



## Raport z konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania

Kraków 2021



## Spis treści

I	Wprowadzenie .....	5
II	Podstawa prawna konsultacji .....	5
III	Cel i przedmiot konsultacji .....	5
IV	Informacje o sposobie przeprowadzenia konsultacji.....	11
1.	Terminy i zastosowane formy konsultacji.....	11
2.	Promocja i sposób informowania o konsultacjach.....	12
3.	Zestawienie i streszczenie zgłoszonych opinii i wniosków .....	14
a)	formularz internetowy .....	15
b)	dyżur telefoniczny .....	22
c)	ankieta internetowa.....	24
d)	dotatkowy formularz internetowy przed webinarium .....	44
	K1 - Dąbie (Dzielnica 2).....	44
	K2 - Olsza, Ugorek, Wieczysta (Dzielnica 3) .....	48
	K3 - Bronowice Wielkie (Dzielnica 6) .....	59
	K4 - Łagiewniki (Dzielnica 13) .....	66
	K5 - Krowodrza (Dzielnica 5) .....	68
e)	webinarium .....	74
V	Podsumowanie .....	75



# I Wprowadzenie

Raport z konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania jest wynikiem zapisów uchwały Rady Miasta Krakowa nr XXV/569/19 z dnia 25 września 2019 r oraz uchwały z dnia 29 kwietnia 2020 roku nr XXXIX/1002/20 zmieniającej termin zakończenia konsultacji społecznych, do których wykonania zobowiązany statutowo został Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

W proces konsultacyjny zostały także włączone stosowne Rady Dzielnic Krakowa, a wkład merytoryczny zapewnił również Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia Urząd Miasta Krakowa.

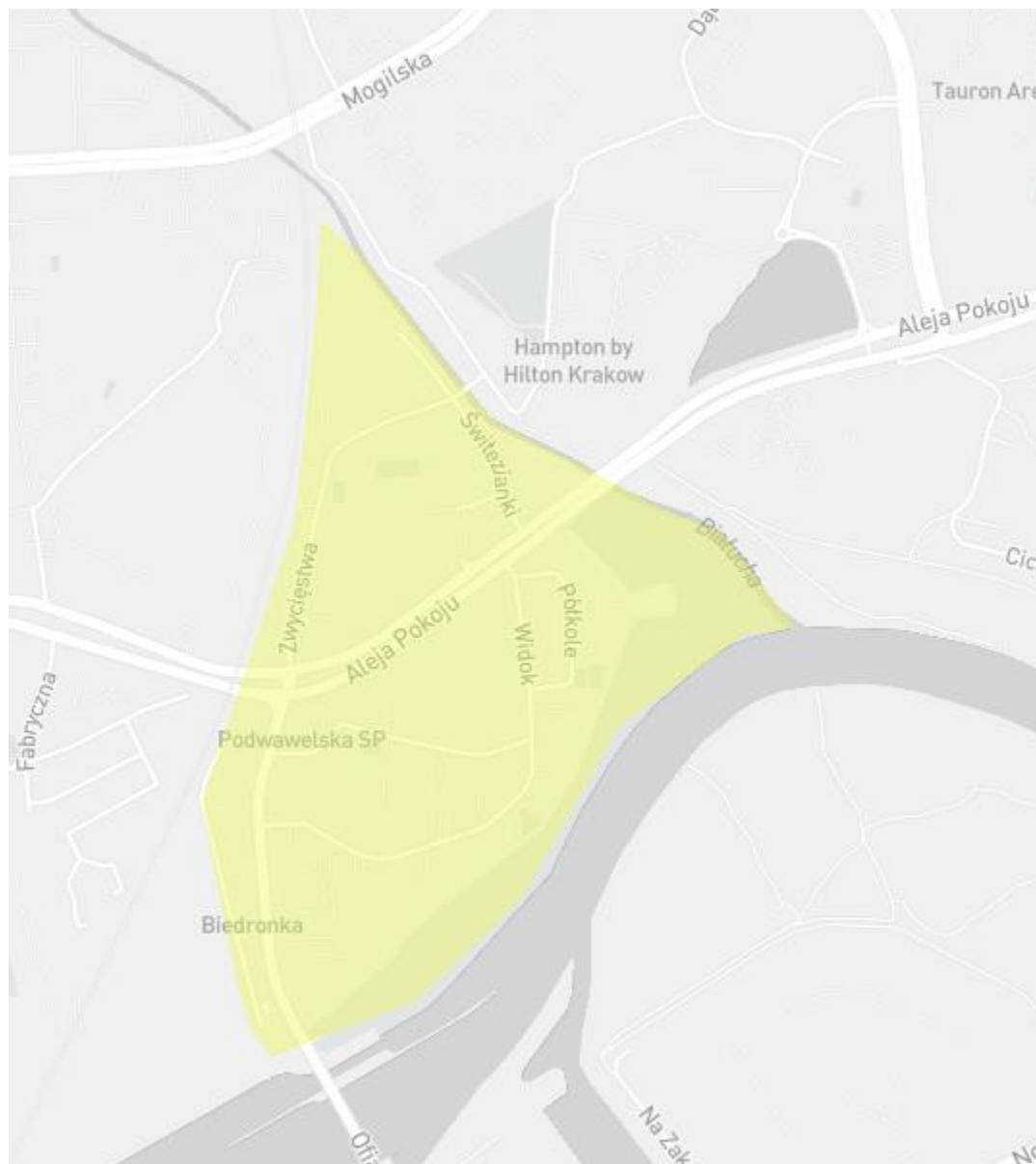
# II Podstawa prawna konsultacji

Konsultacje społeczne zostały zorganizowane w oparciu o uchwałę Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 roku w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 roku o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących statutowej tych organizacji.

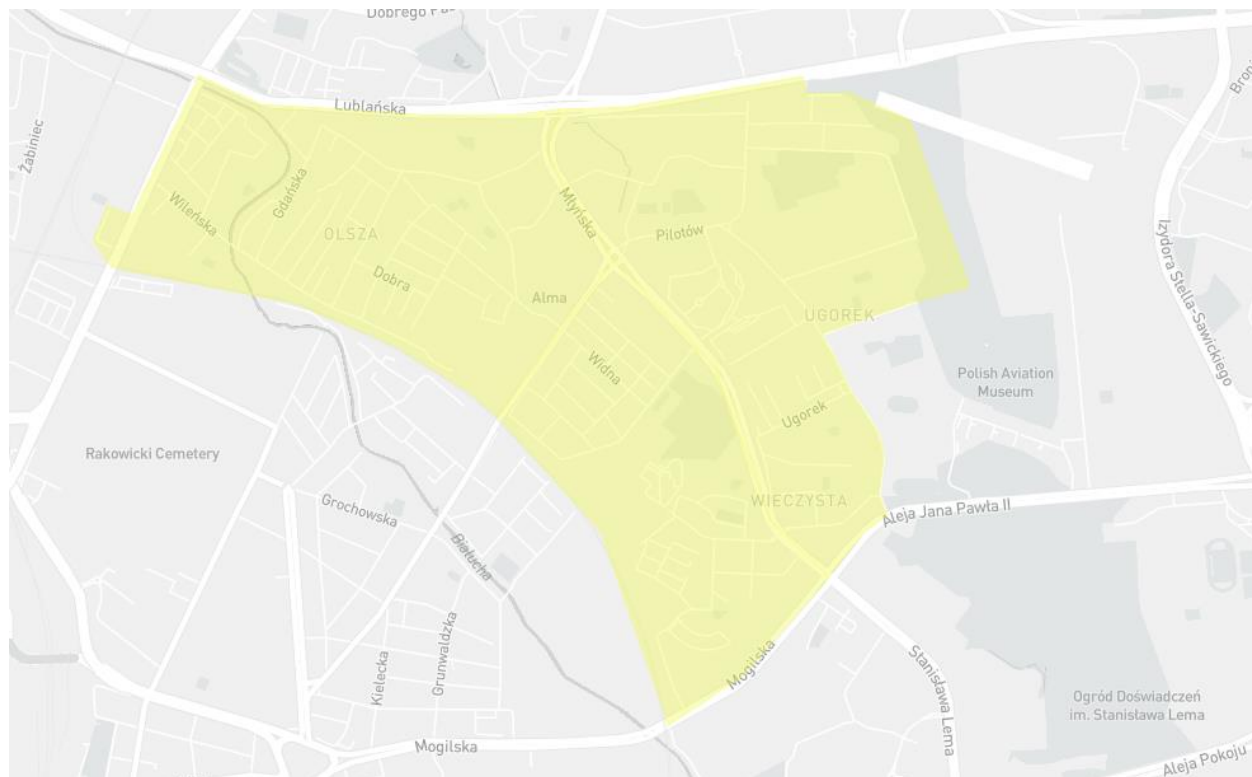
# III Cel i przedmiot konsultacji

Celem konsultacji było przede wszystkim zebranie opinii mieszkańców na temat propozycji rozszerzenia strefy, ale też umożliwienie wyrażenia różnym interesariuszom swojej propozycji zmian organizacji ruchu niezbędnych do wprowadzenia w procesie wyznaczania miejsc postojowych.

Przedmiotem konsultacji były wskazane w załączniku do uchwały Rady Miasta Krakowa obszary: **Dzielnica II Grzegórzki osiedle Dąbie**: obszar pomiędzy rzeką Białuchą a Małą Obwodnicą Kolejową Krakowa (linia kolejowa nr 100), ulicą Miedzianą a rzeką Wisłą, zgodnie z poniższym rysunkiem poglądowym:



**Dzielnica III Prądnik Czerwony osiedle Olsza, Olsza II, Ugorek, Wieczysta (Rakowice):** obszar pomiędzy ul. Mogiłską, Małą Obwodnicą Kolejową Krakowa (linia kolejowa nr 100), ul. Klemensiewicza, al. 29 Listopada a ul. Lublańską, al. gen. Bora-Komorowskiego, granicą Dzielnicy III Prądnik Czerwony z Dzielnicą XVI Czyżyny, ul. Seniorów Lotnictwa i ul. Ułanów, zgodnie z poniższym rysunkiem poglądowym:

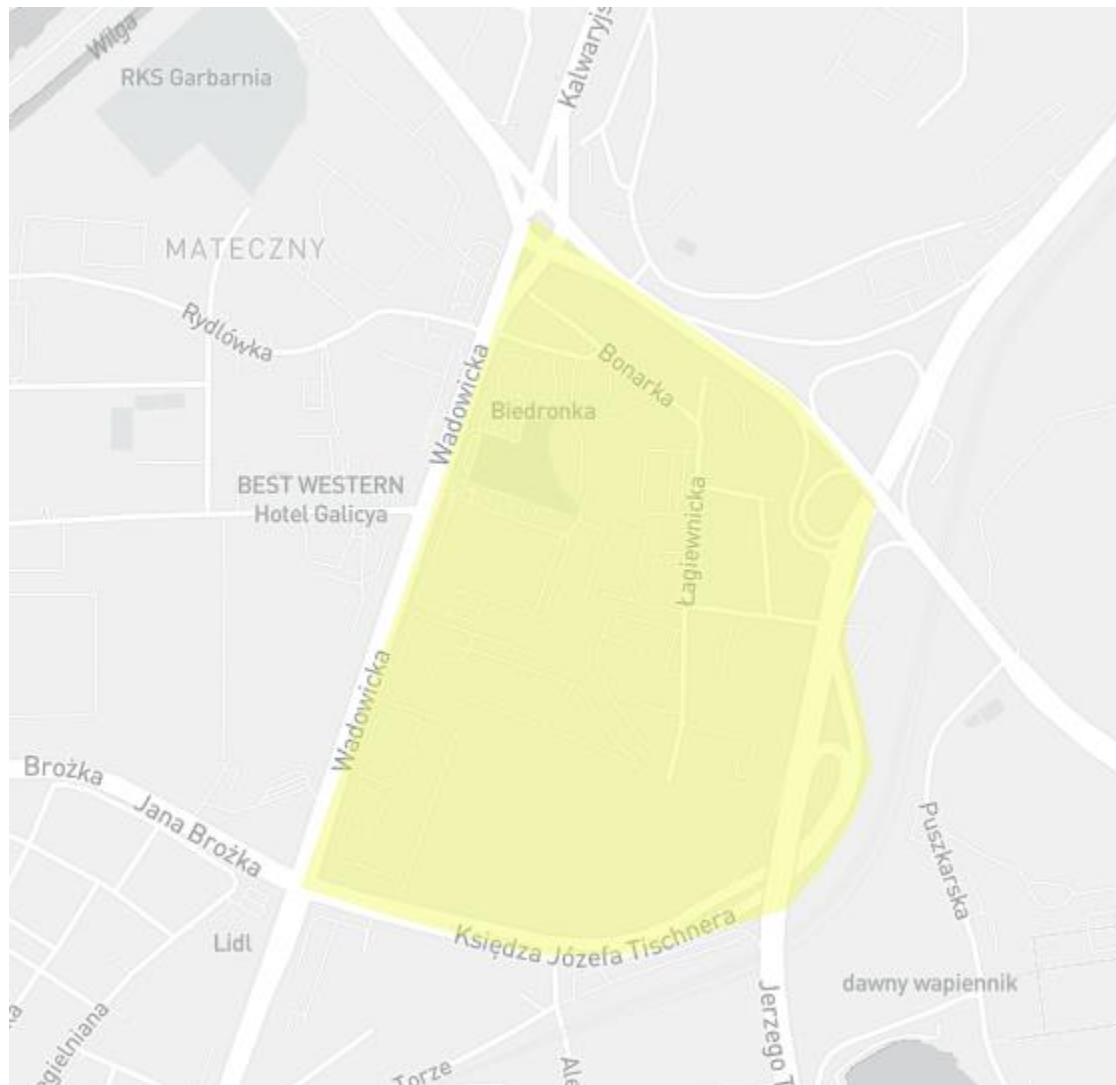


**Dzielnica VI Bronowice wschodnia** część osiedla Bronowice Wielkie: obszar pomiędzy linią kolejową nr 94 ul. Armii Krajowej oraz ulicami: Piastowską i Bartosza Głowackiego, zgodnie z poniższym rysunkiem poglądowym:

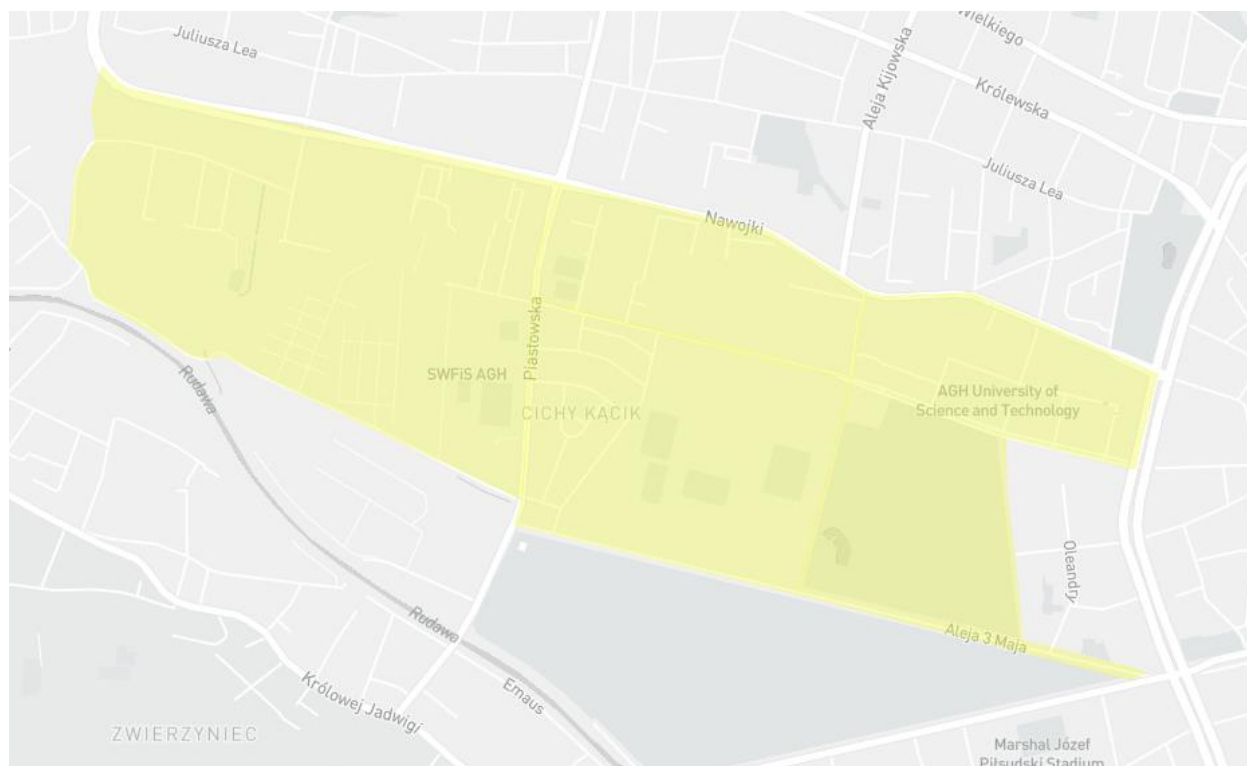




**Dzielnica XIII** Podgórze północno-wschodnia część Łagiewnik: obszar pomiędzy ulicami: Kamieńskiego, Aleja Powstańców Śląskich, Księdza Józefa Tischnera, Wadowicka, zgodnie z poniższym rysunkiem poglądowym:



**Dzielnica V** Krowodrza: obszar tej dzielnicy nie objęty dotąd strefą płatnego parkowania, zgodnie z poniższym rysunkiem poglądowym:



## IV Informacje o sposobie przeprowadzenia konsultacji

### 1. Terminy i zastosowane formy konsultacji

Ze względu na panujący na obszarze kraju stan epidemii Covid-19, wywołany wirusem SARS-CoV-2, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dn. 20 marca 2020 roku w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii, zdecydowano o zastosowaniu wszelkich możliwych form konsultacji społecznych, które nie stanowiłyby potencjalnego zagrożenia zdrowia. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie zdecydował o przeprowadzeniu procesu konsultacji w terminie od **1 kwietnia do 1 czerwca 2020** roku w następujących formach:

- otwartego w terminie **6-10 kwietnia 2020** pod adresem [ztp.krakow.pl/konsultacje-spp/formularz/](http://ztp.krakow.pl/konsultacje-spp/formularz/) formularza internetowego z możliwością wpisywania pytania dotyczącego obszaru proponowanego poszerzenia strefy płatnego parkowania
- dyżuru telefonicznego osób merytorycznych w zakresie przedmiotu konsultacji w terminie **20 kwietnia – 8 maja 2020** w dni pracujące w **godz. 12-15** pod nr tel. 12 616 86 32
- otwartej w terminie **20 kwietnia – 25 maja 2020** ankiety internetowej pod adresem [ztp.krakow.pl/konsultacje-spp/ankieta/](http://ztp.krakow.pl/konsultacje-spp/ankieta/)
- webinarium w dniu **27 maja 2020 w godz. 17:00 -18:30** z udziałem merytorycznych pracowników i przedstawicieli właściwych dla obszarów Rad Dzielnic (**odwołane**).

W związku z nowymi regulacjami w zakresie konsultacji (uchwała z dnia 29 kwietnia 2020 roku nr XXXIX/1002/20 zmieniająca uchwałę nr XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 roku) dotyczącymi terminu zakończenia konsultacji (1 czerwca 2021 roku) oraz trwającym stanem zagrożenia epidemicznego, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie po zrealizowaniu pierwszych trzech z ww. form procesu konsultacyjnego, podjął decyzję o zawieszeniu dalszych działań konsultacyjnych do odwołania.

Nowy termin zakończenia konsultacji odsunięty o rok dał wtedy nadzieję na odwołanie w nieodległej, acz nieznannej przyszłości, obostrzeń sanitarnych związanych z epidemią i realizację otwartych spotkań zgodnie z zapisami uchwały Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26

września 2018 roku w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków.

Niestety dodatkowy rok okazał się niewystarczającym czasem na umożliwienie zorganizowania spotkań w tradycyjnej formule, dlatego też na zakończenie i podsumowanie procesu konsultacji, Zarząd Transportu Publicznego podjął decyzję o przeprowadzeniu w dniu **31 maja 2021** w godz. 18:00 -19:30 **webinarium** z udziałem merytorycznych pracowników Gminy Miejskiej Kraków i przedstawicieli właściwych dla obszarów Rad Dzielnic. Możliwość zadawania pytań uczestnikom spotkania była możliwa w czasie trwania transmisji na stronie Razem w ruchu w serwisie Facebook (<https://www.facebook.com/Razemw ruchu/>) za pomocą komentarzy, a także przed spotkaniem za pośrednictwem formularza online (<https://krakow.typeform.com/to/EycswaVK>), otwartego do 31 maja 2021 roku do godz. 12.00.

