



Kraków, 13 listopada 2020 r.

TO.032.7.2020

**Urząd Miasta Krakowa
Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia
Referat ds. Partycypacji i Dialogu
ul. Jana Dekerta 24
30-703 Kraków
dialoguj@um.krakow.pl**

Dotyczy: KORESPONDENCJI Z DNIA 30 PAŹDZIERNIKA 2020 R. W SPRAWIE PRZYGOTOWANIA PEŁNEGO RAPORTU KOŃCOWEGO Z PROWADZONYCH PRZEZ ZARZĄD TRANSPORTU PUBLICZNEGO W KRAKOWIE W OKRESIE OD 16 KWIETNIA DO 7 MAJA 2019 R. KONSULTACJI SPOŁECZNYCH POŚWIĘCONYCH PROJEKTOWI UCHWAŁY ZMIENIAJĄCEJ REGUŁY FUNKCJONOWANIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA W KRAKOWIE.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w odpowiedzi na ww. korespondencję przesyła w załączeniu wnioskowane materiały:

- 1) Spis wypowiedzi zebranych w trakcie spotkania konsultacyjnego do projektu uchwały RMK o Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania;
- 2) Merytoryczne uwagi Mieszkańców dotyczące Strefy Płatnego Parkowania.


DYREKTOR
Łukasz Franek

Otrzymują:

1 x adresat

1x a/a

Sprawę prowadzi:

Edyta Głogowska - Dział TO nr tel.: 12 616 8611

Sebastian Kowal - Dział TT nr tel.: 12 616 86 99

W przypadku kierowania korespondencji uprzejmie proszę o powołanie się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.

- 1) Spis wypowiedzi zebranych w trakcie spotkania konsultacyjnego do projektu uchwały o Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania. Uczestnikom spotkania odpowiadano na pytania na bieżąco.

Stolik 1

- * Mieszkaniec Grzegórzek przedstawia problem z parkowaniem w tym rejonie. Zgłasza potrzebę reorganizacji ruchu w rejonie ulic Fabrycznej i Cystersów. Pyta o możliwości włączenia ich do Strefy płatnego parkowania - obecnie ulice są wykorzystywane przez wielu dojeżdżających do pracy w centrum samochodami, jako swego rodzaju park and walk. Problemem jest kwestia własności gruntów na ul. Cystersów, która jest na razie drogą wewnętrzną, nie publiczną. Nie może być zatem objęta odpłatnością za parkowanie. Mieszkaniec otrzymuje informację, że aby nadać bieg sprawie, najlepiej byłoby postarać się o oficjalny głos Rady Dzielnicy, w formie uchwały wspierającej rozszerzenie strefy na obszar Grzegórzek.
- * Mieszkanka ul. Sarego zgłasza problem zbyt dużej liczby samochodów parkujących na tej ulicy i w konsekwencji na problem z zaparkowaniem prywatnego samochodu jej oraz jej starszej matki. Zwraca również uwagę na problem z generatorami prądotwórczymi - w tym rejonie często nagrywane są filmy, a firmy obsługujące plan dostarczają prąd za pomocą takich właśnie urządzeń. Są one hałaśliwe i emitują spaliny. Przekonują, że abonament postojowy, który im przysługuje w kwocie 10 zł na miesiąc, jest często martwym dokumentem, skoro nie gwarantuje możliwości zaparkowania.
- * Starszy mieszkaniec podstrefy P2 zwraca uwagę na niedostatek lub niewygodne wyznaczenie tzw. kopert dla niepełnosprawnych.
- * Mieszkaniec Dębnik popiera ideę rozszerzenia poboru opłat na weekendy oraz zmianę wysokości stawek. Przekonuje, że miasto powinno pilnować, by ceny za parkowanie na ulicy były wyższe niż na parkingach podziemnych typu; przy Muzeum Narodowym oraz pod Wawelem, czy na Koronie i tam kierować samochody osób przybywających do miasta. Jednocześnie mieszkaniec składa wniosek o poszerzenie obszaru poboru opłat od wysokości ul. Szwedzkiej do linii mostu Zwierzynieckiego oraz od granicy osiedla Podwawelskiego po Zakrzówek.
- * Radna dzielnicy II (Grzegórzki) pyta o możliwość rozszerzenia poboru opłat na Dąbie. Przekonuje, że są o to wnioski od znacznej części mieszkańców tego rejonu. Wyjaśniamy, że prawdopodobnie nie da się wykazać roli śródmiejskiej tego obszaru, ale możliwe jest ustanowienie tam zwykłej strefy płatnego parkowania. Radna zgłasza też uwagę o konieczności przemyślenia miejsc postojowych przy al. Pokoju na terenie, który pierwotnie planowany był, jako droga rowerowa i obecnie wykorzystywany jest przez mieszkańców, jako dziki parking.
- * Mieszkaniec Zwierzyńca zgłasza wniosek o poszerzenie obszaru poboru opłat aż za Rudawę do wysokości ul. Piastowskiej. Otrzymuje informację, że Rada Dzielnicy VII przygotowała już odpowiednie uchwały w tej sprawie, jednak tak daleki obszar nie spełnia funkcji śródmieścia.
- * Mieszkanka Podgórze wraz z grupą mieszkańców nie zgłasza uwag do projektu. Podważa prawo do nagrywania rozmów w celu wykonania protokołu. Krytykuje również krótki czas trwania konsultacji, które na dodatek częściowo pokrywają się z tzw. weekendem majowym. Zapytuje również dlaczego w zarządzeniu o konsultacjach nie ma informacji o tym, że klasyczna strefa płatnego parkowania będzie przekształcana w śródmiejską strefę. Pyta również, czy rada miasta ma prawo uchwalić nowe regulacje, kiedy ustawa pozwala na realizację takich zapisów od 5 września 2019 r. Otrzymuje informację, że nowe stawki miałyby obowiązywać od końca września. Prosi o wyjaśnienie, czy prawnicy miejscy są pewni, że to możliwe. Pada też pytanie, czy Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie będzie wnioskował o likwidację spółki Miejska Infrastruktura, skoro gros środków z poboru opłat będzie według nowych zasad kierowana na rozwój transportu publicznego.

