

mgr inż. Jan Sklorz
Os. Działyńskiego25
62-029 SWARZĘD
Projektant SPPN
dla centrum Mosiny z 2010 r.

Swarzędz 10 sierpnia 2021 r.



OBIEKTYWNA
KOMPLEKSOWA ANALIZA
ORGANIZACJI, SPRAWNOŚCI
I EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ,
FUNKCJONUJĄCEJ
STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA
W MOSINIE
ADMINISTROWANEJ PRZEZ
ZAKŁAD USŁUG KOMUNALNYCH
w MOSINIE za 2020 r.

WNIOSKI I ZALECENIA WARUNKUJĄCE
UZYSKANIE POPRAWY EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNEJ
JEJ ADMINISTROWANIA

Sierpień 2021 r.

Obiektywna ocena istniejącej sytuacji parkingowej w obszarze centrum miasta Mosina.

1. Wprowadzenie.
2. Ocena aktualnej optymalności obszaru obowiązywania SPPN.
3. Ocena organizacji ruchu w obszarze funkcjonującej - SPPN.
4. Ocena efektywności czasu funkcjonowania.
5. Ocena wysokości obowiązujących stawek opłat parkingowych, abonamentowych i opłat dodatkowych.
6. Ocena wpływu aktualnego sposobu pobierania opłat na dyscyplinę parkowania.
7. Ocena kształtowania się stopnia akumulacji (wypełnienia) istniejących miejsc i parkowania w obszarze funkcjonowania obecnej SPPN.
8. Ocena aktualnej sprawności organizacyjnej SPPN.
9. Ocena aktualnej efektywności ekonomicznej SPPN.
10. Wnioski końcowe z dokonanych ocen warunkujących uzyskanie poprawy efektywności i ekonomicznej administratora SPPN.

1. Wprowadzenie.

Żadna nawet najbogatsza aglomeracja nie jest w stanie, w dobie powszechności samochodu jako podstawowego środka transportu, zapewnić takiej ilości miejsc parkingowych, aby każdy mógł swobodnie zaparkować swój pojazd na dowolny okres czasu w centrum miasta.

W warunkach aktualnego i stale wzrastającego poziomu motoryzacji miasta w rejonach występowania deficytu miejsc postojowych stosowanie dla wybranego obszaru ulic centrum znanego i sprawdzonego, systemowego rozwiązań z zakresu organizacji parkowania Strefy Płatnego Parkowania zapewnia znaczące efekty wymierne i niewymierne w postaci:

- ukształtowania zmian zachowań komunikacyjnych;
- oszczędności terenów miejskich, ze względu na mniejsze zapotrzebowanie na powierzchnie ulic, skrzyżowań i miejsc parkowania pojazdów;
- oszczędności środków na inwestycje transportowe, służące zaspokojeniu potrzeb użytkowników komunikacji indywidualnej (tzn. na rozbudowę dróg i parkingów);
- poprawy bezpieczeństwa ruchu, poprzez zmniejszenie liczby ofiar i pozostałych skutków wypadków drogowych;
- poprawy efektywności funkcjonowania transportu publicznego;
- lepszej ochrony wartości naturalnych i kulturowych;
- ochrony środowiska w skali lokalnej i globalnej;
- zapewnienia ładu przestrzennego i racjonalnych warunków dostępu oraz wykorzystania przestrzeni, w której zaspakajane są potrzeby parkingowe;
- zapewnienia porządku prawnego na ulicach i placach zarządzanych przez miasto oraz dyscypliny parkowania;
- poprawy warunków parkowania;
- zrównoważenia popytu z podażą miejsc parkingowych;
- racjonalizacji wykorzystania istniejących miejsc parkingowych;
- ograniczenia parkowania długoczasowego w najbardziej atrakcyjnych rejonach miejsc parkingowych;
- eliminacji parkowania niezgodnego z przepisami ruchu drogowego;
- zmniejszenia uciążliwości parkowania dla otoczenia;
- ograniczenia degradacji przestrzeni nie przeznaczonej do parkowania;
- zachowania równowagi między pojemnością układu ulicznego i podażą miejsc parkingowych;
- zmniejszenia liczby samochodów w obszarze, a przez to uciążliwości dla środowiska;
- eliminacji ruchu pojazdów szukających wolnych miejsc do parkowania;
- poprawy warunków parkowania pojazdów kierowców niepełnosprawnych;
- poprawy ochrony traktów pieszych;
- ochrony miejsc zabytkowych i środowiska przyrodniczego;
- uzyskania środków finansowych na porządkowanie miejsc parkowania i poprawę istniejącej infrastruktury.

Funkcjonowanie na obszarze ulic w centrum miasta Mosina Strefy Płatnego Parkowania wymuszającej ukierunkowanie zmian zachowań komunikacyjnych kierowców tj. zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i ograniczenia popytu na długoczasowe parkowanie jest przykładowym, odpowiedzialnym i korzystnym ze społecznego punktu widzenia funkcjonowania miasta przeciwdziałaniem ujemnym skutkom występujących uciążliwości parkowania dla

otoczenia oraz poprawy; bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunków życia mieszkańców centrum oraz utrzymania pozytywnego wizerunku i warunkującego jego dalszy rozwój.

