

**PIOTR KĄCKI**

mgr inż., niezależny ekspert,  
Prezes Spółki Miejska Infrastruktura  
w latach 2014–2017,  
e-mail: piotr.kacki@interia.pl

**URSZULA DUDA-WIERTEL**

mgr inż., Politechnika Krakowska,  
Katedra Systemów Transportowych,  
e-mail: ududa@pk.edu.pl

# Zmiany terytorialne strefy płatnego parkowania w Krakowie w latach 1988–2018<sup>1</sup>

**Streszczenie:** 30-lecie wprowadzenia na obszarze krakowskiego śródmieścia pierwszej w Polsce strefy uspokojenia ruchu wraz z obowiązkiem wnoszenia opłat za parkowanie wydaje się być dobrą okazją do uporządkowania informacji dotyczących terytorialnego rozwoju strefy płatnego parkowania w latach 1988–2018. W artykule przytoczono historyczny kontekst wdrożenia systemu płatnego parkowania wraz ze strefą uspokojenia ruchu, chronologicznie uporządkowano kolejne rozszerzenia zasięgu strefy płatnego parkowania. Terytorium strefy w kolejnych etapach czasowych zaprezentowano na rysunkach z mapą śródmieścia Krakowa. Uzupełnieniem są ważniejsze informacje dotyczące zasad funkcjonowania strefy, jak np. bieżące wysokości stawek opłat za parkowanie, godziny obowiązywania strefy czy też sposób wnoszenia obowiązującej opłaty.

**Słowa kluczowe:** strefa płatnego parkowania, strefa ruchu uspokojonego, strefa ruchu pieszego.

## Wprowadzenie

Krakowska strefa płatnego parkowania jest najstarszą strefą płatnego parkowania w Polsce. Utworzona w 1988 roku, była elementem szerszego projektu, mającego na celu kompleksowe uspokojenie ruchu kołowego w śródmieściu Krakowa. Tak radykalne zmiany w organizacji ruchu i parkowania spowodowały w tamtym czasie sporo emocjonalnych reakcji wśród mieszkańców śródmieścia, zaktywizowały zwolenników, jak również oponentów tej idei, specjalistów i środowiska naukowe.

Wdrożone zmiany były przedmiotem bieżących analiz, obserwacji zachodzących procesów i oceny osiągniętych efektów – pierwsze komentarze mieszkańców, przeciwników i rzeczników uspokojenia ruchu i płatnego parkowania, opinie specjalistów i wyniki badań przeprowadzonych rok po wprowadzeniu zmian, udostępniono w specjalnym wydaniu miesięcznika naukowo-technicznego „Transport Miejski” z 1990 roku [2].

W 30 lat po wprowadzeniu idei uspokojenia ruchu i płatnego parkowania nadal aktualne są problemy, które w roku 1988 skłoniły władze do podjęcia tak odważnych działań. Wraz ze wzrostem motoryzacji i zwiększeniem potrzeb przewozowych mieszkańców miasta zatłoczenie ulic śródmieścia jest coraz większe, a liczba miejsc parkingowych stała się deficytowym dobrem publicznym, nie tylko w centrum Krakowa. Strefa ograniczonego ruchu działa w nieco rozszerzonym kształcie, jednak pomimo tego, że nikt już nie wyobraża sobie funkcjonowania centrum mia-

sta z ruchem samochodowym, wszelkie próby zmiany przyzwyczajzeń i zachowań kierowców budzą skrajne emocje wśród mieszkańców i aktywistów miejskich. Podobne kontrowersje towarzyszą dyskusji związanej z planami zmian w organizacji ruchu i proponowanym korektom zasad i obszaru funkcjonowania strefy płatnego parkowania. Stawki opłat za parkowanie w strefie pozostawały niezmiennie od wielu lat i są ustalane zapisami ustawy bez względu na stosunek podaży do popytu dostępnych miejsc postojowych. Pomimo tego władze miasta konsekwentnie starają się wdrażać zrównoważoną politykę transportową, zapewniając proporcjonalny podział pomiędzy wszystkimi uczestnikami ruchu drogowego, tj. pieszymi, rowerzystami, kierowcami etc.

30-lecie wprowadzenia tych ważnych dla Krakowa i przełomowych w skali kraju zmian, wydaje się być dobrą okazją do przypomnienia, jak na przestrzeni kolejnych lat zmieniała się krakowska strefa płatnego parkowania. W artykule opisano początki płatnego parkowania w Krakowie, a także przypomniano, jak zmieniał się obszar strefy płatnego parkowania – od momentu jej utworzenia w 1988 do roku 2018.