Pyta, czy ZTP otrzymało wniosek od mieszkańców Kazimierza aby odpłatność obowiązywała przez siedem dni w tygodniu w godzinach o wiele dłuższych niż proponowane w uchwale. Otrzymuje odpowiedź, że taki wniosek nie wpłynął. Następnie pyta czy zostały wykonane analizy rotacji i prognoza konsekwencji finansowych wprowadzonych zmian. Otrzymuje pozytywną odpowiedź, a na prośbę mieszkanki, zostaje jej przekazana analiza.

Stolik 2

- * Dostawca ciężkich urządzeń pyta o możliwość stworzenia specjalnego abonamentu postojowego dla tego rodzaju przedsiębiorców. Podstawą byłaby możliwość rozliczenia zakupu pojazdu bez podatku VAT. Chodzi o pojazdy do 3,5 t wagi. Proponuje kwotę 50 zł, jako opłatę za abonament. Kłopotliwą stroną tego rozwiązania jest kwestia własności pojazdów - władają nimi często kierowcy prowadzący jednoosobową działalność gospodarczą, ale nie będący właścicielami auta.
- * Mieszkaniec Zabłocia popiera ideę rozszerzenia odpłatności za postój na terenie jego Dzielnicy. Zauważa jednak, że wiele ulic w rejonie nie należy do gminy, a więc - jak mu potwierdzamy - nie będą one objęte odpłatnością. Składa pisemny wniosek z uwagami do kwestii własności ulic. Liczy na ich przejęcie przez miasto.
- * Mieszkaniec ul. Cystersów prosi, o jak najrychlejsze uregulowanie kwestii własności gruntów na jego ulicy, tak by mogła ona stać się częścią strefy płatnego parkowania. Sam pomysł rozszerzenia strefy na dalsze obszary Grzegórzek jest mu bliski.
- * Mieszkaniec Salwatora wnioskuję o objęcie odpłatnością za postój ul. Emaus, która jest obecnie wykorzystywana przez wiele osób przyjezdnych, jako punkt pozostawienia auta, w celu przesiadki na tramwaj przy pętli w Salwatorze.

Stolik 3

- * Mieszkanka ul. Sebastiana wnioskuję o wprowadzenie możliwie, jak najwyższych opłat dla osób przyjezdnych. Popiera wprowadzenie opłat w weekendy, wskazując że samochody turystów zapychają większość wolnych miejsc postojowych w tym rejonie.
- * Mieszkaniec Zwierzyńca wnioskuję o poszerzenie obszaru podstrefy do granicy z rzeką Rudawą. Przekonuje, że na ul. Kasztelańskiej jest zbyt mało miejsc do parkowania, by były one powszechnie dostępne.
- * Mieszkaniec Grzegórzek wnioskuję, by na terenie istniejącej tam strefy nie obowiązywał pobór opłat w weekendy. Będzie to wygodne dla gości mieszkających tam osób.
- * Mieszkaniec Grzegórzek wnioskuję o podniesienie czytelności obsługi parkometrów. Obecne mają jego zdaniem zbyt małe klawisze i nieczytelną instrukcję obsługi.
- * Mieszkaniec okolic cmentarza Rakowickiego wnioskuję o włączenie do strefy płatnego parkowania obszaru między dworcem autobusowym, a ul. Kątową. Wnioskuję o to wspólnota mieszkaniowa budynków przy ul. Kątowej. Obszar jest wykorzystywany przez kierowców do darmowego postoju, na okres podróży pociągami poza Kraków.

Na spotkaniu konsultacyjnym pojawiła się grupa mieszkańców, która zaprotestowała wobec formy prowadzenia spotkania. Liczyli na możliwość wypowiedzi grupowych. Ich zdaniem, to jedyna poprawna formuła konsultacji. Wyjaśniono im, że w ten sposób trudno zebrać uwagi, można poznać jedynie nastawienie grupy zebranych osób do projektu.

2) Merytoryczne uwagi Mieszkańców dotyczące Strefy Płatnego Parkowania - zebrane drogą korespondencyjną.

*Może warto uchwalić algorytm aktualizacji cen a nie tylko podwyżkę?

Algorytm aktualizacji cen rozumiany, jako waloryzacja cennika rokrocznie, jest możliwy do ustalenia. Jednak koszt postoju na jezdni nie ma znaczenia finansowego, a regulującego czas postoju i dostępność miejsc. Z tego powodu zmiany cen powinny być raczej oparte o dane dotyczące liczby dostępnych miejsc w czasie obowiązywania odpłatności - takie dane będą zbierane. Dynamiczny sposób oceny liczby miejsc postojowych na całym obszarze strefy płatnego postoju byłby z kolei obecnie zbyt kosztowny do wdrożenia.