Decyzja powierzenia Zakładowi Usług Komunalnych sp. z o.o. - Porozumieniem dalszego świadczenia usług publicznych polegających na zorganizowaniu i administrowaniu strefą płatnego parkowania – ocenić należy korzystnie ze społecznego, ale i ekonomicznego punktu widzenia funkcjonowania miasta – zapewnia, że uzyskane nadwyżki wpływów nad wydatkami pozostaną w Mosinie.

Efektywność ekonomiczna administrowania Strefą Płatnego Parkowania warunkowana jest:

- optymalnością wielkości obszaru obowiązywania;
- wysokością obowiązujących stawek opłat parkingowych, abonamentowych i opłat dodatkowych;
- czasokresem funkcjonowania;
- szczelnością sposobu dystrybucji biletów parkingowych;
- sprawnością jej: administracji, kontroli uiszczania i egzekucji opłat dodatkowych.

2. Ocena aktualnej optymalności obszaru obowiązywania SPPN.

Opracowany z 2010 r. „Projekt Koncepcja Zagospodarowania Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego” dla ulic gminnych śródmieścia miasta Mosina” - zakładał funkcjonowanie SPPN na obszarze obejmującym 250 m. p. w tym 6 kopert dla inwalidów na ulicach: Dworcowa, Farbiarska, Garbarska, Tylna, Słowackiego, Pl. 20 Października, Kościelna, Wąska, Poznańska co znalazło potwierdzenie w zał.2 Uchwały Nr LV/377/10 Rady Miejskiej w Mosinie z dnia 28 stycznia 2010 r.

Korzystną sprawdzoną alternatywną ofertą zaspokojenia rosnącego zapotrzebowania na parkowanie długoczasowe samochodów osobowych urzędników i mieszkańców, autobusów i gości odwiedzających miasto Mosina stanowić miały: zlokalizowane w bezpośrednim przyległym do projektowanego obszaru SPPN Miejskie Buforowe Parkingi Płatne oraz Miejskie Buforowe Parkingi Bezpłatne w systemie Park and Go (P&G zaparkuj i idź) zapewniające piesze dojście do położonych w obszarze SPPN celów podróży.

Celem wyeliminowania występowania w obszarze SPPN i na bezpośrednio przyległych placach miejskich w centrum - wszelkich enklaw możliwości parkowania bezpłatnego warunkujących:

- ograniczenie porannych wyścigów dla zajęcia tych miejsc dla parkowania długoczasowego;
- uspokojenie ruchu i ograniczeń częstotliwości ich odwiedzin przez kierowców w poszukiwaniu szansy możliwości parkowania bezpłatnego.

Dla zapewnienia prawidłowego funkcjonowania SPPN projekt zalecał - podjęcie stosownej Uchwały ustalenia przyległych bezpośrednio do SPPN placów miejskich - Miejskimi Buforowymi Płatnymi Parkingami (MBPP).

Przykład akceptowania funkcjonowania bezpośrednio przyległego bezpłatnego placu parkingowego targowiska do odcinka płatnych miejsc parkingowych przy ulicy Farbiarskiej czyni ten odcinek SPPN praktycznie nieracjonalnym.

Przeprowadzone przebudowy geometrii ulic Kościelnej i Poznańskiej oraz wykonanie obowiązującego oznakowania nie tylko znakami pionowymi, ale również poziomymi płatnych miejsc postoju, ograniczyły obszar SPPN do 220 m. p.

Parkowanie długoczasowe powinno odbywać się poza obszarem centrum objętego SPPN.

Realizacja racjonalnej polityki parkingowej wymaga przyjęcia n/w zasad organizacji parkowania bezpłatnego:

- w pasach drogowych wszystkich dróg (ulic) położonych poza obszarem SPPN w miejscach do tego dozwolonych;
- na Miejskich Buforowych Parkingach Bezpłatnych (MBPB) położonych na terenach stanowiących własność miasta (gminy), zlokalizowanych poza obszarem bezpośrednio przyległym do SPPN.

Zasady korzystania z miejskich parkingów płatnych, położonych poza drogami publicznymi oraz wysokości opłat za parkowanie pojazdów samochodowych, sposobu ich pobierania i wysokości opłat dodatkowych:

- po konkurencyjnych o 50 % niższej cenie, bez progresji obowiązujących w godzinach funkcjonowania SPPN;
- umożliwienia wykupu okresowych abonamentów parkowania;

powinna ustalić stosowna Uchwała Rady Miejskiej „W sprawie wyznaczonych placów miejskich – Miejskimi Buforowymi Parkingami Płatnymi (MBPP) SPPN”, której podstawę prawną stanowią zapisy ustaw: art. 40 ust. 2 pkt 4 i art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 713, poz. 1378) oraz art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 2019 r. poz. 712, poz. 492),

Uzyskane efekty pobieranych opłat z MBPP pomniejszają jednak koszty o podatek VAT. (Tylko *wpływy z pobierania opłat w SPPN nie są obciążane podatkiem VAT*).