## Historia płatnego parkowania w śródmieściu Krakowa

Początki płatnego parkowania, ale także uspokojenia ruchu w centrum Krakowa, sięgają końca lat 80. ubiegłego wieku. Wówczas Rada Narodowa Miasta Krakowa, uchwałą Nr XXXVI/225/88 z dnia 6 kwietnia 1988 roku w sprawie projektu „uspokojenia ruchu kołowego w śródmieściu Krakowa” [1] zdecydowała o utworzeniu w Krakowie trzech stref:

- ruchu pieszego (strefa A),
- ruchu ograniczonego (strefa B),
- ograniczonego postoju (strefa C).

W strefie B dodatkowo ograniczono dopuszczalną prędkość pojazdów do 20 km/h. Postanowienia weszły w życie z dniem 1 października 1988 roku.

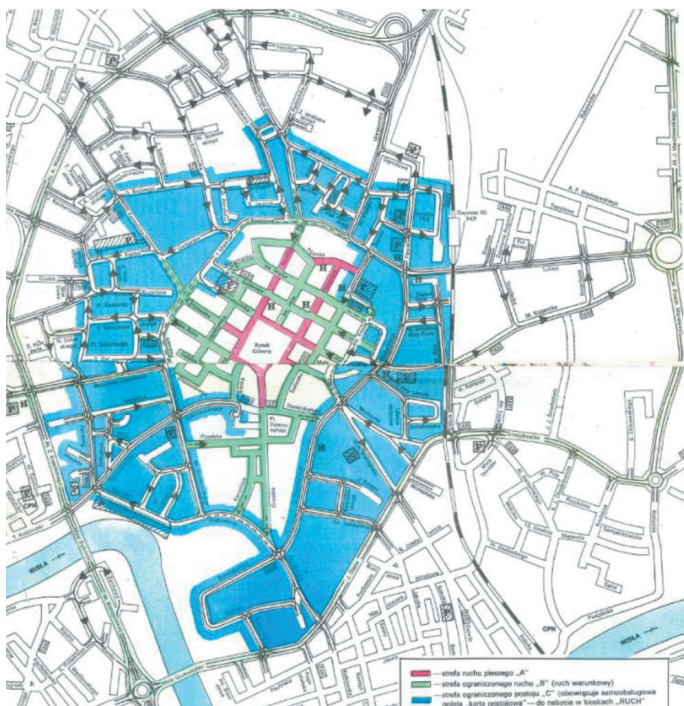
Głównym motywem decyzji o wprowadzeniu rewolucyjnych zmian była troska o środowisko i ochronę wartości kulturowych Krakowa. W 1978 roku zespół architektoniczno-urbanistyczny Starego Miasta został wpisany na światową listę najcenniejszych obiektów UNESCO [2].

Projekt zmian zakładający wdrożenie zasady strefowania – podziału obszaru na strefy o różnym stopniu dostępności dla poszczególnych środków transportu, a w związku z tym: uspokojenie ruchu w rejonie śródmieścia, likwidację

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2018. Wkład autorów w publikację: Piotr Kącki 50%, Urszula Duda-Wiertel 50%.

tranzytu na I obwodnicy oraz wprowadzenie systemu ulic jednokierunkowych wewnątrz II obwodnicy, został opracowany przez zespół Biura Inżynierii Ruchu w Wydziale Komunikacji Urzędu Miasta Krakowa, kierowany przez wojewódzkiego inżyniera ruchu mgr. inż. Zbigniewa Melanowskiego [2]. Wdrożona koncepcja była pierwszym w Polsce rozwiązaniem, które wprowadzało ideę uspokojenia ruchu w obszarze centrum miasta.

Zakres obowiązywania nowo utworzonych stref oraz obowiązującą nową organizację ruchu przedstawiono na rysunku 1.



Rys. 1. Organizacja ruchu oraz zakres stref ograniczonego ruchu wprowadzony 1 października 1988 r.

