



## Polityka parkingowa i wdrożenie podstawowego mechanizmu finansowania

|                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| Kraj:                | Polska                 |
| Miasto:              | Kraków                 |
| Liczba mieszkańców:  | 760,000                |
| Powierzchnia:        | 326,85 km <sup>2</sup> |
| Gęstość zaludnienia: | 2322/km <sup>2</sup>   |

### Okoliczności i ograniczenia prawne oraz sposób w jaki miasto sobie z nimi poradziło

**a.) Czy w waszym kraju władze miast mają możliwość ustalania opłat za parkowanie na własną rękę (bez wpływu władz państwowych lub regionalnych)?**

Płatne parkowanie istnieje w Krakowie od późnych lat 80-tych. Największym problemem wszystkich polskich miast i lokalnych polityk parkingowych jest fakt, że maksymalne opłaty w strefach płatnego parkowania w Polsce, jak i dodatkowe koszty dla niepłacących kierowców są ustalone na mocy ustaw na poziomie państwowym (2003 r.). Przez wiele lat polskie miasta usiłowały wpłynąć na zmianę prawa tak, aby władze lokalne mogły ustalać wysokość cen. W tych okolicznościach, w Krakowie, tak jak i w wielu innych polskich miastach, ceny zostały ustalone na najwyższym możliwym poziomie.

Nie ma możliwości podniesienia opłat maksymalnych, ustalonych na mocy ustawy państwowej.

**b.) Czy miasto ma możliwość przeznaczyć dochody płynące z opłat parkingowych na finansowanie rozwiązań zrównoważonej mobilności?**

Kraków ma uprawnienia do wykorzystywania dochodów z opłat parkingowych jako przychodu miasta. Obecnie, większość tego przychodu jest wykorzystywana do finansowania rozwoju systemu parkingowego (np. system Park&Ride, parkingi kubaturowe, itp.) oraz do finansowania utrzymania stref parkingowych.

**c.) Proszę o przedstawienie sytuacji prawnej dotyczącej egzekwowania opłat (proszę o rozważenie następujących kwestii: czy to egzekwowanie jest skuteczne? Kto się nim zajmuje? Co dokładnie jest egzekwowane – czy tylko opłata parkingowa czy mandaty za wszelkie wykroczenia wobec przepisów dotyczących parkowania, takie jak parkowanie na skrzyżowaniach, chodnikach, itp.)**

Kraków postanowił wdrożyć mechanizm podstawowego fi-

ansowania jako akt prawa lokalnego, na mocy szczególnego zarządzenia prezydenta Krakowa. Niestety na skutek ograniczeń prawnych akt ten jest dość ogólny i oferuje więcej pola do manewru (np. według obecnie dostępnych możliwości prawnych miast). Główna informacja jest taka, że każdego roku, w czasie ustalania nowego budżetu,

20% przychodu z płatnych stref parkingowych zostanie w szczególności „przeznaczone” w tym nowym budżecie jako źródło finansowania zrównoważonej mobilności. Powinno więc pokrywać przede wszystkim działania promocyjne, ale też i infrastrukturę oraz wyposażenie, o ile jest to możliwe (np. stojaki rowerowe, usługi mobilne, usprawnienia w obszarach pieszych, itp.). Biorąc pod uwagę, że dochód ze strefy płatnego parkowania wynosi w przybliżeniu 40 milionów polskich złotych rocznie, oznacza to, że 8 milionów złotych można wykorzystać na rozwój zrównoważonego transportu. Ogólnie to o wiele więcej niż sumy przeznaczone, przykładowo, na stworzenie wydzie-



lonych ścieżek rowerowych przed rozpoczęciem projektu PUSH AND PULL (około 2-3 miliony rocznie).

**d.) Jeżeli spotykaliście się z ograniczeniami prawnymi, czy byliście w stanie rozwiązać te problemy, a jeśli tak, to w jaki sposób to zrobiliście?**

Głównym problemem podczas przygotowania i wdrożenia mechanizmu podstawowego finansowania był skomplikowany proces decyzyjny, poprzedzony konsultacjami.

Wiele wydziałów magistratu musiało zaangażować się w ten proces, ale co najważniejsze, ogólna idea i wola ustalenia mechanizmu finansowania

były szeroko akceptowane. Proces ten zbiegał się z przygotowaniem i wprowadzeniem nowych zasad transportu w Krakowie, stąd też wynikało

wiele dyskusji o zrównoważonej mobilności i konieczność wzmocnienia „słabszych” elementów systemu, takich jak ruch pieszcy i rowerowy.