## 2. Promocja i sposób informowania o konsultacjach

Informacje i bieżący plan działań w ramach procesu konsultacji był zamieszczany na stronie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, w BIP ZTP, profilu społecznościowym facebook: Razem w ruchu, na stronach i w serwisach zarządzanych przez Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa w szczególności na platformie konsultacji społecznych obywatelski.krakow.pl. Informacje o prowadzonych konsultacjach były także publikowane na stronach internetowych Rad Dzielnic oraz lokalnych mediów.

Poniżej kilka wybranych odnośników do komunikatów nt. prowadzonych konsultacji:

<http://nowy.dzielnica7.krakow.pl/www/2020/04/planowane-poszerzenie-strefy-platnego-parkowania-konsultacje-spoleczne/>

<https://dzielnica18.krakow.pl/index.php/konsultacje-spoleczne/1094-poszerzenie-obszaru-platnego-parkowania-konsultacje-spoleczne>

<https://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/news-wieksza-strefa-platnego-parkowania-w-krakowie-konsultacje-po,nld,4430455>

<https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,25857916,kosultacje-poszerzenia-strefy-parkowania-radni-chca-ich-zawieszenia.html>

Największe zainteresowanie lokalnych mediów wzbudziło spotkanie podsumowujące konsultacje zorganizowane w formie webinarium w dniu 31 maja 2021 roku:

<https://www.dzielnica5.krakow.pl/aktualnosci/planowane-poszerzenie-strefy-platnego-parkowania-konsultacje-spoeczne>

<http://www.dzielnica13.krakow.pl/home/1103-ostatnie-dni-konsultacji-spoecznych-w-sprawie-planowanego-poszerzenie-strefy-platnego-parkowania>

<https://gazetakrakowska.pl/bedzie-kolejne-poszerzenie-strefy-platnego-parkowania-w-krakowie/ar/c4-15633558>

<https://cowkrakowie.pl/2021/05/poszerzenie-strefy-platnego-parkowania-konsultacje-online/>

<https://dziennikpolski24.pl/krakow-rozciaganie-strefy-parkowania-do-granic-mozliwosci-a-parkingow-wciaz-brakuje-i-sa-obawy-o-drozsze-abonamenty/ar/c1-15636506>

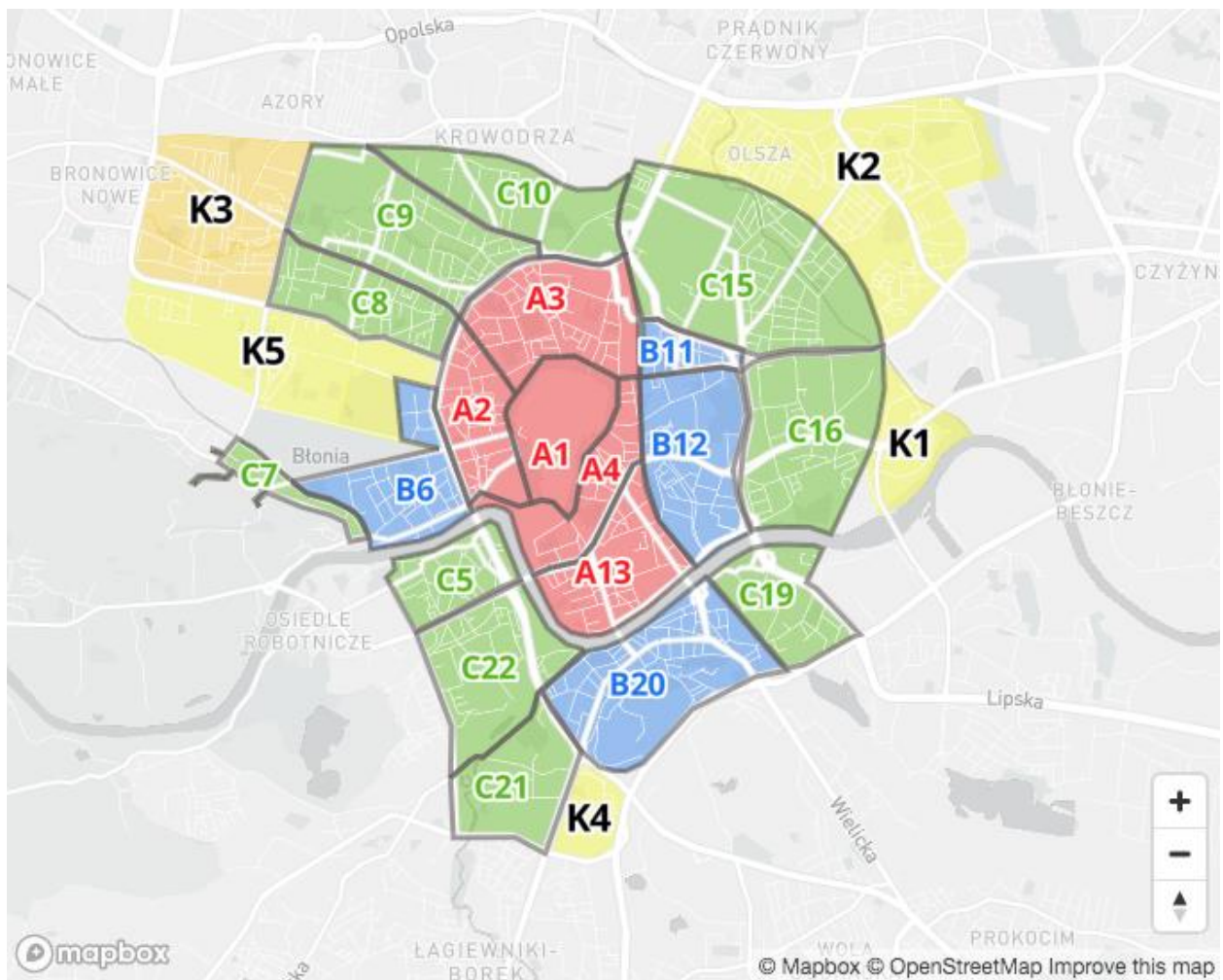
<https://www.radiokrakow.pl/wiadomosci/krakow/krakowska-strefa-platnego-parkowania-mozne-znow-sie-powiekszyc/>

<https://edroga.pl/inzynieria-ruchu/koncza-sie-konsultacje-ws-krakowskiej-spp-070516787>

<https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,27136808,kolejna-propozycja-poszerzenia-strefy-platnego-parkowania-a.html>

### 3. Zestawienie i streszczenie zgłoszonych opinii i wniosków

Na potrzeby procesu konsultacyjnego prowadzonego przy użyciu narzędzi internetowych Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przygotował interaktywną mapę Obszaru Płatnego Parkowania dostępną pod adresem [ztp.krakow.pl/mapa-opp-konsultacje](http://ztp.krakow.pl/mapa-opp-konsultacje), na której zostały zaznaczone obszary proponowanego powiększenia strefy. Mapa pomagała mieszkańcom biorącym udział w konsultacjach w lepszym zrozumieniu proponowanych granic poszerzenia strefy. Na potrzeby ankiety konsultowane obszary zostały oznaczone symbolami K1, K2, K3, K4, K5 (rysunek poniżej).



## a) formularz internetowy

W dniach **6-10 kwietnia 2020** roku za pośrednictwem formularza internetowego pod adresem [ztp.krakow.pl/konsultacje-spp/formularz/](http://ztp.krakow.pl/konsultacje-spp/formularz/) do Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie wpłynęły pytania od 40 osób. Z uwagi na to, że część pytań się powtarzała lub dotyczyła tego samego zagadnienia, zostały one pogrupowane.

### Pytanie 1:

Dlaczego konsultacjami i planem poszerzenia strefy objęte są obszary, których mieszkańcy byli przeciwni we wcześniejszych (pseudo)konsultacjach takiemu poszerzeniu? Kto i jak to weryfikował?

### Odpowiedź:

Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Przedmiotowe obszary nie były wcześniej poddane konsultacjom społecznym w zakresie objęcia ich Obszarem Płatnego Parkowania.

### Pytanie 2:

- > Kiedy planowane jest wprowadzenie strefy?
- > Po co jest wprowadzana strefa na:
  - Olszy II
  - terenie Dzielnicy III
  - terenie Dzielnicy IV
- > Proszę o wprowadzenie strefy na obszarze:
  - ul. Dobrego Pasterza (przy biurowcach)
  - w rejonie Czerwonych Maków (przy biurowcach)
  - w rejonie K5 w przypadku wprowadzenia OPP w rejonie K3
- > Kiedy zostanie wprowadzona strefa na obszarze:
  - Prokocimia
  - Kurdwanowa
  - Ruczaju

**Odpowiedź:**

Przedmiotowe konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.

**Pytanie 3:**

Jaka jest podstawa prawna wprowadzenia strefy płatnego parkowania, kto podejmuje decyzję o tym i czy jest taka możliwość, że strefa nie obejmie proponowanych terenów?

**Odpowiedź:**

Obszar Płatnego Parkowania powstał na podstawie art. 13 Ustawy o *drogach publicznych* z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2020 r. poz.470), zgodnie z art. 13b ust. 4 ustawy to Rada Miasta Krakowa decyduje o ustanowieniu, rozszerzeniu oraz o wysokości pobieranych opłat w Obszarze Płatnego Parkowania.

**Pytanie 4:**

W jaki sposób władze miasta zamierzają skutecznie zapobiec wzrostowi samochodów zaparkowanych na obszarach graniczących z nowoposzerzoną strefą płatnego parkowania?

**Odpowiedź:**

Miasto podejmuje działania w zakresie parkowania w oparciu o *Program parkingowy dla miasta Krakowa, Politykę Transportową* oraz koordynuje działania stosownych służb porządkowych np. Straży Miejskiej w oparciu o dostępne kompetencje w zakresie ruchu drogowego.

**Pytanie 5:**

Czemu ma służyć strefa w dzielnicy mieszkaniowej? W jakim celu rozszerzana jest strefa?

**Odpowiedź:**

Obszar 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.

**Pytanie 6:**

Kiedy zostaną wprowadzone opłaty za parkowanie wózków dziecięcych i rowerów?

**Odpowiedź:**

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt. 1 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* ( Dz. U. 2020 r. poz.470) w Obszarze Płatnego Parkowania opłatę pobiera się za postój pojazdów samochodowych.

**Pytanie 7:**

Czy nie jest lepiej wycofać się z pomysłu SPP i w zamian zrobić płatny wjazd do całego miasta, pozostawiając darmowy wjazd mieszkańcom miasta?

**Odpowiedź:**

Aktualnie polskie przepisy nie pozwalają na wprowadzenie Stref Opłat kongestyjnych (od ang. Congestion pricing – czyli opłaty za wjazd do centrum) czy też Stref Ograniczonej Emisji (ograniczenia w zależności od klasy emisji pojazdu). Jedynie w myśl art. 39 ust. 4a-4d Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych możliwy jest pobór opłat za wjazd pojazdów innych niż dopuszczonych w ustawie do wjazdu do Strefy Czystego Transportu przez okres pierwszych trzech lat funkcjonowania strefy. Przy czym taki dochód pobierać można jedynie w godzinach od 9:00 do 17:00 w wysokości do 2,5zł/h i przeznaczyć na oznakowanie SCT, zakup autobusów zeroemisyjnych oraz pokrycie kosztów analiz ws. wykorzystania autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej. Tak więc Obszar Płatnego Parkowania jest aktualnie jedynym narzędziem jakim miasto Kraków może realnie zarządzać polityką transportową miasta.

**Pytanie 8:**

Czy musimy płacić za parkowanie jeśli chcemy przyjechać do kościoła parafialnego na nabożeństwa (Kościół Św Wojciecha)?

**Odpowiedź:**

Jeśli kościół znajduje się w Obszarze Płatnego Parkowania to za postój pojazdu kierowca jest zobowiązany uiszczać opłaty na zasadach ogólnych określonych w uchwale nr

LXXXII/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 lipca 2020 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat (ze zm).

**Pytanie 9:**

Dlaczego mieszkańcy innych dzielnic miasta muszą płacić za parkowanie w strefie płatnego parkowania, natomiast mieszkańcy tych stref mogą liczyć na bonifikatę, żeby było w miarę uczciwie zrobimy strefy płatnego parkowania w całym Krakowie, aby wszyscy mieszkańcy byli traktowani równo, także przyjezdni.

**Odpowiedź:**

Wszyscy mieszkańcy korzystający z drogi publicznej w Obszarze Płatnego Parkowania są zobowiązani do wnoszenia jednakowej opłaty za postój pojazdu samochodowego – odpowiednio 6, 5, 4 zł za godzinę postoju. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych (Dz. U. 2020 poz. 470) dopuszczalne jest wnoszenie opłat w formie opłaty abonamentowej lub zryczałtowanej, w związku z powyższym miasto zaproponowało kilka rodzajów abonamentów postojowych.

**Pytanie 10:**

Czy strefa będzie bezpłatna dla pojazdów zarejestrowanych w Krakowie?

**Odpowiedź:**

Wszyscy użytkownicy korzystający z drogi publicznej w Obszarze Płatnego Parkowania są zobowiązani do wnoszenia jednakowej opłaty za postój pojazdu samochodowego – odpowiednio 6, 5, 4 zł za godzinę postoju. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych (Dz. U. 2020 poz. 470). zerowa stawka opłat ustalona została dla oznakowanych pojazdów: pogotowia energetycznego, wodnokanalizacyjnego, gazowego i ciepłowniczego, zarządcy systemami gospodarki odpadami komunalnymi, straży miejskiej, do poboru krwi, organizacji społecznych realizujących na rzecz Gminy Miejskiej Kraków usługi z zakresu opieki nad zwierzętami. Za parkowanie wszystkich innych pojazdów, poza zwolnionymi, uiszcza się opłaty zgodnie z art. 13 ust.1 ustawy o drogach publicznych.

**Pytanie 11:**

Czy zostaną unormowane zasady pozyskiwania abonamentu mieszkańca w sposób podobny do karty krakowskiej (wystarczy Krakowski PIT) i możliwość uzyskania karty na pojazd użyczony/użytkowany/zarejestrowany poza krakowem?

**Odpowiedź:**

Problematyka pobierania opłat za korzystanie z dróg publicznych regulowana jest przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. j. Dz. U. 2020 poz. 470) oraz podjętej na podstawie ww. aktu normatywnego uchwały Nr XXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie *ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat ( ze zm.)*. Zgodnie z ww. uchwałą abonament postojowy typu " K " przysługuje wyłącznie osobom zameldowanym na Obszarze Płatnego Parkowania i rozliczającym podatek dochodowy od osób fizycznych w Krakowie. Można go wyrobić tylko dla samochodu, którego jest się właścicielem/ współwłaścicielem lub ma się prawo do pojazdu w oparciu o leasing albo umowę kredytową lub który jest pojazdem "służbowym" udostępnionym przez pracodawcę. W przypadku posiadania samochodu na własność, wnioskodawca powinien okazać dowód rejestracyjny pojazdu z adresem zamieszkania właściciela lub współwłaściciela zgodnym z adresem zameldowania.

W najbliższym czasie nie przewiduje się zmiany zapisów obowiązującej uchwały.

**Pytanie 12:**

Czy Kraków dąży do objęcia strefą płatnego parkowania całej powierzchni miasta?

**Odpowiedź:**

Miasto podejmuje działania w zakresie parkowania w oparciu o *Program parkingowy dla miasta Krakowa, Politykę Transportową* oraz z rozwiązywaniem problemów parkingowych zgłaszanych przez mieszkańców, które niekoniecznie będą wiązać się z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.

**Pytanie 13:**

W jaki sposób strefa miałyby zostać wprowadzona na ulicy Łągiewnickiej, która jest obecnie drogą prywatną i ma status drogi wewnętrznej?

Jeżeli strefa by nie obejmowała ulicy Łagiewnickiej to jaki jest jej sens wprowadzenia w danym obszarze?

**Odpowiedź:**

W Obszarze Płatnego Parkowania na drogach wewnętrznych będących w zarządzie miasta wprowadza się Strefy Ograniczonego Postoju (znak B-39), które zgodnie z przyjętą organizacją ruchu nie dotyczy mieszkańców posiadających abonament typu "K" na dany sektor czy też stosowny identyfikator.

**Pytanie 14:**

Czy po wprowadzeniu strefy mieszkańcy mogą się spodziewać uregulowania parkowania w formie dodatkowych zabezpieczeń przed nieprawidłowym parkowaniem na terenach zielonych (np. w formie nasadzeń – ul. Bonarka przy wjeździe myjni), w ciągach pieszych (np. przy stacji transformatorowej ul. Bonarka od strony Łagiewnickiej), na chodnikach w celu pozostawienia min. 1,5m dla pieszych (np. ul. Łagiewnicka praktycznie na całej zachodniej długości, chodnik na ul. Hodura )?

Czy możliwe jest utworzenie dodatkowego parkingu na działce gminnej nr 47/2 przy ul. Bonarka?

Czy strefa uwzględniałaby również działkę gminną przy ul. Wadowickiej nr 71/4 oraz 71/2 (przy nowym parku)?

W jaki sposób planowana jest organizacja ruchu na wąskich ulicach: Głogowska oraz Grzybki?

Na danym obszarze sumarycznie jest niewielka ilość dróg i działek gminnych. Czy można prosić o podanie liczby miejsc parkingowych, które miałyby być utworzone. Czy można udostępnić koncepcję wydzielonych parkingów na danym obszarze w formie mapki, żeby można było konsultować konkretne rozwiązania?

**Odpowiedź:**

Na przedmiotowe pytania będzie można udzielić odpowiedzi dopiero na etapie przygotowywania projektów organizacji ruchu dla w/w obszaru w tym określenia granic pasa drogowego.

**Pytanie 15:**

Jakie są koszty poszerzenia strefy?

**Odpowiedź:**

Koszty poszerzenia Obszaru Płatnego Parkowania, można określić dopiero na etapie ustalenia ostatecznego kształtu nowych stref. Wtedy też można określić koszty zmian organizacji ruchu lub też zakupu dodatkowych parkomatów.

**Pytanie 16:**

Jaki jest okres zwrotu z inwestycji w poszerzenie strefy?

**Odpowiedź:**

Funkcjonowanie Obszaru Płatnego Parkowania nie jest inwestycją, z której spodziewany jest określony zysk fiskalny. Celem wprowadzenia Obszaru Płatnego Parkowania jest wymuszenie rotacji pojazdów, realizacja lokalnej polityki transportowej, w szczególności poprzez ograniczenie dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenie preferencji dla Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Opłaty za postój pojazdu na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania stanowią podstawowy czynnik kształtujący dostęp użytkowników dróg do obszarów o deficycie miejsc postojowych komunikacją indywidualną oraz stanowią formę oddziaływania władz samorządowych na zachowania użytkowników pojazdów samochodowych.

**Pytanie 17:**

Co z drogami wewnętrznymi gminnymi na terenie nowo poszerzanych stref? Jak będzie rozwiązane parkowanie na takich ulicach? Podobnie jak na podwórkach przy ul. Królewskiej? Czy kontrolerzy SPP będą zgłaszać samochody bez abonamentów do Straży Miejskiej, czy będą to musieli robić mieszkańcy? Czy jest szansa na zmianę statusu takich dróg?

**Odpowiedź:**

W Obszarze Płatnego Parkowania na drogach wewnętrznych będących w zarządzie miasta wprowadza się Strefy Ograniczonego Postoju (znak B-39), które zgodnie z przyjętą organizacją ruchu nie dotyczą mieszkańców posiadających abonament typu "K" na dany sektor, czy też stosowny identyfikator.

W związku z faktem, że na takich drogach nie trzeba dokonywać opłat za parkowanie, kontrolerzy nie pojawiają się w takich rejonach w celu skontrolowania czy została wniesiona opłata za postój pojazdów samochodowych.

**Pytanie 18:**

Co z obszarami parkingowymi danego osiedla, nie będącymi częścią ulicy, czy miasto pozwoli na zamontowanie bramek w takich obszarach, ponieważ do tej pory z rozmów ze spółdzielnią wychodziło że nie pozwalano.

**Odpowiedź:**

Za zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, nie będących w zarządzie Gminy Miejskiej Kraków odpowiada zarządca nieruchomości. Przy procedowaniu takich zmian zarządca nieruchomości musi brać pod uwagę wszystkie obostrzenia dotyczące danej nieruchomości np. służebność dojścia/dojazdu czy zapisy planów miejscowych.

