



Nowe propozycje zmian w Strefie Płatnego Parkowania

2019-07-10

Zarząd Transportu Publicznego skierował do Rady Miasta Krakowa projekt uchwały powołującej Śródmiejską Strefę Płatnego Parkowania. Główne zmiany to pobór opłat w weekend i zwiększenie dostępności miejsc postojowych. Radni dyskutują dziś nad projektem podczas pierwszego czytania.

- Dzięki zmianom w ustawach możliwe będzie pobieranie opłat za postój na ulicy w weekendy oraz wprowadzenie nowych stawek w cenniku opłat, co jest konieczne do prawidłowego funkcjonowania strefy – mówi Andrzej Kulig, zastępca prezydenta ds. polityki społecznej i komunalnej.

Obowiązujące od 2001 r. stawki opłat już dawno przestały wpływać na zachowania kierowców, w efekcie połowa parkujących w Strefie Płatnego Parkowania robi to codziennie, a więcej niż połowa wykonuje postój przez 6-7 godzin.

Rolą Stref Płatnego Parkowania jest tymczasem zmniejszenie ruchu ulicznego i poprawianie dostępności miejsc postojowych w najbardziej zatłoczonych obszarach miasta. Dzięki ustawowym zmianom, samorządy wreszcie mogą pobierać realne opłaty za postój, odpowiadające właściwej wartości pasa drogowego.

Miejsca na komercyjnych działkach prywatnych kosztują dziś 5-6 zł za godzinę. Na parkingach kubaturowych nawet 7 zł. Nie jest to przypadek. Kiedy w 2001 r. ministerstwo zapisywało kwotę 3 zł jako górny limit opłat, kwota ta miała wówczas wartość porównywalną z kwotą 7-8 zł obecnie. Bez wątpliwości również od tamtej pory Kraków stał się o wiele bardziej popularny wśród turystów.

W projekcie uchwały ZTP proponuje więc podzielenie podstref płatnego parkowania na trzy grupy cenowe – zależnie od zatłoczenia na ulicach, co pokazała nam wykonana jesienią zeszłego roku analiza.

- Najdroższe obszary to te, gdzie wypełnienie miejsc postojowych przekraczało przez cały dzień poziom 95 proc. a czasem sięgało nawet 100 proc. W efekcie kierowcy poszukiwali tam miejsca na postój, krążąc po uliczkach nawet przez kwadrans, jak pokazała wspomniana analiza – zaznacza Łukasz Franek, dyrektor Zarządu Transportu Publicznego.

W najdroższych podstrefach pierwsza godzina postojowa miałyby kosztować 9 zł, druga 10, a trzecia 11 zł – każda następna kolejne 9 zł. To obecne podstrefy P1 oraz P2 (po zmianach: A1, A2, A3, A4, A13).

Średnia cena (7 zł za pierwszą godzinę) będzie dotyczyła podstref P7 czy P5, a więc Zwierzyńca i Podgórze, oraz podstref P3 i P4, rejony Grzegórzek i ul. Lubicz (po zmianach: B6, B11, B12, B20)



Najtańsze podstrefy będą obciążone kwotą 5 zł za pierwszą godzinę postoju (podstrefy: C5, C8, C9, C10, C15, C16, C19, C22).

Nieopłacenie postoju będzie obciążone opłatą w wysokości 200 zł.

Do tej najtańszej grupy będą się też zaliczały dwie nowe podstrefy na os. Podwawelskim i na Zabłociu. Na razie ZTP nie proponuje nowych obszarów, ale część rad dzielnic wnioskuje o objęcie odpłatnością za postój dodatkowych części miasta. Decyzję w tej sprawie pozostawiamy radnym miasta. Nowe obszary staną się obszarami płatnego parkowania na wiosnę 2020 r. tak, by był czas na zakup parkometrów niezbędnych do instalacji na nowych ulicach, oraz dopasowanie się do ewentualnych korekt wprowadzonych przez radę miasta.

- Cel zmian jest prosty: liczymy na zmniejszenie ruchu ulicznego w Śródmieściu. Kierowcy będą krócej poszukiwali miejsc dla swoich aut, a więc mniej krążyć. Jednocześnie nowe, realne ceny miejsc postojowych sprawią, że kierowcy będą decydowali się przyjeżdżać w obręb śródmiejskiej SPP rzadziej niż obecnie – mówi Łukasz Franek.

Mniejsza liczba aut i mniejszy ruch uliczny to zaś ważna sprawa dla Krakowa. Wiąże się z obniżeniem wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza (spalin i pyłów wzbijanych). Mniejszy będzie także hałas uliczny, co dla mieszkańców Śródmieścia będzie istotne szczególnie w weekendy, w które pojawia się w Krakowie najwięcej samochodów.

Analiza z jesieni 2018 r. pokazała, że jeśli kierowcy mieliby płacić 5 zł za godzinę postoju, to nie zmienią swoich zachowań. Stąd biorą się m.in. proponowane w projekcie uchwały stawki. Zarazem punktem odniesienia są też kwestie opłacalności budowy parkingów kubaturowych. Dopiero od poziomu 7 zł za godzinę, opłaca się brać kredyt i realizować inwestycję z gwarancją zwrotu nakładów. Przywrócenie realnej ceny da więc szansę na komercyjnych partnerów, którzy zdecydują się na budowę parkingów kubaturowych, co pozwoli doprowadzić do uporządkowania ulic.

Zobacz także:

- [Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania w Krakowie - geneza i propozycje \[PDF\]](#)