

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

w sprawie rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Dzielnicy VI Bronowice

Jednostka organizacyjna Urzędu Miasta Krakowa odpowiedzialna
za przeprowadzenie procesu konsultacyjnego: **Zarząd Transportu Publicznego**

Współpraca: **Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia**

Konsultacje społeczne realizowane w dniach: **30 października – 29 listopada 2024**

Opracowanie merytoryczne raportu:

Aleksandra Latocha we współpracy z Zarządem Transportu Publicznego

SPIS TREŚCI

I. PODSTAWOWE INFORMACJE O PROCESIE KONSULTACYJNYM	3
Organizator i podstawa prawna konsultacji społecznych	3
Zakres, przedmiot i cel konsultacji społecznych	3
Plan konsultacji i zastosowane narzędzia konsultacyjne	4
Akcja informacyjna	5
II. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	6
Spotkania konsultacyjne	6
Ankieta i dyżury konsultacyjne	8
III. WYNIKI ANKIETY KONSULTACYJNEJ - ANALIZA ILOŚCIOWA	10
Podstawowe informacje na temat grupy badanej	10
Stosunek do strefy płatnego parkowania	14
IV. WYNIKI ANKIETY KONSULTACYJNEJ – ANALIZA JAKOŚCIOWA	17
Ilość i sposób analizy danych jakościowych	17
Argumenty przeciw wprowadzeniu spp w bronowicach	17
Argumenty za wprowadzeniem spp w bronowicach	20
Pomysły i postulaty związane z rozwiązywaniem problemów parkingowych w bronowicach	21
V. UWAG I ZEBRANE W PROCESIE KONSULTACYJNYM	23
Sposób opracowania zgłoszonych uwag	23
Uwagi zebrane w procesie konsultacji	24
VI. PODSUMOWANIE	75
VII.SPIS ZAŁĄCZNIKÓW	76

I. PODSTAWOWE INFORMACJE O PROCESIE KONSULTACYJNYM

ORGANIZATOR I PODSTAWA PRAWNA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Konsultacje społeczne dotyczące rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Dzielnicy VI Bronowice prowadzone były w okresie **od 30 października do 29 listopada 2024 r.** przez **Zarząd Transportu Publicznego** w Krakowie we współpracy z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia oraz przy wsparciu Miejskiego Inżyniera Ruchu i Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Do zaprojektowania procesu konsultacyjnego, przeprowadzenia spotkań oraz analizy zebranych uwag i przygotowania raportu zaangażowana została **niezależna ekspertka – Aleksandra Latocha**, specjalistka w zakresie dialogu obywatelskiego i realizacji procesów konsultacyjnych.

Konsultacje prowadzone były na podstawie:

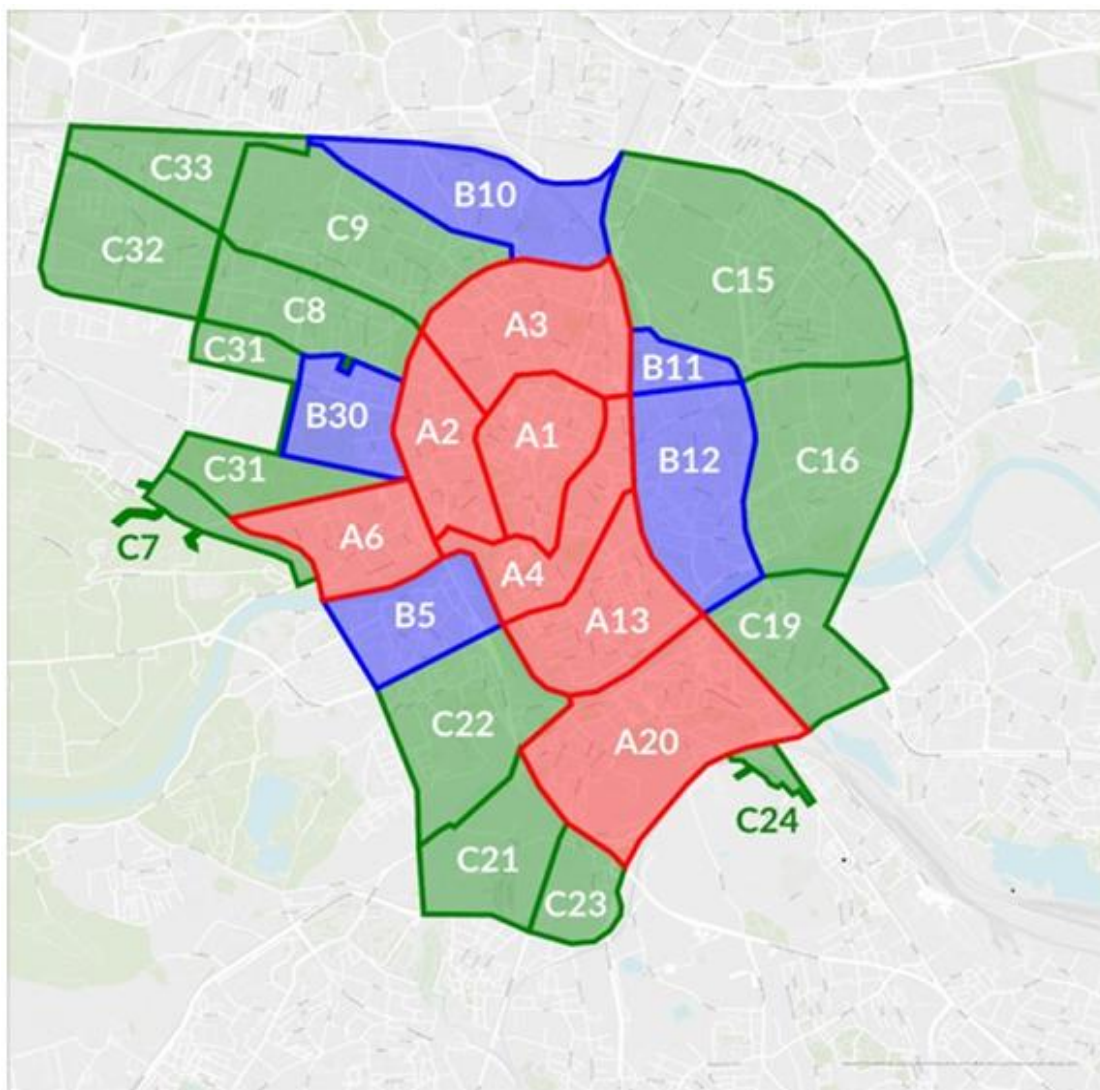
- Uchwały Rady Miasta Krakowa nr VII/130/24 z dnia 3 lipca 2024 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Dzielnicy VI Bronowice w Krakowie,
- Uchwały Rady Miasta Krakowa nr CXI/2904/18 z dnia 26 września 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.

ZAKRES, PRZEDMIOT I CEL KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Przedmiotem konsultacji była **rezygnacja z wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Dzielnicy VI Bronowice**. Wprowadzenie takiej strefy od kilku lat postulowała część mieszkańców oraz Rada Dzielnicy VI, która w 2017 roku przeprowadziła w tej sprawie konsultacje społeczne a następnie przyjęła uchwałę popierającą wprowadzenie strefy. Potrzeba wprowadzenia strefy potwierdzona została podczas konsultacji społecznych prowadzonych przez Zarząd Transportu Publicznego w 2020 i 2021 roku skutkiem czego Rada Miasta Krakowa w 2023 roku przyjęła uchwały poszerzające istniejącą strefę płatnego parkowania między innymi o obszary C32 i C 33 (por. rysunek poniżej) obejmujące znaczną część dzielnicy VI. Wprowadzenie strefy zaplanowane zostało wówczas na 5 sierpnia 2024 r..

Dość szerokie poparcie dla wprowadzenia strefy płatnego parkowania w dzielnicy VI Bronowice wykazane w opisanych wyżej konsultacjach społecznych dramatycznie spadło w momencie opublikowania projektów zmian organizacji ruchu związanych z wdrożeniem SPP oraz map szczegółowych do tych projektów. To właśnie wtedy wielu mieszkańców dowiedziało się, że wprowadzenie strefy w wielu przypadkach będzie się wiązało z drastycznym ograniczeniem liczby miejsc parkingowych, a korzyści związane z wprowadzeniem strefy mogą nie zrekompensować kosztów jakie będą musieli ponieść mieszkańcy (mniej możliwości zaparkowania w pobliżu miejsca zamieszkania, długi czas poszukiwania miejsca itp.). Odpowiedzią na apele i protesty mieszkańców były kolejne uchwały Rady Miasta Krakowa z dnia 3 lipca 2024 roku, z których jedna opóźniła wprowadzenie strefy do 10 sierpnia 2026 roku, a druga zarządzała przeprowadzenie konsultacji społecznych w sprawie rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach.

Celem konsultacji było poznanie opinii mieszkanek i mieszkańców Krakowa na temat rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Dzielnicy VI Bronowice, a w przypadku woli jej wprowadzenia, zebranie rekomendacji dotyczących zakresu i sposobu organizacji strefy.



PLAN KONSULTACJI I ZASTOSOWANE NARZĘDZIA KONSULTACYJNE

W ramach konsultacji zaplanowano **dwa otwarte spotkania konsultacyjne** dla mieszkańców i **trzy dyżury telefoniczne**. Głównym narzędziem zbierania potrzeb i opinii była z kolei **ankieta konsultacyjna**, którą osoby zainteresowane mogły wypełnić elektronicznie lub w sposób tradycyjny.

Spotkania konsultacyjne przeprowadzone zostały w dniach **5 i 21 listopada 2024 r.** w Zespole Szkół Ogólnokształcących nr 7 przy ul. Złoty Róg 30. Oba spotkania rozpoczęły się o godzinie 17.30 i trwały ok. dwóch godzin.

Dyżury telefoniczne pod numerem telefonu 12 616 86 35 realizowane były w dniach:

- 31 października 2024 r. w godz. 10:00-12:00;
- 14 listopada 2024 r. w godz. 15:00-17:00;
- 27 listopada 2024 r. w godz. 15:00-17:00.

Ankiety konsultacyjną wypełniać można było od **7 do 29 listopada 2024 r.** Link do elektronicznej wersji ankiety opublikowany został na stronie www.obywatelski.krakow.pl, a Zarząd Transportu Publicznego oraz członkowie i członkinie Rady Dzielnicy VI zadbały o to, by jak najszerzej rozpowszechnić go wśród mieszkanki i mieszkańców Bronowic. W tym celu wykorzystywano głównie kanały komunikacyjne w social mediach. Ankieta w wersji papierowej dostępna była w siedzibie Rady Dzielnicy VI na ul. Zarzecze 124, w budynku Kłostu Innowacji Społeczno-Gospodarczych Zabłocie 20.22 oraz podczas drugiego spotkania konsultacyjnego. Plik PDF umożliwiający samodzielny wydruk ankiety dostępny był również na stronie www.obywatelski.krakow.pl. Wypełnioną ankietę można było przesłać pocztą tradycyjną na adres Zarządu Transportu Publicznego (ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków) lub pocztą elektroniczną (skan) na adres: sekretariat@ztp.krakow.pl. W zbieranie ankiet papierowych i przekazanie ich do organizatora konsultacji zaangażowali się również członkowie i członkinie Rady Dzielnicy VI.

AKCJA INFORMACYJNA

Celem akcji informacyjnej było dotarcie do jak najszerzego grona osób potencjalnie zainteresowanych tematem konsultacji. Promocja prowadzona była zarówno za pośrednictwem cyfrowych kanałów komunikacji jak i drogą tradycyjną.

Na portalu informacyjnym **Obywatelski Kraków** - www.obywatelski.krakow.pl akcja informacyjna prowadzona była od 23 października do 26 listopada 2024 roku. W tym okresie w serwisie opublikowano 9 artykułów w tym informacje o zbliżających się konsultacjach; zaproszenie na konsultacje wraz z opisem celu, przedmiotu i przebiegu konsultacji; pliki i materiały informacyjne dla osób zainteresowanych udziałem w konsultacjach; zaproszenia i przypomnienia o spotkaniach i dyżurach konsultacyjnych oraz informacje o możliwości wypełniania ankiety. Podczas konsultacji wykorzystano takie elementy serwisu jak dział „aktualności”, dział „aktualne konsultacje społeczne”, dział „Kalendarz konsultacji społecznych” oraz newsletter.

Do promocji wykorzystano również **profile społecznościowe Miejskiego Centrum Dialogu**. W okresie od 24 października do 26 listopada 2024 na Facebooku i Instagramie opublikowano 6 postów zapraszających do udziału w konsultacjach i przypominających o kolejnych jego etapach.

Podczas akcji informacyjnej skorzystano także z tradycyjnych kanałów komunikacji: na terenie Dzielnicy VI rozmieszczono **plakaty i ulotki** zachęcające do udziału w konsultacjach społecznych. W tym miejscu warto docenić ogromne zaangażowanie członkiń i członków Rady Dzielnicy w akcję promocyjną i osobiste kolportowanie materiałów informacyjnych.

Szczegółowy raport z akcji informacyjnej prowadzonej przez serwis internetowy i social-media Miejskiego Centrum Dialogu stanowi załącznik nr 1 do niniejszego raportu.

II. PRZEBIEG KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

SPOTKANIA KONSULTACYJNE

W **pierwszym spotkaniu konsultacyjnym** (07.11.2024, 17.30-19.30) udział wzięło ok. **200 osób**. Urząd Miasta Krakowa reprezentowany był przez specjalistów z Zarządu Transportu Publicznego, zespół Miejskiego Inżyniera Ruchu oraz reprezentantkę Zarządu Dróg Miasta Krakowa. W spotkaniu udział wzięła również bardzo liczna i zaangażowana reprezentacja Rady Dzielnicy VI Bronowice. Celem spotkania było przekazanie mieszkańcom możliwie wyczerpujących informacji na temat planowanej strefy płatnego parkowania. Przedstawiciel ZTP, Grzegorz Dziok przygotował prezentację dotyczącą historii SPP w Krakowie oraz planów jej poszerzenia o obszar C32 i C33 (por. załącznik nr 2). Zespół Miejskiego Inżyniera Ruchu z kolei przygotował dla mieszkańców mapy i projekty organizacji ruchu jaka miałyby zacząć funkcjonować po wprowadzeniu strefy. Każda osoba uczestnicząca w spotkaniu miała możliwość osobistego, indywidualnego zapoznania się z mapą swojej ulicy (lub bezpośredniej okolicy) i sprawdzenia czy i na ile wprowadzenie strefy spowoduje zmniejszenie się liczby miejsc postojowych na danym obszarze. W ostatniej części spotkania każda z obecnych osób miała też możliwość zadania pytań przedstawicielom UMK i/lub podzielenia się ze zgromadzonymi swoją opinią na temat SPP. Spotkanie w założeniu miało przygotować mieszkańców i mieszkanki do wypełniania ankiety konsultacyjnej i wyrażenia swojej opinii w sprawie ew. rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach.

Z przebiegu dyskusji wnioskować można, że większość zgromadzonych przybyła na nie, by wyrazić swój sprzeciw wobec wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Podstawowym argumentem przeciw SPP było to, że jej wdrożenie wiązało by się z **likwidacją bardzo dużej liczby miejsc parkingowych**, z których obecnie korzystają mieszkanki i mieszkańcy dzielnicy. Obecnie w Bronowicach parkowanie odbywa się na zasadach ogólnych, a użytkownicy parkować mogą wszędzie tam, gdzie nie jest to zakazane przepisami prawa drogowego. Wdrożenie strefy wiązało by się z koniecznością wyznaczenia miejsc postojowych, a proces ten bazuje na znacznie bardziej restrykcyjnych przepisach niż zasady ogólne. W efekcie, na wielu wąskich uliczkach Bronowic wyznaczonych zostałoby znacznie mniej miejsc niż obecnie wygospodarowują mieszkańcy. Podczas dyskusji podawane były przykłady obszarów, na których będzie mogło parkować 30%, 50% lub nawet 70% mniej samochodów. Zebrani wspominali też o tym, że:

- Strefa płatnego parkowania to rozwiązanie adekwatne dla centrum miasta, a **nie dla oddalonej od niego dzielnicy typowo mieszkalnej**;
- **Opłaty za parkowanie w SPP są zbyt wysokie**, a przywileje związane z abonamentem mieszkańca są niewystarczające (limity uniemożliwiające pozyskanie abonamentu na więcej niż jeden samochód danej osoby, w tym na samochód służbowy; trudności z uzyskaniem abonamentu na samochód współdzielony, jeśli nie jest on zarejestrowany w Krakowie itp.) Zdaniem niektórych osób opłaty ogólnie są niesprawiedliwe i nieuczciwe, a mieszkańcy płacący w mieście podatki powinni mieć możliwość bezpłatnego korzystania z przestrzeni publicznej;
- **Strefa płatnego parkowania nie rozwiąże problemów parkingowych mieszanek i mieszkańców Bronowic**, a co więcej – spowoduje wiele nowych. Zdaniem sporej części zgromadzonych parkowanie w dzielnicy bywa trudne nie tyle z uwagi na dużą liczbę przyjezdnych ile z powodu niewystarczającej (nawet dla mieszkańców) liczby dostępnych miejsc parkingowych. Stara

zabudowa (zarówno wielorodzinna jak i jednorodzinna) powstawała w czasach gdy nikt nie dbał o zabezpieczenie odpowiednio dużych parkingów czy garaży. W nowych inwestycjach też nie zawsze powstaje odpowiednio dużo miejsc parkingowych. W dzielnicy brakuje też dużych parkingów publicznych oraz obiecane wiele lat temu i wyczekiwanego parkingu typu Park&Ride przy stacji kolejki aglomeracyjnej. Strefa, której wdrożenie wiązać się będzie z likwidacją wielu miejsc parkingowych tylko pogłębi istniejące trudności a dodatkowo wielu mieszkańcom zdeorganizuje życie codzienne.

- Wprowadzenie opłat za parkowanie przyniesie duże **utrudnienia dla lokalnych przedsiębiorców** (obniżając ich konkurencyjność) **oraz dla osób odwiedzających** mieszkanki i mieszkańców Bronowic (w tym krewnych i przyjaciół).

Cześć zgromadzonych wyraziła również swoje niezadowolenie ze sposobu, w jaki pomysł strefy płatnego parkowania był wdrażany i konsultowany. Ich zdaniem, podczas pierwszych konsultacji w tej sprawie mieszkańcy i mieszkanki powinni zostać uprzedzeni, że wprowadzenie SPP wiązać się będzie ze spadkiem dostępności miejsc parkingowych, a konsultacje odbywać się powinny dopiero po opracowaniu projektów organizacji ruchu.

Jednocześnie podkreślić należy, że podczas spotkania **głos zabierały również osoby popierające wprowadzenie strefy płatnego parkowania**. Ich zdaniem główną zaletą SPP jest to, że zniechęci ona osoby niemieszkające w Bronowicach do parkowania na terenie dzielnicy. Zdaniem wypowiadających się, dla wielu osób (w tym tych, przybywających spoza Krakowa) Bronowice stały się idealnym miejscem na pozostawienie samochodu i przesiadki na komunikację publiczną. W Bronowicach parkują również osoby załatwiające swoje sprawy na terenie sąsiadującej SPP oraz pracownicy tutejszych biurów. Strefa mogłaby znacznie ograniczyć wymienione zjawiska i w ten sposób ułatwić parkowanie mieszkańcom i mieszkankom dzielnicy. Podczas spotkania wypowiadały się również osoby zachęcające do dialogu i wspólnego pochylenia się nad problemem parkowania w Bronowicach, jednak z powodu wysokiej temperatury dyskusji oraz dużego oburzenia przeciwników strefy były one mało słyszalne. Spotkanie zakończyło się zaproszeniem zgromadzonych do wypełnienia ankiety konsultacyjnej oraz do udziału w drugim z zaplanowanych spotkań.