## Jakie opłaty za parking – gdzie i za ile?

**Ile przestrzeni parkingowych na ulicach i poza nimi znajduje się pod kontrolą miasta i jak wiele z nich powstało na zasadzie regulacji zmuszających użytkowników do ponoszenia opłat za ich użytkowanie bądź do uzyskania pozwolenia na parkowanie z tytułu zamieszkania tam? Jakie kwoty muszą zapłacić użytkownicy za korzystanie z takiego miejsca przez godzinę lub rok (w przypadku pozwolenia)? Czy opłaty zmieniają się zależnie od rodzaju pojazdu i/lub jak dużo pozwoleń może otrzymać jedno gospodarstwo domowe? Proszę objaśnić, jakie rodzaje gospodarstw lub użytkowników nie mogą uzyskać pozwolenia lub wykupić godziny parkowania.**

Obecnie, strefa płatnego parkowania w Krakowie obejmuje 29 tysięcy miejsc parkingowych. Jest ona podzielona na 8 podstref. Abonament dla mieszkańca jest honorowany tylko w jednej podstrefie, tam, gdzie zarejestrowany jest właściciel samochodu. Co do wydzielonych obszarów parkowania poza ulicami, Miasto Kraków zarządza 2 parkingami kubaturowymi niedaleko centrum miasta, gdzie znajduje się 335 miejsc parkingowych i 2 obiektami Park&Ride, gdzie w sumie jest 250 miejsc. System Park&Ride jest wciąż rozwijany.

Opłaty w strefach płatnego parkowania obowiązują w dni robocze (od poniedziałku do piątku, poza dniami świątecznymi) od godziny 10:00 rano do 20:00 wieczorem.

Jak wspomniano wcześniej, ceny zostały ustalone (przez

Radę Miasta) na najwyższym możliwym poziomie i przedstawiają się następująco:

- pierwsza godzina 3,00 PLN (około 0,75 euro)
- druga godzina 3,50 PLN
- trzecia godzina: 4,10 PLN
- czwarta i kolejne godziny: 3,00 PLN

Minimalna opłata to 1 PLN (za 20 minut).

Dostępne są też opcje płatności za okres dłuższy niż kilka godzin:

- dostępne dla wszystkich kierowców:
  - za jeden dzień: 25,00 PLN
  - za jeden tydzień (5 kolejnych dni roboczych) – 125,00 PLN
  - za miesiąc – 250,00 PLN



- dla mieszkańców stref P1, P2, P3, P4, P5, P6I, P6II, P6III, P6IV, P6V, P7, P8) - miesięcznie – 10,00 PLN
- dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową opłata miesięczna wynosi 2,50 PLN
- dla mikro-przedsiębiorców (SME) opłata miesięczna to 50,00 PLN
- dla samochodów z napędem elektrycznym lub hybrydowym opłata jest obniżona do 100,00 PLN miesięcznie

Główne możliwości uiszczenia opłaty:

- parkomaty, monetami
- karty PayPass i inne karty płatnicze
- Krakowska Karta Miejska
- abonamenty (zakup także drogą elektroniczną na stronie: [eabonamenty.mi.krakow.pl](http://eabonamenty.mi.krakow.pl))
- telefony komórkowe: mobilna usługa parkingowa w ramach systemu Sky Cash



## Egzekwowanie

**Czy przepisy parkingowe są skutecznie egzekwowane, a jeśli tak, to gdzie i na jakich rodzajach parkingów (np. tylko na płatnych parkingach lub na parkingach dla mieszkańców)? Kto i w jaki sposób je egzekwuje?**

Egzekucja przepisów jest realizowana w całym mieście przez pracowników Miejskiej Infrastruktury (jednostki miejskiej odpowiedzialnej za parkowanie), wspieranych przez spółki prywatne wybrane w publicznym przetargu. Egzekucja jest dokonywana też przez miejscową policję, jeżeli ma miejsce złamanie przepisów dotyczących parkowania i parkingów (także parkowania na skrzyżowaniach, chodnikach, poboczach). Policja państwowa może także wymierzać grzywny parkującym nielegalnie (na miejscu zarezerwowanym dla innych pojazdów, na chodnikach, na terenach zielonych, w pobliżu

przecięcia lub skrzyżowania dróg, itp.). Wysokość takich mandatów jest regulowana przez prawo krajowe, w ramach minimalnego i maksymalnego pułapu za wykroczenia związane z parkowaniem lub prowadzeniem pojazdu. Od wielu lat, wymierza się mandaty „kredytowe”, które należy opłacić w ciągu 7 dni i których nie płaci się na miejscu, bezpośrednio u policjanta.

Głównym problemem dotyczącym egzekucji w strefach płatnego parkowania są, wedle prawa krajowego, samochody zaparkowane na zewnątrz wyznaczonych terenów parkingowych, których nie można potraktować jako pojazdy „wewnątrz strefy”. W ten sposób kierowcy unikają opłat karnych, o ile nie dostaną ich za inne wykroczenia (np. parkowanie na chodniku tam, gdzie nie jest to dozwolone).



## Jakie są cele wprowadzonych przez was polityk parkingowych i jak są one podtrzymywane przez przepisy dotyczące parkowania?

