



Panowie
Jakub Janas
Jakub Nowotarski
Radni Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 30 października 2025 roku

WMM-ZD.0003.1.2025, nr ewid. 00162305/2025/W

Odpowiedź na drugą interpelację w sprawie stanu prac nad rozszerzeniem strefy płatnego

Szanowni Panowie Radni,

w odpowiedzi na Panów interpelację datowaną na 8 września, a złożoną 1 października 2025 roku, dotyczącą wyznaczania płatnych miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania przedstawiam odpowiedzi na zawarte w niej pytania.

1. Czy umowa z dotychczasowym operatorem strefy uwzględniała możliwość rozszerzenia strefy płatnego parkowania, a co za tym idzie zwiększenia liczby parkomatów? Jeśli tak, to dlaczego liczba nowych parkomatów okazała się niewystarczająca i konieczne jest oczekiwanie na nowego operatora?

Obecna umowa została zawarta w listopadzie 2018 roku, na podstawie postępowania rozpoczętego w grudniu 2017 roku (ogłoszenie przetargu). Umowa przewidywała możliwość rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Bazowo przewidywała zamówienie 299 parkomatów, co było liczbą odpowiednią dla objęcia opłatami wszystkich istniejących oraz planowanych do wyznaczenia w 2018 roku

miejsc postojowych, zgodnie ze złożonymi na ten czas wnioskami Rad Osiedli. Dodatkowo umowa przewidywała montaż kolejnych 70 parkomatów na nowe miejsca postojowe oraz dawała prawo do skorzystania z zamówienia uzupełniającego na 185 parkomatów. Łączenie składa się to na liczbę 554 parkomatów. Została ona wykorzystana, co pozwoliło na zwiększenie liczby miejsc postojowych objętych opłatami o ponad 100% (z 4376 na koniec roku 2018 do 9369 na koniec roku 2024).

Takie podejście wynikało z uwarunkowań:

- 1) w trakcie procedowania przetargu oraz zawierania umowy obszar strefy był ponad dwukrotnie mniejszy niż obecnie; rozszerzenie miało miejsce w kwietniu 2019 roku – to jest ponad rok po ogłoszeniu przetargu na wybór operatora; kolejne rozszerzenie miało miejsce w 2022 roku;
 - 2) przeprowadzone w 2016 roku konsultacje społeczne wskazywały na dużą nieufność i niechęć zarówno ze strony mieszkańców, jak i jednostek pomocniczych Miasta względem szybkiego rozwoju strefy; nie było podstaw dla zakładania szybkiego tempa zmian; takie pojawiły się kilka lat później – głównie po 2021 roku, wraz z rozpoczęciem kolejnej kadencji Rad Osiedli we Wrocławiu; prezentując w kwietniu 2019 roku projekt uchwały ustalającej nowe granice strefy wyraźnie zaznaczaliśmy, że obszar ma charakter rezerwy pod przyszłe wnioski, proces decyzyjny będzie miał charakter oddolny, przy czym w świetle przeprowadzonych konsultacji spodziewamy się, że będzie miał on charakter wieloletni;
 - 3) doświadczenie poprzednich okresów umownych nie pozwalało na zakładanie bardziej dynamicznego przyrostu liczby miejsc postojowych; przykładowo – na koniec roku 2013 liczba ta wynosiła 4070, a na koniec roku 2017, to jest w okresie ogłaszania przetargu – 4272, a zatem w ciągu 4 lat poprzedzających postępowanie przetargowe na wybór operatora wzrosła o około 200 miejsc (5%);
 - 4) liczba parkomatów jest jednym z kluczowych elementów wpływających na koszty ponoszone przez Miasto, dlatego jej przeskalowanie narażałoby zamawiającego na zarzut niegospodarności.
2. Przetarg na wybór nowego operatora strefy zakłada, że będzie on miał 12 miesięcy na uruchomienie parkomatów od dnia podpisania umowy. Spowoduje to jeszcze większe opóźnienie rozpoczęcia pobierania opłat za parkowanie. Czy przetarg nie mógł zostać zorganizowany wcześniej, aby zminimalizować opóźnienia i przyspieszyć zmianę operatorów?

