

Uzasadnienie

Podstawa prawna

- 1) art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2020 r. poz. 713):
*„Art. 18. 1. Do właściwości rady gminy należą wszystkie sprawy pozostające w zakresie działania gminy, o ile ustawy nie stanowią inaczej.
2. Do wyłącznej właściwości rady gminy należy:
(...)
15) stanowienie w innych sprawach zastrzeżonych ustawami do kompetencji rady gminy.”;*
- 2) art. 13b ust. 3 i 4 i art. 13f ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.):
 - a) „Art. 13b (...)
 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 lub śródmiejską strefę płatnego parkowania.
 4. Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania lub śródmiejską strefę płatnego parkowania:
 - 1) ustala wysokość opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. a lub b, z tym że opłata za pierwszą godzinę postoj u pojazdu samochodowego nie może przekraczać:
 - a) w strefie płatnego parkowania - 0,15% minimalnego wynagrodzenia, w rozumieniu art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2018 r. poz. 2177 oraz z 2019 r. poz. 1564),
 - b) w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania - 0,45% minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w lit. a;
 - 2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;
 - 3) określa sposób pobierania opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.”,
 - b) „Art. 13f 1. Za nieuiszczenie opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się opłatę dodatkową.
 2. Rada gminy (rada miasta) określa wysokość opłaty dodatkowej, o której mowa w ust. 1, oraz sposób jej pobierania. Wysokość opłaty dodatkowej nie może przekroczyć 10% minimalnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.”.

Stan faktyczny

Granice strefy płatnego parkowania we Wrocławiu obecnie ustala uchwała nr XLIX/1437/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22 kwietnia 2010 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia wysokości stawek opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłat abonamentowych i zerowej stawki opłaty dla niektórych użytkowników drogi, sposobu pobierania tych opłat i określenia wysokości opłaty dodatkowej (Dz. Urz. Woj. Doln. z 2020 r. poz. 1389).

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu (dalej ZDiUM), opracował projekt uchwały Rady Miejskiej Wrocławia w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, ustalenia wysokości stawek opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania oraz w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłat abonamentowych i zerowej stawki opłaty dla niektórych użytkowników drogi, sposobu pobierania tych opłat i określenia wysokości opłaty dodatkowej (dalej uchwała), przyjmując poniższe założenia:

- 1) strefa płatnego parkowania wyznaczona zostanie w granicach obecnie ustalonej strefy C oraz zostanie podzielona na podstrefy V – XIV, natomiast śródmiejska strefa płatnego parkowania obejmie obszar obecnie ustalonych stref A i B oraz zostanie podzielona na dwa

