

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY MIASTA SZCZECIN**

z dnia ..... 2020 r.

**w sprawie pozbawienia kategorii dróg gminnych: ul. Łaziebnej, ul. Mariackiej,  
części ul. Tkackiej, części ul. Staromłyńskiej, części ul. Koński Kierat,  
części ul. Staromiejskiej poprzez wyłączenie ich z użytkowania**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 713) w związku z art. art. 10 ust. 1, 2 i 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 470, poz. 1087); Rada Miasta Szczecin uchwala, co następuje:

**§ 1.** Ulicę Łaziebną, ulicę Mariacką, część ulicy Tkackiej na odcinku od placu Żołnierza Polskiego do ulicy Grodzkiej, część ulicy Staromłyńskiej na odcinku od placu Żołnierza Polskiego do skrzyżowania z ulicami: ul. Koński Kierat i ul. Łaziebną, część ulicy Koński Kierat na odcinku od ulicy Mariackiej do ulicy Farnej, część ulicy Staromiejskiej na odcinku od ulicy Grodzkiej do ulicy Wyszyńskiego pozbawia się kategorii dróg gminnych poprzez wyłączenie ich z użytkowania.

**§ 2.** Położenie ulic wyłączonych z użytkowania jako dróg publicznych zawiera załącznik graficzny do niniejszej uchwały, na którym ulice wyłączone z użytkowania zaznaczono kolorem żółtym.

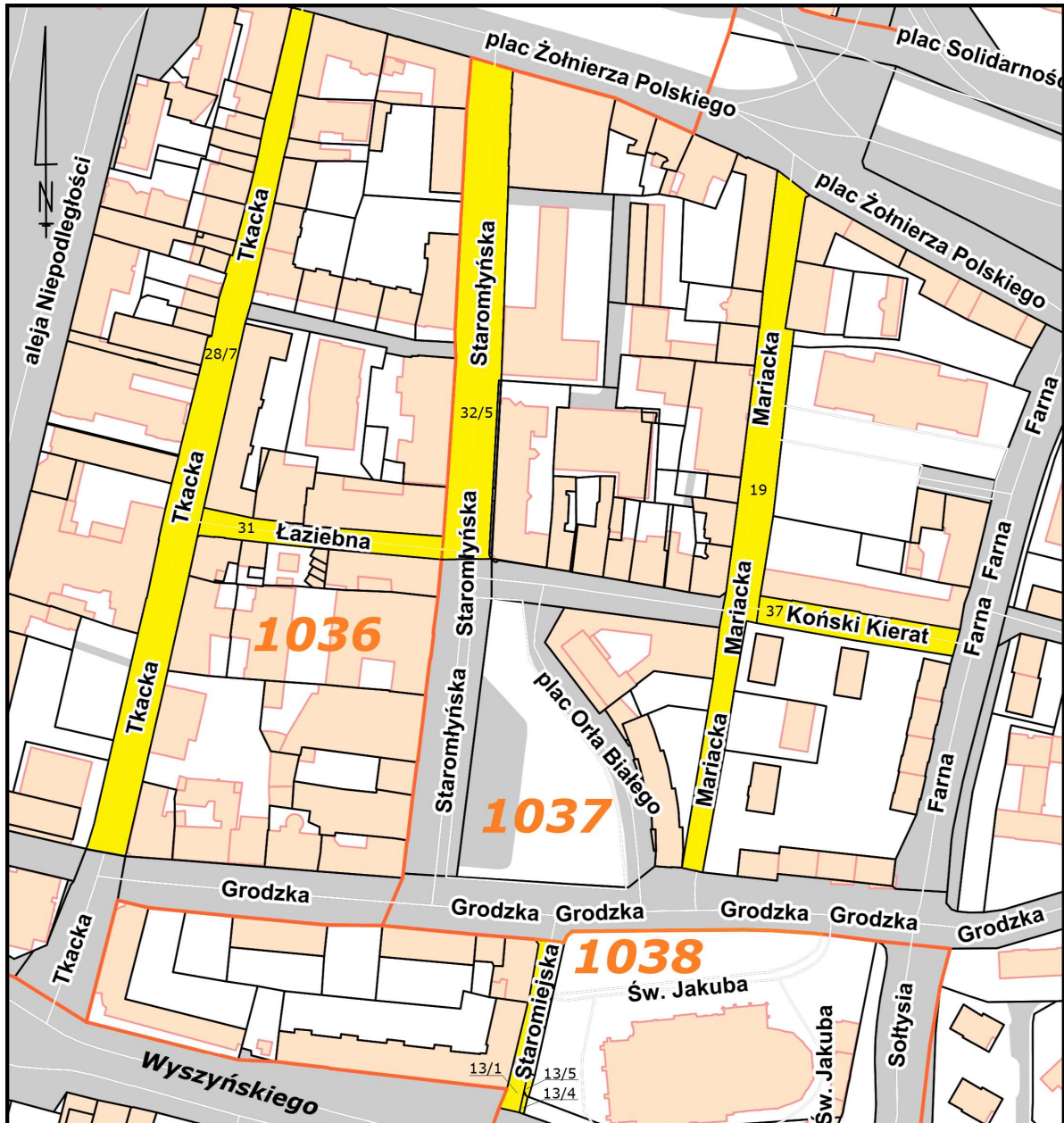
**§ 3.** Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Szczecin.

**§ 4.** Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Zachodniopomorskiego i wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.

Załącznik do uchwały Nr .....

Rady Miasta Szczecin

z dnia ..... 2020 r.



## UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o drogach publicznych organem właściwym do pozbawienia drogi dotychczasowej kategorii jest organ właściwy do zaliczenia jej do odpowiedniej kategorii. Zgodnie z art. 10 ust. 2 w/w ustawy, pozbawienie drogi jej kategorii dokonuje się w trybie właściwym do zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii. Zaliczenie i pozbawienie kategorii dróg gminnych jest kompetencją Rady Miasta Szczecin.

Wyłączenie wskazanych w uchwale ulic z kategorii publicznej stanowi kontynuację działania rozpoczętego Uchwałą Nr X/330/19 Rady Miasta Szczecin z dnia 10 września 2019 r. w sprawie pozbawienia kategorii dróg gminnych: placu Orła Białego, części ulicy Staromłyńskiej oraz części ulicy Koński Kierat poprzez wyłączenie ich z użytkowania. Jest również elementem większej strategii pn. „Cztery Place Starego Miasta”, wypracowanej w trakcie prototypowania zmian na górnym tarasie tego obszaru w okresie od lipca do października 2019 r. (projekt pn. „Nowe Życie Placu”). Zakłada więc wytworzenie w całej dzielnicy atrakcyjnej przestrzeni publicznej służącej do eksponowania walorów historycznych dzielnicy, wygodnej i bezpiecznej z punktu widzenia niechronionych uczestników ruchu, a także dostosowanej do potrzeb mieszkańców i biznesu lokalnego.

Elementem tej wizji jest zmiana funkcji i zagospodarowania ulic wskazanych w niniejszej uchwale. Te tereny będą systematycznie przebudowywane na tzw. podwórce miejskie (woonerfy). Krawężniki będą wówczas realizowane jako pograżone, żeby uzyskać przestrzeń bez różnicy wysokości (historyczne zróżnicowanie materiałowe nawierzchni zostanie zachowane). W ten sposób zatarty zostanie podział funkcjonalny na jezdnię i chodniki, co ułatwi prowadzenie ruchu pieszego i rowerowego, a także sytuowanie ogródków gastronomicznych. Co równie ważne: zwiększy dostępność ulic staromiejskich dla osób z niepełnosprawnościami.

Wyłączenie z kategorii publicznej jest ponadto podstawą do zwiększenia elastyczności w zarządzaniu przestrzenią publiczną. Wskazana część Starego Miasta jest obszarem szczególnego zainteresowania ze strony różnych podmiotów realizujących wydarzenia plenerowe, w tym mieszkańców zgłaszających inicjatywy społeczno-kulturalne. Gmina planuje rozszerzać więc na kolejne tereny uproszczone procedury wypracowane w odniesieniu do placu Orła Białego.

Poza tym podjęcie uchwały ma uzasadnienie komunikacyjne. W trakcie procesu prototypowania jego uczestnicy - mieszkańcy Starego Miasta i przedsiębiorcy prowadzący działalność na tym terenie - zwracali uwagę na dużą konkurencję różnych grup użytkowników o dostępne stanowiska postojowe i ich niską rotację (z badań własnych gminy wynika, że ten stan spowodowany jest przez zbyt dużą liczbę wydanych abonamentów oraz niską stawkę godzinową opłaty za postój). Temu problemowi poświęcone były wszystkie spotkania otwarte w ramach działań partycypacyjnych, dlatego wymaga on pilnego rozwiązania.

Na wymienionych w uchwale ulicach stopniowo będzie ograniczany ruch pojazdów samochodowych do minimum (niezbędny dojazd do nieruchomości). Miejsca postojowe dla mieszkańców, przedsiębiorców,

klientów usług i innych osób korzystających z przestrzeni Starego Miasta będą docelowo wyznaczone w garażach wielopoziomowych, które powstaną przy ulicy Staromłyńskiej i Trasie Zamkowej im. Piotra Zaręby (obecnie kończą się prace nad koncepcjami programowo-przestrzennymi dla przywołanych obiektów, spółka Nieruchomości i Opłaty Lokalne przygotowuje się do zlecenia dokumentacji budowlanej). Do czasu ich realizacji będzie można wytyczyć stanowiska dla poszczególnych grup bezpośrednio na jezdni, co byłoby niemożliwe bez wyłączenia dróg z kategorii publicznej.

Podjęcie przedmiotowej decyzji jest też elementem drugiego kierunkowego działania Gminy Miasto Szczecin. Działanie to obejmuje stworzenie nowego Systemu Parkowania w Szczecinie skorelowanego z budową systemu komunikacyjnego opartego o dwie osie tj. przebieg Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej oraz linii tramwajowych na kierunku lewy-prawy brzeg.

Wg tej koncepcji miasto umownie będzie podzielone na 3 strefy:

- Strategicznej Interwencji (śródmiejska z preferencją dla ruchu pieszego, komunikacji zorganizowanej, w tym komunikacji publicznej, elektromobilności i uzupełniających środków komunikacji, ze stopniowym ograniczaniem ruchu konwencjonalnych pojazdów samochodowych w niektórych częściach strefy tj. Stare Miasto, Łasztowania),
- oddziaływania Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej (strefa preferencji komunikacji publicznej i zorganizowanej oraz uzupełniających środków komunikacji i elektromobilności z udziałem konwencjonalnych pojazdów samochodowych),
- zewnętrznej (obszar poza śródmieściem oddzielony linią SKM - bez ograniczeń w ruchu z uwzględnieniem potrzeby lokalizacji parkingów buforowych na granicy strefy).

(podpis Dyrektora)

(podpis Wnioskodawcy)