

RAPORT KOŃCOWY

Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

**Październik
2010**

**Konsultacje społeczne dotyczące budowy parkingów
wielokondygnacyjnych „Korona”, „Plac Biskupi”,
„Olimpijka” w Krakowie**
przeprowadzone przez Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Krakowa w
terminie od 1 marca do 30 września 2010 roku

Opracowanie raportu:

Nowe Motywacje Sp. z o.o.
ul. Ehrenberga 15; 31-309 Kraków
www.nm.com.pl

Zespół:

Tomasz Dąbrowski
dr Szymon Czapliński
dr Anna Zaroda-Dąbrowska
Joanna Zwolińska

Współpraca:

Agnieszka Ślusarczyk
Wydział Inwestycji UMK

Spis treści

WPROWADZENIE.....	2
1.1. Zakres i przedmiot konsultacji	2
1.2. Podstawa prawna konsultacji	3
1.3. Przebieg konsultacji.....	4
1.4. Wykaz publikacji.....	9
1.5. Materiały udostępnione Mieszkańcom podczas konsultacji.....	11
ANALIZA POSTULATÓW	13
2.1. Uwagi ogólne	13
2.2. Analiza nastrojów społecznych.....	14
2.3. Oddziaływanie parkingów na środowisko	16
2.4. Zagadnienia związane z projektowaniem parkingów	19
2.5. Problematyka realizacji budowy i zabezpieczenia Mieszkańców na wypadek szkód	23
2.6. Organizacja ruchu i parkowania przyulicznego.....	26
2.7. Problematyka dostępności cenowej parkingów.....	29
2.8. Problematyka braku zrozumienia dla polityki parkingowej Miasta	31
2.9. Rekomendacje dotyczące konsultacji społecznych w przyszłości	33
REKOMENDACJE	35
3.1. Rekomendacje dotyczące parkingu „Korona”	35
3.2. Rekomendacje dotyczące parkingu „Olimpijka”	37
3.3. Rekomendacje dotyczące parkingu „Plac Biskupi”	39
3.4. Rekomendacje dotyczące polityki parkingowej	41
3.5. Wnioski i uwagi dotyczące dostępności cenowej parkingów	42
ODPOWIEDZI NA PYTANIA.....	43
4.1. Pytania dotyczące projektowania i przebiegu budowy parkingów	43
4.2. Pytania dotyczące organizacji ruchu i parkowania przyulicznego	51
4.3. Pytania dotyczące ochrony środowiska	54
4.4. Pytania dotyczące funkcjonowania parkingów i kosztów użytkowania	57
4.5. Pytania dotyczące polityki transportowej i parkingowej Miasta	60
4.6. Pytania ogólne, dotyczące prowadzenia konsultacji	64
ZAŁĄCZNIKI	65

WPROWADZENIE

PODSTAWOWE INFORMACJE O WYKONANYCH KONSULTACJACH

1.1. Zakres i przedmiot konsultacji

W dniach 1 marca – 30 września 2010 roku miały miejsce konsultacje społeczne dotyczące budowy parkingów kubaturowych w Krakowie. Konsultacje przeprowadzone zostały z inicjatywy Prezydenta Miasta Krakowa na podstawie Zarządzenia nr 388/2010 z dnia 1 marca 2010 roku (załącznik nr D.1) w sprawie uruchomienia konsultacji społecznych pełnych dotyczące budowy wielokondygnacyjnych parkingów kubaturowych w Krakowie.

Zasięg zrealizowanych konsultacji obejmował obszar Dzielnicy I oraz Dzielnicy XIII Miasta Krakowa, zaś ich przedmiotem były wstępne koncepcje architektoniczne oraz funkcjonalno-użytkowe trzech parkingów:

- parkingu naziemnego wielokondygnacyjnego „**Korona**”, położonego na terenie Dzielnicy XIII Podgórze przy ul. Zamoyskiego/Warneńczyka,
- parkingu podziemnego „**Olimpijka**” położonego na terenie Dzielnicy I Stare Miasto przy skrzyżowaniu ulic Dietla / Starowiślna
- parkingu podziemnego „**Plac Biskupi**”, położonego na terenie Dzielnicy I Stare Miasto, pod Placem Biskupim w Krakowie.

Celem konsultacji było w szczególności:

- **poinformowanie Mieszkańców** budynków znajdujących się w rejonie oddziaływania inwestycji o rozwiązaniach architektonicznych, funkcjonalnych i konstrukcyjnych dotyczących planowanych parkingów, w kontekście ich ewentualnego oddziaływania na środowisko oraz życie Mieszkańców;
- **zebranie opinii Mieszkańców** na temat ewentualnej uciążliwości w/w inwestycji oraz poszukiwanie rozwiązań zmierzających do ich ograniczenia.

Jednostką odpowiedzialną za przeprowadzenie konsultacji **był Wydział Inwestycji** Urzędu Miasta Krakowa realizujący zadanie przygotowanie projektowego i budowy parkingów kubaturowych „Korona”, „Olimpijka” oraz „Plac Biskupi”. Jednostkami współpracującymi przy przeprowadzeniu konsultacji były: Biuro Infrastruktury Miasta jako jednostka odpowiedzialna za projektowanie polityki transportowej oraz programu obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa, Wydział Strategii i Rozwoju Miasta jako jednostka koordynująca proces konsultacji społecznych w gminie miejskiej Kraków oraz prowadząca serwis internetowy Dialog Społeczny oraz Biuro Prasowe Kancelarii Prezydenta – w zakresie obsługi medialnej konsultacji.

1.2 Podstawa prawna konsultacji

Podstawy prawne zrealizowanych konsultacji społecznych:

- Konstytucja RP
 - Art.20 „Społeczna gospodarka rynkowa oparta na wolności działalności gospodarczej, własności prywatnej oraz solidarności dialogu i współpracy partnerów społecznych stanowi podstawę ustroju gospodarczego Rzeczypospolitej Polskie”
 - Art. 61 „Obywatel ma prawo do uzyskania informacji o działalności organów władzy publicznej oraz osób pełniących funkcje publiczne”.
 - Art. 74 „Każdy ma prawo do informacji o stanie i ochronie środowiska”.
- Konwencja międzynarodowa o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, sporządzona w Aarhus dnia 25 czerwca 1998 r.
- Dyrektywa 2003/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 stycznia 2003 r. w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska
- Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008r. Nr 199 poz. 1227)
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. 2001 nr 112 poz. 1198)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2001r.; Nr 62 poz. 627 z późn. zm.)
- Ustawa dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. (Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie Biuletynu Informacji Publicznej
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2001r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.)
- Uchwała Rady Miasta Krakowa NR XLI/502/08 z dnia 23 kwietnia 2008 roku z późniejszymi zmianami regulująca zasady i tryb przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków przy realizacji inwestycji i projektów miejskich.

Zgodnie z Uchwałą Rady Miasta Krakowa NR XLI/502/08 z dnia 23 kwietnia 2008 roku (załącznik nr D.2) na terenie Gminy Miejskiej Kraków przy realizacji inwestycji i projektów miejskich przewiduje się dwa rodzaje konsultacji społecznych inwestycji i projektów miejskich, różniących się co do zakresu:

- **Konsultacje ograniczone** inwestycji zawartych we Wstępnym Katalogu Inwestycji Miejskich, które ograniczone są do działań informacyjnych. Na podstawie przeprowadzonych w 2009 roku konsultacji ograniczonych, Zgodnie z w/w Uchwałą oraz zarządzeniem nr 1955/2008 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 8 października 2008, inwestycja budowy parkingów w Krakowie została zakwalifikowana jako jedna z inwestycji potencjalnie kontrowersyjnych i mogących budzić obawy mieszkańców, w wyniku czego decyzją Komitetu Sterujący ds. Konsultacji Społecznych została wpisana do Katalogu Inwestycji Miejskich przeznaczonych do konsultacji pełnych na rok 2010.
- **Konsultacje pełne** oparte na dialogu społecznym, działaniach informacyjnych, działaniach promocyjnych, reklamowych oraz public relations. Konsultacje społeczne pełne dotyczące budowy wielokondygnacyjnych parkingów kubaturowych zostały przeprowadzone zgodnie z zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa nr 388/2010 z dnia 1 marca 2010 oraz opisane i posumowane w niniejszym raporcie.

Zgodnie z zarządzeniem Prezydenta Miasta Krakowa nr 1955/2008 z dnia 8 października 2008 Komitet sterujący ds. Konsultacji Społecznych przekazuje końcowy raport z konsultacji społecznych pełnych wraz z propozycjami przyjęcia ich wyników do realizacji Prezydentowi Miasta Krakowa.

1.3 Przebieg konsultacji

- **1 marca 2010 r. – opublikowano komunikaty** w sprawie wydania Zarządzenia Prezydenta Miasta Krakowa dotyczącego konsultacji społecznych. Komunikaty zostały opublikowane **na BIP, stronie internetowej www.krakow.pl** oraz w serwisie prasowym Urzędu Miasta Krakowa. Komunikaty stanowią załączniki nr B.7 i B.8 niniejszego raportu.
- **24 lutego 2010 r. w Radzie Dzielnicy XIII (Podgórze)** przy ul. Rynek Podgórski 1, o godzinie 16.30 miało miejsce **wstępne spotkanie, w którym uczestniczyli Radni Dzielnicy, projektanci parkingu Korona oraz przedstawiciele Wydziału Inwestycji** Urzędu Miasta Krakowa. Na spotkaniu tym zaprezentowano radnym koncepcję budowy parkingu Korona, ustalono zakres terytorialny dla dystrybucji powiadomień, a także podjęto ustalenia związane z przygotowaniem do spotkania z mieszkańcami oraz możliwości współpracy z Radą Dzielnicy w tym zakresie. Protokół ze spotkania stanowi załącznik nr A.1 niniejszego raportu.
- **10 marca 2010 r. w Radzie Dzielnicy I (Stare Miasto)** przy ul. Rynek Kleparski 4, o godzinie 16.30 miało miejsce **wstępne spotkanie, w którym uczestniczyli Radni Dzielnicy oraz przedstawiciele Wydziału Inwestycji** Urzędu Miasta Krakowa. Na spotkaniu tym **zaprezentowano** radnym **koncepcję budowy parkingu Olimpijka i Plac Biskupi**, ustalono zakres terytorialny dla dystrybucji powiadomień, a także podjęto ustalenia związane z przygotowaniem do spotkań z mieszkańcami oraz możliwości współpracy z Radą Dzielnicy w tym zakresie. Protokół ze spotkania stanowi załącznik nr A.2 niniejszego raportu.
- **19 marca 2010 r.**, zgodnie z Zarządzeniem nr 388/2010 Prezydenta Miasta Krakowa, Wydział Inwestycji, po konsultacji z innymi jednostkami organizacyjnymi współodpowiedzialnymi za przeprowadzenie konsultacji przyjął **harmonogram konsultacji z mieszkańcami** obejmujący dystrybucję powiadomień, terminy spotkań i dyżurów konsultacyjnych oraz publikację w mediach. Harmonogram wraz z pismem powiadamiającym został przekazany do Rady Dzielnicy I oraz Rady Dzielnicy XIII oraz wszystkich innych podmiotów powiadamianych o konsultacjach. Harmonogram został także **wydrukowany na plakacie ogłoszeniowym** o konsultacjach społecznych oraz **opublikowany na platformie Dialog Społeczny** (wzór plakatu stanowi załącznik nr C.2 do niniejszego raportu).
- **1 kwietnia 2010 r. – uruchomiono konsultacje na platformie Dialog Społeczny** prowadzonej przez Wydział Strategii i Rozwoju Miasta UMK z **informacjami na temat planowanej inwestycji**, ankietą elektroniczną **oraz forum internetowym**. Informacje te były na bieżąco uzupełniane o ogłoszenia dotyczące terminów spotkań i dyżurów dla mieszkańców oraz o informacje na temat przebiegu konsultacji, nagrania ze spotkań, kopie pism kierowanych przez mieszkańców, kopie odpowiedzi jednostek merytorycznych. Sprawozdanie z przebiegu konsultacji na platformie Dialog Społeczny stanowi załącznik nr A.15 do niniejszego raportu. Zawartość forum internetowego stanowi załącznik nr A.16 do niniejszego raportu.
- **W terminie od 7 do 9 kwietnia 2010 roku** miała miejsce **bezpośrednia dystrybucja powiadomień i plakatów** przeprowadzona na terenie wybranych ulic Starego Podgórza przez pracowników UMK oraz radnych dzielnicy XIII. Mieszkańcy dzielnicy zostali poinformowani o możliwości uczestnictwa w spotkaniu i dyżurach konsultacyjnych w sprawie parkingu Korona. Powiadomienia były dystrybuowane na kilka sposobów:
 - dostarczenie osobiste pism powiadamiających i plakatów do instytucji i punktów usługowych;
 - rozklejanie plakatów ogłoszeniowych rozklejanych na terenie dzielnicy, w tym na tablicach ogłoszeniowych Rady Dzielnicy XIII;
 - dostarczanie powiadomień do skrzynek pocztowych mieszkańców wyznaczonych ulic;
 - pism elektronicznych wysyłanych do wybranych instytucji.

Obszar objęty powiadomieniami bezpośrednimi był następujący: Od Ronda Matecznego do Placu Zgody i od Wisły do Krzemionek. Numery domów objętych dystrybucją bezpośrednią znajdują się w sprawozdaniu

z dystrybucji powiadomień stanowiącym załącznik nr C.3 do raportu. Pisma powiadamiające trafiły także do znajdujących się w wyżej podanym rejonie Krakowa firm i punktów usługowych oraz instytucji takich jak szkoły, przedszkola, ośrodki zdrowia, hotele, domy kultury. Lista powiadomionych instytucji i firm z potwierdzeniami odbioru zawarta jest również w sprawozdaniu stanowiącym załącznik nr C.4 do raportu. W drodze dystrybucji bezpośredniej powiadomiono także 2 lokalne parafie: Parafia św. Józefa oraz Kościół o.o. Redemptorystów przy ul. Zamoyskiego. Ogłoszenie o konsultacjach zostało odczytane w ogłoszeniach parafialnych w/w parafii i zamieszczone na tablicy ogłoszeń. Wzór pisma powiadamiającego stanowi załącznik nr C.1 niniejszego raportu. Plakat ogłoszeniowy stanowi załącznik nr C.2 niniejszego raportu.

- **14 kwietnia 2010 o godz. 17.30** odbyło się **spotkanie z mieszkańcami Dzielnicy XIII** w budynku Wydziału Architektury UMK przy ul. Rynek Podgórski 1. Budynek ten stanowi jednocześnie siedzibę Rady Dzielnicy. **Tematem spotkania była budowa parkingu naziemnego Korona** na terenie Dzielnicy XIII przy ul. Zamoyskiego / Warneńczyka. Spotkanie odbyło się z udziałem następujących ekspertów: przedstawiciela biura projektowego Lewicki Łatak, które opracowało koncepcję funkcjonalno przestrzenną mającego powstać parking, przedstawicieli Wydziału Inwestycji jako jednostki realizującej inwestycję budowy parkingów, przedstawiciela Biura Infrastruktury Miasta jako jednostki zajmującej się planowaniem w zakresie polityki transportowej i programu obsługi parkingowej, przedstawiciela Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu jako jednostki zajmującej się organizacją ruchu oraz przedstawiciela Wydziału Strategii i Rozwoju Miasta – referat komunikacji społecznej jako jednostki koordynującej konsultacje społeczne w Urzędzie Miasta. Na spotkaniu obecni byli Radni Dzielnicy XIII.

W pierwszej części spotkania miały miejsce multimedialne prezentacje obecnych na spotkaniu prelegentów. **W drugiej części natomiast była możliwość zadawania pytań i wyjaśniania wątpliwości związanych z wpływem inwestycji na życie mieszkańców.** Wszystkie pytania i postulaty mieszkańców spisywane były na tablicy.

W ramach zbierania uwag i opinii mieszkańcy mieli możliwość wypełnienia formularza konsultacyjnego (ankiety). Formularze były wrzucane do opieczetowanej urny i rejestrowane w Wydziale Inwestycji. Oprócz udziału w spotkaniu mieszkańcy mieli możliwość obejrzenia wystawy na temat budowy pierwszego miejskiego parkingu podziemnego Plac Na Groblach. Do dyspozycji mieszkańców pozostawione zostały liczne materiały informacyjne w postaci ulotek, broszur, wydruków prezentacji i mappek. Materiały informacyjne opisane zostały w osobnym rozdziale niniejszego raportu.

W spotkaniu wzięło udział około 20 osób. Protokół ze spotkania stanowi załącznik nr A.4 do niniejszego raportu. Nagranie audio-wideo stanowi załącznik nr A.5 do niniejszego raportu. Nagranie dostępne jest również na platformie Dialog Społeczny. Transkrypcja merytoryczna spotkania stanowi załącznik nr A.6 do niniejszego raportu.

- **W dniach 12 do 15 kwietnia** w godz. 16-17 w siedzibie **Rady Dzielnicy XIII** ul. Rynek Podgórski 1 w Krakowie miały miejsce **dyżury konsultacyjne w sprawie parkingu Korona** z udziałem przedstawicieli Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta Krakowa, Biura Infrastruktury Miasta oraz Radnych Dzielnicy XIII. Do dyspozycji mieszkańców przygotowane zostały do wglądu dokumenty projektowe, ulotki i materiały informacyjne. W ramach zbierania uwag i opinii mieszkańcy mieli możliwość wypełnienia formularza konsultacyjnego (ankiety). Notatka służbowa z przebiegu dyżurów w Radzie Dzielnicy stanowi załącznik nr A.13 do niniejszego raportu.
- **20 kwietnia 2010** o godzinie 16.00 w siedzibie Rady Dzielnicy I przy ul. Rynek Kleparski 4 w Krakowie miało miejsce **spotkanie mediacyjne z przedstawicielami komitetu protestacyjnego przeciwko budowie parkingu Olimpijka**. Na zaproszenie Wydziału Inwestycji na spotkanie przybyli członkowie zarządu wspólnoty mieszkańców budynku przy ul. Dietla 80-82 nieruchomości sąsiadującej z terenem przyszłej inwestycji. Z protestującymi rozmawiali przedstawiciele dyrekcji Wydziału inwestycji. Rozmowom przysłuchiwał się przedstawiciel Rady Dzielnicy oraz mediator społeczny. Przebieg spotkania został zarejestrowany na elektronicznym nośniku audio oraz protokołowany. Protokół ze spotkania stanowi załącznik nr A.14 do niniejszego raportu.