3. Ocena organizacji ruchu w obszarze funkcjonującej - SPPN

Aktualną organizację ruchu w obszarze Strefy Płatnego Parkowania - podporządkowaną zasadzie zachowania równowagi między liczbą miejsc parkingowych w rejonie oraz akceptowanymi przepustowościami ulic doprowadzającymi ruch do rejonu i placów parkingowych należy ocenić jako optymalną.

„Krótkie uliczki”, ich ograniczone niskie parametry techniczne i geometrii, stan nawierzchni, przyległa zabudowa i sposób zagospodarowania oraz wartość przyzwyczajzeń kierowców bez danych kompleksowych badań ruchu wyczerpują rezerwy ich zdolności parkingowej i racjonalność wprowadzania zmian organizacji ruchu.

Czytelność i b. dobra jakość oznakowania dobrze ogranicza przed agresją motoryzacji charakter centrum. Aktualny jednak stan oznakowania poziomego odcinka ul. Poznańskiej linią P-19 miejsc od Nr.5 – wymaga korekty bowiem nie zabezpiecza wymaganej przepisowej 1,5 m szerokości chodnika dla pieszych.

Istniejąca szerokość jezdni umożliwia oznakowanie pasa postoju szerokości 2.00 m na jezdni.

Utrzymanie ustalonej organizacją ruchu w obszarze strefy płatnego parkowania ruchu - stanowi wartość wymagająca skuteczniejszego wymuszenia zachowań kierowców przez Policję i Straż Miejską.

4. Ocena stanu czasokresu funkcjonowania.

Pobieranie zgodnie z ustaleniem § 2 Uchwały Nr XLIII/445/17 Rady Miejskiej w Mosinie z dnia 26 stycznia 2017 r opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania w dni robocze od poniedziałku do piątku godz. od 9:00 – 18:00 tj. przez 45 godz. tygodniowo w obiektywnej ocenie i praktyk innych miast – wobec minimalnej już akumulacji parkowania w 9-tej popołudniowej godzinie i konieczności ponoszenia kosztów nadgodzin pracy kontrolerów – pogarsza efektywność SPPN.

Optymalnym czasokresem funkcjonowania jest powszechnie stosowany 8-mio godzinny od godz. 9:00-17:00.

5. Ocena wysokości obowiązujących stawek opłat parkingowych, abonamentowych i opłat dodatkowych.

Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego jest narzędziem zarządzania transportem. Ustawowym celem funkcjonowania SPPN jest „reglamentacja” deficytowego towaru jakim są miejsca parkingowe w centrum miasta na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych tj. „wymuszanie” postojów krótko czasowych, rotację parkujących samochodów oraz ograniczenie dostępności do wyznaczonego jej obszaru dla pojazdów samochodowych.

Jednym z głównych celów pobierania opłat parkingowych jest zmniejszenie popytu na parkowanie w tych obszarach miasta, w których występujący popyt przewyższa podaż miejsc parkingowych.

Wysokość opłat parkingowych powinna być narzędziem równoważenia i odzwierciedleniem relacji między popytem i podażą miejsc parkingowych.

Cena powinna być taka, żeby kierowca, który jest skłonny ją zapłacić, znalazł wolne miejsce parkingowe w pobliżu celu podróży.

Zbyt niskie opłaty parkingowe nie zmniejszą trudności ze znalezieniem wolnych miejsc parkowania ani nie wymuszą zmian zachowań, ani większej rotacji.

Obowiązujące niezmiennie od 2010 r. wysokości stawek opłat za czas parkowania, wysokość opłaty minimalnej, opłat abonamentowych mieszkańców i podmiotów gospodarczych, opłat w SPPN w Mosinie ustalone Uchwałą Nr XLIII/445/17 Rady Miejskiej w Mosinie z dnia 26 stycznia 2017 r. są najniższymi z podobnej wielkości stref płatnego parkowania miast Wielkopolski.

Przykładowo - stawki opłat w Strefach Płatnego Parkowania n/w miast o adekwatnej wielkości stref jak Mosiny wynoszą:

- Grodziska Wielkopolskiego i Słupcy - stawka podstawowa 2,00 zł./godz. – minimalna 1,00 zł – abonament na okres 6 –m-cy mieszkańca obszaru SPPN na 1 samochód - 100,00 zł.

- Swarzędza – (SPPN wielkości 120 m. p.) stawka podstawowa 3,00 zł./godz. – minimalna 1,00 zł/20 min. – identyfikator roczny mieszkańca obszaru SPPN na 1 samochód - 200,00 zł.