W **drugim spotkaniu konsultacyjnym (21.11.2024, 17.30-19.30)** udział wzięło ok. **60 osób**. Urząd Miasta ponownie reprezentowany był przez specjalistów z Zarządu Transportu Publicznego, zespół Miejskiego Inżyniera Ruchu oraz reprezentantkę Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Reprezentacja Rady Dzielnicy VI Bronowice tym razem była mniejsza, ale nie mniej zaangażowana. Podczas spotkania mieszkańcom i mieszkankom zaprezentowano częściowe wyniki ankiety konsultacyjnej (por. załącznik nr 3) a następnie rozpoczęto otwartą dyskusję dotyczącą potrzeb parkingowych w Bronowicach oraz o sposobach ich zaspokajania. Pierwsza część dyskusji dotyczyła częściowych wyników ankiety: osoby zgromadzone zostały zaproszone do wspólnej interpretacji wyników oraz do stawiania hipotez na temat tego, komu i dlaczego (jeśli w ogóle) strefa płatnego parkowania w Bronowicach jest potrzebna. W drugiej części spotkania zebrani dyskutowali o tym, dlaczego tak wielu z nich strefy w Bronowicach nie chce oraz o tym, z jakimi problemami i kosztami wiązało by się jej wprowadzenie. Część mieszkańców próbowała również podjąć rozmowę na temat alternatywnych sposobów rozwiązania problemów z parkowaniem w Dzielnicy VI.

Temperatura drugiego spotkania była nieco niższa niż na otwarciu konsultacji, ale dyskusja była równie dynamiczna. Wszystkie wymienione wyżej argumenty przeciw strefie zostały powtórzone, a niektóre z nich pogłębione i uzupełnione o analizy przypadków. Argumenty za strefą również się pojawiały, ale

ponownie było ich zdecydowanie mniej. Podkreślić również trzeba, że mimo wysiłku moderatorów, były one zagłuszane, a osobom popierającym wprowadzenie strefy często przerywano lub nie dawano dojść do głosu.

Na szczególną uwagę zasługuje **dyskusja wokół samego procesu konsultacji**, która wywiązała się w ostatniej części spotkania. Wielu mieszkańców wyraziło swoje rozczarowanie tym, w jaki sposób procedowano wdrażanie strefy (porównaj wyżej) oraz niezrozumienie dla celów bieżących konsultacji społecznych (w tym ich nazwy, ze słowem „rezygnacja” w tytule). Część osób podkreślała, że już od dawna wiadomo było, że SPP w zaprezentowanym kształcie nie odpowiada na potrzeby mieszkańców i nie rozwiązuje ich problemów z parkowaniem w Bronowicach. Pojawiły się też wątpliwości co do intencji jakimi kierowały się osoby inicjujące raportowane tu konsultacje społeczne. Osoby zebrane zadawały też bardzo wiele pytań o kształt ankiety konsultacyjnej oraz planowany sposób analizy wyników, a pytania te były w wielu wypadkach wyrazem nieufności. Część zgromadzonych wyraziła również swoje rozczarowanie nieobecnością przedstawicieli osób decyzyjnych z UMK oraz reprezentantów Rady Miasta Krakowa, którzy sami zainicjowali proces konsultacji. Finalnie okazało się, że osoby sprzeciwiające się wprowadzeniu strefy płatnego parkowania mimo tego, że były w wyraźnej większości, miały twarde argumenty, wyraźną przewagę w ankiecie oraz sukcesy w realizacji swoich postulatów (choćby zmiana terminu wprowadzenia strefy i otwarcie konsultacji w sprawie rezygnacji z tego pomysłu) wciąż były przekonane, że Miasto i tak ich nie wysłucha i strefę wprowadzi na siłę. Jednocześnie, osoby, których zdaniem wdrożenie strefy jest potrzebne i korzystne, nie wierzyły, że to kiedykolwiek nastąpi. Taki obraz nastrojów społecznych pokazuje jak niski jest obecnie poziom zaufania społecznego i wiara w to, że przedstawiciele władzy są w stanie wsłuchiwać się w potrzeby mieszkanki i mieszkańców. Niestety, wydaje się, że cały proces wdrażania SPP w Bronowicach dodatkowo nadwyrężył to zaufanie.

ANKIETA I DYŻURY KONSULTACYJNE

Kluczowym pytaniem w **ankiecie konsultacyjnej** było pytanie ściśle i dosłownie związane z celem konsultacji: ***Czy jesteś za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania w Bronowicach?*** Osoby wypełniające ankietę miały w tym miejscu do wyboru 3 odpowiedzi:

- a) *Tak, zgodnie z przedstawionym projektem.*
- b) *Tak, ale w zmienionych granicach.*
- c) *Nie, strefy płatnego parkowania w Bronowicach w ogóle nie powinno być.*

Osoby wybierające odpowiedź *b)* pytano dodatkowo o to, czy ich zdaniem strefa powinna zostać poszerzona czy pomniejszona oraz proszono o podanie obszarów zmiany (jakie ulice powinny być wyłączone lub włączone do strefy). Wszyscy wypełniający, niezależnie od wybranej odpowiedzi mieli też możliwość dodania opisowego uzasadnienia.

Poza pytaniem głównym od mieszkańców i mieszkanki zbierano również takie informacje jak:

- wiek,
- miejsce zamieszkania (czy znajduje się na terenie planowanej strefy czy nie plus prośba o podanie nazwy ulicy),
- miejsce pracy (czy znajduje się na terenie planowanej strefy czy nie plus prośba o podanie nazwy ulicy),
- stopień „zmotoryzowania” (liczba samochodów przypadająca na dane gospodarstwo domowe),

- stopień zaspokojenia potrzeb parkingowych (czy dana osoba posiada prywatne miejsce parkingowe czy nie).

W pytaniu o stopień „zmotoryzowania”, które brzmiało *Czy jesteś osobą zmotoryzowaną? Wybierz zdanie, które najlepiej opisuje Twoją sytuację...* mieszkańcy i mieszkanki mieli do wyboru następujące odpowiedzi:

- Nie, nie posiadam samochodu i nie korzystam z samochodu na co dzień.*
- Nie posiadam samochodu, ale mają go moi bliscy, którzy wspierają mnie w załatwianiu codziennych spraw.*
- Tak, współdzielę samochód z członkami rodziny lub współlokatorami.*
- Tak, posiadam jeden samochód, którego jestem głównym użytkownikiem.*
- Tak, posiadam więcej niż jeden samochód, którego jestem głównym użytkownikiem.*

Stopień zaspokojenia potrzeb parkingowych badano z kolei pytaniem: *Czy masz zapewnione prywatne miejsce/a postojowe (na prywatnej posesji, w garażu podziemnym w bloku, w którym mieszkasz itp.).* a zestaw możliwych odpowiedzi w tym przypadku wyglądał następująco:

- Tak*
- Nie*
- Tak, ale nie wystarcza/ją ono/e na wszystkie moje/nasze samochody*

Ankietę zamykało nieobowiązkowe pytanie o *dodatkowe uwagi na temat strefy płatnego parkowania nie wyrażone powyżej.*

Tak zaprojektowana ankietą była z jednej strony stosunkowo zwięzła, z drugiej strony pozwalała pozyskać wiele informacji na temat stosunku różnych grup mieszkańców do SPP, w tym informacje opisowe zawierające szczegółowe argumentacje i (czasami) propozycje alternatywnych wobec SPP rozwiązań problemów parkingowych. Wzór ankiety stanowi załącznik nr 4 do niniejszego raportu.

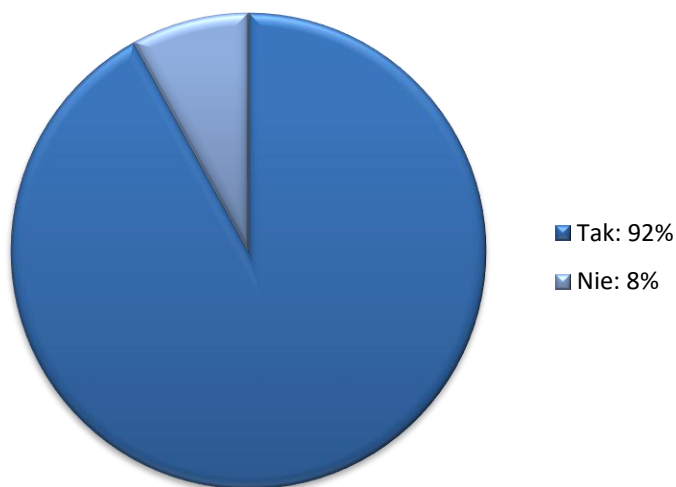
Konsultacje telefoniczne zaplanowane w ramach procesu nie cieszyły się zainteresowaniem mieszkańców. Podczas żadnego z trzech zorganizowany dyżurów nie zadzwoniła ani jedna osoba.

III. WYNIKI ANKIETY KONSULTACYJNEJ - ANALIZA ILOŚCIOWA

PODSTAWOWE INFORMACJE NA TEMAT GRUPY BADANEJ

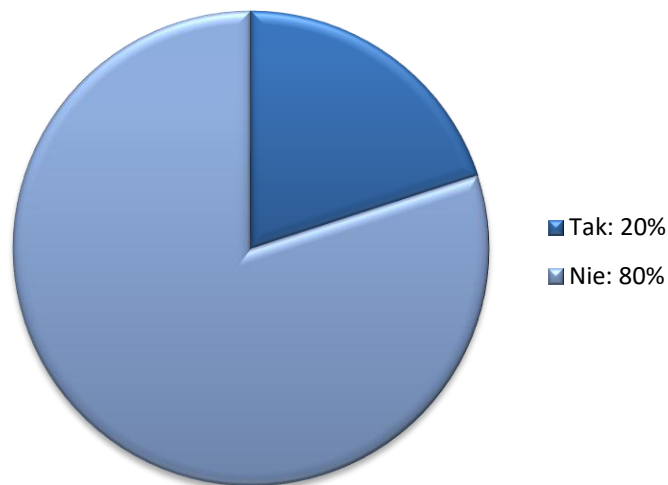
Ankietą konsultacyjną wypełniły łącznie 1453 osoby, z czego 1428 zrobiło to drogą elektroniczną a 25 wybrało formę papierową. Zdecydowaną większość (92%) respondentów stanowiły osoby mieszkające na terenie planowanej strefy. Najaktywniejsi okazali się mieszkańcy ulic Stańczyka, Rydla i Zarzecze, którzy łącznie odpowiadają za niemal 1/3 wszystkich odpowiedzi. Jedynie 20% respondentów zadeklarowało, że pracuje na terenie planowanej strefy.

Czy mieszkasz na terenie planowanej strefy?



	ULICA	LICZBA ODPOWIEDZI	PROCENT WSZYSTKICH ODPOWIEDZI
1	Stańczyka	156	11%
2	Rydla	147	10%
3	Zarzecze	138	9%
4	Przybyszewskiego	94	6%
5	Lea	78	5%
6	Bronowicka	75	5%

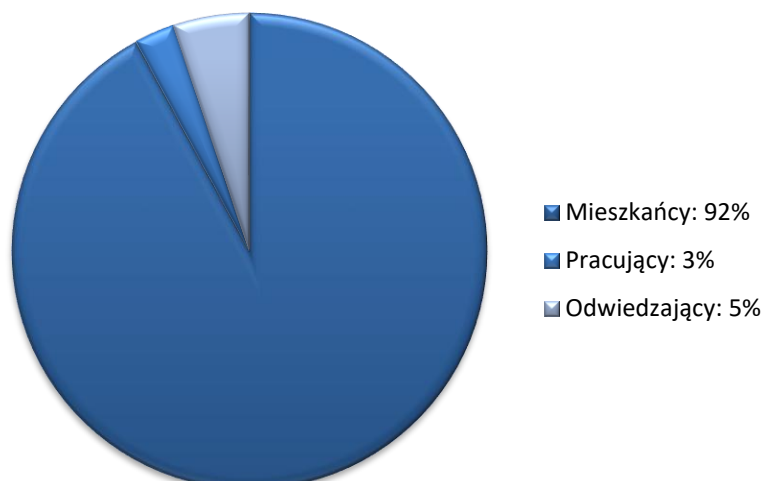
Czy pracujesz na terenie planowanej strefy?



Na potrzeby dalszych analiz wyłoniono trzy grupy respondentów:

- *mieszkańcy* (osoby, które na pytanie o zamieszkanie na terenie planowanej strefy odpowiedziały pozytywnie bez względu na to, gdzie pracują),
- *pracujący* (osoby, które pracują na terenie planowanej strefy ale w niej nie mieszkają),
- *odwiedzający* (osoby, które ani nie mieszkają ani nie pracują na terenie planowanej strefy), wśród których znaczącą część stanowią zapewne osoby mieszkające w Bronowicach, ale poza granicami strefy płatnego parkowania;

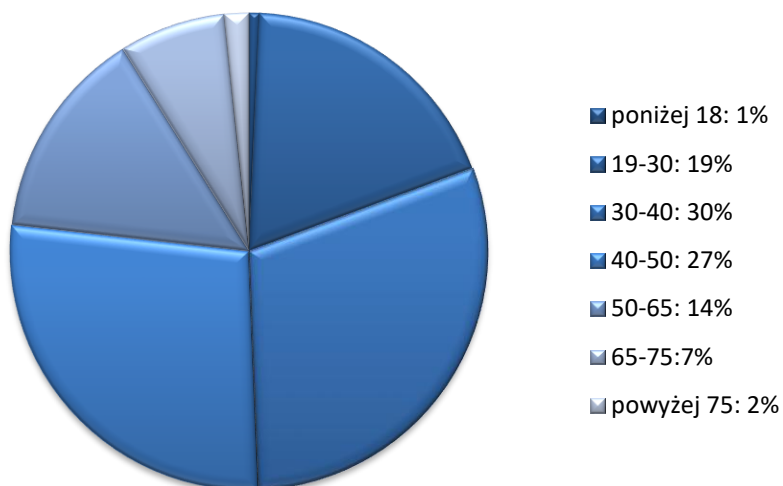
Powiązanie z dzielnicą VI Bronowice



Jeśli chodzi o wiek respondentek i respondentów to najliczniej reprezentowane były osoby między 30 a 50 rokiem życia, a więc w szeroko rozumianym wieku średnim, związanym często z zaawansowaną działalnością zawodową, najbardziej angażującymi fazami rodzicielstwa ale również z rozwiniętą aktywnością społeczną lub osobistą taką jak sport lub inne hobby. Najmniej licznie reprezentowani byli

seniorzy (75+) oraz osoby poniżej 18 r.ż.. W związku z nieliczną reprezentacją, na potrzeby dalszych analiz skrajne grupy wiekowe połączono tworząc grupę „poniżej 30 r.ż.” (20% badanych) oraz „powyżej 65 r.ż.” (9% badanych).

Wiek osób wypełniających ankietę



Przytłaczająca większość osób wypełniających ankietę to osoby zmotoryzowane. Różne wersje odpowiedzi wskazujące na regularne korzystanie z samochodu wskazało łącznie 88% respondentów. Jednocześnie tylko 1% osób badanych wybrało odpowiedź „Nie, nie posiadam samochodu i nie korzystam z samochodu na co dzień.”

Czy jesteś osobą zmotoryzowaną?

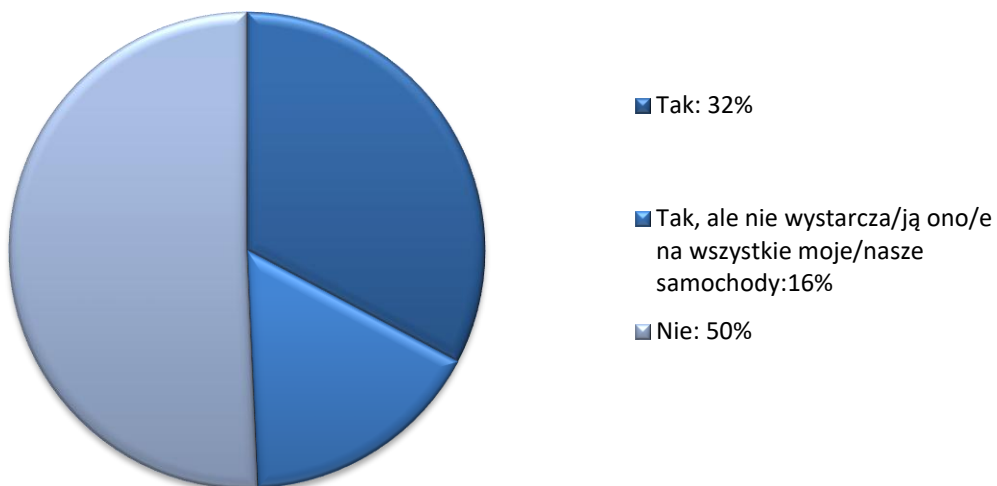


Na potrzeby dalszych analiz wyłoniono trzy grupy respondentów:

- *Osoby zmotoryzowane:* wszystkie osoby, które wybrały którąś z odpowiedzi wskazujących na regularne korzystanie z samochodu;
- *Osoby niezmotoryzowane, ale okazjonalnie korzystające z samochodu bliskich;*
- *Osoby niezmotoryzowane.*

Połowa spośród osób wypełniający ankietę nie ma zapewnionego prywatnego miejsca postojowego. Luksusem takim cieszy się jedynie 32% osób badanych. 16% respondentów wskazało, że co prawda ma zapewnione prywatne miejsce postojowe (na prywatnej posesji lub w garażu podziemnym) ale miejsce to nie pokrywa wszystkich potrzeb parkingowych. Dane te pokazują, że niemal 70% osób biorących udział w tych konsultacjach korzysta na co dzień z ogólnodostępnych miejsc postojowych (na ulicach lub ogólnodostępnych parkingach).

Czy masz zapewnione prywatne miejsce/a postojowe?



STOSUNEK DO STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA

Ogółem 75% respondentek i respondentów (1090 osób) jest przeciwna wprowadzeniu strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Za wprowadzeniem strefy jest 25% osób (363), z czego 3% (58 os.) chciałoby strefy większej, a 1% (14 os.) widzi sens w jej pomniejszeniu. Ponieważ odpowiedzi „tak, ale...” były wybierane bardzo rzadko, w poniższych analizach przedstawiane są one łącznie (kolumna „inne”). Pamiętać jednak należy, że ogólnie są to głosy za wprowadzeniem strefy połączone z postulatem jej zmodyfikowania.

Czy jesteś za wprowadzeniem strefy w Bronowicach?



Jeśli wziąć pod uwagę „powiązanie z Dzielnicą VI” **najmniejsze poparcie dla strefy jest w grupie osób pracujących w Bronowicach ale tam nie mieszkających**. Aż 90% osób zaliczających się do tej grupy jest przeciwna strefie. Z kolei wśród mieszkańców stosunek do strefy jest taki sam jak w ogóle badanych. Wynik ten prawdopodobnie dla nikogo nie jest zaskakujący. Osoby zaliczone tu do grupy „pracujący” nie będą miały uprawnień do zakupu abonamentu mieszkańca, jednocześnie przyjeżdżają do Bronowic niemal codziennie.

Ciekawe obserwacje przyniosło **porównanie odpowiedzi mieszkańców najsilniej reprezentowanych w badaniu ulic**. O ile przytłaczająca większość (94%) mieszkańców ul. Stańczyka jest przeciwna strefie, o tyle na ul. Rydla czy ul. Lea opinie wydają się być bardziej wyrównane. Nadal przeważają przeciwnicy strefy (odpowiednio 65% i 60%), jednocześnie przewaga ta nie jest już tak absolutna.

	NIE	TAK	INNE
Mieszkający (1338 os.)	75% (1001 os.)	22% (296 os.)	3% (41 os.)
Pracujący (40 os.)	90% (36 os.)	5% (2 os.)	5% (2 os.)
Odwiedzający (75 os.)	77% (58 os.)	11% (8 os.)	12% (9 os.)

	NIE	TAK	INNE
Stańczyka (156 os.)	94% (146 os.)	5% (8 os.)	1% (2 os.)
Rydla (147 os.)	65% (96 os.)	25% (37 os.)	10% (14 os.)
Zarzecze (138 os.)	78% (108 os.)	21% (29 os.)	1% (1 os.)
Przybyszewskiego (94 os.)	72% (68 os.)	23% (22 os.)	4% (4 os.)
Lea (78 os.)	60% (47 os.)	38% (30 os.)	1% (1 os.)

Jedyną grupą, w której **poparcie dla strefy płatnego parkowania przeważa nad sprzeciwem są osoby niezmotoryzowane**, co raczej nie powinno nikogo dziwić. Ciekawe może być to, że osoby niezmotoryzowane, ale okazjonalnie korzystające z samochodu bliskich są bardziej „na nie” niż osoby zmotoryzowane i ogół badanych. Prawdopodobnie ma to związek z tym, że okazjonalni użytkownicy, podobnie jak osoby „pracujące” nie mają prawa korzystać z abonamentu mieszkańca.

	NIE	TAK	INNE
Osoby zmotoryzowane (1275 os.)	75% (957 os.)	21% (271 os.)	4% (47 os.)
Osoby niezmotoryzowane, ale okazjonalnie korzystające z samochodu bliskich (151 os.)	83% (126 os.)	15% (22 os.)	2% (3 os.)
Osoby niezmotoryzowane (20 os.)	30% (6 os.)	65% (13 os.)	5% (1 os.)