**Pytanie 19:**

Czy jest szansa na zmianę statusu takich dróg?

**Odpowiedź:**

O przekształcenie poszczególnych dróg należy pytać bezpośrednio w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa, dość dokładnie precyzując, o które nieruchomości chodzi.

**Pytanie 20:**

Czy tereny zielone zostaną skutecznie zabezpieczone na obszarze Dąbie?

**Odpowiedź:**

W przypadku przygotowywania projektów organizacji ruchu związanych z wprowadzeniem Obszaru Płatnego Parkowania przedmiotowy temat będzie analizowany w zakresie możliwości podjęcia stosownych środków zaradczych.

**Pytanie 21:**

Czy Kraków aspiruje do największej strefy płatnego parkowania na świecie?

**Odpowiedź:**

Na świecie występują miasta z większymi obszarami podlegającymi odpłatności za postój.

**b) dyżur telefoniczny**

W dniach **20 kwietnia – 8 maja 2020** roku w dni pracujące w godz. 12-15 pod nr tel. 12 616 86 odbył się dyżur telefoniczny osób merytorycznych w zakresie przedmiotu konsultacji.

W trakcie dyżuru poruszone zostały przez telefonujących do Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie mieszkańców następujące zagadnienia:

1) Jakie zasady są nabywania abonamentów przez osoby wynajmujące?

Pracownik ZTP wyjaśnił zapisy zawarte w uchwale Nr XXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat (ze zm.).

2) W jaki sposób zmieni się sposób parkowania w obszarach K1, K2, K3, K4, K5?

Wyjaśniono na jakim etapie tworzone są projekty organizacji ruchu, a także czym różni się parkowanie na "zasadach ogólnych" od konieczności wyznaczenia miejsc parkingowych.

3) Kiedy zostanie wprowadzona obszar płatnego parkowania w obszarach K1, K2, K3, K4, K5?

Udzielono wyjaśnień dotyczących procesu legislacyjnego wprowadzania płatnego parkowania oraz od jakich czynników zależy wprowadzenie przedmiotowych zmian.

4) Czy strefa będzie obowiązywać na drogach wewnętrznych / "sięgaczach pod blokami"?

Pracownik merytoryczny wyjaśnił, iż opłata jest pobierana tylko na drogach publicznych, a także omówił jakie rozwiązanie w zakresie dróg wewnętrznych znajdujących się w zarządzie Miasta stosuje Gmina Miejska Kraków.

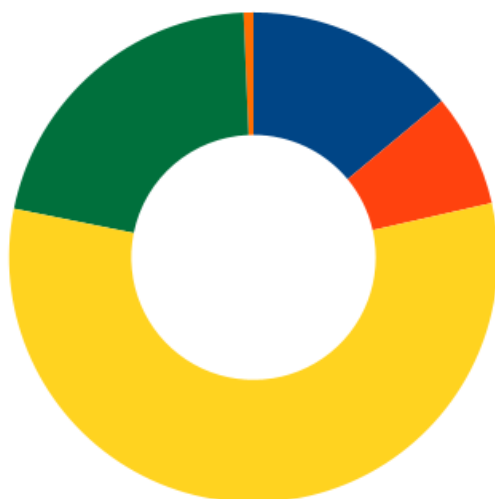
### c) ankieta internetowa

Zgodnie z przyjętym harmonogramem procesu konsultacyjnego, w dniach 20 kwietnia – 25 maja 2020 roku pod adresem [ztp.krakow.pl/konsultacje-spp/ankieta/](http://ztp.krakow.pl/konsultacje-spp/ankieta/) dostępna była ankieta internetowa, dzięki której zarejestrowane zostały 1073 rekordy z odpowiedziami. Formularz ankiety składał się z 12 pytań zamkniętych oraz 2 pytań otwartych. Wszystkie wpisy zostały poddane analizie.

Wyniki ankiety.

#### W jaki sposób najczęściej porusza się Pan/Pani na co dzień po Krakowie?

● rowerem ● pieszo ● samochodem ● transportem zbiorowym ● w inny sposób



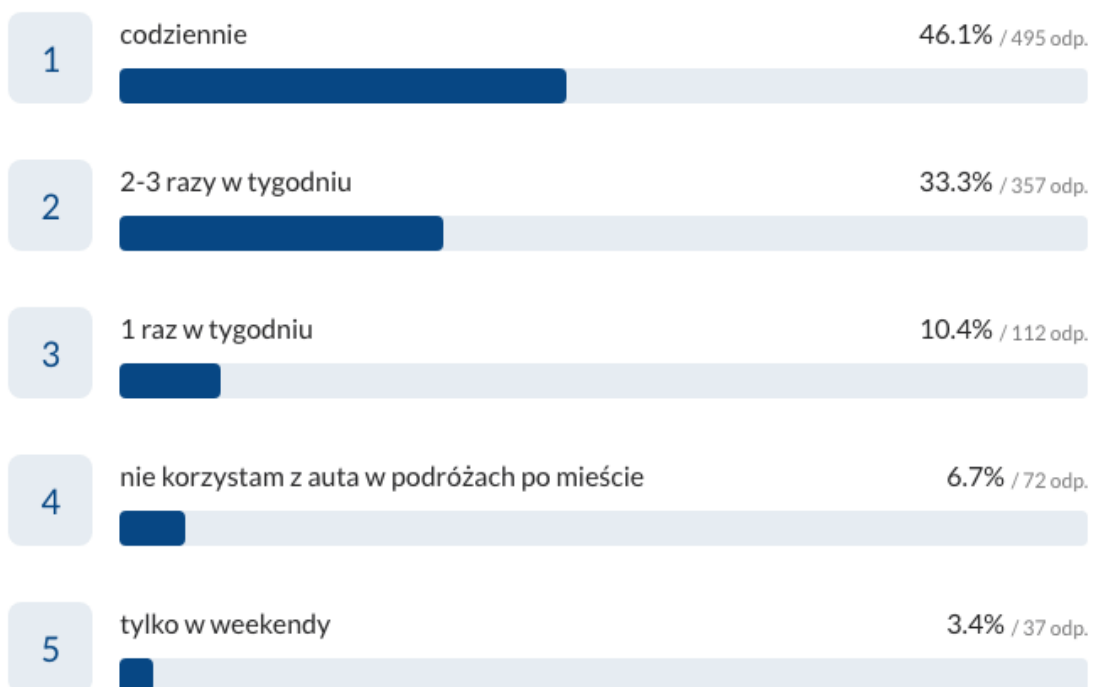
pieszo	7,5 %		
rowerem	14 %		
transportem zbiorowym	21,2 %		
samochodem	56,8 %	w inny sposób	0,5%

#### Czy posiada Pan/Pani samochód?

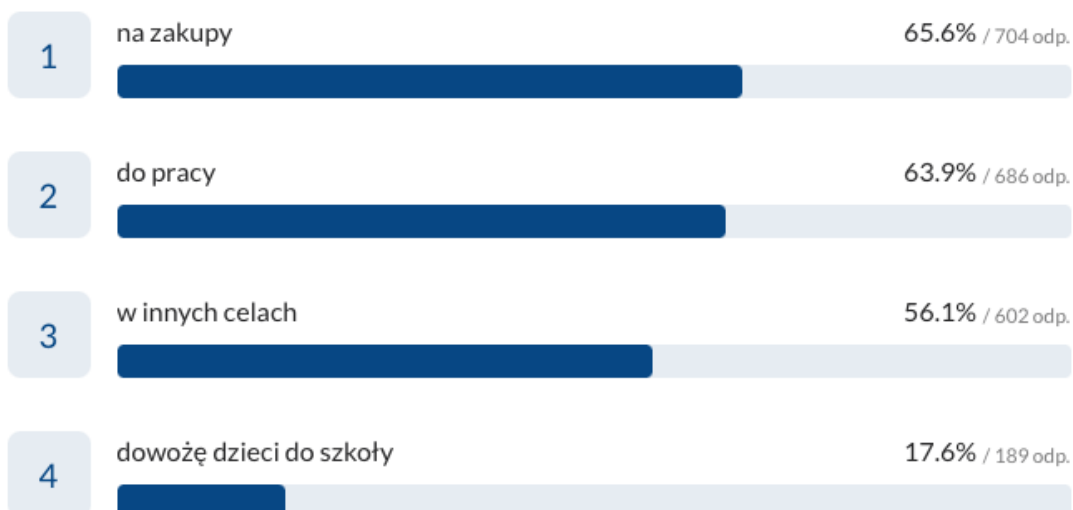




## Jak często podróżuje Pan/Pani samochodem po Krakowie?



## W jakim celu podróżuje Pan/Pani samochodem po Krakowie?



W tym pytaniu ankietowani mogli zaznaczyć dowolną liczbę odpowiedzi. Każdy kto wybrał odpowiedź "w innych celach" zanim przeszedł do następnego pytania, proszony był o wpisanie do formularza innych celów podróżowania samochodem po Krakowie.

Do najczęściej wymienianych powodów spoza listy należą:

- w celach rodzinnych - 79 wpisów
- dojazd do lekarza - 41 wpisów
- dowóz dzieci na zajęcia pozalekcyjne - 26 wpisów
- dojazd na uczelnię / studia - 21 wpisów

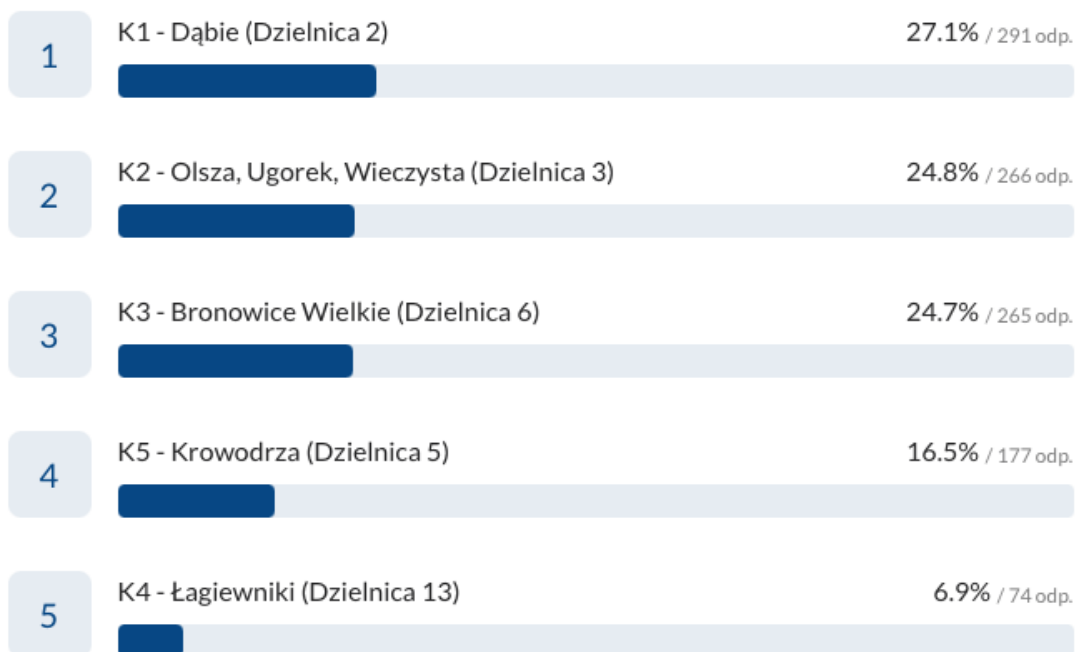
Wśród wymienianych powodów pojawiły się także takie odpowiedzi:

- *Opiekuje się matka która mieszka 7 km od mojego miejsca parkowania mam kłopoty z chodzeniem*
- *Tylko w sytuacjach gdy jest to znacznie szybsze i znacznie tańsze od MPK. Rzadkie korzystanie z komunikacji zbiorowej jest nieekonomiczne już przy przejazdach jednej osoby, a co dopiero całą rodziną. Zniżki dla mieszkańców są symboliczne i nie dotyczą osób nie korzystających z MPK na co dzień.*
- *Dziennie pokonuje dość duże odległości, które komunikacją miejską zajęłyby mi dużo więcej czasu i po drodze miałabym kilka przesiadek*
- *Tylko do wjazdu i wyjazdu z miasta. Po samym Krakowie poruszam się innymi środkami*

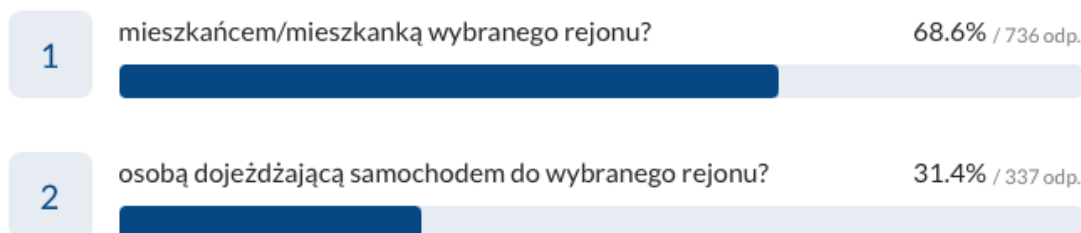
## Gdzie Pan/Pani mieszka



## W niniejszej ankiecie wyrażam opinię dotyczącą rejonu oznaczonego na mapie symbolami:



## Czy jest Pan/Pani



### W skali od 1 do 4 proszę ocenić dostępność miejsc postojowych w wybranym obszarze

1 - niska dostępność; 4 - wysoka dostępność - bardzo łatwo znaleźć miejsce

	śr. mieszkaniec	śr. dojeżdżający
K1 - Dąbie (Dzielnica 2)	1.45	1.72
K2 - Olsza, Ugorek, Wieczysta (Dzielnica 3)	2.12	2.49
K3 - Bronowice Wielkie (Dzielnica 6)	2.07	2.17
K4 - Łagiewniki (Dzielnica 13)	2.38	2.06
K5 - Krowodrza (Dzielnica 5)	1.91	1.92
<b>Ogółem</b>	<b>1.87</b>	<b>2.11</b>

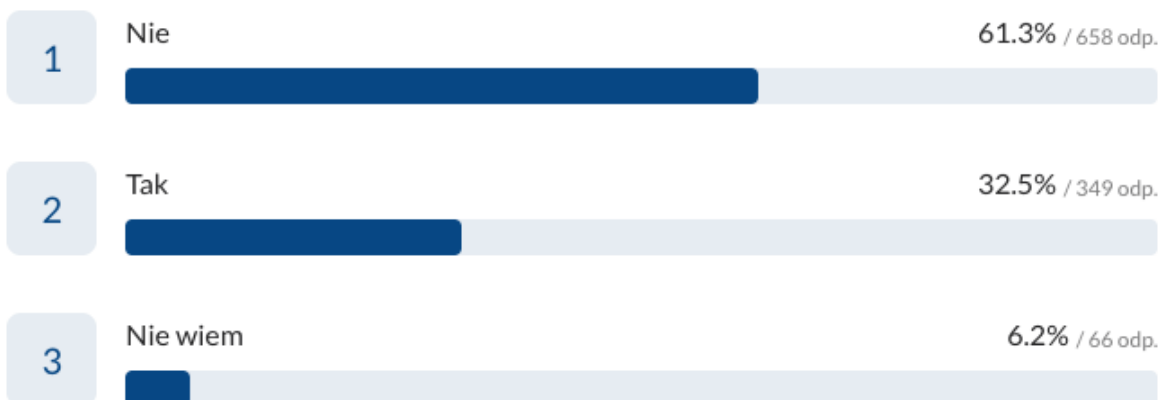
Mieszkańcy zaproponowanych obszarów poszerzenia strefy płatnego parkowania oceniają obecną dostępność miejsc postojowych słabiej niż dojeżdżający do tych obszarów zmotoryzowani mieszkańcy innych części miasta. Mieszkańcy, z racji tego, że są niejako u siebie, mają zwykle wyższe oczekiwania jeśli chodzi o dostępność, ponieważ starają się zaparkować możliwie najbliżej miejsca zamieszkania. Przyjezdni natomiast tę samą sytuację oceniają lepiej, ponieważ ich oczekiwania wobec miejsca do pozostawienia samochodu są zazwyczaj niższe.

Naj słabiej oceniają dostępność miejsc postojowych mieszkańcy Dąbia w Dzielnicy 2 (obszar K2) - średnia ocena 1.45. Najwyżej ocenili dostępność miejsc postojowych mieszkańcy Łagiewnik w Dzielnicy 13 (obszar K4) - średnia ocena 2.38. Co ciekawe, mieszkańcy tego obszaru, jako jedyni, ocenili sytuację parkingową w swoim rejonie wyżej niż dojeżdżający.

Natomiast w Dzielnicy 5 - Krowodrza (obszar K5) zarówno mieszkańcy, jak i dojeżdżający ocenili dostępność miejsc postojowych bardzo podobnie na średnim poziomie 1.91 (mieszkańcy) i 1.92 (dojeżdżający).

Powyższe zestawienie ocen pokazuje, że największy problem ze znalezieniem miejsca postojowego, według ankietowanych, występuje w obszarze K1 - Dąbie (Dzielnica 2).

**Czy Pana/Pani zdaniem po wprowadzeniu opłat za parkowanie w wybranym obszarze poprawi się dostępność miejsc postojowych?**



Poniżej znajdują się wykresy ukazujące jak na pytanie o opinię dotyczącą oceny skuteczności narzędzia regulującego dostępność (zajętość) miejsc postojowych odpowiedzieli ankietowani w zależności od deklarowanego miejsca zamieszkania. Pierwsze dwa wykresy kołowe ilustrują opinię wszystkich ankietowanych w podziale na:

- mieszkańców zaproponowanych obszarów - Mieszkańcy
- osoby dojeżdżające samochodem do zaproponowanych obszarów - Dojeżdżający

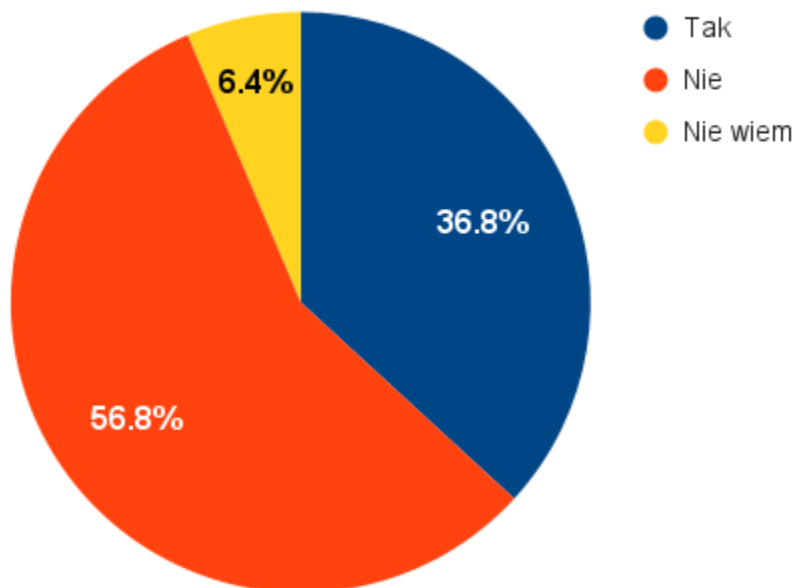
Kolejne wykresy kołowe pokazują jak ankietowani oceniają skuteczność stosowania opłaty za parkowanie w celu poprawy dostępności miejsc postojowych w zależności od deklarowanego w formularzu powiązania z wybranym obszarem.

Generalnie mieszkańcy obszarów objętych konsultacjami społecznymi lepiej oceniają skuteczność opłat jako regulatora zajętości przestrzeni na potrzeby parkowania samochodów, a tym samym wykazują większą akceptację, w porównaniu z osobami dojeżdżającymi do tych obszarów, dla ewentualnego wprowadzenia opłat.