- Oborniki - *opłata* minimalna za 15 min.- 0,50 zł. za 60 min.- 2,00 zł, Abonament "M" mieszkańca zameldowanego przy ulicy objętej SPPN (6-miesięczny) na 1 samochód - 100,00 zł

6. Ocena szczelności sposobu dystrybucji biletów parkingowych abonamentów.

Stosowana przez ZUK sprzedaż biletów parkingowych w parkomatach i eliminacja czynnika ludzkiego jest najbardziej efektywną, a jednocześnie względnie dostępną formą pobierania opłat za postój oraz dodatkowa możliwość bezgotówkowego regulowania opłat przez kierowców alternatywnie do parkomatów za rzeczywisty czas parkowania tanim i wygodnym systemem za pomocą telefonów komórkowych przy wykorzystywaniu połączeń internetowych i pakietowej transmisji danych GPRS - zapewnia całkowitą, szczelność finansową" i gwarantuje, że każda złotówka trafia do kasy miejskiej.

Sprzedaż biletów parkingowych może i powinna być uzupełniona wprowadzeniem powszechnie już stosowanej dodatkowej opcji regulowania opłat w parkomatach wyposażonych dodatkowo w czytniki kart mikroprocesorowych.

Stosowany system kontroli sprzedaży - zabezpiecza szczelność dystrybucji abonamentów.

7. Cena kształtowania się stopnia akumulacji (wypełnienia) istniejących miejsc parkowania w obszarze funkcjonowania obecnej SPPN.

Z danych ocen wizualnych oraz danych:

rocznego przychodu z 1-go ogólnodostępnego miejsca parkowania
ustalonego o dane wpływów z parkomatów (dane z roku 2020) i telefonów wyniósł:
 $(246\ 807 + 29\ 329) = 276\ 136 : 172 = 1\ 605,00\text{zł.}$

- średni dzienny przychód z 1-go miejsca parkingowego $(1\ 605,00 : 254) = \underline{6,32\ \text{zł/dzień}}$
- średni godzinowy przychód z 1-go miejsca postoju $(6,32 : 9) = \underline{0,70\ \text{zł/godz.}}$

Przy uwzględnieniu średniej wagi ceny sprzedaży biletów 0,70 zł/godz.

- wskaźnik średniej zajętości 1- m. p. kształtował się na poziomie 0,70: $1,40 \times 100 = \underline{50\ \%}$

Na powyższy wynik poważne znaczenie ma dramatycznie niski stopień akumulacji parkowania:

- odcinka SPPN na ul. Farbiarskiej z uwagi bezpośrednią przyległość większego bezpłatnego placu parkingowego targowiska;
- placu parkingowego przy Rondzie Budzyń – objętego obowiązującą wysokości opłat obowiązującą w SPPN od nieodległego Pl.20 Października.
- b. niski stan akumulacji w 9-tej godzinie funkcjonowania.

8. Ocena sprawności administracji, kontroli uiszczania opłat i egzekucji opłat dodatkowych.

Poziom wydatków obejmujące w szczególności: wynagrodzenie administratora strefy wynagrodzenia (wraz z pochodnymi) pracowników jednostek realizujących bezpośrednio zadania związane z funkcjonowaniem strefy, obsługę informatyczną, dzierżawę i serwis parkomatów, a także druk abonamentów - analogicznie jak w przypadku dochodów z tytułu opłat za postój

pojazdów w SPPN, wysokość wydatków związanych z jej funkcjonowaniem również uzależniona jest od wielkości miasta (strefy).

Im mniejsza strefa tym poziom kosztów jej administracji stanowi wyższy procent uzyskiwanych przychodów.

Wyniki przetargów - kształtowania się kosztów organizacji i administracji strefami o liczbie od 150 do 250 m. p. i wysokości podstawowych stawek opłat za 1 godz./ 2,00 zł. – oscylują w poziomach od 95 do 85 % uzyskiwanych przychodów brutto.

Stan osobowy administracji Biura Obsługi SPPN i kontroli z dodatkowym zobowiązaniem jej do realizacji zadań egzekucji opłat dodatkowych - optymalnie zapewnia wykonanie wszystkich niezbędnych zadań administracyjnych i kontrolnych funkcjonowania.

W ocenie kiedy liczba średnio wystawionych wezwań uiszczenia opłat dodatkowych przez kontrolerów w SPPN w Mosinie: 1 362 szt. : 254 dni = 5,4 szt./dzień i pozyskania 12,3 % wysokości przychodów z parkomatów, a z doświadczeń innych miast prowadzących strefy płatnego parkowania podobnej wielkości wynika, że przychód z tytułu opłat dodatkowych, zawiadomień i tytułów wykonawczych czyli z całego toku postępowania administracyjnego w stosunku do osób, które nie uiszczyły opłaty w parkomatach i otrzymały raport wezwania wynosi średnio 25% do 30 % kwoty przychodu z parkomatów.

Przykładami:

SPPN w Grodzisku Wlkp. /220 m. p./ - 28 % / śr. l. wystawionych wezwań 10 dziennie /

SPPN w Swarzędzu / 140 m. p./ - 32 % / śr. l. wystawionych wezwań 12 dziennie /

wskazanym jest:

- zdyscyplinowanie efektywności kontroli pracy kontrolerów;
- jak najszybsze wystawianie upomnień.