Kolejnym ciekawym wynikiem jest **bardzo silny (silniejszy niż w ogóle badanych) sprzeciw wobec SPP wśród osób, które co prawda mają prywatne miejsce postojowe, ale nie zaspokaja ono wszystkich potrzeb parkingowych** danego gospodarstwa domowego. Sprzeciw w tej grupie jest silniejszy nawet niż w grupie osób w ogóle nie mających dostępu do prywatnych miejsc postojowych. Ciekawe jest również to, że aż 67% osób, których potrzeby parkingowe zabezpieczają prywatne miejsca postojowe, nadal przeciwnych jest wprowadzeniu SPP. Wygląda na to, że sama konieczność ponoszenia opłat za postój pod szkołą dziecka, sklepem, punktem usługowym czy ulubioną restauracją wystarcza, by wzbudzić opór dla tego rozwiązania.

	NIE	TAK	INNE
zabezpieczeni parkingowo (472 os.)	67% (315 os.)	29% (138 os.)	4% (19 os.)
częściowo zabezpieczeni (238 os.)	85% (203 os.)	14% (33 os.)	1% (2 os.)
bez miejsca parkingowego (731 os.)	78% (568 os.)	18% (134 os.)	4% (29 os.)

Na koniec warto wspomnieć jak rozkłada się sprzeciw/ poparcie dla strefy płatnego parkowania w różnych grupach wiekowych. Poniższa tabela wyraźnie pokazuje, że im starsi respondenci tym poparcie dla strefy większe, a w grupie powyżej 65 r.ż. osób popierających strefę jest nawet nieco więcej niż jej przeciwników (suma odpowiedzi „*Tak, zgodnie z zaprezentowanym projektem*” oraz odpowiedzi „*Tak, ale w zmienionych granicach*” – w tabeli przedstawionych jako INNE). Jednocześnie aż 91% najmłodszych respondentów jest przeciwnych wprowadzeniu SPP. Tak duże różnice pomiędzy grupami wiekowymi są zastanawiające, ale przeprowadzone analizy są niewystarczające by je w pełni wyjaśnić. Dyskusje przeprowadzone z mieszkańcami na drugim spotkaniu konsultacyjnym oraz analiza odpowiedzi na pytania otwarte pozwalają jednak postawić pewne hipotezy w tym zakresie.

Po pierwsze, ogromny sprzeciw wobec SPP w najmłodszej grupie wiekowej może wynikać z tego, że grupa ta obejmuje wiele osób niespełniających kryteriów uprawniających do skorzystania z abonamentu mieszkańca w: samochód zarejestrowany poza Krakowem, pobyt krótkoterminowy, wynajem mieszkania itp.. Po drugie, osoby starsze być może rzadziej korzystają z samochodu na co dzień. Mogą też mieć większe trudności z komfortowym poruszaniem się po chodnikach gęsto zastawionych przez zaparkowane samochody. Osoby te mogą też mieć większą potrzebę ciszy, spokoju czy czystszej powietrza. Wykazane różnice są na tyle duże i zastanawiające, że warto kontynuować ich analizę.

	NIE	TAK	INNE
poniżej 30 (279 os.)	91% (255 os.)	7% (20 os.)	1% (4 os.)
30-40 (433 os.)	81% (351 os.)	17% (74 os.)	2% (8 os.)
40-50 (395 os.)	71% (282 os.)	23% (92 os.)	5% (21 os.)
50-65 (207 os.)	66% (136 os.)	30% (62 os.)	4% (9 os.)
powyżej 65 (128 os.)	48% (62 os.)	45% (57 os.)	7% (9 os.)

IV. WYNIKI ANKIETY KONSULTACYJNEJ – ANALIZA JAKOŚCIOWA

ILOŚĆ I SPOSÓB ANALIZY DANYCH JAKOŚCIOWYCH

Jak zaznaczono wyżej, ankieta konsultacyjna zawierała kilka nieobowiązkowych pytań otwartych. Wszystkie osoby, które w głównym pytaniu konsultacyjnym (*Czy jesteś za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania w Bronowicach?*) wybierały odpowiedź *Tak*, zgodnie z przedstawionym projektem lub *Nie*, strefy płatnego parkowania w Bronowicach w ogóle nie powinno być miały możliwość uzasadnienia swojej odpowiedzi. Z opcji tej skorzystało 221 osób wybierających odpowiedź twierdzącą oraz 890 osób sprzeciwiających się wprowadzeniu strefy. Osoby, które wybrały opcję *Tak*, ale w *zmienionych granicach* w pierwszej kolejności pytane były o to, czy strefa ich zdaniem powinna zostać poszerzona czy pomniejszona, a potem proszono je o podanie nazw ulic, których dotyczyć powinna zaproponowana zmiana. Konstrukcja pytania pozwalała również na dodanie uzasadnienia. Propozycję takie podały 33 osoby opowiadające się za poszerzeniem SPP oraz 12 osób postulujących jej zawężenie. Wszystkie osoby wypełniające ankietę miały też możliwość uzupełnienia swoich odpowiedzi o dodatkowe uwagi. Służyło temu ostatnie pytanie: *Dodatkowe uwagi na temat strefy płatnego parkowania nie wyrażone powyżej*. W tej części ankiety swoimi uwagami i pomysłami podzieliło się 312 osób.

Wszystkie odpowiedzi pisemne zostały uważnie przeanalizowane a następnie połączone w podgrupy tematyczne, tak aby wyłonić argumenty i pomysły dominujące w wypowiedziach respondentów. Ponieważ znacząca ilość odpowiedzi miała charakter złożony i wielowątkowy, jedna wypowiedź często zaliczana była równocześnie do kilku kategorii. Poniżej przedstawiono analizę argumentów przeciw wprowadzaniu strefy, analizę argumentów za oraz analizę pomysłów dotyczących rozwiązywania problemów parkingowych w Bronowicach (w tym pomysłów związanych z wdrażaniem SPP). Analiza ta ma charakter opisowy i skupiono się w niej na najczęściej pojawiających się pomysłach i argumentach. Kolejna część raportu zawiera z kolei szczegółowe zestawienie wszystkich kategorii odpowiedzi wraz z ich rozwinięciem (podkategoriami) oraz stanowiskiem Prezydenta Miasta Krakowa czyli informacją zwrotną odnoszącą się do poszczególnych opinii i propozycji. Tam również znajduje się pełne zestawienie propozycji związanych z poszerzeniem lub pomniejszeniem strefy płatnego parkowania. Ponieważ propozycji tych jest względnie niedużo, a zdecydowana większość z nich ma bardzo konkretny charakter zdecydowano o niepoddawaniu ich kategoryzacji ani analizie opisowej.

ARGUMENTY PRZECIW WPROWADZENIU SPP W BRONOWICACH

„Wprowadzenie strefy spowoduje zmniejszenie ilości miejsc parkingowych i podwyższy koszty, nie rozwiązując jednocześnie problemu.”¹

Trzy czwarte osób wypełniających ankietę konsultacyjną (1090 osób) opowiedziało się przeciw wprowadzaniu strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Jak widać na poniższym wykresie ich dominującym argumentem jest **zmniejszenie dostępności miejsc parkingowych i wynikający z tego**

¹ Cytat z ankiety konsultacyjnej

wzrost problemów z parkowaniem po wprowadzeniu strefy. Argumenty z tej kategorii podało aż 23% wszystkich osób wypełniających ankietę konsultacyjną (334 osoby). Głos ten był również jednym z dominujących podczas spotkań konsultacyjnych. Osoby podające ten argument powoływały się na projekty strefy udostępnione mieszkańcom w trakcie konsultacji, z których to projektów wynika, że po wprowadzeniu strefy na wielu ulicach jednoznacznie zmniejszy się liczba miejsc parkingowych. Osoby wypełniające ankietę podawały przykłady ulic, na których ubędzie 30%, 50% a nawet 70% miejsc. Zarówno w ankiecie jak i na spotkaniach konsultacyjnych pojawiały się też przykłady ulic, na których parkowanie będzie zupełnie niemożliwe. Zdaniem wielu mieszkańców tak **radykałne zmniejszenie liczby miejsc parkingowych jednoznacznie podważa sens wprowadzenia strefy** ponieważ ewentualne korzyści wynikające z tego rozwiązania (większa rotacyjność, mniejsza liczba samochodów osób przyjezdnych czy parkujących długoterminowo itp.) nie mają szans przewyższyć czy nawet zrównoważyć planowanego ograniczenia. Zdaniem respondentów zaplanowana w projekcie liczba miejsc parkingowych na wielu obszarach jest po prostu niewystarczająca by pokryć potrzeby mieszkanki i mieszkańców Bronowic. Warto też podkreślić, że dla części osób ograniczenie liczby miejsc parkingowych jest jedynym argumentem przeciwko wprowadzeniu strefy. Ich stanowisko opisać można cytatem z jednej z ankiet *„W planach strefy jest zdecydowanie za mało miejsc do parkowania. Na mojej ulicy zostałoby 7 miejsc na 4 bloki. Jestem też przeciwny jakiegokolwiek wycince drzew pod miejsca parkingowe. Ogólnie byłbym za wprowadzeniem strefy, ale jestem przeciwny tak znaczącemu ograniczeniu ilości miejsc. Granice strefy parkowania nie mają dla mnie znaczenia. Ilość miejsc jest problemem.”*

Drugą, najliczniejszą kategorią argumentów przeciwko strefie są opłaty i koszty. Zdaniem 16% ankietowanych (232 os.) **konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów przez osoby mieszkające na terenie planowanej strefy oraz przez osoby przyjeżdżające w te okolice** zdecydowanie przemawia przeciwko wprowadzeniu strefy. Zdaniem wielu osób koszty życia w Krakowie i tak są już wysokie więc każda dodatkowa opłata (nawet za abonament mieszkańca) znacząco uszczupla domowe budżety. Mieszkańcy zwracali także uwagę, że względnie tani abonament mieszkańca umożliwia parkowanie wyłącznie bezpośrednio w okolicy miejsca zamieszkania. Pakowanie przed położonymi nieco dalej placówkami edukacyjnymi, sklepami czy punktami usługowymi wiązać się będzie z kolei z ponoszeniem pełnej opłaty godzinowej co znacząco zwiększy koszty załatwiania codziennych spraw. Dla części osób problemem są również limity na abonament mieszkańca (jeden abonament na jedną osobę) czy niemożność uzyskania takiego abonamentu na samochód służbowy będący drugim samochodem danej osoby lub samochodem zarejestrowanym pod adresem firmowym (poza Bronowicami). Część osób, zarówno w ankiecie jak i na spotkaniach konsultacyjnych wyraziła również obawę, że obecnie stosunkowo niska opłata za abonament mieszkańca może znacząco wzrosnąć po wprowadzeniu strefy. W tej kategorii znalazły się też głosy mieszkańców uważających, że osoby płacące w Krakowie podatki nie powinny ponosić dodatkowych kosztów za korzystanie z przestrzeni publicznej oraz że wprowadzenie strefy to przede wszystkim sposób na ściąganie dodatkowych „daniń” od mieszkańców. Część osób zauważyła także, że konieczność ponoszenia opłaty za abonament mieszkańca powinna się wiązać z jednoznaczną korzyścią: gwarancją miejsca parkingowego i/lub pierwszeństwem parkowania w danej strefie. Jak zauważyli mieszkańcy (również podczas spotkań konsultacyjnych) w tym przypadku takiej korzyści nie ma. Co więcej – wprowadzenie opłaty zostanie wprowadzone równolegle do jednoznacznego ograniczenia dostępności miejsc parkingowych na wielu obszarach, co jak podkreśliło kilka osób, jest rozwiązaniem absurdalnym.

Dla 8% respondentów (116 os.) wprowadzenie strefy w Bronowicach to po prostu **utrudnianie mieszkańcom codziennego życia**, na co składają się m.in.: konieczność załatwiania formalności związanych z uzyskaniem i odnawianiem abonamentu, wspomniane już trudności związane z załatwianiem codziennych spraw (wynikające nie tylko z opłat ale również z nową organizacją ruchu i mniejszą liczbą miejsc parkingowych przed punktami usługowymi) czy po prostu większe komplikacje przy planowaniu podróży samochodem. Część mieszkańców zauważyła także, że wprowadzenie strefy zmusi ich do wprowadzenia zmian w gospodarstwach domowych takich jak przebudowa posesji w celu wygospodarowania prywatnego miejsca parkingowego lub zmniejszenie liczby samochodów w rodzinie.

Wprowadzenie strefy płatnego parkowania to również **utrudnienia dla lokalnych przedsiębiorców oraz zmniejszenie dostępności usług i punktów handlowych**. 7% (102 os.) ankietowanych obawia się, że wyższe koszty prowadzenia działalności handlowo-usługowej (koszty parkowania dla przedsiębiorców, pracowników i dostawców) połączone ze spadkiem atrakcyjności (klientów mogą odstraszać zarówno trudności w parkowaniu jak i konieczność ponoszenia dodatkowych opłat) skutkują spadkiem konkurencyjności bronowickich przedsięwzięć biznesowych i mogą doprowadzić do ich zamykania.

Kolejne 7% ankietowanych (102 os.) uważa, że **strefa płatnego parkowania jest w Bronowicach niepotrzebna**: nie zauważają oni aby w ich okolicy na co dzień występowały poważne problemy z parkowaniem. Kilka osób zauważyło również, że o ile kiedyś sytuacja była trudniejsza, to teraz problem jest już nieaktualny bo po pandemii wiele osób nadal pracuje z domu i pracownicy wcześniej dojeżdżający do bronowickich biurów już nie blokują tylu miejsc parkingowych. Inne osoby twierdzą, że co prawda problem z parkowaniem w Bronowicach jest i wypada się nad nim pochylić, ale **tak zaprojektowana strefa płatnego parkowania nie przynosi żadnych korzyści i nie rozwiązuje żadnego problemu** (a nawet generuje wiele nowych). Takie zdanie wyraziło 5% respondentów (73 os.).

Argumentem, który dość często przewijał się w ankietach konsultacyjnych (5%, 73 os.) było również to, że **Bronowice to dzielnica mieszkalna, a nie centrum miasta**. Zdaniem osób wypowiadających się w tym tonie, strefa płatnego parkowania to rozwiązanie nieadekwatne do specyfiki Dzielnicy VI, w której parkują przede wszystkim mieszkańcy i mieszkańcy a nie turyści czy tłumy przyjezdnych przybywających tu załatwić swoje sprawy. Respondenci podkreślali też, że z uwagi na starą zabudowę (zarówno jedno jak i wielorodzinną) wielu mieszkańców nie ma tu zagwarantowanych prywatnych miejsc postojowych stąd potrzeba parkowania w przestrzeni ogólnodostępnej. Inne osoby zaznaczały, że przy tak wielu wąskich uliczkach niemożliwe jest wyznaczenie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych zgodnie z restrykcyjnymi regułami obowiązującymi na obszarach płatnego parkowania.

Wśród rzadziej wymienianych (poniżej 5%) ale przecież nie mniej istotnych argumentów przeciw strefie płatnego parkowania wymieniane były: obawy o to, że SPP będzie dużym **utrudnieniem dla osób odwiedzających** mieszkańców dzielnicy (w tym rodzin i osób świadczących pomoc swoim krewnym); obawy o to, że wprowadzenie SPP tylko **przenieś problem na kolejne obszary i ulice**, które sąsiadują z zaplanowaną strefą; obawy o **spadek atrakcyjności dzielnicy** oraz o **wzrost zanieczyszczeń** (hałas i pogorszenie jakości powietrza przez samochody krążące w poszukiwaniu wolnego miejsca parkingowego; zanieczyszczenie przestrzeni przez liczne oznakowania pionowe i poziome). Część mieszkańców uważa także, że **wprowadzenie strefy powinno być połączone z tworzeniem nowych miejsc i przestrzeni parkingowych** w tym z budową parkingów wielkogabarytowych. Dla niektórych

osób strefa to z kolei **ryzyko konfliktów sąsiedzkich, ograniczenie swobód i praw mieszkańców oraz przyczynę do nierównego traktowania** (posiadacze samochodów vs niezmotoryzowani; mieszkańcy różnych dzielnic; osoby zamożne vs. osoby uboższe).

ARGUMENTY PRZECIW WPROWADZENIU SPP W BRONOWICACH



ARGUMENTY ZA WPROWADZENIEM SPP W BRONOWICACH

„Likwidacja patoparkowania, udrożnienie chodników z samochodów, wzrost bezpieczeństwa pieszych poprzez wyznaczenie legalnych miejsc parkingowych, ograniczenie napływu samochodów z zewnątrz.”²

Osoby popierające wprowadzenie strefy płatnego parkowania w Bronowicach zgodnie z przedstawionym projektem stanowiły 21% wszystkich ankietowanych. Ich głównym argumentem (wskazywanym przez 8% wszystkich osób wypełniających ankietę) było to, że **SPP po prostu ułatwi parkowanie w dzielnicy zwłaszcza jej mieszkańcom i mieszkańcom**. Ułatwieniu temu przysłuży się ograniczenie zjawisk utrudniających parkowanie oraz zwiększenie dostępności miejsc parkingowych. Niektórzy mieszkańcy deklarują też, że czasem lepiej zapłacić i w zamian łatwiej parkować, niż parkować za darmo ale mierzyć się z obecnymi trudnościami.

Zdaniem 7% (102 os.) respondentów głównym czynnikiem powodującym zwiększenie dostępności miejsc parkingowych po wprowadzeniu SPP będzie **zmniejszenie liczby „obcych” samochodów parkujących obecnie w dzielnicy**. Wprowadzenie opłat ma zniechęcić do parkowania w Bronowicach osoby spoza Krakowa, które teraz zostawiają samochody na bronowickich ulicach poczym przesiadają się na komunikację miejską oraz pracowników tutejszych biurów. Wielu respondentów do

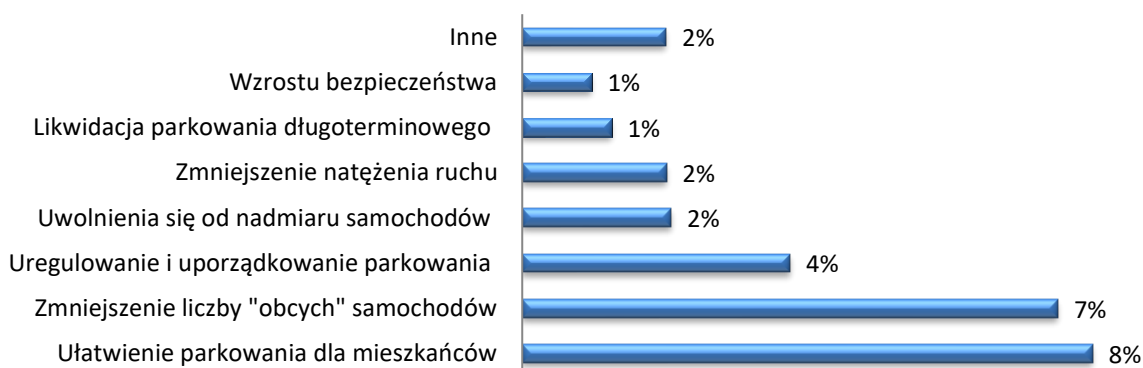
² Cytat z ankiety konsultacyjnej

kategori „obcy” zalicza również osoby wynajmujące mieszkania na terenie Bronowic oraz studentów. Część badanych (1%) uważa również, że **SPP zlikwiduje problem parkowania długoterminowego** (od kilkunastu godzin do wielu miesięcy) i pomoże usunąć wraki zalegające na ulicach Bronowic.

Osoby popierające wprowadzenie strefy zgodnie z zaprezentowanym projektem uważają również, że **SPP ureguje i uporządkuje parkowanie** w dzielnicy przyczyniając się tym samym do ograniczenia zjawisk patologicznych (argument wskazywany przez 4% respondentów), **udroźni chodniki, ścieżki rowerowe i ulice** oraz uwolni przestrzeń od nadmiaru samochodów (2%), pomoże w **zmniejszeniu ruchu samochodowego** (2%) a finalnie przyczyni się do **wzrostu komfortu i bezpieczeństwa** wszystkich użytkowników ruchu (1%).