- **W terminie od 14 do 17 kwietnia 2010 roku** miała miejsce **bezpośrednia dystrybucja powiadomień i plakatów przeprowadzona na terenie wybranych ulic sąsiadujących z placem Biskupim** przez pracowników UMK oraz radnych Dzielnicy I. Mieszkańcy dzielnicy zostali poinformowani o możliwości uczestnictwa w konsultacjach społecznych dotyczących budowy parkingu Plac Biskupi. Powiadomienia były dystrybuowane na kilka sposobów:

- Dostarczenie osobiste pism powiadamiających i plakatów do instytucji i punktów usługowych
- Rozklejanie plakatów ogłoszeniowych rozklejanych na terenie dzielnicy, w tym na tablicach ogłoszeniowych Rady Dzielnicy I
- Dostarczanie powiadomień do skrzynek pocztowych mieszkańców wyznaczonych ulic

Obszar objęty powiadomieniami bezpośrednimi był następujący: Krowoderska, Biskupia, Asnyka. Numery domów objętych dystrybucją bezpośrednią znajdują się w sprawozdaniu z dystrybucji powiadomień stanowiącym załącznik nr C.3 do raportu. Pisma powiadamiające trafiły także do znajdujących się w wyżej podanym rejonie Krakowa firm i punktów usługowych oraz instytucji takich jak hotele, domy kultury oraz zgromadzenie zakonne. Lista powiadomionych instytucji z potwierdzeniami odbioru zawarta jest również w sprawozdaniu stanowiącym załącznik nr C.4 do raportu. Wzór pisma powiadamiającego stanowi załącznik nr C.1 niniejszego raportu. Plakat ogłoszeniowy stanowi załącznik nr C.2 do niniejszego raportu.

- **21 kwietnia 2010** o godz. 17.30 odbyło się **spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami Dzielnicy I** w Szkole Podstawowej nr 1 przy ul. św. Marka 4. **Tematem spotkania była budowa parkingu naziemnego Plac Biskupi** na terenie dzielnicy I przy ul. Biskupia/ Krowoderska. Spotkanie odbyło się z udziałem następujących ekspertów: przedstawicieli Wydziału Inwestycji jako jednostki realizującej inwestycję budowy parkingu, przedstawiciela Biura Infrastruktury Miasta jako jednostki zajmującej się planowaniem w zakresie polityki transportowej i programu obsługi parkingowej, przedstawiciela Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu jako jednostki zajmującej się organizacją ruchu oraz przedstawiciela Wydziału Strategii i Rozwoju Miasta – referat komunikacji społecznej jako jednostki koordynującej konsultacje społeczne w Urzędzie Miasta. Na spotkaniu obecny był członek Zarządu Dzielnicy I.

W pierwszej części spotkania miały miejsce multimedialne prezentacje obecnych na spotkaniu prelegentów. **W drugiej części natomiast była możliwość zadawania pytań i wyjaśniania wątpliwości związanych z wpływem inwestycji na życie Mieszkańców.** Wszystkie pytania i postulaty mieszkańców spisywane były na tablicy.

W ramach zbierania uwag i opinii mieszkańcy mieli możliwość wypełnienia formularza konsultacyjnego (ankiety). Formularze były wrzucane do opieczetowanej urny i rejestrowane w Wydziale Inwestycji. Oprócz udziału w spotkaniu mieszkańcy mieli możliwość obejrzenia wystawy na temat budowy pierwszego miejskiego parkingu podziemnego Plac Na Groblach. Do dyspozycji mieszkańców pozostawione zostały liczne materiały informacyjne w postaci ulotek, broszur, wydruków prezentacji i mapek. Materiały informacyjne opisane zostały w osobnym rozdziale niniejszego raportu.

W spotkaniu wzięło udział około 40 osób. Protokół ze spotkania stanowi załącznik nr A.7 do niniejszego raportu. Nagranie audio-wideo stanowi załącznik nr A.8 do niniejszego raportu. Nagranie dostępne jest również na platformie Dialog Społeczny. Transkrypcja merytoryczna spotkania stanowi załącznik nr A.9 do niniejszego raportu.

- **W dniach 19 do 22 kwietnia 2010 r.** w godz. 16-17 w **siedzibie Rady Dzielnicy I** ul. Rynek Kleparski 4 w Krakowie miały miejsce **dyżury konsultacyjne w sprawie parkingu Plac Biskupi** z udziałem przedstawicieli Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta Krakowa, Biura Infrastruktury Miasta oraz Radnych Dzielnicy I. Do dyspozycji mieszkańców przygotowane zostały do wglądu dokumenty projektowe, ulotki i materiały informacyjne. W ramach zbierania uwag i opinii mieszkańcy mieli możliwość wypełnienia formularza konsultacyjnego (ankiety). Notatka służbowa z przebiegu dyżurów w Radzie Dzielnicy stanowi załącznik nr A.13 do niniejszego raportu.

- **W terminie od 21 do 23 kwietnia 2010 r.** miała miejsce **bezpośrednia dystrybucja powiadomień i plakatów przeprowadzona na terenie wybranych ulic sąsiadujących ze skrzyżowaniem Dietla / Starowiślna** przez pracowników UMK oraz radnych Dzielnicy I. Mieszkańcy dzielnicy zostali poinformowani o możliwości uczestnictwa w konsultacjach społecznych dotyczących budowy parkingu Olimpijka. Powiadomienia były dystrybuowane na kilka sposobów:
 - Dostarczenie osobiste pism powiadamiających i plakatów do instytucji i punktów usługowych
 - Rozklejanie plakatów ogłoszeniowych rozklejanych na terenie dzielnicy, w tym na tablicach ogłoszeniowych Rady Dzielnicy I
 - Dostarczanie powiadomień do skrzynek pocztowych mieszkańców wyznaczonych ulic

Numery domów objętych dystrybucją bezpośrednią znajdują się w sprawozdaniu z dystrybucji powiadomień stanowiącym załącznik nr C.3 do raportu. Pisma powiadamiające trafiły także do znajdujących się w wyżej podanym rejonie Krakowa firm i punktów usługowych i hoteli. Lista powiadomionych instytucji z potwierdzeniami odbioru zawarta jest również w sprawozdaniu stanowiącym załącznik nr C.4 do raportu. Wzór pisma powiadamiającego stanowi załącznik nr C.1 niniejszego raportu. Plakat ogłoszeniowy stanowi załącznik nr C.2 niniejszego raportu.

- **28 kwietnia 2010 r.** o godz. 17.30 odbyło się **spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami Dzielnicy I** w Szkole Podstawowej nr 1 przy ul. św. Marka 4. **Tematem spotkania była budowa parkingu naziemnego Olimpijka** na terenie Dzielnicy I przy skrzyżowaniu ulic Dietla/Starowiślna. Spotkanie odbyło się z udziałem następujących ekspertów: przedstawicieli Wydziału Inwestycji jako jednostki realizującej inwestycję budowy parkingu, przedstawiciela Biura Infrastruktury Miasta jako jednostki zajmującej się planowaniem w zakresie polityki transportowej i programu obsługi parkingowej, przedstawiciela Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu jako jednostki zajmującej się organizacją ruchu oraz przedstawiciela Wydziału Strategii i Rozwoju Miasta – referat komunikacji społecznej jako jednostki koordynującej konsultacje w Urzędzie Miasta.

W pierwszej części spotkania miały miejsce multimedialne prezentacje obecnych na spotkaniu prelegentów. **W drugiej części natomiast była możliwość zadawania pytań i wyjaśniania wątpliwości związanych z wpływem inwestycji na życie Mieszkańców.** Wszystkie pytania i postulaty mieszkańców spisywane były na tablicy. W ramach zbierania uwag i opinii mieszkańcy mieli możliwość wypełnienia formularza konsultacyjnego (ankiety). Formularze były wrzucane do opieczętowanej urny i rejestrowane w Wydziale Inwestycji. Oprócz udziału w spotkaniu mieszkańcy mieli możliwość obejrzenia wystawy na temat budowy pierwszego miejskiego parkingu podziemnego Plac Na Groblach. Do dyspozycji mieszkańców pozostawione zostały liczne materiały informacyjne w postaci ulotek, broszur, wydruków prezentacji i mapek. Materiały informacyjne opisane zostały w osobnym rozdziale niniejszego raportu. W spotkaniu wzięło udział około 50 osób. Protokół ze spotkania stanowi załącznik nr A.10 do niniejszego raportu. Nagranie audio-wideo stanowi załącznik nr A.11 do niniejszego raportu. Nagranie dostępne jest również na platformie Dialog Społeczny. Transkrypcja merytoryczna spotkania stanowi załącznik nr A.12 do niniejszego raportu.

- **W dniach 26-29 kwietnia 2010 r.** w godz. 16-17 w siedzibie **Rady Dzielnicy I** ul. Rynek Kleparski 4 w Krakowie miały miejsce **dyżury konsultacyjne w sprawie parkingu Olimpijka** z udziałem przedstawicieli Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta Krakowa, Biura Infrastruktury Miasta oraz Radnych Dzielnicy I. Do dyspozycji mieszkańców przygotowane zostały do wglądu dokumenty projektowe, ulotki i materiały informacyjne. W ramach zbierania uwag i opinii mieszkańcy mieli możliwość wypełnienia formularza konsultacyjnego (ankiety). Notatka służbowa z przebiegu dyżurów w Radzie Dzielnicy stanowi załącznik nr A.13 do niniejszego raportu.
- **15 maja 2010 r.** wyznaczono **termin składania wniosków i postulatów na Platformie Dialog Społeczny** prowadzonej przez Wydział Strategii i Rozwoju Miasta. Możliwość zadawania pytań i składania postulatów, publikacji postów została zablokowana, natomiast możliwość pobierania informacji na temat parkingów nie została zablokowana, gdyż wszystkie informacje tam umieszczone są nadal dostępne dla Mieszkańców. Sprawozdanie z przebiegu konsultacji na platformie Dialog Społeczny stanowi załącznik nr A.15 do niniejszego raportu.

- **W czerwcu 2010 r.** Wydział Inwestycji opublikował **na serwisie Dialog Społeczny** (po usunięciu danych osobowych) **kopie wszystkich formularzy konsultacyjnych, pism i wniosków**, które wpłynęły do Wydziału Inwestycji. Mieszkańcy, którzy skierowali pisma dostali podziękowania oraz informację o terminie przygotowania raportu z konsultacji. Zestawienie pisemnych wniosków i postulatów Mieszkańców stanowi załącznik nr A.17. Zestawienie odpowiedzi na pisma Mieszkańców stanowi załącznik nr A.18.
- **W lipcu 2010 r.** Przewodniczący Rady Miasta Krakowa, na prośbę komitetu protestacyjnego parkingu Olimpijka, skierował zapytanie do Wydziału inwestycji dotyczące przebiegu konsultacji społecznych. Odpowiedź Wydziału Inwestycji (załącznik nr A.3) została przesłana do Rady Miasta oraz opublikowana na serwisie Dialog Społeczny.
- **10 września 2010 r.** Wydział Inwestycji opublikował **odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania mieszkańców**. Odpowiedzi zostały przesłane do Rad Dzielnic, do komitetów protestujących oraz opublikowane na serwisie Dialog Społeczny. Po ich opublikowaniu mieszkańcy mieli możliwość komentowania udzielonych odpowiedzi na forum internetowym do końca konsultacji, czyli do 30 września 2010.

1.4 Wykaz publikacji

Publikacje internetowe:

- Magiczny Kraków (www.krakow.pl)
 - Komunikat z dnia 1 kwietnia 2010 r. „Ruszyły konsultacje społeczne trzech kolejnych parkingów” (załącznik nr B.7)
 - Komunikat z dnia 2 kwietnia 2010 r. „Ruszyły konsultacje społeczne trzech kolejnych parkingów” (załącznik nr B.8)
 - Komunikat z dnia 19 kwietnia 2010 r. „Konsultacje w sprawie parkingu pod placem Biskupim – dziś o godz. 17.30 odbędzie się spotkanie konsultacyjne” (załącznik nr B.9)
 - Komunikat z dnia 23 kwietnia 2010 r. „Mieszkańcy zainteresowani parkingiem Plac Biskupi – w środę odbyło się kolejne spotkanie konsultacyjne” (załącznik nr B.10)
 - Komunikat z dnia 28 kwietnia 2010 r. „Konsultacje w sprawie parkingu olimpijka – dzisiaj odbędzie się spotkanie” (załącznik nr B.11)
 - Komunikat z dnia 30 kwietnia 2010 r. „Konsultacje w sprawie parkingu olimpijka – zakończyło się spotkanie konsultacyjne” (załącznik nr B.12)
- www.dzielnica1.krakow.pl
 - Komunikat z dnia 10 kwietnia 2010 r. na temat przeprowadzanych konsultacji (plakat informacyjny oraz pismo zapraszające do udziału w konsultacjach) oraz wywiad z Dyrektorem Wydziału Inwestycji UMK Wacławem Skubidą (załącznik nr B.13)
- www.dzielnica13.krakow.pl
 - Komunikat z dnia 9 kwietnia 2010 r. na temat przeprowadzanych konsultacji parkingu „Korona” (załącznik nr B.14)

Audycje:

- 22 kwietnia 2010 r. - Radio Kraków audycja na temat spotkania konsultacyjnego Plac Biskupi dnia 21 kwietnia (załącznik nr B.15)
- 28 kwietnia 2010 r. godz. 21.45 - Kronika Krakowska na temat spotkania konsultacyjnego Olimpijka 27 kwietnia (załącznik nr B.16)

Publikacje prasowe:

- Kraków.pl Nr 3 – 17 lutego 2010 r.; „Są zainteresowani parkingami” (załącznik nr B.1)
- Kraków.pl Nr 4 – 3 marca 2010 r.; „PPP po krakowsku” (załącznik nr B.2)
- Kraków.pl Nr 6 – 31 marca 2010 r.; ogłoszenie „Konsultacje społeczne w sprawie budowy parkingów” (załącznik nr B.3)
- Kraków.pl Nr 7- 14 kwietnia 2010 r.; „Wypowiedz się o inwestycjach” (załącznik nr B.4)
- Kraków.pl Nr 8 – 28 kwietnia 2010 r.; Wywiad z dyrektorem Skubidą (załącznik nr B.5)
- Kurier Dzielnicowy Dzielnica Pierwsza – pismo lokalne numer 1-2 styczeń-luty 2010 artykuł „konsultacje społeczne” (załącznik nr B.6)

- Dziennik Polski (załącznik nr B.17)
 - Podziemne parkingi zagrożone protestami (06.04.2010 r.)
 - Dlaczego nie lubimy debat (05.05.2010 r.)
- Gazeta Krakowska (załącznik nr B.18)
 - Miasto chce znać opinię o parkingach (06.04.2010r.)
 - Kraków stawia na podziemne parkowanie (10.04.2010 r.)
 - Czy kierowcy przekonają się do parkowania pod ziemią (10.04.2010 r.)

1.5 Materiały udostępnione Mieszkańcom podczas konsultacji

Podczas konsultacji przygotowane i udostępnione zostały Mieszkańcom następujące materiały informacyjne:

- Plakat ogłoszeniowy na temat konsultacji społecznych – wydruk cyfrowy format A4 w liczbie 600 egz., format A3 w liczbie 100 egz., wersja elektroniczna zamieszczona na platformie internetowej Magiczny Kraków i Dialog Społeczny - patrz załącznik nr C.2.
- Broszura informacyjna na temat budowy parkingu „Korona” z informacją na temat prowadzonych konsultacji społecznych – wydruk cyfrowy w liczbie 200 egz. oraz wersja elektroniczna zamieszczona na platformie internetowej Dialog Społeczny - patrz załącznik nr C.5.
- Broszura informacyjna na temat budowy parkingu „Olimpijka” z informacją na temat prowadzonych konsultacji społecznych – wydruk cyfrowy w liczbie 200 egz. oraz wersja elektroniczna zamieszczona na platformie internetowej Dialog Społeczny - patrz załącznik nr C.6.
- Broszura informacyjna na temat budowy parkingu „Plac Biskupi” z informacją na temat prowadzonych konsultacji społecznych – wydruk cyfrowy w liczbie 200 egz. oraz wersja elektroniczna zamieszczona na platformie internetowej Dialog Społeczny - patrz załącznik nr C.7.
- Wstępna koncepcja budowy parkingu „Korona” – wersja elektroniczna zamieszczona na platformie internetowej – patrz załącznik nr C.8.
 - wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu warunków zabudowy z wszystkimi załącznikami,
 - mapa sytuacyjno-wysokościowa,
 - mapa ewidencyjna,
 - wypis z ewidencji gruntów,
 - wstępne warunki przyłączenia do sieci wodociągowo - kanalizacyjnej,
 - wstępne warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej,
 - wstępna koncepcja budowy parkingu,
 - charakterystyka warunków gruntowo-wodnych z wstępną oceną warunków geologiczno- inżynierskich i wskazaniem wymogów formalnych,
 - inwentaryzacja istniejącej zieleni,
 - projekt decyzji WZ.
- Wstępna koncepcja budowy parkingu „Olimpijka” – wersja elektroniczna zamieszczona na platformie internetowej – patrz załącznik nr C.10
 - decyzja o ustaleniu warunków zabudowy z dnia 23.12.2009 z wszystkimi załącznikami,
 - mapa sytuacyjno-wysokościowa,
 - mapa ewidencyjna,
 - wypis z ewidencji gruntów,
 - wstępne warunki przyłączenia do sieci wodociągowo – kanalizacyjnej,
 - wstępne warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej,
 - opinia Wydziału Kształtowania Środowiska w zakresie braku konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
 - wstępna koncepcja budowy parkingu,
 - charakterystyka warunków gruntowo-wodnych z wstępną oceną warunków geologiczno – inżynierskich i wskazaniem wymogów formalnych,
 - inwentaryzacja istniejącej zieleni wysokiej i średniej

- Wstępna koncepcja budowy parkingu Plac Biskupi - pliki elektroniczne zamieszczona na platformie internetowej – patrz załącznik nr C.9
 - wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu warunków zabudowy z wszystkimi załącznikami
 - mapa sytuacyjno-wysokościowa,
 - mapa ewidencyjna,
 - wypis z ewidencji gruntów,
 - wstępne warunki przyłączenia do sieci wodociagowo-kanalizacyjnej,
 - wstępne warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej,
 - wstępne warunki przebudowy sieci gazowej,
 - opinia Wydziału Kształtowania Środowiska w zakresie braku konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
 - wstępna koncepcja budowy parkingu,
 - wyniki sondażowych badań archeologicznych,
 - charakterystyka warunków gruntowo-wodnych z wstępną oceną warunków geologiczno- inżynierskich i wskazaniem wymogów formalnych,
 - Projekt decyzji WZ.
- Wizualizacje zakresu inwestycji na mapie ulic oraz na ortofotomapie dla wszystkich 3 parkingów - wydruk cyfrowy w formacie A4 w liczbie 200 egz. oraz plansze wystawiennicze PCV o wymiarach 100x70 – udostępniane podczas spotkań i dyżurów, wydruk cyfrowy w formacie A4 – patrz załącznik nr C.11, C.12, C.13.
- Wystawa: budowa parkingu podziemnego Plac Na Groblach - plansze wystawiennicze PCV o wymiarach 100x70 – udostępniane podczas spotkań i dyżurów – patrz załącznik nr C.15.
- Ulotki informacyjne na temat inwestycji miejskich: A4 składane do DL – wydruk offsetowy w liczbie po 100 egz. Udostępniane mieszkańcom podczas spotkań konsultacyjnych oraz wersja elektroniczna zamieszczona na platformie internetowej Dialog Społeczny - patrz załącznik nr C.16.
- Prezentacja na temat wybranych zagadnień programu obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa- materiał Biura Infrastruktury Miasta – wydruk papierowy w liczbie 50 egz. oraz wersja elektroniczna zamieszczona na platformie internetowej – patrz załącznik nr C.14.

