadzenia wyższych opłat za kolejne abonamenty wykupywane przez jednego właściciela wielu pojazdów. Przeważały opinie, że zasada powinna być wzmocniona – dotyczyć kolejnych samochodów przypadających na jedno mieszkanie. Wyrażano też zdanie, że progresja opłat powinna być wyższa.

Biorąc pod uwagę fakt, że przyjęcie progresji w odniesieniu do lokali mieszkalnych w sytuacji, gdy ich mieszkańcy mogą być niezwiązani relacjami rodzinnymi lub być w relacjach konfliktowych, może powodować szereg komplikacji oraz sytuacji trudnych do rozstrzygnięcia, rekomenduje się pozostanie przy pierwotnej propozycji. Analiza skali zjawiska abonamentów wielokrotnych (stanowią one ok. 8% wszystkich abonamentów typu I) świadczy o tym, że proponowana progresja opłat (100 zł rocznie – pierwsze auto danego właściciela; 150 zł – drugie; 300 zł – każde kolejne) jest oceniana jako właściwa. Jej ewentualne modyfikacje powinny zostać przeanalizowane na podstawie danych dotyczących funkcjonowania strefy w kolejnych latach.

Uprawnienie do nabywania abonamentów

Dość powszechnym oczekiwaniem uczestników konsultacji było rozszerzenie zakresu osób uprawnionych do nabywania abonamentów dla mieszkańców (typu I) o osoby niezameldowane stale lub czasowo, a zamieszkałe w danym miejscu. Podstawą do stwierdzenia zamieszkania mogłaby być np. deklaracja podatkowa lub przedstawione rachunki za opłaty związane z danym lokalem (rozwiązanie stosowane np. w kulturze prawnej Wielkiej Brytanii). Po analizie rekomenduje się odrzucenie tych propozycji ze względu

na fakt, że są one wątpliwe w obecnym systemie prawnym RP i z dużym prawdopodobieństwem prowadziłyby do nadużyć i rozszczęlnienia systemu abonamentowego.

Na osobie zamieszkującej w danej miejscowości powyżej 3 miesięcy spoczywa obowiązek zameldowania (stałego lub czasowego), przy czym fakt ten może zostać łatwo zweryfikowany przez urzędnika podmiotu sprawującego zarząd drogi (wydającego abonamenty strefy płatnego parkowania).

Obywatel polski ma także obowiązek rozliczania podatku dochodowego w Urzędzie Skarbowym właściwym dla miejsca zamieszkania, jednak organy Gminy nie są organami podatkowymi dla tych podatków. Dlatego urzędnicy organu sprawującego zarząd drogi nie mają możliwości szybkiej i jednoznacznej weryfikacji przedłożonych dokumentów (np. deklaracji podatkowych). Ponadto dokumenty te zawierają szereg informacji potencjalnie wrażliwych, dlatego ich wymaganie mogłoby zostać zanegowane. Wreszcie prawo podatkowe jest domeną częstych zmian legislacyjnych i powiązanie z nim norm prawa miejscowego rodzi ryzyko konieczności wprowadzania kolejnych nowelizacji. Natomiast planowane w poprzednich latach zmiany znoszące obowiązek meldunkowy zostały porzucone przez Prawodawcę, jako przynoszące zbyt wiele komplikacji dla postępowań administracyjnych. Dlatego oparcie przyjętych rozwiązań o ten obowiązek uznane jest za najbardziej właściwe.

Organy Gminy w ustanawianych przez siebie przepisach nie powinny zakładać, że ustawowy obowiązek zameldowania (stałego lub czasowego) w miejscu zamieszkania jest nie przestrzegany. Nie powinny także ułatwiać decyzji o zaniechaniu tego obowiązku.

Rekomendacje spoza obszaru konsultacji

W procesie konsultacji zgłaszano szereg problemów nie regulowanych bezpośrednio przez uchwałę Rady Miejskiej Wrocławia ustanawiającą strefę płatnego parkowania, ani inne dokumenty określające zasady jej funkcjonowania (zarządzenia, regulaminy), jednak związanych z problemem deficytu miejsc postojowych oraz ochrony przestrzeni miejskich przed nadmiernym, często nielegalnym wykorzystywaniem pod parkowanie.