Część badanych bardzo mocno podkreślała to, że z uwagi na obecne natężenie ruchu oraz liczbę samochodów parkujących codziennie w dzielnicy strefa płatnego parkowania jest bezwzględnie i pilnie potrzebna. Powoływały się one na konsultacje prowadzone przez Radę Dzielnicy VI w 2017 roku (w których poparcie dla strefy jednoznacznie przeważało nad wątpliwościami) i wyrażały niezadowolenie z przesunięcia wdrożenia tego rozwiązania.

ARGUMENTY ZA WPROWADZENIEM SPP W BRONOWICACH



POMYSŁY I POSTULATY ZWIĄZANE Z ROZWIĄZYWANIEM PROBLEMÓW PARKINGOWYCH W BRONOWICACH

Osoby biorące udział w konsultacjach zgłosiły również szereg postulatów związanych z rozwiązywaniem problemów parkingowych w Bronowicach w tym, z wdrażaniem strefy płatnego parkowania. Pomysły te wpisywane były w ankiecie w miejsce na dodatkowe uwagi lub podawane były jako część uzasadnień stanowiska za lub przeciw strefie. Część z nich omawiana była również na spotkaniach konsultacyjnych.

Najliczniejsza grupa pomysłów zgłaszanych przez osoby biorące udział w konsultacjach dotyczyła **budowy nowych parkingów i organizacji nowych miejsc parkingowych**. Pomysły z tej kategorii znalazły się w 7% wszystkich ankiet. Mieszkańcy domagają się przede wszystkim budowy obiecanych wielokrotnie **parkingów typu Park&Ride** zaplanowanych przy głównych węzłach przesiadkowych. Część mieszkańców uważa również, że dotychczasowe plany są niewystarczające a docelowo miasto powinno wybudować całą sieć tego typu parkingów. Parkingi dla osób przyjezdnych, przesiadających się na terenie Bronowic na komunikację miejską to jednak nie wszystko. Spora grupa mieszkańców

apeluje o **budowę wielkogabarytowych (wielopoziomowych/ podziemnych) parkingów przeznaczonych dla mieszkańców dzielnicy**. Część osób postuluje również aby parkingi takie były dla mieszkańców darmowe lub umożliwiały tani, długoterminowy najem. Zdaniem sporej części osób to właśnie Miasto powinno zadbać o adekwatną liczbę miejsc parkingowych dla mieszkańców danego obszaru (minimum jedno miejsce parkingowe na jedno mieszkanie).

Pomysły zgłaszane przez mieszkańców w ramach raportowanych tu konsultacji dotyczyły również **zmian organizacji ruchu** (2% wszystkich ankiet). Grupa ta objęła zarówno zmiany planowane w razie wdrożenia strefy płatnego parkowania jak i postulaty natury ogólnej. Na kategorię tę składają się w przeważającej mierze bardzo szczegółowe pomysły dotyczące wybranych ulic czy skrzyżowań i jako takie nie nadają się do opisowego streszczenia. Zainteresowanych odsyłamy do tabeli D w kolejnej części raportu.

Mieszkańcy zgłaszali również postulaty związane z **rozwojem komunikacji publicznej, zmianami w systemie opłat** za parkowanie w strefie oraz szereg **pomysłów na alternatywne wobec SPP rozwiązania problemów z parkowaniem** takie jak opłaty za wjazd do miasta dla osób niemieszkających w Krakowie, większe wymagania w stosunku do deweloperów realizujących inwestycje biurowe i mieszkaniowe, regulację parkowania znakami ograniczającymi prawo postoju czy wprowadzanie ograniczeń w czasie parkowania. Wszystkie te pomysły zostały zebrane i zaprezentowane w tabeli D w kolejnej części raportu.

Tabele ze szczegółowym zestawieniem uwag zebranych w konsultacjach zawierają również uwagi dotyczące samego procesu konsultacji oraz tak zwane uwagi pozostałe, które nie zmieściły się w dominujących kategoriach (tabela E).

V. UWAG I ZEBRANE W PROCESIE KONSULTACYJNYM

SPOSÓB OPRACOWANIA ZGŁOSZONYCH UWAG

Jak zaznaczono wyżej wszystkie uwagi, pomysły i postulaty zgłoszone za pomocą ankiety konsultacyjnej zostały przeanalizowane, pokategoryzowane i połączone w grupy tematyczne. Poniższe tabele prezentują kompletne zestawienie tak opracowanych uwag wraz ze stanowiskiem Prezydenta Miasta Krakowa dotyczącym proponowanych rozwiązań. Stanowisko to, w imieniu Prezydenta Miasta Krakowa opracował Zarząd Transportu Publicznego.

W tabelach zamieszczono również informację o popularności czy też częstotliwości występowania danej uwagi wyrażoną zarówno w liczbie osób, która zgłosiła dany pomysł czy argument jak i w formie procentowej (procent wszystkich respondentów). Z uwagi na to, że ankiety konsultacyjne zawierały blisko półtora tysiąca komentarzy, a znacząca część z nich była komentarzami złożonymi i wielowątkowymi, zdecydowano się na uproszczoną prezentację częstotliwości - liczby osób i procenty podane są na poziomie głównych kategorii a nie podkategorii. W ten sposób starano się pogodzić transparentność niniejszego raportu z jego czytelnością i przejrzystością. Z podobnych powodów w tabelach nie wyodrębniono uwag dyskutowanych podczas spotkań konsultacyjnych – wszystkie one zostały powtórzone i pogłębione w ankietach i jako takie przedstawione zostały do zaopiniowania reprezentantom Prezydenta Miasta Krakowa.

Wszystkie zebrane uwagi podzielono na pięć części:

- **Tabela A: Argumenty podawane przez osoby sprzeciwiające się wprowadzeniu strefy płatnego parkowania w Bronowicach** – opracowana na podstawie uzasadnień odpowiedzi na główne pytanie konsultacyjne (*Czy jesteś za wprowadzeniem SPP w Bronowicach?*);
- **Tabela B: Argumenty podawane przez osoby popierające wprowadzenie strefy płatnego parkowania w Bronowicach.** – opracowana na podstawie uzasadnień odpowiedzi na główne pytanie konsultacyjne (*Czy jesteś za wprowadzeniem SPP w Bronowicach?*);
- **Tabela C: Postulaty dotyczące zmiany granic planowanej strefy płatnego parkowania w Bronowicach** - opracowana na podstawie wypowiedzi osób, które w odpowiedzi na główne pytanie konsultacyjne postulowały zmianę granic strefy oraz uwag z ostatniej części ankiety (uwagi dodatkowe);
- **Tabela D: Pomysły i postulaty związane z rozwiązywaniem problemów parkingowych w Bronowicach** w tym z wdrażaniem strefy płatnego parkowania – opracowane na podstawie pomysłów i postulatów zgłaszanych w ostatniej części ankiety konsultacyjnej (miejsce na dodatkowe uwagi) ale także w innych częściach ankiety (część pomysłów zgłoszona była łącznie z argumentami za lub przeciw strefie w uzasadnieniu do głównego pytania konsultacyjnego).
- **Tabela E - Pozostałe uwagi zebrane w procesie konsultacyjnym** (w różnych częściach ankiety), które nie zmieściły się w powyższych kategoriach.

UWAGI ZEBRANE W PROCESIE KONSULTACJI

Tabela A. Argumenty podawane przez osoby jednoznacznie sprzeciwiające się wprowadzeniu strefy płatnego parkowania w Bronowicach.

DLACZEGO NIE CHCEMY STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA? Argumenty podawane przez osoby jednoznacznie sprzeciwiające się wprowadzeniu SPP w Bronowicach				
LP.	ARGUMENTY I POSTULATY PODAWANE PRZEZ OSOBY BIORĄCE UDZIAŁ W KONSULTACJACH	LICZBA OSÓB PODAJĄCYCH ARGUMENTY, W DANEJ KATEGORII	PROCENT WSZYSTKICH RESPONDENTÓW	STANOWISKO PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
I	Zmniejszenie dostępności miejsc parkingowych i większe trudności w parkowaniu po wprowadzeniu strefy.	332	23%	Uwaga częściowo uwzględniona. Projekty zmieniające organizację ruchu na terenie Dzielnicy VI Bronowice przewidują nieznaczne zmniejszenie ilości wyznaczonych miejsc parkingowych. SPP jest jednak rozwiązaniem, które ma na celu zmniejszenie zajętości ww. miejsc parkingowych oraz zwiększenie rotacji zaparkowanych pojazdów.
II	Konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów przez osoby mieszkające na terenie planowanej strefy oraz przez osoby przyjeżdżające w te okolice.	238	16%	
1	Wzrost i tak już wysokich kosztów życia w Krakowie (nawet w przypadku posiadania abonamentu mieszkańca).			Uwaga odrzucona. Abonament mieszkańca jest rozwiązaniem preferencyjnym, dedykowanym dla mieszkańców SPP. Stawka opłaty za abonament wynosi 10 zł/m-c, wobec czego jego uiszczanie oznacza minimalny, czy wręcz niezauważalny wzrost kosztów życia.

2	Konieczność ponoszenia kosztów parkowania podczas załatwiania codziennych spraw takich jak zakupy, sprawy urzędowe, odwożenie dzieci do szkoły, dojazd do lekarza itp.. (nawet w przypadku posiadania abonamentu mieszkańca).			Uwaga zostanie przeanalizowana, jeśli zostaną podjęte prace nad projektem uchwały w sprawie strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Abonament mieszkańca jest rozwiązaniem preferencyjnym, dedykowanym dla mieszkańców SPP i związanym z ich miejscem zamieszkania. Preferencyjny postój w innych obszarach SPP, poza miejscem zamieszkania, nie jest uzasadniony. Należy podkreślić, że mieszkaniac na abonamencie może parkować na wyznaczonym obszarze, a poza nim musi ponosić dodatkowe opłaty. Obszary te jednak mają odpowiednią wielkość, pojemność, a dzięki wprowadzeniu SPP parkowanie może być tam łatwiejsze.
3	Limity na abonamenty mieszkańca - ograniczenie do jednego samochodu.			Uwaga odrzucona. Ograniczenie do jednego samochodu wynika z potrzeby racjonalizacji wykorzystania ograniczonej przestrzeni miejskiej i promowania transportu zbiorowego.
4	Nieemożność uzyskania abonamentu mieszkańca na samochód służbowy czy współdzielony zarejestrowany w innym miejscu niż miejsce zamieszkania.			Uwaga odrzucona. Ograniczenia te wynikają z konieczności racjonalnego dysponowania ograniczonym zasobem, jakim jest przestrzeń do parkowania w mieście. Na abonament każdy mieszkaniac ma wyznaczony obszar, gdzie w ramach tej opłaty może zostawić nie należące do niego auto.
5	Nieemożność uzyskania taniego abonamentu przez osoby pracujące na terenie strefy ale w niej nie mieszkające.			

6	Wprowadzenie kolejnej opłaty "za życie w Krakowie" nakładanej na osoby, które już płacą tu podatki i powinny mieć możliwość korzystać z zasobów miasta bezpłatnie.			Uwaga odrzucona. Mieszkańcy Krakowa, a dokładniej mieszkańcy SPP mogą skorzystać z zakupu abonamentu mieszkańca. Koszt abonamentu mieszkańca jest symboliczny, nieporównywalnie niższy niż miesięczny koszt zakupu abonamentu na zasadach ogólnych. Warto zaznaczyć, że mieszkańcy Krakowa płacą również w podatkach za inne usługi publiczne np. transport.
7	Wprowadzenie kolejnych obciążeń finansowych, których głównym zadaniem jest łatanie budżetu miasta.			Uwaga odrzucona. Wprowadzenie SPP ma za zadanie
8	Wprowadzanie dodatkowych opłat bez zapewnienia dodatkowych "usług" czy poprawy jakości życia (liczba miejsc parkingowych zostanie ograniczona a parkowanie utrudnione; nie będzie gwarantowanych miejsc dla mieszkańców).			zwiększenie rotacji parkujących pojazdy, a więc zwiększenie dostępności miejsc postojowych. Zgodnie z art. 40a ust. 4d ustawy o drogach publicznych środki uzyskane z opłat za postój pojazdów samochodowych w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w wysokości nie mniejszej niż 65% tych opłat, oraz środki z opłat dodatkowych, gmina przeznacza wyłącznie na sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej lub zieleni i zadrzewienia w gminie.
9	Niebezpieczeństwo wzrostu opłat (również za abonament mieszkańca) w przyszłości.			Uwaga zostanie przeanalizowana, jeśli zostaną podjęte prace nad projektem uchwały w sprawie strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Wzrostu opłat w istocie w przyszłości może nastąpić, ponieważ konieczna jest od czasu do czasu waloryzacja – zawsze jednak co do zasady

				mają być to opłaty symboliczne, tak jak obecnie, jak najmniej obciążające budżety. Należy też dodać że w ostatnich latach ta opłata była długo niezmienniana.
10	Konieczność poniesienia (przez Miasto) dużych wydatków związanych z wprowadzeniem strefy, przy jednoczesnym braku gwarancji, że koszty te zwrócą się w przyszłości.			Uwaga odrzucona. Wprowadzenie SPP nie jest deficytowe. Analizy ekonomiczne wskazują, że wprowadzenie strefy jest też opłacalne długoterminowo dzięki poprawie efektywności wykorzystania przestrzeni miejskiej i redukcji kosztów zewnętrznych transportu (np. mniejsze koszty na paliwo poprzez zmianę napędu na elektryczny).
11	Konieczność ponoszenia przez Miasto i przez Dzielnicę kosztów utrzymania strefy (kontrole, serwisowanie parkomatów itp.).			Uwaga odrzucona. Wprowadzenie SPP nie jest deficytowe, koszty nie są ponoszone przez Dzielnicę
III	Utrudnienie mieszkańcom i mieszkankom Dzielnicy VI codziennego życia	123	8%	
1	Ogólne problemy organizacyjne i logistyczne w codziennym życiu.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Należy podkreślić, że w dłuższej perspektywie SPP ma poprawić organizację życia codziennego. Ma ona na celu uporządkowanie ruchu w mieście oraz lepsze gospodarowanie ograniczonym zasobem miejsc postojowych. Środki uzyskane z opłat są przeznaczone na poprawę transportu publicznego, rozbudowę infrastruktury pieszej, rowerowej oraz zieleni – co w dłuższej

				perspektywie ma poprawić organizację życia codziennego mieszkańców.
2	Trudności w załatwianiu codziennych spraw (konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów np. przy odwożeniu dzieci do szkoły przy jednoczesnych większych trudnościach z zaparkowaniem).			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Uchwała przewiduje możliwość skorzystania z abonamentu dla mieszkańców, co umożliwi stałe korzystanie z ulgowych stawek. Dodatkowo, w ramach zwolnień z opłat znajdują się m.in. autobusy szkolne (punkt 1.5 w sekcji zwolnień), co ma na celu zminimalizowanie obciążeń finansowych związanych z codziennymi obowiązkami. Dzięki temu system stara się zrównoważyć koszty użytkowania samochodu przez mieszkańców.
3	Dodatkowy stres i frustracje związane z życiem w strefie i poruszaniem się po niej samochodem.			Uwagi zostaną przeanalizowane w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
4	Konieczność załatwiania uciążliwych formalności związana z uzyskaniem oraz regularnym odnawianiem abonamentu mieszkańca.			
5	Konieczność ciągłego monitorowania miejsca i czasu parkowania.			
6	Konieczność wprowadzenia wielu zmian w organizacji ruchu, chaos i bałagan z tym związany, zaburzenie aktualnego porządku.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Wprowadzenie SPP porządkuje organizację ruchu. Uchwała określa granice strefy, podział na podstrefy i sektory oraz godziny obowiązywania opłat, co ma na celu

				minimalizowanie ewentualnego chaosu. Określone są także okresy przejściowe dla wdrożenia poszczególnych przepisów, aby umożliwić mieszkańcom adaptację do nowych zasad bez gwałtownych zmian.
7	Konieczność wprowadzenia zmian organizacyjnych w gospodarstwie domowym (np. przebudowa posesji w celu organizacji miejsca postojowego; rezygnacja z samochodu itp..)			Uwaga odrzucona. Celem wprowadzenia SPP jest zwiększenie dostępności miejsc postojowych, a nie dalsze jej ograniczenie.
IV	Utrudnienia dla biznesu oraz zmniejszona dostępność usług i punktów handlowych.	100	7%	
1	Wysokie koszty abonamentu dla przedsiębiorców i ich pracowników.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Ustalenia dotyczące abonamentów określają stawki w Załączniku Nr 2 do uchwały o SPP, przy czym opłaty te są dostosowane do rodzaju pojazdu oraz jego przeznaczenia. Choć przedsiębiorcy i ich pracownicy mogą ponosić wyższe koszty niż niektóre grupy uprawnione, system ma na celu przede wszystkim pokrycie kosztów utrzymania i modernizacji infrastruktury miejskiej. Inwestycje te, realizowane z uzyskanych środków, przyczyniają się do poprawy organizacji ruchu, co w dłuższej perspektywie może wpłynąć korzystnie na funkcjonowanie lokalnego biznesu.
2	Zmniejszenie atrakcyjności sklepów oraz punktów usługowych i gastronomicznych związana z trudnościami w parkowaniu i koniecznością ponoszenia wysokiej opłaty za postój.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji

				z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Brakuje dowodów na spadek atrakcyjności sklepów ze względu na SPP. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania jest narzędziem do uporządkowania ruchu i lepszego gospodarowania ograniczonym zasobem miejsc postojowych. Uzyskane z niej środki są przeznaczane na inwestycje w rozwój transportu publicznego oraz infrastruktury pieszej i rowerowej. Takie działania mają na celu zwiększenie dostępności obszarów handlowych i gastronomicznych, co w dłuższej perspektywie poprawi atrakcyjność tych miejsc.
3	Spadek konkurencyjności sklepów i punktów usługowych spowodowany przez wzrost kosztów przy jednoczesnym spadku atrakcyjności.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Brakuje dowodów na spadek atrakcyjności sklepów ze względu na SPP. Strefa płatnego parkowania jest częścią szerszej strategii modernizacji przestrzeni miejskiej, której celem jest m.in. poprawa jakości przestrzeni publicznej i zwiększenie efektywności transportu. Inwestycje w infrastrukturę, finansowane z opłat parkingowych, mają za zadanie podnieść atrakcyjność całego obszaru, co może przeciwdziałać ewentualnemu spadkowi konkurencyjności.
4	Dodatkowe obciążenia dla dostawców towarów i usług.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem

				uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
5	Mniejsza dostępność punktów usługowych i usług publicznych związana z trudnością z parkowaniem i koniecznością ponoszenia opłaty za postój.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Brakuje dowodów na spadek atrakcyjności sklepów ze względu na SPP. Wprowadzenie opłat parkingowych wiąże się z reorganizacją przestrzeni miejskiej, która zakłada wyznaczenie jasnych granic strefy oraz podział na podstrefy i sektory. Dzięki temu możliwe jest lepsze zarządzanie ruchem i równomierne rozłożenie miejsc postojowych. Środki uzyskane z opłat są przeznaczane między innymi na rozwój transportu publicznego oraz infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów, co ma na celu zmniejszenie zależności od samochodów prywatnych. W efekcie poprawia się dostępność usług publicznych i punktów usługowych, ponieważ mieszkańcy mogą korzystać z alternatywnych form transportu.
V	Brak potrzeby wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Bronowic.	96	7%	Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Wprowadzenie SPP porządkuje organizację ruchu. Uchwała określa granice strefy, podział na podstrefy i sektory oraz godziny

				obowiązywania opłat, co ma na celu minimalizowanie ewentualnego chaosu i pozwala na szybsze i łatwiejsze znalezienie miejsca do zaparkowania dla mieszkańców, poprawiając tym samym jakość życia w mieście.
VI	Brak korzyści wynikających z wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Bronowic - nie rozwiązuje ona żadnych problemów, a jednocześnie generuje wiele nowych (wprowadzenie SPP spowoduje ogromny spadek dostępności miejsc parkingowych, których to miejsc na wielu obszarach już teraz brakuje i to właśnie jest główną przyczyną problemów z parkowaniem).	75	5%	Uwaga odrzucona. Wskazany w uwadze deficyt miejsc postojowych na terenie Bronowic uzasadnia, zgodnie z art. 13b ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, wprowadzenie strefy płatnego parkowania.
VII	Nieadekwatność rozwiązań do specyfiki dzielnicy oraz potrzeb jej mieszkanki i mieszkańców.	68	5%	
1	Strefa płatnego parkowania to rozwiązanie dla centrum miasta a nie dla dzielnicy mieszkalnej jaką są Bronowice.			Uwaga odrzucona. Zgodnie z art. 13b ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych <i>strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, 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.</i> Przepisy ustawy o drogach publicznych nie ograniczają możliwości wprowadzenia SPP tylko do centrum miasta.