*Ankieta też wspomina o cenach dla mieszkańców. Sądzę że parking miejski przy drodze powinien stać pomiędzy darmowym a komercyjnym. Nie wiem dlaczego miasto któremu brakuje pieniędzy na MPK powinno dofinansować posiadaczy samochodów bez garażu z podatków całej reszty. Jeśli cel jest „społeczny” to nie powinien być realizowany przez tą komórkę Miasta.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie rozważa zmianę cen abonamentu postojowego dla mieszkańców - propozycja będzie wymagała akceptacji Rady Miasta Krakowa.

*Strefa Płatnego Parkowania powinna obowiązywać w weekendy jedynie w zakresie pierwszej i drugiej obwodnicy.

Rozwiązanie to może doprowadzić do przeniesienia się problemu dostępności miejsc postojowych do obszarów bardziej odległych od ścisłego centrum.

*Pory zaproponowane tzn. 10-20 są wg mnie niewystarczające, gdyż nie wyeliminują problemu pozostawienia aut w centrum na całą noc przez osoby przebywające np. po pracy ok 18-19 na spotkanie towarzyskie i wracające po auto o poranku. Mieszkańcy, którzy po pracy chcą ok 18-20 znaleźć miejsce postojowe w pobliżu miejsca zamieszkania mają przez to utrudnione zadanie. Najgorsza sytuacja w weekendy. Strefa Powinna obowiązywać minimum do godziny 22.

Rozwiązanie takie jest brane pod uwagę. Analiza efektywności działania SSPP po zmianach będzie z pewnością uwzględniała ten aspekt.

*Powinna być różnica w opłatach dla osób, które płacą podatki w mieście i dla tych którzy nie płacą. Wyznacznikiem mogłaby być karta krakowska. Podobnie jak bilety MPK są tańsze dla mieszkańców powinno być tańsze parkowanie np. 5zł za godzinę zamiast 8 zł.

Tego rodzaju rozwiązanie (jeśli nie dotyczy opłat abonamentowych) jest nieegzekwowalne.

*Roczny abonament parkingowy dla mieszkańców powinno dać się kupić online przez aplikację bez konieczności wizyty w biurze na stadionie Wisły

Uwaga przekazana do obsługującego ŚSP.

*Podstrefa P61V powinna należeć do wyższej stawki parkowania i oczywiście soboty i niedziele płatne.

Obecna analiza zajętości miejsc postojowych nie wykazała takiej potrzeby - będzie to jednak weryfikowane.

*Dlaczego ci uprzywilejowani już mieszkańcy centrum (życie kulturalne jednak skupia się w centrum) nadal będą płacić 10 zł na miesiąc? Dlatego proponuje podwyższyć im opłatę do np. 50 zł.

ZTP rozważa zmianę cen abonamentu postojowego dla mieszkańców - propozycja będzie wymagała akceptacji Rady Miasta Krakowa.

*Nie popieram również pomysłu opłaty za parkowanie w weekend. Miasto powinno być dla mieszkańców, nie turystów.

Opłaty za postój w weekend służą przede wszystkim ograniczeniu całodobowej obecności pojazdów przyjezdnych, nienależących do mieszkańców.

*W centrum znajduje się wiele instytucji, szpitali, które wymagają dojazdu samochodem np. z małymi dziećmi. Proponowane stawki spowodują, że wizyta u lekarza będzie ogromnym kosztem.

Zarząd nie zakłada, by wzrost kosztów postoju o 3 zł za godzinę w stosunku do obecnych 3 zł za godzinę, był opłatą uniemożliwiającą okazjonalne wizyty u lekarza.

*Proponowałbym również rozszerzenie strefy płatnego parkowania na części Krowodrzy - za ulicą Kijowską, gdzie obecnie mieszkańcy mają duże problemy z parkowaniem, a okolica zastawiona jest samochodami osób przyjeżdżających i przejeżdżających na komunikację miejską. Celowe i uzasadnione byłoby rozszerzenie SPP do ulicy Piastowskiej a docelowo do ul. Armii Krajowej

Takie rozwiązanie będzie przygotowywane w następnym kroku.

* „Jestem mieszkanką Osiedla Podwawelskiego, które po oddaniu do użytku ICE oraz po zatrzymaniu SPP na Rynku Dębnickim przeżywa gehennę tranzytową, która zmniejszyła się o połowę dopiero po wprowadzeniu Zielonej Ulicy Twardowskiego.”

Wprowadzenie odpłatności za postój również powinno pomóc w ograniczeniu napływu pojazdów spoza osiedla.

*Uważam, że Osiedle Podwawelskie powinno zostać objęte SPP o najwyższych opłatach parkingowych za godzinę, przez całą dobę. Jesteśmy w tej chwili ostatnim bezpłatnym miejscem a osiedle traktowane jest jak jeden wielki bezpłatny parking. Ruch tranzytowy związany z poszukiwaniem miejsc parkingowych trwa 24 godziny przez 7 dni w tygodniu. Nie mamy odpoczynku ani w nocy, ani w dni wolne od pracy. Uciążliwy tranzyt powodują imprezy organizowane w ICE, wystarczy, że Centrum ma pełne obłożenie

gości i tylko połowa z 2200 osób przyjedzie na wydarzenie autem i niech tylko połowa z nich, czyli ok. 500 osób przejedzie przed wydarzeniem i po nim przez osiedle.

Obecne dane nie wskazują na potrzebę wprowadzenia takie rozwiązania na osiedlu. Zasady funkcjonowania strefy odpłatnego postoju i ich efektywność, będą jednak weryfikowane.

*Szczególnie duże zainteresowanie osiedle przeżywa podczas „Wianków” i innych masowych imprez. Wówczas nie sposób przejść, bo każdy centymetr wolnej przestrzeni zastawiony jest autami a w nocy przez osiedle sunie sznur aut osób wracających do domu.

