

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania mieszkańców zadawane podczas konsultacji społecznych, w związku z planami budowy wielopoziomowych parkingów kubaturowych.

1 WRZEŚNIA 2010

PARKINGI „PLAC BISKUPI”, „KORONA”, „OLIMPIJKA”

Zgodnie z Zarządzeniem nr 388/2010 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 1 marca 2010 dotyczącym budowy parkingów kubaturowych „Korona”, „Plac Biskupi”, „Olimpijka”, niniejsze opracowanie zawiera zestawienie pytań najczęściej zadawanych przez mieszkańców w ramach konsultacji społecznych. Zgodnie z umową, zawartą pomiędzy podmiotem wykonującym usługę sporządzenia raportu końcowego z konsultacji społecznych, a Urzędem Miasta Krakowa pytania zredagowane zostały w oparciu o nagrania przebiegu spotkań, prowadzonych w kwietniu 2010 r., a także w oparciu o pisma kierowane do Wydziału Inwestycji i pytania na stronach internetowych. Odpowiedzi zostały zredagowane przez Wydział Inwestycji oraz pozostałe jednostki organizacyjne Urzędu Miasta Krakowa współpracujące przy organizacji konsultacji.

I. PYTANIA DOTYCZĄCE PROJEKTOWANIA I BUDOWY PARKINGÓW

I.A. Lokalizacje parkingów „Korona”, „Olimpijka”, „Plac Biskupi”

1. Kto odpowiada za wybór tych lokalizacji? Kto wskazał te tereny jako lokalizacje planowanych parkingów? Co jest powodem wyboru tych, a nie innych lokalizacji? Jakie są argumenty? Jakie były lub są rozważane lokalizacje alternatywne?

Program obsługi parkingowej dla miasta Krakowa z listopada 2008, planowany do przedłożenia Radzie Miasta Krakowa w 2010 roku zawiera listę z propozycjami lokalizacji parkingów kubaturowych w centrum miasta oraz propozycje lokalizacji parkingów typu park&ride na obrzeżach miasta. Większość z tych propozycji zaproponowana została przez autorów opracowania, firmę Altrans, czyli specjalistów zajmujących się projektowaniem dróg i inżynierią ruchu drogowego. Niektóre ze znajdujących się w programie lokalizacji zaproponowane zostały również przez stronę samorządową: Rady Dzielnic i przedstawicieli UMK. Program ten dostępny jest w Biurze Infrastruktury Miasta UMK. Ze względu na bardzo dużą objętość plików graficznych zawierających mapy nie może być opublikowany w całości na stronach Dialogu Społecznego. Fragmenty tego opracowania były prezentowane na spotkaniach konsultacyjnych i są dostępne na stronach internetowych w postaci prezentacji ppt.

Kryteria wyboru lokalizacji pod budowę parkingów (na podstawie materiałów przekazanych przez autorów opracowania Altrans Sc), są następujące:

- a. **własność terenu.** Jest to podstawowe kryterium. Teren pod budowę parkingu miejskiego powinien być własnością gminy lub skarbu państwa. Założeniem jest budowa parkingu w partnerstwie publiczno-prywatnym (koncesja) co oznacza, że gmina daje teren a buduje prywatny inwestor. Teoretycznie mógłby być to również teren należący do instytucji, uczelni, która stałaby się trzecim partnerem w umowie o koncesji ale z doświadczenia wiadomo, że mogą się pojawić problemy w postaci dodatkowych żądań, często niestety niemożliwe do spełnienia. Z kolei tereny prywatne z założenia nie są typowane pod budowę miejskich parkingów. Prywatni właściciele terenów są dla gminy partnerem najtrudniejszym, chociaż nie niemożliwym, dlatego gmina unika tego typu lokalizacji.
 - b. **przeznaczenie terenu** w planie zagospodarowania przestrzennego jeśli taki plan istnieje. Na terenie śródmieścia takiego planu na razie nie ma.
 - c. **powierzchnia i kształt działki** umożliwiające budowę parkingu dla 300 – 600 samochodów
 - d. **dostępność komunikacyjna.** Najlepiej zlokalizować parking przy ważniejszej trasie ze względu na łatwiejszy i czytelniejszy dojazd oraz ograniczenie ruchu w wąskich, dojazdowych ulicach.
-

- e. **potrzeby parkingowe** (tzw. Deficyt miejsc parkingowych) - lokalizacja w miejscu, w którym potrzeby już dzisiaj są duże, oraz w oddaleniu od innych lokalizacji.

Na dalszym etapie Gmina musi uzyskać pozytywną opinię wojewódzkiego konserwatora zabytków. Pod uwagę brana jest również opinia stosownej Rady Dzielnicy oraz wyniki konsultacji z mieszkańcami.

Lokalizacja parkingu przy Koronie wskazana została w 2009 roku przez Zarząd Dzielnicy XIII jako lokalizacja alternatywna do oprotestowanej lokalizacji pod Rynkiem Podgórskim.

Lokalizacja parkingu Olimpijka wskazana została w 2009 roku przez Wydział Inwestycji jako lokalizacja alternatywna do oprotestowanej lokalizacji pod Hala Targową.

I.B. Projektowanie i budowa parkingu „Korona”

1. Jaka będzie wielkość parkingu i liczba miejsc postojowych? Z czego ta liczba wynika? Jak się ma liczba miejsc uwzględnionych w planach budowy parkingu do potrzeb kierowców?

Decyzja o warunkach zabudowy z dnia 23 grudnia 2009 nie precyzuje maksymalnej liczby miejsc parkingowych, ale maksymalne wymiary obiektu określona 50 metrów na 30 metrów i wysokość do 13 metrów z miejscowymi przewyższeniami do 0,5 metra. Natomiast w koncepcji programowo-przestrzennej parkingu Korona (autorstwa Lewicki, Łatak), będącej załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji określona została maksymalna liczba miejsc postojowych na 250. Wynika ona z maksymalnych gabarytów parkingu, jaki można wybudować na tym terenie, biorąc pod uwagę jego maksymalną wysokość i wymiary obiektu. Te wymiary wynikają z konieczności dostosowania wysokości planowanego obiektu do budynków sąsiadujących jak i z przepisów prawa budowlanego, które regulują parametry wysokościowe obiektów w zależności od ich odległości. Ostateczna wielkość parkingu określona zostanie z umowie z prywatnym koncesjonariuszem, który podejmując inwestycję weźmie pod uwagę analizę ekonomiczną i przewidywane zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w tym rejonie.

Zakłada się, że parking powinien zaspokoić planowany deficyt miejsc postojowych w granicach jednostki urbanistycznej. Taki będzie bowiem wynikający z badań i analiz ruchu obszar oddziaływania tego parkingu.

2. Dlaczego w przypadku „Korony” zdecydowano się na projekt parkingu naziemnego?

Specyficzne ukształtowanie terenu na tyłach klubu Korona doskonale nadaje się na parking wielokondygnacyjny częściowo zagłębiony. Najniższe poziomy dostępne od ulicy Warneńczyka zagłębione będą w terenie, więc nie będzie to typowy obiekt naziemny. Z kolei wyższe poziomy mogą być również łatwo dostępne od strony ulicy Zamoyskiego. Dzięki różnicy poziomów bryła parkingu w sposób naturalny wpisująca będzie się w otoczenie i sąsiadujące budynki.

Nie bez znaczenia są również względy finansowe. Parking podziemny jest przeciętnie około 3 razy droższy od naziemnego, więc znalezienie prywatnego inwestora byłoby dużo trudniejsze. Dodatkowo ze względu na położenie na terasie zalewowej Wisły, obiekt podziemny w tym miejscu wymagałby bardzo trudnych i kosztownych prac geotechnicznych. Kiedy istnieje możliwość wybudowania parkingu naziemnego, nie ma alternatywy.

3. Jak bryła parkingu wpisze się w otoczenie, jaką mamy gwarancję, że nie będzie to architektoniczny „potworek”?

Dzięki różnicy poziomów bryła parkingu w sposób naturalny wpisująca będzie się w otoczenie i sąsiadujące budynki. Dokładny kształt bryły, jej ostateczna wysokość oraz wygląd elewacji budynku znane będą na etapie projektu budowlanego. Projekt parkingu wykona prywatny inwestor (koncesjonariusz) po podpisaniu umowy z Gminą Kraków. Z kolei Wydział Inwestycji UMK, jako reprezentujący interesy Gminy- właściciela obiektu - sprawować będzie nadzór inwestorski nad całym procesem projektowania i budowy parkingu.

4. Jakie jest stanowisko konserwatora zabytków na temat planów związanych z budową tego parkingu?

Małopolski Wojewódzki Konserwator zabytków w Krakowie w dniu 7 grudnia 2009 wydał postanowienie, w którym uzgodnił przedłożony projekt decyzji o ustaleniu warunków zabudowy. Realizacja parkingu wymagać będzie zapewnienia nadzoru archeologicznego oraz pozwolenia konserwatorskiego. Postanowienie konserwatora jest dostępne na stronach internetowych Dialog Społeczny.

5. Gdzie będą zlokalizowane wjazdy na parking? Czy miasto ma wpływ na to gdzie będą zlokalizowane wjazdy na parking, czy to jest w wyłącznej gestii projektanta?

Na podstawie decyzji wz z dnia 23 grudnia 2009 dopuszcza się zaprojektowanie wjazdu zarówno od ul. Warneńczyka jak i Zamoyskiego. Ostateczna decyzja podjęta zostanie przez projektanta na etapie projektu budowlanego. Projekt parkingu wykona prywatny inwestor (koncesjonariusz) po podpisaniu umowy z Gminą Kraków. Z kolei Wydział Inwestycji UMK, jako reprezentujący interesy Gminy- właściciela obiektu - sprawować będzie nadzór inwestorski nad całym procesem projektowania i budowy parkingu.

6. Ile będzie trwała budowa? Jaki jest planowany termin wykonania inwestycji?

Zgodnie z warunkami planowanej do podpisania umowy, zawartymi w prowadzonym postępowaniu przetargowym budowa parkingu wraz z projektowaniem ma potrwać 36 miesięcy. W praktyce oznacza to, że projektowanie potrwa rok, natomiast budowa 2 lata. Dokładny harmonogram inwestycji będzie stanowić załącznik do umowy. Na dzień dzisiejszy niemożliwe jest określenie daty oddania parkingu, gdyż nieznana jest data podpisania umowy z koncesjonariuszem. Wszystko zależy od tego, czy obecnie prowadzone postępowanie zakończy się pomyślnie, czy też trzeba będzie w kolejnych latach ogłaszać kolejne postępowania.