				Uchwała wprowadzająca obszar płatnego parkowania na terenie Bronowic została podjęta na podstawie badań zachowań parkingowych, które zostały przeprowadzone w maju 2022 roku.
2	Głównymi osobami parkującymi na tym terenie są mieszkańcy, a nie turyści czy osoby przyjeżdżające załatwić codzienne sprawy. Wprowadzenie strefy nie ograniczy więc liczby samochodów i nie zmniejszy zapotrzebowania na miejsca postojowe.			Uwaga odrzucona. Celem wprowadzenia SPP na terenie Bronowic jest poprawa warunków parkingowych dla mieszkańców, czyli głównej grupy korzystających z miejsc postojowych na terenie Dzielnicy. Podany cel jest zgodny z przepisami ustawy o drogach publicznych.
3	Bronowice są dzielnicą mieszkalną, a wiele obszarów pokrytych jest starą zabudową - wiele starych bloków nie ma podziemnych parkingów a miejsca pod blokiem są zupełnie niewystarczające dla mieszkanki i mieszkańców. Również wiele kamienic i domów jednorodzinnych nie ma garaży czy prywatnych podjazdów umożliwiających parkowanie.			Uwaga odrzucona. Wskazany w uwadze deficyt miejsc postojowych na terenie Bronowic uzasadnia, zgodnie z art. 13b ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, wprowadzenie strefy płatnego parkowania.
4	Wiele ulic w Bronowicach jest zbyt wąskich i ciasnych by utworzyć tam odpowiednią liczbę miejsc parkingowych odpowiadających wymogom SPP.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach. Przygotowanie nowej organizacji ruchu na obszarze objętym strefą płatnego parkowania odbywa się na podstawie art. 13b ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zgodnie z którym organ właściwy do zarządzania ruchem na drogach w uzgodnieniu z zarządcą drogi wyznacza w strefie miejsca przeznaczone na

				postój pojazdów, w tym stanowiska przeznaczone na postój pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową.
VIII	Duże utrudnienia dla osób odwiedzających mieszkanki i mieszkańców Bronowic (rodzin, przyjaciół, osób wspierających itp..) wynikająca z konieczności ponoszenia opłaty za parkowanie przy jednoczesnych większych trudnościach ze znalezieniem miejsca postojowego.	48	3%	Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
IX	Wprowadzenie strefy powinno być połączone ze zwiększeniem dostępności miejsc parkingowych czyli z budową nowych parkingów (w tym parkingów typu Park&Ride) oraz organizacją nowych miejsc postojowych.	46	3%	Uwaga przyjęta. Miasto planuje budowę parkingu P+R w Bronowicach. Inwestycja jest przygotowywana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa. https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/w-bronowicach-powstanie-nowoczesny-wezel-komunikacyjny/
X	Przeniesienie problemu na tereny bezpośrednio sąsiadujące ze strefą płatnego parkowania (lub na ulice wewnętrzne nieobjęte strefą): osoby, które teraz parkują na terenie Bronowic i nie będą mieć abonamentu mieszkańca będą parkowały dalej, tuż za granicą strefy lub na ulicach wewnętrznych, wyłączonych ze strefy.	35	2%	Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
XI	Ograniczenie swobody poruszania się po mieście, korzystania z przestrzeni publicznej oraz korzystania z własności prywatnej (samochodu). Część respondentów nazywała to nawet naruszeniem praw mieszkańca czy praw obywatelskich.	31	2%	Uwaga odrzucona. Strefa płatnego parkowania jest ustanawiana na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych. Jej celem nie jest ograniczenie swobody poruszania się po mieście, korzystania z przestrzeni publicznej lub korzystania z własności prywatnej. SPP ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych, w szczególności

				w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.
XII	Nierówne traktowanie mieszkanek i mieszkańców Krakowa.	28	2%	
1	Strefa faworyzuje osoby nieposiadające samochodów (w tym osoby poruszające się rowerami i hulajnogami) kosztem kierowców.			Uwaga odrzucona. Zadaniem strefy płatnego parkowania nie jest faworyzowanie innych, niż kierujących pojazdami samochodowymi, uczestników ruchu. SPP ma na celu optymalizację organizacji ruchu i lepsze gospodarowanie ograniczonym zasobem miejsc postojowych.
2	Strefa faworyzuje obszary lepiej skomunikowane transportem publicznym.			Uwaga odrzucona. Zadaniem strefy płatnego parkowania nie jest faworyzowanie obszarów z lepszą komunikacją publiczną. SPP ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.
3	Strefa jest niesprawiedliwa wobec osób korzystających z pojazdów elektrycznych.			Uwaga odrzucona. Pojazdy elektryczne są zwolnione z opłat za postój na drogach publicznych na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 1 lit. e ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.
4	Strefa faworyzuje osoby posiadające prywatne miejsca postojowe.			Uwaga odrzucona. SPP dotyczy korzystania z publicznej przestrzeni parkingowej i nie wpływa na osoby, które korzystają z prywatnych miejsc

				postojowych – takie miejsca pozostają poza zakresem systemu opłat. Celem strefy nie jest faworyzowanie właścicieli prywatnych parkingów, a jedynie regulacja korzystania z ograniczonego zasobu miejsc postojowych dostępnych dla wszystkich użytkowników dróg publicznych.
5	Strefa faworyzuje osoby zamożne kosztem osób z ograniczonym budżetem domowym.			Uwaga przyjęta do wiadomości, zostanie dokładniej przeanalizowana, gdy zostaną podjęte prace nad projektem uchwały w sprawie strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
6	Strefa spowoduje nierówności w dostępności usług publicznych.			Uwaga odrzucona. Strefa Płatnego Parkowania nie ogranicza dostępu do usług publicznych. Celem SPP jest zwiększenie rotacji miejsc postojowych, co ułatwia krótkoterminowy dostęp do tych usług także osobom spoza danego obszaru.
7	Strefa w niedostateczny sposób zabezpiecza potrzeby osób starszych i niepełnosprawnych.			Uwaga częściowo odrzucona. Strefa Płatnego Parkowania w Krakowie uwzględnia potrzeby osób z niepełnosprawnościami. Osoby z niepełnosprawnościami, zameldowane na terenie Województwa Małopolskiego, posiadające ważną kartę parkingową oraz rodzice lub opiekunowie osób z niepełnosprawnościami, mogą skorzystać z bezpłatnego abonamentu postojowego typu „N”.
8	Strefa zadba o interesy jednych kosztem standardu życia drugih.			Uwaga odrzucona. Wprowadzenie strefy ma na celu poprawę organizacji ruchu i dostępności miejsc postojowych, a nie faworyzowanie jednej

				grupy. Prawidłowo wdrożona, usprawni korzystanie z przestrzeni publicznej, wpływając korzystnie na jakość życia wszystkich mieszkańców.
9	Strefy wprowadzają nierówności pomiędzy mieszkańcami różnych dzielnic.			Uwaga odrzucona. Strefy są wprowadzane tam, gdzie występuje realny problem z dostępnością miejsc parkingowych. Ich celem jest rozwiązanie lokalnych potrzeb i problemów, a nie tworzenie nierówności pomiędzy mieszkańcami różnych dzielnic.
XIII	Zmniejszenie atrakcyjności dzielnicy i zahamowanie jej rozwoju.	19	1%	
1	Zmniejszenie dostępności punktów handlowych i usługowych.			Uwaga odrzucona. Strefa Płatnego Parkowania nie ogranicza dostępu do punktów handlowych i usługowych, wręcz przeciwnie - zwiększa rotację miejsc postojowych, co ułatwia krótkoterminowe parkowanie dla klientów. Na dostępność i atrakcyjność takich punktów może wpływać lokalizacja, konkurencyjność oferty, jakość obsługi, warunki najmu oraz otoczenie przestrzenne, a nie sama obecność SPP.
2	Zmniejszenie liczby imprez i atrakcji organizowanych na terenie dzielnicy.			Uwaga odrzucona. Strefa Płatnego Parkowania nie ogranicza organizacji wydarzeń. SPP zwiększa rotację pojazdów, co poprawia dostępność miejsc parkingowych dla uczestników imprez. Decyzje o organizacji wydarzeń zależą przede wszystkim od dostępności przestrzeni publicznej, budżetu organizatora wydarzenia, wsparcia sponsorów, zaplecza technicznego, bezpieczeństwa oraz

				zainteresowania mieszkańców, a nie od funkcjonowania SPP.
3	Mniejsza chęć inwestorów do uruchamiania w dzielnicy nowych przedsięwzięć			Uwaga odrzucona. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania nie jest czynnikiem zniechęcającym inwestorów. Przykładem mogą być inne obszary Krakowa np. Kazimierz i Podgórze. Uporządkowana przestrzeń i lepsza rotacja miejsc postojowych mogą sprzyjać nowym inicjatywom. O decyzjach inwestycyjnych mogą decydować inne elementy, takie jak atrakcyjność lokalizacji, dostęp do komunikacji, zaplecze infrastrukturalne, potencjał klientów, a nie obecność SPP jako narzędzia porządkowania ruchu i parkowania.
4	Wzrost kosztów życia w dzielnicy.			Uwaga odrzucona. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania nie spowoduje istotnego wzrostu kosztów życia dla mieszkańców. Mieszkańcy Dzielnicy mogą skorzystać z preferencyjnego abonamentu mieszkańca w wysokości jedynie 10 zł miesięcznie. To symboliczna opłata, która pozwala na swobodne parkowanie w okolicy zamieszkania.
5	Niekorzystny wpływ wprowadzenia strefy na ceny nieruchomości oraz ceny najmu.			Uwaga odrzucona. Brakuje dowodów potwierdzających takie zjawisko. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania w innych częściach Krakowa, takich jak Zwierzyniec, Grzegórzki czy Stare Podgórze, nie spowodowało spadku wartości nieruchomości ani stawek najmu. Uporządkowanie organizacji ruchu i

				zwiększenie rotacji na miejscach parkingowych często wpływały pozytywnie na postrzeganą atrakcyjność tych lokalizacji.
XIV	Strefa doprowadzi do konfliktów i zwiększy napięcia społeczne.	17	1%	
1	Ryzyko konfliktów między kierowcami a osobami poruszającymi się inaczej niż prywatnym samochodem.			Uwaga odrzucona. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania nie zwiększa ryzyka konfliktów, lecz sprzyja bardziej zrównoważonemu korzystaniu z przestrzeni publicznej. Dzięki lepszej organizacji ruchu, w tym parkowania, dochodzi do ograniczeniu nadmiernego ruchu kołowego i poprawia się bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu: pojazdów samochodowych, pieszych, rowerzystów i użytkowników transportu publicznego. Strefa wspiera współistnienie różnych form przemieszczania się, a nie ich konflikt.
2	Ryzyko konfliktów między sąsiadami rywalizującymi o niewystarczającą liczbę miejsc postojowych.			Uwaga odrzucona. Strefa Płatnego Parkowania została wprowadzona właśnie po to, by ograniczyć rywalizację o miejsca i poprawić dostępność parkowania dla mieszkańców. Dzięki preferencyjnemu abonamentowi oraz zwiększonej rotacji pojazdów, liczba dostępnych miejsc dla lokalnej społeczności zazwyczaj się zwiększa, co w praktyce zmniejsza napięcia, zamiast je wywoływać.
3	Ryzyko konfliktów między mieszkańcami a osobami przyjezdnymi.			Uwaga odrzucona. Strefa Płatnego Parkowania ma na celu zwiększenie rotacji i dostępności miejsc postojowych zarówno dla mieszkańców, jak i osób spoza Dzielnicy.

4	Ryzyko konfliktów między mieszkańcami a władzami miasta.			Uwaga częściowo uwzględniona. Strefa Płatnego Parkowania jest narzędziem mającym na celu poprawę dostępności miejsc postojowych i uporządkowanie organizacji ruchu, a nie wywoływanie konfliktów. W 2020 roku, przed wprowadzeniem SPP, odbyły się konsultacje społeczne, w których mieszkańcy mogli zgłaszać swoje uwagi. Władze miasta są otwarte na dialog i starają się dostosować rozwiązania do potrzeb mieszkańców, jednocześnie dbając o dobro wspólne. Wprowadzanie SPP na terenie Bronowic było odpowiedzią na te potrzeby, a nie jednostronną decyzją, mającą na celu konflikt z mieszkańcami. Przeprowadzenie konsultacji społecznych w sprawie rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Dzielnicy jest odpowiedzią władz miasta na wątpliwości mieszkańców i chęcią na poznanie ich stanowiska w tej sprawie.
XV	Wzrost różnego typu zanieczyszczeń w dzielnicy spowodowanych wdrożeniem strefy oraz większym natężeniem ruchu (związanym np. z dodatkowymi okrężeniami samochodów poszukujących miejsca parkingowego).	15	1%	
1	Wzrost zanieczyszczeń powietrza.			Uwagi odrzucone.
2	Większe natężenie ruchu.			Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania przyczynia się do zmniejszenia zajętości miejsc parkingowych, co oznacza redukcję nadmiarowego ruchu, który powstaje w wyniku poszukiwania wolnych miejsc postojowych. Mniejsza liczba samochodów

				oraz krótszy czas ich poruszania się w obrębie strefy przekładają się na zmniejszenie emisji spalin i poprawę jakości powietrza.
3	Zanieczyszczenie przestrzeni poprzez dużą liczbę znaków pionowych i oznaczeń poziomych.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
XVI	Inne	78	5%	
1	Zbyt słaba komunikacja publiczna by zmuszać ludzi do rezygnacji z samochodu prywatnego.			Uwagi zostaną przeanalizowane w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
2	Projekt strefy wprowadzony bez konsultacji z mieszkańcami i w związku z tym, nieopowiadający na ich potrzeby i nie rozwiązujący ich problemów.			
3	Możliwe trudności z egzekwowaniem założeń strefy oraz ochroną okolic bezpośrednio ze strefą sąsiadujących (straż miejsca już teraz nie jest w stanie reagować adekwatnie na wszystkie nieprawidłowości związane z parkowaniem).			
4	Większe ryzyko mandatów dla mieszkańców i osób przyjezdnych.			Uwaga odrzucona. Strefa Płatnego Parkowania nie wpływa na zwiększenie liczby mandatów drogowych. Mandaty są nakładane za naruszenie przepisów ruchu drogowego, takich jak nieprawidłowe parkowanie czy łamanie innych zasad. SPP ma na celu uporządkowanie parkowania, co może wręcz zmniejszyć liczbę nieprawidłowych postojów i związanych z tym mandatów, poprawiając dostępność miejsc postojowych i organizację ruchu w obszarze strefy.

5	Potrzeba wprowadzenia strefy przestała być aktualna po pandemii, gdy zmienił się model pracy i mniej osób przyjeżdża codziennie do biur w Bronowicach.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
6	Ogólny brak zgody na wprowadzenie SPP w Bronowicach wyrażony w mniej lub bardziej dyplomatyczny sposób.			Uwaga przyjęta. Przeprowadzenie konsultacji społecznych w sprawie rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Dzielnicy jest odpowiedzialnością władz miasta na wątpliwości mieszkańców i chęcią na poznanie ich stanowiska w tej sprawie.

Tabela B. Argumenty podawane przez osoby popierające wprowadzenie strefy płatnego parkowania w Bronowicach.

DLACZEGO CHCEMY STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA? Argumenty podawane przez osoby popierające wprowadzenie SPP w Bronowicach				
LP.	ARGUMENTY I POSTULATY PODAWANE PRZEZ OSOBY BIORĄCE UDZIAŁ W KONSULTACJACH	LICZBA OSÓB PODAJĄCYCH ARGUMENTY, W DANEJ KATEGORII	PROCENT WSZYSTKICH RESPONDENTÓW	STANOWISKO PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
I	Wprowadzenie SPP w Bronowicach sprawi, że mieszkańcom łatwiej będzie zaparkować samochód w pobliżu miejsca zamieszkania.	115	8%	
1	Ograniczenie zjawisk utrudniających parkowanie.			Uwagi przyjęte. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania rzeczywiście przyczynia się do ograniczenia zjawisk utrudniających parkowanie, poprawiając dostępność miejsc. Dzięki zwiększonej rotacji pojazdów, mieszkańcy i osoby odwiedzające mają łatwiejszy dostęp do wolnych miejsc postojowych. SPP wymaga wniesienia opłaty za postój, co zwiększa rotację i dostępność miejsc postojowych i dlatego jest korzystnym rozwiązaniem.
2	Zwiększenie dostępności miejsc parkingowych.			
3	Czasem lepiej zapłacić a w zamian łatwiej parkować, niż trudzić się tak, jak ma to miejsce obecnie.			
II	Wprowadzenie SPP w Bronowicach zdecydowanie zmniejszy liczbę "obcych" samochodów parkujących obecnie w dzielnicy.	108	7%	
1	Ograniczenie parkowania przez osoby spoza Krakowa, które po pozostawieniu samochodu na terenie Bronowic przesiadają się na komunikację miejską.			Uwagi przyjęte. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania pomoże ograniczyć parkowanie przez osoby spoza Krakowa, które obecnie parkują w Bronowicach i korzystają z komunikacji miejskiej, zwiększając dostępność miejsc dla mieszkańców. Ograniczenie parkowania
2	Ograniczenie parkowania przez pracowników tutejszych biurowców (w tym tych, którzy parkując na terenie dzielnicy unikają opłat za parkowanie na parkingu firmowym).			

				przez pracowników biurowców również przyczyni się do poprawy dostępności przestrzeni parkingowej w dzielnicy, eliminując przypadki unikania opłat za parkingi firmowe i zachęcając do korzystania z alternatywnych metod transportu, takich jak komunikacja publiczna.
3	Ograniczenie parkowania przez osoby wynajmujące mieszkania na terenie Bronowic.			Uwagi przyjęte. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania może skutkować ograniczeniem parkowania przez osoby wynajmujące mieszkania oraz studentów, którzy często nie są zobowiązani do ponoszenia kosztów związanych z parkowaniem. Dzięki SPP, mieszkańcy, którzy regularnie korzystają z miejsc postojowych, będą mieli większy dostęp do dostępnych przestrzeni, a osoby wynajmujące i studenci, którzy parkują przez dłuższy czas, będą motywowani do korzystania z alternatywnych środków transportu, jak komunikacja miejska czy rowery. Takie rozwiązanie poprawia rotację miejsc parkingowych i ułatwia parkowanie tym, którzy naprawdę tego potrzebują.
4	Ograniczenie parkowania przez studentów.			
III	Wprowadzenie SPP w Bronowicach ureguje i uporządkuje parkowanie na terenie dzielnicy.	54	4%	
1	Wyznaczenie bezpiecznych i nieograniczających ruchu ani komfortu miejsc parkingowych.			Uwagi przyjęte. Uwagi dotyczące wyznaczenia bezpiecznych miejsc parkingowych, ustanowienia jasnych zasad parkowania oraz ograniczenia patoparkowania są związane z kluczowymi celami Strefy Płatnego Parkowania. SPP

2	Ustanowienie jasnych zasad parkowania na terenie dzielnicy.			pozwała na wyznaczenie oznakowanych miejsc, co nie tylko zwiększa bezpieczeństwo, ale także poprawia komfort poruszania się po dzielnicy. Jasne zasady parkowania pomagają w eliminowaniu nieprawidłowych postojów, takich jak blokowanie bram czy zastawianie chodników, co zwiększa płynność ruchu i poprawia jakość życia mieszkańców. Takie rozwiązania przyczyniają się do bardziej uporządkowanej przestrzeni publicznej, eliminując patoparkowanie.
3	Ograniczenie liczby samochodów parkujących "na dziko" (patoparkowanie), w tym samochodów blokujących bramy, ograniczających widoczność, zastawiających chodniki.			
IV	Wprowadzenie SPP przyczynie się do udroźnienia Dzielnicy i uwolnienia jej od nadmiaru samochodów.	30	2%	
1	Udroźnienie chodników			Uwagi przyjęte.
2	Udroźnienie ścieżek rowerowych			Uwagi dotyczące udroźnienia chodników, ścieżek rowerowych i wąskich uliczek są zasadnicze dla poprawy jakości przestrzeni miejskiej. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania przyczynia się do zwiększenia dostępności tych przestrzeni poprzez wprowadzenie nowej, uporządkowanej organizacji ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego.
3	Udroźnienie samych ulic (w tym wąskich uliczek z zabudową jednorodzinną).			
V	Wprowadzenie SPP przyczyni się do zmniejszenia ruchu samochodowego w Bronowicach.	28	2%	
1	Brak możliwości darmowego parkowania zmniejszy liczbę samochodów przyjeżdżających do Dzielnicy.			Uwagi przyjęte. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania rzeczywiście może zmniejszyć liczbę samochodów przyjeżdżających do dzielnicy, dzięki wyznaczeniu wyraźnych zasad

2	Zmniejszy się ruch samochodów krążących w poszukiwaniu miejsca parkingowego.			parkowania i pobieraniu opłat. Zmniejszy to również ruch samochodów krążących w poszukiwaniu wolnych miejsc, co poprawi płynność ruchu i zmniejszy emisję spalin. Dla części osób, wyższe koszty parkowania mogą stanowić motywację do korzystania z transportu publicznego, rowerów lub innych bardziej ekologicznych środków transportu, co sprzyja promowaniu zdrowszego stylu życia i zmniejsza zatłoczenie w obrębie dzielnicy.
3	Dla części osób może to być czynnik motywujący do zmiany stylu życia i rezygnacji z samochodu.			
VI	Wprowadzenie SPP zlikwiduje zjawisko parkowania długoterminowego na terenie Bronowic.	18	1%	
1	Zmniejszy się liczba samochodów zostawianych pod blokami i prywatnymi domami na okres całego dnia roboczego.			Uwagi przyjęte. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania przyczyni się do zmniejszenia liczby samochodów pozostawianych pod blokami i prywatnymi domami na długie godziny, ponieważ osoby, które nie są mieszkańcami, będą zmotywowane do korzystania z transportu publicznego lub alternatywnych środków transportu. SPP ograniczy również parkowanie pojazdów przez osoby studiujące czy pracujące w Krakowie, które zostawiają auta na kilka dni, a także przez osoby wylatujące z Balic, co poprawi dostępność miejsc parkingowych dla mieszkańców. Dodatkowo, uporządkowanie przestrzeni zmniejszy liczbę porzuconych wraków, co wpłynie na poprawę estetyki i bezpieczeństwa dzielnicy.
2	Zmniejszy się liczba samochodów pozostawianych na kilka dni czy na cały tydzień roboczy (samochody osób studiujących lub pracujących w Krakowie, ale weekendy spędzających poza miastem).			
3	Zmniejszy się liczba samochodów pozostawianych tu przez osoby wylatujące z Balic na wakacje lub inne kilkudniowe/ tygodniowe wyjazdy.			
4	Zmniejszy się liczba wraków porzucanych na ulicach Bronowic.			