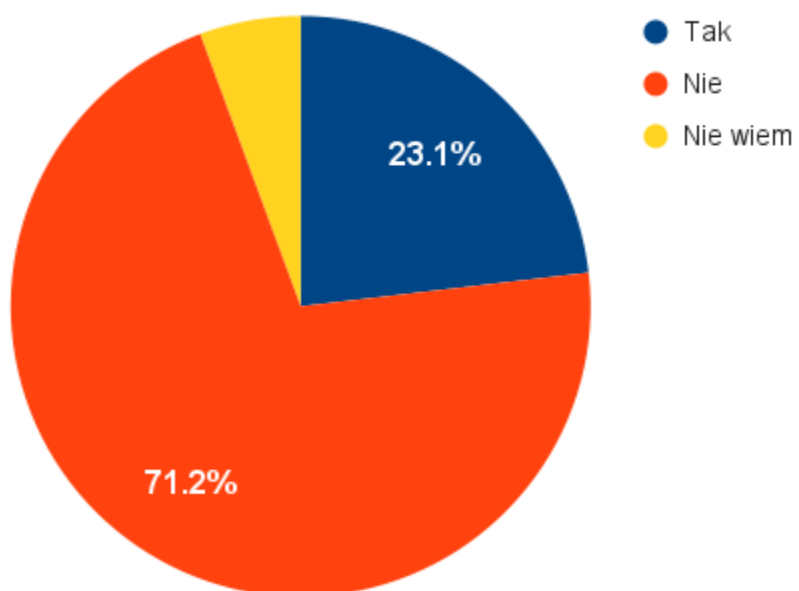
Co ciekawe tylko w przypadku obszarów oznaczonych K1 - Dąbie oraz K4 - Łągiwniki, więcej ankietowanych deklarujących, iż są osobami dojeżdżającymi samochodami do tych obszarów, wyraziło pozytywną opinię na temat wprowadzenia opłat, co ich zdaniem poprawi dostępność miejsc postojowych i było to 42,6% (K1) oraz 30,2% (K4).

Czy Pana/Pani zdaniem po wprowadzeniu opłat za parkowanie w wybranym obszarze poprawi się dostępność miejsc postojowych?

Mieszkańcy

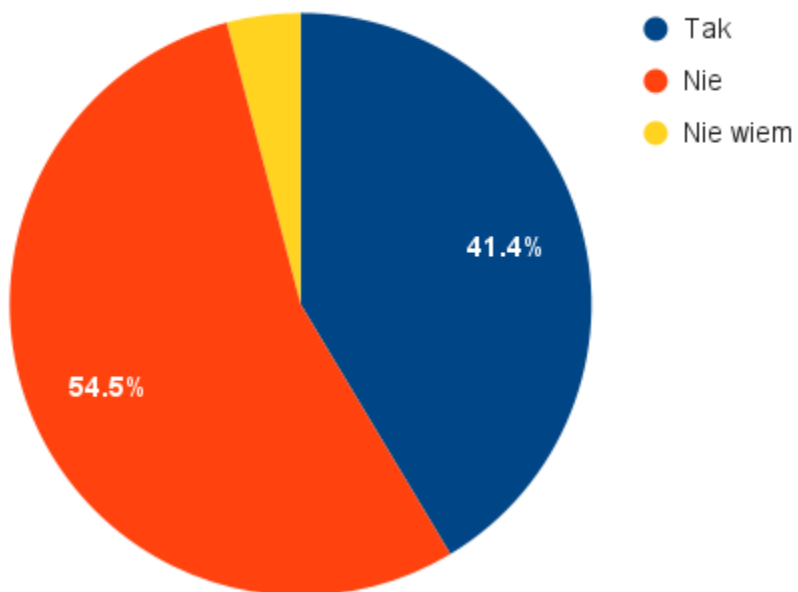


Dojeżdżający

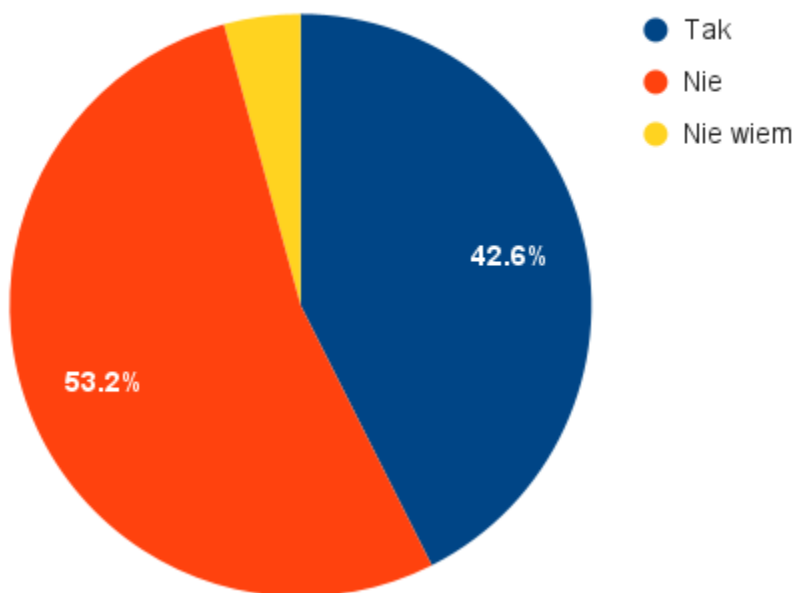


Czy Pana/Pani zdaniem po wprowadzeniu opłat za parkowanie w wybranym obszarze poprawi się dostępność miejsc postojowych?

Mieszkańcy K1 - Dąbie

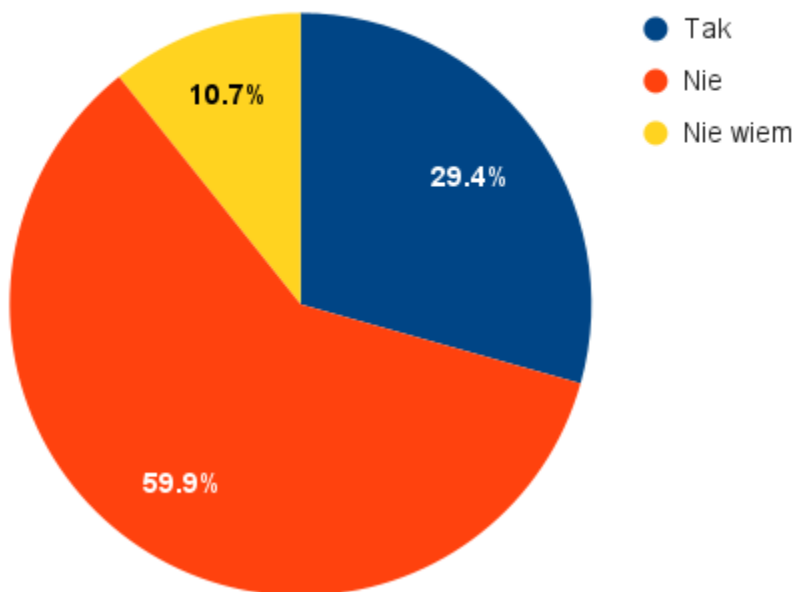


Dojeżdżający K1 - Dąbie

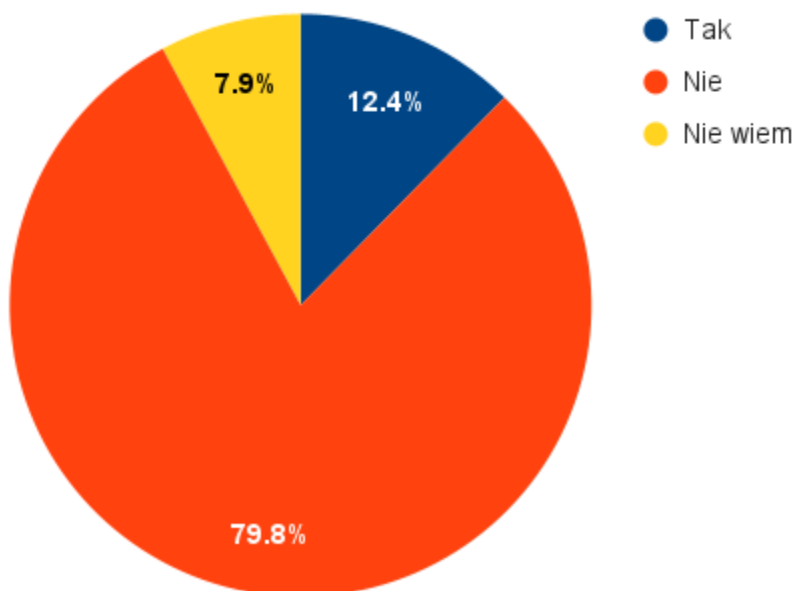


Czy Pana/Pani zdaniem po wprowadzeniu opłat za parkowanie w wybranym obszarze poprawi się dostępność miejsc postojowych?

Mieszkańcy K2 - Olsza, Ugorek, Wieczysta



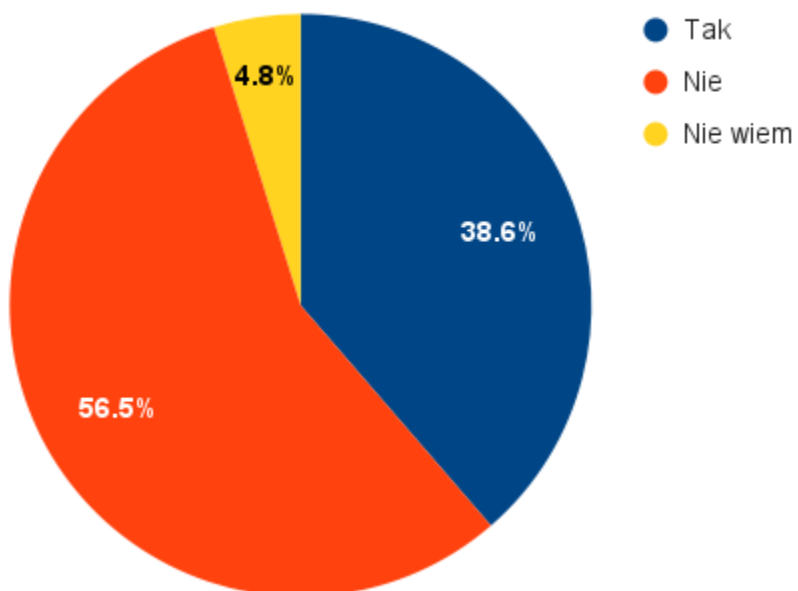
Dojeżdżający K2 - Olsza, Ugorek, Wieczysta



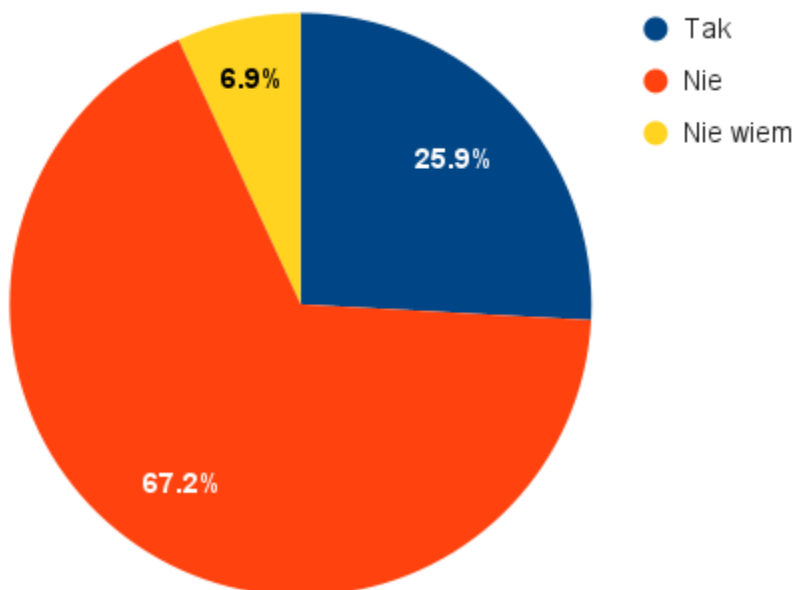


Czy Pana/Pani zdaniem po wprowadzeniu opłat za parkowanie w wybranym obszarze poprawi się dostępność miejsc postojowych?

Mieszkańcy K3 - Bronowice Wielkie

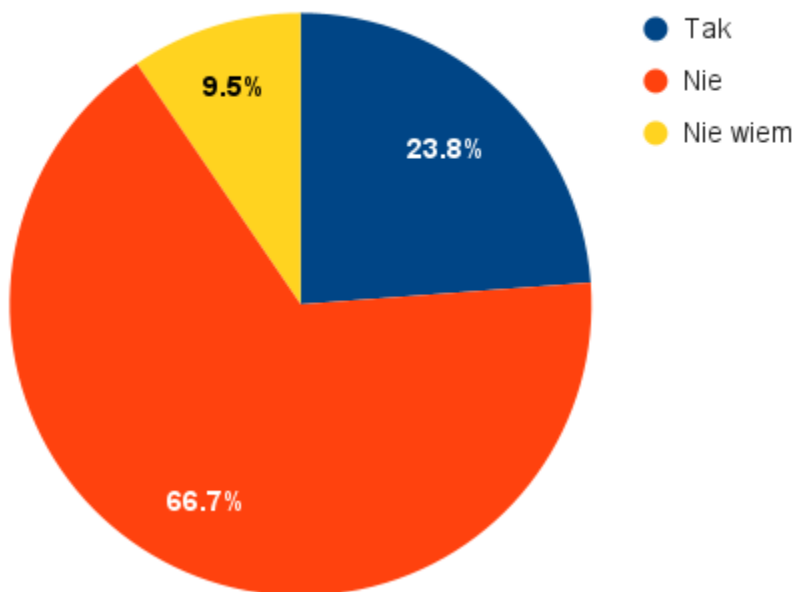


Dojeżdżający K3 - Bronowice Wielkie

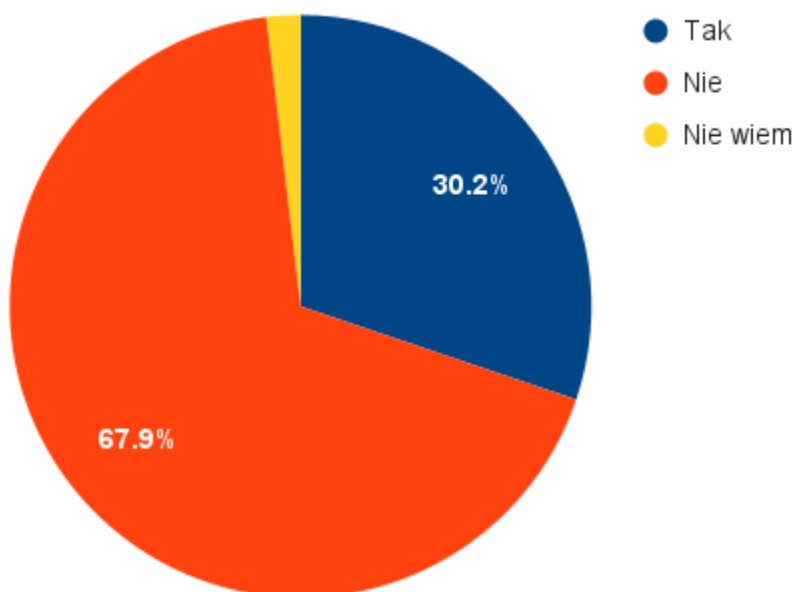


Czy Pana/Pani zdaniem po wprowadzeniu opłat za parkowanie w wybranym obszarze poprawi się dostępność miejsc postojowych?

Mieszkańcy K4 - Łagiewniki

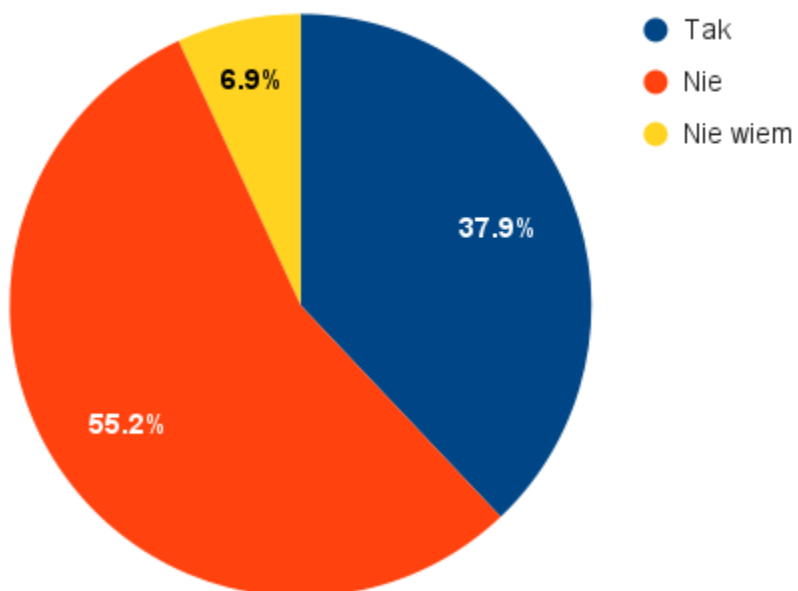


Dojeżdżający K4 - Łagiewniki

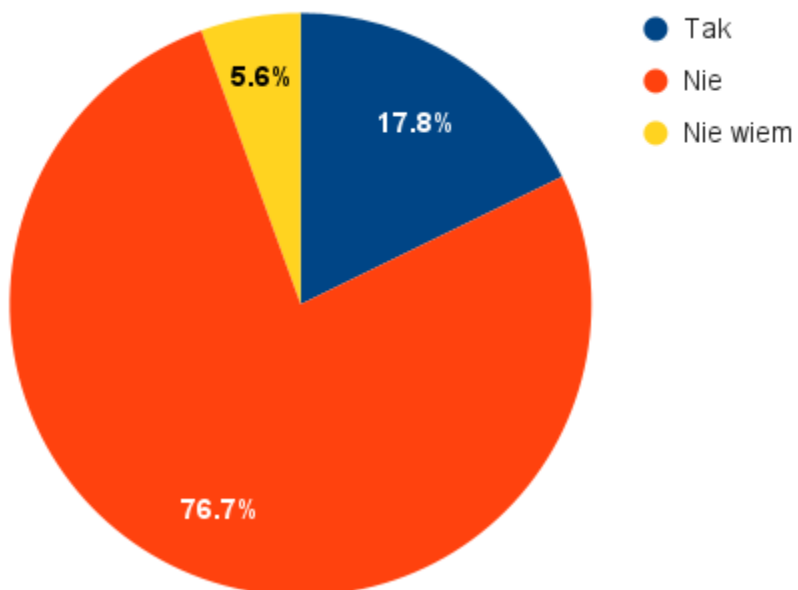


Czy Pana/Pani zdaniem po wprowadzeniu opłat za parkowanie w wybranym obszarze poprawi się dostępność miejsc postojowych?

Mieszkańcy K5 - Krowodrza

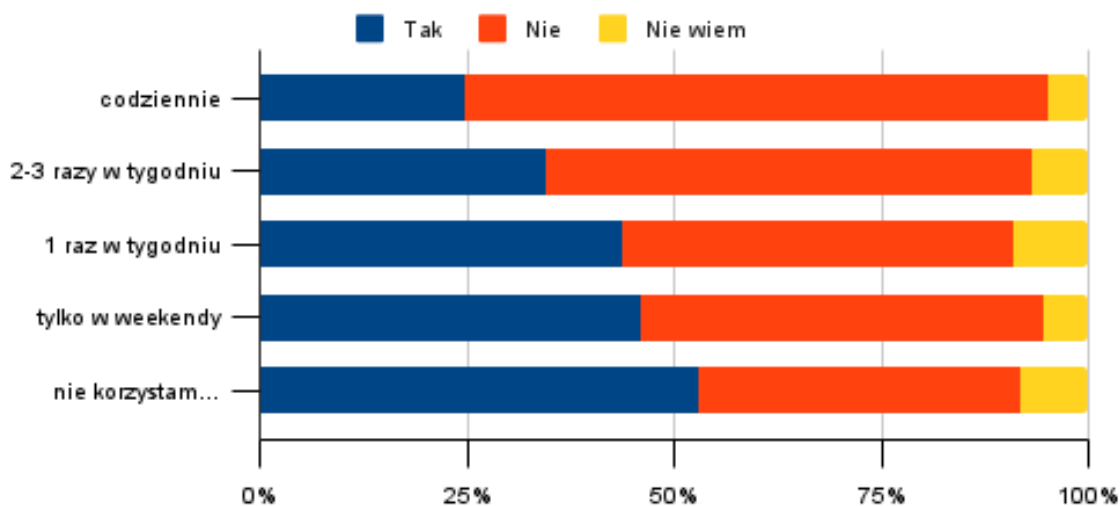


Dojeżdżający K5 - Krowodrza

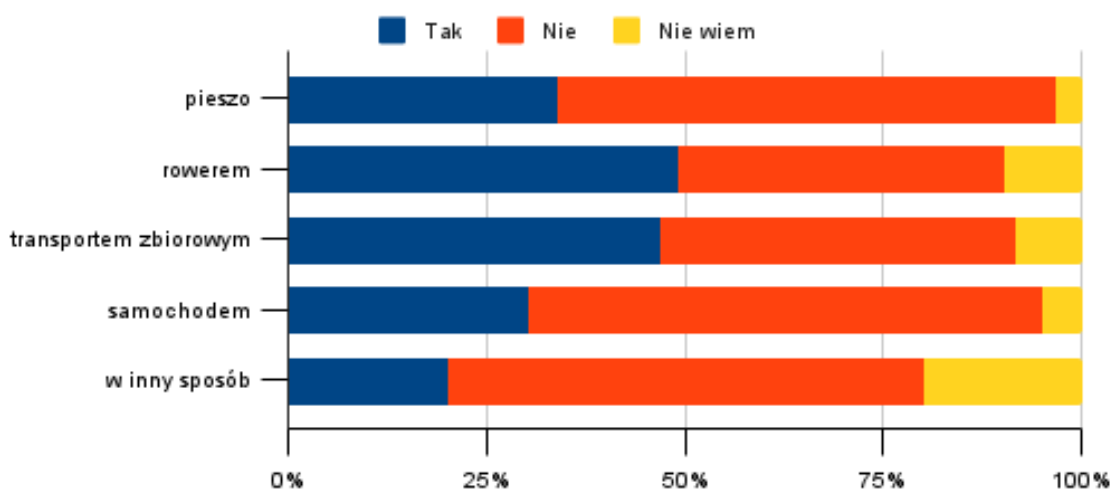


Odpowiedzi ankietowanych na pytanie **Czy Pana/Pani zdaniem po wprowadzeniu opłat za parkowanie w wybranym obszarze poprawi się dostępność miejsc postojowych?** zostały także przeanalizowane pod względem deklarowanej częstotliwości korzystania z samochodu. Najniższe poparcie dla pobierania opłat jest wśród ankietowanych deklarujących codzienne korzystanie z samochodu 24,6%. Najwyższe - 52,8% - jest wśród osób deklarujących, iż nie korzystają z samochodu do przemieszczania się po mieście.

	tak	nie	nie wiem
Codziennie	24,6%	70,5%	4,9%
2-3 razy w tygodniu	34,5%	58,8%	6,7%
1 raz w tygodniu	43,8%	47,3%	8,9%
Tylko w weekendy	45,9%	48,6%	5,5%
Nie korzystam	52,8%	38,9%	8,3%



I ostatnie spojrzenie na pytanie o opinię dotyczącą skuteczności strefy płatnego parkowania na rzecz poprawy dostępności miejsc postojowych w zależności od zadeklarowanego w ankiecie sposobu przemieszczania się po Krakowie.

