



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.612.2015

Kraków, 2015 07. 09

**Pani
Małgorzata Popławska
Radna Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pani interpelację w sprawie parkowania na terenie Dzielnicy I, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 24 czerwca 2015 r., uprzejmie informuję:

Ad 1.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity z 2012 r. Dz. U. poz. 1137 z późn. zm.) strażnicy miejscy są uprawnieni do podejmowania interwencji wobec kierujących pojazdami, którzy nie stosują się do znaków „zakaz ruchu w obu kierunkach”, a także wobec tych uczestników ruchu drogowego, którzy naruszają przepisy dotyczące zatrzymania i postoju. W ramach ww. uprawnień funkcjonariusze Straży Miejskiej Miasta Krakowa kontrolują kierujących, którzy wjeżdżają do strefy ograniczonego ruchu „B”, w celu przeciwdziałania nieuprawnionym wjazdom, a także podejmują interwencje wobec tych kierowców, którzy pozostawiają pojazdy na postój bądź zatrzymanie w miejscach zabronionych.

W pierwszym kwartale tego roku strażnicy miejscy, w ramach wykonywania ww. zadań skontrolowali i podjęli na terenie Dzielnicy I Stare Miasto interwencje wobec 8597 kierujących pojazdami, a w drugim kwartale (dane opracowane do dnia 23 czerwca br.) funkcjonariusze podjęli interwencje wobec 7125 kierujących pojazdami. Codziennie służbę w rejonie Oddziału I Śródmieście, obejmującego zasięgiem działania Dzielnice I Stare Miasto, a w tym strefę ograniczonego ruchu „B”, pełni co najmniej 11 patroli, których zadaniem jest m.in. podejmowanie interwencji wobec tych kierujących pojazdami, którzy naruszają przepisy ruchu drogowego.

Ad 2.

Zgodnie z art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym droga to wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. Tym samym przestrzeń postojowa, jako element powiązany z poruszaniem się po drogach, obejmowany jest tymi samymi rygorami i zasadami, co droga publiczna jako całość. Zgodnie z utrwalonym stanowiskiem doktryny prawa zaliczenie drogi do określonej kategorii dróg publicznych skutkuje objęciem jej powszechnym dostępem. O powszechnym dostępie do drogi publicznej świadczy użyte

w art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity z 2015 r. Dz. U. poz. 460 z późn. zm.) sformułowanie: *może jej używać każdy*. Powszechność dostępu do dróg publicznych oznacza także, że każdy podmiot znajdujący się na terytorium Polski ma zagwarantowane prawo do korzystania z nich zgodnie z przeznaczeniem. Granice korzystania z drogi wytyczają unormowania ustawy Prawo o ruchu drogowym i ustawy o drogach publicznych. Mając na uwadze wskazane wyżej uregulowania prawne rangi ustawowej, nie jest zatem możliwe wydzielenie miejsc postojowych na drodze publicznej wyłącznie dla mieszkańców Dzielnicy I.

Ad 3.

Stosownie do art. 13b ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych opłatę za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania pobiera się w określone dni robocze. Ewentualne wprowadzenie zmian w uchwale 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.) w zakresie umożliwienia poboru opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w niedziele i święta wymagałoby zmiany przepisów prawnych rangi ustawowej.

Ewentualne wprowadzenie *ekostrefy* (strefy ograniczonej emisji transportu) może ograniczyć ruch samochodowy na jej obszarze. Spowoduje to zmniejszenie ilości pojazdów niespełniających odpowiednich norm emisji spalin (głównie samochodów z silnikiem Diesla sprzed 2006 r.), jednak trudno oszacować, jaki wpływ będzie to miało na ruch pojazdów. Wprowadzenie takiej strefy poprawi jakość powietrza, lecz nie zagwarantuje spadku natężenia ruchu samochodowego. Wprowadzenie stref ograniczonej emisji transportu będzie możliwe po wdrożeniu zmian w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity z 2013 r. Dz. U. poz. 1232 z późn. zm.).