Wprowadzenie odpłatności za postój powinno pomóc w ograniczeniu napływu pojazdów spoza osiedla.

*Do tego w szkole podstawowej nr 25 co niedzielę jest organizowana giełda, na którą uczestnicy przyjeżdżają autami. Powoduje to uciążliwy tranzyt, a co za tym idzie okropny hałas, ale też dodatkowy hałas wystawców, którzy od 5 rano wystawiają towar, trzaskają drzwiami, parkują pod szkołą.

Wprowadzenie odpłatności za postój powinno pomóc w ograniczeniu napływu pojazdów spoza osiedla.

*Osiedle traktowane jest jako bezpłatny parking przez firmy turystyczne, które urządzają sobie miejsce zbiórki na parkingu przed szkołą. Czasami 5 autokarów turystycznych parkuje tu w tym samym czasie. Są to autokary zarówno polskie, jak i zagraniczne. Stoją czasami bardzo długo z włączonymi silnikami a tłumy turystów zachowują się głośno, powodując że np. nie da się spać.

Wprowadzenie odpłatności za postój również powinno pomóc w ograniczeniu napływu pojazdów spoza osiedla. Informacja nt. uciążliwego postoju autobusów została przekazana do Straży Miejskiej.

*Uciążliwe jest też parkowanie rodziców, którzy dowożą tu dzieci do szkół i przedszkoli. Wystarczy, że tylko co drugi rodzic pożegna się z dzieckiem trąbieniem, a wywołuje to nieustanny hałas parkujących aut, trzaskanie drzwiami. do tego rodzice ci często zostawiają na osiedlu auto i dalej kontynuują podróż komunikacją miejską, zatykając osiedle, na którym mieszkańcy nie mogą znaleźć miejsca parkingowego.

Informacje te zostały przekazane do działu mobilności aktywnej Zarządu oraz do Straży Miejskiej.

*Ogromnym problemem są osoby, które wybierają się na imprezy do centrum, szczególnie wieczorami oraz w weekendy zostawiają tu auta i idą bawić się w lokalach w centrum. Powroty takich imprezowiczów wybudzają całe osiedle, musimy znosić krzyki, śpiewy i naprawdę uciążliwe zachowanie. Dla mieszkańców osiedla brakuje miejsc i nie mają gdzie zaparkować, bo miejsca postojowe zajmują auta imprezowiczów.

Wprowadzenie odpłatności za postój powinno pomóc w ograniczeniu napływu pojazdów spoza osiedla. Stąd również propozycja ZTP aby opłaty obowiązywały również w soboty i niedziele.

*Na osiedlu funkcjonuje klub sportowy, z którego boją się korzystać mieszkańcy. Gdy po raz pierwszy tam weszłam, do korzystania z siłowni zniechęciła mnie recepcjonistka tłumacząc, że tam ćwiczą same "karki". Osiedle Podwawelskie jest osiedlem głównie emeryckim, tymczasem oferta tego klubu skierowana jest do zupełnie innych osób, które często zachowują się głośno, szczególnie w nocy. Klub prowadzi działalność z głośną muzyką, mimo licznych interwencji mieszkańców, spółdzielnia nie potrafi najemcy uciszyć. Do klubu tego przyjeżdżają osoby spoza osiedla, które powodują tutaj uciążliwy tranzyt, co za tym idzie hałas a do tego zajmują miejsca parkingowe.

Wprowadzenie odpłatności za postój powinno pomóc w ograniczeniu napływu pojazdów spoza osiedla. Pozostałe informacje przekazano Straży Miejskiej.

**Z powodu braku strefy płatnego parkowania wiele osób przyjeżdża na zakupy do osiedlowych sklepów, korzystając z faktu, że można tu bezpłatnie parkować. To powoduje uciążliwy tranzyt, trudny do wytrzymania hałas i brak miejsc postojowych.*

Wprowadzenie odpłatności za postój powinno pomóc w ograniczeniu napływu pojazdów spoza osiedla.

**Bardzo często mieszkańcy nie są w stanie wyjechać spod bloku, bo auta są tak zaparkowane, że tarasują inne samochody oraz ciągi pieszych. Po osiedlu poruszają się osoby niewidome, które z tego powodu są zdane na pomoc innych osób.*

Informacja została przekazana do Straży Miejskiej. Wyznaczanie pasów postojowych ułatwi egzekucję prawidłowego parkowania.

**Problemem jest też to, że brak SPP ściąga tu większy tranzyt, a auta poruszają się po osiedlowych uliczkach, po których wcześniej przejeżdżało przystawowe 5 aut na krzyż. Teraz ten tranzyt jest bardzo uciążliwy. Progi spowalniające zatopili się w ulicy i nawet zrezygnowano ze znaków ograniczenia prędkości do 20 km/h w jednym miejscu, więc auta jeżdżą tu zazwyczaj 40 km/h i szybciej, a nie ma tu żadnej sygnalizacji, więc osoby starsze, poruszające się na wózkach a zwłaszcza osoby niewidome mają problem z przechodzeniem na drugą stronę. Uciążliwy tranzyt samochodowy osób szukających tu miejsc postojowych po prostu jest niebezpieczny.*

Reorganizacja układu ruchu na osiedlu wpłynie na ograniczenie ruchu tranzytowego.