ANALIZA POSTULATÓW

PODSUMOWANIE ZREALIZOWANYCH KONSULTACJI

2.1. Uwagi ogólne

[Pozytywna opinia dotycząca dotychczasowego przebiegu konsultacji]

Analizując dotychczasowy przebieg konsultacji społecznych dotyczących planowanej budowy parkingów „Korona”, „Plac Biskupi” oraz „Olimpijka” możliwe jest sformułowanie ogólnej tezy, iż **Miasto w tym zakresie podjęło niezbędne działania, które umożliwiły Mieszkańcom otwarte wyrażanie swych opinii i postulatów oraz zadawania pytań**. Zgodnie z przyjętymi założeniami – pytania i postulaty zostały potraktowane z należytą powagą, zaś pozyskane opinie powinny na kolejnych etapach być przyczynkiem do poszukiwania rozwiązań kompromisowych. Należy przy tym mieć na uwadze, iż jest to zaledwie początek procesu inwestycyjnego, dlatego też **wskazane jest, aby konsultacje w formie otwartego dialogu były kontynuowane na kolejnych etapach inwestycji**. Wówczas możliwe będzie kontynuowanie rozpoczętego dialogu z Mieszkańcami oraz podjęcie przy ich udziale decyzji łączących interesy Miasta jako inwestora oraz interesy Mieszkańców sąsiadujących z planowanymi parkingami. I choć nie oznacza to zawsze każdorazowego dojścia do pełnej zgody, gdyż prezentowane stanowiska są często sprzeczne ze sobą i niemożliwe do pogodzenia, to jednak pozwala na znalezienie rozwiązań kompromisowych, które nie dają poczucia „przegranej” żadnej ze stron.

[Zaangażowanie Mieszkańców w proces konsultacji]

Dokonując oceny zebranego w toku konsultacji materiału należy równocześnie mieć na uwadze fakt, iż pomimo dołożenia starań przez przedstawicieli Miasta, swą opinię w kwestii planowanych inwestycji wyraziła niewielka część osób potencjalnie zainteresowanych. Taka sytuacja nie ma charakteru nadzwyczajnego, gdyż ogólnie partycypacja społeczna w podejmowaniu i konsultowaniu decyzji jest niezadowalająca.

Pewną niedogodnością w ocenie materiału jest fakt, iż w sytuacji niskiego realnego zaangażowania w konsultacje osób potencjalnie zainteresowanych inwestycją, często pierwszoplanową rolę odgrywają głosy sprzeciwu wobec inwestycji. I choć są one wyraźnie słyszalne, to na ich podstawie **nie można wnioskować ani o globalnym braku zgody Mieszkańców na budowę, ani o fakcie wyrażenia „milczącej zgody” przez osoby, które osobiście swego zdania nie wyraziły**. Należy mieć na uwadze, że prezentowane postulaty mogą mieć charakter **jednostkowy** i niekoniecznie spełnienie ich wszystkich spowoduje osiągnięcie pełnej zgody (co więcej – spełnienie niektórych postulatów może skutkować pojawieniem się kolejnych problemów w innych obszarach).

Zdaniem autorów należy traktować opinie i postulaty Mieszkańców nie jako gotowe rozwiązania, lecz jako wskazanie obszarów problematycznych (obszarów wzbudzających kontrowersje), w ramach których należy podjąć działania zmierzające do znalezienia rozwiązań kompromisowych.

Warto także zauważyć, iż **wynik (wnioski, rekomendacje) konsultacji społecznych nie ma charakteru bezwzględnie obowiązującego władze samorządowe**. W przypadku konsultacji społecznych Miasto może więc wziąć pod uwagę przedstawione opinie całkowicie lub tylko częściowo. Zawsze jednak powinno się kierować dobrem Mieszkańców z uwzględnieniem wszystkich grup społecznych. Zadaniem Miasta jest bowiem reprezentowanie interesu wszystkich Mieszkańców, co oznacza, że należy próbować osiągnąć kompromis pomiędzy sprzecznymi niejednokrotnie oczekiwaniami i postulatami.

2.2. Analiza nastrojów społecznych

[Rekomendacja dotycząca kontynuacji inwestycji]

Biorąc pod uwagę całokształt przebiegu konsultacji oraz opinie różnych grup społecznych biorących w nich udział (w tym również komitetów protestujących) - **zaleca się kontynuację działań zmierzających do budowy parkingów „Korona”, „Plac Biskupi” oraz „Olimpijka”.**

[Ogólne argumenty]

Zdaniem autorów raportu, pomimo wyraźnych postulatów wyrażanych przez część Mieszkańców domagających się odstąpienia od inwestycji – Miasto nie powinno na tym etapie rezygnować z przedstawionych planów. **Argumenty przedstawione w toku konsultacji nie pozwalają bowiem na jednoznaczne stwierdzenie, iż doszło (lub z pewnością dojdzie) do istotnego naruszenia obowiązującego prawa, obowiązujących powszechnie zwyczajów i norm społecznych, uzasadnionego niebezpieczeństwa popełnienia błędu, wyrządzenia znacznych szkód lub krzywd.** Także opinie samych Mieszkańców w kwestii budowy parkingów są **niejednorodne**. Warto przy tym zauważyć, iż nawet osoby protestujące przeciwko konkretnej inwestycji nie kwestionują ogólnej konieczności rozwiązania problemu parkowania i uwolnienia przestrzeni publicznej w Krakowie. Nie wypowiadają się one przeciw budowie parkingów, lecz nie zgadzają się na lokalizację parkingu w okolicy ich zamieszkania.

W szczególności należy podkreślić, iż wycofanie się przez Miasto z planów inwestycyjnych pod naciskiem postulatu „parkingi – generalnie tak, ale nie w naszej okolicy” de facto nie rozwiązałoby żadnego problemu Krakowa, gdyż należy założyć, iż analogiczne postulaty pojawiłyby się w innych lokalizacjach. Hipotetyczne wycofanie się Miasta z konsultowanych lokalizacji parkingów stworzyłoby precedens i skutkowałoby prawdopodobnie wzrostem obaw przed parkingami wśród mieszkańców innych części Miasta. „Skoro inni protestują, to widocznie parkingi podziemne są niebezpieczne dla ludzi, i należy się ich wystrzegać” – taki mechanizm rozumowania mógłby doprowadzić do nieracjonalnej, opartej na braku zaufania do wszelkich większych inwestycji lawiny protestów, której Miasto dla dobra ogółu Mieszkańców powinno starać się przeciwdziałać.

[Konieczność poszukiwania rozwiązań kompromisowych i kontynuacji dialogu]

Powyższe wnioski nie oznaczają jednak tego, iż Miasto powinno zignorować postulaty całkowitej rezygnacji z inwestycji. **W głosie sprzeciwu możliwe jest bowiem dostrzeżenie rzeczywistego interesu, jaki stoi za stanowiskiem „nie zgadzam się” i tam, gdzie jest to możliwe – należy poszukiwać rozwiązań kompromisowych** (np. gdy sprzeciw wiąże się z obawami o zagospodarowanie terenu). Jeśli zaś za sprzeciwem nie stoją rzeczowe argumenty, a jedynie generalna postawa niechęci wobec jakiegokolwiek zmian w swojej okolicy lub gdy za sprzeciwem stoją żądania nie wynikające z dążenia do zabezpieczenia interesu Mieszkańców, lecz swojego własnego (np. wyrażenie zgody na parking pod warunkiem udostępnienia niskopłatnych miejsc parkingowych, co może być odczytane przez pozostałych Mieszkańców jako niesprawiedliwe) – wówczas Miasto powinno w maksymalny sposób popierać tych Mieszkańców, którzy podejmują racjonalną dyskusję i którzy zadali sobie trud, aby sformułować konkretne szczegółowe postulaty dotyczące sposobu prowadzenia inwestycji.

Nawet jednak wówczas Miasto nie powinno rezygnować z dyskusji z przeciwnikami inwestycji. Wobec postaw przeciwnych jakimkolwiek kompromisowi **szczególnie ważne jest jasne definiowanie interesu społecznego stojącego za budową oraz wyraźnego artykułowania konsekwencji sprzeciwu i wstrzymania inwestycji – tak dla Mieszkańców sąsiadujących z parkingami, jak i dla innych osób i podmiotów.**

Tym samym **rekomenduje się, by kontynuacja procesu inwestycyjnego odbywała się przy możliwie szerokim udziale zainteresowanych Mieszkańców**. W szczególności rekomenduje się więc **kontynuowanie inwestycji z dalszym wykorzystaniem mechanizmu pełnych konsultacji** tak, by na kolejnych etapach inwestycji poszukiwać rozwiązań kompromisowych, pozwalających uwzględnić zgłaszane przez Mieszkańców racjonalne postulaty oraz by wyczerpująco wyjaśniać, dlaczego niektóre z postulatów spełnione być nie mogą.

Powyższa rekomendacja nie oznacza konieczności wypełnienia wszystkich postulatów Mieszkańców, co z oczywistych względów jest mało prawdopodobne (choćby na sprzeczność części z nich). Oznacza jednak ona konieczność traktowania każdego głosu w kwestii inwestycji z należytą atencją, udzielanie informacji na każdym etapie inwestycji, podejmowanie dialogu z Mieszkańcami pozwalającego nie tylko na udzielenie odpowiedzi, iż dany postulat jest lub nie jest możliwy do spełnienia, ale przede wszystkim – pozwalającej zrozumieć Mieszkańcom „dlaczego” Miasto się z nim zgadza lub nie zgadza.

2.3. Oddziaływanie parkingów na środowisko

[Obawy dotyczące wzrostu emisji spalin i poziomu hałasu]

Kwestia wpływu parkingów na środowisko stanowiła temat najczęściej poruszany w toku konsultacji. **Zasadnicze obawy w tym zakresie w odniesieniu do wszystkich parkingów były zbliżone, dotyczyły bowiem potencjalnego zwiększenia zanieczyszczenia powietrza oraz potencjalnego podniesienia się poziomu hałasu.** Jako przyczynę każdorazowo podawano przekonanie, iż budowa parkingów skutkować będzie zwiększeniem się natężenia ruchu, z czym z kolei wiąże się większy hałas oraz dodatkowa emisja spalin – **generowanych bezpośrednio przez samochody lub poprzez systemy wentylacji z parkingów podziemnych.** Są to przy tym obawy, które w sytuacji inwestycji o takim charakterze można w pewnym sensie uznać za uzasadnione, ale jednocześnie – możliwe do potencjalnego zniwelowania poprzez odwołanie się do obowiązujących norm i wiarygodnych metod badawczych. **Rolą Miasta powinno być tu udokumentowanie, iż dopuszczalne normy nie zostaną przekroczone.**

[Sprzeciw wobec możliwości wycinki zieleni wysokiej; brak jednoznacznych odpowiedzi dot. zieleni]

Niezależnie od obaw dotyczących zwiększenia natężenia ruchu, w zakresie szeroko pojętej ochrony środowiska **najwięcej emocji wzbudzało zagadnienie możliwej wycinki aktualnego drzewostanu (dotyczy to w szczególności Placu Biskupiego, choć problem ten podnoszono także w odniesieniu do parkingu Olimpijka).** Wycinka drzewostanu, niezależnie od jego wartości przyrodniczej, w opinii części Mieszkańców wiązać się będzie z bezpowrotną utratą terenów zielonych w ich najbliższej okolicy.

Kwestia wycinki drzew stanowi problem, trudny do załagodzenia nawet wówczas, gdyby okazało się, że planowane do wycięcia części drzewostanu nie mają znaczących walorów przyrodniczych lub są zdegradowane. Podłożem bowiem sprzeciwu dla wycinki drzew nie zawsze jest kwestia bezpośrednich ich walorów przyrodniczych. Wycinka drzew w odbiorze protestujących wiąże się z utratą miejsca, które jest im znane, które – niezależnie od jego obiektywnej oceny – jest miejscem spotkań lub odpoczynku, dającym cień w upalne dni. Polemika w tym zakresie wydaje się niezwykle trudna, wobec dość powszechnie panującego przekonania, iż nie powinno się likwidować zieleni wysokiej w miastach, ale ją rewitalizować (zaś zły stan drzew powinien być tylko kolejnym argumentem przemawiającym za rewitalizacją). Argument ten jest niezwykle nośny społecznie i medialnie, dlatego **szczególnie ważne będzie w tym zakresie zadbanie o ochronę zieleni wysokiej lub wskazanie Mieszkańcom rozwiązań, które w pewien sposób zrekompensują ewentualną wycinkę drzew** (np. poprzez odpowiednie zagospodarowanie terenu i nowe nasadzenia).

Można przy tym dodatkowo zaznaczyć, iż **obawy Mieszkańców w pewnym stopniu wynikają z braku jednoznacznego wskazania, jak wyglądać będzie zagospodarowanie terenu w momencie, gdy parkingi już powstaną.** Brak opracowań w tym zakresie sprzyja opiniom, że drzewa zostaną wycięte w sposób niekontrolowany i nie zostaną odtworzone. Z drugiej strony niejednoznaczność pobudza też oczekiwania, iż drzewa w toku budowy pozostaną nienaruszone. Utrzymywanie niepewności może wzmacniać takie oczekiwania, a w konsekwencji prowadzić do wzrostu niezadowolenia z planowanej inwestycji w przyszłości. **Odniesienie się do zapisów decyzji WZ, iż teren po zagospodarowaniu musi obejmować 30% powierzchni biologicznie czynnej jest w oczach Mieszkańców zbyt ogólne i niewystarczające. W tym zakresie należy przedstawić gotowe, alternatywne koncepcje zagospodarowania terenu, które powinny być skonsultowane z Mieszkańcami (zagadnienie zagospodarowania terenu poruszone jest szerzej poniżej).**

[Wpływ budowy parkingu „Plac Biskupi” na poziom wód gruntowych]

W kontekście obaw środowiskowych wskazano kwestię potencjalnego obniżenia się wód gruntowych (i wpływ tego zjawiska na pobliskie tereny zielone). **W sąsiedztwie Placu Biskupiego znajdują się ogrody.** Nie są one widoczne z ulicy, gdyż są otoczone murami. Są to zarówno ogrody należące do sąsiadującego z ulicą Biskupią zgromadzenia, jak i ogrody prywatne. **Właściciele tych ogrodów mają obawy o poziom wód gruntowych w przypadku wybudowania parkingu posiadającego więcej niż jedną kondygnację podziemną,** czyli głębiej niż stan fundamentów i piwnic okolicznych kamienic. Dlatego wskazane jest odniesienie się przez Miasto także do tych obaw, np. poprzez uwzględnienie postulatu przeprowadzania analizy hydrologicznej, która zdaniem Mieszkańców powinna być przeprowadzona przed podjęciem ostatecznej decyzji o głębokości parkingu.

Dodatkowo **podnoszono także temat aktualnego przebiegu dawnej Młynówki Królewskiej, zlokalizowany pod Placem Biskupim.** Poproszono o informację na temat wpływu budowy na ten ciek wodny. Analizując jednak wypowiedzi Mieszkańców dotyczących Młynówki Królewskiej można odnieść wrażenie, iż problemem nie jest dążenie do jej zachowania lub ewentualnych trudności w przebiegu prac ziemnych, lecz raczej chęć podsunięcia alternatywnego pomysłu na zagospodarowanie Placu Biskupiego.

[Postulat wykonania analizy oddziaływania na środowisko oraz wyjaśniania norm środowiskowych]

Mając na uwadze powyższe wnioski i opinie, **pomimo iż Prawo ochrony środowiska nie nakłada obowiązku sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko w przypadku parkingów mniejszych niż 300 miejsc, wskazane byłoby aby Miasto,** niezależnie od procedury pozwolenia na budowę, **przeprowadziło analizę oddziaływania inwestycji na środowisko przynajmniej w zakresie najbardziej interesującym Mieszkańców, czyli przewidywanego natężenia ruchu, hałasu, spalin, obniżenia się poziomu wód gruntowych, wycinki drzew.** Planując jednak stosowną analizę warto wziąć pod uwagę sugestie prowadzących konsultacje przedstawicieli Miasta, którzy podkreślali problem braku zaufania Mieszkańców do analiz zamawianych przez urzędników (obawiając się, że zostanie ona odrzucona niezależnie od jej zawartości). Dlatego, aby **analiza taka** była dla Mieszkańców wiarygodna, **powinna zawierać jak najwięcej argumentów o charakterze obiektywnym, danych liczbowych wynikających z rzeczywistych pomiarów, analiz porównawczych i symulacji** (np. dotyczących możliwej rotacji samochodów na parkingu, zmniejszenia się liczby pojazdów „poszukujących miejsce do parkowania” etc.), a jak najmniej danych szacunkowych i tzw. opinii ekspertów, którzy w opinii Mieszkańców „na zamówienie Miasta” taką analizę sporządzają.

Ważne jest także wyjaśnienie w czasie kolejnych spotkań Mieszkańcom samych norm środowiskowych, które pozwalają na stwierdzenie, iż inwestycja nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko. **Ograniczenie się bowiem do sformułowania, że planowana budowa „nie przekracza dopuszczalnych norm” może nie spotkać się ze zrozumieniem.** Można domniemywać, iż takie rozwiązanie sprzyjać będzie głosom sugerującym, iż Miasto dąży do ukrycia realnego wpływu inwestycji na środowisko. **Wyjaśniając przynajmniej sam charakter poszczególnych norm Miasto będzie w stanie unaocznić wartości brzegowe, z którymi mogą mieć do czynienia Mieszkańcy.** Wśród postulatów Mieszkańców **wyraźnie widać dążenie do poznania danych, które można zweryfikować empirycznie, nie tylko poprzez odniesienie się do ogólnych sformułowań.** Pojawiły się nawet głosy, iż Mieszkańcy sami powołają ekspertów, by ci udowodnili negatywny wpływ inwestycji. Bez danych wskazujących na niską szkodliwość inwestycji Miastu trudniej będzie prowadzić rzeczową polemikę.

Dodatkowo, **planując przygotowanie analizy oddziaływania na środowisko, wskazane wydaje się rozszerzenie jej zakresu, tak by wykraczała ona poza pojedynczą inwestycję, a dotyczyła większego obszaru na terenie dzielnicy (dla kilku potencjalnych lokalizacji parkingów jednocześnie).** Byłoby to wskazane ze względów finansowych - opracowanie takiej fakultatywnej analizy dla wybranego parkingu stanowiłoby pewien precedens, który trzeba byłoby prawdopodobnie powtarzać. Nawet jeśli nie jest to duży jednorazowy wydatek dla Miasta, to łączny skutek finansowy dla wielu takich lokalizacji byłby dość znaczny. Po drugie wskazane to jest także ze względów merytorycznych: oczekiwania Mieszkańców dotyczą przedstawienia bardziej kompleksowego ujęcia problemu wpływu na środowisko. Opracowanie analizy oddziaływania na środowisko dla całej dzielnicy w kontekście budowy wielu parkingów na jej terenie byłoby przejawem kompleksowego podejścia do prowadzenia rozmów z Mieszkańcami.