Dotyczy to w szczególności:

- regulacji dostępności przestrzeni wewnątrz podwórzowych i dróg wewnętrznych (przybłokowych) dla pojazdów osób nie będących mieszkańcami przyległych nieruchomości;
- niewystarczającej skali stosowania fizycznych zabezpieczeń przestrzeni nieprzeznaczonych pod parkowanie – zwłaszcza chodników i zieleńców;
- niewystarczającej skali działań Straży Miejskiej Wrocławia w zakresie egzekucji prawa wobec osób łamiących przepisy regulujące prawidłowe parkowanie.

W pierwszych dwóch przypadkach są to zagadnienia właściwie niemożliwe do rozstrzygnięcia na poziomie rozwiązań systemowych. Każde miejsce wymaga osobnej analizy pod względem uwarunkowań prawnych, właścicielskich, organizacyjnych (zarządczych), społecznych i technicznych. Takie działania są prowadzone przez jednostki organizacyjne Miasta, jednak w zakresie niewystarczającym do sprostania wyzwaniom tworzonym przez obecną skalę zjawiska niekontrolowanego wzrostu wskaźnika motoryzacji i związanego z nim deficytu miejsc postojowych. Działania te powinny ulec intensyfikacji.

Skala działań i problemy strukturalne Straży Miejskiej Wrocławia z pewnością wymagają rozwiązań systemowych po stronie władz Miasta, przede wszystkim dążących do poradzenia sobie z długotrwałymi problemami kadrowymi tej jednostki. Takie działania zostały podjęte w ostatnich miesiącach. Ich rezultaty powinny być monitorowane pod kątem konieczności ewentualnych korekt przyjętych rozwiązań.

Fizyczne zabezpieczenie miejsc nieprzeznaczonych pod parkowanie oraz skuteczne działania egzekucyjne są obok właściwych mechanizmów regulujących funkcjonowanie strefy płatnego parkowania fundamentem dla kompleksowego radzenia sobie z szeregiem negatywnych zjawisk związanych z deficytem miejsc postojowych. Żadna regulacja nie zadziała właściwie, jeśli pozbawiona będzie skutecznego narzędzia egzekucyjnych.

Zaproponowany w konsultacjach społecznych i utrzymany w niniejszych rekomendacjach mechanizm rozwoju śródmiejskiej strefy płatnego parkowania uzależnia go od poparcia społecznego będącego wynikiem faktycznych, pozytywnych zmian w przestrzeniach miejskich. Jeśli one nie nastąpią, mechanizm ten nie zadziała, a Wrocław nadal będzie borykać się z problemem niekontrolowanego wzrostu wskaźnika motoryzacji, z całym szeregiem negatywnych konsekwencji dla jakości życia w mieście. Miasto z aspiracjami rozwojowymi, jakim bez wątpienia jest Wrocław, musi podjąć trud odważnych rozwiązań tego problemu.



Rys. 7. Granice rozwoju strefy po uwzględnieniu uwag z konsultacji społecznych – na żółto zaznaczone obecne granice strefy (od 2003 r.), na czerwono proponowane podczas konsultacji rozszerzenie o strefę śródmiejską, na pomarańczowo – dodane po konsultacjach.

Organizator konsultacji

Biuro ds. Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Dyrektor: Bartłomiej Świerczewski

Koordynator konsultacji

Krzysztof Ziental

Wsparcie merytoryczne

Biuro Zrównoważonej Mobilności

Dyrektor: Monika Kozłowska-Święconek

Prowadzący temat

Tomasz Stefanicki | Samodzielne stanowisko ds. rozwoju przestrzeni publicznych dla ruchu pieszego / Oficer Pieszcy

Opracowanie raportu

Barbara Celebucka (BPS) | Ewa Malinowska (BZM)

Tomasz Stefanicki | Krzysztof Ziental

Wrocław | czerwiec 2018



**WROCŁAW
ROZMAWIA**