- obszary A i B, w ramach których wyznaczone zostaną podstrefy I – IV (podstrefa I obejmie cały obszar A, podstrefy II - IV wydzielone zostaną w ramach obszaru B);
- 2) zasady wydawania abonamentów i identyfikatorów dla mieszkańców, osób niepełnosprawnych oraz właścicieli pojazdów niskoemisyjnych (tj. pojazdów o napędzie spalinowo - elektrycznym, których emisja CO₂ nie przekracza 100 g/km oraz pojazdów napędzanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) lub skroplonym gazem ziemnym (LNG)) nie ulegają zmianom, za wyjątkiem:
 - a) pojazdów napędzanych wodorem, dla których wprowadza się zerową stawkę opłaty za postój,
 - b) zerową stawką opłaty za postój objęte zostały również pojazdy jednośladowe, dotychczas zwolnienie z opłat dotyczyło wyłącznie motocykli;
 - 3) zasady funkcjonowania strefy płatnego parkowania (obecna strefa C):
 - a) opłaty za postój pobierane są w dni robocze od poniedziałku do piątku od godz. 9:00 do godz. 18:00 (obecnie: w dni robocze od poniedziałku do piątku od godz. 9:00 do godz. 18:00) - bez zmian,
 - b) wysokość opłat za postój w strefie płatnego parkowania - 3,00 zł za każdą godzinę (obecnie: 2,00 zł pierwsza godzina, 2,10 zł druga godzina, 2,20 zł trzecia godzina, 2,00 zł czwarta i każda kolejna godzina);
 - 4) zasady funkcjonowania śródmiejskiej strefy płatnego parkowania (obecne strefy A i B):
 - a) opłaty za postój pobierane są codziennie od poniedziałku do niedzieli od godz. 9:00 do godz. 20:00 (obecnie: w dni robocze od poniedziałku do piątku od godz. 9:00 do godz. 18:00),
 - b) wysokość opłat za postój w obszarze A - 7,00 zł za każdą godzinę (obecnie: 3,00 zł pierwsza godzina, 3,60 zł druga godzina, 4,30 zł trzecia godzina, 3,00 zł czwarta i każda kolejna godzina),
 - c) wysokość opłat za postój w obszarze B - 5,00 zł za każdą godzinę (obecnie: 3,00 zł pierwsza godzina, 3,15 zł druga godzina, 3,30 zł trzecia godzina, 3,00 zł czwarta i każda kolejna godzina);
 - 5) zasady sprzedaży abonamentów „komercyjnych”:
 - a) brak abonamentów dla obszaru A śródmiejskiej strefy płatnego parkowania (bez zmian),
 - b) koszt abonamentu dla obszaru B śródmiejskiej strefy płatnego parkowania (w chwili obecnej brak):
 - 1 miesiąc - 400 zł,
 - pół roku - 2000 zł,
 - rok - 4000 zł,
 - c) koszt abonamentu dla strefy płatnego parkowania (obecna strefa C):
 - 1 miesiąc - 200 zł (obecnie 160 zł),
 - pół roku - 1000 zł (obecnie 800 zł),
 - rok - 2000 zł (obecnie 1600 zł);
 - 6) koszt abonamentu na okaziciela dla „służb miejskich”:
 - a) dla strefy płatnego parkowania:
 - 1 miesiąc - 100 zł (obecnie 160 zł dla stref A, B i C),
 - pół roku - 500 zł (obecnie 800 zł dla stref A, B i C),
 - rok - 1000 zł (obecnie 1600 zł dla stref A, B i C),
 - b) dla obszarów A i B śródmiejskiej strefy płatnego parkowania:
 - 1 miesiąc - 200 zł (obecnie 160 zł dla stref A, B i C),
 - pół roku - 1000 zł (obecnie 800 zł dla stref A, B i C),
 - rok - 2000 zł (obecnie 1600 zł dla stref A, B i C);
 - 7) koszt abonamentu dla pojazdów „niskoemisyjnych”:
 - a) dla obszaru A śródmiejskiej strefy płatnego parkowania:
 - 1 miesiąc - 30 zł (obecnie 10 zł dla stref A i B),
 - pół roku - 150 zł (obecnie 50 zł dla stref A i B),

- rok - 300 zł (obecnie 100 zł dla stref A i B),
- b) dla obszaru B śródmiejskiej strefy płatnego parkowania:
 - 1 miesiąc - 10 zł (obecnie 10 zł dla stref A i B),
 - pół roku - 50 zł (obecnie 50 zł dla stref A i B),
 - rok - 100 zł (obecnie 100 zł dla stref A i B);
- 8) wysokość opłaty zryczałtowanej za zajęcie zastrzeżonego stanowiska postojowego (koperty), w celu korzystania na prawach wyłączności:
 - a) w strefie płatnego parkowania 700 zł za jeden miesiąc (obecnie 460 zł),
 - b) w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania:
 - w obszarze A za jeden miesiąc 1600 zł (obecnie 850 zł),
 - w obszarze B za jeden miesiąc 1200 zł (obecnie 850 zł);
- 9) wysokość opłaty dodatkowej w strefie płatnego parkowania (obecna strefa C):
 - a) za nieuiszczenie opłaty za postój:
 - 100 zł w przypadku płatności w ciągu 7 dni (bez zmian),
 - 200 zł w przypadku płatności po upływie 7 dni (bez zmian),
 - b) za przekroczenie opłaconego czasu postoju:
 - 40 zł w przypadku płatności w ciągu 7 dni (bez zmian),
 - 80 zł w przypadku płatności po upływie 7 dni (bez zmian);
- 10) wysokość opłaty dodatkowej w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania (obecne strefy A i B):
 - a) za nieuiszczenie opłaty za postój:
 - 100 zł w przypadku płatności w ciągu 7 dni (bez zmian),
 - 200 zł w przypadku płatności po upływie 7 dni (bez zmian),
 - b) za przekroczenie opłaconego czasu postoju:
 - 70 zł w przypadku płatności w ciągu 7 dni (obecnie 40 zł),
 - 140 zł w przypadku płatności po upływie 7 dni (obecnie 80 zł).