[Rekomendacje]

Odnosząc się do powyższych wniosków możliwe jest sformułowanie następujących rekomendacji:

- **Należy opracować analizę oddziaływania parkingów na środowisko**, przynajmniej w minimalnym zakresie najbardziej interesującym Mieszkańców, czyli przewidywanego natężenia ruchu, hałasu, spalin, obniżenia się poziomu wód gruntowych, wycinki drzew. Aby analiza taka była dla Mieszkańców wiarygodna powinna zawierać jak najwięcej argumentów o charakterze obiektywnym, danych liczbowych wynikających z rzeczywistych pomiarów, analiz porównawczych i symulacji (np. dotyczących możliwej rotacji samochodów na parkingu, zmniejszenia się liczby pojazdów „poszukujących miejsce do parkowania” etc.)
- Równocześnie **należy przygotować i udostępnić mieszkańcom informacje pozwalające na zrozumienie, co w praktyce oznaczają normy środowiskowe, gdyż formalny język prawniczy nie zawsze jest zrozumiały**, zaś samo sformułowanie, iż „normy nie zostaną przekroczone”, bez rozumienia tych norm nie pozwala Mieszkańcom na wyrobienie sobie rzetelnej opinii
- **Przed podjęciem decyzji o głębokości parkingu podziemnego Plac Biskupi wskazane jest przeprowadzenie badań hydrologicznych** pod kątem wpływu na obniżenie poziomu wód gruntowych i oddziaływania na sąsiadujące ogrody.
- **Należy zadbać na etapie przygotowywania projektu o przedstawienie Mieszkańcom planu zagospodarowania terenu optymalnie prezentując alternatywne koncepcje dotyczące zieleni**, które mogłyby być przedmiotem konsultacji z Mieszkańcami

2.4. Zagadnienia związane z projektowaniem parkingów

Problematyka dotycząca sposobu zaprojektowania parkingów podziemnych stanowi drugi co do częstotliwości temat poruszany w trakcie konsultacji.

[Określenie maksymalnej granicy zabudowy]

Ważną przyczyną nieporozumień jest maksymalna granica zabudowy, **wskazana w decyzji WZ jako „od ściany do ściany” zabudowań sąsiadujących. Argumenty Miasta, że to jest tylko linia maksymalna, a w rzeczywistości ściana parkingu będzie oddalona o około 3 metry od fundamentów, są zdaniem części Mieszkańców niewystarczające.** Mieszkańcy obawiają się bowiem takiej realizacji inwestycji, która naruszy fundamenty istniejących zabudowań, gdyż będzie się bezpośrednio z nimi stykać. Obawy te jednak mogą być usunięte poprzez umożliwienie Mieszkańcom wglądu w projekt inwestycji na kolejnych etapach realizacji przedsięwzięcia.

[Lokalizacja wjazdów i wyjazdów]

W odniesieniu do wszystkich parkingów podnoszona była **kwestia lokalizacji wjazdów i wyjazdów.** Ponieważ wiąże się ona z jednej strony z **przyszłymi uciążliwościami związanymi z organizacją ruchu** (w tym z ewentualnym ograniczeniem miejsc parkingowych wzdłuż ulic), a z drugiej z obawami o wzmożenie ruchu „pod oknami” bezpośrednich sąsiadów – kwestia ta powinna być przedmiotem uzgodnień. W minimalnym zakresie **należy tak projektować parkingi, by w jak najmniejszym stopniu stanowiły one uciążliwość dla Mieszkańców mających mieszkania w bezpośrednim sąsiedztwie wjazdów i wyjazdów.** Biorąc pod uwagę głosy Mieszkańców można domniemywać, iż kwestia budowy wjazdów i wyjazdów będzie powodowała napięcia wśród osób, w sąsiedztwie których będą one zlokalizowane. W tym kontekście w celu niwelowania sprzeciwu **należałoby starać się odsunąć wjazdy jak najdalej od linii aktualnej zabudowy** (np. w przypadku parkingu Olimpijka – jak najbliżej ul. Wielopole).

[Lokalizacja urządzeń wentylacyjnych]

W czasie projektowania parkingów podziemnych należy zwrócić szczególną uwagę na usytuowanie urządzeń wentylacyjnych. Mimo, że w opinii inwestora ilość spalin odprowadzanych z tego typu obiektu nie zagraża przekroczeniem norm, to jednak posiadanie urządzeń wentylacyjnych pod oknami jest w odbiorze mieszkańców poważnym problemem i spowodowałaby niewątpliwie nasilenie protestów. Dlatego też **należy dołożyć wszelkich starań, aby urządzenia wentylacyjne znajdowały się jak najdalej od linii zabudowań** (np. w przypadku parkingu „Olimpijka” - od strony ulicy Dietla). Kwestia urządzeń wentylacyjnych nabiera szczególnego znaczenia w odniesieniu do parkingu naziemnego „Korona”. Zaprojektowanie parkingu wielokondygnacyjnego odkrytego z wolnym obiegiem powietrza, może spotkać się z szeroką krytyką. Mieszkańcy ul. Warneńczyka będą zapewne sprzeciwiać się dodatkowemu hałasowi i emisji spalin bezpośrednio na wysokości ich okien. Natomiast zaprojektowanie parkingu krytego, z wentylacją mechaniczną spotkałoby się z większą akceptacją Mieszkańców

[Pawilon usługowy na stropie parkingu „Olimpijka”]

Ponadto w przedmiocie projektowania parkingu „Olimpijka” **szczególną uwagę należy zwrócić na kwestię ewentualnej budowy pawilonu usługowego. Ponieważ w opinii Mieszkańców jego charakter (wielkość, funkcja etc.) nie są wystarczająco dokładnie zdefiniowane** – padały zarzuty, że zapis w decyzji o warunkach zabudowy dotyczący budynku handlowego jest nieprecyzyjny – co pozwala na wybudowanie budynku wielopiętrowego na stropie parkingu. Mimo, że zdaniem urzędników zapis ten jest jednoznaczny, to jednak Mieszkańcy są głęboko zaniepokojeni tym zapisem. Dla dobra inwestycji należałoby temu zagadnieniu poświęcić szczególną uwagę. **Wskazane byłoby, aby**

jednostka prowadząca inwestycję zwróciła się o pisemną interpretację tak, aby kwestia ewentualnej lokalizacji pawilonu nie budziła wątpliwości w oczach Mieszkańców. Na etapie projektowania, należałoby zadbać również o to, aby decyzja o usytuowaniu pawilonu nie była zależna wyłącznie od koncesjonariusza oraz by Mieszkańcy nie mieli obaw, iż może nastąpić sytuacja znana im z relacji dotyczących innych inwestycji, w których przeznaczenie czy wielkość budynku były zmieniane wbrew wcześniejszym ustaleniom bez konsultacji ze społecznością lokalną.

[Kwestia wyglądu zewnętrznego parkingów, w szczególności parkingu „Korona”]

Kwestia projektowania parkingów jest także rozpatrywana przez Mieszkańców w kontekście estetyki wykonania obiektu naziemnego (parking Korona) oraz estetyki zagospodarowania terenu parkingów podziemnych (Olimpijka, Plac Biskupi). Szczególnie ważne dla Mieszkańców, a dotyczy to wszystkich parkingów poddanych konsultacjom, okazały się kwestie związane z wyglądem naziemnych elementów budowli, właściwym wkomponowaniem inwestycji w istniejącą architekturę okolicy, utrzymaniem zieleni oraz z uwzględnieniem w ramach inwestycji funkcji rekreacyjnej (na stropie garażu podziemnego).

W trakcie spotkań podkreślano, że zagospodarowanie terenu powinno być urokliwe architektonicznie, a przede wszystkim **wpisywać się w otaczającą zabudowę** (w szczególności dotyczy to parkingów „Plac Biskupi” oraz „Korona” - Mieszkańcy wyrażali swe obawy dotyczące wkomponowania inwestycji w istniejące otoczenie, ze szczególnym uwzględnieniem istniejącej architektury).

Mając na uwadze głosy Mieszkańców, należałoby na etapie projektowania **zadbać o zagospodarowanie przestrzeni tak, aby widoczne elementy parkingów podziemnych** (wjazdy, elementy wentylacji, okładziny stropu) były **wysokiej jakości pod względem materiałowym i estetycznym**, zaś planowany pawilon usługowy na parkingu „Olimpijka” - nawiązywał w swojej estetyce do istniejącej zabudowy. W tym zakresie należałoby poddać projekty procesowi konsultacji z odpowiednimi autorytetami w tej dziedzinie (głównym architektem miasta, czy konserwatorem zabytków).

Estetyka zaprojektowania nabiera szczególnego znaczenia w odniesieniu do parkingu naziemnego „Korona”. Mieszkańcy Podgórza kwestionowali pomysł budowy parkingu naziemnego otwartego ze względów estetycznych. Wielokondygnacyjne parkingi naziemne nie są w powszechnej opinii uważane za obiekty estetyczne. Mając w wyobrażeniu obiekty takie jak parking na Lotnisku Balice czy Galeria Kazimierz, Galeria Krakowska, wyrażali swe krytyczne opinie, że *„Podgórze jak chodzi o inwestycje, zaczyna być traktowane trochę po macoszemu [uwaga dotyczy pozomu architektury]. Tutaj na każdym kroku mamy do czynienia z potworkami architektonicznymi”*. Podkreślali, że inwestycja jest zlokalizowana w ścisłym centrum historycznego dawnego miasta Podgórza, co sprawia, iż otwarty parking w otoczeniu XIX wiecznych kamienic będzie wprowadzał element dekompozycji. Nawet osoby będące zwolennikami wybudowania parkingu, jego przyszli klienci, nie chcą wybudowania na terenie Starego Podgórza obiektu, który zeszpeciłby istniejącą zabudowę. Wyobrażenia dotyczące parkingu wielokondygnacyjnego mają swoje źródło w takich obiektach jak parkingi przy centrach handlowych, parking w porcie lotniczym w Balicach. **Zaprojektowanie parkingu wielokondygnacyjnego odkrytego, z betonowymi zabezpieczeniami najprawdopodobniej spotkałoby się z szeroką krytyką. zarówno mieszkańców jak i środowisk opiniotwórczych.** Natomiast zaprojektowanie parkingu krytego, z elewacją wpisującą się w otoczenie spotkałoby się z większą akceptacją.

[Zagospodarowanie terenu, w szczególności stropów parkingów podziemnych]

Podczas prowadzonych konsultacji Mieszkańcy wyraźnie zaznaczyli swe zainteresowanie zagospodarowaniem terenu w ramach planowanych inwestycji. W odniesieniu do parkingów podziemnych, **uzupełnienie funkcji parkingowej innymi funkcjami dodatkowymi może ograniczyć wyrażaną na spotkaniach niechęć do idei budowania parkingów „przed oknami”**. Mieszkańcy wyraźnie domagali się, by Miasto określiło przeznaczenie przestrzeni publicznej powstałej w wyniku realizacji inwestycji. Jednocześnie domagali się tworzenia wizualizacji oraz konsultowania z nimi projektów zagospodarowania terenu.

Najbardziej pożądaną w przypadku parkingów podziemnych jest **funkcja rekreacyjna na stropie parkingu**. Zieleń, ogródek jordanowski, rewitalizacja przestrzeni publicznej - to propozycje Mieszkańców centrum. W trakcie konsultacji pojawiały się propozycje budowy placów miejskich, jednak należy mieć na uwadze, że oczekiwania co do estetyki i wykończenia placów miejskich są wysokie, a to podnosi koszty realizacji inwestycji. Proponowano również, aby Miasto rozważyło możliwość budowy placów zabaw na stropach parkingów podziemnych. Jest to z pewnością rozwiązanie tańsze, które jednocześnie może podnieść komfort życia Mieszkańców posiadających dzieci.

W przypadku parkingu naziemnego „Korona” uzupełnienie funkcji parkingowej funkcją komercyjną, czy biurową podniosłoby z jednej strony estetykę budynku, a drugiej - poziom akceptacji obiektu.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że uczestnicy konsultacji nie otrzymali ze strony Miasta wiążących odpowiedzi na pytania dotyczące sposobu zagospodarowania terenu na stropach obu parkingów podziemnych.

[Zagospodarowanie w zakresie zieleni]

Źródłem obaw Mieszkańców biorących udział w konsultacjach jest również kwestia zieleni na terenach planowanych inwestycji. **Mieszkańcy stoją na stanowisku, że rozwój miasta nie może oznaczać degradacji terenów zielonych, zwłaszcza drzew. Zależy im w szczególności na zachowaniu zieleni wysokiej**, obawiają się, że drzewa na terenach planowanych inwestycji bezpowrotnie znikną. W przypadku parkingu „Plac Biskupi” swoje oczekiwania Mieszkańcy popierają zaleceniami Komisji Europejskiej dotyczącymi strategii rozwoju miast. Propozycja zastąpienia drzewostanu trawnikiem i krzewami nie spotkała się ze zrozumieniem.

Traktując rosnące przy Placu Biskupim drzewa jako „jedyne skrawki zieleni”, odrzucają z ostrym sprzeciwem argumenty o słabej kondycji roślin. Mieszkańcy oczekują pielęgnacji zniszczonych drzew lub ich zastępowania nowymi, a nie wycinania i likwidowania na zawsze. **Wycinka - niezależnie od kosztów - istniejącego na tym terenie starego drzewostanu w wyniku realizacji inwestycji grozi w związku z tym poważnym protestem społecznym.**

Z kolei w przypadku parkingu „Olimpijka”, można mieć wrażenie, że ochrona zieleni wysokiej (drzewostan o niskiej wartości) jest dla mieszkańców jednym z argumentów przeciwko budowie parkingu. Całkowita likwidacja istniejącej roślinności będzie miała dla mieszkańców znaczenie symboliczne. Odtworzenie zieleni wysokiej na obrzeżach parkingu, może być jednym z czynników wpływających na akceptację inwestycji ze strony okolicznych Mieszkańców.

Niezależnie od powyższego, **Mieszkańcy domagają się od miasta informacji na temat możliwości zagospodarowania terenu w zakresie zieleni. Chcą współuczestniczyć w kształtowaniu swojego otoczenia poprzez konsultowanie projektów aranżacji przestrzeni.** Umożliwienie im współdecydowania w przedmiocie zagospodarowania terenu należy traktować jako istotny przejaw otwartości Miasta na dialog z Mieszkańcami. Rekomenduje się przy tym umożliwienie Mieszkańcom realnego wpływu na zagospodarowanie terenu – np. poprzez przedstawienie do uzgodnienia dwóch alternatywnych koncepcji.

[Rekomendacje]

Odnosząc się do powyższych wniosków możliwe jest sformułowanie następujących rekomendacji:

- Na etapie projektowania parkingów **należy zadbać o to aby wjazdy i wyjazdy oraz urządzenie wentylacyjne stanowiły jak najmniejszą uciążliwość dla sąsiadujących z nimi Mieszkańców** (np. wentylacja – jak najdalej od budynków). W przypadku parkingu Korona należy zadbać o to, aby urządzenia wentylacyjne znajdowały się na dachu parkingu, a nie na poszczególnych kondygnacjach.
- **W zakresie koncepcji parkingu „Korona” należy uzupełnić wymagania stawiane koncesjonariuszowi o zagadnienia dotyczące elewacji parkingu i jej estetyki wpisującej się w otoczenie Starego Podgórza.**
- Na etapie uzgodnień i umowy z potencjalnym koncesjonariuszem należy **zadbać o to, by projektowane widoczne elementy parkingów podziemnych Plac Biskupi i Olimpijka były wykonane estetycznie i z materiałów wysokiej jakości.**

- Ze względu na szczególną uwagę przykładaną przez Mieszkańców do zieleni wysokiej, należy dążyć do zachowania zieleni wysokiej w przypadku parkingu „Plac Biskupi” oraz do uwzględnienia w projekcie nowych nasadzeń zieleni wysokiej na obrzeżach parkingu Olimpijka.
- Istnieje silne oczekiwanie społeczne co do wcześniejszego określenia przez Miasto przeznaczenia przestrzeni publicznej powstałej w wyniku realizacji parkingów podziemnych. **Wydaje się zasadne wcześniejsze określenie przeznaczenia przestrzeni publicznej, jeszcze przed podpisaniem umowy z koncesjonariuszem.**
- W związku z faktem, że istnieją silne oczekiwania społeczne co do współdecydowania o sposobie zagospodarowania przestrzeni publicznej na stropach parkingów podziemnych, szczególnie w zakresie zieleni, **należy na etapie projektu budowlanego skonsultować z Mieszkańcami projekty zagospodarowania terenu na obszarze powstających parkingów.** Zaleca się zobligowanie firmy prywatnej do przedstawienia do konsultacji mieszkańcom przynajmniej dwóch wariantów takiego projektu.
- W kontekście powyższych rekomendacji **wskazane byłoby kontynuowanie pełnych konsultacji społecznych na etapie projektu budowlanego, aż do uzyskania pozwolenia na budowę.** Partner prywatny powinien być uprzedzony o konieczności przeprowadzenia takich konsultacji i uwzględnienia ich pod względem czasowym i finansowym w procesie projektowania.

2.5. Problematyka realizacji budowy i zabezpieczenia Mieszkańców na wypadek szkód

[Obawy o naruszenie fundamentów budynków w wyniku inwestycji]

Analizując opinie wygłaszane w czasie konsultacji można odnieść wrażenie, iż głównym powodem kwestionowania technologicznej (konstrukcyjnej) możliwości zbudowania parkingu podziemnego nie stoi realne przekonanie, iż z perspektywy dostępnych technologii nie jest możliwe zbudowanie parkingów w proponowanych lokalizacjach. Raczej przyczyn tak formułowanych opinii należy doszukiwać się w **obawach o wpływ inwestycji na otaczające budynki** (głównie ze względu na bliskość ścian parkingu do fundamentów pobliskich kamienic), bądź jako wykorzystanie tak formułowanego argumentu jako ogólnego uzasadnienia, iż inwestycja nie powinna być realizowana („budowa ze względu na grunt jest niemożliwa, więc należy ją porzucić”). **Zagadnienie to dotyczy w szczególności parkingu „Olimpijka”,** którego bezpośredni sąsiedzi wyraźnie kwestionowali możliwość realizacji inwestycji. Można jednak domniemywać, iż obawy o podobnym podłożu pojawią się także w odniesieniu do pozostałych lokalizacji.