7. Jakiego rodzaju uciążliwości dotkną mieszkańców z związku z planowaną inwestycją? Jakie są przewidywane utrudnienia związane z budową i funkcjonowaniem parkingu „Korona”?

Uciążliwości z tytułu budowy parkingu nie będą odbiegać do typowych uciążliwości związanych z budową typowego budynku wielokondygnacyjnego. Wszelkiego rodzaju problemy mieszkańców będzie można zgłaszać do Wydziału Inwestycji jako nadzorującego budowę.

8. Jaka będzie organizacja ruchu w trakcie budowy? Jaki i czy w ogóle będzie dojazd do posesji w czasie trwania budowy parkingu? Czy ulica Warneńczyka będzie zamknięta na czas budowy?

Projekt organizacji ruchu na czas budowy powstanie na etapie projektu wykonawczego, czyli pod koniec całego etapu projektowania. Będzie on konsultowany z Radą Dzielnic XIII.

Zgodnie z prawem budowlanym inwestor musi zapewnić dojazd do wszystkich posesji. Nie praktykuje się zamykania całych ulic w przypadku tego typu inwestycji. Należy natomiast liczyć się z czasowym częściowym zwężeniem lub wygradzeniem pasa drogowego na czas wykonania niezbędnych prac w pasie drogowym lub jego sąsiedztwie.

I.C. Projektowanie i budowa parkingu „Olimpijka”

1. Jaka będzie wielkość parkingu i liczba miejsc postojowych? Z czego ta liczba wynika? Jak się ma liczba miejsc do powierzchni działki? Jak się ma liczba miejsc uwzględnionych w planach budowy parkingu do potrzeb kierowców?

Liczba miejsc wynika z maksymalnych gabarytów parkingu, jaki można wybudować na tym terenie, biorąc pod uwagę jego maksymalną głębokość i maksymalne wymiary. Wynikają one zarówno z przepisów prawa budowlanego jak i praktyki budowania parkingów.

Wydana w dniu 30 czerwca 2010 decyzja o warunkach zabudowy przewiduje budowę parkingu wielokondygnacyjnego (przewidywana liczba kondygnacji – 2 kondygnacje podziemne) na około 172 miejsca postojowe. Ostateczna wielkość parkingu określona zostanie z umowie z prywatnym koncesjonariuszem, który podejmując inwestycję weźmie pod uwagę analizę ekonomiczną i przewidywane zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w tym rejonie.

Zakłada się, że parking powinien zaspokoić planowany deficyt miejsc postojowych w granicach jednostki urbanistycznej. Taki będzie bowiem wynikający z badań i analiz ruchu obszar oddziaływania tego parkingu.

2. Czy powierzchnia działki przeznaczona pod inwestycję parkingu „Olimpijka” nie jest zbyt mała? Dlaczego taki duży parking na tak małym terenie, dlaczego aż trzy poziomy podziemne?

Planowana maksymalna wielkość parkingu dostosowana jest przede wszystkim do rozmiarów działki. Określenie tych maksymalnych parametrów było przedmiotem prac na etapie wstępnej koncepcja programowo przestrzennej (charakterystyka w zakresie funkcjonalności autorstwa Jerzego Wowczaka) zleconej przez UMK w 2009 roku. Na jej podstawie złożony został wniosek o uzyskanie decyzji lokalizacyjnej o ustaleniu warunków zabudowy. W koncepcji tej będącej załącznikiem do wniosku, określone zostały maksymalne parametry parkingu na 172 miejsca postojowe przy założeniu 2 większych lub 3 mniejszych kondygnacji podziemnych, w zależności od kształtu i powierzchni zabudowy działki. W wydanej 30 czerwca 2010 decyzji zakłada się budowę parkingu wielopoziomowego (przewidywana liczba kondygnacji do 3), na maksymalnej powierzchni do 3000² wliczając w to powierzchnię pod chodnikiem od strony ulicy Dietla.

3. Jakie jest stanowisko konserwatora zabytków na temat planów związanych z budową tego parkingu?

Małopolski Wojewódzki Konserwator zabytków w Krakowie w dniu 24 marca 2010 wydał postanowienie, w którym uzgodnił przedłożony projekt decyzji o ustaleniu warunków zabudowy. Realizacja parkingu wymagać będzie sondażowych badań archeologicznych oraz pozwolenia konserwatorskiego. Postanowienie konserwatora jest dostępne na stronach internetowych Dialog Społeczny.

4. Jaka będzie odległość od ściany parkingu do budynków sąsiadujących?

Decyzja wz zawiera zapis o maksymalnym zasięgu inwestycji; „od ściany do ściany”. Jest to typowy zapis, który obejmuje całość inwestycji wraz z niezbędnymi przekładkami uzbrojenia itp. W praktyce oznacza to, że ściana parkingu będzie znajdować się w odległości około 2-3 metrów od budynków, gdyż pomiędzy budynkami a ścianą parkingu poprowadzone muszą być media. Dokładna odległość znana będzie na etapie projektu budowlanego.

5. Gdzie dokładnie będzie zlokalizowany wjazd na parking? Czy Miasto ma wpływ na to gdzie będą zlokalizowane wjazdy na parkingi, czy to będzie w wyłącznej gestii projektanta? Dlaczego nie od ulicy Dietla?

Zgodnie z decyzją wz z dnia 30 czerwca 2010 dopuszcza się zaprojektowanie wjazdu na teren parkingu Olimpijka jedynie od strony ulicy Wielopole, w miejscu, gdzie obecnie znajduje się wjazd na parking naziemny. Dokładne rozplanowanie wjazdu do garażu podziemnego na terenie działki znane będzie na etapie projektu budowlanego wykonywanego przez koncesjonariusza.

Wydana decyzja wz stanowić będzie załącznik do umowy z koncesjonariuszem i będzie go obowiązywać. Projekt budowlany będzie musiał być zgodny w tymi warunkami. Wydział Inwestycji UMK, jako reprezentujący interesy Gminy- właściciela obiektu - sprawować będzie nadzór inwestorski nad całym procesem projektowania i budowy parkingu.

Zaprojektowanie wjazdu od ulicy Dietla nie jest możliwe ze względu na biegnące tamtędy uzbrojenie.

6. Jaka jest wielkość planowanego obiektu handlowego na powierzchni?

Łączna powierzchnia handlowa nie może przekroczyć 40 metrów kwadratowych, dopuszczalna wysokość obiektu to 4 metry (1 kondygnacja). Budynek może zostać ulokowany zarówno wzdłuż ul. Dietla jak i wzdłuż ul. Starowiśnej. Ostateczny kształt i ulokowanie obiektu będzie znane na etapie projektu budowlanego.

7. Czy planowana, ograniczona kubatura obiektów handlowych zlokalizowanych nad podziemnym parkingiem będzie utrzymana? Czy inwestor nie będzie dążył do jej zwiększenia?

Wydane w dniu 30 czerwca 2010 decyzja o ustaleniu warunków zabudowy stanowić będzie załącznik do umowy z koncesjonariuszem i będzie go obowiązywać. Projekt budowlany będzie musiał być zgodny w tymi warunkami. Z kolei Wydział Inwestycji UMK, jako reprezentujący interesy Gminy- właściciela obiektu - sprawować będzie nadzór inwestorski nad całym procesem projektowania i budowy parkingu.

Umowa będzie obejmować nie tylko budowę parkingu, ale cały czas jego eksploatacji przez koncesjonariusza. Każda zmiana zagospodarowania terenu po wybudowaniu parkingu wymagałaby zmiany warunków umowy z gminą.

8. Czy teren planowanej inwestycji „Olimpijka”, jako stare koryto Wisły, nadaje się do realizacji tego rodzaju inwestycji? Czy były prowadzone badania geologiczne? Jeżeli nie, kiedy takie badania będą przeprowadzone?

Badania geologiczne zostaną przeprowadzone na etapie projektu budowlanego. Przed przystąpieniem do projektowania projektant będzie dysponować wynikami badań geologicznych. Z racji faktu, że jest to inwestycja gminna, cała dokumentacja budowlana sporządzona przez firmę prywatną będzie dostępna na zasadach określonych w Ustawie o dostępie do informacji publicznej.

9. Dlaczego do tej pory nie przeprowadzono stosownych badań geologicznych, poprzedzających planowanie inwestycji parkingowej?

Badania geologiczne są nieodłącznym elementem projektu budowlanego i na dzień dzisiejszy nie ma podstaw do ich wcześniejszego wykonywania. W programie obsługi parkingowej wskazanych jest wiele różnych propozycji lokalizacji parkingów, z których zapewne tylko część uda się Miastu zrealizować pozyskując koncesjonariuszy. Koszt wykonania badań geologicznych dla wszystkich tych lokalizacji byłby ogromny i nieuzasadniony. Dlatego założono, że badania te wykonane zostaną po podpisaniu umowy na zaprojektowanie i budowę konkretnego parkingu.

Nie można wykluczyć jednak że w trakcie negocjacji potencjalni inwestorzy zażądają od Gminy przeprowadzenia takich badań dla konkretnego parkingu, jeszcze przed podpisaniem umowy.

10. Ile będzie trwała budowa? Jaki jest planowany harmonogram inwestycji?

Zgodnie z warunkami planowanej do podpisania umowy, zawartymi w prowadzonym postępowaniu przetargowym budowa parkingu wraz z projektowaniem ma potrwać 36 miesięcy. W praktyce oznacza to, że projektowanie potrwa rok, natomiast budowa 2 lata. Dokładny harmonogram inwestycji będzie stanowić załącznik do umowy. Na dzień dzisiejszy niemożliwe jest określenie daty oddania parkingu, gdyż nieznana jest data podpisania umowy z koncesjonariuszem. Wszystko zależy od tego, czy obecnie prowadzone postępowanie zakończy się pomyślnie, czy też trzeba będzie w kolejnych latach ogłaszać kolejne postępowania.

11. Jakiego rodzaju uciążliwości dotkną mieszkańców z związku z planowaną inwestycją?

Uciążliwości z tytułu budowy parkingu nie będą odbiegać do typowych uciążliwości związanych z budową typowego budynku. Wszelkiego rodzaju problemy mieszkańców będzie można zgłaszać do Wydziału Inwestycji jako nadzorującego budowę.