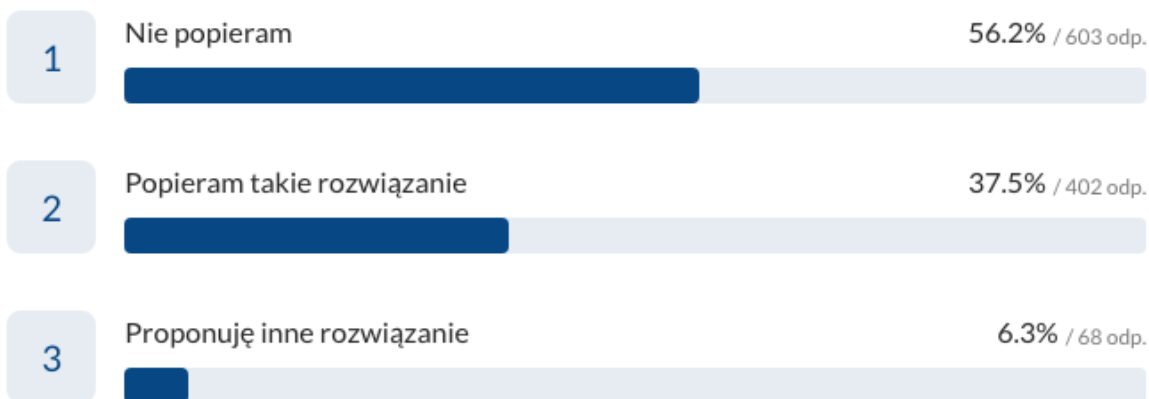


Najwyższe poparcie dla wprowadzenia poboru opłat za parkowanie samochodu w celu poprawy sytuacji parkingowej w wybranym obszarze było wśród ankietowanych deklarujących, że najczęściej jako środek transportu wybierają rower 49%, 41,2 było odmiennego zdania. Podobnie wysoki poziom poparcia deklarowali użytkownicy transportu zbiorowego 46,7%. Wśród ankietowanych deklarujących, iż samochód jest ich głównym sposobem przemieszczania, poparcie dla strefy wyraziło 30,3%, przeciwnego zdania było 64,8% ankietowanych.

Objęcie strefą wybranego obszaru, oznacza uregulowanie parkowania. Miejsca postojowe muszą zostać wyznaczone zgodnie z przepisami, w szczególności dotyczącymi szerokości chodników i jezdni.

Dla zachowania dzisiaj dostępnych miejsc postojowych, niektóre ulice zostaną przekształcone na jednokierunkowe.

Co Pan/Pani o tym sądzi?



Z propozycją innego rozwiązania wyszło 68 respondentów. W wypowiedziach ankietowani przeważnie domagają się budowy parkingów. Oto przykłady:

- *proponuję wybudować parkingi, szczególnie na wjazdach do miasta i tam pozostawianie aut, proponuje wprowadzić system taki jaki jest w Sztokholmie, opłata za wjazd do miasta lub pozostawienie samochodu na parkingu przy rogatkach miasta*
- *Pojemne Parkingi p&r na obrzeżach miasta*

Pojawiły się także i takie głosy:

- *miejsca tylko dla mieszkańców*
- *Dość budowania kolejnych blokowisk, najpierw miejsca parkingowe, potem ścieżki rowerowe. W miejscach gdzie się nie da wybudować miejsc parkingowych, ściągnać zakazy parkowania!*
- *Mniej budynków wciskanych na siłę w każdy wolny skrawek miasta. poszerzanie granic miasta i tam stawianie bloków.*
- *Wywalić z osiedla wszystkie poza miejskie auta tj z rejestracjami poza krakowskimi*

Oraz takie, które można uznać za popierające wprowadzenie strefy płatnego parkowania:

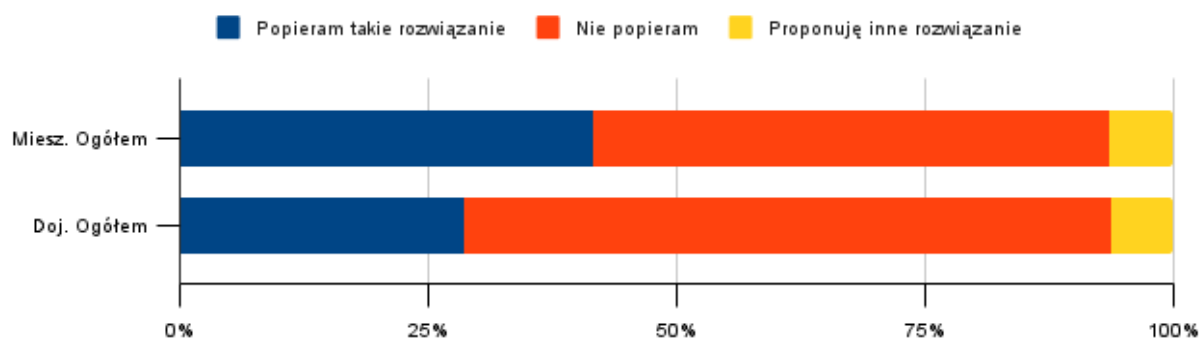
- *W moim rejonie (południe dzielnicy V) nie ma konieczności zmiany organizacji ruchu. Obecnie kierowcy przyjezdni parkują w miejscach niedozwolonych, utrudniając życie mieszkańcom. Strefa tylko unormuje parkowanie.*

Jeden z respondentów mając na względzie bezpieczeństwo ruchu drogowego, zauważył że:

- zachowanie dwukierunkowości, sprzyja wolniejszej jeździe, miejsca postojowe naprzemiennie z mijankami.

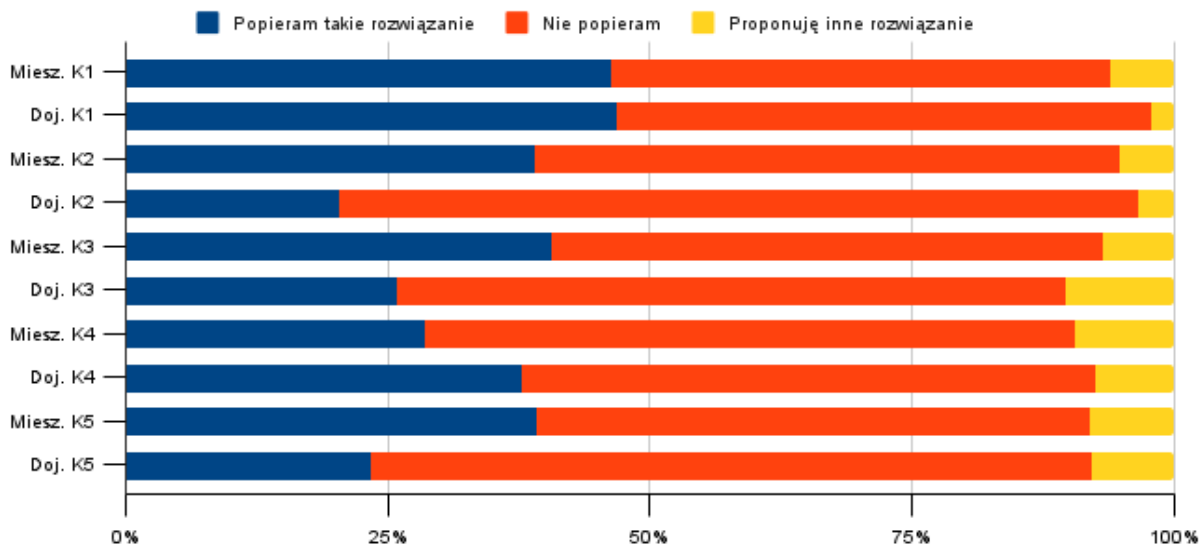
Odpowiedzi na pytanie dotyczące deklaracji poparcia dla wprowadzenia na niektórych ulicach ruchu jednokierunkowego w celu wyznaczenia i utrzymania dziś istniejących miejsc postojowych, zostały podobnie jak poprzednie pytanie, przeanalizowane w zależności od deklarowanego miejsca zamieszkania, w podziale na:

- mieszkańców zaproponowanych obszarów - Mieszkańcy
- osoby dojeżdżające samochodem do zaproponowanych obszarów - Dojeżdżający



	Popieram	Nie popieram	Proponuję inne rozwiązanie
Mieszkańcy	41,6%	52%	6,4%
Dojeżdżający	28,5%	65,3%	6,2%

Kolejny wykres pokazuje poziom poparcia dla zmian w organizacji ruchu mających wpływ na przemieszczanie się w podziale na deklarowany w formularzu związek z wybranym obszarem.



Najwyższy poziom **poparcia** dla uporządkowania parkowania zadeklarowali zarówno dojeżdżający do obszaru K1 - Dąbie (Dzielnica 2) 46,8%, jak i mieszkańcy tego obszaru 46,3%. Niemal tak samo wysokie poparcie zostało zarejestrowane wśród ankietowanych deklarujących swój związek z:

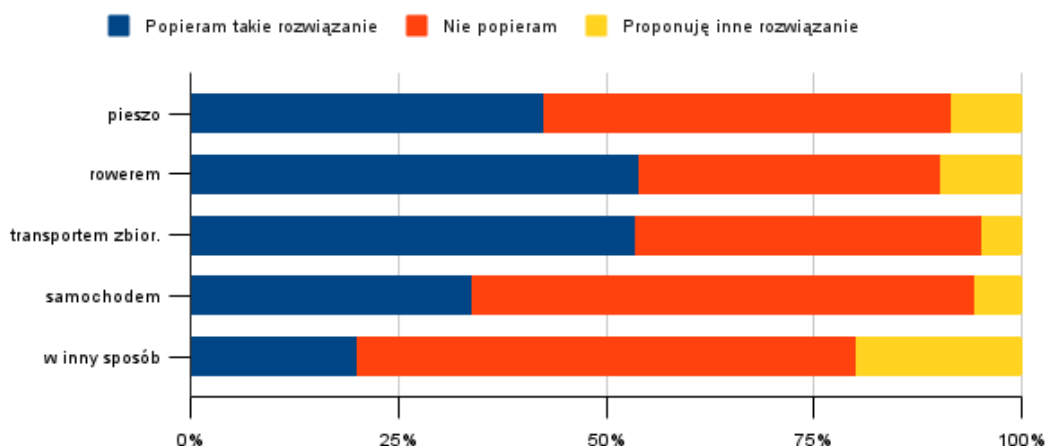
- obszarem K3 - Bronowice Wielkie (Dzielnica 6) jako mieszkańcy - 40,6%,
- obszarem K5 - Krowodrza (Dzielnica 5) jako mieszkańcy - 39,1%
- obszarem K2 - Olsza, Ugorek, Wieczysta (Dzielnica 3) jako mieszkańcy - 39%.

Najwyższy poziom **dezaprobaty** wobec propozycji wprowadzenia na niektórych ulicach ruchu jednokierunkowego zadeklarowali ankietowani dojeżdżający do obszarów:

- K2 - Olsza, Ugorek, Wieczysta (Dzielnica 3) - 76,4%
- K5 - Krowodrza (Dzielnica 5) - 68,9%
- K3 - Bronowice Wielkie (Dzielnica 6) - 63,8%.



Deklaracje poparcia lub jego braku dla przytoczonej propozycji ewentualnych zmian w poruszaniu się samochodem w konsultowanych obszarach, przedstawia także kolejny wykres, tym razem w podziale na deklarowany wśród ankietowanych środek transportu.



Najwyższe poparcie zadeklarowali wskazujący jako ich główny środek transportu:

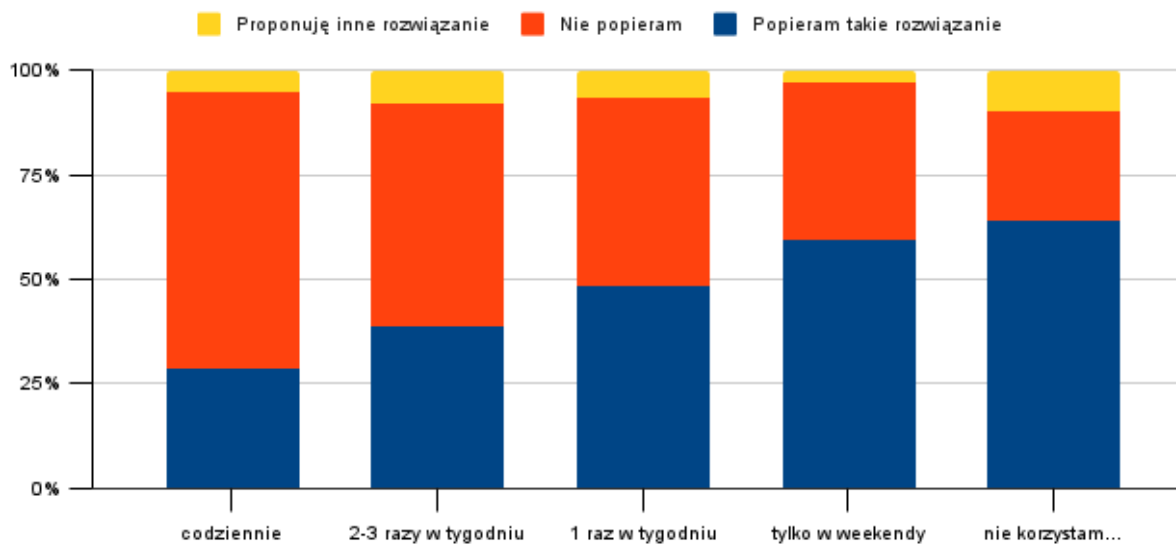
- rower - 53,9%
- transport zbiorowy - 53,3%.

Wśród ankietowanych deklarujących, iż samochód jest głównym sposobem przemieszczania się po Krakowie 33,7% poparło proponowane zmiany w organizacji ruchu, 60,5% nie poparło, a 5,7% respondentów zaproponowało inne rozwiązanie. Przykłady nadesłanych propozycji zostały zacytowane na stronie 35 i 36 niniejszego raportu z konsultacji społecznych.

Kolejny wykres ilustruje poziom poparcia dla omawianej propozycji wyznaczenia miejsc postojowych na wąskich ulicach przy jednoczesnym wprowadzeniu na nich ruchu jednokierunkowego, w zależności od częstotliwości korzystania z samochodu. I tak wśród deklarujących, iż codziennie przemieszczają się samochodem, wyniki były następujące:

- Popieram - 28,7%
- Nie popieram - 66,3%
- Proponuję inne rozwiązanie - 5%

Najwyższe poparcie 63,9% zadeklarowali ankietowani, którzy do przemieszczania się po mieście nie używają samochodu. Wśród korzystających z auta tylko w weekendy poparcie wyraziło 59,5% respondentów.



Ostatnie pytanie w ankiecie było otwarte i pozwalało respondentom przesłać **Inne wnioski i opinie** dotyczące planowanego poszerzenia Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.

Formularz internetowy zarejestrował 891 rekordów. W niniejszym raporcie z uwagi na wskazaną powyżej przeważającą wśród ankietowanych **opinię negatywną** dla propozycji wprowadzenia regulacji dotyczących parkowania za pomocą pobierania opłat za postój samochodu, poniższe wybrane wypowiedzi są jedynie przykładami argumentów podawanych przez ankietowanych, w tym tych, które popierają strefę płatnego parkowania:

- *Obecnie w miejscu mojego zamieszkania parkują samochody z rejestracjami z całego kraju gdyby nie parkowały byłoby dużo miejsca*
- *W tej dzielnicy (K3- Bronowice) parkowanie przez mieszkańców w godzinach 08.00 do 16.00 graniczy z cudem. Jest to spowodowane dużą ilością biurowców, banków i dużych zakładów pracy i minimalną ilością miejsc parkingowych dla pracowników.*
- *Potrzebne są parkingi P&R i K&R oraz kolej aglomeracyjna*
- *Boję się, że stałe poszerzanie strefy płatnego parkowania skończy się na tym, że cały Kraków będzie strefą. Rejony zaznaczone jako proponowane do poszerzenia strefy, nie są okupowane przez turystów, tylko przez mieszkańców.*
- *Od lat jest to konieczne dla mieszkańców, gdyż parkują tam osoby z zewnątrz. Mieszkańcy kompletnie nie mają gdzie zaparkować a płacą w Krakowie podatki.*
- *Jeśli pojawi się w tym obszarze strefa płatnego parkowania, to ludzie będą wjeżdżać w pasy*

*niezagospodarowane zieleni itp. Ja jako mieszkaniec, mam problem już w tym momencie znaleźć miejsce parkingowe kiedy wracam z pracy. Z drugiej strony być może ludzie przyjezdni z za miasta, kiedy będzie płatna strefa, zrezygnują z zabierania aut do miast, np studenci, a to być może poprawiłoby sytuację z parkingami.*

- *W mojej okolicy parkuje dużo samochodów na nie krakowskiej rejestracji. Ponadto parkujący praktycznie uniemożliwiają korzystanie z chodnika.*
- *Jestem za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania w zaznaczonej części dzielnicy VI. Jednocześnie jestem zdecydowanym przeciwnikiem systemu parkowania na chodnikach (kuriozum na skalę światową).*
- *Przy pytaniu, czy wprowadzenie strefy ułatwi parkowanie, odpowiedziałem "nie" z rozmysłem, ponieważ uważam, że faktycznie miejsc nie przybędzie. Mam natomiast głęboką nadzieję, że strefa ucywilizuje parkowanie z prostej przyczyny. Kontrolerzy stref są o wiele bardziej skuteczni, niż policja i straż miejska.*
- *Poszerzenie strefy jest konieczne, ponieważ obecnie w moim rejonie mieszkańcy praktycznie nie mają możliwości zaparkowania ze względu na sąsiadujące biurowce, których pracownicy zrobili sobie parking na sąsiadujących ulicach.*
- *Mieszkam w dzielnicy V na Cichym Kąciku, okolica z powodu bliskości Błóż, Stadionu Miejskiego Wisły Kraków, miasteczka studenckiego AGH oraz Klubu Studio i tego że jest 'otoczona' strefą płatnego parkowania ściąga kierowców chcących parkować nieodpłatnie. Sytuacja jest dramatyczna, sam jestem posiadaczem auta i korzystam z niego na co dzień, ale jest to niezwykle utrudnione przez kierowców parkujących auta we wszystkich możliwych miejscach w całej okolicy. Mam nadzieję, iż moja opinia jako zmotoryzowanego mieszkańca miasta, jednak optującego za rozszerzaniem strefy płatnego parkowania zostanie 'usłyszana' i dołoży cegiełkę do zwiększenia komfortu i bezpieczeństwa mieszkańców.*

#### d) dodatkowy formularz internetowy przed webinarium

W związku z regulacjami zapisanymi w uchwale z dnia 29 kwietnia 2020 roku nr XXXIX/1002/20 zmieniającej uchwałę nr XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. oraz wobec braku możliwości przeprowadzenia otwartych spotkań/warsztatów z powodu wciąż trwających obostrzeń związanych z zagrożeniem epidemicznym Covid-19, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie podjął decyzję o przeprowadzeniu w dniu 31 maja 2021 r. w godz. 18.00 – 19.30 spotkania w formie online jednocześnie transmitowanego na stronie [Razem w ruchu](#) w serwisie Facebook, gdzie mieszkańcy mogli w formie komentarzy zadawać pytania. Przed spotkaniem w dniach 26 - 31 maja do godz. 12 został także udostępniony formularz online pod adresem <https://krakow.typeform.com/to/EycswaVK>, za pomocą którego możliwe było zadawanie pytań i składanie wniosków.