Prace nad obecnie prowadzonym postępowaniem przetargowym rozpoczęły się we wrześniu 2023 roku, to jest ponad dwa i pół roku przed planowanym terminem zakończenia obecnie obowiązującej umowy. W trakcie ustalania szczegółowego opisu przedmiotu zamówienia konieczne było pozyskanie różnego rodzaju opinii, uzgodnień, wytycznych i stanowisk, co przekładało się wprost na termin ogłoszenia zamówienia. W szczególności istotne było pozyskanie:

- warunków dla urządzeń do poboru opłat parkingowych (Dział Architektoniczno-Budowlany UM Wrocławia, Biuro Wrocław Bez Barier, Zarząd Zieleni Miejskiej, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków);
- możliwości poboru opłat za pomocą urządzeń (parkomatów) wyłącznie bezgotówkowych (Ministerstwo Infrastruktury, opinia prawna radcy prawnego z Katedry Prawa Finansowego Uniwersytet Wrocławski) oraz w systemie mieszanym (uzupełnienie opinii wcześniej wymienionego radcy prawnego);

- ustalenia zasad podczas wymiany parkomatów zlokalizowanych na terenie Wrocławia (Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków);
- zgodności zamówienia z RODO;
- ustalenia w zakresie przejścia od obecnego operatora strony internetowej dedykowanej wrocławskiej strefie płatnego parkowania;
- rozbudowy obecnego systemu windykacyjnego i zasad jego integracji z nowymi (udostępnianymi przez nowego operatora) rozwiązaniami informatyczno-technicznymi;
- ustalenia zapisów i współczynników do klauzuli waloryzacyjnej, sporządzenia analizy ekonomicznej zasad wynagradzania wykonawcy, ustalenia szacunkowej wartości zamówienia (ekspertyza zewnętrzna).

Przetarg ogłoszony został 23 kwietnia 2025 roku, wybór najkorzystniejszej oferty 17 września, obecnie czekamy na rozstrzygnięcie odwołania przez Krajową Izbę Odwoławczą.

Okres 12 miesięcy na wdrożenie nowego systemu poboru opłat podyktowany jest wieloma czynnikami, w tym przede wszystkim:

- terminem potrzebnym na wyprodukowanie parkomatów (z rozpoznania rynku wynika, iż dla liczby parkomatów określonej w przetargu minimalny czas to 6-9 miesięcy);
- przygotowaniem rozwiązań informatyczno-technicznych dedykowanych dla wrocławskiej strefy (centrum zarządzania, e-kontrola);
- koniecznością wyznaczenia nowych lokalizacji parkomatów i pozyskania wszystkich formalnych uzgodnień.

3. Kiedy Rady Osiedli Przedmieście Oławskie, Szczepin, Powstańców Śląskich, Nadodrże, Ołbin, Huby, Gajowice i Kleczków przesyłały do Urzędu Miejskiego swoje uchwały, w których potwierdziły chęć wprowadzenia opłat za parkowanie na terenie swojego osiedla? Prosimy o podanie tabeli z dokładnymi datami jeśli dana Rada przyjęła i przesyła kilka uchwał, prosimy o ich uwzględnienie.

Osiedle	Zakres wniosku/opinii	Data wpływu informacji z Osiedla
Przedmieście Oławskie	Komuny Paryskiej	27.11.2020
	Kościuszki, Zgodna/pl. Zgody, Kniaziewicz, Miernicza	28.04.2021
	Łukasińskiego, Prądyńskiego (Traugutta-Komuny Paryskiej)	20.06.2022
Szczepin	Ziemowita	28.01.2020
	Sikorskiego, Drzewna, Sokolnicza (Legnicka-Sikorskiego), Dobra	1.03.2022
	Szczepińska, Środkowa, św. Mikołaja	15.02.2023
Powstańców Śląskich	Zaolziańska	9.12.2019
	Stysia, Owsiana (Skwierzyńska-Stysia)	21.05.2021
	całe osiedle (w podziale na obszary funkcjonalne)	20.06.2022
Nadodrże	Cybulskiego, pl. Maksa Borna	15.11.2019
	Jedności Narodowej (Drobnera-Poniatowskiego), Ołbińska (Jedności Narodowej-Słowińska), Roosevelta, Władysława Łokietka, Drobnera (Łokietka-Probuse), Rydygiera, św. Wincentego, Paulińska	26.02.2021
	Henryka Pobożnego, Henryka Brodatego, Bolesława Chrobrego, Niemcewicza,	28.04.2021