Źródło: [2]

Rysunek 1 przedstawia ulice i place objęte strefami A, B i C. Kolorem czerwonym oznaczono ulice strefy A, po których dopuszczono jedynie ruch pieszych, z wyjątkiem rowerów i dorożek konnych oraz pojazdów uprzywilejowanych, m.in. pojazdów MO (Milicji Obywatelskiej – dzisiaj policji) w akcji, karetek czy osób niepełnosprawnych. Zasady te obowiązywały na całym obszarze Rynku Głównego oraz wybranych przyległych ulicach. Kolorem zielonym oznaczono ulice należące do strefy B, gdzie ruch samochodów znacznie ograniczono, ale wybrane pojazdy otrzymały możliwość wjazdu. Strefa B objęła cały obszar wewnątrz I obwodnicy z kilkoma wyjątkami, ulicami: Sławkowską, Floriańską, Szewską (od skrzyżowania z ulicą Jagiellońską) oraz Grodzką (do skrzyżowania z ulicą Dominikańską), na których obowiązywały zasady strefy A. Strefa C – oznaczona na rysunku kolorem niebieskim, w swoim założeniu miała eliminować długotrwałe parkowanie przy równoczesnych zmianach w organizacji ruchu, polegających na rozszerzeniu układu ulic jednokierunkowych dla uzyskania większej liczby miejsc parkingowych w stosunku do stanu pierwotnego. Miała ona tworzyć tzw. bufor chroniący obszar

Starego Miasta przed pojazdami, koncentrującymi się w sąsiedztwie obszarów o wprowadzonych ograniczeniach (strefa A i B). Miała ona również służyć zwiększeniu dostępności do śródmieścia poprzez wymuszenie rotacji i preferencji krótkotrwałego postoju. Obowiązywała w dni robocze w godzinach 8:00–18:00. Wysokość opłaty za postój uzależniona była od czasu postoju. Stawki opłat za parkowanie wynosiły wtedy 50 zł/h w przypadku parkowania na okres do 4 godzin oraz 100 zł/h – gdy pojazd parkował dłużej niż 4 godziny [2]

Wprowadzenie zmian w dotychczasowej organizacji ruchu kołowego w obszarze śródmieścia Krakowa w swoim założeniu miało eliminować ruch tranzytowy międzydzielnicowy w części I obwodnicy oraz służyć podniesieniu standardu obsługi obszaru centralnego miasta komunikacją zbiorową.

Kolejne zmiany w śródmieściu wdrożono w roku 1991 – Rada Miasta Krakowa uchwałą Nr XXVI/173/91 z dnia 21 czerwca 1991 r. w sprawie ustalenia miejsc na drogach, w których pobiera się opłaty za parkowanie pojazdów, wysokości tych opłat, sposobów ich pobierania oraz przeznaczenia [3], ustaliła z dniem 1 października 1991 roku obszar strefy B (będącej strefą ruchu ograniczonego) oraz obszar strefy C (będącej strefą ograniczonego postoju) miejscami, w których pobiera się opłaty za parkowanie pojazdów na drogach publicznych. W tamtym czasie pojazdy upoważnione do wjazdu do tej strefy otrzymały prawo postoju po wniesieniu opłaty abonamentowej lub jednorazowej opłaty za parkowanie. Obowiązek uiszczania opłat w ramach strefy B obowiązywał w godzinach między 10:00 a 18:00. Wszystkich kierowców, którzy chcieli zaparkować pojazdy w strefie C, parkowanie płatne obowiązywało w dni powszednie, w godzinach między 8:00 a 18:00.

Wysokość stawek opłat za parkowanie – zarówno opłat abonamentowych, jak również jednorazowych – została ustalona oddzielnie dla obu stref (B i C). Roczna opłata abonamentowa dla mieszkańca strefy B wynosiła 60 000 zł. Miesięczna opłata abonamentowa w strefie C wynosiła 400 000 zł, a za godzinę postoju trzeba było wnieść opłatę w wysokości 2000 zł. Dowodem wniesienia opłaty, który upoważniał do postoju w strefie ograniczonego postoju była prawidłowo skasowana karta postojowa. Skasowanie karty następowało przez trwałe skreślenie odpowiednio miesiąca, godziny, minuty rozpoczęcia postoju oraz określenie roku. Przy dłuższym czasie postoju należało użyć kilku kart, zaznaczając na każdej następnej czas wygaśnięcia ważności poprzedniej karty [3].

Pomimo że od przełomowego roku 1988 minęło już 30 lat, wprowadzone wówczas rozwiązania obowiązują do dziś. Podjęte wówczas działania przyniosły wymierne korzyści, przyczyniając się do:

- spadku liczby pojazdów wjeżdżających w obszar Starego Miasta,
- ograniczenia ruchu na odcinkach I obwodnicy objętych uspokojeniem,
- zmniejszenia hałasu i emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych na obszarach, których zmiany dotyczyły [2].