Wpłynęło 690 rekordów. 110 zostało oznaczonych przez wypełniających jako dotyczące obszaru K1 - Dąbie (Dzielnica 2), 300 rekordów dotyczyło obszaru K2 - Olsza, Ugorek, Wieczysta (Dzielnica 3), 128 dotyczyło obszaru K3 - Bronowice Wielkie (Dzielnica 6), 57 dotyczyło obszaru K4 - Łagiewniki (Dzielnica 13), a 95 dotyczyło K5 - Krowodrza (Dzielnica 5).

Z przesłanych 690 rekordów, poniżej przedstawione są te, które można było zaklasyfikować jako pytania lub wnioski wymagające zaadresowania. Z uwagi na to, że część pytań lub wniosków powtarzała się lub dotyczyła tego samego zagadnienia lub została udzielona taka sama odpowiedź, zostały one pogrupowane.

#### K1 - Dąbie (Dzielnica 2)

Pytania lub wnioski:

- *Kiedy strefa zostanie przedłużona na ul. Bajeczną , Na Szaniec, Widok?*
- *Jakie parkingi buforowe macie zamiar wybudować aby zlikwidować problem a nie jak do tej pory przenosić go poza utworzona strefę tylko rozwiązać problem?*
- *Jaką zamierzają Państwo wprowadzić stawkę w poszczególnych nowych podstrefach (od K1 do K5)?*
- *Kiedy zadbacie o więcej parkingów?*
- *Jakie proponowane stawki opłat w nowych strefach?*
- *W jakim terminie, realnie może zostać wprowadzona strefa płatnego parkowania K1?*

- Czy na osiedlu Dąbie planowane jest wyznaczenie nowych parkingów? Osiedle zostało zaprojektowane z czasach gdy samochody były rzadkością, teraz sytuacja się zmieniła i większość zaparkowanych pojazdów należy do mieszkańców, więc wprowadzenie strefy jedyne co może wprowadzić to dodatkowe opłaty oraz jeszcze większe problemy ze znalezieniem miejsca. Czy były/będą prowadzone analizy/statystyki/badania ile teraz jest zaparkowanych aut mieszkańców i na podstawie tego da się stwierdzić, że wprowadzenie strefy faktycznie coś zmieni na lepsze? Może warto spróbować faktycznie rozwiązać ten problem i przemyśleć plan osiedla w celu wyznaczenia odpowiedniej ilości miejsc parkingowych, a nie obchodzić go idąc na łatwiznę poprzez "wprowadzenie strefy".

Odpowiedź:

**Przedmiotowe konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.**

Pytania lub wnioski:

- *Pomiędzy blokami na ul. Na szaniec jest mnóstwo zaniedbanej "zieleni" gdzie ludzie wyrzucają śmieci, gruz, w wielu miejscach jedyne co jest to błoto. Można część z tego przeznaczyć na parkingi a część zieleni zachować, na pewno pomogłoby to mieszkańcom. Nie ma nawet jak podejść pod ostatnie klatki np. w bloku 17, więc ludzie zwyczajnie wjeżdżają na chodnik jeśli mają większe rzeczy do wniesienia/przeprowadzki lub jeżdżą po tej "zieleni". Dodatkowy parking rozwiązałby ten problem.*
- *Czy możecie zamiast tego wprowadzić obniżki opłat?*

Odpowiedź:

**Pytanie nie dotyczy zakresu konsultacji.**

Wniosek:

- *Proszę rozważyć darmowe pierwsze 30min. Umożliwi to odebranie dzieci z przedszkola po drodze z pracy. Niestety miasto nie oferuje przedszkoli w miejscu zamieszkania :(*

Odpowiedź:

**Z przepisów ustawy, wynika generalna zasada odpłatności za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, od której to**

zasady jedynie w drodze wyjątku – właściwy organ gminy może wprowadzić odstępstwa i pewnego rodzaju przywileje (np. ustalić opłaty abonamentowe lub też stawkę zerową) w stosunku tylko do niektórych użytkowników dróg publicznych.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2016 r., poz.1440) korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania (art. 13 ust.1 pkt1). Powyższa ustawa w art. 13 ust.3 wymienia pojazdy zwolnione z opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania. Zwolnienie to obejmuje m.in. pojazdy będące własnością służb specjalnych państwa i samorządu ( w tym: np. pojazdy Policji, ABW, Służb: Wywiadu i Kontrwywiadu Wojskowego, Sił Zbrojnych RP itd.). Za parkowanie wszystkich innych pojazdów, poza zwolnionymi uiszcza się opłaty zgodnie z art. 13 ust.1 ww. Ustawy.

Również w uchwale Rady Miasta Krakowa Nr LXXXIX/2177/17 z dnia 22 listopada 2017 r. pojazdy rodziców, opiekunów odbierających dzieci z przedszkola, nie zostały wyszczególnione jako podmioty uprawnione do korzystania z zerowej stawki opłat za parkowanie w strefie płatnego parkowania.

Pytanie:

- *Ja i mój brat jesteśmy współwłaścicielami samochodu. Mieszkam w strefie K1, brat w K2. Czy po wprowadzeniu proponowanych zmian będziemy musieli przypisać samochód do jednej z tych stref, a w drugiej z nich nie będziemy mogli parkować? Czy żeby móc korzystać z miejsc parkingowych pod moim blokiem, będę musiał kupić sobie własny samochód, jeżeli brat zgłosi nasz wspólny w swoim miejscu zamieszkania?*

Odpowiedź:

Problematyka pobierania opłat za korzystanie z dróg publicznych regulowana jest przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. j. Dz. U. 2020 poz. 470) oraz podjętej na podstawie ww. aktu normatywnego uchwały Nr XXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat ( Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 2360 ). Zgodnie z ww. uchwałą abonament postojowy typu “ K “ przysługuje wyłącznie osobom zameldowanym na Obszarze Płatnego Parkowania i rozliczającym

podatek dochodowy od osób fizycznych w Krakowie. Można go wyrobić tylko dla samochodu, którego jest się właścicielem / współwłaścicielem lub ma się prawo do pojazdu w oparciu o leasing albo umowę kredytową lub który jest pojazdem "służbowym" udostępnionym przez pracodawcę. W przypadku posiadania samochodu na własność, wnioskodawca powinien okazać dowód rejestracyjny pojazdu z adresem zamieszkania właściciela lub współwłaściciela zgodnym z adresem zameldowania.

Pytania lub wnioski:

- *Kto i na jakiej podstawie wytyczał granice nowych podstref?*
- *Dlaczego ul.Dąbska nie jest objęta strefą?*
- *Wniosek: Rozszerzenie K1 o obszar pomiędzy K1 a C16, koło Parku Grzegórzeckiego.*
- *Rozszerzenie K1 na obszar pomiędzy Lema, Mogiłską i al. Pokoju*
- *Wnioskuje o poszerzenie SPP K1 o ulicę Kosynierów. Sytuacja przy tej ulicy od dłuższego czasu jest coraz gorsza. Samochody parkujące tam nie dość, że blokują chodnik to również ograniczają widoczność na zakrętach a nawet stwarzają niebezpieczeństwo w okolicach grill baru.*

Odpowiedź:

**Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Wskazane konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii.**

Pytanie:

- *Czy obszary na których wyznacza się miejsca postojowe, przystosowane są do parkowania pojazdów np chodniki?*

Odpowiedź:

**Przy wyznaczaniu miejsc parkingowych w Obszarze Płatnego Parkowania współpracuje się z zarządcą drogi w celu wypracowania optymalnych rozwiązań.**

Pytanie:

- *Dlaczego projektem uchwał zajmuje się ZTP skoro operatorem strefy jest ZDMK?*

Odpowiedź:

**Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie wykonuje zadania zgodnie z kompetencjami jednostki wynikającymi ze statutu ZTP przyjętego uchwałą Nr CVIII/2810/18 z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie utworzenia i zatwierdzenia statutu jednostki budżetowej Zarządu Transportu Publicznego tj. Prowadzi działania w zakresie zarządzania rozwojem Obszaru Płatnego Parkowania.**

Pytanie:

- *Czy wzięto pod uwagę koszty zakupu parkomatów ich utrzymania?*

Odpowiedź:

**Koszty poszerzenia Obszaru Płatnego Parkowania, można określić dopiero na etapie ustalenia ostatecznego kształtu nowych stref. Wtedy też można określić koszty zmian organizacji ruchu lub też zakupu dodatkowych parkomatów.**

Pytanie:

- *Czy wszystkie nielegalne miejsca parkingowe na terenach zielonych, które są regularnie niszczone zostaną opaliskowane?*

Odpowiedź:

**W przypadku przygotowywania projektów organizacji ruchu związanych z wprowadzeniem Obszaru Płatnego Parkowania przedmiotowy temat będzie analizowany w zakresie możliwości podjęcia stosownych środków zaradczych.**

K2 - Olsza, Ugorek, Wieczysta (Dzielnica 3)

Pytanie:

- *Czy będzie możliwość posiadania abonamentu mieszkańca na dwa samochody?! Wyższa kwota abonamentu za drugi samochód jest istotnym naruszeniem prawa własności, dyskryminacji posiadaczy dwóch pojazdów.*

Odpowiedź:

**Nie planuje się wprowadzania zmian w zakresie możliwości nabycia abonamentu po preferencyjnej stawce na więcej niż jeden pojazd w uchwale Nr XXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. ( Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 2360).**



Pytanie:

- Proszę o bilans miejsc do usunięcia w obszarze K2 w związku z rygiem zapewnienia odpowiednich szerokości chodnika. Proszę na przykładzie ulicy Łąkowej określić jak zmieni się organizacja ruchu i ilość miejsc (wyznaczone mają inne parametry).

Odpowiedź:

**Porządkowanie miejsc parkingowych następuje na etapie przygotowywania projektów organizacji ruchu dla w/w obszaru w tym określenia granic pasa drogowego.**

Pytania lub wnioski:

- Dlaczego strefy poszerzają się we wszystkich kierunkach prawie równomiernie, a zapomniano o dzielnicy IV i o os. Żabiniec gdzie przeżywamy codziennie gehennę szukają miejsc parkingowych, bo parkują wszyscy co dojeżdżają do centrum i studenci akademii rolniczej. Pomocy.
- Jakie przesłanki przemawiają za poszczególnymi rozszerzeniami stref?
- Czy były robione analizy jak nowo tworzone strefy płatnego parkowania wpływają na sąsiednie rejony, bo wygląda na to że kolejnymi strefami obejmowane są następne obszary miasta, zamiast zwiększania np. wskaźnika miejsca parkingowego/mieszkanie dla nowych inwestycji, ograniczając tym samym presję na podziały mieszkańców Krakowa, na tych z centrum i tych z dalszych dzielnic?
- Dzień dobry, decyzje o poszerzeniu strefy płatnego parkowania podpierają Państwo argumentem, że w okolicy buduje się coraz więcej biurowców i brakuje miejsc. Chciałem zapytać, czy nie lepiej zapobiegać powstawaniu problemu niż później go leczyć przez własny brak odpowiedzialności? Czy nie uważają Państwo, że należy ograniczyć dalszą zabudowę Krakowa, która również wiąże się kolejnym ograniczeniem ilości miejsc zielonych lub, chodźby przysłowiowych drzew gdzie można się schronić przed słońcem. Czy organ zajmujący się wydawaniem WZ w Krakowie jest już do szpiku kości przesiąknięty układami z deweloperami i nie ma tu uczciwych i zdroworozsądkowo myślących ludzi?
- Dlaczego parkowanie ma być płatne w strefach poza centrum miasta? Czy są inne powody poza finansowymi brakami w skarbonce ZTP?
- Kto i kiedy stał się pomysłodawcą wprowadzenia strefy płatnego parkowania?
- Czy były robione analizy sensu stricto wprowadzania strefy płatnego parkowania w obszarze, a jeżeli tak w jaki sposób i przez kogo?

- Czy zapytano mieszkańców na temat potrzeby ograniczania miejsc parkingowych i ponoszenia kosztów parkowania, jeżeli tak to proszę podać próbę i oraz współczynniki błędu statystycznego (żyjemy w kraju demokratycznym) – proszę nie pisać o usłudze z powodu błędu merytorycznego stosowanego przez Państwa mianowicie podstawowe założenie to, iż usługa służy do zaspokajania potrzeb ludzi a to zostało – powiedzmy - spełnione a Państwo na tym pojęciu chcecie łupić mieszkańców.
- Jakie są podstawy wprowadzenie ŚSPP tak daleko od Centrum miasta? Ilość miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Meissnera i okolicznych ulic jest wystarczająca dla mieszkańców i odwiedzających, a w okolicy brak jest dużych obiektów biurowych zajmujących miejsca parkingowe. Osoby pracujące w biurowcach przy rondzie Barei parkują na parkingach Ch Krokus i Serenady.
- Co niby ma spowodować poszerzenie strefy płatnego parkowania w tym miejscu? (oprócz wpływów do kasy miasta) Rozumiem ściśle centrum i tereny w strefie B.
- Dzień dobry, Czy istnieje możliwość poszerzenia strefy K2 o ulicę Czyżyńską? Występuje tu problem z parkowaniem mieszkańców z m.in. z powodu bliskiej granicy płatnej strefy parkowania (po poszerzeniu strefy płatnej problem się z pewnością pogłębi) oraz z funkcjonowaniem przedszkola i gabinetów lekarskich (Czyżyńska 21).
- Czy ul Śliczna będzie w SPP?

Odpowiedź:

**Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Wskazane konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii.**

Pytania lub wnioski:

- Czy ktoś zweryfikował ile jest dróg wewnętrznych niepublicznych ale gminnych w tych obszarach? Jaką organizację (oznakowanie) można tam zastosować (segregacja wjazdu?). I co z prywatnymi drogami. Zakładam efekt, że wspólnoty muszą zainwestować w szlabany, bo jeśli zmniejszymy ilość miejsc, to ludzie będą parkować na parkingach wspólnot. Straż i Policja w takich wypadkach jest niewydolna.
- Czy przy rozszerzeniu zostaną zbudowane i udostępnione przez miasto za te pieniądze parkingi?

- *Jaki jest sens wprowadzania strefy płatnego parkowania w dzielnicach tak odległych od centrum? Po drugie jaki jest sens wprowadzania strefy płatnego parkowania przy jednoczesnych podwyżkach cen biletów komunikacji miejskiej?! Czym ludzie mają się przemieszczać między dzielnicami??*
- *Jaki jest plan reorganizacji ruchu w tej strefie? Czy są już jakieś konkrety czy jako mieszkaniec dowiem się wszystkiego już po wprowadzeniu strefy?*
- *Czy są już przygotowane plany uporządkowania miejsc parkingowych? Czy mieszkańcy dostaną je do wglądu przed wprowadzeniem SPP na nowe obszary?*
- *Jak zmieni się liczba ilości miejsc parkingowych na tym obszarze?*
- *Jakie korzyści i straty niesie poszerzenie SPP? Konkretnie liczbowe zmiany w dostępności miejsc parkingowych, czasie przejazdu czy czasie szukania wolnego miejsca.*
- *Czy nowe obszary zostaną przyłączone do obecnych podstref "C"?*
- *Czy nie wypadałoby najpierw stworzyć więcej miejsc parkingowych a dopiero później wprowadzać opłaty? Dlaczego ludzie mają płacić za możliwość zaparkowania na osiedlu, na którym mieszkają. Ludzie nie pozbędą się samochodów bo komunikacja miejska jest absurdalnie droga.*
- *Jestem przeciwny kolejnemu poszerzaniu strefy, gdyż nie niesie to żadnych korzyści dla wskazanych nowych obszarów. Obszary te wymagają najpierw zapewnienia dostępności alternatywnych środków komunikacji (tramwaj, autobus, rower) a dopiero w dalszej kolejności wprowadzania ograniczeń transportu samochodowego. Jakie konkretnie wskaźniki liczbowe uzasadniają powiększanie strefy w nowych obszarach? Obszary te stracą bardzo mocno jeśli chodzi o realizowane w nich działalności usługowe, handlowe, także atrakcyjność dla samych mieszkańców. Jest to kolejny raz, kiedy bez wiedzy mieszkańców, po wielokrotnych obietnicach, że nie zachodzi konieczność dalszego powiększania strefy, postuluje się działania nie mające wiele wspólnego z dobrem mieszkańców. Jestem zdecydowanym przeciwnikiem tej propozycji.*
- *Czy istnieje rzetelna analiza korzyści z wprowadzenia opłat w strefie K2 względem zwiększenia ilości miejsc parkingowych?*
- *Czy rozszerzanie stref parkingowych obejmie w końcu zasięgiem całą Kraków? Przykładowo objęcie opłatami strefy K2 z pewnością spowoduje przeniesienie obciążenia miejsc parkingowych na strefę sąsiednią tj. okolice ul. Dobrego Pasterza, zwłaszcza, że tam ulokowane są biurowce.*

- Czy strefa płatnego parkowania obejmie ulice Wileńską, Czerwonego Pradnika, Brogi? Jeśli tak to jestem za tą decyzją. Wyznaczone miejsca postojowe na tych ulicach, zwiększą bezpieczeństwo w dzielnicy, ponieważ tam auta rozwijają wysokie prędkości, powyżej dozwolonych 50km/h. Jeśli planem nie są one objęte, to jest to decyzja znacznie ograniczająca możliwości parkowania w dzielnicy.
- Obszary K1 oraz K2 powinny być tańsze od strefy C. Mogłaby powstać nowa strefa „D” gdzie przykładowo godzina parkowania kosztowałaby 2 zł. Obszary te są bardziej oddalone od centrum od innych stref C. W tych strefach znacznie częściej podjeżdża się pod sklepy autem oraz problem ze znalezieniem miejsca parkingowego są znacznie mniejsze.

Odpowiedź:

**Przedmiotowe konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.**

Pytanie:

- Czy da się wyznaczyć 4% miejsc dla niepełnosprawnych (na kartę). To pytanie sprzed roku i aktualne wciąż.

Odpowiedź:

**Obszar Płatnego Parkowania spełnia ustawowe wymagania w zakresie udostępnienia 4% miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych.**

Pytanie:

- Dlaczego strefa nie jest na granicy miasta płatna przez przyjezdnych?
- Dlaczego zamiast stref i bałaganu w wysokości opłat nie wprowadzić winiety za wjazd do miasta?

Odpowiedź:

**Aktualnie polskie przepisy nie pozwalają na wprowadzenie Stref Opłat kongestyjnych (od ang. Congestion pricing – czyli opłaty za wjazd do centrum) czy też Stref Ograniczonej Emisji (ograniczenia w zależności od klasy emisji pojazdu). Jedynie w myśl art. 39 ust. 4a-4d Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych możliwy jest pobór opłat za wjazd pojazdów innych niż dopuszczonych w ustawie do**

wjazdu do Strefy Czystego Transportu przez okres pierwszych trzech lat funkcjonowania strefy. Przy czym taki dochód pobierać można jedynie w godzinach od 9:00 do 17:00 w wysokości do 2,5zł/h i przeznaczyć na oznakowanie SCT, zakup autobusów zeroemisyjnych oraz pokrycie kosztów analiz ws. wykorzystania autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej. Tak więc Obszar Płatnego Parkowania jest aktualnie jedynym narzędziem jakim miasto Kraków może realnie zarządzać polityką transportową miasta.

Pytanie:

- Czy można porównać stan z tej wypowiedzi <https://fb.watch/5LF0GnWQ8H/> a teraz?