VII	Wprowadzenie SPP w Bronowicach przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa.	14	1%	
1	Wzrośnie bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów.			Uwagi przyjęte. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez zmniejszenie liczby pojazdów zaparkowanych na chodnikach oraz blokujących ścieżki rowerowe. Dzięki wyznaczeniu miejsc parkingowych i ograniczeniu parkowania "na dziko", piesi i rowerzyści zyskają więcej przestrzeni do poruszania się. Ponadto, zmniejszenie liczby samochodów krążących w poszukiwaniu miejsca parkingowego poprawi płynność ruchu, co wpłynie na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu – zarówno pieszych, rowerzystów, jak i kierowców.
2	Ogólnie wzrośnie bezpieczeństwo poruszania się po Dzielnicy (dowolnym środkiem komunikacji).			
VIII	Inne	29	2%	
1	Zmniejszenie hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza (wynikające z mniejszego natężenia ruchu samochodowego).			Uwagi przyjęte. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania przyczyni się do zmniejszenia hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza dzięki ograniczeniu natężenia ruchu samochodowego w obszarze Bronowic.
2	Odciążenie ulic, które bezpośrednio sąsiadują z obecną SPP w związku z tym, często są traktowane jako ostatnia szansa na bezpłatne parkowanie przed wjazdem do miasta.			Mniejsza liczba pojazdów na ulicach bezpośrednio sąsiadujących z istniejącą SPP sprawi, że te ulice staną się mniej

3	SPP sprawdziła się w innych Dzielnicach, a Bronowice również zasługują na takie rozwiązanie.			obciążone, poprawiając komfort życia mieszkańców. Doświadczenia innych dzielnic, gdzie SPP już funkcjonuje, pokazują, że takie rozwiązanie przynosi korzyści w postaci lepszej organizacji przestrzeni miejskiej i zwiększonej dostępności miejsc parkingowych.
4	Inne, ogólnie wyrażane słowa poparcia dla SPP.			Bronowice, podobnie jak inne obszary, zasługują na te same udogodnienia.

Tabela C. Postulaty dotyczące zmiany granic planowanej strefy płatnego parkowania w Bronowicach.

POSTULATY DOTYCZĄCE ZMIANY GRANIC PLANOWANEJ SPP W BRONOWICACH				
LP.	UWAGI, POMYSŁY I POSTULATY OSÓB BIORĄCYCH UDZIAŁ W KONSULTACJACH	LICZBA OSÓB PODAJĄCYCH POSTULATY W DANEJ KATEGORII	PROCENT WSZYSTKICH RESPONDENTÓW	STANOWISKO PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
I	Postulaty dotyczące <u>pomniejszenia</u> strefy (odpowiedzi na pytanie: "Podaj nazwy ulic, o które Twoim zdaniem powinna być pomniejszona planowana strefa:"):	15	1,03%	Uwagi zostaną przeanalizowane w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnego zmniejszenia granic strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
1	Głowackiego i Piastowska			
2	Rydla			
3	Zarzeczce			
4	Zarzeczce (część), Stańczyka, Drzymały, Wjazdowa, Czepca, Racheli			
5	Zarzeczce, Lea, Wesele, Przybyszewskiego			
6	Złoty Róg			
7	Złoty Róg, Czepca, Wallek -Walewskiego, Racheli, Rodakowskiego, Kmietowicza, Krakusów			
8	Zygmunta Mysłakowskiego			
9	Ze strefy powinno się wyłączyć ul. Mysłakowskiego. Zamiast tego w tym miejscu powinno się wprowadzić ograniczenie parkowania (prawo do parkowania wyłącznie dla mieszkańców ulicy).			
10	Ze strefy powinny zostać wyłączone ulice: Czepca, Bronowicka, Rydla, Złoty Róg, Wjazdowa i innych w najbliższej okolicy.			
11	Nie wprowadzajmy strefy płatnego parkowania na ulicy Tetmajera, ponieważ jej charakter jest głównie mieszkalny, a ruch samochodowy w tym rejonie nie jest na tyle intensywny, aby tego wymagać.			

12	Strefa powinna zostać pomniejszona i wprowadzona w tym rejonie gdzie występują bloki wielorodzinne. Stara część ul. Rydla, Krzywy Zaulek, Staszczyka. To tutaj jest największy problem z parkowaniem aut.			
13	Strefa nie powinna być wprowadzana na północ od ul. Bronowickiej. W rejonach dróg wewnętrznych po stronie południowej od ul. Bronowickiej należy zadbać, aby parkowanie na wszystkich drogach wewnętrznych zostało uregulowane za pomocą znaku B-39			
14	Strefa powinna być pomniejszona. Powinna obejmować obszar wydłuż dobrze skomunikowanych (komunikacją zbiorową) ulic i wokół centrum biurowego przy Armii Krajowej/Przybyszewskiego/Lea			
15	Strefa powinna się obowiązywać maksymalnie do ulicy Rydla, Młodej Polski			
II	Postulaty dotyczące powiększenia strefy (odpowiedzi na pytanie: Podaj nazwy ulic, o które Twoim zdaniem powinna być poszerzona planowana strefa:"): 	39	2,68%	
1	Balicka, Na Błonie			Uwagi zostaną przeanalizowane w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnego powiększenia granic strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
2	Balicka, Na Błonie, Lindego (uwaga powtórzona dwukrotnie)			
3	Buszka, Przybyszewskiego			
4	Buszka, Brązownicza, Przybyszewskiego od Armii Krajowej w stronę Buszka, Pyjasa, Odlewnicza, Konwisarzy, Spizowa			
5	Całe osiedle WIDOK			
6	Grenadierów			
7	Jadwigi z Łobzowa			
8	Krzywy zaulek 5 (uwaga powtórzona dwukrotnie)			
9	Krzywy Zaulek po uwzględnieniu przebudowy			
10	Lea, Przybyszewskiego			
11	Lea, Sewera Zarzecze			
12	Rydla			

13	Rydla - droga wewnętrzna powinna być zmieniona na strefę zamieszkanie i wprowadzona SPP		
14	Rydla - drogi wewnętrzna (uwaga powtórzona ośmiokrotnie)		
15	Rydla, drogi wewnętrzne po przebudowie		
16	Rydla, Krzywy Zaulek		
17	Rydla, Krzywy Zaulek - strefa poszerzona o drogi wewnętrzne (uwaga powtórzona dwukrotnie)		
18	Strefa powinna zostać wprowadzona w rejonie ul. Rydla numery 1 - 20. Sytuacja w tym rejonie jest bardzo zła i miasto powinno zapewnić w tym rejonie strefę płatnego parkowania.		
19	Stańczyka na całej długości		
20	Stańczyka w kierunku Armii Krajowej		
21	Staszczyka		
22	Złoty Róg		
23	SPP powinna być powiększona dodatkowo jeszcze co najmniej o ulice Wizjonerów, Naukowców, oraz Jabłonkowską, Bronowicką i Wernyhory na północ od Balickiej. A długoterminowo należałoby wręcz całe miasto objąć SPP.		
24	Bardzo proszę o rozszerzenie strefy płatnego parkowania o ulice Grenadierów, przecznica z Głowackiego. Obecnie całe osiedle Głowackiego-Rydla (czyli m.in. ul. Grenadierów) stanowi swoisty "Park and Ride". Z cudem graniczy zaparkowanie na osiedlu, można za nim za to spotkać bardzo wiele rejestracji, które wskazują że właściciele samochodów tam parkujących nie są najprawdopodobniej mieszkańcami osiedla. W najbliższej okolicy powstaje także nowy budynek (miejsce hotelu Demel) więc sytuacja ulegnie jeszcze pogorszeniu. Bardzo zatem proszę o rozszerzenie strefy na ulice Grenadierów.		

25	Jestem za poszerzeniem strefy o południową część od ul. Bronowickiej. Czyli jedna strefa powinna obejmować obszar od ul. Rydla do ulicy Zielony Most i od ulicy Złoty Róg do ulicy Armii Krajowej - Zarzecze - także z osiedlem Widok. Mieszkańcy północnej części strefy uczęszczają do Kościoła przy ul. Św. Wojciecha, także Św. Jana z Kęt. Dokonują także zakupów na osiedlu Widok. Utworzenie mniejszych stref (np. tylko strefa na północ od Bronowickiej) - utrudni dojazd do części usługowej dzielnicy Bronowice.			
26	Powinno się poszerzyć SPP o obszar Cichego Kącika.			
27	Planowana strefa jest zbyt mała, jak na lokalizację tak daleko od centrum.			
28	Powinna objąć całe Bronowice. Już teraz przyjezdni skutecznie blokują np. ul. Na Błonie, Filtrową, Zygmunta Starego (rozjeżdżają tereny zielone w okolicach wodociągów i działek - trakt spacerowy Młynówki Królewskiej), byle tylko zaparkować za darmo.			
29	Strefa powinna obejmować całe Bronowice i Prądnik Biały inaczej problem parkowania gdzie popadnie tylko wypychamy coraz dalej od centrum.			
III	Inne postulaty związane z granicami planowanej strefy płatnego parkowania:	3	0,21%	
1	Uważam że wprowadzenie podziału na podstrefy wzdłuż ul. Bronowickiej dodatkowo skomplikuje życie mieszkańców strony północnej odcinając ich od strefy szkół i sklepów zlokalizowanych po stronie południowej. Jeżeli już to podział powinien przebiegać wzdłuż ul. Przybyszewskiego			Uwagi zostaną przeanalizowane w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej zmiany granic strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
2	Strefa powinna być od Piastowskiej, Lea, Szlachetowskiego, Młodej Polski, tu gdzie samochody osób dojeżdżających porzuca auta przed strefą na Krowodrzy. Strefa jest konieczna			
3	Strefa nie jest potrzebna. A jeśli już miałyby być wprowadzona to konieczne z terenem Przybyszewskiego po południowej stronie Armii Krajowej			

Tabela D. Pomysły i postulaty związane z rozwiązywaniem problemów parkingowych w Bronowicach w tym z wdrażaniem strefy płatnego parkowania.

POMYSŁY I POSTULATY ZWIĄZANE Z ROZWIĄZYWANIEM PROBLEMÓW PARKINGOWYCH W BRONOWICACH W TYM Z WDRAŻANIEM STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA				
LP.	POMYSŁY I POSTULATY OSÓB BIORĄCYCH UDZIAŁ W KONSULTACJACH	LICZBA OSÓB PODAJĄCYCH POMYSŁY W DANEJ KATEGORII	PROCENT WSZYSTKICH RESPONDENTÓW	STANOWISKO PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
I	Postulaty dotyczące organizacji nowych miejsc parkingowych i budowy parkingów:	99	7%	
1	Wprowadzenie SPP powinno być poprzedzone/ połączone/ zamienione na budowę zaplanowanych wcześniej parkingów wielkogabarytowych typu P&R (np. przy ul. Balickiej/ Armii Krajowej; ul. Jabłonowskiej).			Uwagi przyjęte. Miasto planuje budowę parkingu P+R w Bronowicach. Inwestycja jest przygotowywana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa. https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/w-bronowicach-powstanie-nowoczesny-wezel-komunikacyjny/
2	Wprowadzenie SPP powinno być poprzedzone/ połączone/ zamienione na budowę dodatkowych (w stosunku do wcześniej zaplanowanych) parkingów typu P&R na obrzeżach dzielnicy i w okolicy węzłów przesiadkowych.			
3	Wprowadzenie SPP powinno być poprzedzone/ połączone/ zamienione na budowę wielkopowierzchniowych (wielopoziomowych/ podziemnych) parkingów na terenie dzielnicy (nie tylko typu P&R).			
4	Miasto powinno budować darmowe parkingi dla mieszkańców.			Uwagi odrzucone. Większość zgłoszonych uwag (np. postulat budowy darmowych parkingów, żądanie zapewnienia jednego miejsca parkingowego na mieszkanie, propozycje lokalizacji wielopoziomowych parkingów czy organizacji konkursu architektonicznego) dotyczy zagadnień inwestycyjnych, planistycznych lub zarządczych. Tymczasem przedmiotem konsultacji była zasadność
5	Wprowadzenie SPP powinno się łączyć z organizowaniem nowych/ dodatkowych miejsc parkingowych dla mieszkańców.			
6	SPP powinna zapewniać adekwatną liczbę miejsc parkingowych dla mieszkańców.			
7	SPP powinna zapewniać minimum jedno miejsce parkingowe na każde mieszkanie.			
8	W razie konieczności Miasto powinno przebudować teren, w tym tereny zielone aby zapewnić nowe miejsca postojowe dla mieszkańców.			

9	Dodatkowy parking powinien powstać m.in.. na terenie MPEC.			rezygnacji z rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania, a nie kształtowanie polityki inwestycyjnej miasta. Zgłoszone postulaty wykraczają poza zakres konsultacji i wymagają odrębnej analizy urbanistycznej, technicznej oraz finansowej. Należy przy tym zauważyć, że budowa nowych parkingów, zwłaszcza bezpłatnych, jest sprzeczna z celami SPP, do których należy m.in. ograniczanie ruchu samochodowego oraz poprawa dostępności istniejących miejsc postojowych. Realizacja takich postulatów prowadziłaby do utrwalenia dalszego wzrostu ilości pojazdów samochodowych i dalszego deficytu ogólnodostępnej przestrzeni parkingowej na terenie całego miasta.
10	Wielopoziomowy parking, który byłby całkowicie darmowy dla mieszkańców i znajdowałby się w najbliższym otoczeniu ulic Czepca - Wjazdowej - Wallek-Walewskiego - Górnej i Rodakowskiego, mógłby powstać w miejscu budynku Górna 5A, który to budynek i tak należy do miasta. Budynek obecnie jest wynajmowany, a okoliczni mieszkańcy mają problemy z najemcami ponieważ zajmują oni miejsca parkingowe na ulicy i powodują zagrożenie swoją wyjątkowo agresywną jazdą. Budynek Górna 5A powinien zostać wyburzony i wraz z terenami przyległymi znajdującymi się na działkach 143/2 , 143/3 oraz 144, powinien zostać przeznaczony na np. dwupoziomowy parking.			
11	Nauczyciele z SP przy ul. Szlachtowskiego powinni mieć własny parking, żeby nie parkować na naszych miejscach przy ul. Altanowej			
12	Powinno się zorganizować konkurs architektoniczny na planowany parking wielopoziomowy (oryginalny projekt jest nielogiczny). Potrzebne jest rozwiązanie, które umożliwi bezpośrednie wejście na peron z parkingu oraz umożliwi mieszkańcom osiedla "mieszkaj w mieście" bezpośrednie dostanie się na peron bez konieczności schodzenia do ul. Armii Krajowej.			
13	Umiejscowienie P&R powinno zostać zmienione. Powinno się go wyprowadzić z wiaduktu AK na obrzeża dzielnicy.			
14	Jeśli nie ma pieniędzy na takie duże inwestycje jak P&R przy SKA proponuję wybudowanie zatok do parkowania "na ukos" wzdłuż wszystkich ślimaków na skrzyżowaniu Armii Krajowej z Bronowicką. To nieporównanie tańsze rozwiązanie, które da podobny efekt jak kosztowny P+R. Obecne, szerokie chodniki po obu stronach jezdni łączników są zbędne, po "wewnętrznej" nie chodzi prawie nikt, przy okazji będzie to miało mniejszy wpływ na ilość zieleni (miejsca parkingowe zamiast fragmentu trawnika w przeciwieństwie do wycinki drzew pod parking).			Uwaga częściowo przyjęta. Miasto planuje budowę parkingu P+R w Bronowicach. Inwestycja jest przygotowywana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa. https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/w-bronowicach-powstanie-nowoczesny-wezel-komunikacyjny/ Zgodnie z art. 40a ust. 1d ustawy o drogach publicznych środki uzyskane z opłat za

				postój pojazdów samochodowych w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w wysokości nie mniejszej niż 65% tych opłat, oraz środki z opłat dodatkowych pobranych z tytułu nieuiszczenia opłaty za postój, gmina przeznacza wyłącznie na sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej lub zieleni i zadrzewienia w gminie.
15	Gdzie obiecywane parkingi P&R które miały być budowane z zysków wygenerowanych przez MI sp zoo ze SPP. MI powinna wygenerować w latach swego istnienia wystarczająco na wybudowanie 10-15 tyś miejsc parkingowych w w P&R co realnie zmniejszyłoby problem w Krakowie.			Uwaga częściowo przyjęta. Miasto planuje budowę parkingu P+R w Bronowicach. Inwestycja jest przygotowywana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa. https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/w-bronowicach-powstanie-nowoczesny-wezel-komunikacyjny/ Zgodnie z art. 40a ust. 1d ustawy o drogach publicznych środki uzyskane z opłat za postój pojazdów samochodowych w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w wysokości nie mniejszej niż 65% tych opłat, oraz środki z opłat dodatkowych pobranych z tytułu nieuiszczenia opłaty za postój, gmina przeznacza wyłącznie na sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej lub zieleni i zadrzewienia w gminie.
II	Postulaty związane ze zmianą organizacji ruchu:	31	2%	

1	Zmiana strefy powinna być powiązana ze zmianą przepisów dotyczących parkowania w strefie wewnętrznej, czyli całego osiedla WIDOK. Jeżeli strefa będzie wprowadzona tylko na wybranych ulicach, to na osiedlu Widok/Bronowice Małe osoby dojeżdżające do Krakowa zrobią sobie z osiedla parking a identyfikatory nie rozwiążą sprawy.			Uwagi odrzucone. Wiele z przytoczonych uwag odnosi się do bardzo konkretnych zagadnień technicznych, organizacyjnych oraz projektowych, takich jak szczegóły oznakowania, kierunki ruchu, geometria skrzyżowań, sposób wyznaczenia miejsc postojowych czy potrzeba korekt w stałej organizacji ruchu (np. ulice: Rydła, Szlachtowskiego, Górna, Zapolskiej, Bronowicka). Choć są to tematy ważne z perspektywy codziennego funkcjonowania mieszkańców, nie były one bezpośrednim przedmiotem konsultacji, których celem było zebranie opinii w sprawie rezygnacji lub kontynuacji rozszerzenia SPP w Dzielnicy VI. Należy zauważyć, że wiele postulatów (np. zmiana sposobu parkowania z równoległego na skośne, przywracanie parkowania w miejscach obecnie zbyt wąskich, usuwanie słupków czy trawników, poszerzanie jezdni) pozostaje w sprzeczności z podstawowymi celami wprowadzania SPP: poprawą dostępności miejsc dla mieszkańców, zwiększeniem bezpieczeństwa, uporządkowaniem parkowania, ochroną przestrzeni publicznej oraz wspieraniem zrównoważonej mobilności. Zgłoszone postulaty techniczne i lokalne problemy (np. przy ul. Drzymały, Złoty Róg, Balicka, Górna, Rydła, Awiteks, os. Widok)
2	Problemem jest m.in. brak wprowadzenia odwrotnego kierunku jazdy na zielony most w kierunku ul. Katowickiej.			
3	Dobrze byłoby jasno zdefiniować możliwość parkowania wzdłuż ulicy Zapolskiej. Jeden pas jest teraz cały zajęty przez auta - mimo miejsc parkingowych dostępnych w domach jednorodzinnych			
4	Uważam, że na ulicy Racheli powinien być zniesiony zakaz zatrzymywania się			
5	Na ul Czepca mamy za wąski chodnik aby zmieniać organizację ruchu. Stanowi to duże niebezpieczeństwo dla wszystkich zwłaszcza dla dzieci.			
6	Warto rozważyć korektę stałej organizacji ruchu w ul. Bronowickiej, tj. wydłużenie lewoskrętu z ul. Bronowickiej w ul. Rydła (relacja zachód-> północ). Relacja ta jest szczególnie oblegana, a specyfika skrzyżowania powoduje, że potoki ruchu wzajemnie się blokują. Powszechną praktyką stało się wcześniejsze formowanie dwóch pasów ruchu przez kierowców, co jednak powoduje, że systematycznie przekraczają oni podwójną linię ciągłą, wjeżdżając na przeciwny pas ruchu. Obecny odcinek charakteryzuje się ponadprzeciętnie szerokimi pasami ruchu (5m), co daje możliwość wyznaczenia dłuższego lewoskrętu, czyli de facto usankcjonowania obecnego uzusu. Zwężenie pasów ruchu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo (uspokojenie) ruchu.			
7	Na ul. Bronowickiej powinny zostać rozrysowane dwa pasy ruchu w kierunku centrum miasta na odcinku od ul. Rodakowskiego do Rydła, a lewy pas powinien służyć do lewoskrętu w ul.			