**Uważam, że na Osiedlu Podwawelskim powinno się wprowadzić najwyższe ustawowo opłaty za godzinę postoju. Opłaty powinny być pobierane przez całą dobę, zwłaszcza, żeby zniechęcić imprezowiczów z Forum Przestrzenie, z klubu sportowego i osoby, które bawią się w centrum, a osiedle traktują jak bezpłatny parking. Nie pozbedziemy się tak uciążliwych osób, jeśli SPP będzie obowiązywać tylko kilka godzin i nie będzie obowiązywać w weekendy.*

Obecne dane nie wskazują, by takie rozwiązanie było konieczne - efekty działania strefy będą weryfikowane.

**Jeśli na Osiedlu Podwawelskim wprowadzi się jedynie 5 zł za 1 h, to ludzie dalej będą wybierać osiedle do parkowania, oszczędzając 3 zł. Jeśli już to powinno się wprowadzić 11 zł w I strefie i 8 zł u nas na Podwawelskim, które już wystarczająco długo cierpi z powodu hałasu i uciążliwego tranzytu. ICE rozwija swoją działalność, a każda nowa impreza to kolejna cegiełka do naszej gehenny. Prezydent obiecał nam uspokojenie tranzytu. Zielona Ulica Twardowskiego faktycznie pozytywnie wpłynęła na osiedle i ruch się zmniejszył, teraz pora go wyprowadzić z osiedla, przywracając mu normalny stan.*

Obecne dane nie wskazują, by taki cennik był niezbędny. Efekty działania strefy płatnego postoju będą jednak weryfikowane. Dla osiedla przygotowany będzie również nowy układ organizacji ruchu, by ograniczyć wspomniane przejazdy tranzytowe.

**Mieszkamy w blokach z płyty, nie mamy zielonych buforów, które by nas chroniły przed hałasem samochodowym o smogu nie mówiąc. W Sztokholmie opłaty za 1 godzinę parkowania w przeliczeniu na miesiąc są tak wysokie, że wynoszą równowartość nowego auta. Albo władze Krakowa poważnie traktują kwestię smogu, hałasu w mieście i wprowadzi się SPP z najwyższymi opłatami, skutecznie zniechęcającymi do kupowania aut, albo będziemy umierać i chorować z powodu zanieczyszczeń i cierpieć z powodu hałasu.*

Obecne dane nie wskazują, by taki cennik był niezbędny. Efekty działania strefy płatnego postoju będą jednak weryfikowane. Dla osiedla przygotowany będzie również nowy układ organizacji ruchu, by ograniczyć wspomniane przejazdy tranzytowe. Jedną z ról SSPP ma być ograniczenie liczby przejazdów samochodami. Zarząd podejmuje również inne działania zmierzające do zmniejszenia udziału ruchu samochodowego w miejskich podróżach.

*Uważam, że należy podjąć wszelkie kroki zniechęcające do poruszania się autem po Krakowie, a SPP jest takim krokiem. Im większe opłaty na utrzymanie auta, tym większa szansa, że ludzie będą się ich pozbywać, dzięki czemu zamiast parkingów będzie się budować parki.

Jedną z ról SSPP ma być ograniczenie liczby przejazdów samochodami. Zarząd podejmuje również inne działania zmierzające do zmniejszenia udziału ruchu samochodowego w miejskich podróżach.

*Nie może być też tak, że karetka pogotowia nie ma gdzie zaparkować i nie ma jak dojechać do osoby potrzebującej, bo wszyscy traktują Podwawelskie jak bezpłatny parking, zastawiając całą przestrzeń autami. Osobiście czuję się, jakbym mieszkała na środku parkingu."

Pojazdy uprzywilejowane (z włączonymi „kogutami”) mogą wykonać postój w dowolnym miejscu. Nie zmienia to faktu, że wyznaczenie pasów postojowych ułatwi egzekucję prawidłowego parkowania. Uwaga została przekazana do Straży Miejskiej.

*„Piszę w sprawie zmian funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania w Krakowie.

Popieram zmiany dotyczące zwiększenia opłat za godzinę parkowania a przede wszystkim - objęcia opłatą sobót i niedziel. Jestem mieszkańcem Kazimierza i wierzę, że wprowadzenie tych zmian polepszy jakość życia mojego i innych mieszkańców. Wnioskuje tak na podstawie codziennych doświadczeń: o ile w dni robocze można po Kazimierzu poruszać się pieszo czy rowerem, bo samochodem jest zawsze trudno, to w soboty i niedziele samochody parkują wszędzie, zajmują chodniki, przejścia dla pieszych, bramy wjazdowe do posesji. Jestem osobą w pełni sprawną i nieraz nie jest mi łatwo, gdy np. wracam z zakupów i muszę manewrować między parkującymi albo stojącymi w korkach samochodami. Wprowadzenie opłat przyczyni się do ograniczenia liczby samochodów wjeżdżających, bo wielu kierowców - wśród nich są też moi znajomi - przyjeżdża na Kazimierz samochodami z lenistwa albo oszczędności. Gdy będą musieli zapłacić za parkowanie kilkanaście złotych - wybiorą tramwaj, pociąg albo rower czy spacer.

Drugą niezwykle istotną dla mnie kwestią jest jakość powietrza. Duża liczba samochodów przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza, co odczuwalne jest szczególnie latem i jesienią. W wąskich ulicach Kazimierza kumulują się spaliny z przejeżdżających i stojących w korkach samochodów. Wierzę, że zmiany w Strefie Płatnego Parkowania poprawią jakość powietrza w centrum miasta.

Proponowane zmiany nie powinny wpłynąć na funkcjonowanie sklepów i lokali na Kazimierzu. Nigdzie w Europie ograniczenie ruchu samochodów nie spowodowało, że ludzie przestali przychodzić do restauracji i sklepów w centrum miasta, pomimo opinii lokalnych przedsiębiorców. Mniej samochodów to więcej miejsca dla ludzi do poruszania się i odpoczynku. To mniej spalin i hałasu, czyli przyjemniejszy wypoczynek.