## Kolejne zmiany terytorialne w obszarze strefy płatnego parkowania

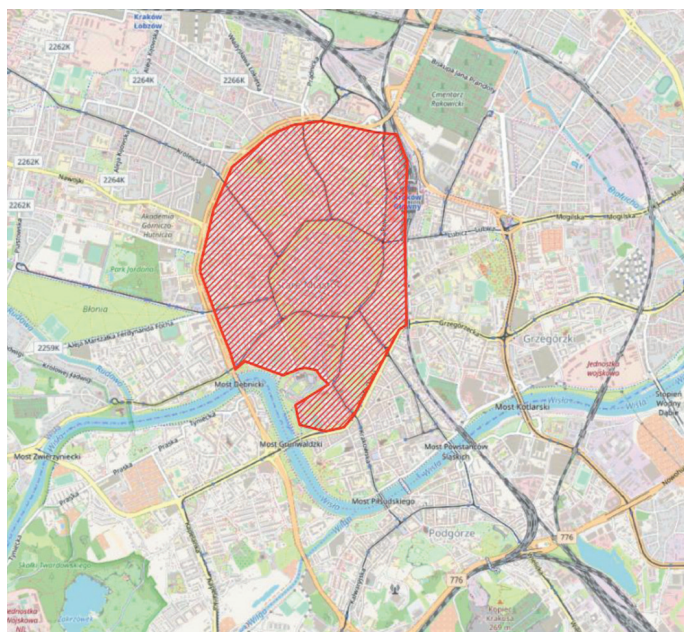
W kolejnych latach obszar strefy płatnego parkowania ulegał ciągłym zmianom. Zakres ulic, z obowiązującą opłatą za postój w wyznaczonych godzinach, zwiększał się, by w roku 2015 objąć swoim zasięgiem znaczną część miasta. W tabeli 1 zestawiono kolejno najważniejsze zmiany obszaru obowiązywania strefy płatnego parkowania, wraz z odpowiadającą im podstawą prawną.

Pierwsza poważna zmiana obszaru obowiązywania strefy płatnego parkowania została wprowadzona w roku 2003, uchwałą Nr XXXII/268/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2003 roku w sprawie opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych na terenie Krakowa, w strefie płatnego parkowania [4]. Zgodnie z zapisem tej uchwały opłaty za parkowanie zaczęły obowiązywać w rozszerzonym (w stosunku do poprzedniego) obszarze, obejmującym ściśle centrum – ograniczonym II obwodnicą (Alejami Trzech Wieszców), linią kolejową, ulicą Dietla aż po zakole Wisły. Zakres strefy płatnego parkowania przedstawiono graficznie na rysunku 2.

Wysokość stawki za parkowanie w strefie wynosiła 3,00 zł na 1 godzinę parkowania, przy czym:

- opłata za parkowanie do jednej godziny wynosiła 3,00 zł,
- opłata za drugą rozpoczętą godzinę parkowania wynosiła 3,10 zł,
- opłata za trzecią rozpoczętą godzinę parkowania wynosiła 3,20 zł,
- opłata za każdą kolejną rozpoczętą godzinę parkowania wynosiła 3,00 zł.

Wysokość opłaty abonamentowej wynosiła odpowiednio: 25,00 zł za jeden dzień parkowania, 150,00 zł za abonament na 6 kolejnych dni roboczych oraz 250,00 zł za abonament miesięczny.



Rys. 2. Obszar strefy płatnego parkowania, obowiązujący w latach 2003–2011

Źródło: [4]