12. Jaka będzie zorganizowany ruch w trakcie budowy? Jaki i czy w ogóle będzie dojazd do posesji w czasie trwania budowy parkingu? Czy dojazd do posesji przy Dietla 80-82 będzie zablokowany w czasie budowy?

Projekt organizacji ruchu na czas budowy powstanie po uzyskaniu pozwolenia na budowę, zakończeniu projektu wykonawczego, czyli pod koniec całego etapu projektowania, tuż przez rozpoczęciem budowy. Projekt będzie uzgadniany z Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu.

Zgodnie z prawem budowlanym inwestor musi zapewnić dojazd do wszystkich posesji. Należy natomiast liczyć się z możliwością wystąpienia czasowych utrudnień związanych z przejazdem na czas wykonania niezbędnych prac w pasie drogowym lub jego sąsiedztwie - chodniki. Dopuszcza się zarówno czasowe zamknięcie, jak i wydzielenie pasa (zwężenie), jak i zapewnienie dojazdu z jednej tylko strony. W trakcie budowy możliwe są zmiany organizacji ruchu, wymagające każdorazowo stosownych uzgodnień.

13. Jaka będzie technologia budowy parkingu „Olimpijka”? Jakie zabezpieczenie będzie dla budynków sąsiadujących, przy tak niewielkiej odległości wykopów od fundamentów budynków? Czy przy 3-kondygnacyjnym wykopie sąsiadujące budynki nie zostaną narażone na uszkodzenia?

Zawarty zapis w decyzji wz o liczbie kondygnacji podziemnych daje możliwość wybudowania parkingu podziemnego 3 kondygnacyjnego, 2 kondygnacyjnego lub nawet jednokondygnacyjnego. Ostateczna liczba kondygnacji będzie znana na etapie projektu budowlanego. Technologia budowy parkingu będzie podobna jak w przypadku parkingu na Groblach. W pierwszej kolejności powstanie podziemna ściana konstrukcyjna okalająca przyszły parking i stanowiąca jednocześnie jego zabezpieczenie przed naporem wód gruntowych. Dopiero po jej zakończeniu rozpocznie się wybieranie ziemi. Dlatego budynki sąsiadujące nie będą narażone na uszkodzenia. Etapy budowy parkingu podziemnego można było zobaczyć w materiałach dostępnych na stronach Dialog Społeczny.

14. Jaką mieszkańcy budynki Dietla 80-82 mają gwarancję, że inwestycja „Olimpijka” będzie prowadzona z poszanowaniem obowiązujących przepisów prawnych oraz, że prywatna firma dotrzyma warunków umowy?

Inwestorem parkingu Olimpijka jest Gmina Miejska Kraków i to ona jako inwestor współodpowiada za prawidłowy przebieg procesu inwestycyjnego wykorzystując w tym celu wszelkie dostępne instrumenty w tym prawne. Przykładowo inspektorzy nadzoru będą zatrudniani bezpośrednio przez Gminę i oni będą czuwać nad prawidłowym przebiegiem inwestycji.

15. Kto będzie odpowiedzialny za uszkodzenia budynków Gmina, czy firma prywatna? Co się stanie, jeśli budynki popękają, zawalą się? Czy ktoś da mieszkańcom nowe mieszkania? Czy ktoś wypłaci odszkodowania?

Gmina jako inwestor i właściciel terenu będzie ponosić bezpośrednią odpowiedzialność z tytułu prowadzonej budowy. Koncesjonariusz będzie również ponosić odpowiedzialność pośrednią, gdyż gmina będzie miała prawo roszczenia z tytułu ewentualnych szkód regresem do wykonawcy parkingu. Koncesjonariusz będzie zobowiązany do ubezpieczenia budowy na wypadek wystąpienia szkód, a wysokość tego ubezpieczenia będzie określona w umowie z koncesjonariuszem. Przed przystąpieniem do budowy sporządzona zostanie inwentaryzacja fotograficzna stanu technicznego budynków sąsiadujących.

16. Dlaczego parking „Olimpijka” ma być taki głęboki? Czy muszą być aż trzy kondygnacje podziemne?

Decyzja o warunkach zabudowy z dnia 30 czerwca 2010 zakłada „wybudowanie parkingu wielokondygnacyjnego – przewidywana liczba kondygnacji - 2”. Ze względu na dwa różne możliwe kształty parkingu zaproponowane przez projektanta w koncepcji programowo-funkcjonalnej, początkowo rozważane były dwa warianty parkingów (2 lub 3 kondygnacyjnego), dlatego też podczas spotkań konsultacyjnych w marcu i kwietniu 2010, mieszkańcy byli informowani o maksymalnej liczbie kondygnacji do 3. Dokładna wielkość i kształt parkingu oraz liczba kondygnacji podziemnych określona zostanie w umowie z koncesjonariuszem oraz w projekcie budowlanym.

I.D. Projektowanie i budowa parkingu „Plac Biskupi”

1. Jaka jest planowana liczba miejsc postojowych? Z czego ona wynika? Czy przewidywana liczba miejsc w ramach parkingu podziemnego będzie wystarczająca? Kiedy będzie wiadomo jaka będzie ostateczna wielkość parkingu?

Liczba miejsc parkingowych wynika z maksymalnych gabarytów parkingu, jaki można wybudować na tym terenie, biorąc pod uwagę jego maksymalną głębokość i wymiary.

W projekcie decyzji wz przewiduje się budowę parkingu podziemnego wielokondygnacyjnego (przewidywana liczba kondygnacji 2-3) na około 280 miejsc postojowych oraz likwidację obecnie istniejącego parkingu naziemnego dla samochodów osobowych. Z kolei w opracowaniu koncepcyjnym autorstwa Jacek Szarkowski – Architekt („charakterystyka w zakresie funkcjonalności”) dla tej inwestycji, będącej załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji zawarte zostały 3 warianty dotyczące wielkości parkingu, w zależności od rozwiązań dotyczących wjazdów i liczby poziomów podziemnych.

Ostateczna wielkość parkingu określona zostanie z umowie z prywatnym koncesjonariuszem, który podejmując inwestycję weźmie pod uwagę koszty budowy, względy konstrukcyjne i przewidywane zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w tym rejonie.

Zakłada się, że parking powinien zaspokoić planowany deficyt miejsc postojowych w granicach jednostki urbanistycznej. Taki jest bowiem wynikający z badań obszar oddziaływania parkingów.

2. Jakie jest stanowisko konserwatora zabytków na temat planów związanych z budową tego parkingu?

Małopolski Wojewódzki Konserwator zabytków w Krakowie w dniu 10 marca 2010 wydał postanowienie, w którym uzgodnił przedłożony projekt decyzji o ustaleniu warunków zabudowy. Realizacja parkingu wymagać będzie nadzoru archeologicznego i pozwolenia konserwatorskiego. W przypadku natrafienia na nawarstwienia związane z osadnictwem pradziejowym i wczesnohistorycznym oraz relikty wcześniejszej zabudowy, prace ziemne mogą zostać wstrzymane do czasu wyeksplorowania i zadokumentowania relikwów. Postanowienie konserwatora wraz z uzasadnieniem jest dostępne na stronach internetowych Dialog Społeczny.

3. Jaka będzie odległość od ściany parkingu do budynków sąsiadujących? Co oznacza określenie „od ściany do ściany” zawarte w projekcie decyzji WZ? Czy wykop głęboki na kilka metrów nie zagrazi fundamentom budynków?

Decyzja wz zawiera zapis o maksymalnym zasięgu inwestycji; „od ściany do ściany”. Jest to typowy zapis, który obejmuje całość inwestycji wraz z niezbędnymi przekładkami uzbrojenia itp. W praktyce oznacza to, że ściana parkingu będzie znajdować się w odległości około 2-3 metrów od budynków, gdyż pomiędzy budynkami a ścianą parkingu poprowadzone muszą być media. Dokładna odległość znana będzie na etapie projektu budowlanego.

Wykop głęboki na kilka metrów nie zagrazi sąsiadującym budynkom, gdyż w pierwszej kolejności powstanie podziemna ściana konstrukcyjna okalająca przyszły parking i stanowiąca jednocześnie jego zabezpieczenie przed naporem wód gruntowych. Dopiero po jej zakończeniu rozpocznie się wybieranie ziemi. Dlatego budynki sąsiadujące nie będą narażone na uszkodzenia. Etapy budowy parkingu podziemnego można było zobaczyć w materiałach dostępnych na stronach Dialog Społeczny.

4. Gdzie będą zlokalizowane wjazdy na parking? Czy miasto ma wpływ na to gdzie będą zlokalizowane wjazdy na parking, czy to jest w wyłącznej gestii projektanta?

Na podstawie projektu decyzji o warunkach zabudowy dopuszcza się zaprojektowanie wjazdu od ul. Krowoderskiej poprzez istniejące zjazdy na ul. Biskupią a następnie projektowane zjazdy na teren inwestycji. Dopuszczalne są maksymalnie 2 wjazdy oraz 2 wyjazdy. Ostateczna decyzja podjęta zostanie przez projektanta na etapie projektu budowlanego. Projekt parkingu wykona prywatny inwestor (koncesjonariusz) po podpisaniu umowy z Gminą Kraków. Z kolei Wydział Inwestycji UMK, jako reprezentujący interesy Gminy- właściciela obiektu - sprawować będzie nadzór inwestorski nad całym procesem projektowania i budowy parkingu.

5. Czy prowadzono stosowne badania archeologiczne poprzedzające wybór miejsca pod parking przy Placu Biskupim? Jakie są wyniki sondażowych badań archeologicznych przeprowadzonych przez Gminę? Czy jest możliwość zapoznania się z tymi wynikami?

W 2009 roku przeprowadzone zostały sondażowe badania archeologiczne terenu Placu Biskupiego. W oparciu o wyniki tych badań Małopolski Wojewódzki Konserwator zabytków w Krakowie w dniu 10 marca 2010 wydał postanowienie, w którym uzgodnił przedłożony projekt decyzji o ustaleniu warunków zabudowy z zastrzeżeniem o możliwości czasowego wstrzymania prac ziemnych w przypadku natrafienia na ewentualne relikty. Z wynikami badań można zapoznać się w Wydziale Inwestycji.