Odpowiedź:

**Z powodu braku wskazania konkretnej wypowiedzi (materiał trwa 1:50 h), nie można odnieść się do przedmiotowego pytania.**

Pytanie:

- Czy wprowadzi się tzw. Estrefę, czyli opłata tylko przy pomocy aplikacji bez stawiania parkomatów?

Odpowiedź:

**Nie, miasto musi zapewnić takie rozwiązania, aby nie doprowadzić do cyfrowego wykluczenia użytkowników korzystających ze stref płatnego parkowania. Jednakże miasto zachęca do wnoszenia opłaty z wykorzystaniem cyfrowych kanałów dystrybucji.**

Pytanie:

- Dlaczego w momencie kiedy chcę odwiedzić rodziców, muszę za ten przywilej zapłacić?!

Odpowiedź:

**Wszyscy użytkownicy korzystający z drogi publicznej w Obszarze Płatnego Parkowania są zobowiązani do wnoszenia jednakowej opłaty za postój pojazdu samochodowego – odpowiednio 6, 5, 4 zł za godzinę postoju.**

Pytanie:

- Jak planowane jest rozwiązanie SPP w rejonie osiedla Wiśniowa w strefie K2. Co z miejscami parkingowymi na ulicy Prądyńskiego znajdującymi się na terenie działki na której stoi blok nr 12, 14, 16?

Odpowiedź:

Przedmiotowe konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.

Obszar Płatnego Parkowania funkcjonuje jedynie na drogach publicznych wewnątrz jego terenu, w przypadku dróg wewnętrznych, nie ma możliwości regulacji popytem miejsc parkingowych z wykorzystaniem stref płatnego parkowania.

Pytanie:

- *Jeśli obszar parkowania ustalony jest na chodnikach nieprzystosowanych do wagi pojazdów, kto ponosi koszty naprawy tych powierzchni?*

Odpowiedź:

**Za utrzymanie dróg publicznych na terenie miasta Krakowa (poza autostradą) odpowiada Zarząd Dróg Miasta Krakowa.**

Pytania:

- *Czy któryś z panów twierdzących, że to "ostatnie poszerzenie strefy parkowania" publicznie przeprosi za głoszone kłamstwa?*
- *Czy urzędnicy są w stanie zagwarantować, że cena abonamentu mieszkańca nie podniesie się przez najbliższe 5 lat?*
- *Gdzie darmowe parkingi co miały być budowane za pieniądze ze strefy?*

Odpowiedź:

**Pytanie nie dotyczy zakresu konsultacji.**

Pytanie:

- *Czy podana zostanie liczba zebranych pytań lub link do bazy z zadanymi pytaniami?*

Odpowiedź:

**Z przedmiotowych konsultacji powstanie raport podsumowujący cały proces konsultacji społecznych.**

Wniosek:

- *Uważam, że najlepiej ujednoczyć strefy płatnego parkowania czyli złączyć strefę B i C oraz objąć tą strefą cały Kraków. Każdy mieszkaniec wtedy by wykupywał abonament w tej samej kwocie co obecnie (10 zł) i mógłby parkować wszędzie oprócz strefy A.*

Odpowiedź:

**Każdy obszar miasta Krakowa charakteryzuje się inną specyfiką transportową, wynikającą z jakości obsługi publicznym transportem, dostępności pieszej lub rowerowej. W związku z tym każdy rejon posiada swoje indywidualne problemy transportowe, w tym w zakresie polityki parkingowej.**

**Zgodnie z dobrą praktyką i polityką transportową miasta, narzędzia takie jak strefa płatnego parkowania powinny być wykorzystane jedynie w rejonach, które tego wymagają, przy minimalizacji negatywnych skutków jej wprowadzenia. Dlatego też stosuje się podział na sektory, w których dalsze podstrefy pełnią rolę buforów niwelujących negatywne skutki występowania granicy obszaru płatnego parkowania.**

Pytanie:

- *Mój blok jak i wiele bloków znajdujących się w pobliżu nie posiada swojego parkingu, jedyne miejsca parkingowe z których można skorzystać znajdują się przy parkingach znajdujących się przy szkołach, gdzie jeden parking posiada mniej miejsc parkingowych niż mieszkań w jednej klatce. Jeżeli mamy płacić za parkowanie, to chcemy mieć miejsc parkingowe których brak i często samochody są zaparkowane w niedozwolonych miejscach, bo po prostu nie ma gdzie indziej. Czy w takim razie powinniśmy uciekać poza Kraków i tam płacić podatki. Za każdym razem jak się przeprowadzam dalej strefa jest poszerzana i mój obszar. Chciałbym również zauważyć że mieszkam w Krakowie 10 lat, ale nie mogę być tutaj zameldowany, ponieważ osoby wynajmujące mieszkania często nie chcą wyrazić zgody na meldunek. Przez to nie mogę skorzystać z preferencyjnej oferty opłat.*

Odpowiedź:

**W celu nabycia abonamentu typu "K" wystarczający jest przynajmniej "tymczasowy meldunek", który można uzyskać samodzielnie, w przypadku posługiwania się odpowiednim tytułem do lokalu (np. Umowa najmu).**

Wniosek:

- *Bezpłatne dla mieszkańców, płatne dla wszystkich poza nimi.*

Odpowiedź:

Z przepisów ustawy, wynika generalna zasada odpłatności za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, od której to zasady jedynie w drodze wyjątku – właściwy organ gminy może wprowadzić odstępstwa i pewnego rodzaju przywileje (np. ustalić opłaty abonamentowe lub też stawkę zerową) w stosunku tylko do niektórych użytkowników dróg publicznych.

Wniosek:

- *Strefa w całym mieście, limit 1 auto na mieszkanie żeby ograniczyć meldowanie znajomych/rodziny tylko dla taniego parkowania, możliwość parkowania w strefie jako mieszkańiec tylko do 3 parkomatów od miejsca zamieszkania.*

Odpowiedź:

Rozwiązanie polegające na ograniczeniu możliwości zakupu określonej ilości abonamentów (np. 1 ) na dane mieszkanie, zostało uchylone przez krakowski sąd administracyjny w skardze na uchwałę, w związku z tym nie planuje się ponownego wprowadzenie podobnego rozwiązania.

Pytania:

- *Czy uporządkowanie strefy parkowania K2 nie doprowadzi tam do zmniejszenia dostępnej ilości miejsc / powierzchni parkingowych w stosunku do stanu obecnego? Czy przeprowadzona została analiza / symulacja w tym zakresie? Jeśli tak to czy i gdzie mogą zostać upublicznione wyniki tej analizy/symulacji? Czy próbowano oszacować w jakim stopniu zmniejszy się obciążenie miejsc parkingowych w tej strefie na skutek wprowadzenia opłat? Czy porównano korzyści w postaci prawdopodobnego mniejszego obłożenia miejsc parkingowych z powodu wprowadzenia opłat z ewentualnymi stratami w wyniku redukcji miejsc / powierzchni parkingowych spowodowanymi porządkowaniem strefy? Czy wprowadzenie płatnej strefy K2 jest uzasadnione ze względu na obszar jej ewentualnego obowiązywania ? Strefa kończyłaby się na ul. B. Komorowskiego, a przecież większość biurowców skupiających kierowców "przyjezdnych" znajduje się w strefie która byłaby bezpłatna, po drugiej stronie ul. B. Komorowskiego.*
- *Czy zasadne jest objęcie opłatami strefy K2 skoro dominują tam budynki mieszkalne, a w większości biurowce znajdowałyby się poza strefą tj. po drugiej stronie*



*ul. B. Komorowskiego? Czy ktoś badał ewentualne skutki jaki miałyby to na strefę nieobjętą opłatami czyli np. po drugiej str. ul. B. Komorowskiego?*

Odpowiedź:

**Na przedmiotowe pytania będzie można udzielić odpowiedzi dopiero na etapie przygotowywania projektów organizacji ruchu dla w/w obszaru w tym określenia granic pasa drogowego.**

**Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Wskazane konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii.**

Pytania:

- *Czy uporządkowanie strefy parkowania K2 nie doprowadzi do zmniejszenia dostępnej powierzchni parkingowej i nie zniweluje potencjalnych korzyści wynikających ze zmniejszonego napływu samochodów po wprowadzeniu opłat? Czy została przeprowadzona taka analiza i jakie są jej wyniki?*
- *Jaki jest plan ulic jednokierunkowych na Ugorku?, Jaka jest propozycja wyznaczenia miejsc parkingowych na ul. Niedużej?*
- *Czy planowana jest zmiana organizacji ruchu na terenie zarządzanym przez Spółdzielnię Budynki Rozproszone (m.in. ul. Mieszka I, Partyzantów, Dobra itp.)?*

Odpowiedź:

**Na przedmiotowe pytania będzie można udzielić odpowiedzi dopiero na etapie przygotowywania projektów organizacji ruchu dla w/w obszaru w tym określenia granic pasa drogowego.**

Pytanie:

- *W jaki sposób można zapoznać się z wynikami analizy obłożenia miejsc parkingowych aktualnie przed wprowadzeniem opłat w strefie K2 oraz z analizą wpływu opłat na zwiększenie dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców? Czy taka analiza jest gdzieś dostępna?*

Odpowiedź:

Przedmiotowe konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie. Nie istnieje żadna analiza, gdyż miasto nie przeprowadziło żadnych badań.

Pytanie:

- *Czy rozszerzenie obszaru płatnego parkowania poza naturalne bariery (linie kolejowe) nie spowoduje rozlewania się OPP na kolejne obszary miasta?*

Odpowiedź:

Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Wskazane konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii.

Miasto przy zmianie kształtów obszarów (w tym wyznaczeniu nowych obszarów) stara się opierać granicę o naturalne granice takie jak linie kolejowej, naturalne przeszkody terenowe czy układ urbanistyczny.

Pytanie:

- *W jaki sposób miasto chce mnie jako mieszkańca zachęcić do pozostawienia samochodu w garażu i skorzystanie z komunikacji miejskiej? Widząc ostatnio gdy zrobiło się odrobinę cieplej szyny znowu zaczęły tańczyć, to już nawet nie jest śmieszne. Jedna przemyślana decyzja władz miasta Krakowa aby nie pobierać opłat za parkowanie w czasie lockdown-u a potem ogromna dziura w budżecie którą teraz trzeba załatać. Może obejmijmy cały Kraków jedną wielką strefą parkowania i skończmy wreszcie ten cyrk z niby konsultacjami.*

Odpowiedź:

Miasto podejmuje działania w zakresie parkowania w oparciu o *Program parkingowy dla miasta Krakowa, Politykę Transportową* oraz z rozwiązywaniem problemów parkingowych zgłaszanych przez mieszkańców, które niekoniecznie będą wiązać się z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.

Pytanie:

- *Czy będzie można wykupić bez większych problemów abonament na samochód służbowy? Czy będzie to mógł zrobić sam pracownik bez udziału pracodawcy?*

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami uchwały Nr LXXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. abonament postojowy typu „K”, który przysługuje osobie fizycznej, zameldowanej w obszarze płatnego parkowania w Krakowie (na pobyt stały lub czasowy), rozliczającej podatek dochodowy od osób fizycznych w Krakowie, posiadającej pojazd samochodowy na podstawie jednego z tytułów: własności, współwłasności, umowy leasingu przez leasingobiorcę, umowy kredytu, umowy z pracodawcą o korzystaniu z samochodu służbowego do celów prywatnych, z której wynika fakt zatrudnienia na umowę o pracę lub oświadczenie pracodawcy wnioskodawcy o korzystaniu z samochodu służbowego do celów prywatnych i zatrudnienia na umowę o pracę.

Pytanie:

- *Ilu mieszkańców strefy K2 wnioskowało o poszerzenie strefy? Ilu mieszkańców musi złożyć wniosek przeciwny, by strefy tej nie poszerzać? Gdzie należy składać wnioski przeciwnie? Co z parkingami należącymi do spółdzielni mieszkaniowych? Czy zostaną one objęte strefą? Jeżeli nie, to czy istnieje jakieś rozwiązanie, które zapewni ochronę takich parkingów?*

Odpowiedź:

Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Wskazane konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii.

Obszar Płatnego Parkowania funkcjonuje jedynie na drogach publicznych na jego terenie. W przypadku dróg wewnętrznych, to do zadań zarządzającego ruchem należy podjęcie odpowiednich działań.

K3 - Bronowice Wielkie (Dzielnica 6)

Pytania lub wnioski:

- *Jakie jest uzasadnienie utworzenia strefy K3?*

- *W jaki sposób będą dojeżdżać pracownicy biur strefy K3 (kilka tysięcy osób) po wprowadzeniu strefy? Oczywiście jest, że zrezygnują z aut. Czy miasto pomyślało o dodatkowym transporcie dla kierowców aut, którzy nie będą chcieli płacić za parkowanie, które w tej chwili nikomu nie przeszkadza?*
- *Jestem przeciw rozbudowie strefy parkowania o kolejne obszary wg tych samych zasad. W tej formie to działa jak rak ! Wprowadzenie strefy w jednym miejscu kumuluje parkowanie przy jej granicach ... i od razu jest pretekstem do stworzenia kolejnej ... Może warto przemyśleć ideę i stworzyć coś w rodzaju stref buforowych ? Tzn. takich gdzie oprócz mieszkańców którzy mogliby parkować zawsze, a przyjezdni mogliby parkować za darmo w zależności od parzystości dnia miesiąca i końcówki swego numeru rejestracyjnego ... tak żeby poszczególne kierowca mógł w niej parkować gratis ale np. co drugi dzień. Można rozważyć taki podział na zasadzie prawo/lewo na przemian wzdłuż obwodu albo także (co ma więcej sensu) na zasadzie 'w głąb' - czyli raz mogę wjechać te parę ulic dalej ... a raz muszę zaparkować bliżej obrzeża. Wówczas ta kumulacja na obrzeżach strefy by się rozłożyła przynajmniej o połowę .*
- *Jak państwo zamierzają walczyć ze skutkami tego jak jest wprowadzany kolejny obszar strefy, to nagle stoją pojazdy tuż za granicą strefy, i tak w kółko. Jak proszę Państwa?*
- *Czy osiedle Widok oraz Wiedeńska nie zaczną pełnić funkcji Park and Ride?*
- *Kiedy planowane jest wprowadzenie strefy?*
- *W jaki sposób rozszerzenie strefy na Bronowice miałoby pomóc, skoro brakuje miejsc nawet dla mieszkańców i większość parkujących to mieszkańcy?*
- *Czemu ma służyć strefa K3? To nie tereny centrum miasta. Wprowadzenie strefy bardzo utrudni codzienne życie mieszkańców.*
- *Jaki jest sens rozszerzania strefy ,już niedługo całe miasto będzie jedną wielką strefą, rozumiem że chodzi o reperowanie finansów miasta, a poza tym?*
- *Jaki jest planowany koszt parkowania w nowych strefach?*
- *Dlaczego urzędnicy nie spełniają swoich obietnic o nie poszerzaniu już strefy?*
- *Dlaczego w strefie K3, obfitej w biurowce (co najmniej 3000 dojeżdżających codziennie) brakuje parkingów wielopoziomowych i dojazdu tramwajem a wciąż buduje się nowe biura a teraz rozszerza strefę?*

Odpowiedź:

**Przedmiotowe konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania**

w celu rozwiązania wskazanych kwestii. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.

Pytanie:

- *W jakim miejscu powinny się zatrzymać granice SPP? Może zamiast tego aby stopniowo poszerzać po prostu zrobić całe miasto strefą?*

Odpowiedź:

**Obszar 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.**

Pytanie:

- *Czy planujecie Państwo w strefie K2 na niektórych ulicach wprowadzić ruch jednokierunkowy? Mam na myśli ulice: Widna, Chałupnika, Żwirki i Wigury, Krzywoń, Podmiejska, Wiejska, Rozmarynowa, Nieznana, Raciborskiego?*

Odpowiedź:

**Na wskazane pytanie będzie można udzielić odpowiedzi dopiero na etapie przygotowywania projektów organizacji ruchu.**

Pytania lub wnioski:

- *Dlaczego strefa jest cały czas poszerzana?*
- *Czy powstanie kolejnych stref było wcześniej konsultowane z mieszkańcami miasta?*
- *ILE wniosków od mieszkańców o rozszerzenie strefy płatnego parkowania wpłynęło?*
- *Poszerzać, jak najbardziej. Tylko czemu Azory i Krowodrza nie są uwzględnione?*
- *Jaki jest sens tego poszerzenia ? Nie jestem zwolennikiem płatnego parkowania poza centrum.*
- *Co z realizacją parkingów Park and Ride? Pieniądze ze strefy miały trafiać na ich realizację. Czy to nie powinien być priorytet? P&R to alternatywa dla transportu prywatnego wewnątrz miasta.*
- *Jaki jest powód rozszerzenia strefy płatnego parkowania? Bo na pewno nie jest to głos większości mieszkańców!*

Odpowiedź:

Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Wskazane konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii.

Pytanie:

- Czy jest możliwość poszerzenia OPP o ulice leżące w obrębie osiedla "Mieszkaj w Mieście" (m.in. ul. Wizjonerów)?

Odpowiedź:

Strefę Płatnego Parkowania w Krakowie wprowadza się na drogach publicznych, fakt posiadania statusu drogi publicznej przez poszczególne drogi można sprawdzić na stronie Zarządu Dróg Miasta Krakowa - <http://zdmk.krakow.pl/wykaz-drog/>

Pytanie:

- Dlaczego mieszkańiec Krakowa płaci tyle samo za parkowanie na terenie miasta tyle samo co osoba spoza miasta? Powinna być jakaś bonifikatą za to że ktoś tutaj płaci podatki. Czy nie może być tak, że mieszkaniec za postój płaciłby w parkomacie 2 zł za 1h, a pozostali normalnie?

Odpowiedź:

Zgodnie z uchwałą Nr XXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat ( Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 2360) stawka opłaty za abonament postojowy typu K jest bonifikatą dla mieszkańca, gdyż jego cena to aktualnie 10 zł/m-c.

Ponadto przepisy krajowe np. ws. RODO oraz zapisy ustawy o drogach publicznych, które narzucają, iż to użytkownik pojazdu (a nie właściciel), ponosi opłatę za korzystanie z dróg publicznych, uniemożliwiają wprowadzenie innych rozwiązań w przedmiotowej tematyce.

Pytanie:

- *Głównie mieszkańcy ponoszą ciężar opłat, dlaczego zamiast strefy nie wprowadzić winiety wjazdowej do miasta?*

Odpowiedź:

**Aktualnie polskie przepisy nie pozwalają na wprowadzenie Stref Opłat kongestyjnych (od ang. Congestion pricing – czyli opłaty za wjazd do centrum) czy też Stref Ograniczonej Emisji (ograniczenia w zależności od klasy emisji pojazdu). Jedynie w myśl art. 39 ust. 4a-4d Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych możliwy jest pobór opłat za wjazd pojazdów innych niż dopuszczonych w ustawie do wjazdu do Strefy Czystego Transportu przez okres pierwszych trzech lat funkcjonowania strefy. Przy czym taki dochód pobierać można jedynie w godzinach od 9:00 do 17:00 w wysokości do 2,5zł/h i przeznaczyć na oznakowanie SCT, zakup autobusów zeroemisyjnych oraz pokrycie kosztów analiz ws. wykorzystania autobusów zeroemisyjnych w komunikacji miejskiej. Tak więc Obszar Płatnego Parkowania jest aktualnie jedynym narzędziem jakim miasto Kraków może realnie zarządzać polityką transportową miasta.**

Pytania:

- *Kiedy zostaną pociągnięci do odpowiedzialności ludzie odpowiedzialni za spółkę Miejska Infrastruktura? Na co i gdzie zniknęły pieniądze za które miały być wybudowane P&R?*
- *Czy urzędnicy są w stanie zagwarantować, że cena abonamentu mieszkańca nie podniesie się przez najbliższe 5 lat?*

Odpowiedź:

**Pytanie nie dotyczy zakresu konsultacji**

Pytanie:

- *Czy są już przygotowane plany uporządkowania miejsc parkingowych? Czy mieszkańcy dostaną je do wglądu przed wprowadzeniem SPP na nowe obszary?*

Odpowiedź:

**Przedmiotowe konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu**

niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.

Porządkowanie miejsc parkingowych następuje na etapie przygotowywania projektów organizacji ruchu dla w/w obszaru w tym określenia granic pasa drogowego. Aktualnie nie ma planów, aby podjąć działania związane z poszerzeniem OPP.