Kibicuję wprowadzanym zmianom i mam nadzieję, że zostaną wprowadzone w tej formie. „

Zarząd stoi na podobnym stanowisku. Dziękujemy za uwagę.

*W celu zapewnienia większej kontroli proponuje powołać dedykowany zespół straży miejskiej/policji, który obchodziłby SPP razem z jej kontrolerami i zajmował się tylko i wyłącznie kwestiami związanymi z nieprawidłowym parkowaniem. Pilotażowo można zacząć od 4 etatów. Myślę, że w przypadku straży miejskiej, koszt etatów szybko by się zwrócił z wystawionych mandatów z których pieniądze trafiają przecież do kasy miasta.

Tego rodzaju rozwiązanie jest rozważane - na razie w formie okazjonalnych połączonych działań kontroli strefy i prawidłowego parkowania.

*Ponadto sadzę że należy ograniczyć możliwość wjazdu w obszar II obwodnicy miasta Krakowa tylko dla upoważnionych posiadających identyfikator. Mieszkańców dostawców oraz pracujących.

Tego rodzaju rozwiązanie naruszy prawa obywatelskie - odpłatności mają zniechęcić do częstego korzystania z auta, ale nie mogą uniemożliwić wjazdu do obszaru, w którym znajduje się wiele obiektów użytku publicznego. Obecna strefa ograniczonego ruchu utworzona została na obszarach, na których tego rodzaju obiekty nie wiążą się z okazjonalną koniecznością korzystania z samochodu.

*Jednocześnie zwracam się z wnioskiem o objęcie ulicy Rakowickiej droższą strefą śródmiejską. Po oddaniu połączenia drogowego z rondem w sąsiedztwie" parkingu pod estakadą" wytworzyła się przestrzeń na miejsca parkingowe, które objęte strefą parkowania pozwolą na zarządzanie ruchem w tym rejonie.

Zasadność tego rozwiązania będzie oceniana w toku weryfikacji działania obecnie zaproponowanego cennika.

*Wnoszę o wprowadzenie opłat dla wszystkich urzędników korzystających z parkingu pod magistratem, jedynym wyjątkiem może być Prezydent miasta.

Decyzja w tej sprawie nie należy do Zarządu. Obecnie jednak na teren ten wjeżdżają niemal wyłącznie pojazdy należące do urzędu miasta i jednostek miejskich lub pojazdy radnych miasta w dniu sesji.

*Na alei 3-go Maja powinno się przywrócić parkowanie na wcześniejszych zasadach na jezdni dla samochodów osobowych oraz dla autokarów, przy czym powinno się zwiększyć liczbę miejsc przeznaczonych dla autokarów. Sąsiedztwo parkingu podziemnego pod Muzeum Narodowym powinno konkurencyjnymi cenami przyciągać kierowców, a nie zmuszać do parkowania przez zakazanie parkowania na Alei 3-go Maja.

Obecne ceny parkingu przy Muzeum Narodowym są cenami konkurencyjnymi wobec planowanych cen dla strefy płatnego parkowania.

*Należy wyznaczyć na każdej 2 jezdniowej drodze buspas, jeśli jeździ nią linia autobusowa, gdyż dostępność komunikacyjna musi być alternatywą dla drogiego parkowania w centrum. Uważam że strefa płatnego parkowania P6V powinna posiadać cennik identyczny jak propozycja dla strefy P1.

Nie na każdej dwujezdniowej ulicy tego rodzaju zabieg jest uzasadniony. Buspasy wyznaczane są na podstawie algorytmu uzasadniającego konieczność takiego rozwiązania oraz analizy ruchu ogólnego. Efektywność działania cennika będzie weryfikowana - propozycja innej ceny będzie więc brana pod uwagę.

*Dzień dobry,

chciałbym zwrócić uwagę na problem ul. Zakątek i bloków 1 i 3, które sąsiadują bezpośrednio z al. Kijowską, gdzie przebiega granica strefy. Ww. bloki znajdują się na działkach po obrysie budynków, w związku z czym nie ma możliwości wyznaczenia miejsc parkingowych. Jednocześnie wokół znajdują się tereny zamknięte - szkoła, osiedla, co powoduje, że najbliższe miejsca ogólnodostępne znajdują się w dużej odległości. Wokół tych budynków znajduje się ok. 20 miejsc, które są stale zajęte. Jednocześnie blok nr 1 przylega do al. Kijowskiej, ale ze względu administracyjnego, ma adres, który uniemożliwia wykupienie abonamentu mieszkańca.

Wskazany byłoby włączenie ww. bloków do SSP, tak, żeby mieszkańcy mieli szansę zaparkować w niedużej odległości od swoich mieszkań.

W załączniku przesyłam również pismo od Administracji i Zarządu nieruchomości.

Wspomniana ulica nie znajduje się w zarządzie miasta Kraków.

*Wprowadzić podział na 3 różne podstrefy z różnymi cennikami

Takie rozwiązanie jest proponowane i preferowane przez Zarząd.

*Strefa Płatnego Parkowania powinna obowiązywać tylko od poniedziałku do piątku.

Doświadczenia mieszkańców obecnej Strefy Płatnego Parkowania oraz analiza zachowań kierowców wskazują na potrzebę wprowadzenia odpłatności w weekend.