Z jednej strony, jak wynika z opinii przedstawicieli Miasta, ze względu na dostępne współcześnie nowoczesne technologie budowlane, możliwości realizacji parkingów podziemnych, nawet w trudnych warunkach, są jedynie kwestią kosztów, które należy ponieść, a nie kwestią możliwości czy braku możliwości zrealizowania inwestycji. **Problem wyboru technologii należy do koncesjonariusza,** który w celu uzyskania najpierw pozwolenia na budowę i pozwolenia na użytkowanie, zaś później korzystania z tego obiektu, wybrać będzie musiał takie technologie, które pozwolą na bezpieczne wykonanie przedsięwzięcia. Jednocześnie to koncesjonariusz wykona analizę opłacalności inwestycji, co oznacza, iż jeżeli wiązać się one będą z koniecznością poniesienia zbyt dużych nakładów finansowych, inwestycja nie dojdzie do skutku. Nie jest to jednak bezpośrednio problemem Mieszkańców. **W tym świetle trudno oczekiwać od Miasta, by zgodziło się z postulatami Mieszkańców dotyczących przeprowadzenia dodatkowych ekspertyz konstruktorskich bądź geologicznych na obecnym etapie. Obowiązek taki nałożony będzie na koncesjonariusza, który wykona projekt budowlany,** a ponieważ stworzenie projektu nie jest możliwe bez stosownych badań (np. geologicznych) – nie jest niezbędnym wykonywanie dodatkowych diagnoz na aktualnym etapie. W omawianym zakresie **można jednak rekomendować zobowiązanie koncesjonariusza do rzetelnego przeprowadzenia badań geologicznych z uwzględnieniem terenu przylegającego do budynku Dietla 80-82 oraz do poinformowania Mieszkańców o wynikach tych badań oraz planowanych rozwiązaniach konstrukcyjnych.**

[Inwentaryzacja budynków sąsiadujących; ubezpieczenie na wypadek szkód]

Z drugiej strony jednak obawy Mieszkańców dotyczące potencjalnego zagrożenia, jakie inwestycja niesie dla okolicznych budynków należy traktować bardzo poważnie, nie ze względów budowlanych, ale ze względów społecznych. Samo zapewnienie urzędników, że inwestycja, jak wszystkie inwestycje gminne, będzie prowadzona zgodnie z prawem budowlanym nie wystarcza protestującym, gdyż nie stanowi ono żadnego formalnego ani faktycznego zabezpieczenia. **Za słuszne należy uznać postulaty, by przed przystąpieniem do inwestycji dokonać inwentaryzacji sąsiadujących budynków, która w przypadku powstania jakichkolwiek szkód pozwoliłaby na realne określenie ich rozmiaru. Drugim postulatem, który wydaje się być uzasadniony jest zadbanie o ubezpieczenie okolicznych budynków na okoliczność ewentualnych szkód.** Choć prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest niezwykle niewielkie (lub żadne) – da to poczucie Mieszkańcom, iż w razie pojawienia się problemów nie będą zdani na siebie samych. Zadbanie o odpowiednią sumę ubezpieczenia budowy leży w interesie samej Gminy, gdyż to ona jako inwestor jest bezpośrednio odpowiedzialna za przebieg budowy. Dla mieszkańców nie ma znaczenia, z jakich środków wypłacone zostałyby ewentualne odszkodowania (czy z własnych, czy od ubezpieczyciela). Ma natomiast bardzo istotne znaczenie, jak skomplikowana będzie ewentualna procedura odszkodowawcza oraz z jakimi uciążliwościami będzie się wiązać naprawianie szkód. Mieszkańcy nie chcą się procesować z Gminą ani z koncesjonariuszem latami, aby uzyskać odszkodowanie. Boją się także o to gdzie będą mieszkali w czasie, kiedy

naprawiane będą ewentualne szkody. **Sąsiedzi inwestycji stawiają bardzo precyzyjne i jednoznaczne wymaganie: udzielenie przez Gminę gwarancji naprawienia szkód** bez konieczności występowania do sądu, jak również gwarancji zapewnienia mieszkań zastępczych w przypadku znacznych szkód zagrażających bezpieczeństwu ludzi. Nawet jeśli prawdopodobieństwo wystąpienia szkód jest niewielkie, to dla dobra inwestycji wskazane jest, aby Gmina przeanalizowała prawne aspekty udzielenia żądanej gwarancji i dokończyła rozpoczęte mediacje w tej sprawie.

[Uciążliwość budowy dla Mieszkańców]

Niezwykle istotnym zagadnieniem jest uciążliwość samej budowy – przejawiająca się m.in. w zwiększonym hałasie i dodatkowej emisji spalin związanymi z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, wzmożonym pyleniem w trakcie prac ziemnych, ograniczeniem możliwości parkowania i dojazdu do posesji. Obawy te należy uznać za uzasadnione, gdyż niemożliwe jest zrealizowanie planowanych inwestycji bez mniejszych lub większych uciążliwości tak dla Mieszkańców, jak również dla przedsiębiorców posiadających na obszarze objętym inwestycją sklepy lub punkty usługowe.

Planując przebieg samej budowy należy zatem przyjąć takie rozwiązania, które będą w jak najmniejszym stopniu uciążliwe dla Mieszkańców, które ograniczą do niezbędnego minimum czas ograniczonego swobodnego dostępu do posesji, które pozwolą Mieszkańcom na znalezienie miejsca parkingowego w okolicy w czasie trwania budowy (np. poprzez wprowadzenie miejscowo możliwości parkowania tylko dla Mieszkańców, którym utrudni się lub uniemożliwi czasowy dojazd do posesji). **Postuluje się w tym zakresie priorytetowe potraktowanie potrzeb Mieszkańców oraz przedsiębiorców, których bezpośrednio dotyczyć będą ograniczenia związane z budową.** Jednocześnie za równie ważne należy uznać konsultowanie z Mieszkańcami kwestii ograniczenia ruchu w czasie budowy oraz **bieżące informowanie ich o planowanych ograniczeniach** tak, aby Mieszkańcy nie byli zaskakiwani decyzjami ich dotyczącymi.

[Archeologia]

Rozpatrując uwagi Mieszkańców dotyczące procesu budowy należy także zwrócić uwagę na podnoszone głosy, iż budowa może zagrażać nawarstwieniom historycznym znajdującym się pod ziemią. W tym obszarze opinie konserwatora są jednoznaczne (nie ma zidentyfikowanych nawarstwień, ale gdy się pojawią – podjęte zostaną stosowne badania) i nie ma potrzeby podejmowania dodatkowych działań, poza udostępnieniem wyników sondażowych badań archeologicznych Mieszkańcom, na przykład w siedzibie Rady Dzielnicy lub na stronach internetowych. W przypadku jednak odnalezienia nawarstwień należy zadbać o przekazanie stosownej informacji Mieszkańcom, z podaniem co ten fakt dla nich może oznaczać w kontekście np. możliwego przedłużenia czasu trwania budowy, dodatkowych uciążliwości etc.

[Rekomendacje]

Odnosząc się do powyższych wniosków możliwe jest sformułowanie następujących rekomendacji:

- Należy **zobowiązać koncesjonariusza do systematycznego informowania Mieszkańców poprzez Radę Dzielnicy o wynikach prowadzonych analiz poprzedzających projektowanie parkingu**, wynikach badań geologicznych, archeologicznych, hydrologicznych etc.
- Na etapie badań geologicznych należałoby w szczególności uwzględnić teren graniczący z budynkiem Dietla 80/82.
- **Wskazane jest zadbanie o prawne, faktyczne i psychologiczne zabezpieczenie mieszkańców na wypadek szkód:** w ramach przygotowania inwestycji wykonanie ekspertyzy konstruktorskiej budynku Dietla 80-82 oraz inwentaryzacji stanu technicznego lokali mieszkalnych, zadbanie o odpowiednią wysokość sumy ubezpieczenia budowy oraz przeanalizowanie możliwości udzielenia gwarancji przez Gminę w postaci zapewnienia o przyznaniu lokali zastępczych dla ewentualnych poszkodowanych, gdyby takie miały miejsce.

- **Planując przebieg samej budowy należy przyjąć takie rozwiązania, które będą w jak najmniejszym stopniu uciążliwe dla Mieszkańców**, które ograniczą do niezbędnego minimum czas ograniczonego swobodnego dostępu do posesji.
- **Przed przystąpieniem do budowy należy przyjąć takie rozwiązania organizacji ruchu i parkowania, które ułatwią Mieszkańcom znalezienie miejsca parkingowego w okolicy w czasie trwania budowy.** Wskazane byłoby przekonsultowanie planowanych rozwiązań z Radą Dzielnicy.
- W czasie trwania budowy istotne będzie **bieżące informowanie ich o planowanych ograniczeniach** tak, aby Mieszkańcy nie byli zaskakiwani decyzjami ich dotyczącymi; do działań tych powinien zostać zobowiązany podmiot realizujący budowę.

2.6. Organizacja ruchu i parkowania przyulicznego

[Obawy o pogorszenie sytuacji w zakresie dostępności miejsc parkingowych dla Mieszkańców]

Newralgicznym obszarem problematycznym uzasadniającym w wielu przypadkach sprzeciw wobec inwestycji jest temat dostępności miejsc parkingowych dla Mieszkańców po wybudowaniu parkingów, często ujmowany zresztą szerzej – jako **ogólny problem organizacji ruchu i parkowania przyulicznego**. Obawy Mieszkańców w tym zakresie można uznać za uzasadnione, gdyż wobec braku docelowych planów organizacji ruchu i parkowania na etapie konsultacji społecznych i wobec negatywnych emocji towarzyszących otwarciu parkingu „Na Groblach” **realizacja inwestycji dla części osób jest równoznaczna z pogorszeniem się sytuacji**. Jest to bardzo niekorzystne zjawisko społeczne, któremu Miasto powinno przeciwdziałać, prowadząc konsekwentną kampanię informacyjną i edukacyjną.

[Obawa utraty dotychczasowych miejsc parkingowych]

Najbliżsi sąsiedzi inwestycji obawiają się uniemożliwienia im parkowania w miejscach, do których przywykli („pod oknami” – jak sami zaznaczają). Szczególnie zagrożeni pod tym względem czują się mieszkańcy budynku Dietla 80-82, którzy obawiają się braku możliwości dojazdu i parkowania przy swojej posesji. Obawiają się też całkowitej likwidacji parkowania w strefie na stropie parkingu Olimpijka, chociaż ten problem może być postrzegany jako mniej istotny, ze względu na posiadane miejsca postojowe na podwórku.

Choć z formalnego punktu widzenia Miasto nie przyznało żadnemu z Mieszkańców prawa do korzystania z określonego miejsca parkingowego, to jednak przyzwyczajenia w tym zakresie zdają się być tak silnymi, iż z pewnością będą one powodowały niezadowolenie. Widać to w dyskusji z osobami posiadającymi abonamenty pozwalające na pozostawianie samochodów w strefach ograniczonego parkowania, które część Mieszkańców zdaje się utożsamiać z prawem pozostawienia samochodów właśnie „pod oknami”, a nie na terenie całej strefy.

Niezależnie od ogólnych obaw o pogorszenie możliwości parkowania pojazdów przez Mieszkańców, w toku konsultacji podniesione zostały także kwestie szczegółowe. Postawione zostało np. **pytanie o organizację dojazdu do obiektów sportowych (w tym basenu) Korony**. Obecnie bowiem klienci basenu, którzy pozostawiają samochody, korzystają z obniżonej opłaty za parkowanie. Z kolei rodzice odprowadzający dzieci korzystają z bezpłatnej możliwości wjazdu i zatrzymania się na terenie KS Korona. Zlikwidowanie dojazdu od ul. Warneńczyka i możliwości krótkiego zatrzymania się rodziców przyprowadzających lub odbierających dzieci stanowiłoby problem zarówno dla klientów Korony, jak i dla samego klubu sportowego. Dlatego należałoby przewidzieć rozwiązanie tego problemu na etapie umowy z koncesjonariuszem i projektowania. Podobny konkretny **problem dotyczył pozostawienia miejsc parkingowych dla pojazdów policyjnych Komisariatu Podgórze**. Są to więc konkretne problemy, które powinny być przedmiotem analiz i dalszych konsultacji – zwłaszcza dlatego, iż można domniemywać, iż są to dopiero pierwsze z wielu postulatów w tym zakresie.

[Przedstawienie rozwiązań organizacji ruchu na okolicznych ulicach]

Obawy Mieszkańców nie ograniczają się jedynie do takich kwestii jak organizacja ruchu na ulicach bezpośrednio przylegających do parkingów (np. na ul. Biskupiej). Skoro bowiem parkingi potencjalnie oddziaływać będą na większy obszar – **naturalne stają się obawy o organizację ruchu na ulicach przyległych** (np. przywoływania kwestia ulicy Asnyka, która mogłaby się stać przejezdna, a czego mieszkańcy nie chcą; obawy zwiększenia ruchu na terenie Rynku Podgórskiego; obawy dotyczące konieczności przecięcia ul. Kalwaryjskiej w czasie wyjazdu samochodów z parkingu Korona i tym samym – potencjalne utrudnienia w ruchu).

Ponieważ zakładany obszar oddziaływania parkingu jest większy niż teren samej inwestycji, objęty dokumentacją projektową, **skutki inwestycji dotyczące sąsiadujących ulic powinny być należycie zaprezentowane**. Wobec braku stosowanych opracowań w tym zakresie Mieszkańcom nie zostały udzielone satysfakcjonujące

odpowiedzi, zaś oczekiwania dotyczące wyjaśnień zapewne będą narastać – zwłaszcza, gdy pojawiają się głosy, iż wyłączony z możliwości postoju będzie obszar kilku ulic sąsiadujących. Brak jednoznacznych rozstrzygnięć będzie sprzyjał takim dywagacjom.

Na podstawie przeprowadzonych konsultacji można wnioskować, iż **Mieszkańcy oczekują od Miasta, aby przedstawiło propozycję dotyczącą organizacji ruchu dla całego obszaru oddziaływania parkingu**. Chcą znać model docelowy jeszcze przed podjęciem ostatecznych decyzji. Uważają, że po podpisaniu umowy, a tym bardziej po wybudowaniu parkingu na konsultacje tego tematu będzie już za późno. Postulaty Mieszkańców w tym zakresie należy uznać za słuszne. Trudno jest bowiem oczekiwać ich akceptacji dla rozwiązań, z którymi nie mogą się zapoznać. Ma to znaczenie nie tylko dla tych konkretnych inwestycji, ale także dla ogólnego zaufania Mieszkańców do Miasta, zwłaszcza w kontekście negatywnych emocji towarzyszących ograniczeniom parkowania wokół parkingu „Na Groblach”. Dlatego **wskazane byłoby, aby jeszcze przed podpisaniem umowy z koncesjonariuszem dla każdego z trzech parkingów powstały co najmniej wstępne założenia lub wytyczne dotyczące organizacji parkowania i ograniczenia przyulicznych miejsc postojowych**. Zakres tego opracowania powinien być tożsamy z całym obszarem oddziaływania parkingu, a nie tylko z terenem inwestycji, jak to wynika z procedury wydawania decyzji o pozwoleniu na budowę.

[Zachowanie przyulicznych miejsc postojowych dla Mieszkańców]

Problem zachowania przyulicznych miejsc postojowych dla Mieszkańców poruszony został w odniesieniu do wszystkich trzech konsultowanych inwestycji i **niezależnie od formy wyrażanych opinii i postulatów sprowadza on się do pytania – „gdzie Mieszkańcy będą mogli parkować?; czy będą mieli możliwość postoju w pobliżu swoich mieszkań na zasadach zbliżonych do aktualnych?”**. Mieszkańcy przewidują, iż budowa parkingu łączyć się zapewne będzie z wprowadzeniem ograniczeń w parkowaniu na obszarze sąsiadującym z parkingiem, by tą drogą wprowadzić wymuszenie parkowania na parkingach i uwolnić przestrzeń publiczną od samochodów.

W toku konsultacji przedstawiciele Miasta zaznaczali, iż Miasto dysponuje różnymi instrumentami oddziaływania na zachowania parkujących. Oprócz uchwalenia stawki podstawowej za godzinę parkowania na ulicy, ma do dyspozycji również inne instrumenty, takie jak stawki progresywne, degresywne, zakazy czasowe, zakazy całkowite. Sposób doboru tych instrumentów „nacisku” może w sposób pozytywny lub negatywny oddziaływać na życie Mieszkańców i być przejawem zrównoważonej polityki transportowej lub wręcz przeciwnie. Dlatego **prowadząc politykę parkingową Miasto powinno zwrócić szczególną uwagę na to, aby planowane ograniczenia parkowania nie były skierowane przeciwko Mieszkańcom**. Na podstawie opinii części Mieszkańców można twierdzić, iż **największe poparcie ma możliwość ograniczenia parkowania długoterminowego samochodów przyjezdnych lub w razie wprowadzenia zakazów postoju – wyłączenie spod niego Mieszkańców**.

Niezwykle istotnym jest, by planowane ograniczenia parkowania przyulicznego były przedmiotem konsultacji np. z Radą Dzielnicy oraz by wprowadzane były etapowo. Choć bowiem potrzeba ograniczania miejsc postojowych przy ulicach i uwalniania przestrzeni publicznej w centrum miasta jest ogólnie rozumiana i akceptowana przez Mieszkańców, to wielkie obawy i potencjalne konflikty wzbudza spodziewany sposób wprowadzania tych zmian i szczegółowe rozwiązania. **Mieszkańcy obawiają się nietrafionych rozwiązań, błędnych pomysłów** wprowadzanych przez urzędników, którzy, w opinii Mieszkańców, znają ten teren „tylko z mapy”. Mieszkańcy podkreślają, że wprowadzane zmiany mają przede wszystkim służyć Mieszkańcom Krakowa, a nie realizacji samej idei. Chcieliby aby propozycje rozwiązań wprowadzane były etapami i były stopniowo weryfikowane przez rzeczywistość. Przykładem może być rozpoczęcie procesu uporządkowania przestrzeni publicznej od ograniczenia parkowania w miejscach niedozwolonych (skuteczna kontrola), w drugiej kolejności poprzez stawianie zakazów czasowych, a dopiero w ostateczności od całkowitej likwidacji miejsc.

[Rekomendacje]

Odnosząc się do powyższych wniosków możliwe jest formułowanie następujących rekomendacji:

- Dla każdego z trzech lokalizacji parkingów **wskazane jest opracowanie wstępnych założeń lub wytycznych do organizacji ruchu i parkowania na całym obszarze oddziaływania parkingu** (a nie tylko na terenie inwestycji, jak to ma miejsce przy decyzji o pozwoleniu na budowę). Wytyczne te należałoby opracować jeszcze przed podpisaniem umowy z firmą prywatną oraz poddać je konsultacjom społecznym w Radzie Dzielnicy.
- W zakresie procesu uwalniania przestrzeni publicznej **wskazane byłoby wprowadzenie etapowania przy planowanym ograniczaniu liczby przyulicznych miejsc postojowych** tak, aby proponowane przez Miasto rozwiązania mogły być testowane w praktyce i stopniowo wdrażane. Wszelkie nagłe i duże zmiany będą wzbudzać protesty Mieszkańców.
- Wskazane jest równe traktowanie Mieszkańców całego obszaru oddziaływania parkingu tak, aby ewentualne ograniczanie miejsc postojowych w równym stopniu dotyczyło wszystkich ulic w okolicy parkingu, a nie tylko ulic bezpośrednio sąsiadujących z inwestycją.
- Należy **zadbać o to, aby Mieszkańcom sąsiadującym z inwestycją pozostawiona została możliwość parkowania przyulicznego**. Należy umożliwić Mieszkańcom możliwości parkowania w sąsiedztwie ich posesji (np. poprzez postawienie zakazów postoju, które nie dotyczyłyby Mieszkańców). Rekomendacja ta nie oznacza postulatu pozostawienia aktualnie dostępnych miejsc i form parkowania, lecz takie zorganizowanie parkowania przyulicznego, by nie został znacząco obniżony komfort życia Mieszkańców (np. poprzez konieczność pozostawiania samochodów w dużej odległości od posesji).
- Planując system ograniczenia parkowania po wybudowaniu parkingów należałoby zwrócić szczególną uwagę na to aby ograniczenia parkowania przyulicznego nie spowodowały znacznych utrudnień w funkcjonowaniu usług. Takim pozytywnym przykładem może być znak zakazu parkowania, dopiero powyżej pewnego określonego czasu (np. 30 minut,) aby klienci usług mogli z nich korzystać i nie „uciekali” do innych dzielnic.
- W projekcie organizacji ruchu i parkowania na terenie inwestycji parkingu naziemnego Korona, należy zadbać o dokonanie uzgodnień z Komendą Policji i Radą Dzielnicy dotyczących parkowania pojazdów policyjnych oraz uzgodnień z Klubem Korona, dotyczących wjazdu i wyjazdu klientów KS Korona do obiektów od strony parkingu.