Tabela 1

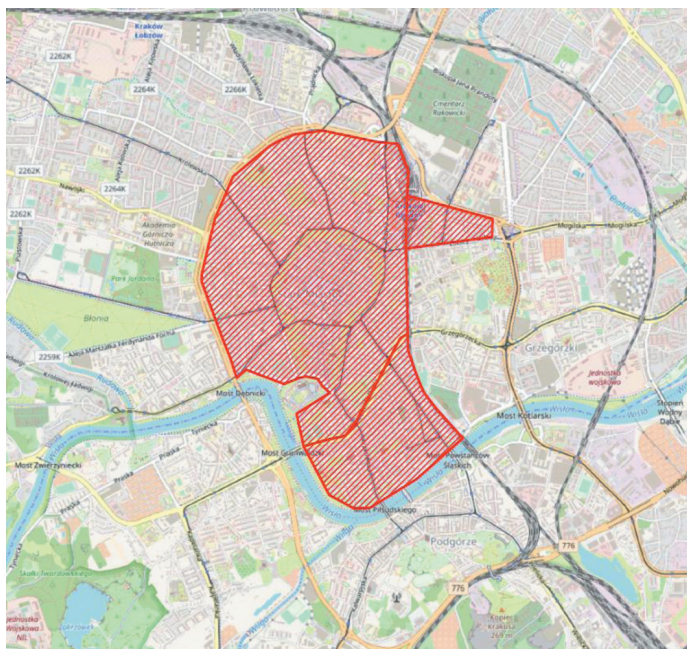
Najważniejsze zmiany obszaru obowiązywania strefy płatnego parkowania w Krakowie			
Lp.	Rozszerzenie	Obowiązuje od	Uchwała
1	Opłaty pobiera się w strefie C	1 października 1988 r.	Uchwała Nr XXXVI/225/88 Rady Narodowej Miasta Krakowa z dnia 6 kwietnia 1988 r. w sprawie projektu „uspokojenia ruchu kołowego w śródmieściu Krakowa”
2	Opłaty pobiera się w strefach B i C	1 października 1991 r.	Uchwała Nr XXVI/173/91 Rady Miasta Krakowa z dnia 21 czerwca 1991 r. w sprawie ustalenia miejsc na drogach, w których pobiera się opłaty za parkowanie pojazdów, wysokości tych opłat, sposobów ich pobierania oraz przeznaczenia
3	Opłaty pobiera się w strefie P1 (Stare Miasto)	22 grudnia 2003 r.	Uchwała Nr XXXII/268/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2003 r. w sprawie opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych na terenie Krakowa, w strefie płatnego parkowania
4	Poszerzenie strefy o obszar: Kazimierza (P2) i Grzegorzki (P3)	4 sierpnia 2011 r.	Uchwała Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie 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 2011 r. poz. 363)
5	Poszerzenie strefy o obszar P4, P5, P6 I, P6 II, P6 III, P6 IV, P6 V	1 lutego 2014 r. (z zastrzeżeniem *)	Uchwała Nr LXXII/1051/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 2013 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat z późn. zm. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2013 r. poz. 3375)
6	Poszerzenie strefy o obszar P4, P5, P6 I, P6 II, P6 III, P6 IV, P6 V	* Powyższa uchwała przesunęła termin poszerzenia strefy o obszar P4, P5, P6 I, P6 II, P6 III, P6 IV, P6 V na 1 marca 2014 r.	Uchwała Nr XCVI/1443/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 stycznia 2014 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat z późn. zm. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2014 r. poz. 566)
7	Poszerzenie strefy o obszar P7 i P8 oraz dodanie nowego obszaru w podstrefie P6 I	1 czerwca 2015 r.	Uchwała Nr CXXI/1903/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 5 listopada 2014 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat z późn. zm. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2014 r. poz. 6520)
8	Uchwała nie wprowadziła poszerzenia strefy o nowe obszary, natomiast przyjęła nowy podział strefy P1 na podstrefy P1I, P1II, P1III, P1IV oraz zmieniła granice dotychczasowych podstref: P4 w odniesieniu do P6II i P6V w odniesieniu do P8	7 stycznia 2018 r.	Obecnie obowiązująca uchwała Nr LXXXIX/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 2017 r. poz. 8013)

Źródło: opracowanie własne

Opłaty pobierane były we wszystkie dni robocze w godzinach 10.00–18.00 za pomocą kart postojowych i abonamentów postojowych oraz innych elektronicznych form płatności.

Dużą zmianą jakościową w organizacji krakowskiej strefy płatnego parkowania było wprowadzenie parkometrów. Pierwsze urządzenia do poboru opłat stanęły w roku 2009 w *strefie P1-śródmieście*. Urządzenia zastąpiły stosowany do tego momentu system kart postojowych, nabywanych w kioskach lub bezpośrednio u osób dokonujących kontroli.