Systematyczne ściąganie należności, to obok konsekwentnej kontroli wykroczeń, to elementarne warunki utrzymania dyscypliny kierowców i akceptacji opłat za postój. W interesie operatora powinno być jak najszybsze wysłanie upomnień.

9. Analiza efektywności ekonomicznej SPPN w Mosinie, administrowanej przez Zakład Usług Komunalnych w Mosinie za 2020 r.

Jak dokumentują to kontrole przeprowadzone przez NIK - SPPN wielu miast - wysokość dochodów uzyskiwanych z tytułu opłat za postój pojazdów w SPPN, w tym opłat dodatkowych jest uzależniona od wielkości miasta (strefy) oraz wysokości stawek opłat za czas parkowania.

W praktyce struktura tych dochodów kształtuje się następująco – dochody z opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, stanowiły od 80% do 95% ogółu takich dochodów, a opłaty dodatkowe - od 5% do 20%.

Wysokość nadwyżek nad wydatkami związanymi z funkcjonowaniem SPPN uzależniona jest także od wielkości miasta (strefy), tj. jest największa w miastach, w których SPPN obejmuje największy obszar.

Wysokość nadwyżki nad wydatkami związanymi z funkcjonowaniem SPPN z miast o podobnej wielkości do SPPN w Mosinie, bez obciążenia administratora zadaniem i kosztami egzekucji dodatkowych kształtują się w przedziale 5-15 %.

Podstawowym czynnikiem, który przemawiają za funkcjonowaniem sprawnej organizacyjnie Strefy Płatnego Parkowania nie jest przychód ze sprzedaży biletów parkingowych, ale zapewnienie zwiększenie dostępności miejsc parkingowych - zawsze jednak powinien co

najmniej zapewnić zrównoważenie wszystkich kosztów jej funkcjonowania zarządcy (tj. miasta) ale i jej administratora.

Przy obowiązujących w 2020 r. dla obszaru SPPN n/w danych:

- liczby miejsc parkingowych 220 w tym:
 - miejsc ogólnodostępnych 215
 - miejsc zajętych abonamentami 20% - 43
 - miejsc ogólnodostępnych płatnych - 172
- cen za czas parkowania: 25 min - 0,50 zł 1 godz. 1,40 zł 2 godz. 3,00 zł, 3 godz. 4,80 zł. / *najniższych spośród wszystkich funkcjonujących SPPN w województwie wielkopolskim* /
- czasu funkcjonowania 2286 godz./rok tj. pon.-piątku 9.00-18.00 tj. 45 godz./tygodniowo i odjęciu 8 dni świątecznych.

przychód z SPPN Miasta z uzyskanych z ZUK za 2020 r. danych wyniósł:

% udział

• z parkomatów	246 807,70 zł	75,3 %
• z abonamentów	4 290,00 zł	1,3 %
• z abonamentów dla firm	6 264,00 zł	1,9 %
• z opłat dodatkowych	40 374,89 zł	12,3 %
• z opłat moBILET	29 329,17 zł	9,0 %
• z abonamentów dla osób niepełnosprawnych	516,10 zł	0,2 %
Razem	327 516,10 zł	100 %

Uwaga: Przychody z opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania zarządcy dróg (w Mosinie Miasta) – zgodnie obowiązującymi przepisami mieszczą się w zakresie wykonywania zadań własnych gminy.

Opłaty te nie podlegają więc opodatkowaniu podatkiem VAT. (Opłata za parkowanie pojazdów na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, będąc dochodem publicznym (*art. 40a ustawy o drogach publicznych*), jest świadczeniem o charakterze publicznoprawnym, ma charakter daniny publicznej.)

Opłaty parkingowe pobierane przez gminę w strefach płatnego parkowania są zwolnione z podatku od towarów i usług.

a) W świetle obliczeń efektywności wg powyższej formuły:

- przychód ZUK /netto/ wyniósł:	
/ 327 516,00 x 80 % - 23% /	213 018,60 zł
- poniesionych kosztów administrowania SPPN (netto) w wysokości	219 195, 73 zł
- faktyczny efekt / zysk- strata / wyniosła:	
<u>213 018,60 – 219 195 ,00 = - 6 17,13 zł</u>	<u>- 2,90 %</u>

ZUK jako administrator SPPN – poniósł z tej działalności straty.

Analiza danych wpływów i efektów funkcjonowania SPPN w Mosinie z lat 2017 – 2020

Rok	Wpływy SPPN brutto	Koszty ZUK netto	Przychody ZUK netto	Wynik ZUK
2017	346 707,46	252 599,87 zł.	225 500,79 zł.	- 27 099,08 zł
2018	349 779,30	232 481,84 zł.	227 498,73 zł	- 4 983,11 zł
2019	418 795,47	241 662,20 zł.	272 387,30 zł	30 725,10 zł
2020	327 516,10	213 018,60 zł.	219 195,73 zł	- 6 177,13 zł.