2.7. Problematyka dostępności cenowej parkingów

[Dążenie Mieszkańców do zapewnienia tanich miejsc parkingowych]

Za odrębne zagadnienie należy uznać **dyskusję wokół potencjalnych możliwości korzystania z przyszłych parkingów przez Mieszkańców**. Większość z wielu pytań, opinii i postulatów można sprowadzić w zasadzie do postulatu **zapewnienia Mieszkańcom możliwości korzystania z parkingu w promocyjnych cenach** (ewentualnie ustalania górnych granic kosztów parkowania). Postulat ten, w świetle planowanej formy realizacji inwestycji – tj. w partnerstwie publiczno-prywatnym, w ramach którego to koncesjonariusz poniesie całość kosztów realizacji budowy, czerpiąc następnie korzyści z płatnego użytkowania parkingu, wydaje się niemożliwy do zrealizowania. Jest to mało prawdopodobne ze względu na fakt, iż wykonawca parkingu miałby wówczas problem ze zwrotem z inwestycji, co oznaczałoby albo zupełny brak możliwości jej zrealizowania. Dodatkowo – potencjalne przyznanie sąsiadom parkingu prawa do korzystania z niego w gwarantowanych przez Miasto cenach (lub – niezależnie od możliwości prawnych – w ramach dotychczasowego abonamentu) zapewne rodziłoby uzasadniony sprzeciw osób, które mając identyczne prawo do parkowania na obszarze całej strefy ograniczonego postoju, nie będąc bezpośrednimi sąsiadami, nie mieliby takiej możliwości.

Niezależnie jednak od ogólnych postulatów zapewnienia Mieszkańcom miejsc parkingowych w ramach planowanych inwestycji, można zauważyć, iż być może podstawowym dążeniem **Mieszkańców jest pozostawienie im realnego wyboru, pomiędzy droższym parkingiem-garażem, a tanim abonamentem umożliwiającym parkowanie przyuliczne w okolicy ich mieszkań**. Dlatego mieszkańcy domagają się, aby ich nie zmuszać do korzystania z parkingu likwidując miejsca postojowe na ulicy lub w przypadku likwidacji miejsc przyulicznych – przedstawić im realną alternatywę (a nie jest nią parkowanie wg stawek rynkowych na planowanych parkingach, gdyż wiąże się to z dużo większymi kosztami).

[Pytanie o metody wymuszania parkowania na płatnych parkingach]

Odnosząc się do uwag dotyczących spodziewanych kosztów korzystania z parkingów należy jednocześnie spostrzec, iż Mieszkańcy słusznie wskazują, że jeśli cena za parking miejski będzie znacznie wyższa od ceny za parkowanie przyuliczne, to Miasto nie będzie w stanie zachęcić ludzi do korzystania z parkingu inaczej niż przez stawianie zakazów. Zdaniem Mieszkańców, **relacja cenowa pomiędzy tymi dwoma sposobami parkowania dla osób przyjezdnych powinna być taka, aby zachęcała do parkowania na parkingu, a zniechęcała do parkowania na ulicy**, zwłaszcza w przypadku parkowania długoterminowego. Jednocześnie – przy braku możliwości regulowania ceny za parkowanie, potencjalne zakazy postoju nie powinny dotyczyć Mieszkańców.

Według wielu osób biorących udział w konsultacjach, relacja cenowa pomiędzy parkowaniem przyulicznym a parkowaniem na nowowyprowadzonych parkingach to problem, który Miasto musi rozwiązać. Według Mieszkańców przy stawkach obserwowanych aktualnie Miastu nie uda się zrealizować zamierzonych celów polityki transportowej i jednocześnie dojdzie do faktycznego zmuszania ludzi do parkowania na płatnym parkingu poprzez stawianie zakazów.

Powszechnie przytaczany na spotkaniach i obecny w mediach przykład parkingu Na Groblach pokazuje jak wielkie było rozczarowanie opinii publicznej po uruchomieniu tego parkingu. **Mieszkańcy z jednej strony rozumieją uwarunkowania ekonomiczne, z drugiej jednak strony nie widzą sensu budowania w centrum miasta dużych i drogie parkingów, jeśli ich budowa nie jest połączona ze zrozumiałą polityką parkingową, prowadzącą do zapewnienia Mieszkańcom możliwości parkowania w pobliżu ich posesji przy jednoczesnym unikaniu sytuacji, w której parkowanie staje się albo zbyt uciążliwe (wskutek całkowitych zakazów) lub zbyt drogie.**

[Rekomendacje]

Odnosząc się do powyższej analizy zrezygnowano z formułowania bezpośrednich rekomendacji. Możliwe jest formułowanie następujących wniosków:

- Pomimo wyjaśnień dotyczących koncesji i uwarunkowań ekonomicznych **Mieszkańcy oczekują aby miasto chociażby w minimalny sposób sprawowało nadzór nad sposobem ustalania cen za parkowanie, po to aby polityka cenowa partnera prywatnego współgrała z polityką transportową miasta, a nawet ją współtworzyła.**
- Należy zadbać o to, aby Mieszkańcom sąsiadującym z inwestycją pozostawiona została możliwość wyboru pomiędzy parkowaniem w nowowytbudowanych parkingach, a parkowaniem przyulicznym (np. poprzez wprowadzenie zakazu postoju nie dotyczącego Mieszkańców).
- Działania prowadzące do gwarantowania przez Miasto specjalnych cen dla bezpośrednich sąsiadów parkingów, byłyby bardzo oczekiwane przez protestujących Mieszkańców, stałyby się jednak powodem słusznych protestów innych grup społecznych oraz różnych niebezpiecznych zarzutów budowania parkingu dla pozostawiając decyzję w tej kwestii koncesjonariuszowi.
- **Budowa parkingów, których cena jest znacznie wyższa niż cena za parkowanie w strefie nie spełni zdaniem Mieszkańców swoje roli i spowoduje, że Miasto będzie wprowadzać zakazy parkowania, na których ucierpią Mieszkańcy.**

2.8. Problematyka braku zrozumienia dla polityki parkingowej Miasta

[Ogólny problem nieznaności polityki parkingowej Miasta]

Analizując zapisy z przeprowadzonych konsultacji społecznych trudno oprzeć się wrażeniu, iż wiele argumentów podnoszonych jako głos sprzeciwu wobec inwestycji mogłoby się nie pojawić, gdyby Mieszkańcy znali i rozumieli politykę parkingową Miasta. Nie należy jednak tego spostrzeżenia traktować jako zarzut skierowany w kierunku Mieszkańców. **Polityka transportowa i program obsługi parkingowej są w zasadzie szerzej nieznane**, choć są to tematy jednocześnie niezwykle nośne społecznie. Można wręcz stwierdzić, iż większość z osób uczestniczących w konsultacjach poznała fragmenty założeń dopiero podczas spotkań konsultacyjnych (a i tak są to informacje, które dotyczą dokumentu, który wciąż nie ma obowiązującej mocy prawnej).

Skutkiem tego stanu jest konstruowanie własnych wyobrażeń przez Mieszkańców (opartych o doniesienia medialne, obiegowe opinie, nie zawsze trafione przykłady czy wyobrażenia funkcjonowania innych miast europejskich etc.) **dotyczących tego, jak Miasto powinno w tym zakresie kształtować swą politykę**. Wyobrażenia te zaś przekładają się z kolei na oczekiwania, z którymi trudno się polemizuje – od poglądu, iż zgodnie z tendencjami światowymi Miasto powinno dążyć w zasadzie do zamknięcia ruchu dla osób przyjezdnych, pozostawiając swobodę poruszania się tylko Mieszkańcom, poprzez wskazywanie, iż priorytetem Miasta miało być metro, a nie wprowadzanie dodatkowych aut do centrum, aż do zarzutów, że dana lokalizacja jest nietrafiona, gdyż wcześniej planowano lepszą lokalizację na sąsiedniej ulicy (lub np. należałoby zorganizować parking na plantach wzdłuż lewego pasa ul. Dietla). Mówiąc inaczej – **nie udostępniając jasnych założeń dotyczących polityki parkingowej, pozwalającej zrozumieć Mieszkańcom priorytety, plan działań, założenia dotyczące uwalniania przestrzeni publicznej i lokalizacji miejsc parkingowych** (i szerzej – planów organizacji ruchu i systemu komunikacji w Mieście) – można powiedzieć, iż **Gmina sama pozbawia się ważnych argumentów w dialogu z Mieszkańcami, dodatkowo dając podstawy do podważania zaufania do podejmowanych działań**.

[Problem braku wyobrażenia o planach Miasta w zakresie polityki parkingowej]

Z wypowiedzi przedstawicieli Miasta konfrontowanych z oczekiwaniami Mieszkańców można wywnioskować, iż **aktualnie opracowany program obsługi parkingowej jest dokumentem zbyt ogólnym, aby odpowiedzieć na ważne pytania i problemy parkowania na terenie konkretnej dzielnicy. Z drugiej strony projekt organizacji ruchu dla konkretnej inwestycji budowy parkingu jest dokumentem o bardzo małym zasięgu**. Projekt ten będzie opracowany przez firmę prywatną realizującą budowę, dlatego też nie może zawierać elementów, o których decydują władze Miasta. **Wskazane jest opracowanie przez Miasto dokumentów o charakterze miejscowym, zawierających docelową wizję organizacji ruchu i parkowania w ujęciu ilościowym dla danej dzielnicy**. Bez tego typu dokumentów konsultacje społeczne dotyczące budowy parkingu wydają się Mieszkańcom „puste”, gdyż najważniejsze kwestie ich interesujące („gdzie będziemy parkować, na jakich zasadach, o ile zostaną ograniczone miejsca, na których ulicach?”) nie zostały przez Miasto jeszcze opracowane. **Tłumaczenie, że plan szczegółowy powstanie po wybudowaniu parkingu jest odbierane przez Mieszkańców jako brak przygotowania Miasta do realizacji przemyślanych inwestycji**. Mieszkańcy oczekują, aby wielkości planowanych parkingów były dostosowane do potrzeb, a nie tylko do możliwości terenu, a tego typu analizy wymagają uszczegółowienia programu obsługi parkingowej na poziomie lokalnym. **Wskazane byłoby również przeprowadzenie pełnych konsultacji społecznych dotyczących programu obsługi parkingowej dla wybranych dzielnic centrum Krakowa**. Adresatami tych konsultacji powinni być zarówno mieszkańcy, jak i kierowcy, więc powinny one wykraczać poza spotkania z mieszkańcami konkretnych ulic i mieć charakter ogólnodostępnej debaty.

[Obawy Mieszkańców dotyczące nasilenia się ruchu wskutek inwestycji w parkingi w centrum]

Mieszkańcy Śródmieścia obawiają się, że zwiększenie liczby miejsc parkingowych w centrum zwiększy liczbę napływających do centrum samochodów. Dlatego postulują w pierwszej kolejności realizację parkingów typu Park&Ride poza II obwodnicą, a dopiero w drugiej kolejności parkingów w centrum Miasta, których rolą jest uwolnienie przestrzeni publicznej. W toku konsultacji **postulowane było również ograniczanie kubatury parkingów w centrum Miasta** – Duże parkingi wewnątrz śródmiejskiej zwartej zabudowy wzbudzają bardzo duże kontrowersje.

[Oczekiwanie, iż miejsca parkingowe będą także tworzyli deweloperzy w ramach nowych inwestycji]

Mieszkańcy oczekują, aby Miasto wymagało również od inwestorów prywatnych tworzenia miejsc parkingowych w ramach nowo powstających obiektów, które starają się o pozwolenie na budowę. Mieszkańcy podawali przykłady budowania nowych budynków w centrum bez parkingów podziemnych. Sytuacje takie są bardzo negatywnie odbierane. Zdaniem mieszkańców Gmina nie powinna samotnie rozwiązywać niedoboru miejsc parkingowych na terenie Miasta.

[Rekomendacje]

Odnosząc się do powyższych wniosków możliwe jest formułowanie następujących rekomendacji:

- **Wskazane jest jak najszybsze uchwalenie programu obsługi parkingowej Miasta**, aby był on dokumentem oficjalnym, który można publikować, udostępniać, promować i który mógłby być przedmiotem debaty publicznej lub podstawą do dalszych prac uszczegóławiających.
- **Wskazane jest powszechne udostępnianie i promowanie programu obsługi parkingowej Miasta Krakowa**, gdyż jest to temat z jednej strony mało rozpoznany, a z drugiej uznawany za niesłychanie ważny społecznie, wzbudzający bardzo zarówno zainteresowanie mieszkańców jak i oczekiwania.
- **Wskazane opracowanie dokumentów szczegółowych o zasięgu miejscowym w zakresie obsługi parkingowej dla wybranych dzielnic centrum Krakowa** oraz objęcie tych dokumentów pełnymi konsultacjami społecznymi na terenie Dzielnicy.
- Wskazane byłoby przeanalizowanie możliwości modyfikacji programu obsługi parkingowej pod kątem następujących postulatów i oczekiwań mieszkańców:
 - a. Mieszkańcy postulują w pierwszej kolejności realizację parkingów typu Park&Ride poza II obwodnicą, a dopiero w drugiej kolejności parkingów w centrum miasta.
 - b. W toku konsultacji postulowane było również ograniczanie kubatury parkingów w Centrum Miasta – Mieszkańcy uważają, że miejsce na wielkie parkingi jest poza II obwodnicą.
 - c. Mieszkańcy oczekują aby Miasto wymagało również od inwestorów prywatnych tworzenia miejsc parkingowych w ramach nowo powstających obiektów, które starają się o pozwolenie na budowę.

2.9. Rekomendacje dotyczące konsultacji społecznych w przyszłości

Analizując całokształt realizacji konsultacji społecznych dotyczących budowy parkingów „Korona”, „Olimpijka” oraz „Plac Biskupi” możliwe jest przedstawienie także ogólnych rekomendacji, które zdaniem autorów raportu – pozwolą na pełniejsze wykorzystanie mechanizmu dialogu społecznego w przyszłości oraz na przynajmniej częściowe zmniejszenie napięć społecznych.

[Okres / czas podejmowania konsultacji społecznych]

Pierwszoplanowym problemem jest kwestia czasu podjęcia konsultacji. **Mieszkańcy często podnosili argument, iż podejmowanie konsultacji „dopiero teraz” oznacza de facto tworzenie fikcji, gdyż „decyzje zostały już podjęte”,** zaś oni sami nie mają na nie realnego wpływu. W oczach Mieszkańców wygląda to tak, jakby stawiano ich przed faktem dokonanym (niezależnie nawet od obiektywnej oceny ich sytuacji w procesie inwestycyjnym) – *„rozpoczął się proces, decyzje i tak już zapadły, jedyne co możemy zrobić to się bronić wyrażając sprzeciw”*. **Dodatkowo czują się w pewnej części zaskoczeni takimi decyzjami (przez brak szerszej wiedzy na temat polityki parkingowej),** co w zderzeniu z obiegowymi opiniami dotyczącymi np. parkingu „Na Groblach” sprawia, iż prowadzenie rzeczowego dialogu staje się niezwykle trudne.

Mówiąc jednak o „czasie podjęcia konsultacji” autorzy nie mają na myśli oceny, czy proces konsultowania budowy konkretnych parkingów mógł być podjęty wcześniej, gdyż trudno sobie wyobrazić etap wcześniejszy niż decyzja lokalizacyjna. **Istotne wydaje się jednak objęcie pełnymi konsultacjami całego programu obsługi parkingowej.** Wtedy możliwy będzie nie tylko realny dialog na temat priorytetów Miasta, wyboru działań, ale także i na temat uzasadnienia lokalizacji poszczególnych parkingów. Oczywiście nie należy oczekiwać, iż wcześniejsze konsultacje usuną wszelkie napięcia i głosy sprzeciwu. Z pewnością jednak pozwolą na rozwianie wielu kluczowych problemów, które są w momencie realizacji inwestycji wykorzystywane jako argumenty przeciwko jakimkolwiek zmianom, w związku z „brakiem planu”.

[Kontynuowanie konsultacji na kolejnych etapach inwestycji]

Druga rekomendacja wiąże się z dążeniem do kontynuowania konsultacji dotyczących parkingów „Korona”, „Olimpijka” oraz „Plac Biskupi” na dalszych etapach inwestycji. **Mieszkańcy muszą być systematycznie informowani o przebiegu procesu inwestycyjnego, przy czym komunikat w tym zakresie powinien być skuteczny. Ograniczenie się wyłącznie do informacji zamieszczonej w Internecie, w kontekście dużego zainteresowania tematem wśród osób starszych – nie korzystających z komputerów, wydaje się działaniem niewystarczającym. Jednocześnie ważne jest włączanie Mieszkańców w procesy podejmowania decyzji poprzez realne umożliwienie im wpływania na nie** (np. poprzez przedstawianie alternatywnych koncepcji, czy wsłuchanie się w głos Mieszkańców w zakresie organizacji ruchu).