*Proponowałbym poszerzyć strefę płatnego parkowania do Armii Krajowej w Bronowicach. Ma być P&R przy PKP Bronowice więc będzie akurat znajdował się na granicy strefy. Ewentualnie przynajmniej do ulicy Piastowskiej.

Takie rozwiązanie będzie proponowane, jako kolejny krok.

*Uważam, że należy objąć strefą także aktualnie pozostające poza nią obszary między P8 a P6.1 oraz w rejonie Krowodrzy/Bronowic.

Takie rozwiązanie będzie proponowane, jako kolejny krok.

*Strefa powinna obowiązywać minimum do godziny 22.

Takie rozwiązanie będzie rozważane, jako kolejny krok po zweryfikowaniu efektywności obecnie proponowanego rozwiązania.

*Strefa Płatnego Parkowania powinna obowiązywać w weekendy jedynie w zakresie pierwszej i drugiej obwodnicy, ale np. wprowadzenie SPP w sobotę czy niedzielę w okolicach rodna mogińskiego, na wschód od alei powstania warszawskiego, jest już zbyt daleko posuniętą restrykcją.

Tego rodzaju rozwiązanie wprowadziłoby niepotrzebną komplikację dla kierowców, jednocześnie zaś analiza zachowań kierowców wskazuje, że opłaty w dni weekendowe jest niezbędne także w pozostałych obszarach.

*Wprowadzenie SPP (np. P10) dla obszaru pomiędzy strefami: P8, P1 II, P3 a P6 I. W szczególności istotne jest uporządkowanie miejsc postojowych na ulicach: Prandoty, Żelaznej, Kamiennej, a także ul. 29 Listopada przy nowo powstałych inwestycjach deweloperskich. Istotny jest przy tym fakt, że wielu kierowców z premedytacją parkuje na tym obszarze aby uniknąć opłat w SPP.

Takie rozwiązanie będzie proponowane, jako kolejny krok.

*Wnioskuje o zmianę godzin początku obowiązywania strefy, aby zaczynała się o godz. 8:00 lub 9:00. Obecnie zaczyna obowiązywać dopiero o 10:00, a zatłoczenie miejsc parkingowych wydaje się występować wcześniej. W innych dużych miastach w Polsce płatne parkowanie zaczyna obowiązywać wcześniej, np. w Warszawie od 8:00.

Takie rozwiązanie będzie rozważane, jako kolejny krok.

*Wnioskuje o wydłużenie godzin obowiązywania stref, w których obowiązują podwyższone stawki do godz. 24:00. Na tych obszarach (szczególnie Stare Miasto i Kazimierz) ruch pojazdów oraz zatłoczenie miejsc parkingowych wydaje się występować do późnych godzin wieczornych. Zasadne zatem wydaje się wydłużenie działania strefy w tych obszarach.

Takie rozwiązanie będzie rozważane, jako kolejny krok.

*Uprzejmie proszę o uwzględnienie poszerzenia krakowskiej strefy płatnego parkowania o ulice Cystersów oraz Fabryczna.

Takie rozwiązanie jest rozważane, jednak problemem jest kwestia administracyjna - wspomniane ulice nie znajdują się w całości we władaniu gminy.

*Jako mieszkaniec Dąbia proponowałbym także objęcie tego miejsca Strefą Płatnego Parkowania. Chaos z miejscami parkingowymi, częste wizyty SM i Policji jak i nadmiar samochodów powinien zostać uregulowany.

Takie rozwiązanie jest dyskutowane z Radą Dzielnicy.

* „Dzień dobry,

jestem mieszkańcem strefy P1 i właścicielem samochodu (1 w gospodarstwie rodzinnym). Wraz z żoną i rodziną popieramy podniesienie stawek płatnego parkowania w centrum, nawet w przypadku, gdyby miało to oznaczać proporcjonalne podwyższenie cen abonamentów postojowych dla mieszkańców. Jesteśmy również zwolennikami objęcia stref P1 i P2 całodobową SPP 7 dni w tygodniu.

W chwili obecnej zaparkowanie w centrum w weekend jest praktycznie niemożliwe, zwłaszcza gdy dopisuje pogoda i do centrum przyjeżdżają samochody ludzi z innych części miasta oraz turyści zamieszkujący poza Krakowem. Jest to spore utrudnienie zwłaszcza w sytuacjach, gdzie trzeba przewieźć coś ciężkiego, bądź wypakować wózek i małe dziecko.

Kolejnym powodem prośby o objęcie całodobową SPP P1 i P2 jest działalność klubów nocnych - kiedy miejsca postojowe są zajęte przez gości ww. lokali, taksówki zatrzymują się na ulicy powodując utrudnienia w ruchu. Zamieszkujemy przy ul. Starowiślniej przy dawnym kinie "Uciecha" (obecnie klub Shine). Cały odcinek Starowiślniej od poczty głównej do ul. Dietla jest objęty zakazem zatrzymywania poza miejscami postojowymi. Również zamontowano separatory ruchu oddzielające torowisko. W dniach, kiedy klub działa wieczorami zatrzymujące się taksówki tworzą korki, powodując, że inni kierowcy zmuszeni do oczekiwania używają klaksonów (w godzinach późno nocnych) lub przekraczają separatory omijając taksówki, powodując zagrożenie w ruchu drogowym (duża ilość turystów i gości klubów często pod wpływem alkoholu przechodzi przez ulicę poza przejściem dla pieszych).

Wydaje nam się, że całodobowa SPP ograniczyłaby ilość zajętych miejsc postojowych umożliwiając zatrzymanie się taksówkom poza jezdnią. Można by również pomyśleć o oznaczeniu "kopert" (postój na rozładunek towaru do 20 minut) jako miejsca K+R".