6. Czy technologia budowy parkingu „Plac Biskupi” przewiduje wybieranie ziemi, na której rosną drzewa z ich zachowaniem?

Na etapie decyzji lokalizacyjnej nie wiadomo, w jakim stopniu parking będzie ingerować w istniejącą na tym terenie zieleń wysoką. Projekt decyzji o warunkach zabudowy określa jedynie maksymalne gabaryty parkingu oraz maksymalną linię zabudowy. Zawiera ona również zapisy dotyczące ochrony istniejącej zieleni. Możliwość pozostawienia zieleni wysokiej będzie zależała przede wszystkim od ostatecznej wielkości i kształtu parkingu. Być może uda się projektantowi tak zaprojektować parking, aby pozostawić większość istniejących drzew, tak jak to się udało w przypadku parkingu Na Groblach. Na dzień dzisiejszy nie przewiduje się natomiast stosowania technologii wybierania ziemi wraz z drzewami w celu ich zachowania.

7. Czy przy wyborze miejsca pod parking brano pod uwagę przebieg Młynówki Królewskiej?

Przy ubieganiu się o wydanie decyzji lokalizacyjnej nie brano pod uwagę przebiegu młynówki królewskiej, gdyż nie było to konieczne. Przebieg starego koryta młynówki królewskiej będzie istotny podczas projektowania parkingu.

8. Czy były prowadzone badania geologiczne na temat aktualnego przebiegu Młynówki Królewskiej? Jeżeli nie, kiedy takie badania będą przeprowadzone?

Badania geologiczne przeprowadzone będą na etapie projektu budowlanego i będą obejmować cały teren inwestycji, więc również stare koryto młynówki królewskiej.

9. Ile będzie trwała budowa?

Zgodnie z warunkami planowanej do podpisania umowy, zawartymi w prowadzonym postępowaniu przetargowym budowa parkingu wraz z projektowaniem ma potrwać 36 miesięcy. W praktyce oznacza to, że projektowanie potrwa rok, natomiast budowa 2 lata. Dokładny harmonogram inwestycji będzie stanowić załącznik do umowy. Na dzień dzisiejszy niemożliwe jest określenie daty oddania parkingu, gdyż nieznana jest data podpisania umowy z koncesjonariuszem. Wszystko zależy od tego, czy obecnie prowadzone postępowanie zakończy się pomyślnie, czy też trzeba będzie w kolejnych latach ogłaszać kolejne postępowania.

10. Jakiego rodzaju uciążliwości dotkną mieszkańców z związku z planowaną inwestycją?

Uciążliwości z tytułu budowy parkingu nie będą odbiegać do typowych uciążliwości związanych z każdą inną budową. Wszelkiego rodzaju problemy mieszkańców będzie można zgłaszać do Wydziału Inwestycji jako nadzorującego budowę.

11. Jaka będzie organizacja ruchu w trakcie budowy? Jaki i czy w ogóle będzie dojazd do posesji w czasie trwania budowy parkingu? Jak mieszkańcy Placu Biskupiego będą dojeżdżać do domów w trakcie budowy?

Projekt organizacji ruchu na czas budowy powstanie na etapie projektu wykonawczego, czyli pod koniec całego etapu projektowania. Będzie on konsultowany z Radą Dzielnicy I.

Zgodnie z prawem budowlanym inwestor musi zapewnić dojazd do wszystkich posesji. Nie praktykuje się zamykania całych ulic w przypadku tego typu inwestycji. Należy natomiast liczyć się z czasowym częściowym zwężeniem lub wygradzeniem pasa drogowego lub chodników na czas wykonania niezbędnych prac w pasie drogowym lub jego sąsiedztwie.

12. Jaka będzie technologia budowy parkingu „Plac Biskupi”? Jakie zabezpieczenie będzie dla budynków sąsiadujących, przy tak niewielkiej odległości wykopów od fundamentów budynków? Czy przy 2-kondygnacyjnym wykopie sąsiadujące budynki nie zostaną narażone na uszkodzenia?

Technologia budowy parkingu będzie podobna jak w przypadku parkingu Na Groblach. W pierwszej kolejności powstanie podziemna ściana konstrukcyjna okalająca przyszły parking i stanowiąca jednocześnie jego zabezpieczenie przed naporem wód gruntowych. Dopiero po jej zakończeniu rozpocznie się wybieranie ziemi. Dlatego budynki sąsiadujące nie będą narażone na uszkodzenia. Etapy budowy parkingu podziemnego można było zobaczyć podczas wystawy „Budowa parkingu Na Groblach”, która prezentowana była podczas spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami.

13. Kto będzie odpowiedzialny za ewentualne uszkodzenia budynków Gmina, czy firma prywatna?

Gmina jako inwestor i właściciel terenu będzie ponosić bezpośrednią odpowiedzialność z tytułu prowadzonej budowy. Koncesjonariusz będzie również ponosić odpowiedzialność pośrednią, gdyż gmina będzie miała prawo roszczenia z tytułu ewentualnym szkód regresem do wykonawcy parkingu. Koncesjonariusz będzie zobowiązany do ubezpieczenia budowy na wypadek wystąpienia szkód, a wysokość tego ubezpieczenia będzie określona w umowie z koncesjonariuszem. Przed przystąpieniem do budowy sporządzona zostanie inwentaryzacja fotograficzna stanu technicznego budynków sąsiadujących.

II. PYTANIA DOTYCZĄCE ORGANIZACJI RUCHU I PARKOWANIA PO WYBUDOWANIU PARKINGÓW

- 1. Jak będzie wyglądała nowa organizacja ruchu po wybudowaniu parkingu „Korona”? Czy będą jakieś zmiany? Jaki obszar zostanie objęty projektem nowej organizacji ruchu? Kto będzie go przygotowywać? Kiedy można się spodziewać projektu nowej organizacji ruchu?**

Projekt organizacji ruchu po zakończeniu inwestycji będzie sporządzony na etapie projektu budowlanego przez koncesjonariusza, opiniowany przez Radę Dzielnicy XIII i zatwierdzony przez ZIKiT.

- 2. Jak będzie wyglądała nowa organizacja ruchu po wybudowaniu parkingu „Olimpijka”? Czy będą jakieś zmiany? Jaki obszar zostanie objęty projektem nowej organizacji ruchu? Kto będzie go przygotowywać? Kiedy można się spodziewać projektu nowej organizacji ruchu?**

Projekt organizacji ruchu po zakończeniu inwestycji będzie sporządzony na etapie projektu budowlanego przez koncesjonariusza, opiniowany przez Radę Dzielnicy I i zatwierdzony przez ZIKiT.

- 3. Jak będzie wyglądała nowa organizacja ruchu po wybudowaniu parkingu „Plac Biskupi”? Czy będą jakieś zmiany? Jaki obszar zostanie objęty projektem nowej organizacji ruchu? Kto będzie go przygotowywać? Kiedy można się spodziewać projektu nowej organizacji ruchu?**

Projekt organizacji ruchu po zakończeniu inwestycji będzie sporządzony na etapie projektu budowlanego przez koncesjonariusza, opiniowany przez Radę Dzielnicy I i zatwierdzony przez ZIKiT.

- 4. Dlaczego docelowe projekty organizacji ruchu powstaną dopiero po zawarciu umowy z firmą prywatną?**

Takie są wymagania przepisów prawa budowlanego i kodeksu postępowania administracyjnego.

- 5. Jak będzie wyglądać parkowanie na pobliskich ulicach po wybudowaniu parkingu „Korona”? Czy projekt organizacji ruchu sporządzany na etapie projektowania będzie uwzględniać także organizację parkowania na ulicach dalej położonych, takich jak Warneńczyka, Zamoyskiego, Kalwaryjskiej, Rynek Podgórski?**

Projekt nowej organizacji parkowania będzie sporządzony w ramach projektu organizacji ruchu na etapie projektu budowlanego i będzie obejmować teren sąsiadujący z inwestycją. Pozostałe zmiany będą wprowadzane sukcesywnie po zakończeniu inwestycji.

- 6. Jak będzie wyglądać parkowanie na pobliskich ulicach po wybudowaniu parkingu „Olimpijka”? Czy projekt organizacji ruchu sporządzany na etapie projektowania będzie uwzględniać także organizację parkowania na ulicach dalej położonych, takich jak Starowiślna, Westerplatte, Zyblikiewicza, Gertrudy, Dietla, Blich?**

Projekt nowej organizacji parkowania będzie sporządzony w ramach projektu organizacji ruchu na etapie projektu budowlanego i będzie obejmować teren sąsiadujący z inwestycją. Pozostałe zmiany będą wprowadzane sukcesywnie po zakończeniu inwestycji.

- 7. Jak będzie wyglądać parkowanie na pobliskich ulicach po wybudowaniu parkingu „Plac Biskupi”? Czy projekt organizacji ruchu sporządzany na etapie projektowania będzie uwzględniać także organizację parkowania na ulicach dalej położonych, takich jak długa, Basztowa, Batorego?**

Projekt nowej organizacji parkowania będzie sporządzony w ramach projektu organizacji ruchu na etapie projektu budowlanego i będzie obejmować teren sąsiadujący z inwestycją. Pozostałe zmiany będą wprowadzane sukcesywnie po zakończeniu inwestycji.

- 8. Dlaczego planowane zmiany w organizacji parkowania w Dzielnicach I i XIII nie są znane w obecnej chwili?**

Program obsługi parkingowej nie zawiera tak szczegółowych informacji jak projekt organizacji ruchu, który będzie opracowany na etapie projektu budowlanego. Do opracowania propozycji planowanych zmian w organizacji ruchu i parkowania na obszarze wykraczającym poza projekt budowlany również będzie można przystąpić dopiero w momencie, kiedy znane będą wyniki postępowania przetargowego i dokładne parametry przyszłego parkingu (jego wielkość, kształt, wjazdy), czyli nie wcześniej jak po podpisaniu umowy z koncesjonariuszem, a w przypadku niektórych zmian nie wcześniej jak po zakończeniu projektu budowlanego. Wszystkie propozycje planowanych zmian w organizacji parkowania, zarówno te sporządzane na etapie projektu budowlanego, jak i te wykraczające poza projekt budowlany i obejmujące ulice dalej położone, będą konsultowane w Radzie Dzielnicy.

- 9. Czy po wybudowaniu tych trzech parkingów zmieni się ogólna liczba ogólnodostępnych miejsc postojowych na powierzchni? Czy będzie ona ograniczona? W jaki sposób? O ile, na których ulicach? Od czego to zależy? Jaki obszar objęty zostanie zmianami w parkowaniu?**

W projektach organizacji ruchu sporządzanych na etapie projektu budowlanego nie przewiduje się istotnych zmian w organizacji ruchu i liczbie miejsc do parkowania na ulicach bezpośrednio przyległych do parkingów. Ewentualne zmiany będą wprowadzane stopniowo dopiero po zakończeniu inwestycji. Decyzja co do tego jaki obszar objęty zostanie zmianami nie została do tej pory podjęta.