[Dostępność ekspertów w toku konsultacji]

Trzecia rekomendacja dotyczy przygotowania merytorycznego i komunikacyjnego ekspertów oraz prelegentów biorących udział w konsultacjach. Miasto dysponuje wieloma specjalistami z różnych dziedzin, którzy w czasie konsultacji pozostają do dyspozycji Mieszkańców. Jest to zjawisko bardzo dobre, gdyż świadczy o poważnym traktowaniu tematu konsultacji i samych Mieszkańców. Zdarzało się jednak, że przedstawiciele różnych jednostek różnili się w swoich opiniach dotyczących tego samego problemu między sobą. Przykładem może być odpowiedź na jedno z najistotniejszych pytań: *Czy po wybudowaniu parkingu dojdzie do likwidacji lub ograniczenia liczby miejsc parkingowych naziemnych, czy też nie?* Uzyskiwane odpowiedzi prelegentów były niejednoznaczne i jakby nieco

uzależnione od rodzaju pytania. Mieszkańcy zauważali to i w konsekwencji tracili zaufanie do udzielanych odpowiedzi. **Sytuacja niespójnego przekazu informacji bardzo obniża wiarygodność nadawców**, czyli organizatorów konsultacji. Pojawiają się wówczas zarzuty celowego wprowadzania w błąd, czy świadomej manipulacji. **Pozytywnym zjawiskiem był jednak fakt, że na każdym kolejnym spotkaniu niespójności tych było mniej, a w pisemnych odpowiedziach na pytania zniknęły one całkowicie.** Świadczy to o tym, że przedstawiciele Miasta z różnych jednostek potrafią w toku konsultacji wypracować wspólne stanowisko, **wymaga to jednak odpowiedniego przygotowania, które powinno mieć miejsce na początku konsultacji, a nie w trakcie ich trwania.**

[Ogólne podsumowanie zrealizowanych konsultacji]

Ogólnie należy stwierdzić, iż **konsultacje parkingów zostały zrealizowane należyście, zaś przedstawiciele Miasta dołożyli starań, by udzielić Mieszkańcom odpowiedzi na wszystkie pytania, na które – biorąc pod uwagę aktualny etap inwestycji – możliwe było ich udzielenie.** Stworzono także **przestrzeń do swobodnego wyrażania opinii i postulatów**, co jest niezwykle ważnym elementem budowania realnego dialogu społecznego. Należy uznać, iż kontynuowanie w ramach przyszłych inwestycji konsultacji w przynajmniej analogicznym zakresie jest działaniem pożądanym, co jednak nie zwalnia Miasta z obowiązku rozwijania systemu konsultacji tak, by jak największa grupa zainteresowanych osób włączana była w proces konsultacji społecznych Miasta.

REKOMENDACJE

PODSUMOWANIE REKOMENDACJI

Na podstawie przeprowadzonej analizy pytań, odpowiedzi, uwag i postulatów, a także biorąc pod uwagę uwarunkowania ekonomiczne i prawne udziela się następujących rekomendacji w zakresie dalszego postępowania związanego z prowadzeniem inwestycji. **Celem rekomendacji jest pomoc w uzyskaniu zgody społecznej, pomyślnym przeprowadzeniu inwestycji przez procedury administracyjne i etap budowy, a także podnoszenie zaufania społecznego i wizerunku władz samorządowych Miasta.**

3.1. Rekomendacje dotyczące parkingu „Korona”

- Należy zadbać o to, aby **Mieszkańcom sąsiadującym z inwestycją pozostawiona została możliwość parkowania przyulicznego (np. poprzez wprowadzenie zakazu postoju nie dotyczącego Mieszkańców).** Rekomendacja ta nie oznacza postulatu pozostawienia aktualnie dostępnych miejsc i form parkowania, lecz takie zorganizowanie parkowania przyulicznego, by nie został znacząco obniżony komfort życia Mieszkańców (np. poprzez konieczność pozostawiania samochodów w dużej odległości od posesji).
- Wskazane jest **opracowanie wstępnych założeń lub wytycznych do organizacji ruchu i parkowania na całym obszarze oddziaływania parkingu** (a nie tylko na terenie inwestycji, jak to ma miejsce przy decyzji o pozwoleniu na budowę). Wytyczne te należałoby opracować jeszcze przed podpisaniem umowy z firmą prywatną oraz poddać je konsultacjom społecznym w Radzie Dzielnic.
- Wskazane jest równe traktowanie Mieszkańców całego obszaru oddziaływania parkingu tak, aby ewentualne ograniczanie miejsc postojowych w równym stopniu dotyczyło wszystkich ulic w okolicy parkingu, a nie tylko ulic bezpośrednio sąsiadujących z inwestycją.
- Planując system ograniczenia parkowania po wybudowaniu parkingów należałoby **zwrócić szczególną uwagę na to, aby ograniczenia parkowania przyulicznego nie spowodowały znacznych utrudnień w funkcjonowaniu usług.**
- W projekcie organizacji ruchu i parkowania na terenie inwestycji parkingu naziemnego Korona, należy **zadbać o dokonanie uzgodnień z Komendą Policji i Radą Dzielnic dotyczących parkowania pojazdów policyjnych oraz uzgodnień z Klubem Korona, dotyczących wjazdu i wyjazdu klientów KS Korona do obiektów od strony parkingu.**
- Przed przystąpieniem do budowy należy **przyjąć takie rozwiązania organizacji ruchu i parkowania, które ułatwią Mieszkańcom znalezienie miejsca parkingowego w okolicy w czasie trwania budowy.** Wskazane byłoby konsultowanie planowanych rozwiązań z Radą Dzielnic.
- Należy **zobowiązać koncesjonariusza do systematycznego informowania Mieszkańców** (np. poprzez Radę Dzielnic) **o wynikach prowadzonych analiz poprzedzających projektowanie parkingu**, wynikach badań geologicznych, archeologicznych, hydrologicznych etc.
- Planując przebieg samej budowy należy **przyjąć takie rozwiązania, które będą w jak najmniejszym stopniu uciążliwe dla Mieszkańców**, które ograniczą do niezbędnego minimum czas ograniczonego swobodnego dostępu do posesji. W szczególności należy przyjąć rozwiązania, które ułatwią Mieszkańcom ul. Zamoyskiego i Warneńczyka znalezienie miejsca parkingowego w okolicy w czasie trwania budowy. Wskazane byłoby przekonsultowanie planowanych rozwiązań z Radą Dzielnic.

- **W czasie trwania budowy istotne będzie bieżące informowanie ich o planowanych ograniczeniach tak, aby Mieszkańcy nie byli zaskakiwani decyzjami ich dotyczącymi; do działań tych powinien zostać zobowiązany podmiot realizujący budowę.**
- Na etapie projektowania parkingów należy **zadbać o to, aby wjazdy i wyjazdy stanowiły jak najmniejszą uciążliwość dla sąsiadujących z nimi Mieszkańców.**
- Na etapie projektowania projektowego należy zadbać o to, aby urządzenie wentylacyjne znajdowały się jak najdalej od okien sąsiadujących budynków. **Należy zadbać o to, aby urządzenia wentylacyjne znajdowały się na dachu parkingu, a nie na poszczególnych kondygnacjach.**
- W zakresie koncepcji parkingu **należy uzupełnić wymagania stawiane koncesjonariuszowi o zagadnienia dotyczące elewacji parkingu i jej estetyki wpisujące się w otoczenie Starego Podgórza.**
- Należy przygotować i udostępnić Mieszkańcom informacje pozwalające na zrozumienie, co w praktyce oznaczają normy środowiskowe, gdyż formalny język prawniczy nie zawsze jest zrozumiały, zaś samo sformułowanie, iż „normy nie zostaną przekroczone”, bez rozumienia tych norm nie pozwala Mieszkańcom na wyrobienie sobie rzetelnej opinii.
- **Należy opracować analizę oddziaływania parkingu na środowisko**, przynajmniej w minimalnym zakresie najbardziej interesującym Mieszkańców, czyli przewidywanego natężenia ruchu, hałasu, spalin, obniżenia się poziomu wód gruntowych, wycinki drzew. Aby analiza taka była dla Mieszkańców wiarygodna powinna zawierać jak najwięcej argumentów o charakterze obiektywnym, danych liczbowych wynikających z rzeczywistych pomiarów, analiz porównawczych i symulacji (np. dotyczących możliwej rotacji samochodów na parkingu, zmniejszenia się liczby pojazdów „poszukujących miejsce do parkowania” etc.)
- Wskazane byłoby **kontynuowanie pełnych konsultacji społecznych na etapie projektu budowlanego**, aż do uzyskania pozwolenia na budowę. Partner prywatny powinien być uprzedzony o konieczności przeprowadzenia takich konsultacji i uwzględnienia ich pod względem czasowym i finansowym w procesie projektowania.

3.2. Rekomendacje dotyczące parkingu „Olimpijka”

- Należy zadbać o to, aby **Mieszkańcom sąsiadującym z inwestycją pozostawiona została możliwość parkowania przyulicznego lub na stropie parkingu (np. poprzez wprowadzenie zakazu postoju nie dotyczącego Mieszkańców)**. Rekomendacja ta nie oznacza postulatu pozostawienia aktualnie dostępnych miejsc i form parkowania, lecz takie zorganizowanie parkowania przyulicznego, by nie został znacząco obniżony komfort życia Mieszkańców (np. poprzez konieczność pozostawiania samochodów w dużej odległości od posesji).
- **Wskazane jest opracowanie wstępnych założeń lub wytycznych do organizacji ruchu i parkowania na całym obszarze oddziaływania parkingu** (a nie tylko na terenie inwestycji, jak to ma miejsce przy decyzji o pozwoleniu na budowę). Wytyczne te należałoby opracować jeszcze przed podpisaniem umowy z firmą prywatną oraz poddać je konsultacjom społecznym w Radzie Dzielnicy.
- Wskazane jest równe traktowanie Mieszkańców całego obszaru oddziaływania parkingu tak, aby ewentualne ograniczanie miejsc postojowych w równym stopniu dotyczyło wszystkich ulic w okolicy parkingu, a nie tylko ulic bezpośrednio sąsiadujących z inwestycją.
- Planując system ograniczenia parkowania po wybudowaniu parkingów należałoby **zwrócić szczególną uwagę na to aby ograniczenia parkowania przyulicznego nie spowodowały znacznych utrudnień w funkcjonowaniu usług**.
- Należy **zobowiązać koncesjonariusza do systematycznego informowania Mieszkańców poprzez Radę Dzielnicy o wynikach prowadzonych analiz poprzedzających projektowanie parkingu**, wynikach badań geologicznych, archeologicznych, hydrologicznych etc.
- W przypadku parkingu Olimpijka należałoby zobowiązać również koncesjonariusza, aby na etapie badań geologicznych należałoby uwzględnić teren graniczący z budynkiem Dietla 80/82
- **Wskazane jest zadbanie o prawne, faktyczne i psychologiczne zabezpieczenie mieszkańców na wypadek szkód**: w ramach przygotowania inwestycji wykonanie ekspertyzy konstruktorskiej budynku Dietla 80-82 oraz inwentaryzacji stanu technicznego lokali mieszkalnych, zadbanie o odpowiednią wysokość sumy ubezpieczenia budowy oraz przeanalizowanie możliwości udzielenia gwarancji przez Gminę w postaci zapewnienia o przyznaniu lokali zastępczych dla ewentualnych poszkodowanych, gdyby takie miały miejsce.
- **Planując przebieg samej budowy należy przyjąć takie rozwiązania, które będą w jak najmniejszym stopniu uciążliwe dla Mieszkańców**, które ograniczą do niezbędnego minimum czas ograniczonego swobodnego dostępu do posesji.
- Przed przystąpieniem do budowy należy **przyjąć takie rozwiązania organizacji ruchu i parkowania, które ułatwią Mieszkańcom znalezienie miejsca parkingowego w okolicy w czasie trwania budowy**. Wskazane byłoby przekonsultowanie planowanych rozwiązań z Radą Dzielnicy.
- W czasie trwania budowy istotne będzie **bieżące informowanie ich o planowanych ograniczeniach** tak, aby Mieszkańcy nie byli zaskakiwani decyzjami ich dotyczącymi; do działań tych powinien zostać zobowiązany podmiot realizujący budowę.
- Na etapie projektowania parkingów **należy zadbać o to aby wjazdy i wyjazdy oraz urządzenie wentylacyjne stanowiły jak najmniejszą uciążliwość dla sąsiadujących z nimi Mieszkańców** (np. wentylacja – jak najdalej od budynków).
- Na etapie uzgodnień i umowy z potencjalnym koncesjonariuszem należy **zadbać o to, by projektowane widoczne elementy parkingu były wykonane estetycznie i z materiałów wysokiej jakości**.

- Ze względu na szczególną uwagę przykładaną przez Mieszkańców do zieleni wysokiej, należy **dążyć do uwzględnienia w projekcie nowych nasadzeń zieleni wysokiej na obrzeżach parkingu Olimpijka**.
- Istnieje silne oczekiwanie społeczne co do wcześniejszego określenia przez Miasto przeznaczenia przestrzeni publicznej powstałej w wyniku realizacji parkingów podziemnych. **Wydaje się zasadne wcześniejsze określenie przeznaczenia przestrzeni publicznej, jeszcze przed podpisaniem umowy z koncesjonariuszem**.
- W związku z faktem, że istnieją silne oczekiwania społeczne co do współdecydowania o sposobie zagospodarowania przestrzeni publicznej na stropach parkingów podziemnych, szczególnie w zakresie zieleni, **należy na etapie projektu budowlanego skonsultować z Mieszkańcami projekty zagospodarowania terenu na obszarze powstających parkingów**. Zaleca się zobligowanie firmy prywatnej do przedstawienia do konsultacji mieszkańcom przynajmniej dwóch wariantów takiego projektu.
- Równocześnie **należy przygotować i udostępnić mieszkańcom informacje pozwalające na zrozumienie, co w praktyce oznaczają normy środowiskowe, gdyż formalny język prawniczy nie zawsze jest zrozumiały**, zaś samo sformułowanie, iż „normy nie zostaną przekroczone”, bez rozumienia tych norm nie pozwala Mieszkańcom na wyrobienie sobie rzetelnej opinii
- **Należy opracować analizę oddziaływania parkingów na środowisko**, przynajmniej w minimalnym zakresie najbardziej interesującym Mieszkańców, czyli przewidywanego natężenia ruchu, hałasu, spalin, obniżenia się poziomu wód gruntowych, wycinki drzew. Aby analiza taka była dla Mieszkańców wiarygodna powinna zawierać jak najwięcej argumentów o charakterze obiektywnym, danych liczbowych wynikających z rzeczywistych pomiarów, analiz porównawczych i symulacji (np. dotyczących możliwej rotacji samochodów na parkingu, zmniejszenia się liczby pojazdów „poszukujących miejsce do parkowania” etc.)
- **Wskazane byłoby kontynuowanie pełnych konsultacji społecznych na etapie projektu budowlanego, aż do uzyskania pozwolenia na budowę**. Partner prywatny powinien być uprzedzony o konieczności przeprowadzenia takich konsultacji i uwzględnienia ich pod względem czasowym i finansowym w procesie projektowania.

3.3. Rekomendacje dotyczące parkingu „Plac Biskupi”

- Należy zadbać o to, aby **Mieszkańcom sąsiadującym z inwestycją pozostawiona została możliwość parkowania przyulicznego (np. poprzez wprowadzenie zakazu postoju nie dotyczącego Mieszkańców)**. Rekomendacja ta nie oznacza postulatu pozostawienia aktualnie dostępnych miejsc i form parkowania, lecz takie zorganizowanie parkowania przyulicznego, by nie został znacząco obniżony komfort życia Mieszkańców (np. poprzez konieczność pozostawiania samochodów w dużej odległości od posesji).
- **Wskazane jest opracowanie wstępnych założeń lub wytycznych do organizacji ruchu i parkowania na całym obszarze oddziaływania parkingu** (a nie tylko na terenie inwestycji, jak to ma miejsce przy decyzji o pozwoleniu na budowę). Wytyczne te należałoby opracować jeszcze przed podpisaniem umowy z firmą prywatną oraz poddać je konsultacjom społecznym w Radzie Dzielnicy.
- Wskazane jest równe traktowanie Mieszkańców całego obszaru oddziaływania parkingu tak, aby ewentualne ograniczanie miejsc postojowych w równym stopniu dotyczyło wszystkich ulic w okolicy parkingu, a nie tylko ulic bezpośrednio sąsiadujących z inwestycją.
- Planując system ograniczenia parkowania po wybudowaniu parkingów należałoby **zwrócić szczególną uwagę na to, aby ograniczenia parkowania przyulicznego nie spowodowały znacznych utrudnień w funkcjonowaniu usług**.
- Należy **zobowiązać koncesjonariusza do systematycznego informowania Mieszkańców poprzez Radę Dzielnicy o wynikach prowadzonych analiz poprzedzających projektowanie parkingu**, wynikach badań geologicznych, archeologicznych, hydrologicznych etc.
- **Wskazane jest zadbanie o prawne, faktyczne i psychologiczne zabezpieczenie mieszkańców na wypadek szkód**: w ramach przygotowania inwestycji wykonanie inwentaryzacji stanu technicznego lokali mieszkalnych, zadbanie o odpowiednią wysokość sumy ubezpieczenia budowy oraz przeanalizowanie możliwości udzielenia gwarancji przez Gminę w postaci zapewnienia o przyznaniu lokali zastępczych dla ewentualnych poszkodowanych, gdyby takie miały miejsce.
- **Planując przebieg samej budowy należy przyjąć takie rozwiązania, które będą w jak najmniejszym stopniu uciążliwe dla Mieszkańców**, które ograniczą do niezbędnego minimum czas ograniczonego swobodnego dostępu do posesji.
- Przed przystąpieniem do budowy należy **przyjąć takie rozwiązania organizacji ruchu i parkowania, które ułatwią Mieszkańcom znalezienie miejsca parkingowego w okolicy w czasie trwania budowy**. Wskazane byłoby przekonsultowanie planowanych rozwiązań z Radą Dzielnicy.
- W czasie trwania budowy istotne będzie **bieżące informowanie ich o planowanych ograniczeniach** tak, aby Mieszkańcy nie byli zaskakiwani decyzjami ich dotyczącymi; do działań tych powinien zostać zobowiązany podmiot realizujący budowę.
- Na etapie projektowania parkingów **należy zadbać o to aby wjazdy i wyjazdy oraz urządzenie wentylacyjne stanowiły jak najmniejszą uciążliwość dla sąsiadujących z nimi Mieszkańców** (np. wentylacja – jak najdalej od budynków).
- Na etapie uzgodnień i umowy z potencjalnym koncesjonariuszem należy **zadbać o to, by projektowane widoczne elementy parkingu były wykonane estetycznie i z materiałów wysokiej jakości**.
- Ze względu na szczególną uwagę przykładaną przez Mieszkańców do zieleni wysokiej, **należy dążyć do zachowania zieleni wysokiej**.

- Istnieje silne oczekiwanie społeczne co do wcześniejszego określenia przez Miasto przeznaczenia przestrzeni publicznej powstałej w wyniku realizacji parkingów podziemnych. **Wydaje się zasadne wcześniejsze określenie przeznaczenia przestrzeni publicznej, jeszcze przed podpisaniem umowy z koncesjonariuszem.**
- **Należy zadbać na etapie przygotowywania projektu o przedstawienie Mieszkańcom planu zagospodarowania terenu optymalnie prezentując alternatywne koncepcje dotyczące zieleni,** które mogłyby być przedmiotem konsultacji z Mieszkańcami
- W związku z faktem, że istnieją silne oczekiwania społeczne co do współdecydowania o sposobie zagospodarowania przestrzeni publicznej na stropach parkingów podziemnych, szczególnie w zakresie zieleni, **należy na etapie projektu budowlanego skonsultować z Mieszkańcami projekty zagospodarowania terenu na obszarze powstających parkingów.** Zaleca się zobligowanie firmy prywatnej do przedstawienia do konsultacji mieszkańcom przynajmniej dwóch wariantów takiego projektu.
- Równocześnie **należy przygotować i udostępnić mieszkańcom informacje pozwalające na zrozumienie, co w praktyce oznaczają normy środowiskowe, gdyż formalny język prawniczy nie zawsze jest zrozumiały,** zaś samo sformułowanie, iż „normy nie zostaną przekroczone”, bez rozumienia tych norm nie pozwala Mieszkańcom na wyrobienie sobie rzetelnej opinii
- **Przed podjęciem decyzji o głębokości parkingu podziemnego Plac Biskupi wskazane jest przeprowadzenie badań hydrologicznych** pod kątem wpływu na obniżenie poziomu wód gruntowych i oddziaływania na sąsiadujące ogrody.
- **Należy opracować analizę oddziaływania parkingów na środowisko,** przynajmniej w minimalnym zakresie najbardziej interesującym Mieszkańców, czyli przewidywanego natężenia ruchu, hałasu, spalin, obniżenia się poziomu wód gruntowych, wycinki drzew. Aby analiza taka była dla Mieszkańców wiarygodna powinna zawierać jak najwięcej argumentów o charakterze obiektywnym, danych liczbowych wynikających z rzeczywistych pomiarów, analiz porównawczych i symulacji (np. dotyczących możliwej rotacji samochodów na parkingu, zmniejszenia się liczby pojazdów „poszukujących miejsce do parkowania” etc.)
- **Wskazane byłoby kontynuowanie pełnych konsultacji społecznych na etapie projektu budowlanego, aż do uzyskania pozwolenia na budowę.** Partner prywatny powinien być uprzedzony o konieczności przeprowadzenia takich konsultacji i uwzględnienia ich pod względem czasowym i finansowym w procesie projektowania.