	Rostafinskiego, Myśliwiecka, Śrutowa, pl. św. Macieja, pl. Staszica, Trzebnicka, Jagiellończyka, Henryka Probusa, św. Wincentego, Nobla, Wąska oraz skrzyżowania Henryka Probusa/Drobnera, Ołbińska/Jedności Narodowej, Trzebnicka/św. Wincentego, Jedności Narodowej/Poniatowskiego)	
	całe osiedle poza Kępą Mieszczańską	28.02.2022
	Namysłowska, Sienkiewicza	4.06.2020
	Bujwida, Sopocka, Liskego	8.03.2021
Ołbin	całe osiedle	9.03.2022
	Borowska, Ciepła, Dawida, Dyrekcyjna, Gajowa (Sucha-Gliniana), Hubska (Sucha-Gliniana), Joannitów, Paczkowska, Petruszewicza, Prudnicka, Sieradzka, Wesola	20.06.2022
Huby	Przestrzenna, Boczna	27.06.2024
Gajowice	całe osiedle	04.06.2024
Kleczków	całe osiedle	28.04.2025

4. Dla każdej uchwały z punktu 3, jakie były terminy ogłoszenia przetargów na opracowanie projektu organizacji ruchu.

Zlecenie żadnej z tych dokumentacji nie nastąpiło w trybie przetargowym. Część z nich, to jest te mające charakter obszarowy, zostało zleconych do wykonania po rozesłaniu zapytań ofertowych, co nastąpiło w terminach:

19 stycznia 2022 roku – Nadodrże I

12 czerwca 2022 roku – Ołbin, Nadodrże II

25 czerwca 2022 – Huby, Tarnogaj, Powstańców Śląskich

Organizacje ruchu dla Gajowic i Kleczkowa są w trakcie przygotowywania opisu przedmiotu zamówienia. Pozostałe projekty organizacji ruchu, dotyczące wniosków na pojedyncze ulice lub niewielkie obszary, zostały opracowane w Wydziale Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia.

5. Jaka jest przyczyna opóźnień we wprowadzaniu opłat za parkownie na terenie osiedli objętych strefą płatnego parkowania? Czy możliwe było wcześniejsze opracowywanie projektów organizacji ruchu np. dla osiedli Gajowice i Kleczków? Jakimi środkami dysponuje Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta na potrzeby opracowywania i wdrożenia projektów organizacji ruchu Stref Płatnego Parkowania na osiedlach?

Termin "opóźnienie" nie jest właściwy dla określenia tempa rozwoju strefy w ostatnich latach. Jak wskazują liczby płatnych miejsc postojowych przytoczone w odpowiedzi na pytanie 1, w trakcie obecnej umowy operatorskiej nastąpiło bardzo znaczące przyspieszenie rozwoju strefy płatnego parkowania, przy jego skala uwarunkowana jest ramami prawnymi wyznaczonymi przez tę umowę. Z pewnością możemy mówić o długim okresie oczekiwania na realizację wniosków Rad Osiedli, co wynika z kilku złożonych czynników:

- długich umów operatorskich, które z kolei są związane z optymalizacją kosztów i wcześniejszymi doświadczeniami związanymi z rozwojem strefy w latach 2003-2018;
- sceptycznego nastawienia Rad Osiedli do wprowadzania opłat w okresie, w którym prowadzone były konsultacje społeczne (2016) oraz przygotowywana i zawierana była umowa operatorska (2017-2018), wobec

- czego brak było w tamtym czasie podstaw do planowania jeszcze większego przyspieszenia tempa rozwoju strefy, niż to założono;
- pracochłonności opracowania organizacji ruchu na dużych obszarach;
 - w przypadku Ołbina - silnej ingerencji samorządu osiedla w prace nad przygotowywaną dokumentacją projektową;
 - w przypadku Gajowic i Kleczkowa samorządy od początku były informowane, że ze względu na liczbę i skalę oczekujący wniosków, perspektywa realizacji kolejnych to rok 2027; z taką wiedzą te Rady nad swoimi wnioskami dyskutowały i je przyjmowały; warto przy tym zaznaczyć, że wnioski te miały też charakter zależny od sytuacji na sąsiednich osiedlach, położonych bliżej centrum – były składane ze świadomością, że przygotowywane są organizacje ruchu dla Osiedlu Powstańców Śląskich (Gajowice) i Nadodrze (Kleczków). Dlatego Rady te chciały być objęte harmonogramem możliwie szybko po wdrożeniu strefy u swoich sąsiadów, co planowane jest na rok 2026.

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta zleca przygotowywanie dokumentacji tego typu zarówno w ramach środków bieżących, jak i inwestycyjnych, przy czym nie jest to pula dedykowana wyłącznie oznakowaniu strefy.