Takie rozwiązanie będzie rozważane, jako kolejny krok po weryfikacji efektywności obecnie proponowanego rozwiązania.

* „Dzień dobry,

Jestem mieszkańcem strefy P1, chciałbym przekazać moje uwagi dotyczące SPP:

- proponowane stawki za parkowanie są za wysokie względem dochodów w Polsce, można porównać je ze stawkami za parkowanie w Monachium lub Zurychu

- proponowane godziny parkowania są za długie, szczególnie 18.00-20.00 w tygodniu, a w weekend uderza np. w rodzinę z poza Krakowa chcącą odwiedzić bliskich mieszkających w SPP.

- proponuje sprawdzenie możliwości wdrożenia osobnego wyznaczenia miejsc postojowych dla mieszkańców i "gości" wzorem m. in. Zurychu - niebieska linia dla mieszkańców, dla pozostałych użytkowników biała

<https://www.stadt-zuerich.ch/pd/de/index/dav/parkkarten/bewilligungen/blau%20zone.html>

- przegląd wykorzystania miejsc wyznaczonych dla osób niepełnosprawnych, których spora część jest przez dużą część tygodnia niewykorzystywana, a niestety z uwagi na ich wielkość zabierają przestrzeń do parkowania dla innych użytkowników

- dalej miejsca dla niepełnosprawnych służą niepowołanym osobom

- służby porządkowe nie egzekwują przepisów względem osób parkujących w miejscach niedozwolonych (zakrety itp.) w celu uniknięcia opłaty za parkowanie.

- w sytuacji praktycznie codziennych problemów ze znalezieniem miejsca do parkowania kwota abonamentu dla mieszkańca powinna pozostać na tym samym poziomie - 10,00 zł."

Analiza zachowań kierowców nie wskazuje na to, by proponowane ceny były zbyt wysokie. Okazjonalne wizyty kilku osób jednym samochodem nie będą jednocześnie bardziej kosztowne niż podróż wykonana innymi środkami transportu.

Obecne polskie przepisy uniemożliwiają wytyczenie miejsc przeznaczonych wyłącznie dla mieszkańców. Z kolei liczba miejsc postojowych dla niepełnosprawnych jest wyznaczona przepisami ustawowymi - ich liczba ma wynosić minimum 4 proc. wszystkich.

Miejsca dla niepełnosprawnych służą wyłącznie osobom posiadającym europejską kartę niepełnosprawnego.

Uwagi dotyczące prawidłowego parkowania zostały przekazane do Straży Miejskiej, Zarząd bierze też pod uwagę umieszczenie dodatkowych barier fizycznych.

W obecnej propozycji cena opłat abonamentowych dla mieszkańców się nie zmienia, ale Zarząd rozważa jej podniesienie.

** Z uwagi na istniejącą zabudowę wielorodzinną, lokale usługowe, pobliskie szkoły i wzmożony ruch kołowy; jak również biorąc pod uwagę wartość rekreacyjną i historyczną Parku Młynówki Królewskiej, wnioskujemy co następuje: Ul. Racławicka powinna na całej swojej długości należeć do podstrefy "P6 V" i tym samym powinny na niej obowiązywać opłaty wyższe niż na ulicach położonych jeszcze dalej od ścisłego centrum (II obwodnicy). W naszym odczuciu cała ul. Mazowiecka (do al. Kijowskiej) powinna również należeć do w/w strefy.*

Takie rozwiązanie będzie proponowane jako następny krok.

** Strefa P8 powinna zaczynać się na wysokości al. Kijowskiej i kończyć na wysokości ul. Lucjana Rydla. Argumentujemy to dużym zapotrzebowaniem na miejsca postojowe na ul. Królewskiej, ul. Kazimierza Wielkiego oraz ul. Bronowickiej. Zapobiegnie to również organizowaniu lokalnego parkingu "Park&Ride" w okolicach ul. Lucjana Rydla, gdzie obecnie znajduje się pętla tramwajowa. Tym samym zachęci to osoby wjeżdżające do Krakowa do korzystania z nowo wybudowanego przez miasto parkingu przy ul. Balickiej.*

Takie rozwiązanie będzie proponowane jako następny krok.

**Zwracamy się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie naszych uwag podczas formowania nowych zasad funkcjonowania SPP. – Mieszkańcy ul. Racławickiej 30, 30A i 30B.*

„1) Ustalenie mniejszych opłat za parkowanie na granicy Strefy Płatnego Parkowania, tak aby zażegnać tego problemu w tym oraz w pozostałych dotkniętych podobnym problemem obszarach. Być może konieczne będzie wydzielenie dodatkowych podstref, niemniej jednak kuriozalnym jest fakt, że trzecia strefa licząc od centrum ma mieć takie same opłaty jak pierwsza.

2) Poszerzenie Strefy Płatnego Parkowania o ulice: Emaus, Królowej Jadwigi (odcinek od ul. Focha do ul. Kościuszki). Zmiana ta nie powinna przenieść problemu opisanego wyżej o następne ulice, ponieważ na kolejnych ulicach nie ma aż tylu dostępnych miejsc postojowych, dodatkowo występuje naturalna bariera w postaci wzgórza Św. Bronisławy. Na ul. Królowej Jadwigi wprowadzenie strefy nie będzie też kosztowne, bo miejsca postojowe zostały już wydzielone rok temu w ramach remontu ulicy.”

Obydwa rozwiązania będą proponowane jako następny krok.

**Wprowadzenie SPP na Zabłociu.*

Takie rozwiązanie będzie proponowane Radzie Miasta Krakowa.