Kolejne rozszerzenie granic strefy płatnego parkowania w Krakowie miało miejsce 4 sierpnia 2011 roku, zgodnie z zapisami uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 roku w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie 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 2011 r. poz. 363) [5]. Do terytorium strefy włączony został obszar Kazimierza – jako strefa P2 i Grzegórzek – jako strefa P3. Obszar, w którym strefa obowiązywała do tamtej pory, oznaczono jako strefa P1. Mapę obszaru strefy obowiązującej w latach 2011–2014 przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Obszar strefy płatnego parkowania, obowiązujący w latach 2011–2014  
Źródło: [5]

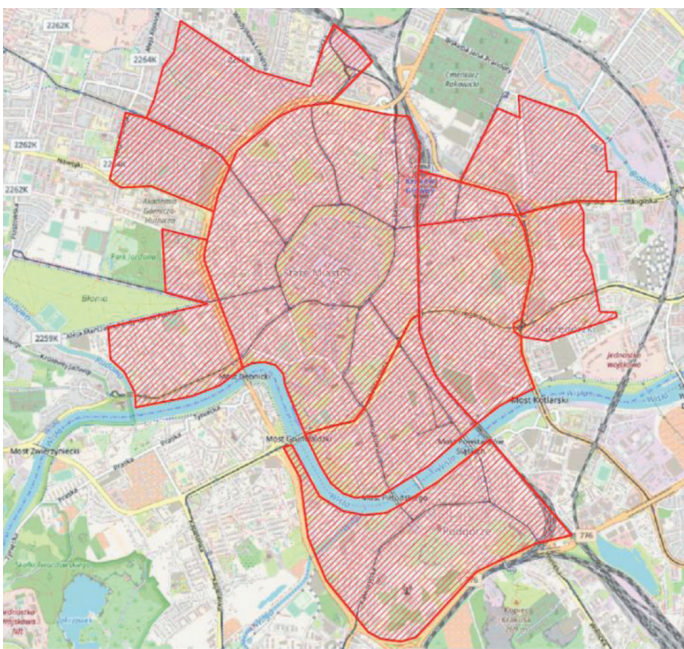
Zmianie uległy również wysokości stawek godzinowych za parkowanie – obowiązujących jednolicie w całej strefie płatnego parkowania. Ustalono stawki w następującej wysokości:

- 3,00 zł – za pierwszą godzinę parkowania,
- 3,50 zł – za drugą godzinę parkowania,
- 4,10 zł – za trzecią godzinę parkowania oraz
- 3,00 zł – za czwartą i każdą kolejną godzinę parkowania.

Opłata abonamentowa za parkowanie w strefie wynosiła odpowiednio: 25,00 zł za jeden dzień parkowania, 125,00 zł za abonament na 5 kolejnych dni roboczych oraz 250,00 zł za abonament miesięczny.

Okres pobierania opłat wydłużono do godziny 20.00 we wszystkie dni robocze.

W roku 2013 decyzją Rady Miasta granice strefy zostały ponownie rozszerzone o znaczną część centrum Krakowa. Było to największe rozszerzenie granic w historii krakowskiej strefy płatnego parkowania. Uchwała Nr LXXII/1051/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 2013 roku w sprawie zmiany uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 roku w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat z późn. zm. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2013 r. poz. 3375) [6] wprowadziła obowiązek wnoszenia opłat za parkowanie w wyznaczonych godzinach w pozostałym obszarze Grzegórzek, w Podgórzu, części Krowodrzy oraz w okolicach krakowskich Błoi. Ustanowiono podstrefy P4, P5 oraz podstrefę P6, podzieloną na mniejsze części: P6I, P6II, P6III, P6IV, P6V. Zakres obowiązywania płatnego parkowania wprowadzony uchwałą [6] przedstawiono na rysunku 4.



Rys. 4. Obszar strefy płatnego parkowania, obowiązujący w latach 2014–2015  
Źródło: [6]

Ostatecznie zmiany ustanowione uchwałą [6] weszły w życie o miesiąc później niż początkowo założono. Uchwałą Nr XCVI/1443/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 stycznia 2014 roku w sprawie zmiany uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 roku w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abona-

mentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat z późn. zm. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2014 r. poz. 566) [7] przesunięto termin poszerzenia strefy z 1 lutego 2014 na 1 marca 2014 roku.

Stawki opłat za parkowanie nie zmieniły się w stosunku do obowiązujących wcześniej.