Uwaga: Anomalia danych 2019 r, prawdopodobnie wynika z księgowego przyjęcia w rozliczeniu także dodatkowo wpływu m-ca stycznia 2020 r. ponoszenia już niższych kosztów leasingu oraz kumulacji pozyskania zaległych przychodów z egzekucji opłat dodatkowych.

Kiedy wg. projektu optymalny roczny przychód brutto SPPN przy 50% średnio-dziennym wypełnieniu, 172 m. p. - podstawowej stawce opłaty za 1 godz. postoiu 1,40 zł. - kosztach dzierżawy parkomatów nowych - funkcjonowaniu sprawnej, aktywnej kontroli i wpływie z egzekucji opłat dodatkowych 15 % przychodu z parkomatów - powinien wynosić co najmniej:

		% udział
➤ parkomatów 2286 x1,40 x 0,5 x 172	275 234,00 zł	(77 %)
➤ abonamenty 32x80,00+ 11x540,00	8 500,00 zł	(3 %)
➤ opłat dodatkowych 15 %* od 275 234,00	41 285,00 zł	(6 %)
➤ opłat mobilnych (5% z 275 234,00)	13 762 ,00 zł	(4 %)
Razem	338 781,00 zł	(100 %)

w ocenie porównań projektowanej szacowanej wartości nadwyżki - z wynikową w funkcjonowaniu SPPN skorygowanej o:

- mniej 6 h/tygodniowo (bez sobót)
- ilości miejsc parkowania - 220
- stawki opłaty 1,40 zł/godzin
- ponoszenia optymalnych rocznych kosztach administracji

szacunkowe:	wpływy roczne	roczne koszty administracji (parkom. Nowe 2286h)	% kosztów w wpływach	wartość nadwyżki
-	<u>338 761,00</u>	<u>289 652,00</u>	<u>85,5 %</u>	<u>49 109,00 stanowi 14,5 %</u>

z danymi osiąganymi w praktyce przez aktualnego administratora SPPN pomimo:

- pozyskiwania przychodów na optymalnym planowanym poziomie adekwatnych do uzyskiwanych przez byłego administratora – Projekt Parking – skorygowane o zmniejszoną 15 % liczbę godzin funkcjonowania tj. soboty' (300 godz.) (przykładem 2013 r. 393 820,00 zł. -15 % = 352 000,00 zł.) oraz kosztów w wysokości: 276 318,00 zł. (wg. danych UM z Internetu)
- ponoszenia nawet niższych kosztów administracji (pomimo ponoszenia dodatkowych kosztów egzekucji opłat dodatkowych) w wysokości-(219 195,00 +23%) = 269 610,00 zł
- pozyskiwania przychodów z egzekucji opłat dodatkowych w granicach projektowanych i adekwatnych do poziomu w innych miast.

Wobec ograniczonego wpływu Zakładu Usług Komunalnych jako jej administratora tylko na utrzymanie szczelnego sposobu dystrybucji biletów parkingowych, efektywność kontroli uiszczania i egzekucji opłat – przy dalszym obowiązywaniu aktualnych wysokości opłat i ilości

płatnych miejsc parkingowych i umownej 80 % stawce wynagrodzenia od wszystkich udokumentowanych dochodów wynikających z pobranych i wpłaconych na konto Gminy opłat za parkowania – osiągnięcie dodatniego efektu graniczy i możliwym jest tylko w przypadku nawet nie zmniejszania ilości miejsc płatnych miejsc parkingowych i dalszego eksploataowania dzierżawionych coraz mniej sprawnych już parkomatów i urządzeń kontrolnych.

10. Wnioski końcowe.

Stan:

- ✓ wyłączenia od 25 stycznia 2021 r, z obszaru Strefy Płatnego Parkowania na mocy Uchwały NR XXXVII/307/20 Rady Miejskiej w Mosinie z dnia 29 grudnia 2020 r. – 51 m. p. ul. Dworcowej w Mosinie tj. prawie 25 % efektywnych m. p.
- ✓ brak ustaleń oceny rzeczywistej liczb płatnych miejsc parkowania w SPPN przy przyjęciu obowiązujących norm załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

W świetle wystąpienia:

- ✓ w/w tak znaczących zmian warunków administrowania SPPN i nadal obowiązywania najniższych z stref - wysokości opłat parkingowych,
- ✓ zasadnej racjonalności zapewnienia dalszego funkcjonowania SPPN,
- ✓ braku szansy pozyskania w ewentualnym postępowaniu przetargowym oferty nowego administratora warunkującego koszty poniżej 95 % wysokości pozyskanego przychodu,

niezbędnym jest podjęcie z Gminą na podstawie § 11 Porozumienia renegocjacji ustaleń § 2 wysokości wynagrodzenia do poziomu 95 % lub ustalenia jako ryczałtowego w wysokości faktycznie poniesionych kosztów administrowania.