- 10. Kto będzie decydować o ograniczeniu miejsc postojowych na ulicach sąsiadujących z parkingami: Gmina, czy firma prywatna? Jeśli gmina, to jaka instytucja?**

Projekt organizacji ruchu przygotowujemy standardowo na etapie projektowania parkingów. Swoim zasięgiem będzie on obejmował obszar oddziaływania tej inwestycji w tym ulice bezpośrednio przylegające do parkingów. Będzie on sporządzony przez projektanta na zlecenie

koncesjonariusza, czyli firmy prywatnej. Projekt ten będzie sporządzony w oparciu o przepisy prawa o ruchu drogowym. A następnie będzie podlegał zatwierdzeniu przez ZIKiT działający z upoważnienia Prezydenta Miasta Krakowa, bowiem to Prezydent Miasta jest organem zarządzającym ruchem w mieście i tylko On ma prawo decydować o organizacji ruchu w tym parkowania.

11. Jak będzie wyglądać dojazd do posesji sąsiadujących z parkingiem „Olimpijka”? Dojazd do sklepów i punktów usługowych?

Dojazd do posesji sąsiadujących z parkingiem „Olimpijka”, sklepów i punktów usługowych będzie wyglądać podobnie jak w chwili obecnej.

12. Gdzie mieszkańcy dzielnicy będą mogli zostawiać swoje samochody po wybudowaniu parkingów? Jakiego rodzaju rozwiązania parkingowe dla mieszkańców są przewidywane?

Mieszkańcy chcący parkować w strefie będą mogli korzystać z abonamentów i pozostawiać samochody na ulicy. W przypadku parkingu Korona sytuacja wygląda nieco inaczej, gdyż zaproponowane w Program obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa i popierane przez Radę dzielnicy XIII wprowadzenie strefy w Starym Podgórzu jest uzależnione od odpowiedniej uchwały Rady Miasta. Mieszkańcy chcący korzystać z krytego parkingu będą musieli wykupić abonament po cenach rynkowych.

13. Czy na powierzchni, po zrealizowaniu inwestycji, pojawią się znaki całkowitego lub czasowego zakazu parkowania? Jeżeli tak, to w których miejscach?

Projekt organizacji ruchu, który powstanie na etapie projektu budowlanego, zostanie uzgodniony z ZIKiT, jak również konsultowany z Radą Dzielnicy. Będzie on obejmował tylko obszar inwestycji, czyli parkingu oraz ulic bezpośrednio do niego przylegających. Na samym terenie inwestycji nie przewiduje się istotnych zmian w organizacji ruchu i parkowania. Ewentualne zmiany dotyczyć mogą w przyszłości większego obszaru i wprowadzane będą stopniowo w miarę realizacji kolejnych parkingów.

14. Czy można spodziewać się, żeby ewentualne znaki zakazu parkowania zawierały adnotację „nie dotyczy mieszkańców”?

Będzie to przedmiotem przyszłego projektu organizacji ruchu i na obecnym etapie nie można potwierdzić ani zaprzeczyć powyższej propozycji.

15. Czy dookoła Placu na Groblach zlikwidowano miejsca parkingowe dla mieszkańców? Czy istnieje niebezpieczeństwo powtórzenia sytuacji z Placu na Groblach: postawienia znaków zakazu parkowania wokół placu?

Podobnie jak w przypadku ewentualnych adnotacji pod znakiem zakazu zatrzymywania się wszystko co odnosi się do przyszłej organizacji ruchu nie jest obecni przesądzone.

16. Jakie rozwiązania dla ruchu i parkowania pojazdów policyjnych przewidziano przy projektowaniu parkingu „Korona”?

Parkowanie samochodów policyjnych będzie przedmiotem stosownych uzgodnień z policją. W umowie z koncesjonariuszem zawarty będzie zapis o konieczności dokonania takich uzgodnień na etapie projektowania parkingu oraz projektu organizacji ruchu drogowego. Uzgodnienia dotyczyć będą samochodów operacyjnych policji, nie zaś samochodów prywatnych funkcjonariuszy.

17. Czy planowane jest wprowadzenie strefy C ograniczonego parkowania na ulicach: Warneńczyka, Zamoyskiego i Kalwaryjskiej?

Program obsługi parkingowej Miasta Krakowa z listopada 2008 roku zawiera propozycję rozszerzenia strefy C o obszar do drugiej obwodnicy, czyli również Stare Podgórze. Rozszerzenie strefy możliwe będzie tylko w przypadku podjęcia stosownej uchwały przez Radę Miasta Krakowa.

18. Czy jest możliwość zastosowania (po wybudowaniu parkingu podziemnego) systemu parkowania „na jodełkę” dookoła Placu Biskupiego?

Jest to mało prawdopodobne, gdyż obecnie obowiązuje tam parkowanie równoległe, a parkujące na jodełkę samochody łamią przepisy. Zwiększanie liczby miejsc postojowych na ulicach w centrum miasta jest niezgodne z polityką transportową miasta. W mającym powstać projekcie nowe zagospodarowanie przestrzeni i projekcie organizacji ruchu bardziej prawdopodobne jest dążenie do uporządkowania przestrzeni publicznej i zwrócenie chodników pieszym, a więc parkowanie równoległe do jezdni.

19. Jakie rozwiązania planowane są w związku z dojazdem i zagospodarowaniem okolicy ul. Asnyka?

Nowy projekt organizacji ruchu sporządzany na etapie projektu budowlanego nie będzie obejmować ulicy Asnyka.

III. PYTANIA DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA

- 1. Jak budowa parkingu „Korona” wpłynie na zwiększenie ruchu w tej okolicy? Czy są dostępne jakieś opracowania uwzględniające analizy spodziewanego zwiększenia ruchu, hałasu i zanieczyszczenia powietrza?**

Nie ma takich analiz, gdyż ze względu na niewielką kubaturę obiektu, nie są one wymagane przepisami Prawo Ochrony Środowiska. Parking poniżej 300 miejsc postojowych jest z punktu widzenia przepisów Prawo Ochrony Środowiska obiektem, potencjalnie nie oddziałującym na środowisko.

- 2. W jaki sposób odprowadzane będą spaliny z parkingu „Korona”? Czy parking będzie miał elewację osłaniającą mieszkańców od spalin? Czy będą jakieś urządzenia wentylacyjne?**

Zgodnie z wytycznymi uzyskanymi od Zarządcy Drogi (ZIKiT) obsługa komunikacyjna planowanej inwestycji będzie odbywać się od ul. Zamoyskiego oraz ul. Warneńczyka w oparciu o projektowane zjazdy.

Technologia wyprowadzania spalin i dokładne miejsce usytuowania wjazdu na parking będzie znana na etapie projektu budowlanego. Projekt będzie zgodny z obowiązującymi w Polsce i Unii Europejskiej normami dotyczącymi tego typu obiektów i które powstały w oparciu o analizy specjalistów. Na etapie projektu budowlanego będzie można określić rodzaj zastosowanej wentylacji – mechanicznej lub naturalnej w zależności od rodzaju elewacji jaka zostanie użyta przy wykańczaniu obiektu.

- 3. Czy są dostępne opracowania uwzględniające analizy spodziewanego zwiększenia ruchu, hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza w związku z planowanym parkingiem „Olimpijka”?**

Nie ma takich analiz, gdyż ze względu na niewielką kubaturę obiektu, nie są one wymagane przepisami Prawo Ochrony Środowiska. Parking poniżej 300 miejsc postojowych jest z punktu widzenia przepisów Prawo Ochrony Środowiska obiektem, potencjalnie nie oddziałującym na środowisko.

- 4. Jakiego rodzaju rozwiązania dotyczące wyprowadzania spalin z parkingu „Olimpijka” są przewidywane? Czy są na ten temat jakieś analizy?**

Technologia wyprowadzania spalin i dokładne miejsce usytuowania wjazdu na parking będzie znana na etapie projektu budowlanego. Projekt będzie zgodny z obowiązującymi w Polsce i Unii Europejskiej normami dotyczącymi tego typu obiektów i które powstały w oparciu o analizy specjalistów.

W koncepcji funkcjonalno – przestrzennej założono, że odprowadzenie spalin odbywać się będzie w oparciu o zastosowanie wentylacji mechanicznej, która będzie posiadała umieszczone na stropie ostatniej kondygnacji urządzenia wentylacyjne.

Analiza wpływu na środowisko w przypadku tego konkretnego przedsięwzięcia inwestycyjnego nie jest wymagana przepisami prawa, gdyż, ze względu na niewielkie rozmiary jest to obiekt zakwalifikowany do obiektów nie wywierających wpływu na środowisko.

5. Czy wjazdy na parking „Olimpijka” będą pod oknami? Jaka będzie przepustowość wjazdów? Jak długa będzie kolejka do wjazdu na parking? Czy są na ten temat jakieś analizy?

Zgodnie z decyzją o warunkach zabudowy z dnia 30 czerwca 2010 wjazd na parking odbywać się będzie od strony ulicy Wielopole. Dokładne usytuowanie wjazdu i jego rozplanowanie na terenie działki będzie znane na etapie projektu budowlanego.

6. Czy po 25 latach mieszkania w sąsiedztwie stacji benzynowej mieszkańcy ul. Dietla narażeni będą na podobnie uciążliwe sąsiedztwo wjazdu na parking? Jakiego rodzaju korzyści/rekompensaty dla mieszkańców są z tego tytułu przewidywane? Czy w ogóle przewiduje się jakiegokolwiek?

Nie przewiduje się rekompensat dla mieszkańców, gdyż zgodnie z Prawem Ochrony Środowiska parking o wielkości 172 miejsca postojowe jest obiektem neutralnym dla środowiska i służy mieszkańcom, podnosząc komfort życia mieszkańców, jak również atrakcyjność nieruchomości.

7. Co się stanie z zielenią wysoką znajdującą się na terenie inwestycji „Olimpijka”? Czy jest możliwość jej zachowania lub odtworzenia?

Dokładna odpowiedź będzie możliwa do udzielenia na etapie projektu budowlanego.