Pytanie:

- *Jako mieszkaniec obszaru K3 jestem bardzo zadowolona z ograniczeń parkowania, bo już mam dosyć przeciskania się pod ogrodzeniami, bo chodniki są zajęte samochodami i sprytnych kierowców, którzy wpychają się przed mieszkańców otwierających szlaban, żeby nielegalnie parkować na prywatnym obszarze zamkniętym. Pytanie tylko, czy wprowadzenie strefy płatnej ukróci takie praktyki, czy właśnie je powiększy? Jak miasto zamierza przeciwdziałać nielegalnemu parkowaniu w okolicy (chodniki, tereny prywatnych wspólnot mieszkaniowych)?*

Odpowiedź:

Miasto odpowiada za zarządzanie ruchem na drogach publicznych i drogach wewnętrznych będących w zarządzie miasta. W przypadku występowania niepożądanych zachowań spowodowanych przez kierujących pojazdami, miasto nie jest w stanie przeciwdziałać takim sytuacjom. Należy zwrócić uwagę, że to do obowiązków służb porządkowych (Policja, Straż Miejska) należy kontrola przestrzegania przepisów Prawa o Ruchu Drogowym czy oznakowania.

W przypadku dróg wewnętrznych nie będących w zarządzie Miasta, to do obowiązków zarządzającego ruchem należy podjęcie stosownych działań, w tym współpraca z służbami porządkowymi.

Pytanie:

- *Dlaczego prowadzicie działania na szkodę mieszkańców miasta?*

Odpowiedź:

Uzasadnienie dla przeprowadzenia konsultacji społecznych wynika z wniosków mieszkańców kierowanych do Rady i Prezydenta Miasta Krakowa w sprawie poszerzenia strefy płatnego parkowania.

Pytanie:

- *Jaki jest planowany koszt abonamentu postojowego dla mieszkańców strefy?*



Odpowiedź:

**Zgodnie z uchwałą Nr XXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 2360) stawka opłaty za abonament postojowy typu K wynosi 10 zł/m-c.**

Pytanie:

- *Czy oprócz wprowadzenia nowych stref płatnego parkowania miasto prowadzi lub planuje inne działania mające na celu rozwiązanie problemu miejsc parkingowych? Na przykład budowę nowych parkingów, zwłaszcza w systemie "Park & Ride"?*

Odpowiedź:

**Przedmiotowe konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie. Miasto podejmuje również inne działania w zakresie Polityki Parkingowej, w tym m.in. w zakresie budowy parkingów w systemie Park & Ride.**

Pytanie:

- *Czy wprowadzając strefę płatnego parkowania zagwarantowane zostaną miejsca parkingowe dla mieszkańców, których obecnie brakuje.*

Odpowiedź:

**Wprowadzenie Obszaru Płatnego Parkowania nie gwarantuje dostępności miejsc postojowych dla osób zamieszkujących dany obszar, jednakże ma na celu zwiększenie dostępności miejsc parkingowych.**

Pytanie:

- *Mieszkam w sektorze B\*\*, korzystam z abonamentu mieszkańca. Na codzień pracuję i spędzam dużo czasu w strefach C - mieszka tam moja partnerka i znajomi. Choć jestem mieszkańcem Krakowa, płacę dużo za możliwość pozostawienia samochodu na parkingu. Czy przewidują państwo możliwość wykupienia abonamentu mieszkańca na więcej niż jeden sektor?*

Odpowiedź:

Nie planuje się wprowadzania zmian w uchwale Nr XXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat ( Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 2360) w zakresie możliwości nabywania abonamentu typu K w preferencyjnej cenie na więcej niż jeden sektor.

K4 - Łagiewniki (Dzielnica 13)

Pytania lub wnioski:

- *Po co robicie strefę w obszarze K4? To jest centrum miasta a obszar mieszkalny...za niedługo każdy mój gość będzie mieć problem z przyjazdem do mnie. Rozumiem, że wspieracie bolta i ubera (jak trzeba płacić za postój to lepiej nimi się poruszać) tymi strefami ale nie przeginajcie! Wystarczy tych stref! Budujcie parking na obrzeżach miast a nie strefy płatnego parkowania.*
- *Dlaczego prowadzicie działania na szkodę mieszkańców miasta?*
- *Czyli cały Kraków będzie jedna wielką strefą płatnego parkowania?*
- *Od kiedy możliwe jest wprowadzenie strefy? Kiedy ulice Grzybki Łagiewnicka Głogowska będą oznaczone jako droga wewnętrzna? Brak tych znaków powoduje że samochody parkowane są dowolnie, a straż miejska nie może interweniować.*
- *Dlaczego jest wprowadzana strefa w tych dzielnicach?*
- *Kiedy skończy się wolna amerykanka urzędników Urzędu Miasta Krakowa i dalsze rozszerzanie stref?*
- *Witam. Jako mieszkaniec strefy k4 nie dostrzegam problemów z parkowaniem. Jedyne rzecz która się zmieni dla mieszkańców to fakt iż będą musieli dokładać do miejskiej kasy stawki miesięczne / roczne za abonamenty. Działania nie są ukierunkowane na pomoc mieszkańcom lecz na zarobek. Prośba o przedstawienie danych w jaki sposób zmalała ilość pojazdów w strefach objętych płatnym parkowaniem. Zasadne natomiast wydaje się wprowadzanie zakazów wjazdowych i umożliwianie poruszaniem się alternatywnymi środkami transportu.*
- *Czy strefa płatnego parkowania obejmie kiedyś cały Kraków?*

Odpowiedź:

Przedmiotowe konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.

Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Wskazane konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii.

Obszar 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.

Pytanie:

- *Jaki będzie koszt osobowy i koszt zakupu parkomatów w celu poszerzenia strefy?*

Odpowiedź:

Pytanie nie dotyczy tematu konsultacji. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.

Pytania:

- *Proszę o wskazanie realizowanych inwestycji pod nowe miejsca parkingowe ale nie kosztem zabierania zastanej infrastruktury drogowej.*
- *Mam pytanie, dlaczego nie szukacie oszczędności w masakrycznie wysokich wydatkach na urzędników i funkcjonowanie urzędów, tylko po raz kolejny sięgacie do kieszeni mieszkańców?*

Odpowiedź:

Pytanie nie dotyczy tematu konsultacji.

Pytanie:

- Czy będzie możliwość zorganizowania głosowania mieszkańców, żeby poznać ich zdanie w większej liczbie niż tylko wnioski?

Odpowiedź:

**Konsultacje społeczne to jedna z wielu dostępnych form umożliwiających mieszkańcom wyrażenie swojego zdania w przedmiotowej sprawie.**

Pytanie:

- Czy poszerzenie strefy o obszar K4, pociągnie za sobą zmianę statusu ulicy Łagiewnickiej? Obecnie jest to droga wewnętrzna i jest de facto dzikim parkingiem bez możliwości jakiegokolwiek interwencji służb, parkowanie na całej szerokości chodnika, czy blokowanie pasa ruchu przez pojazdy zaparkowane nieraz na cały dzień bardzo utrudniają ruch pieszych i powodują niebezpieczne sytuacje drogowe.

Odpowiedź:

**W Obszarze Płatnego Parkowania na drogach wewnętrznych będących w zarządzie miasta wprowadza się Strefy Ograniczonego Postoju (znak B-39), które zgodnie z przyjętą organizacją ruchu nie dotyczą mieszkańców posiadających abonament typu "K" na dany sektor, czy też stosowny identyfikator.**

**W związku z faktem, że na takich drogach nie trzeba dokonywać opłat za parkowanie, kontrolerzy nie pojawiają się w takich rejonach w celu skontrolowania czy została wniesiona opłata za postój pojazdów samochodowych.**

K5 - Krowodrza (Dzielnica 5)

Pytanie:

- Obszar K5 ma sporo dróg niepublicznych, więc jakie jest uzasadnienie tego obszaru? Może warto po prostu B6 "rozciągnąć" na całość długości ul. Reymonta?

Odpowiedź:

**Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Przedmiotowe obszary nie były wcześniej poddane konsultacjom społecznym w zakresie objęcia ich Obszarem Płatnego Parkowania. Oznakowanie K1-K5 ma charakter roboczy na potrzeby konsultacji społecznych, w celu łatwiejszej identyfikacji postulatów i wniosków.**

Pytania lub wnioski:

- *To jest obłąd tworzenia nowych stref płatnego parkowania w Krakowie. Urzędnikom się w głowie przewracało w tworzeniu stref. Twórzcie nowe strefy aż cały Kraków będzie wielką strefą płatnego parkowania. A gdzie są parkingi?*
- *Od kiedy jest planowane poszerzenie?*
- *Cz w związku z objęciem większości mieszkańców strefą parkowania miasto zajmie się obszarami wykluczonymi komunikacyjnie znajdującymi się w strefie miasta? Tzw. "remarszrutyzacja" (kuriozalny wynalazek mający utrudnić słabszym uczestnikom ruchu poruszanie się po mieście) powoduje, że mieszkańcy korzystają z samochodów (logicznie z rachunkiem ekonomicznym). Przykładem skrócenie linii 178. Wykluczenia komunikacyjnego nie rozwiązuje nowa linia 121, jeżdżąca kuriozalnie rzadko i do jedynie do pętli w Borku Fałęckim. Głęboka niezgoda społeczności (uprzywilejowanie mieszkańców niektórych dzielnic kosztem mieszkańców poza strefami nie znajduje uzasadnienia, skoro obie grupy płacą w mieście podatki i mają podobne potrzeby) na wprowadzane ograniczenia w parkowaniu nie zmieni się, dopóki polityka transportowa miasta nie zacznie brać pod uwagę faktów wymienionych powyżej, czyli udręki "remarszrutyzacji" dla słabszych uczestników ruchu i częstotliwości.*
- *Istnienie strefy płatnego parkowania w celu zmniejszenia ilości samochodów w centrum to zrozumiałe podejście, natomiast rozszerzanie jej poza obszary ścisłego centrum (strefy A oraz B) to nedorzeczność. Dodatkowo jeśli faktycznie celem jest zmniejszenie ilości samochodów, to należy znaleźć dla nich alternatywę. Jak do tego ma się podwyższanie cen biletów komunikacji miejskiej? Przy obecnych cenach na niewielkich odległościach (typowo miejskich) ludzie wolą skorzystać z hulajnogi czy taksówki (Uber, bolt - w przypadku przejazdu dwóch osób cena jest taka sama jak biletu)*

Odpowiedź:

**Przedmiotowe konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejony w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii. Zaznaczyć należy, że rozwiązanie problemu niekoniecznie wiązać się będzie z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.**

Pytanie:

- *Ile kasy chcecie zarobić na poszerzeniu strefy?*

Odpowiedź:

**Funkcjonowanie Obszaru Płatnego Parkowania nie jest inwestycją, z której spodziewany jest określony zysk fiskalny. Celem wprowadzenia Obszaru Płatnego Parkowania jest wymuszenie rotacji pojazdów, realizacja lokalnej polityki transportowej, w szczególności poprzez ograniczenie dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenie preferencji dla Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Opłaty za postój pojazdu na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania stanowią podstawowy czynnik kształtujący dostęp użytkowników dróg do obszarów o deficycie miejsc postojowych komunikacją indywidualną oraz stanowią formę oddziaływania władz samorządowych na zachowania użytkowników pojazdów samochodowych.**

Pytania:

- *Czym jest kierowane utworzenie strefy K5? Wiele uczniów, studentów, pracowników dojeżdża do Krakowa i zostawia auta na cichym kąciku albo przy błoniach żeby się przesiąść w tramwaj gdyż tam nie ma P+R a na Balickiej jest za małe i za daleko. Jeżeli chcecie wprowadzać takie strefy to zróbcie ulgi dla uczniów i studentów którzy dojeżdżają z Krakowa.*
- *Dlaczego chcecie powiększyć strefę płatnego parkowania o Błonia?*
- *Dlaczego nie można objąć strefą całego miasta i zunifikować wysokości opłaty?*
- *Jaki ma cel rozszerzenie strefy parkowania? Czemu to ma służyć?*

Odpowiedź:

**Obszar 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.**

Pytanie:

- *W jakim czasie planowane jest objęcie tereny całego miasta obszarem płatnego postoju?*

Odpowiedź:

**Miasto podejmuje działania w zakresie parkowania w oparciu o *Program parkingowy dla miasta Krakowa, Politykę Transportową* oraz z rozwiązywaniem problemów parkingowych zgłaszanych przez mieszkańców, które niekoniecznie będą wiązać się z podjęciem działań związanych z poszerzeniem Obszaru Płatnego Parkowania w Krakowie.**

Pytanie:

- *Czy możliwe jest utworzenie abonamentu mieszkańca na wszystkie strefy, w cenie która byłaby preferencyjna dla osób płacących podatki w Krakowie? Na podstawie Karty Mieszkańca Krakowa. W moim odczuciu mieszkańcy Krakowa, a w szczególności stref bliższych centrum, powinni ponosić znacznie niższe koszty za możliwość parkowania w mieście, w którym mieszkają i w którego życiu aktywnie uczestniczą. Traktowanie ich na równi z osobami przyjezdnymi jest niesprawiedliwe.*

Odpowiedź:

**Miasto Kraków wprowadza rozwiązania w zakresie mobilności mieszkańców zgodne z przyjętą Polityką Transportową miasta Krakowa, w tym udostępnia preferencyjne abonamenty typu "K" dla mieszkańców, w rejonie ich zamieszkania.**

Pytanie:

- *Czy istnieje możliwość zorganizowania referendum dla mieszkańców wymienionych obszarów? [wszystkich - niestety ankieta nie daje takiej możliwości]*

Odpowiedź:

**Referendum jest jedną z form demokracji w zakresie możliwości wyrażenia stanowiska w przedmiotowej sprawie przez ogół społeczeństwa. Jednakże przez swoją sformalizowaną formę i binarną możliwość udzielania odpowiedzi (Tak lub Nie), nie pozwala na osiągnięcie celów jakie stawiane są przedmiotowym konsultacjom społecznym - stwierdzenie i zdefiniowanie problemów parkingowych w badanych obszarach.**

Pytania:

- *Ile parkingów zostało zbudowanych z pieniędzy zebranych ze strefy płatnego parkowania?*
- *Ile miejsc do parkowania zostało zlikwidowanych przez wprowadzenie dotychczasowych stref płatnego parkowania? Czy był wykonany jakiś audyt miejsc parkingowych od 2 ostatnich poszerzeń?*
- *Kiedy P. Franek przestanie paraliżować Krakow swoim aroganckim zachowaniem i decyzjami?*

Odpowiedź:

**Pytanie nie dotyczy zakresu konsultacji.**

Pytanie:

- *Kiedy warunki strefy (cena, godziny zobowiązania) będą adekwatne i bardziej zbliżone do innych dużych miast? Dlaczego obowiązuje w sobotę, aż do 20:00?*

Odpowiedź:

Każde miasto ma swoją politykę transportową, a strefa płatnego parkowania odgrywa różną rolę w tej polityce. Ponadto miasta mają indywidualne problemy w zakresie transportu i parkowania oraz różny układ urbanistyczny, przez co nie ma możliwości zastosowania uniwersalnego rozwiązania jeśli chodzi o opłaty za postój we wszystkich miastach. Dlatego też każde miasto posiada indywidualne regulacje w przedmiotowej sprawie - począwszy od przyjętej polityki cenowej, przez godziny i dni funkcjonowania strefy, na innych szczegółowych zapisach uchwały kończąc.

Pytanie:

- *Czy jest lista osób które są zameldowanymi mieszkańcami dzielnicy V i domagają się poszerzenia strefy w tej dzielnicy?*

Odpowiedź:

Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Przedmiotowe obszary nie były wcześniej poddane konsultacjom społecznym w zakresie objęcia ich Obszarem Płatnego Parkowania.

Pytanie:

- *Szanowni Państwo, czy nie zachodzi obawa, że ulica Mydlnicka stanie się swoistego rodzaju Park and Ride-em?*

Odpowiedź:

Istnieje takie prawdopodobieństwo, jednakże zagadnienie to będzie analizowane na etapie dalszych prac, w tym będą brane pod uwagę zagadnienia jak zminimalizować tego typu zachowania. Celem konsultacji jest właśnie określenie problemów i zagrożeń w zakresie polityki parkingowej.



Pytania:

- *Ilu mieszkańców wnioskowało o rozszerzenie strefy na ten obszar oraz ilu mieszkańców musi złożyć wniosek przeciwny, żeby ten pomysł zablokować?*
- *Dlaczego prowadzicie działania na szkodę mieszkańców miasta?*

Odpowiedź:

**Zakres konsultacji wynika z uchwały XXV/569/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 września 2019 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania. Wskazane konsultacje mają wskazać Miastu problematyczne rejonry w zakresie polityki parkingowej, tak by Gmina Miejska Kraków mogła podjąć odpowiednie działania w celu rozwiązania wskazanych kwestii.**

Pytania:

- *Jak zmieni się liczba ilości miejsc parkingowych na tym obszarze?*
- *Czy wprowadzenie SPP zmniejszy ilość miejsc parkingowych?*

Odpowiedź:

**Na przedmiotowe pytania będzie można udzielić odpowiedzi dopiero na etapie przygotowywania projektów organizacji ruchu dla w/w obszaru.**

Pytanie:

- *Jakie przyjmują Państwo oznaczenie nowych fragmentów podstref?*

Odpowiedź:

**Aktualnie nie planuje się wprowadzenia Obszaru Płatnego Parkowania w konsultowanych rejonach, zatem w chwili obecnej brak jest zasadności ustalania oznaczeń dla kolejnych fragmentów. Oznakowanie K1-K5 ma charakter roboczy na potrzeby konsultacji społecznych, w celu łatwiejszej identyfikacji postulatów i wniosków.**

Pytanie:

- *Dlaczego soboty są dalej dniem płatnym? Czy nie można przywrócić starej kwoty mandatowej (50zł)?*

Odpowiedź:

**Dnia 17 lipca 2019 r. Rada Miasta Krakowa podjęła uchwałę Nr XXII/456/19 zmieniającą uchwałę Nr XXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na**

*drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat. Zgodnie z uchwałą od dnia 22 września 2019 r. Zaczęła obowiązywać Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania, która umożliwiła wprowadzenie pobierania opłat w soboty oraz podnieść kwotę opłaty dodatkowej. Wskazać wymaga, że realizacja takiego działania poparta jest przede wszystkim przeprowadzoną analizą funkcjonowania krakowskiej strefy płatnego parkowania.*

Pytanie:

- *Jak studenci AGH i UR mają korzystać z miejsc postojowych, skoro powszechnie wiadomo, że w większości wynajmują mieszkania, a część z nich jeździ autem na uczelnię?*

Odpowiedź:

**Przyjęte regulacje w zakresie nabywania abonamentów postojowych, umożliwiają osobom przyjezdnym, w tym osobom wynajmującym mieszkania nabyć adekwatne abonamenty po spełnieniu konkretnych wymagań.**

#### e) webinarium

Zwieńczeniem konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia Obszaru Płatnego Parkowania było webinarium - spotkanie podsumowujące proces konsultacji - przeprowadzone w dniu 31 maja 2021 roku w godz. 18:00 -19:30 z udziałem merytorycznych pracowników Gminy Miejskiej Kraków i przedstawicieli właściwych dla obszarów Rad Dzielnic. Spotkanie było transmitowane na stronie Razem w ruchu w serwisie Facebook. W pierwszej części webinarium przedstawiciel Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie podsumował dotychczasowe działania jednostki w zakresie przedmiotowych konsultacji, zaprezentował wyniki ankiety internetowej, a następnie zaprosił do dyskusji - części drugiej. Spotkanie przebiegało w kulturalnej atmosferze pomimo różnic prezentowanych stanowisk. Mieszkańcy mogli zadawać pytania jedynie w formie pisemnej za pośrednictwem funkcji komentarzy w serwisie Facebook, na które na bieżąco odpowiadali uczestnicy webinarium. Zapis wideo spotkania jest dostępny pod adresem [ztp.krakow.pl/wideo/zoom\\_31.05.2021-SPP.mp4](http://ztp.krakow.pl/wideo/zoom_31.05.2021-SPP.mp4)

## V Podsumowanie

Polityka parkingowa jest tematem trudnym, czasem kontrowersyjnym i dzielącym społeczeństwo. Przeprowadzone konsultacje społeczne pokazują jedynie opinie grupy osób, które wzięły udział w tym procesie. Wyników ankiety nie należy traktować jako głosowania za wprowadzeniem czy przeciwko wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na zaproponowanych obszarach. Zgodnie z definicją w ramach konsultacji przedstawiciele miasta wysłuchują w ten sposób grona obywateli, dla których proponowane w konsultacjach zmiany będą miały wpływ na życie i pracę mieszkańców. Dlatego też przeprowadzone konsultacje mogą być procesem wypracowania w przyszłości możliwych rozwiązań problemów parkingowych w tych obszarach.