Celem zapewnienia optymalnych warunków funkcjonowania SPPN w Mosinie wskazanym jest zmiana Uchwały Rady Miejskiej wprowadzającej:

- przywrócenie do obszaru SPPN ul Dworcowej,
- zmiany wysokości opłat do powszechnie stosowanych w strefach miast podobnej wielkości:
 - jednorazowe z 1,40 zł./godz. na 2,00 zł. godz.;
 - odpowiednio identyfikatorów mieszkańców SPPN i ograniczenia możliwości wykupienia identyfikatora osobie zameldowanej pod tym samym adresem w SPPN na jeden pojazd do parkowania w rejonie sąsiadującym z adresem zameldowania;
 - abonamentów dla podmiotów gospodarczych;
 - opłaty dodatkowej za przekroczenie opłaconego czasu parkowania z 15zł do 20 zł.
- podjęcia Uchwały - ustalenia przyległych bezpośrednio do SPPN placów miejskich (w tym placu przy *Rondzie Budzyń*) - Miejskimi Buforowymi Parkingami Płatnymi (MBPP)
 - po konkurencyjnych o 50 % niższej cenie, bez progresji obowiązujących w godzinach funkcjonowania SPPN,
 - umożliwienia na ich postoiu wykupu okresowych abonamentów parkowania.
- Sprzedaż biletów parkingowych powinna być uzupełniona wprowadzeniem powszechnie już stosowanej dodatkowej opcji regulowania opłat w parkomatach wyposażonych dodatkowo w czytniki kart mikroprocesorowych.

Zaleca się zgłoszenie Gminie - dokonania stosownych zmian zapisów w: Uchwale Nr XLIII/17 Rady Miejskiej:

- W załączniku nr 2 pkt. 1 OPŁATY JEDNORAZOWE – usunięcia treści opłata minimalna w SPPN wynosi 1,40 zł sprzecznej z pkt.2.1;
- W załączniku Nr 2 pkt 4.4 do Uchwały Nr XLIII/445/17 - obowiązku dokonania opłaty dodatkowej o której mowa w art. 13f ust. 1 ustawy o drogach publicznych z terminu 7 dni od dnia niedokonania opłaty za parkowanie jako niezgodnego z art. 60 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, normalnie opłaty te stanowią niepodatkowe należności budżetowe o charakterze publiczno-prawnym, a do takich należności stosuje się – stosownie do treści art. 67 ust. 1 ustawy o finansach publicznych – odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Ordynacja podatkowa, w tym w szczególności art. 21 § 1 pkt 1 oraz art. 47 § 1.- na zgodny z tymi przepisami termin płatności opłaty dodatkowej podstrajającej z mocy prawa na termin 14 dni.

W świetle – wyniku orzeczenia Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wlkp. - Samorząd nie może jednak eksponować na sprzedawanych kartach abonamentowych za parkowanie w strefie płatnej uwidocznienia numeru rejestracyjnego pojazdu. Abonentem jest użytkownik drogi, a nie pojazd.

Identyfikator (abonament) mieszkańca SPPN dokumentem zawierającym numer seryjny oraz numer rejestracyjny pojazdu, potwierdzający wniesienie opłaty zryczałtowanej, upoważniający do parkowania w określonym rejonie SPPN bez wnoszenia opłaty jednorazowej.

Zaleca się dokonanie stosownych zmian zapisów w Załączniku nr 3 Regulaminie SPPN i wprowadzenia zmian określić:

§ 1 dodania pkt. 7a- karta pojazdu elektrycznego - dokument potwierdzający dysponowanie elektrycznym napędem pojazdu.

Zmian treści zapisów i uzupełnień:

§ 10

1. Uprawnienie do wykupienia identyfikatora mieszkańca, po wniesieniu opłaty zryczałtowanej posiadają:

1.1. Osoby zameldowane w lokalach usytuowanych przy ulicach objętych SPPN, na pobyt stały, będące właścicielami pojazdu samochodowego o masie całkowitej do 3,5 tony z zastrzeżeniem § 12 ust.1

1.2. Osoby zameldowane na pobyt tymczasowy, będące najemcami lokalu mieszkalnego, usytuowanego przy ulicach objętych SPPN po upływie roku od chwili pierwszego zameldowania z zastrzeżeniem § 12 ust.1

1.3. Jako właściciela pojazdu, przyjmuje się także osoby będące użytkownikiem pojazdów samochodowych, na podstawie umowy leasingu lub sprzedaży na raty, zawartej z bankiem lub firmą leasingową oraz umowy cywilno-prawnej sporządzonej w formie pisemnej potwierdzonej notarialnie pod rygorem bezskuteczności.

§ 11

1. Osoby, o których mowa w § 10 pkt.1ust.1.1, 1.2 mogą wykupić; identyfikator, po przedstawieniu w BSPP następujących dokumentów :

1.1. dowodu rejestracyjnego pojazdu, w którym ujawnieni są jako właściciele,

- 1.2. umowy leasingu lub zakupu pojazdu na raty, zawartej z bankiem lub firmą leasingową,
- 1.3. oryginału umowy cywilno-prawnej potwierdzonej notarialnie, oraz jej kopii pozostawianej w aktach sprawy,
- 1.4. dokumentu tożsamości lub innego dokumentu, z którego wynikać będzie fakt zameldowania.