	Kmietowicza i Krakusów oraz przede wszystkim Rydla (obecny jest za krótki)			powinny być analizowane indywidualnie, przy okazji aktualizacji organizacji ruchu. Jednak nie przesądzają one o zasadności samego rozszerzenia SPP, lecz dotyczą ewentualnych korekt. W związku z tym takie uwagi/wnioski powinny zostać skierowane do odpowiednich jednostek miejskich (ZDMK – zarządca drogi, Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa – zarządzający ruchem na drogach) do dalszego rozpoznania.
8	W Bronowicach, na 80% ulic wprowadzono umożliwienie ruchu rowerzystów "pod prąd", co generuje ogromne dla nich zagrożenie i mocno spowalnia ruch.			
9	Powinno się usunąć słupki z chodników, przez nie trudno przejść z wózkiem dziecięcym.			
10	Brakuje sygnalizacji świetlnej przy skrzyżowaniu Balicka/ Zakliki z Mydlnik.			
11	Pilnie potrzebna jest rozbudowa mostu jednopasmowego dwukierunkowego nad Rudawą pomiędzy Zakliki z Mydlnik, a Podłużna.			
12	Wnioskuje o usunięcie równoległych miejsc postojowych na wysokości Juliusza Lea 201. Jako mieszkaniec okolicy codziennie widuje chaos jaki powstaje w tym miejscu ze względu istnienia miejsc do parkowania bo obu stronach ulicy. Wprowadzenie strefy i tak już znacząco zwiększy dostępność miejsc parkingowych dla mieszkańców - poprawa bezpieczeństwa poprzez usunięcie miejsc parkingowych na wysokości Juliusza Lea 201 jest tego warta.			
13	Poważnym problemem projektu są takie ulice jak np. Szlachtowskiego, gdzie obecny plan strefy zlikwiduje kilkanaście (o ile nie więcej) miejsc używanych przez mieszkańców. Plan mógłby przenieść chodnik na jedną stronę ulicy zostawiając drugą na miejsca parkingowe.			
14	Na ulicy Górnej powinien zostać wprowadzony ruch po stronie skrajni wschodniej , a samochody powinny parkować po stronie skrajni zachodniej.			
15	Część proponowanych w projekcie rozwiązań jak np. likwidacja miejsc parkingowych przy zajezdni, czy równoległe parkowanie wzdłuż bloku 17, nie znajduje moim zdaniem racjonalnego uzasadnienia.			

16	Ulica Rydla 17: proszę o zmianę znaku na parkowanie skośne. Nikt nie parkuje tam równolegle.		
17	Proszę o likwidację trawnika przy ulicy Rydla 15 od strony Rydla 11. Tam jest miejsce na 2 auta. Dodatkowo są miejsca do parkowania przy Awiteksie, których nie uwzględniono w projekcie - proszę o dodanie.		
18	Skandalem jest planowane zlikwidowanie miejsc przed Awiteksem przy Rydla i parkowanie równoległe wzdłuż ulicy. Jest miejsce i warunki do parkowania skośnego i tak należy to zostawić!		
19	Miejsca parkingowe powinny być również ukośnie zamiast równoległe przy ul. Rydla w rejonie kiosku Awiteks.		
20	Na ul. Jadwigi z Łobzowa w części przy parku wzdłuż ulicy po obu stronach powinny zostać utworzone miejsca parkingowe tak jak jest to w chwili obecnej.		
21	Na ulicy Rydla 17 ludzie parkują skośnie a w projekcie jest parkowanie równoległe - czyli strefa jeszcze sprawia, że będzie mniej miejsc.		
22	W wielu miejscach wprowadzono parkowanie równoległe, a w Bronowicach parkuje się skośnie. Zmiana nie jest pożądana.		
23	Na ulicach wewnętrznych powinien być zastosowany znak, o którym wspominali państwo radni na pierwszym spotkaniu w czerwcu.		
24	Zarządca dróg powinien przeanalizować czy obecnie jest właściwa organizacja ruchu na fragmencie ulicy Szlachtowskiego ("ślepy" odcinek od ul. Młodej Polski do SP nr 193). To co się tam dzieje podczas przywozu i odbioru dzieci ze szkoły, to woła o pomstę do nieba. Ten fragment ulicy nie spełnia warunków, określonych przepisami, drogi dwukierunkowej.		
25	Miejsce parkingowe wyznaczone w SPP uniemożliwia wjazd do garażu nr 3 na ul. Złoty Róg oraz koliduje ze ścieżką rowerową z ul. Radzikowskiego (brak widoczności rowerzysty wyjeżdżającego z tej ulicy na ul. Złoty Róg).		

26	Wprowadzenie SPP powinno być powiązane z namalowaniem w końcu buspasa na Armii Krajowej.			
27	Drogi wewnętrzne (ul. Rydla wewnętrzne 1,3,5,7) powinny zostać zlikwidowane i tam też powinna być strefa, bo bardzo dużo samochodów parkuje na tych uliczkach.			
28	Na ulicy Górnej nie wiadomo z jakich przyczyn są stawiane znaki zakazu parkowania. Nie ma żadnych wskazań aby się tam znajdowały. Znaki te na dzień dzisiejszy (24.11) zabierają około 5 miejsc parkingowych, co u nas na ulicy wiele znaczy.			
29	Jeżeli jest "obserwowane" zwiększone natężenie ruchu to miasto powinno dostosować infrastrukturę drogową, a nie działać w przeciwnym kierunku zwracając przepustowość pasów ruchu.			
30	Należy uregulować parkowanie na chodniku ul. Drzymały. Miejscami nie można przejść chodnikiem. Jest to bardzo niebezpieczna ulica z uwagi na ścieżkę rowerową wyznaczoną w miejscu zaparkowanych aut (pod prąd!!!) oraz wjeżdżających od ul. Zarzecz samochodów. Z uwagi parkujących na chodniku samochodów (również na rogu ulicy wbrew przepisom!!) piesi muszą się przemieszczać jezdnią.			
III	Pomysły na inne, alternatywne wobec SPP sposoby rozwiązania problemów z parkowaniem:	21	1%	
1	Należy wprowadzić (rozważyć wprowadzenie) opłat dla osób spoza Krakowa (nie płacących tutaj podatków) wjeżdżających samochodem do miasta (winiety).			Uwaga odrzucona. Pomysł wprowadzenia opłat za wjazd do miasta (np. winiety dla osób spoza Krakowa) wiąże się z ideą tzw. opłaty kongestyjnej, które są stosowane w niektórych dużych miastach Europy. Takie rozwiązanie wymaga jednak zmiany przepisów ogólnokrajowych. Obecnie polskie prawo nie przewiduje możliwości pobierania opłat za sam wjazd do miasta, z wyjątkiem bardzo ograniczonych przypadków (np. strefy

				czystego transportu dla pojazdów niespełniających norm emisji). Wprowadzenie winiet dla osób spoza Krakowa nie może więc być alternatywą dla SPP w obecnym stanie prawnym. SPP to narzędzie, które pozwala ograniczyć nadmiarowy napływ pojazdów i uporządkować parkowanie – niezależnie od miejsca zamieszkania kierowcy. W związku z tym ma obecnie najbardziej realną funkcję regulacyjną.
2	Mądrzejsze planowanie nowych inwestycji, w szczególności mieszkaniowych: powinno się ograniczyć wydawanie pozwoleń na zabudowę wielorodzinną, a inwestorzy stawiający nowe budynki powinni być zobowiązani do zapewnienia adekwatnej liczby miejsc parkingowych w ramach inwestycji (a potem z tego rzetelnie rozliczani).			Uwaga częściowo przyjęta. To trafna i ważna uwaga, która dotyczy szerszego kontekstu polityki urbanistycznej miasta, a nie bezpośrednio samego rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania. Zgadzamy się, że nowe inwestycje mieszkaniowe powinny być lepiej zaplanowane, a inwestorzy powinni zapewnić odpowiednią liczbę miejsc postojowych, zarówno ze względów funkcjonalnych, jak i społecznych. Egzekwowanie tych obowiązków już po zakończeniu budowy należy do odpowiednich organów nadzoru architektoniczno-budowlanego. SPP odpowiada na istniejące problemy z deficytem miejsc postojowych. Dlatego wprowadzenie strefy nie wyklucza potrzeby zmian w planowaniu przestrzennym. Obie te kwestie powinny iść w parze, by poprawić jakość życia mieszkańców.

3	Newralgiczne miejsca (z małą dostępnością miejsc parkingowych i niską rotacją) można wyregulować samymi znakami bez wprowadzania strefy płatnego parkowania.			Uwaga częściowo przyjęta. Choć w niektórych lokalizacjach odpowiednie oznakowanie i ustalenie stref czasowych mogą wystarczyć do uporządkowania parkowania, SPP stanowi kompleksowe rozwiązanie, które umożliwia jednolite określenie stawek, godzin obowiązywania opłat oraz mechanizmów kontroli. Taka standaryzacja sprzyja efektywnemu gospodarowaniu ograniczonym zasobem miejsc postojowych, czego nie da zapewnić wyłącznie poprzez ustawienie znaków drogowych.
4	Zamiast wprowadzania SPP można ustawić znak 30 (tylko dla mieszkańców).			Uwaga odrzucona. Zastosowanie ograniczeń wjazdu wyłącznie dla mieszkańców może być rozważane, ale tylko na wybranych, lokalnych ulicach i po szczegółowej analizie organizacji ruchu, uwarunkowań prawnych oraz technicznych możliwości egzekwowania przepisów. Takie rozwiązania nie mogą zastąpić SPP jako całościowego narzędzia do zarządzania parkowaniem w skali dzielnicy – są jedynie uzupełnieniem, możliwym do wdrożenia punktowo, tam gdzie jest to uzasadnione i wykonalne.
5	Warto rozważyć wprowadzenie dłuższego czasu zakazu postoju np. od godz. 8 do godz. 17 na ulicach które teraz są objęte tym zakazem w krótszym wymiarze. Rozwiązanie takie mogłoby ograniczyć problem osób dojeżdżających do pracy w Bronowicach samochodami i parkujących na ogólnodostępnych miejscach (poza parkingami firmowymi).			Uwagi zostaną przeanalizowane w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach.

6	Są alternatywne sposoby zarządzania problemem parkowania, np. strefy czasowe.			
7	Może można wprowadzić kolorowe krawężniki, przykładowo: niebieskie- miejsca dla mieszkańców, fioletowe- miejsca dla gości, czerwone-nie wolno parkować(wyjazd/wyjazd ewakuacyjny itp.), żółte- przyjechał ktoś z za miasta i tu chce zostawić auto a dalej będzie jechać komunikacją do swojej destynacji (takie park and ride). Podobne rozwiązanie działa w Hiszpanii, gdzie miejsca są wymalowane różnymi kolorami linii, a turyści mogą parkować tylko na jednym kolorze.			Uwaga odrzucona. Kolorowe oznakowanie miejsc parkingowych, wzorem miast europejskich (np. w Hiszpanii), to ciekawy pomysł zwiększający czytelność zasad parkowania np. dla mieszkańców, gości, czy osób korzystających z komunikacji miejskiej. W polskich warunkach prawnych obecnie brak jest przepisów umożliwiających taką formę oznakowania ponieważ kolor linii i krawężników jest uregulowany jednolicie. Wdrożenie takiego systemu wymagałoby zmian przepisów ogólnokrajowych.
8	Warto pomyśleć o wprowadzeniu identyfikatorów dla mieszkańców - identyfikator umożliwiłby wjazd/ parkowanie w strefie niedostępnej dla osób niebędących mieszkańcami danego obszaru.			Uwaga odrzucona. Pomysł wprowadzenia identyfikatorów dla mieszkańców, które umożliwiłby wjazd lub parkowanie wyłącznie dla osób zameldowanych lub zamieszkałych w danym obszarze, budzi zrozumiałe zainteresowanie, jednak należy podkreślić, że zarówno takie rozwiązanie, jak i strefa płatnego parkowania, dotyczą dróg publicznych. Zgodnie z przepisami, drogi publiczne powinny być co do zasady dostępne dla wszystkich użytkowników, a nie tylko dla wybranej grupy, np. mieszkańców.
9	Modernizacja zatoczek parkowania bezpłatnego.			Uwaga przyjęta. Modernizacja zatoczek postojowych to działanie zasadne niezależnie od wprowadzenia SPP ponieważ poprawia

				estetykę, bezpieczeństwo oraz komfort parkowania. W przypadku deficytu miejsc postojowych modernizacja zatoczek powinna iść w parze z odpowiednim zarządzaniem dostępnością miejsc, np. poprzez czasowe ograniczenia postoju lub włączenie do SPP.
IV	Postulaty dotyczące opłat za parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania:	19	1%	
1	Parkowanie w SPP powinno być bezpłatne dla mieszkańców Krakowa.			Uwagi odrzucone. W Krakowie mieszkańcy już dziś korzystają z możliwości zakupu abonamentu mieszkańca na bardzo preferencyjnych warunkach.
2	Mieszkańcy strefy powinni móc w niej parkować za darmo - ale tylko jeden samochód na osobę.			Całkowite zwolnienie z opłat lub dalsze ich obniżanie mogłoby skutkować nadmiarem pojazdów parkujących w strefie, co osłabiłoby skuteczność tego rozwiązania
3	Opłaty za abonament mieszkańca powinny zostać zmniejszone.			
4	Mieszkańcy powinni móc parkować w całej nowej strefie na jednej karcie mieszkańca (jednym abonamencie). Ułatwiłoby to np. odwożenie dzieci do szkół i przedszkoli.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej zmiany granic sektorów strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
5	Mieszkańcy powinni mieć możliwość zakupu większej liczby abonamentów np. drugi abonament na samochód firmowy lub samochód, którego jest się współwłaścicielem (drugi abonament powinien być taki sam jak pierwszy, niskopłatny).			Uwaga odrzucona. wprowadzenie możliwości wykupu wielu tanich abonamentów byłoby sprzeczne z podstawowymi celami SPP, jakimi są zmniejszenie zajętości oraz zwiększenie rotacji miejsc postojowych. Takie rozwiązanie mogłoby prowadzić do dalszego deficytu miejsc i obniżenia efektywności Strefy.
6	Ważne jest wprowadzenie preferencyjnych warunków dla mieszkańców, takich jak tańsze abonamenty lub specjalne			Uwaga odrzucona.

	identyfikatory umożliwiające parkowanie w pobliżu miejsca zamieszkania.			W Krakowie mieszkańcy już dziś korzystają z możliwości zakupu abonamentu mieszkańca na bardzo preferencyjnych warunkach.
7	Należy zróżnicować opłaty za parkowanie w innych strefach w mieście - osoby zameldowane w Krakowie powinny płacić mniej niż przyjezdni.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym rozwoju strefy płatnego parkowania w Krakowie.
8	Abonament mieszkańca powinien zapewnić pierwszeństwo parkowania lub gwarantować możliwość zaparkowania w pobliżu miejsca zamieszkania.			Uwagi odrzucone. Abonament mieszkańca nie gwarantuje dostępności miejsca. Strefa płatnego parkowania funkcjonuje w oparciu o rotację, a nie rezerwację. Parkowanie na drogach publicznych, również przed własnym domem, nie może być zastrzeżone wyłącznie dla mieszkańców, ponieważ takie miejsca muszą pozostać ogólnodostępne.
9	Powinna być możliwość krótkiego parkowania przed domem bez abonamentu/ opłat.			Wprowadzenie bezpłatnego krótkiego parkowania jest rozwiązaniem trudnym do wyegzekwowania i w praktyce mogłoby obniżyć rotację pojazdów
10	Jeżeli już wprowadzać opłaty za parkowanie tak daleko od centrum, to musiałyby się to przekładać na ulepszenie dróg, kosze, czystość, zieleń itp.. Min. 80% kwoty opłat powinno być wydane na dzielnice.			Uwaga częściowo przyjęta. Zgodnie z art. 40a ust. 4d ustawy o drogach publicznych środki uzyskane z opłat za postój pojazdów samochodowych w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w wysokości nie mniejszej niż 65% tych opłat, oraz środki z opłat dodatkowych, gmina przeznacza wyłącznie na sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej lub zieleń i zadrzewienia w gminie.