**Jakie są cele wprowadzonych przez was zasad przemieszczania się po mieście? Czy macie zamiar walczyć z łamaniem przepisów parkowania? Czy chcecie odciążyć obszary zamieszkane od samochodów innych kierowców, niezamieszkałych w tym obszarze? Czy chcecie na nowo urządzić przestrzeń publiczną i sprawić, że będzie dostępna dla mieszkańców, także i bez samochodów? Czy chcecie zapłacić garaże podziemne (w połowie puste)? Czy chcecie zmniejszyć korki i zwiększyć udział alternatywnych środków komunikacji w codziennym ruchu? Co chcecie osiągnąć wprowadzając zasady mobilności i w jaki sposób regulamin parkowania może wesprzeć te cele?**

Pomimo zwiększającej się liczby właścicieli samochodów, Kraków wciąż prezentuje bardzo pozytywne podejście do zrównoważonego transportu, ponieważ mniej więcej 50% wszelkich przejazdów odbywa się komunikacją miejską (tramwaje i autobusy). Jednakże wraz z rozwojem miasta i zwiększającą się mobilnością oraz liczbą pojazdów, infrastruktura drogowa i komunikacja miejska stały się ogromnym wyzwaniem w Krakowie w wyniku lat zaniedbywania infrastruktury drogowej.

Najnowsza wersja lokalnej polityki transportowej (2016-2025), opracowana zgonie z zasadami SUMP, ustala cztery główne cele dotyczące parkowania, wspierające rozwój systemu zrównoważonego transportu:

- rozbudowa sieci parkingów Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride, zwłaszcza w powiązaniu z siecią tramwajów i pociągów w pobliżu trzeciej i czwartej obwodnicy miasta
- powstanie wielopoziomowych parkingów, z założeniem uniknięcia zwiększenia potencjału parkingowego w ich okolicach
- działania zmierzające do lepszej organizacji i ograniczania miejsc parkingowych na ulicach i chodnikach
- powiększanie stref płatnego parkowania, w miejscach o dużym deficycie przestrzeni do parkowania

## Spodziewany przychód i (planowane) wydatki z mechanizmu finansowania podstawowego

Zgodnie z bieżącymi oszacowaniami, oczekuje się wpływów w przybliżeniu 40–50 milionów PLN rocznie z tytułu opłat parkingowych. Mechanizm finansowania podstawowego zmierza do prze-

znaczenia 20% z tych wpływów na zrównoważony transport (przede wszystkim infrastrukturę pieszą i rowerową oraz zarządzanie nimi), co oznacza około 8-10 milionów PLN rocznie na te cele. Więk-

szość tego dochodu, tak jak i w poprzednich latach, będzie przeznaczona na utrzymanie i rozwój całego systemu parkowania w mieście.



## Kto decyduje o tym, jak będą wydawane pieniądze w ramach środków na zrównoważoną mobilność?

Wpływy ze stref płatnego parkowania są gromadzone przez Infrastrukturę Miejską – spółkę należącą w 100% do Miasta Krakowa, po czym wykorzystywane głównie do utrzymywania istniejącego systemu płatnych stref parkingowych (powiększanych niemal corocznie) i rozwoju infrastruktury (np. parkin-

gu kubaturowego w dzielnicy Kraków-Podgórze). Jednakże, w momencie, gdy budżet zostaje ustalony na dany rok, spółka ma obowiązek uzgodnić swoje plany budżetowe z Zastępcą Prezydenta i część przychodu jest wykorzystywana na inne potrzeby związane z transportem lokalnym, nie związane z parko-

waniem (np. na infrastrukturę rowerową, system rowerów miejskich, itp.), w sposób nieformalny. Tworzony obecnie mechanizm finansowania podstawowego ma na celu sformalizowanie tych procesów.

## Jakie projekty/systemy sfinansowaliście od momentu wdrożenia mechanizmu finansowania podstawowego i jakie zamierzacie finansować w ciągu następnego roku lub dwóch?

Planuje się wykorzystanie pieniędzy z finansowania podstawowego głównie na wzmocnienie i rozwój ruchu rowerowego i pieszego, na przykład:

- montaż stojaków rowerowych
- wsparcie dla projektu STARS – rowerem do szkoły
- wsparcie dla rozwoju systemu rowerów miejskich Wavelo
- utworzenie interaktywnej mapy problemów i przeszkód napotykanych przez pieszych
- kampania „Pieszko do pracy”

### Kontakt:

**Tomasz Zwolinski**

Urząd Miasta Krakowa

Tel. +48 12 616-87-48

Email: [Tomasz.Zwolinski@um.krakow.pl](mailto:Tomasz.Zwolinski@um.krakow.pl)

Strona internetowa: [www.krakow.pl](http://www.krakow.pl)



[www.push-pull-parking.eu](http://www.push-pull-parking.eu)



Projekt współfinansowany z programu Unii Europejskiej „Inteligentna Energia dla Europy”

Autorzy ponoszą pełną odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji. Treść ta niekoniecznie odzwierciedla stanowisko Unii Europejskiej. EASME ani Komisja Europejska nie ponoszą odpowiedzialności za wykorzystanie informacji zawartych w tych treściach.