Aktualne działania Gminy Miejskiej Kraków w centrum miasta są ukierunkowane na ograniczenie ruchu samochodowego wokół I obwodnicy Krakowa (przy jednoczesnej poprawie warunków dla komunikacji zbiorowej i rowerzystów). Modernizacja tego fragmentu układu drogowego wprowadzi ruch jednokierunkowy dla samochodów (docelowo na odcinku od ul. Piłsudskiego do ul. Pawiej) przy jednoczesnym zachowaniu ruchu dwukierunkowego dla autobusów i tramwajów. Ograniczenia w ruchu w połączeniu z lepszą ofertą komunikacji publicznej powinny przyczynić się do znacznego zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego na przebudowywanych odcinkach I obwodnicy.

Ad 4.

Aktualnie nie są prowadzone analizy dotyczące sytuacji parkingowej w rejonie II obwodnicy związanej z ewentualnym wprowadzeniem *ekostrefy* w Krakowie, jednakże w najbliższym czasie planowane jest przygotowanie aktualizacji *Programu obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa* (przyjętego uchwałą nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.), która będzie uwzględniać rozszerzoną Strefę Płatnego Parkowania oraz zmiany w układzie drogowym i infrastrukturze.

Ad 5.

Informuję, iż ze względu na wątpliwości prawne, nie jest przewidywane przez Straż Miejską Miasta Krakowa używanie urządzeń służących do rejestrowania i kontroli wjazdu pojazdów w strefę ograniczonego ruchu. Straż Miejska Miasta Krakowa w ramach programu

Civitas Caravel użytkowała system tzw. fotorejestratora, zlokalizowany przy pl. Wszystkich Świętych, służący do ujawniania nieuprawnionych wjazdów pojazdów do strefy ograniczonego ruchu „B”. Powodem decyzji o zaprzestaniu użytkowania ww. systemu były wydane w 2013 r. opinie Rzecznika Praw Obywatelskich oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w których zakwestionowana została możliwość użytkowania przez straże gminne (miejskie) urządzeń służących do rejestrowania i kontroli wjazdu pojazdów w strefę ograniczonego ruchu. Według opinii Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej urządzenie to nie spełniało wymogów definicji urządzenia rejestrującego, zawartej w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Zwrócona została również uwaga na fakt, iż straże mogą używać wyłącznie urządzeń przenośnych, które automatycznie rejestrują wykroczenie. Działanie takiego urządzenia polega na automatycznym dokonywaniu selekcji pojazdów na dwie grupy: pierwszą – kierujący, którzy naruszają przepisy ruchu drogowego oraz drugą – kierujący, którzy poruszają się prawidłowo. Urządzenie automatycznie zapisuje wyłącznie pojazdy z grupy pierwszej. System fotorejestratora był natomiast systemem stacjonarnym i nie w pełni automatycznym. Ograniczenie wjazdu pojazdów do strefy ruchu „B” posiadało i posiada nadal wiele wyłączeń, a przez to nie dotyczy m.in. osób niepełnosprawnych, dojazdu na teren nieruchomości czy też gości hotelowych. Uniemożliwia to stworzenie bazy danych, katalogu zamkniętego, w którym byłyby zapisane absolutnie bez wyjątku wszystkie numery pojazdów uprawnionych do wjazdu, tak aby system sam, automatycznie – bez udziału weryfikującej osoby – kwalifikował pojazdy do jednej z dwóch wyżej opisanych grup. Ponadto Rzecznik Praw Obywatelskich w swoim wystąpieniu do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, zwrócił uwagę na fakt, iż strażnicy mogą wykorzystywać urządzenia przenośne, a system fotorejestratora wykorzystywał urządzenie stacjonarne. Aktualnie trwają prace nad zmianami przepisów w zakresie użytkowania urządzeń rejestrujących przez straże gminne zmierzające do ograniczenia, a w niektórych przypadkach do pozbawienia uprawnień w tym zakresie.

W związku z powyższym uprzejmie informuję, iż w obecnym stanie prawnym, mając również na względzie zaawansowane prace nad zmianami w przepisach, nie jest zasadne podejmowanie działań zmierzających do monitorowania przy pomocy systemu kamer prawidłowości wjazdu w strefę ograniczonego ruchu „B” przez straże gminne. Zadania z tego zakresu będą natomiast nadal wykonywane bezpośrednio przez patrole Straży Miejskiej Miasta Krakowa.

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Gospodarki Komunalnej
3. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
4. Miejska Infrastruktura Sp. z o.o.
5. Straż Miejska Miasta Krakowa
6. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
7. Biuletyn Informacji Publicznej
8. Aa