3.4. Rekomendacje dotyczące polityki parkingowej

- **Wskazane jest jak najszybsze uchwalenie programu obsługi parkingowej Miasta**, aby był on dokumentem oficjalnym, który można publikować, udostępniać, promować i który mógłby być przedmiotem debaty publicznej lub podstawą do dalszych prac uszczegóławiających.
- **Wskazane jest powszechne udostępnianie i promowanie programu obsługi parkingowej Miasta Krakowa**, gdyż jest to temat z jednej strony mało rozpoznany, a z drugiej uznawany za niesłychanie ważny społecznie, wzbudzający bardzo zarówno zainteresowanie mieszkańców jak i oczekiwania.
- **Wskazane opracowanie dokumentów szczegółowych o zasięgu miejscowym w zakresie obsługi parkingowej dla wybranych dzielnic** centrum Krakowa oraz objęcie tych dokumentów pełnymi konsultacjami społecznymi na terenie Dzielnicy.
- Jeśli chodzi o uwalnianie przestrzeni publicznej, **wskazane byłoby wprowadzenie etapowania przy planowanym w przyszłości ograniczaniu liczby przyulicznych miejsc postojowych**, tak aby proponowane przez Miasto rozwiązania mogły być testowane w praktyce i stopniowo wdrażane. Wszelkie nagłe i duże zmiany będą wzbudzać protesty Mieszkańców.
- Wskazane jest **równe traktowanie Mieszkańców całego obszaru oddziaływania parkingu**, tak aby ograniczanie miejsc postojowych w równym stopniu dotyczyło wszystkich ulic w okolicy parkingu, a nie tylko ulic bezpośrednio sąsiadujących z inwestycją.
- Planując system ograniczenia parkowania po wybudowaniu parkingów **należałoby zwrócić szczególną uwagę na to aby ograniczenia parkowania przyulicznego nie spowodowały znacznych utrudnień w funkcjonowaniu usług**. Takim pozytywnym przykładem może być znak zakazu parkowania, dopiero powyżej pewnego określonego czasu (np. 30 minut,) aby klienci usług mogli z nich korzystać i nie „uciekali” do innych dzielnic.
- Wskazane wydaje się **uzupełnianie funkcji parkingowej o inne funkcje uzupełniające atrakcyjne dla Mieszkańców**. Perspektywa połączenia funkcji może znacznie podnieść atrakcyjność inwestycji i poziom akceptacji dla obiektu.
- Wskazane byłoby przeanalizowanie możliwości modyfikacji programu obsługi parkingowej pod kątem następujących postulatów i oczekiwań Mieszkańców:
 - a. Mieszkańcy postulują w pierwszej kolejności realizację parkingów typu Park&Ride poza II obwodnicą, a dopiero w drugiej kolejności parkingów w centrum miasta.
 - b. W toku konsultacji postulowane było również ograniczanie kubatury parkingów w Centrum Miasta – Mieszkańcy uważają, że miejsce na wielkie parkingi jest poza II obwodnicą.
 - c. Mieszkańcy oczekują aby Miasto wymagało również od inwestorów prywatnych tworzenia miejsc parkingowych w ramach nowo powstających obiektów, które starają się o pozwolenie na budowę.

3.5. Wnioski i uwagi dotyczące dostępności cenowej parkingów

- Pomimo wyjaśnień dotyczących koncesji i uwarunkowań ekonomicznych **Mieszkańcy oczekują aby miasto chociażby w minimalny sposób sprawowało nadzór nad sposobem ustalania cen za parkowanie, po to aby polityka cenowa partnera prywatnego współgrała z polityką transportową miasta, a nawet ją współtworzyła.**
- Należy zadbać o to, aby Mieszkańcom sąsiadującym z inwestycją pozostawiona została możliwość wyboru pomiędzy parkowaniem w nowowyprowadzonych parkingach, a parkowaniem przyulicznym (np. poprzez wprowadzenie zakazu postoju nie dotyczącego Mieszkańców).
- Działania prowadzące do gwarantowania przez Miasto specjalnych cen dla bezpośrednich sąsiadów parkingów, byłyby bardzo oczekiwane przez protestujących Mieszkańców, stałyby się jednak powodem słusznych protestów innych grup społecznych oraz różnych niebezpiecznych zarzutów budowania parkingu dla pozostawiając decyzję w tej kwestii koncesjonariuszowi.
- **Budowa parkingów, których cena jest znacznie wyższa niż cena za parkowanie w strefie nie spełni zdaniem Mieszkańców swoje roli** i spowoduje, że Miasto będzie wprowadzać zakazy parkowania, na których ucierpią Mieszkańcy.
- W zakresie procesu uwalniania przestrzeni publicznej **wskazane byłoby wprowadzenie etapowania przy planowanym ograniczaniu liczby przyulicznych miejsc postojowych** tak, aby proponowane przez Miasto rozwiązania mogły być testowane w praktyce i stopniowo wdrażane. Wszelkie nagłe i duże zmiany będą wzbudzać protesty Mieszkańców.

ODPOWIEDZI NA PYTANIA

ODPOWIEDZI UMK NA PYTANIA ZADANE W TOKU KONSULTACJI

4.1. Pytania dotyczące projektowania i przebiegu budowy parkingów

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 Dzielnicy i przedstawiciele 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:

- 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 założeniami nie są typowane pod budowę miejskich parkingów. Prywatni właściciele terenów są dla gminy partnerem najtrudniejszym, chociaż nie niemożliwym, dlatego gmina unika tego typu lokalizacji.
- przeznaczenie terenu** w planie zagospodarowania przestrzennego jeśli taki plan istnieje. Na terenie śródmieścia takiego planu na razie nie ma.
- powierzchnia i kształt działki** umożliwiające budowę parkingu dla 300 – 600 samochodów
- dostępność komunikacyjna.** Najlepiej zlokalizować parking przy ważniejszej trasie ze względu na łatwiejszy i czytelniejszy dojazd oraz ograniczenie ruchu w wąskich, dojazdowych ulicach.
- 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 oprostowanej lokalizacji pod Rynkiem Podgórskim.

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

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 określone 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 wpisywać 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 wpisywać 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 Dzielnicy 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 wygrodzeniem pasa drogowego na czas wykonania niezbędnych prac w pasie drogowym lub jego sąsiedztwie.

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 koncepcji 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. Starowiśniej. 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 reliktyw. 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 zieleni 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 wygrodeniem 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 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.

4.2. Pytania dotyczące organizacji ruchu i parkowania przyulicznego

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, wjazd), 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 przygotowywany standardowo na etapie projektowania parkingu. Swoim zasięgiem będzie on obejmował obszar oddziaływania tej inwestycji w tym ulice bezpośrednio przylegające do parkingu. 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.

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

Zamiennie w jesieni 2009 r. posadzono 3 szt drzew – jarzab turynski.

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.

4.4. Pytania dotyczące funkcjonowania parkingów 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 zarządek 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 możliwości 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 przeliczając 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 zarządek 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 odpłatne 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 złote go 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.

4.5. Pytania dotyczące polityki transportowej i parkingowej Miasta

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 użytkowań 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 ściśle 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 zrekomensować 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 typu 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.

4.6. Pytania ogólne, dotyczące prowadzenia konsultacji

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.

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIKI DO RAPORTU

A. Pytania Mieszkańców, protokoły ze spotkań, transkrypcje spotkań

- A.1) *Protokół ze spotkania Radnych Dzielnicy XIII oraz przedstawicieli Wydziału Inwestycji z 24 lutego 2010 r.*
- A.2) *Protokół ze spotkania Radnych Dzielnicy I oraz przedstawicieli Wydziału Inwestycji z 10 marca 2010 r.*
- A.3) *Odpowiedź Wydziału Inwestycji na pytanie o przebieg konsultacji wystosowane przez Przewodniczącego Rady Miasta w związku z protestami Mieszkańców.*
- A.4) *Protokół ze spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami z dnia 14 kwietnia w sprawie parkingu Korona sporządzony przez moderatora.*
- A.5) *Nagranie audio-video spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami z dnia 14 kwietnia w sprawie parkingu Korona*
- A.6) *Transkrypcja merytoryczna spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami z dnia 14 kwietnia w sprawie parkingu Korona*
- A.7) *Protokół ze spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami z dnia 21 kwietnia w sprawie parkingu Plac Biskupi sporządzony przez moderatora.*
- A.8) *Nagranie audio-video spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami z dnia 21 kwietnia w sprawie parkingu Plac Biskupi*
- A.9) *Transkrypcja merytoryczna spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami z dnia 21 kwietnia w sprawie parkingu Plac Biskupi*
- A.10) *Protokół ze spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami z dnia 28 kwietnia w sprawie parkingu Olimpijka sporządzony przez moderatora.*
- A.11) *Nagranie audio-video spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami z dnia 28 kwietnia w sprawie parkingu Olimpijka*
- A.12) *Transkrypcja merytoryczna spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami z dnia 28 kwietnia w sprawie parkingu Olimpijka*
- A.13) *Protokół z dyżurów konsultacyjnych prowadzonych w dniach 12 – 29 kwietnia 2010*
- A.14) *Protokół ze spotkania mediacyjnego z dnia 20 kwietnia 2010 roku w sprawie parkingu Olimpijka*
- A.15) *Protokół z przebiegu konsultacji na platformie Dialog Społeczny*
- A.16) *Zawartość forum internetowego na platformie Dialog Społeczny*
- A.17) *Zestawienie pisemnych postulatów mieszkańców*
- A.18) *Odpowiedzi UMK na pisma mieszkańców*

B. Publikacje medialne dotyczące konsultacji

- B.1) *Kopia publikacji w dwutygodniku miejskim Kraków.pl Nr 3 – 17 lutego 2010 r.; „Są zainteresowani parkingami”*
- B.2) *Kopia publikacji w dwutygodniku miejskim Kraków.pl Nr 4 – 3 marca 2010 r.; „PPP po krakowsku”*
- B.3) *Kopia publikacji w dwutygodniku miejskim Kraków.pl Nr 6 – 31 marca 2010 r.; ogłoszenie „Konsultacje społeczne w sprawie budowy parkingów”*
- B.4) *Kopia publikacji w dwutygodniku miejskim Kraków.pl Nr 7- 14 kwietnia 2010 r.; „Wypowiedz się o inwestycjach”*
- B.5) *Kopia publikacji w dwutygodniku miejskim Kraków.pl Nr 8 – 28 kwietnia 2010 r.; Wywiad z dyrektorem Skubidą*
- B.6) *Kopia publikacji w periodyku Kurier Dzielnicowy Dzielnica Pierwsza – pismo lokalne numer 1-2 styczeń-luty 2010 artykuł „konsultacje społeczne”*

- B.7) Komunikat internetowy Magiczny Kraków (www.krakow.pl) z dnia 1 kwietnia Ruszyły konsultacje społeczne trzech kolejnych parkingów
- B.8) Komunikat internetowy Magiczny Kraków (www.krakow.pl) z dnia 2 kwietnia Ruszyły konsultacje społeczne trzech kolejnych parkingów
- B.9) Komunikat internetowy Magiczny Kraków (www.krakow.pl) z dnia 19 kwietnia Konsultacje w sprawie parkingu pod placem Biskupim – dziś o godz. 17.30 odbędzie się spotkanie konsultacyjne
- B.10) Komunikat internetowy Magiczny Kraków (www.krakow.pl) z dnia 23 kwietnia Mieszkańcy zainteresowani parkingiem Plac Biskupi – w środę odbyło się kolejne spotkanie konsultacyjne ...
- B.11) Komunikat internetowy Magiczny Kraków (www.krakow.pl) z dnia 28 kwietnia konsultacje w sprawie parkingu olimpijka – dzisiaj odbędzie się spotkanie ...
- B.12) Komunikat internetowy Magiczny Kraków (www.krakow.pl) z dnia 30 kwietnia konsultacje w sprawie parkingu olimpijka – zakończyło się spotkanie konsultacyjne ...
- B.13) Komunikat internetowy www.dzielnica1.krakow.pl
- B.14) Komunikat internetowy www.dzielnica13.krakow.pl
- B.15) Audycja radiowa 22 kwietnia - Radio Kraków audycja na temat spotkania konsultacyjnego Plac Biskupi dnia 21 kwietnia
- B.16) Reportaż telewizyjny TVP Kraków 28 kwietnia godz. 21.45 - Kronika Krakowska na temat spotkania konsultacyjnego Olimpijka 28 kwietnia
- B.17) Dziennik Polski
 - a. Podziemne parkingi zagrożone protestami (06.04.2010 r.)
 - b. Dlaczego nie lubimy debat (05.05.2010 r.)
- B.18) Gazeta Krakowska
 - a. Miasto chce znać opinię o parkingach (06.04.2010r.)
 - b. Kraków stawia na podziemne parkowanie (10.04.2010 r.)
 - c. Czy kierowcy przekonają się do parkowania pod ziemią (10.04.2010

C. Materiały przekazane Mieszkańcom / materiały promocyjne

- C.1) Pismo powiadamiające o konsultacjach
- C.2) Plakat ogłoszeniowy na temat konsultacji społecznych
- C.3) Sprawozdanie z dystrybucji powiadomień, z listą adresową i potwierdzeniami.
- C.4) Formularz konsultacyjny.
- C.5) Broszura informacyjna na temat budowy parkingu Korona
- C.6) Broszura informacyjna na temat budowy parkingu Olimpijka
- C.7) Broszura informacyjna na temat budowy parkingu Plac Biskupi
- C.8) Wstępna koncepcja budowy parkingu Korona
 - i. Decyzja o ustaleniu warunków zabudowy z dnia 23.12.2009 dla parkingu Korona z wszystkimi załącznikami, w tym mapa sytuacyjno-wysokościowa
 - ii. Mapa ewidencyjna
 - iii. Wypis z ewidencji gruntów
 - iv. Wstępne warunki przyłączenia do sieci wodociągowo - kanalizacyjnej
 - v. Wstępne warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej
 - vi. Opinia Wydziału Kształtowania Środowiska w zakresie braku konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
 - vii. Wstępna koncepcja budowy parkingu,
 - viii. Charakterystyka warunków gruntowo-wodnych z wstępną oceną warunków geologiczno – inżynierskich i wskazaniem wymogów formalnych,
 - ix. Inwentaryzacja istniejącej zieleni wysokiej i średniej

- C.9) *Wstępna koncepcja budowy parkingu Plac Biskupi*
- i. *Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu warunków zabudowy dla parkingu Plac Biskupi ze wszystkimi załącznikami, w tym:*
 - ii. *Mapa sytuacyjno-wysokościowa*
 - iii. *Mapa ewidencyjna*
 - iv. *Wypis z ewidencji gruntów*
 - v. *Wstępne warunki przyłączenia do sieci wodociągowo-kanalizacyjnej,*
 - vi. *Wstępne warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej,*
 - vii. *Wstępne warunki przebudowy sieci gazowej,*
 - viii. *Opinia Wydziału Kształtowania Środowiska w zakresie braku konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,*
 - ix. *Wstępna koncepcja budowy parkingu*
 - x. *Wyniki sondażowych badań archeologicznych*
 - xi. *Charakterystyka warunków gruntowo-wodnych z wstępną oceną warunków geologiczno-inżynierskich i wskazaniem wymogów formalnych.*
 - xii. *Projekt decyzji wz*
- C.10) *Wstępna koncepcja budowy parkingu Olimpijka:*
- i. *Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu warunków zabudowy dla parkingu Olimpijka z wszystkimi załącznikami, w tym*
 - ii. *Mapa sytuacyjno-wysokościowa,*
 - iii. *Mapa ewidencyjna,*
 - iv. *Wypis z ewidencji gruntów,*
 - v. *Wstępne warunki przyłączenia do sieci wodociągowo - kanalizacyjnej,*
 - vi. *Wstępne warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej,*
 - vii. *Wstępna koncepcja budowy parkingu*
 - viii. *Charakterystyka warunków gruntowo-wodnych z wstępną oceną warunków geologiczno-inżynierskich i wskazaniem wymogów formalnych,*
 - ix. *Inwentaryzacja istniejącej zieleni*
 - x. *Projekt decyzji wz dla parkingu Olimpijka*
- C.11) *Plansza z wizualizacją zakresu inwestycji na mapie ulic oraz na ortofotomapie dla parkingu Korona*
- C.12) *Plansza z wizualizacją zakresu inwestycji na mapie ulic oraz na ortofotomapie dla parkingu Plac Biskupi*
- C.13) *Plansza z wizualizacją zakresu inwestycji na mapie ulic oraz na ortofotomapie dla parkingu Olimpijka*
- C.14) *Prezentacja na temat wybranych zagadnień programu obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa-materiał Biura Infrastruktury Miasta*
- C.15) *Plansze wystawiennicze: budowa parkingu podziemnego Plac Na Groblach*
- C.16) *Ulotki informacyjne na temat inwestycji miejskich: budowa Centrum Kongresowego, budowa Hali widowiskowo sportowej, budowa parkingu Plac Na Groblach, budowa Stadionu Cracovii*

D. Pozostałe dokumenty

- D.1) *Zarządzenie nr 388/2010 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 1 marca 2010 w sprawie konsultacji społecznych dot. parkingów kubaturowych*
- D.2) *Uchwała nr XLI/502/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 kwietnia 2008 r. z późniejszymi zmianami w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami*
- D.3) *Zarządzenie nr 1079/2009 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20 maja 2009 r. w sprawie koordynacji procesu konsultacji społecznych prowadzonych przez komórki organizacyjne UMK i miejskie jednostki organizacyjne odpowiedzialne za realizację inwestycji i projektów miejskich.*
- D.4) *Zarządzenie nr 456/2010 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 marca 2010 r. w sprawie zatwierdzenia Katalogu Inwestycji Miejskich wybranych do pełnych konsultacji społecznych.*