8. Czy rozwój miasta musi oznaczać degradację terenów zielonych?

Rozwój miasta zdecydowanie nie powinien oznaczać degradacji terenów zielonych. Byłoby to działanie na niekorzyść mieszkańców, niezgodne ze Strategią Rozwoju Miasta Krakowa oraz niezgodne z dyrektywami Unii Europejskiej w tym zakresie.

9. Dlaczego, w sytuacji kiedy nie ma jeszcze projektu parkingu „Olimpijka”, drzewa na terenie planowanej inwestycji już zostały wycięte w zeszłym (2009) roku? Czy jeżeli mieszkańcy nie zgodzą się na parking, to zostaną za karę pozbawieni zieleni na terenie inwestycji?

Odpowiedź umieszczona jest na platformie internetowej pod hasłem Wycięcie zieleni na parkingu przy ul. Dietla u zbiegu z ul. Starowiślną.

Przywoływana w pytaniu zieleń została wycięta w 2009 roku przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w ramach pielęgnacji zieleni, za którą jednostka ta jest odpowiedzialna. Uzyskano wszystkie wymagane decyzje administracyjne Wydziału Kształtowania Środowiska. Zgodnie z decyzją z dnia 4 września 2009 (WS-05.MS.7635-949/09) wycięto 40 m² krzewów lilak, bez czarny, ligustr – stare, zdeformowane, zamierające nie kwalifikowały się do odmłodzenia i uformowania. Zamiennie w jesieni 2009 r. posadzono 191 szt. krzewów tawuły i perukowca. Również w ramach pielęgnacji zieleni, zgodnie z decyzją administracyjną Wydziału Kształtowania Środowiska z dnia 09 marca 2009 (WS-05.MS.7635-108/09) wycięto :

- klon srebrzysty – drzewo rosło pochylone w kierunku południowym, w części odziomkowej pnia do wys ok. 1 m posiadało rozległy ubytek z wypróchnieniem.
- robinie – drzewo zamierające, w koronie posiadało gruby susz
- robinie – drzewo rosnące przy słupie trakcji tramwajowej, o koronie mocno podniesionej.

Zamiennie w jesieni 2009 r. posadzono 3 szt drzew – jarzęb turyngski.

10. Jak budowa parkingu „Plac Biskupi” wpłynie na poziom spalin i hałasu w najbliższej okolicy? Czy są dostępne jakieś opracowania, analizy, symulacje? Jak planowany parking wpłynie na zdrowie mieszkańców okolicznych budynków?

Nie ma takich analiz, gdyż ze względu na niewielką kubaturę obiektu, nie są one wymagane przepisami Prawo Ochrony Środowiska. Parking poniżej 300 miejsc postojowych jest z punktu widzenia przepisów Prawo Ochrony Środowiska obiektem potencjalnie nie oddziałującym na środowisko.

Technologia wyprowadzania spalin i dokładne miejsce usytuowania wjazdu na parking będzie znana na etapie projektu budowlanego. Projekt będzie zgodny z obowiązującymi w Polsce i Unii Europejskiej normami dotyczącymi tego typu obiektów i które powstały w oparciu o analizy specjalistów.

W koncepcji funkcjonalno – przestrzennej założono, że odprowadzenie spalin odbywać się będzie w oparciu o zastosowanie wentylacji mechanicznej, która będzie posiadała umieszczone na stropie ostatniej kondygnacji urządzenia wentylacyjne.

11. Jak budowa parkingu „Plac Biskupi” wpłynie na poziom wód gruntowych? Czy są dostępne jakieś opracowania hydrologiczne i geologiczne? Co się stanie z drzewami i ogrodami sąsiadującymi z Placem Biskupim? Czy jest możliwe, że po wybudowaniu parkingu zmienią się uwarunkowania wodne w glebie i drzewa na placu uschną?

Aktualnie Miasto nie dysponuje badaniami hydro-geologicznymi. Badania takie mogą zostać przeprowadzone na etapie projektu budowlanego.

12. Jaką technologię wyprowadzania spalin z parkingu i z wjazdu do parkingu przewidziano w projekcie parkingu „Plac Biskupi”?

Technologia wyprowadzania spalin i dokładne miejsce usytuowania wjazdu na parking będzie znana na etapie projektu budowlanego. Projekt będzie zgodny z obowiązującymi w Polsce i Unii Europejskiej normami dotyczącymi tego typu obiektów i które powstały w oparciu o analizy specjalistów.

W koncepcji funkcjonalno – przestrzennej założono, że odprowadzenie spalin odbywać się będzie w oparciu o zastosowanie wentylacji mechanicznej, która będzie posiadała umieszczone na stropie ostatniej kondygnacji urządzenia wentylacyjne.

13. Co się stanie z zielenią wysoką znajdującą się na Placu Biskupim? Czy jest możliwość jej zachowania lub odtworzenia?

Dokładna odpowiedź będzie możliwa do udzielenia na etapie projektu budowlanego. Po wykonaniu obiektu będzie możliwe odtworzenie zieleni.

14. Czy w ramach procedury modernizacji dróg i ulic – jest możliwość zezwolenia na bezpłatne wycięcie drzew?

W oparciu o przeprowadzoną analizę jest możliwe nie ponoszenie przez Gminę Miejska Kraków opłat z tytułu wycinki drzew i krzewów.

IV. PYTANIA DOTYCZĄCE EKSPLOATACJI PARKINGU I KOSZTÓW UŻYTKOWANIA

1. Dla kogo to mają być parkingi? Kto ma z niego korzystać? Czy dla mieszkańców, czy osób dojeżdżających do centrum miasta?

Przedmiotowe parkingi w chwili obecnej mają służyć zarówno mieszkańcom jak również dojeżdżającym z poza centrum miasta.

2. Czy to będą parkingi gminne, czy prywatne?

Właścicielem terenu oraz wybudowanego na nim obiektu jest Gmina. Prywatny partner finansuje budowę w zamian za użytkowanie parkingu przez określony w umowie czas. Po upływie okresu koncesji parking wróci pod zarząd gminy.

3. Jakie będą ceny parkowania na tych parkingach? Kto będzie je ustalać?

Eksploatacja parkingów budowanych przez Gminę z udziałem partnera prywatnego, a dokładniej w systemie koncesji na zaprojektowanie i budowę parkingu będzie należała do koncesjonariusza, czyli firmy prywatnej, która będzie miała prawo pobierania korzyści, w tym nie tylko pobierania opłat, ale również ich ustalania na zasadach wolnorynkowych.

Tak więc ceny za parkowanie będzie ustalać firma prywatna i będą to ceny rynkowe. Gmina nie będzie mieć możliwość ingerencji w sposób ustalania cen i abonamentów. Niemniej jednak koncesjonariusz zarządzający parkingiem będzie brać pod uwagę nie tylko koszty wybudowania parkingu, ale również ceny rynkowe za parkowanie na innych parkingach komercyjnych w mieście.

Zaletą takiego rozwiązania jest zapewnienie konkurencji pomiędzy parkingami. Należy jednak pamiętać, że opłaty za parkowanie będą musiały pokryć koszt wybudowania parkingu. Umowa pomiędzy Miastem a partnerem prywatnym nie przewiduje zapisów dotyczących regulacji cenowych za parkowanie. Miasto przerzucając w całości na partnera prywatnego koszty finansowania inwestycji, oraz ryzyko finansowe związane z kredytem komercyjnym nie może narzucać cen, ani sposobu ich kalkulowania, gdyż wówczas znalezienie koncesjonariusza byłoby praktycznie niemożliwe.

4. Czy będą abonamenty miesięczne na parkingu? Jaka będzie ich cena?

Biorąc pod uwagę przykład parkingu Na Groblach należy się spodziewać różnego rodzaju abonamentów, gdyż są one opłacalne zarówno dla klienta jak i zarządzającego parkingiem. Ceny abonamentów zostaną ustalone przez firmę zarządzającą parkingiem w momencie otwarcia parkingu i będą ulegały zmianom w zależności od sytuacji rynkowej.

5. Czy będzie zorganizowana sieć parkingów z jednym abonamentem, kartą magnetyczną?

Na dzień dzisiejszy Gmina nie stawia takich wymagań co do stworzenia sieci parkingów potencjalnym koncesjonariuszom. Zgodnie z zasadami otwartego postępowania przetargowego, każdy z parkingów może być wybudowany i zarządzany przez inną firmę. Gmina ogłasza postępowania przetargowe zarówno w odniesieniu do pojedynczych parkingów

(przykład Placu Na Groblach, parkingu przy al. Focha) jak i grup parkingów (Korona, Olimpijka i Plac Biskupi). Ta sama firma może brać również udział w kilku postępowaniach przetargowych. Nie można więc wykluczyć stworzenia sieci parkingów w przypadku gdyby jedna firma wybudowała kilka parkingów na terenie miasta lub jeżeli kilka firm uzna, że takie rozwiązanie jest dla nich korzystne.

Należy również wziąć pod uwagę fakt, że umowa o koncesji zawierana jest na określoną liczbę lat. Zarówno teren jak i parking pozostaje przez cały czas własnością gminy. Po upływie okresu umowy każdy z parkingów „wróci” pod zarząd gminy, a wówczas perspektywa stworzenia sieci parkingów z jedną kartą magnetyczną do ich obsługi i z jednym abonamentem wydaje się bardzo prawdopodobna.

6. Jakie będą abonamenty dla mieszkańców na parkingu? Czy Gmina gwarantuje jakieś miejsca dla mieszkańców?

Biorąc pod uwagę przykład parkingu Na Groblach należy się spodziewać abonamentów dla mieszkańców, gdyż są one opłacalne dla zarządzającego parkingiem. Gmina nie gwarantuje miejsc dla mieszkańców.

7. Czy ceny za parkowanie na parkingach będą progresywne (każda następna godzina drożej) tak jak na ulicach? Bo jeśli tak, to będą wymuszały rotację i zwiększały ruch samochodów w tej okolicy.

Ceny za parkowanie w zależności od liczby godzin będzie ustalać firma prywatna i będą to ceny rynkowe. Jest natomiast bardzo mało prawdopodobne, aby były one progresywne (rosnące wraz z liczbą godzin), gdyż byłoby to wbrew prawom rynku. Na rynku obowiązuje zasada im więcej tym taniej. Progresja stosowana przez Miasto w przypadku strefy ograniczonego parkowania nie jest wynikiem rachunku ekonomicznego, ale wynikiem świadomej polityki miasta zmierzającej do ułatwienia parkowania jak największej liczbie osób i zniechęcenia kierowców do pozostawiania samochodów na wiele godzin w centrum miasta (nie dotyczy mieszkańców), gdyż uniemożliwia to zaparkowanie innym kierowcom. Na parkingach podziemnych nie będzie potrzeby stosowania takiej polityki.

