



**Uchwała Nr XII/154/2019**  
Rady Dzielnicy IV Prądnik Biały  
z dnia 22 sierpnia 2019 r.

**w sprawie poszerzenia strefy płatnego parkowania na terenie Dzielnicy IV Prądnik Biały.**

Na podstawie § 3 pkt 4 lit. c oraz pkt 3 lit. g uchwały nr XCIX/1498/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie organizacji i zakresu działania Dzielnicy IV Prądnik Biały w Krakowie (t. j. Dz. U. Woj. Mał. z 2019 r. poz. 5466).  
Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały uchwala, co następuje:

**§ 1.**

Opiniuje się **pozytywnie** wniosek Urzędu Miasta Krakowa o rozpoczęcie dyskusji nad ewentualnym wprowadzeniem strefy płatnego parkowania na terenie Dzielnicy IV pod warunkiem realizacji postulatów opisanych w § 2

**§ 2.**

Wnioskuje się o podjęcie następujących działań oraz uwzględnienie uwag przed ewentualnym wprowadzeniem strefy:

1. Należy przeliczyć liczbę miejsc parkingowych w Dzielnicy w obszarze wymienionym w § 1 . Przed przystąpieniem do konsultacji Rada Dzielnicy powinna dysponować informacją, o ile % spadnie ilość miejsc parkingowych biorąc pod uwagę różnicę pomiędzy parkowaniem na zasadach ogólnych, a restrykcjami dotyczącymi wyznaczania miejsc parkingowych na terenie strefy płatnego parkowania. Oprócz tego Rada Dzielnicy IV powinna otrzymać szacunkowe dane dotyczące procentowego spadku liczby chętnych do parkowania w w/w obszarze po ewentualnym wprowadzeniu strefy, a także wybudowaniu planowanych parkingów P&R.
2. Należy wprowadzić rodzaj strefy buforowej/periferijnej, dla której stawka za każdą godzinę parkowania wyniosłaby 1 zł, lub 2 zł.
3. W przypadku miejscowego deficytu możliwości wyznaczenia miejsc, lub zbyt dużego spadku miejsc w stosunku do stanu obecnego, należy taki obszar wyłączyć ze strefy np. poprzez ustanowienie drogi wewnętrznej.
4. Należy przeprowadzić szeroko zakrojone konsultacje z mieszkańcami Dzielnicy przez właściwą komórkę Urzędu Miasta Krakowa lub jednostkę podległą oraz przeprowadzić sondaż wśród mieszkańców.
5. Strefa Płatnego Parkowania na obszarze Dzielnicy IV nie powinna obowiązywać w weekendy i dni wolne od pracy.
6. Strefa powinna się oprzeć o naturalne bariery, np. ciąg III obwodnicy (Armii Krajowej, Conrada, Opolska), czy linię kolejową nr 95, z ewentualnymi odstępstwami.

### § 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczącego Rady i Zarządu Dzielnicy IV Prądnik Biały

**Dominik Franczak**

#### Uzasadnienie:

Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały podejmuje uchwałę w oparciu o otrzymane pismo z UMK BR znak: BR-03.0004.62.2019 z dnia 1 sierpnia 2019 roku (data wpływu 01.08.2019 r.).

1. W przeprowadzanych przez Radę Dzielnicy IV konsultacjach mieszkańcy coraz częściej poruszają temat wprowadzenia strefy parkingowej. Obecnie jest to jedyne rozwiązanie prawne, które umożliwi zredukowanie nasilających się problemów parkingowych, jak niedobór miejsc, czy zalegające wraki, pod warunkiem odpowiedniego i rozważnego wykorzystania tej możliwości.

W związku z ostatnim wzrostem stawek opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania wydaje się, że potrzeba wprowadzenia strefy na obszarze bezpośrednio przylegającym do już istniejącej strefy się nasiliła. Mimo odpowiednich narzędzi po podwyżce ceny zostały zróżnicowane tylko w niewielkim stopniu, tzn. w okolicach Wawelu można zaparkować za „tylko” 6 zł, podczas gdy na dalekich peryferiach strefy, w obszarach o bardzo niewielkiej do tej pory zajętości miejsc, stawka za godzinę wynosi „aż” 4 zł. W efekcie wzrosła dysproporcja pomiędzy parkowaniem nawet na granicznych obszarach strefy, a bezpłatnym parkowaniem po za nią.