Należy jednocześnie podkreślić, że przygotowanie dokumentacji z dużym wyprzedzeniem naraża Miasto na ryzyka związane ze zmianą uwarunkowań i koniecznością wprowadzania zmian w już opracowanej i zatwierdzonej dokumentacji. Ponadto zmian organizacji ruchu jest obecnie bardzo dużo w związku ze skalą prowadzonych na terenie Wrocławia inwestycji – zarówno miejskich, jak i zewnętrznych. W pełni wykorzystane są zasoby organizacyjne związane z ich przygotowywaniem i wdrażaniem, dlatego nie ma możliwości przygotowywania kolejnych, zwłaszcza dużych projektów z wyprzedzeniem terminowym.

Także wdrażanie porządkowania parkowania bez szybkiej perspektywy wprowadzenia opłat jest działaniem niepożądanym. Parkowanie na zasadach ogólnych jest bardziej liberalne względem parkowania regulowanego oznakowaniem poziomym i pionowym, wymaganym przy pobieraniu opłat. Dla przykładu, zasady ogólne wymagają zachowania szerokości 1,5 m drogi dla pieszych, natomiast oznakowanie co do zasady powinno zachować tę samą szerokość w parametrze 2,0 m. W efekcie oznakowanie wpływa na zmniejszenie liczby dostępnych miejsc postojowych, które zwykle z nawiązką jest niwelowane przez wprowadzenie opłaty postojowej. Bez tego ostatniego kroku ryzyko niezadowolenia użytkowników, zwłaszcza mieszkańców danego rejonu oraz przedsiębiorców prowadzących w nim swoją działalność, jest bardzo wysokie.

6. Przykład Warszawy pokazuje, że możliwe są wdrożenia Strefy Płatnego Parkowania na obszarze całej dzielnicy (czyli jednostki większej niż wrocławskie osiedla) w jedną noc. Czy analizowana była możliwość tego rodzaju wdrożeń we Wrocławiu? Dlaczego nie jest realizowane w ten sposób?

Jak wskazano powyżej, od początku rozwój wrocławskiej strefy płatnego parkowania był pomyślany jako stopniowy i oddolny. W naszym przekonaniu to podejście się sprawdza – w jego wyniku, w ciągu 7 lat zwiększyliśmy liczbę płatnych miejsc postojowych ponad dwukrotnie i uzyskaliśmy wnioski Rad Osiedli pozwalające w kolejnej umowie operatorskiej założyć bez ryzyka wypełnienie całego obszaru strefy płatnego parkowania w ustalonych uchwałą Rady Miejskiej granicach. Warto podkreślić, że granice tego obszaru zostały one określone tak, że

praktycznie w całości obejmują obszar śródmieścia funkcjonalnego, łączącego cechy:

- różnorodności funkcji miejskich: mieszkalnej, biurowej, usługowej, handlowej;
- wśród zabudowy mieszkalnej, znaczącej przewagi budynków wielorodzinnych;
- bardzo dobrej dostępności do alternatywy w postaci transportu zbiorowego.

Obowiązujące w Polsce ramy prawne umożliwiające pobieranie opłat w pasie dróg publicznych powodują, że poza obszarem śródmieścia funkcjonalnego ich wprowadzanie jest problematyczne. Można zatem przyjąć, że rozwój obszaru wrocławskiej strefy płatnego parkowania, przy obecnych uwarunkowaniach, jest bliski zakończenia.

Każde miasto wypracowuje własną politykę rozwoju stref płatnego parkowania, jego tempo i cele. Nie oceniając przytoczonego przez Panów Radnych przykładu Stolicy, pragnę zwrócić uwagę, że wybrana ścieżka rozwoju warszawskiej strefy, na pewno zdecydowanie szybszego niż w przypadku Wrocławia, jest związana zarówno z większą liczbą protestów społecznych, jak i zastrzeżeń natury formalno-prawnej, co jest omówione w doniesieniach medialnych. Pozwalam sobie odesłać w tym miejscu do dwóch tegorocznych artykułów na portalu wyborcza.pl:

- „Wielki chaos ze strefą płatnego parkowania. Brakuje znaków, kontrole tylko na części ulic” (20.02.2025; dostęp 28.10.2025)
<https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,31703198,takiego-chaosu-w-strefie-platnego-parkowania-jeszcze-nie-bylo.html>
- „Zlikwidować ten bałagan jak najszybciej! Sprawdziłem, dlaczego powiększanie strefy płatnego parkowania wyhamowało” (06.10.2025; dostęp 28.10.2025)
<https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,32291812,kiedy-parkomaty-w-kolejnych-dzielnicach-w-weekendy-pandemonium.html>

Z wyrazami szacunku

Renata Granowska

Wiceprezydent Wrocławia