V	Postulaty dotyczące rozwoju komunikacji publicznej	12	1%	
1	Wprowadzenie strefy powinno być poprzedzone i powiązane z uatrakcyjnieniem i wzmocnieniem komunikacji zbiorowej. Komunikacja powinna być lepiej dostępna (więcej linii, więcej połączeń, częstsze kursy, również w weekendy) i sprawniejsza (mniej opóźnień, mniej awarii). Konieczna jest również budowa metra.			Uwaga przyjęta. Postulat powiązania wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania z poprawą dostępności i jakości komunikacji zbiorowej jest zasadny. Bronowice posiadają obecnie jedno z lepszych połączeń komunikacyjnych z centrum Krakowa, zarówno za pomocą linii tramwajowych, jak i autobusowych.
2	Miasto powinno wdrażać i rozwijać przemyślaną politykę transportową z gminami ościennymi, tak aby jak najwięcej osób nie musiało korzystać z samochodu pracując lub załatwiając sprawy w Krakowie.			Uwaga przyjęta. Współpraca z gminami ościennymi w zakresie transportu publicznego jest zgodna z celami Krakowa dotyczącymi zrównoważonego transportu. Rozwój połączeń, wprowadzenie wspólnego biletu metropolitalnego oraz systemu P+R mogą znacznie poprawić dostępność transportu publicznego, zmniejszyć ruch samochodowy i poprawić jakość życia mieszkańców.
3	Miasto powinno rozwijać infrastrukturę rowerową.			Uwaga uwzględniona. Miasto Kraków konsekwentnie rozwija infrastrukturę rowerową, inwestując w nowe ścieżki i poprawę istniejących tras. Przykłady takich działań to: ▪ Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż al. 29 Listopada, wzdłuż ul. Bunscha oraz ul. Conrada , ▪ Program poprawy jakości infrastruktury rowerowej mający na celu wyrównanie uskoku nawierzchni na trasach rowerowych. W tym roku Kraków planuje przeznaczyć kolejne środki na budowę nowych ścieżek

				rowerowych, co świadczy o zaangażowaniu w rozwój infrastruktury rowerowej. Te inwestycje mają na celu poprawę jakości życia mieszkańców, zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów oraz promowanie ekologicznych środków transportu w Krakowie.
4	Konieczne jest niewprowadzanie ruchu samochodów osobowych w rejon Bronowic zapewniając transport publiczny dla przyjeżdżających do rogatek Krakowa			Uwaga częściowo przyjęta. Miasto planuje budowę parkingu P+R w Bronowicach. Inwestycja jest przygotowywana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa. https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/w-bronowicach-powstanie-nowoczesny-wezel-komunikacyjny/
VI	Pozostałe uwagi dotyczące wdrażania strefy płatnego parkowania:	15	1%	
1	W żadnym miejscu sytuacja parkingowa się nie poprawiła po wprowadzeniu strefy. Za pieniądze pozyskane z opłat postojowych nie powstał żaden nowy parking. Za to niezliczona ilość utrudnień w ruchu samochodowym. Za przykład niech posłuży ulica Józefa Dietla która po przebudowie zamieniła się w Bangladesz. Totalnie zakorkowany tor przeszkód. To jakiś chory sen wariata. Po co ścieżka rowerowa szerokości pasa startowego? Którą z resztą i tak prawie nikt nie jeździ, podczas gdy samochody stoją stłoczone w korku obok. Przed tą absurdalną przebudową ulica Dietla była w miarę przejezdna.			Uwaga odrzucona. Celem wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania nie jest tworzenie nowych parkingów, lecz zmniejszenie zajętości i poprawa rotacji na istniejących miejscach postojowych. Takie efekty przyniosło wprowadzenie SPP w innych obszarach miasta. Ulica Dietla została przebudowana w ramach szerszych działań rewitalizacyjnych i poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, w tym pieszych i rowerzystów. Ścieżka rowerowa została zaprojektowana zgodnie z obowiązującymi standardami, które wynikają z konieczności

				zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Zmiany w organizacji ruchu mogą wymagać czasu na adaptację, ale są zgodne z priorytetami polityki transportowej Krakowa, która zakłada zrównoważenie udziału różnych środków transportu, poprawę jakości powietrza i ograniczenie kongestii w centrum miasta.
2	Podział stref na podstrefy także jest uciążliwy, szczególnie dla mieszkańców na granicy stref. Mają abonament tylko na swoją strefę, a przy braku miejsc pod swoim domem nie mogą stanąć za rogiem (ale w innej strefie), natomiast muszą szukać miejsca dalej, byle pozostać we właściwej podstrefie.			Uwaga zostanie przeanalizowana w przypadku podjęcia prac nad projektem uchwały dotyczącym ewentualnej zmiany granic sektorów strefy płatnego parkowania w Bronowicach.
3	SPP nie tyle powinna być pomniejszona, co raczej dopracowana na proponowanym terenie, część rozwiązań jest bezsensowna z punktu widzenia mieszkańca			Uwagi zostaną przeanalizowane w przypadku utrzymania strefy płatnego parkowania w Bronowicach oraz podjęcia prac nad zmianą projektem stałej organizacji ruchu na tym terenie.
4	Powinno zostać wprowadzonych więcej miejsc parkingowych dla mieszkańców ul. Zaczarowane Koło			
5	Dotarłam do informacji, że pieniądze ze strefy parkowania nie zasilają budżetu miasta przez pierwsze lata, tylko jakaś prywatna firmę. To marnotrawstwo.			Uwaga odrzucona. Środki uzyskane z opłat za postój pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania stanowią dochód gminy. Zgodnie z art. 40a ust. 4d ustawy o drogach publicznych środki te, w wysokości nie mniejszej niż 65% tych opłat, oraz środki z opłat dodatkowych, gmina przeznacza wyłącznie na sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej lub zieleń i zadrzewienia w gminie.

6	Czy ustawa przewiduje karty dla mieszkańców które zniosą z nich obowiązek opłaty za postój pojazdu?			Uwagi odrzucone. Abonament mieszkańca nie gwarantuje dostępności miejsca ani nie znosi obowiązku opłaty. W Krakowie opłata za taki abonament jest preferencyjna i wynosi 10 zł miesięcznie. Parkowanie na drogach publicznych nie może być zastrzeżone wyłącznie dla mieszkańców. Miejsca postojowe położone na drogach publicznych muszą pozostać ogólnodostępne.
7	Powinna zostać przeprowadzona analiza ilości gospodarstw domowych w Bronowicach w stosunku do ilości miejsc parkingowych.			Analiza liczby gospodarstw domowych względem liczby dostępnych miejsc nie jest wymagana i konieczna. SPP nie opiera się na proporcjonalnym przypisaniu miejsc do mieszkańców, ale na zarządzaniu dostępną, ograniczoną przestrzenią uliczną w sposób efektywny i zgodny z przepisami ruchu drogowego.
8	Parking "park&ride" wybudowane na Wapienniku czy przy kolejce w Mydlnikach i ul. Zakliki są za małe.			Uwaga częściowo przyjęta. Miasto planuje budowę parkingu P+R w Bronowicach. Inwestycja jest przygotowywana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa. https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/w-bronowicach-powstanie-nowoczesny-wezel-komunikacyjny/
9	Wiem, że w obecnym projekcie jest mniej miejsc, ale może można dodać trochę miejsc i wtedy ilość miejsc będzie wystarczająca. Powinno się przeprowadzić głosowanie we wszystkich blokach przy ul. Rydla (stara część). Przykładowo w moim bloku jest jedynie 5 aut na 24 mieszkania, jeżeli w innych blokach jest podobnie to na pewno miejsc parkingowy wystarczy.			Uwaga odrzucona. Niestety, ze względu na ograniczoną przestrzeń drogową nie ma możliwości zagwarantowania odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla każdego mieszkańca. Liczba samochodów stale

				rośnie, natomiast dostępna przestrzeń na drogach publicznych pozostaje niezmienna – stąd konieczność efektywnego zarządzania tą przestrzenią. Strefa Płatnego Parkowania nie opiera się na przypisaniu miejsc do mieszkańców, ale na zapewnieniu większej rotacji pojazdów i uporządkowania parkowania. Miejsca postojowe w pasie drogowym muszą pozostać ogólnodostępne, a decyzje o ich liczbie i lokalizacji wynikają z opracowanych na podstawie analiz i przepisów prawa projektów stałej organizacji ruchu.
10	Strefa płatnego parkowania powinna być prowadzona po zakończeniu remontów ulic.			Uwaga odrzucona. Postulowanie wstrzymania wprowadzenia strefy płatnego parkowania do czasu zakończenia wszystkich remontów ulic prowadzi w praktyce do jej odroczenia na czas nieokreślony. Prace remontowe są stałym elementem w zarządzaniu drogową i odbywają się także na obszarach już objętych SPP.
11	Jeśli zostanie oszlabanowane podwórko przy ulicy Lucjana Rydla 11-13 wtedy wprowadzenie SPP jest akceptowalne.			Uwagi zostaną przeanalizowane w przypadku utrzymania strefy płatnego parkowania w Bronowicach oraz podjęcia prac nad zmianą projektem stałej organizacji ruchu na tym terenie.
12	Poza strefą płatnego parkowania warto wprowadzić również automatyzację kontroli poprawnego parkowania (np. kamery rozpoznające numery rejestracyjne, skojarzone z bazą danych).			Uwaga przyjęta. Trwają analizy nad zasadnością wprowadzenia takiego rozwiązania w Krakowie.

Tabela E. Pozostałe uwagi zebrane w procesie

POZOSTAŁE UWAGI ZEBRANE W PROCESIE KONSULTACJI				
LP.	POMYSŁY I POSTULATY OSÓB BIORĄCYCH UDZIAŁ W KONSULTACJACH	LICZBA OSÓB PODAJĄCYCH POMYSŁY W DANEJ KATEGORII	PROCENT WSZYSTKICH RESPONDENTÓW	STANOWISKO PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
I	Uwagi dotyczące procesu konsultacji:	10	0,69%	
1	Konsultacje społeczne nie powinny zawierać w tytule słowa "rezygnacja" z wprowadzenia strefy płatnego parkowania ponieważ jest to sugestywne, a spora część mieszkańców chce jej wprowadzenia			Uwaga odrzucona. Zgodnie z Uchwałą Nr VII/130/24 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 lipca 2024 r., celem konsultacji jest zebranie opinii mieszkańców w sprawie rezygnacji z wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Dzielnicy VI Bronowice. Tytuł konsultacji wprost odzwierciedla temat uchwały, która je formalnie zainicjowała. Sama uchwała, jak i jej tytuł, nie stanowią wyrazu preferencji którejkolwiek ze stron, służą realizacji ustawowego obowiązku zapewnienia mieszkańcom możliwości wyrażenia opinii. Sformułowanie „rezygnacja z wprowadzenia” nie oznacza założonego wyniku konsultacji, lecz precyzuje przedmiot pytania, a sama procedura ma na celu zebranie zróżnicowanych głosów, zarówno za, jak i przeciw.

2	Na spotkaniu wypowiadają się przede wszystkim mieszkańcy z okolic ulicy Bronowickiej a kwestia parkowania obejmuje większy teren wraz z mieszkańcami.			Uwaga odrzucone. Informacje o konsultacjach zostały przekazane poprzez stronę internetową miasta i ZTP, media społecznościowe, a także ogłoszenia na tablicach informacyjnych w Dzielnicy i w placówkach miejskich. Celem było dotarcie do jak najszerszego grona mieszkańców.
3	Jestem oburzona tym, że mieszkańcy naszego osiedla (Zapolskiej-Bronowicka) nie zostali nawet poinformowali o ponownych konsultacjach w sprawie strefy. Większość nas nie wiedziała, że strefa, na którą czekamy tyle lat znowu jest zagrożona. Wygląda na to, że poinformowano tylko mieszkańców domków.			Jednocześnie przypominamy, że spotkania konsultacyjne miały charakter otwarty, a każdy mieszkaniec, niezależnie od miejsca zamieszkania w obrębie dzielnicy, miał pełne prawo do zabrania głosu. Dziękujemy za te uwagi, które pomogą nam jeszcze lepiej zaplanować komunikację o podobnych inicjatywach w przyszłości.
4	W konsultacjach nt. strefy parkowania, które odbyły się na przełomie lat 2016 i 2017, aż 64% głosujących opowiedziało się za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania w miejscu naszego zamieszkania. Dlaczego zostało to zignorowane?			Uwaga odrzucona. Dziękujemy za przypomnienie wyników konsultacji z lat 2016–2017, w których większość głosujących opowiedziało się za wprowadzeniem SPP. Wyniki te nie zostały zignorowane i stanowiły ważną podstawę do dalszych decyzji. W efekcie, obszar Bronowic (sektory C32 i C33) został oficjalnie włączony do strefy płatnego parkowania na mocy Uchwały Nr CV/2851/23 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 lutego 2023 r. Obecne konsultacje dotyczą ewentualnej rezygnacji z podjętego i obowiązującego rozwiązania. – mają na celu zebranie aktualnych opinii mieszkańców.

5	W załączniku mapowym omyłkowo wprowadzono 2 mapy poglądowe strefy a zapomniano o szczegółowej dla tj. od 1 do 22.			Uwagi częściowo uwzględnione.
6	Proszę zaktualizować projekt parkingu przy ul. Krzywy Zaulek na zgodny z tym, który będzie po remoncie (uwaga powtórzona dwukrotnie).			Załączone mapy służyły wyłącznie jako dodatkowa informacja o zaprojektowanej organizacji ruchu na terenie Dzielnicy VI Bronowice. Nie były one przedmiotem samych konsultacji społecznych, których zakres dotyczył wyłącznie rezygnacji z wprowadzenia SPP.
7	W projekcie SPP nie został nieuwzględniony remont ul. Rydla (drogi wewn.) - Krzywy Zaulek gdzie w sumie miało być 52 miejsca parkingowe a nie jak wykazała mapka tylko 7, jest to kompletna bzdura i spowodowało to agresję u mieszkańców.			Materiały te zostały przygotowane i udostępnione przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu, którego przedstawiciele byli obecni na pierwszym otwartym spotkaniu z mieszkańcami, by udzielać szczegółowych wyjaśnień i odpowiadać na pytania dotyczące planowanej organizacji ruchu, w tym także kwestii miejsc postojowych, uwzględniających planowane i trwające remonty.
8	To jest skandal, żeby nie wykazać miejsc które są wykazane po przebudowie ulicy Rydla 3,5,7 na planach było pokazane dodatkowe 14 miejsc postojowych, a na konsultacjach w ogóle nie były ujęte przez ZDMK			Wszystkie uwagi dotyczące nieścisłości, takie jak brak szczegółowej mapy czy nieaktualne informacje o miejscach parkingowych, które zostały przekazane bezpośrednio do Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie w Trakcie trwania konsultacji społecznych, były weryfikowane i na bieżąco uwzględniane.
9	Warto zorganizować kampanię informacyjną wyjaśniającą mieszkańcom, jakie korzyści przyniesie strefa, oraz jak będą wykorzystywane środki z opłat (uwaga powtórzona dwukrotnie).			Szeroka kampania informacyjna dotycząca korzyści wynikających z wprowadzenia strefy płatnego parkowania oraz zasad wykorzystywania środków z opłat jest potrzebna i wartościowa. Tematy te były już omawiane podczas pierwszego otwartego spotkania z mieszkańcami Bronowic, gdzie

10	O strefie w Bronowicach powinno dyskutować się w szerszym gronie, zapraszając mieszkańców sąsiednich dzielnic ponieważ wprowadzenie strefy w jednej dzielnicy ma wpływ również na sąsiednie.			przedstawiono m.in. cele SPP, zasady funkcjonowania oraz to, że środki z opłat są przeznaczane na rozwój transportu publicznego oraz infrastruktury pieszo-rowerowej i zielonej. Wprowadzania strefy ma oczywiście szerszy zasięg i wpływa także na sąsiednie dzielnice. Dlatego w procesie planowania SPP analizowany jest również kontekst komunikacyjny całego obszaru miasta.
II	Pozostałe uwagi:	9	0,62%	
1	Proszę o pilne wyznaczenie miejsca/koperty dla osób z niepełnosprawnościami przed nieruchomością Górna 10b (apel powtórzony czterokrotnie)			Uwagi odrzucone.
2	Powinien być wprowadzony całkowity zakaz parkowania na chodnikach na terenie dzielnicy VI Bronowice			Wiele z poruszonych kwestii dotyczy bardzo konkretnych zagadnień technicznych, organizacyjnych oraz projektowych. Są to tematy istotne z punktu widzenia codziennego funkcjonowania mieszkańców, ale nie były one bezpośrednim przedmiotem obecnych konsultacji, które dotyczą ewentualnej rezygnacji z wcześniej uchwalonego rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania.
3	Chętnie podpiszę petycję o wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu na ul Lea od Piastowskiej na zachód.			Zgłoszone postulaty, dotyczące zarówno poprawy bezpieczeństwa, zmian w organizacji ruchu, jak i infrastruktury parkingowej, mogą być analizowane indywidualnie przy okazji aktualizacji stałej organizacji ruchu. Wymagają one rozpoznania przez właściwe jednostki
4	Teren Bronowic, a w szczególności skrzyżowania ulic Przybyszewskiego i Armii Krajowej powinien zostać monitorowany			

5	Nieuczciwe jest wprowadzanie przywilejów takich jak jazda buspasem czy darmowe parkowanie dla aut elektrycznych. Większość zanieczyszczeń w Krakowie pochodzi z okolicznych gmin, a nie z emisji pojazdów, dlatego sztuczne promowanie takich aut nie służy mieszkańcom, a ze względu na większą masę przyczyniają się one do większego obciążenia infrastruktury i zagrożenia przy wypadku			miejskie, takie jak Zarząd Dróg Miasta Krakowa oraz Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa. Podkreślamy, że cele wprowadzania SPP obejmują zmniejszenie zajętości oraz zwiększenie rotacji na istniejących miejscach parkingowych. Ma to przynieść poprawę dostępności takich miejsc dla mieszkańców Dzielnicy.
6	Zacznijmy respektować art 47 PRD obecnie jest fikcją.			

VI. PODSUMOWANIE

Przeprowadzone konsultacje pokazały, że pomysł wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach jest pomysłem co najmniej kontrowersyjnym. **Zdecydowana większość osób biorących udział w konsultacjach: 75% osób wypełniających ankietę i większość osób obecnych na spotkaniach - opowiada się zdecydowanie przeciwko wprowadzeniu strefy.** Nawet jeśli przyjąć, że konsultacje społeczne przyciągają zazwyczaj przede wszystkim oponentów proponowanych rozwiązań, to trudno ignorować tak wyrazisty i dominujący opór. Trzeba w tym miejscu podkreślić, że **głównym argumentem osób sprzeciwiających się SPP jest to, że jej wdrożenie wiązało by się z likwidacją bardzo dużej liczby miejsc parkingowych.** W efekcie, wdrożenie strefy tylko pogłębiłoby problemy parkingowe mieszkanki i mieszkańców Bronowic, a ewentualne ograniczenie liczby „przyjezdnych” parkujących w dzielnicy nie będzie w stanie zrekompensować utraty miejsc. Jak zaznaczyło wiele osób biorących udział w konsultacjach tak zaprojektowana strefa nie tylko nie rozwiązuje żadnych problemów, ale w dodatku generuje wiele nowych.

Jednocześnie **25% osób wypełniających ankietę konsultacyjną popiera pomysł wprowadzenia strefy płatnego parkowania w Bronowicach**, z czego 4% postuluje modyfikację jej granic (większość z nich chciałoby strefę poszerzyć). Zdaniem tej części respondentów strefa ograniczy parkowanie „przyjezdnych”, ureguluje i uporządkuje parkowanie w dzielnicy a w efekcie ułatwi mieszkankom i mieszkańcom Bronowic parkowanie w pobliżu miejsca zamieszkania.

Trzeba też podkreślić, że **zarówno przeciwnicy jak i zwolennicy strefy są w swoich wypowiedziach bardzo zdecydowani i zdeterminowani.** Podczas gdy część przeciwników nie wyobraża sobie jak miałyby wyglądać życie w Bronowicach objętych SPP, zwolennicy nie mogą się doczekać jej wprowadzenia i nie mogą wytrzymać obecnego naporu samochodów parkujących na terenie dzielnicy. Warto też zaznaczyć, że stanowiska wobec SPP rozkładają się różnie w poszczególnych grupach respondentów. Największe różnice zaobserwowano w grupach wiekowych (im młodszy respondenci tym większy sprzeciw) ale istnieją też ciekawe różnice geograficzne.

Taki układ opinii sprawia, że decyzja o wprowadzeniu lub rezygnacji ze strefy płatnego parkowania w Bronowicach tylko z pozoru wydaje się prosta. Przeprowadzone konsultacje pozwalają przyjąć, że **przytłaczająca większość osób biorących udział w konsultacjach zgadza się co do tego, że istnieje poważny problem z dostępnością miejsc parkingowych w Bronowicach.** Różnice dotyczą postrzegania przyczyn problemu oraz opinii na temat tego, czy SPP ma szansę go rozwiązać (przynajmniej częściowo) czy raczej go tylko pogłębi. Z tej perspektywy wydaje się, że kluczowe dla przyszłych decyzji pytanie brzmi nie tyle „Czy wprowadzać strefę płatnego parkowania czy nie?” ale **„Jak zwiększyć dostępność miejsc parkingowych i ułatwić parkowanie mieszkankom i mieszkańcom Bronowic?”**. Zdaniem sporej grupy osób biorących udział w konsultacjach odpowiedź na to pytanie powinna obejmować decyzje o budowie nowych parkingów, w tym parkingów typu Park&Ride.

Na koniec warto zaznaczyć, że temperatura i dynamika dyskusji przeprowadzonych w ramach raportowanych tu konsultacji boleśnie pokazały jak niskie jest zaufanie mieszkańców do władz miasta w kontekście omawianej sprawy. Odbudowa tego zaufania wymaga, by wszelkie kolejne decyzje w przedmiotowej sprawie podejmowane były z maksymalną troską o transparentność i dialog społeczny.

VII. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

1. Szczegółowy raport z akcji informacyjnej prowadzonej przez serwis internetowy i social-media Miejskiego Centrum Dialogu.
2. Prezentacja z pierwszego spotkania konsultacyjnego
3. Prezentacja z drugiego spotkania konsultacyjnego
4. Ankieta konsultacyjna