2. Przeprowadzenie odpowiednich analiz ma przedstawić, czy ewentualne wprowadzenie strefy faktycznie poprawi, czy pogorszy sytuację parkingową. Teren Dzielnicy IV, zwłaszcza duże osiedla np. Azory, Krowodrza Górka, czy Żabinec, posiada inną charakterystykę niż obszar ścisłego centrum. W omawianym rejonie infrastruktura parkingowa jest niewystarczająca nawet dla samych mieszkańców okolicznych osiedli oraz przyjezdnych studentów, bez uwzględnienia osób przyjeżdżających tutaj z miasta i przesiadających się na komunikację miejską.

Bardzo istotny jest problem przyjezdnych studentów, licznie zamieszkujących teren Dzielnicy, z uwagi na bliską odległość od centrum i stosunkowo dobrą komunikację miejską. Wielu z nich przyjeżdża samochodami, zostawiając je na dni robocze pod wynajmowanym mieszkaniem, następnie poruszając się po mieście komunikacją. Wiele miejscowości posiada dogodne połączenie autobusowe, lub kolejowe do Krakowa, zaś wprowadzenie strefy może w wielu w nich wymusić zmianę nawyków komunikacyjnych.

Ponadto w wielu miejscach wytyczenie miejsc parkingowych zgodnych z przepisami dotyczącymi stref płatnego parkowania, może być niemożliwe w stosunku do obecnego parkowania wg przepisów ogólnych.

Ponadto uchwalone przez Radę Miasta Krakowa stawki to nie 6/5/4 zł, a 6/5/4/0 zł, ponieważ problemy parkingowe Krakowa nie kończą się za narysowaną na mapie granicą strefy, stąd

przejście od stawki 6 zł w rejonie ścisłego centrum do stawki 0 zł po za strefą powinno być bardziej płynne i równomierne niż obecnie, stąd postulat wprowadzenia stawki 2 zł, czy nawet 1 zł dla stref granicznych. Powinno to w znacznym stopniu zredukować efekt problemu parkingowego dla najbliższych obszarów po za strefą wraz z każdym kolejnym poszerzeniem strefy.

Strefa ma służyć mieszkańcom Dzielnicy, dlatego trzeba z nimi przeprowadzić konsultacje. Żeby jednak miały one sens, trzeba najpierw posiadać dokładne dane, o których mowa powyżej. Konsultacje winny być przeprowadzone przez właściwą komórkę Urzędu Miasta Krakowa lub jednostkę podległą.

Dzielnica IV boryka się z problemem osób dojeżdżających do pracy w centrum i przesiadających się w z własnych aut na komunikację miejską, wykorzystując do tego brak strefy na terenie Dzielnicy IV, a także studentów, którzy pozostawiają tu swoje samochody na dni robocze, poruszając się po samym mieście komunikacją miejską, podczas gdy weekendy spędzają w rodzinnych miejscowościach. W przeciwieństwie jednak do obszaru centrum, znaczenie ruchu turystycznego i rekreacyjnego jest marginalne, w związku z czym nie ma potrzeby żeby strefa obowiązywała także w weekendy.

Naturalną granicą strefy wydaje się ciąg ulic Opolskiej i Conrada, zarówno z powodu swojej szerokości, pewnego oddalenia zabudowań i okolicznej infrastruktury w wielu miejscach, jak i równoległego przebiegu rzek Białucha i Sudół, co sprawia, że ciąg ten wydaje się naturalną granicą, a nie tylko cienką linią na mapie, która umożliwia bezpłatne pozostawienie samochodu raptem kilka metrów dalej. Alternatywą jest linia kolejowa nr 95. Te naturalne granice powinny w analizach posłużyć za punkt wyjścia.