8. Kiedy dokładnie (na jakim etapie inwestycji) będą znane ceny dla mieszkańców za abonament na parkingu podziemnym oraz w strefie?

Ceny za parkowanie na parkingu znane będą po otwarciu parkingu i mogą ulegać zmianom w ciągu lat na zasadach rynkowych. Ceny za parkowanie w strefie pozostaną takie jak wszędzie, gdyż są to stawki uchwalane przez Radę Miasta dla całego obszaru strefy C. Jeśli Rada Miasta w przyszłości uchwali nowe stawki za parkowanie w strefie, to dotyczyć one będą wszystkich rejonów.

9. Jeśli to będzie inwestycja prywatna, to jest rzeczą oczywistą, że ceny będą wysokie, bo koszty muszą się zwrócić: Czy opłaty będą tak wysokie jak na parkingu Na Groblach?

Aktualne opłaty na parkingu na Groblach wynoszą 3,5 złotego na godzinę. Są one niższe niż na niejednym parkingu naziemnym w centrum miasta.

10. Dlaczego gmina nie może mieć wpływu na ceny i zagwarantować niskich cen, dostępnych dla każdego? Czy na etapie rozmów z potencjalnym inwestorem nie ma możliwości wynegocjowania „widełek” cenowych za parkowanie, jeżeli nie dla wszystkich, to chociaż dla mieszkańców?

Umowa pomiędzy gminą a koncesjonariuszem zawierana jest na kilkadziesiąt lat. Gmina nie może ograniczyć umownie cen za parkowanie na kilkadziesiąt lat do przodu, gdyż wówczas ryzyko związane z inwestycją byłoby tak wysokie, że nie znalazłaby się żadna firma gotowa wybudować parking. Gmina nie może również stosować dopłat do parkowania samochodów prywatnych w centrum miasta, gdyż byłoby to niezgodne z obowiązującymi przepisami.

11. Czy prowadzono analizy kosztów i zysków z inwestycji? Jeśli tak, to jaka jest minimalna cena za parkowanie, przy której opłaca się wybudować parking? Jeśli nie to kiedy taka analiza będzie zrobiona?

Z przeprowadzonych analiz wynika iż aby osiągnąć odpowiedni poziom zwrotu nakładów inwestycyjnych należy przyjąć kwotę minimum 5 zł za godzinę parkowania.

12. Jak będzie wyglądała sytuacja parkowania przez mieszkańców na ulicach: Czy mieszkańcy będą zmuszeni korzystać z płatnego parkingu, z powodu tego, że aktualnie istniejące miejsca postojowe przed domami będą zlikwidowane? Jakie będą opłaty za parkowanie na ulicach?

Parkowanie w strefie na ulicach będzie na ogólnych zasadach obowiązujących w mieście. Abonamenty dla mieszkańców będą takie same jak w całej strefie C. Mieszkańcy będą mogli wybrać, czy wolą wykupić abonament na parkowanie w podziemnym garażu, czy też wolą parkować na ulicy i korzystać z abonamentu miejskiego.

13. Czy cena miesięcznego abonamentu za parkowanie w strefie C ulegnie zmianie? Czy cena za abonament dla mieszkańców zostanie podwyższona?

Ceny abonamentów oraz jednorazowych opłat za parkowanie w strefie C uchwalane są przez Radę Miasta. Ewentualne podwyżki opłat dotyczyć będą całej strefy i nie są w żaden sposób związane terytorialnie z budową pojedynczego parkingu.

V. PYTANIA DOTYCZĄCE POLITYKI TRANSPORTOWEJ I PARKINGOWEJ

1. Jak się ma plan budowy parkingów „Korona” „Plac Biskupi” „Olimpijka” do Polityki Transportowej Miasta Krakowa?

Zgodnie z przyjętą uchwałą nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z 04.07.2007 r. w sprawie przyjęcia Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa na lata 2007-2015, głównym celem przekształceń i rozwoju oraz funkcjonowania systemu transportu Krakowa jest stworzenie warunków dla sprawniejszego i bezpieczniejszego przemieszczania osób i towarów, przy spełnieniu wymogów ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska, a przez to poprawa dostępności komunikacyjnej w obrębie miasta oraz z terenów obszaru metropolitalnego, województwa i kraju.

Niezwykle istotnym środkiem realizacji polityki transportowej w obszarach zurbanizowanych jest polityka parkingowa, będąca równocześnie jednym z podstawowych instrumentów regulacji dostępności obszaru samochodem. Polityka parkingowa jest w sensie operacyjnym określana między innymi przez:

- wskazanie obszarów, na których parkingi są jednym z użytkowników podstawowych,
- wskazanie obszarów, w których dopuszcza się budowę parkingów w ramach innej funkcji podstawowej,
- wyznaczone strefy ograniczonego oraz płatnego parkowania; struktura i wysokość taryf,
- wyznaczone lokalizacje parkingów strategicznych (Park and Ride),
- sposób i struktury zarządzania parkingami,

Polityka parkingowa jako element polityki transportowej musi mieć ścisłe powiązania z polityką rozwoju przestrzennego miasta. Przywrócenie pierwotnych funkcji przestrzeniom ulicznym, a tym samym przywrócenie tych przestrzeni ruchowi pieszemu i rowerowemu, szczególnie tam, gdzie ruch ten występuje w największym nasileniu, z uzupełniającą rolę komunikacji publicznej to działanie charakteryzujące zrównoważony rozwój miasta.

Z analiz przeprowadzonych w ramach opracowania „Program obsługi parkingowej miasta Krakowa” dla realizacji tych celów do roku 2025 powinny zostać zrealizowane parkingi wielopoziomowe o łącznej pojemności ok. 9 tys. miejsc postojowych, z czego ok. 1,7 tys. to miejsca dodatkowe (nowe) wynikające ze wzrostu motoryzacji. Z analizy wskaźnika motoryzacji wynika, że podaż miejsc postojowych w obszarze śródmiejskim będzie nieznacznie wzrastać. Jej wzrost wynikać będzie przede wszystkim z przewidywanego wzrostu liczby samochodów mieszkańców (o ok. 11% w okresie perspektywicznym). Budowa parkingów wielopoziomowych wewnątrz II obwodnicy ma docelowo zrekompenzować ubytek miejsc postojowych wywołany również eliminacją parkowania przyulicznego, które:

- powoduje utrudnienia warunków poruszania się pieszych i rowerzystów.
 - powoduje utrudnienia warunków ruchu pojazdów
-

- zagraża bezpieczeństwu wszystkich uczestników ruchu
- pogarsza estetykę miejsc podlegających ochronie z uwagi na walory zabytkowe

Budowa wyżej wymienionych parkingów jest środkiem do osiągnięcia tego celu.

2. Jak będzie wyglądać realizacja planu ograniczenia parkowania przyulicznego i uwolnienia strefy pieszej zawarta w Polityce Transportowej i Programie Obsługi Parkingowej Miasta, po wybudowaniu tych trzech parkingów? Kiedy to nastąpi. Jaki obszar obejmie?

W każdym przypadku problem będzie rozwiązywany indywidualnie, na etapie przygotowania inwestycji, po przeanalizowaniu lokalnych uwarunkowań. Zakłada się możliwość wprowadzenia prawa do korzystania z części przyulicznych miejsc postojowych wyłącznie dla mieszkańców obszaru. Docelowo jednak zakłada się, że mieszkańcy będą korzystać z parkingów wielopoziomowych na równi z innymi użytkownikami obszaru. Potrzebne jest do tego osiągnięcie równowagi cenowej pomiędzy parkowaniem przyulicznym i w parkingach wielopoziomowych, co przy aktualnym stanie prawnym może okazać się niemożliwe. Przyjmuje się, że zmiany w organizacji ruchu i parkowania będą dotyczyć obszaru w promieniu akceptowanego dojścia pieszego, tj. ok. 500 m od parkingu.

3. Czy przeprowadzono jakieś analizy ruchu i parkowania celem zbadania wpływu budowy podziemnego parkingu na możliwość ograniczenia liczby miejsc parkingowych na powierzchni?

Analizy nie były prowadzone. Możliwość ograniczenia liczby miejsc parkingowych na powierzchni terenu jest kwestią odpowiednich administracyjnych decyzji strategicznych a nie rezultatem oddziaływania parkingów podziemnych.

4. W jaki sposób miasto planuje zachęcić przyjezdnych do parkowania pod ziemią?

Przede wszystkim łatwą dostępnością miejsc parkingowych. Parkowanie przyuliczne w obecnych warunkach wiąże się z reguły z koniecznością długotrwałego poszukiwania wolnego miejsca. Alternatywa w postaci łatwo dostępnego miejsca w parkingu podziemnym z głównych ciągów komunikacyjnych powinna być przekonującym argumentem, nawet w przypadku konieczności poniesienia nieco wyższych kosztów.

5. Jakiego rodzaju „rekompensaty” przewidywane są dla mieszkańców ze względu na ograniczenie liczby miejsc parkingowych na powierzchni? Czy będą wprowadzone jakieś dodatkowe przywileje dla mieszkańców?

Rekompensaty nie są przewidywane. Pewną formą rekompensaty może być wprowadzenie w drodze administracyjnej ograniczeń w korzystaniu z miejsc postojowych na powierzchni terenu przez użytkowników z zewnątrz, w celu zapewnienia dogodnych warunków do parkowania dla mieszkańców, zwłaszcza w okresie szczytowego zapotrzebowania na miejsca postojowe. Odpowiedź na to pytanie znajduje się również w odpowiedzi na pytanie nr 2.

- 6. W większości rodzin są dwa samochody. Jak się ma polityka miasta dotycząca rzekomego zaspokojenia potrzeb parkingowych w 100% dla mieszkańców do tak wysokiej opłaty abonamentowej (250 zł) za drugi samochód w rodzinie. Przecież to jest taka sama stawka jak dla przyjezdnych.**

Priorytet dla mieszkańców w zaspokajaniu potrzeb parkingowych w śródmieściu Krakowa nie oznacza, że nie będą oni ponosić kosztów z tytułu parkowania w strefie. Polityka transportowa zakłada ograniczanie ruchu kołowego w centrum. Dotyczy to zarówno osób z zewnątrz, jak i mieszkańców. W interesie Miasta nie leży zachęcanie mieszkańców śródmieścia do posiadania dużej liczby samochodów. Z doświadczenia wynika, że najskuteczniejszym środkiem regulującym podaż pojazdów jest wysokość opłaty za parkowanie. Dlatego też przywilej związany z obniżoną odpłatnością za parkowanie ogranicza się do pierwszego samochodu w gospodarstwie domowym. Każdy następny traktowany będzie na równi z samochodami z zewnątrz.