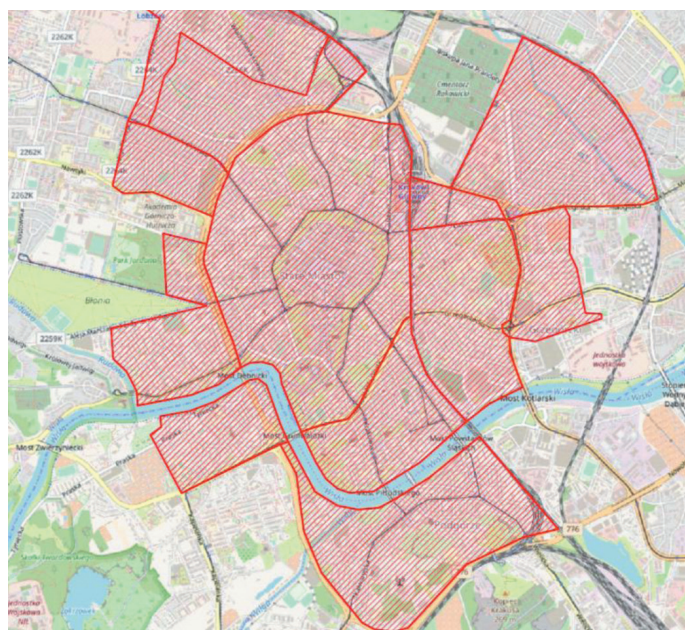
### Strefa płatnego parkowania w Krakowie pod zarządem spółki Miejska Infrastruktura

Od 2 czerwca 2014 roku prowadzenie strefy płatnego parkowania od Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu przejęła Miejska Infrastruktura Sp. z o.o. Zadania powierzone spółce na mocy uchwały mają charakter zadań własnych gminy o charakterze użyteczności publicznej oraz usług publicznych świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.

1 czerwca 2015 roku weszły w życie kolejne zmiany dotyczące zakresu terytorialnego strefy. Uchwała Nr CXXI/1903/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 5 listopada 2014 roku w sprawie zmiany uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 roku w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat z późn. zm. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2014 r. poz. 6520) [8] objęła strefą nowe obszary ustanawiając: strefę P7 na obszarze Dębnik i strefę P8 w okolicy ulicy Wrocławskiej. Rozszerzono także obszar podstrefy P6I. Nowe granice strefy przedstawiono na rysunku 5.

Także w tym przypadku wysokości stawek opłat za parkowanie pozostawione zostały bez zmian.

Od czasu tego rozszerzenia krakowska strefa płatnego parkowania została nie tylko najstarszą, ale również największą w kraju.



Rys. 5. Obszar strefy płatnego parkowania, obowiązujący w latach 2015–2018  
Źródło: [8]

Analiza efektywności funkcjonowania dotychczasowych rozwiązań krakowskiej strefy płatnego parkowania wskazywała na konieczność wprowadzenia kolejnych zmian. Choć plany nie obejmowały rozszerzenia obszaru obowiązywania strefy, proponowane regulacje były niezwykle istotne dla prawidłowego funkcjonowania strefy płatnego parkowania. Przedstawione propozycje nowych zapisów uchwały miały na celu takie doprecyzowanie jej treści, aby m.in. ograniczyć przypadki, w których abonamenty postojowe ustalone dla niektórych użytkowników dróg publicznych, np. mieszkańców, wydawane były dla innych użytkowników dróg, którzy nie mieszczą się w określonej w uchwale kategorii. Obowiązujące zasady w wydawaniu abonamentów sprawiały, że deficyt miejsc postojowych występujący na obszarach stref płatnego parkowania ulegał dalszemu powiększeniu. Aby zachować cel, jakiemu służy ustanowienie strefy płatnego parkowania, a także ograniczyć dysproporcje pomiędzy poszczególnymi podstrefami, istniała również konieczność wydzielenia z obowiązującej wówczas strefy P1 czterech niezależnych stref: P1I, P1II, P1III, P1IV.

Ostatecznie uchwałą Nr LXXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 roku 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 2017 r. poz. 8013) [9] wprowadzono wszystkie planowane zmiany. Obowiązują one od 7 stycznia 2018 roku do dnia dzisiejszego. Aktualną mapę krakowskiej strefy płatnego parkowania przedstawiono na rysunku 6.

Na dzień dzisiejszy, strefa płatnego parkowania w Krakowie – po 7 kolejnych zmianach obejmujących zmianę jej granic lub podział dużych obszarów na mniejsze podstrefy (rysunek 6) – składa się łącznie z 15 wydzielonych obszarów. Prawie 19 tysięcy miejsc postojowych obsługiwanych jest przez niespełna 1000 urządzeń do poboru opłat.



Rys. 6. Obszar strefy płatnego parkowania obowiązujący od 7 stycznia 2018  
Źródło: Zasoby Spółki Miejska Infrastruktura sp. z o.o.

