



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.2333.2017

Kraków,

21 MAR. 2017

Pan
Łukasz Wantuch
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie zmian w ruchu samochodowym w obrębie I obwodnicy, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 1 marca 2017 r., uprzejmie informuję.

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie w pełni popiera inicjatywy zmierzające do ograniczenia ruchu w ścisłym centrum Krakowa, czego dowodem są propozycje w zakresie zmian organizacji ruchu (dostępne pod adresem internetowym http://zikit.krakow.pl/ogolne/207141,1787,komunikat,mobilny_krakow_2017.html), które są obecnie szeroko konsultowane z mieszkańcami Krakowa.

Zgodnie z treścią art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz 1440 z późn. zm.) *drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.* Dostęp do dróg, o którym mowa w art. 1. ww. ustawy, nie może być dowolnie ograniczany ze względu na rodzaj podmiotu. Równy dostęp do dróg powinien być respektowany nie tylko w prawodawstwie, ale także przez organy stosujące prawo, regulujące wydawanie pozwoleń na szczególne korzystanie z dróg.

Zgodnie z treścią art. 13 ust. 1 i ust. 2 ww. ustawy:

1. Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za:

1) postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania;
2) (uchylony);

3) przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.

2. Korzystający z dróg publicznych mogą być obowiązani do ponoszenia opłat za:

1) przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych;
2) przeprawy promowe na drogach publicznych.

Obowiązek uiszczenia opłaty wiąże się każdorazowo z parkowaniem pojazdu samochodowego na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania. Szczegółowe kwestie dotyczące ustalania stref płatnego parkowania oraz wysokość opłat z tego tytułu reguluje art. 13b ww. ustawy. Kolejną sytuacją, w której ex lege powstaje obowiązek uiszczenia opłaty przez korzystającego z drogi, jest przejazd po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego. Wysokość opłaty oraz organy właściwe w tych sprawach reguluje art. 13c.

Zgodnie z treścią art. 13b ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:

„1. Oplatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, w wyznaczonym miejscu, w określone dni robocze, w określonych godzinach lub całodobowo.

2. Strefę 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.

3. Rada gminy (rada miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach, może ustalić strefę płatnego parkowania.

4. Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania:

1) ustala wysokość opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, z tym że opłata za pierwszą godzinę postoju pojazdu samochodowego nie może przekraczać 3 zł;

2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;

3) określa sposób pobierania opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.

5. Stawki opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, mogą być zróżnicowane w zależności od miejsca postoju. Przy ustalaniu stawek uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny postoju, przy czym progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20% za kolejne godziny w stosunku do stawki za poprzednią godzinę postoju. Stawka opłaty za czwartą godzinę i za kolejne godziny postoju nie może przekraczać stawki opłaty za pierwszą godzinę postoju.

6. Organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach w uzgodnieniu z zarządcą drogi:

1) wyznacza w strefie płatnego parkowania miejsca przeznaczone na postój pojazdów, w tym stanowiska przeznaczone na postój pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową;

2) może wyznaczać w strefie płatnego parkowania zastrzeżone stanowiska postojowe (koperty) w celu korzystania z nich na prawach wyłączności w określonych godzinach lub całodobowo.

7. Oplatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku - zarządca drogi.”

Opłaty można pobierać wyłącznie za parkowanie pojazdu samochodowego. Zarówno pojęcie „parkowanie” jak i „pojazd samochodowy” zostały zdefiniowane przez ustawodawcę w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 128). Czynność parkowania pojazdu samochodowego wyczerpuje znamiona pojęcia „postój pojazdu”, charakterystycznego dla ww. ustawy. Przez postój pojazdu (art. 2 pkt 30 ww. ustawy), należy rozumieć unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę. Postoju, a więc i parkowania, nie można zrównywać z zatrzymaniem pojazdu (art. 2 pkt 29 przedmiotowej ustawy). A contrario, unieruchomienie pojazdu wynikające z przepisów lub warunków ruchu drogowego nie pozwoli żądać uiszczenia opłaty parkingowej oraz opłat pochodnych do tej opłaty.

Z uwagi na powyższe proponowane przez Pana Radnego zmiany w ruchu samochodowym wewnątrz I obwodnicy, dotyczące wprowadzenia identyfikacji samochodu przy pomocy kamery odczytującej tablicę rejestracyjną oraz mechanicznego ograniczenia wjazdu przy pomocy szlabanu lub bramaku (słupek hydrauliczny), w obecnym stanie prawnym nie są możliwe do wprowadzenia. Znowelizowana ustawa o drogach publicznych nie zawiera podstawy prawnej do wprowadzenia opłat za wjazd do centrów miast.

Projektowane zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, polegają na zniesieniu limitu opłat za parkowanie w parkingach urządzonych w ścisłych centrach miast i dzielnicach dużych miast. Zagospodarowanie dzielnic centralnych w dużych miastach wymaga uwolnienia przestrzeni na rzecz ruchu pieszczego i rowerowego oraz jednoczesnego wygospodarowania miejsc postojowych poza ciągami ulic i placami miejskimi. Przewidywane zniesienie limitu opłat pozwoli także na zmniejszenie natężenia ruchu kołowego, który negatywnie wpływa na poziom zanieczyszczenia powietrza w strefach obciążonych największym ruchem. W tym celu w przepisach ww. ustawy planuje się wyróżnić dwa typy stref płatnego parkowania: zwykle strefy płatnego parkowania, wobec których regulacja się nie zmienia oraz strefy płatnego parkowania na obszarach zabudowy śródmiejskiej.

Za obszar zabudowy śródmiejskiej zostałby uznany „obszar funkcjonowania śródmieścia, który stanowi faktyczne lub przewidziane w planie miejscowym centrum miasta lub dzielnicy w mieście o liczbie ludności powyżej 200.000 mieszkańców”. Takie ujęcie jest zapożyczeniem z przepisu § 3 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* (Dz. U. Nr 75 poz. 690), z tą modyfikacją, że dzielnicowe strefy płatnego parkowania o podwyższonej opłacie byłyby dopuszczalne jedynie w miastach o liczbie ludności powyżej 200.000 mieszkańców. W dużych miastach występują bowiem dzielnice, które faktycznie wypełniają niemal samodzielne funkcje miejskie.

Strefy płatnego parkowania na obszarach zabudowy śródmiejskiej ustalać będzie rada gminy (rada miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez zarządzającego ruchem na drogach. Zgodnie z proponowanymi zmianami stawki opłaty mogłyby być ustalane dla jednego lub więcej parkingów i mogłyby być zróżnicowane w zależności od lokalizacji parkingu. Do pobierania opłat za parkowanie na obszarze zabudowy śródmiejskiej uprawniony byłby nie tylko zarządca drogi, ale także zarządca parkingu. Na obszarach zabudowy śródmiejskiej opłaty parkingowe będą mogły być ustalane za parkowanie w ciągu całego tygodnia, a nie tylko w dni robocze. Stawki opłat w obszarze zabudowy śródmiejskiej nie będą mogły przekraczać trzykrotności stawek opłat w „zwykłej” strefie płatnego parkowania.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z treścią 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* (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2011 r. Nr 363, poz. 3099 z późn. zm.) opłata za abonament postojowy ma charakter ryczałtowy.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Radeusz Trzmiel
Z-ca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Biuletyn Informacji Publicznej
4. aa