ZDiUM zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 13b ust. 2b ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.) w I kwartale 2020 roku zlecił wykonanie analiz dotyczących możliwości ustalenia we Wrocławiu śródmiejskiej strefy płatnego parkowania. Analizy zostały opracowane w lutym i marcu 2020 roku przez Pracownię Inżynierii Komunikacyjnej z Poznania.

Analiza możliwości ustalenia we Wrocławiu śródmiejskiej strefy płatnego parkowania (zadanie nr 1) z lutego 2020 roku wskazała, że we Wrocławiu spełnione zostały warunki określone w art. 13b ust. 2a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych niezbędne do wyznaczenia śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, tj.:

- 1) obszar A i B (obecnie podstrefy I - IV) znajduje się w całości na obszarach zgrupowania intensywnej zabudowy funkcjonowania śródmieścia, które stanowi faktyczne centrum miasta lub dzielnicy w mieście o liczbie ludności powyżej 100 000 mieszkańców oraz
- 2) strefa płatnego parkowania spełnia warunki, o których mowa w art. 13b ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych - ustalona jest na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych oraz realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych i wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej, a ustanowienie strefy płatnego parkowania nie jest wystarczające do realizacji lokalnej polityki transportowej i polityki ochrony środowiska.

Mając na uwadze powyższe wdrożenie śródmiejskiej strefy płatnego parkowania znajduje swoje uzasadnienie.

Analiza możliwości ustalenia we Wrocławiu śródmiejskiej strefy płatnego parkowania (zadanie nr 2) z marca 2020 roku dotyczyła wyznaczenia granic obszaru planowanej śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, określenia rotacji parkujących samochodów w planowanej śródmiejskiej strefie płatnego parkowania oraz określenia zakładanego poziomu rotacji parkujących pojazdów samochodowych

w planowanej śródmiejskiej strefie płatnego parkowania z uwzględnieniem różnych poziomów wysokości opłat za postój w tej strefie.

Sporządzona analiza wykazała, iż wzrost opłat za postój w planowanej śródmiejskiej strefie płatnego parkowania nie wpłynie w sposób znaczący na rotację. Wzrost wskaźnika rotacji ograniczy się do kierujących opłacających postoje najtańsze - do jednej godziny postoju, niemniej nastąpi również redukcja postojów wielogodzinnych. Wyniki analizy jednoznacznie rozstrzygają, iż we Wrocławiu należy wprowadzić śródmiejską strefę płatnego parkowania, przy czym niekoniecznie jednak głównym warunkiem powinno być podjęcie działań zmierzających do wzrostu rotacji parkujących pojazdów. Wydaje się, że większe znaczenie może mieć właściwe zarządzanie mobilnością użytkowników obszaru śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, głównie poprzez zmiany podziału zadań przewozowych. Relacje kosztów dojazdów wraz z postojem pojazdów indywidualnych do kosztów dojazdu transportem publicznym winny zdecydowanie preferować ten ostatni - i to powinno usprawiedliwiać podniesienie cen w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania w stosunku do obecnych cen w strefie płatnego parkowania.

Wejście w życie uchwały: 1 stycznia 2021 r.

Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego.

Projekt uchwały nie zawiera danych prawnie chronionych.

Mając na uwadze powyższe podjęcie przedmiotowej uchwały jest w pełni zasadne.