## Dyskusja nad ostatecznym kształtem obszaru strefy płatnego parkowania w Krakowie

Mając na względzie cel, dla którego ustala się strefę płatnego parkowania – zakres oraz liczbę wydawanych abonamentów postojowych, wysokość stawek za postój, a także powstałe dysproporcje charakteryzujące funkcjonowanie poszczególnych obszarów – model funkcjonowania strefy płatnego parkowania w Krakowie stał się przedmiotem szerokiej debaty, w którą zaangażowały się różne środowiska w tym m.in. organizacje społeczne, miejscy radni, rady dzielnic, ośrodki akademickie, a także lokalna prasa. Wnioski, które wynikają z prowadzonej dyskusji, wskazują na skuteczność dotychczas podejmowanych działań poprzez osiąganie oczekiwanych efektów. W toku prowadzonych dyskusji zaczęły pojawiać się coraz liczniejsze głosy mieszkańców reprezentowanych przez rady i zarządy dzielnic, wnioskujące o korektę aktualnych granic strefy płatnego parkowania i włączenie do niej kolejnych ulic i obszarów.

Swoje stanowisko w tej kwestii wyraziło siedem rad dzielnic (Dzielnica I Stare Miasto, Dzielnica II Grzegórzki, Dzielnica V Krowodrza, Dzielnica VI Bronowice, Dzielnica VII Zwierzyniec, Dzielnica VIII Dębniki, Dzielnica XIII Podgórze), które przez podjęcie stosownej uchwały określiły również obszar, jaki powinien zostać objęty strefą płatnego parkowania.

Z analizy zgłaszanych wniosków wynika, że dla zachowania przestrzennej spójności tak wyznaczonej strefy płatnego parkowania, a także w celu uniknięcia niepożądanych zachowań kierowców polegających na parkowaniu pojazdów przed granicą strefy (tj. w miejscach gdzie postój pojazdu nie wymaga uiszczenia opłaty), obszar nowej strefy płatnego parkowania powinien opierać się o naturalne granice, takie jak np. linie kolejowe, cieki wodne, nasypy czy główne ciągi komunikacyjne.

Aby zachować cel, jakiemu służy ustanowienie strefy płatnego parkowania, a także zapobiec powstaniu dysproporcji pomiędzy poszczególnymi podstrefami, strefa płatnego parkowania powinna tworzyć spójną i przemyślaną całość. Oznacza to konieczność wydzielenia w nowym obszarze, oznaczonych właściwymi znakami drogowymi, niezależnych podstref. Ponownej analizy wymagać będzie obszar obowiązującej obecnie strefy płatnego parkowania. W konsekwencji, po przyłączeniu do strefy płatnego parkowania nowych ulic, liczba wydzielonych obszarów mogłaby wzrosnąć z obecnych 15 do 22 podstref.

Na zakończenie warto zauważyć, że zewnętrzne granice czterech z siedmiu wymienionych jednostek pomocniczych gminy, wnioskujących o objęcie kolejnych ulic strefą płatnego parkowania (dzielnice VI, VII, VII i XIII), pokrywają się z granicami administracyjnymi Krakowa.

Czy zatem, w niedalekiej przyszłości, strefa płatnego parkowania w Krakowie będzie zaczynała się na granicy miasta?

## Literatura

1. Uchwała Nr XXXVI/225/88 z dnia 6 kwietnia 1988 r. w sprawie projektu uspokojenia ruchu kołowego w śródmieściu Krakowa.
2. Uzdalewicz Z., *Wprowadzone zmiany organizacji ruchu*, „Transport Miejski”, 1990, nr 5.
3. Uchwała Nr XXVI/173/91 z dnia 21 czerwca 1991 r. w sprawie ustalenia miejsc na drogach, w których pobiera się opłaty za parkowanie pojazdów, wysokości tych opłat, sposobów ich pobierania oraz przeznaczenia.
4. Uchwała Nr XXXII/268/03 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2003 r. w sprawie opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych na terenie Krakowa, w strefie płatnego parkowania.
5. Uchwała Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie 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 2011 r. poz. 363).
6. Uchwała Nr LXXII/1051/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 2013 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat z późn. zm. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2013 r. poz. 3375).
7. Uchwała Nr XCVI/1443/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 stycznia 2014 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat z późn. zm. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2014 r. poz. 566).
8. Uchwała Nr CXXI/1903/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 5 listopada 2014 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XXI/229/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 lipca 2011 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat z późn. zm. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2014 r. poz. 6520).
9. Uchwała Nr LXXXIX/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 2017 r. poz. 8013).