- 7. Jak się ma plan budowy parkingów „Korona” „Plac Biskupi” „Olimpijka” do dokumentów Unii Europejskiej związanych z polityką parkingową w miastach UE?**

Plany budowy wyżej wymienionych parkingów jak i innych parkingów planowanych wewnątrz śródmieścia nie są w sprzeczności z dokumentami Unii Europejskiej dotyczącymi kierunków rozwoju systemu transportowego w miastach. Uzasadnienie dla realizacji tych parkingów zostało podane w odpowiedzi na pytanie nr 1.

- 8. Budowa parkingów w ścisłym centrum miasta nie ograniczy ruchu w centrum, tylko go jeszcze zwiększy. Dlaczego miasto nie ogranicza ruchu w centrum miasta? Dlaczego miasto nie rozwija możliwości poruszania się bez samochodów?**

Miasto prowadzi szereg działań mających na celu ograniczenie ruchu samochodowego w centrum. M.in. budowane są drogi rowerowe, w przebudowie ulic w obszarze śródmiejskim rozwiązania projektowe przyjmowane są pod kątem poprawy warunków ruchu pieszych, czego przykładem mogą być ulice: Karmelicka, Zwierzyniecka i obecnie remontowana ul. Długa. Odbywa się to kosztem ograniczenia liczby miejsc postojowych. Ograniczaniu ruchu kołowego służy m.in. strefowanie dostępności komunikacyjnej centrum (Strefy A, B i C) połączone z odpłatnością za parkowanie.

Kwestie skutków realizacji nowych parkingów w obszarze śródmieścia poruszone zostały w odpowiedziach na pytania nr 1, nr 2 i nr 10.

- 9. Jak się mają planowane inwestycje budowy parkingów w centrum miasta do postulatów przenoszenia ruchu samochodowego i parkingów na obrzeża miasta? Budowa parkingu w centrum miasta stymuluje ruch zamiast go ograniczać. Jakie więc korzyści dla miasta miałyby wynikać z realizacji tych inwestycji?**

Odpowiedź zawarta jest w odpowiedzi na pytanie nr 1.

10. Czy polityka parkingowa miasta nie powinna iść w kierunku rozbudowy ekologicznej komunikacji miejskiej zamiast parkingów w centrum miasta? Dlaczego miasto nie buduje parkingów na peryferiach miasta? Co z parkingami typu park & ride?

Parkingi Park&Ride są ważnym elementem polityki parkingowej Miasta. Ich zadaniem będzie zatrzymanie części ruchu skierowanego do centrum na obrzeżach miasta, gdzie panują dogodne warunki dla obsługi transportem publicznym, a więc w sąsiedztwie pętli końcowych szybkiego tramwaju oraz przystanków kolejowych. Pierwszy z nich powstanie przy pętli tramwajowej zlokalizowanej w rejonie III Kampusu UJ w ramach budowy linii tramwaju szybkiego do III Kampusu UJ. Warunkiem efektywnego funkcjonowania tego typu parkingów jest zapewnienie wysokiej jakości obsługi transportem publicznym i zapewnienie dojazdu do centrum w czasie konkurencyjnym do czasu przejazdu samochodem osobowym, a także wprowadzenie systemu opłat preferującego użytkowników systemu. System Park&Ride będzie tworzony sukcesywnie w miarę realizacji linii szybkiego tramwaju oraz modernizacji linii kolejowych i budowy systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA). Pierwsze działania w tym zakresie zostały już podjęte zarówno przez Miasto jak i PKP PLL S.A. i Woj. Małopolskie.

11. Dlaczego Miasto proponuje budowę parkingów wewnątrz staromiejskiej zabudowy zamiast na jej obrzeżach (przy drugiej obwodnicy)? Czy powinno się lokalizować i budować parkingi wewnątrz drugiej obwodnicy Krakowa? Czemu to służy? Parkingi powinny być sytuowane poza obwodnicą. Czy istnieją pozytywne przykłady europejskie związane z lokalizacją podobnego parkingu w centrach miast?

Cel budowy parkingów wewnątrz śródmieścia wyjaśniono w odpowiedzi na pytanie nr 1. Parkingi wewnątrz śródmieścia to jedynie część programu obsługi parkingowej. Projekt polityki parkingowej zakłada również budowę systemu parkingów buforowych, zlokalizowanych w sąsiedztwie II obwodnicy i na zewnątrz od niej. Przygotowywane są obecnie realizacje parkingów przy skrzyżowaniu Al. Słowackiego i ul. Długiej (Nowy Kleparz) oraz na placu Inwalidów. Ponadto trwają procedury przetargowe dla parkingu przy al. Focha (obok Muzeum Narodowego). Głównym problemem jest znalezienie inwestora, który podejmie ryzyko budowy i wieloletniej eksploatacji parkingu.

12. Dlaczego nie ma parkometrów w okolicy Starego Podgórza? Dlaczego w Podgórzu nie przyjęto podobnych rozwiązań parkingowych względem Starego Miasta, rejonu o podobnej wielkości i znaczeniu historycznym? Kiedy wprowadzona zostanie strefa płatnego parkowania w Starym Podgórzu?

W przygotowanym projekcie polityki parkingowej miasta zakłada się stopniowe rozszerzanie strefy płatnego parkowania na cały obszar wewnątrz II obwodnicy. Podejmowana w zeszłym roku próba rozszerzenia strefy w rejonie ulic Topolowej i Bosackiej nie powiodła się ze względu na negatywne stanowisko Radnych. Wprowadzenie tego typ zmian wymaga akceptacji Rady Miasta Krakowa wyrażonej stosowną uchwałą. Ponadto przedstawiciele Rady Dzielnicy XIII Miasta Krakowa w trakcie spotkań konsultacyjnych wyrazili wolę wprowadzenia strefy płatnego parkowania w centralnej części Starego Podgórza. Gmina Miejska Kraków będzie wspierać działania zmierzające do stworzenia tej strefy.

13. Jakie jest stanowisko przedstawicieli UMK wobec propozycji lokowania parkingu wielopoziomowego na Krzemionkach? Czy ta lokalizacja była kiedykolwiek rozważana?

Parking wielopoziomowy na Krzemionkach, przy forcie św. Benedykta był inicjatywą prywatnego przedsiębiorcy związaną z planowanym nowymi funkcjami w forcie. Jego przeznaczenie związane było wyłącznie z obsługą programu inwestycji. Miasto nie rozważało dotąd tej lokalizacji jako elementu systemu parkingów ogólnodostępnych.

14. Jakie jest stanowisko przedstawicieli UMK wobec propozycji lokowania parkingu przy Placu Aksentowicza? Czy ta lokalizacja była kiedykolwiek rozważana?

Propozycja lokalizacji parkingu podziemnego na Placu Axentowicza nie była dotychczas rozważana. Brana jest natomiast pod uwagę lokalizacja w miejscu istniejącego parkingu w rejonie ulic Nowowiejska – Kijowska – Królewska, w stosunkowo niewielkiej odległości od Pl. Axentowicza.

15. Dlaczego miasto wycofało się z koncepcji budowy parkingu pod Halą Targową?

Miasto nie wycofało się z lokalizacji parkingu w rejonie Hali Targowej. Pojawiła się potencjalna możliwość lokalizacji parkingu wielopoziomowego o podobnej pojemności w projektowanym kompleksie przystanku osobowego Kraków Grzegórzki – w miejscu dzisiejszego nasypu kolejowego.

16. Biorąc pod uwagę fakt, że strefa B się rozszerza, istnieje niebezpieczeństwo, że parking Olimpijka, po jego wybudowaniu, znajdzie się w strefie B zamiast w strefie C. Czy to uczciwe wobec inwestora?

Obecnie zakłada się rozszerzenie przede wszystkim strefy C płatnego parkowania. W przypadku decyzji o rozszerzeniu strefy B uwzględnione zostaną zarówno interesy mieszkańców, jak i potencjalnego inwestora parkingu.

VI. UWAGI OGÓLNE, DOTYCZĄCE PROWADZENIA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

1. Dlaczego konsultacje w tej sprawie prowadzone są dopiero teraz?

Konsultacje uruchomione zostały przed uzyskaniem decyzji lokalizacyjnej. Jest to najwcześniejszy z możliwych etapów konsultacji społecznych.

2. Czy zdanie mieszkańców będzie brane pod uwagę po zakończeniu konsultacji społecznych?

Wszystkie uwagi i postulaty mieszkańców opracowane zostaną w raporcie z konsultacji społecznych, który zostanie przedłożony Prezydentowi Miasta Krakowa oraz Radzie Miasta.

3. Czy Rada Dzielnicy I popiera budowę parkingu na Placu Biskupim?

Rada Dzielnicy I zaopiniowała pozytywnie budowę parkingu przy Placu Biskupim.

4. Czy Rada Dzielnicy I popiera budowę parkingu Olimpijka?

Rada Dzielnicy I zaopiniowała pozytywnie budowę parkingu Olimpijka

5. Czy Rada Dzielnicy XIII popiera budowę parkingu Korona?

Rada Dzielnicy XIII wskazała lokalizację parkingu Korona i zaopiniowała pozytywnie budowę parkingu Korona.

6. Olimpijka: Czy decyzja o powstaniu parkingu „Olimpijka” jest ostateczna?

Powstanie Parkingu Olimpijka jest uzależnione od wyniku negocjacji z potencjalnymi koncesjonariuszami oraz od przebiegu konsultacji społecznych. Wprowadzenie lub wycofanie zadania z Budżetu Miasta leży w wyłącznej kompetencji Rady Miasta Krakowa.

7. Olimpijka: Dlaczego miasto nie zrezygnuje z poszukiwania inwestora dla tej inwestycji?

Zrezygnowanie z poszukiwania inwestora dla parkingu Olimpijka nie leży w interesie Miasta, gdyż potrzeby parkingowe mieszkańców rosną, a przestrzeń publiczna centrum Krakowa powinna być stopniowo uwalniana od parkujących tam samochodów.