§ 12

1. Osoby zameldowane pod tym samym adresem w SPPN, wymienione w § 10 pkt.1, ust 1,1 i 1.2, upoważnione są do wykupienia Identyfikatora na jeden pojazd do parkowania w rejonie sąsiadującym z adresem zameldowania.
2. Identyfikator jest ważny tylko w rejonie, dla którego został wydany.
3. Posiadacz ważnego identyfikatora, który przestał być właścicielem pojazdu samochodowego, lub zmienił adres zameldowania poza granice SPPN, zobowiązany jest do jego zwrotu. W przypadku zwrotu jego posiadacz otrzyma zwrot opłaty za niewykorzystany okres ważności (liczony w pełnych nie rozpoczętych miesiącach).
4. W razie utraty lub kradzieży identyfikatora BOSPP nie zwraca kosztów za nie wykorzystany okres jego ważności.
5. Osoby, zameldowane w lokalach usytuowanych przy ulicach objętych SPPN, która nie dokonają opłaty zryczałtowanej i nie wykupią identyfikatora, uiszczają opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych w SPPN, na zasadach określonych w § 9.

§ 13

Karty abonamentowe mogą być sprzedane dla:

1. Podmiotów gospodarczych, które posiadają tytuł prawny do lokalu w obszarze SPPN, bądź wykonujących na zlecenie służb miejskich usługi na rzecz mieszkańców z zastrzeżeniem ust.3
2. Abonament przysługuje na jeden pojazd samochodowy po złożeniu wniosku, i dokumentu potwierdzającego; prowadzenie działalności gospodarczej, tytułu prawnego do lokalu w obszarze SPPN lub zlecenia służb miejskich na wykonanie usługi na rzecz mieszkańców w obszarze SPPN.
3. Karty abonamentowe potwierdzające wniesienie opłaty dla podmiotów gospodarczych wykonujących na zlecenie służb miejskich usługi na rzecz mieszkańców wydaje się na okres od 1 do 25 dni roboczych, w których obowiązują opłaty za parkowanie
4. Wysokość opłat abonamentowych określa Załącznik Nr 2 do Uchwały Rady Miejskiej w Mosinie.
5. Abonament jest ważny tylko w rejonie, dla którego został wydany.
6. Posiadacz ważnego abonamentu, który utracił tytuł prawny do lokalu w obszarze SPPN zobowiązany jego do jego zwrotu. W przypadku zwrotu jego posiadacz otrzyma zwrot opłaty za niewykorzystany okres ważności (liczony w pełnych nie rozpoczętych miesiącach).
7. Uprawnienia do wykupu abonamentu posiadają osoby niepełnosprawne o obniżonej sprawności ruchowej, posiadające ważną kartę parkingową, wydana zgodnie z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

§ 13 na § 14

§ 14 na § 15 z zmiana treścizamiast, muszą" na, należy"

(ustawa drogach publicznych wprowadza obowiązek ponoszenia opłat za parkowanie, ale nie za nieudokumentowanie dopełnienia tego obowiązku poprzez wyeksponowanie dowodu opłaty. Dodatkowa regulacja definiująca świadczenia o charakterze represyjnym za niewykonanie obowiązku uiszczenia opłaty parkingowej nie mieści się w zakresie upoważnienia udzielonego radzie gminy w art. 13b ust. 4 pkt 3 ustawy o drogach publicznych)

Opracował:

P.S.

Autor opracowania – jako niezależny projektant - dysponuje doświadczeniem, wiedzą i praktyką w projektowaniu, administrowaniu i kompleksowym nadzorowaniu operatorskim wszelkich usług parkingowych.

Obiektywizm wykonania opracowania, zapewnia zakres posiadanych praktycznych doświadczeń w rozwiązywaniu problemów parkingowych i wiedza - pozyskana z 13 lat zarządzania drogami i ruchem miasta Poznania jako dyrektora ZDM, realizatora wdrożenia w Poznaniu funkcjonującej już 30 lat wzorcowej, najefektywniejszej Strefy Płatnego Parkowania, oraz autora wdrożonych projektów organizacji nowych i praktycznego wdrożenia usprawnień organizacji już funkcjonujących Stref Płatnego Parkowania w 45 miastach w tym : Kalisza, Konina, Inowrocławia, Gliwic Jeleniej Góry, Mysłowic, Zabrze, Sosnowca, Chrzanowa, Krotoszyna, Śmigła, Jarocina, Olesna , Ostrzeszowa, Augustowa, Grodziska Wlkp., Swarzędza, Słupcy , Skarżyska-Kamiennej, Wągrowca, Opalenicy, Wolsztyna, Bielska-Białej, Świebodzina, Sycowa i wielu innych, także w 2010 r. dla miasta Mosiny oraz trwałe zainteresowanie kształtującymi się zmianami ich organizacji i możliwości poprawy efektywności w świetle postępujących zmian obowiązujących przepisów i warunków ich eksploatacji.