

S T E N O G R A M

Z KONFERENCJI

ODBYTEJ W DNIU
21 MAJA 2007 r .

W SALI OBRAD RADY MIASTA
KRAKOWA

NA TEMAT:

„BUDOWA PARKINGÓW
PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

Pan Paweł Klimowicz

Witam Państwa bardzo serdecznie na konferencji pt. „Budowa parkingów podziemnych w Krakowie”. Ta konferencja nie jest broń boże zorganizowana po to żeby powiedzieć, że nie należy budować parkingów i zebrał się komitet protestacyjny, który jest przeciwny temu, zebrał się tutaj po to żeby wysłuchać to co Urząd Miasta Krakowa w osobie Pani Dyrektor Kęsek ma do powiedzenia, i którą bardzo serdecznie witam, witam również uczestników dyskusji Pana Łukasza Quirinina – Popławskiego, który jest pracownikiem Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego i wszystkich państwa, którzy będziecie brać w tej konferencji udział. Ja ze swej strony chciałbym jeszcze tylko powiedzieć, że w najbliższym czasie z Przewodniczącym Pawłem Sularzem – Przewodniczącym Klubu Platformy Obywatelskiej mamy zamiar zgłosić projekt uchwały o konsultacjach społecznych, który będzie właśnie tego typu sprawy kodyfikował, będzie to myślę wtedy o wiele prostsze, że sprawy drażliwe dla naszego miasta czy kontrowersyjne będą załatwiane w sposób bardziej jawny, to znaczy, że mieszkańcy będą lepiej o tym informowani, nie będą się niepokoić jakie budowy, jakie przedsięwzięcia są planowane w mieście. Proszę o potraktowanie tej konferencji jako konferencji roboczej, dyskusyjnej, otwarcie dyskusji na temat parkingów, po prostu chcemy wszyscy się dowiedzieć i wspólnie zastanowić nad tym jak polityka parkingowa w mieście powinna wyglądać. Witam również Radnych Miasta, którzy tutaj dochodzą pomału i bardzo proszę o słowo wstępne, o informację na temat co jest planowane w mieście Panią Józefę Kęsek – zastępcę dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Krakowa.

Pani Józefa Kęsek

Dzień dobry Państwu. Szanowni Państwo!

Dziękuję bardzo Panu Przewodniczącemu za zaproszenie, to nie jest tak, że muszą być parkingi, oczywiście możemy nic nie robić w tym mieście tylko Szanowni Państwo obszar Starego Miasta, obszar Śródmieścia ma niepowtarzalny charakter i wydaje się, że celowym, nawet koniecznym byłoby zachowanie tego charakteru. Stąd pomysł, jeden być może z pomysłów na uporządkowanie tego Śródmieścia przez Gminę Miejską Kraków i stąd pomysł na realizację parkingów kubaturowych. Jakby pierwszy krok to propozycje realizacji parkingów podziemnych a to dlatego, że właściwie miasta, które są miastami zabytkowymi, miastami z pięknymi Starówkami w Europie dzisiaj mają parkingi podziemne i być może ta konferencja jak to ładnie Pan Przewodniczący nazwał, konferencja robocza da nam również odpowiedź na pytanie czy parkingi podziemne, czy może nie róbmy nic po to żeby zostawić taką sytuację jaka jest czy może budujemy parkingi kubaturowe na wolnych działkach czy na wolnych ścianach budynków i myślę, że pomoże nam wszystkim zastanowić się nad tym i odpowiedzieć na to pytanie tak jak zresztą jest tytuł konferencji – Budowa parkingów podziemnych w Krakowie ze znakiem zapytania.

Pan Paweł Klimowicz

Pani Dyrektor nie ma znaku zapytania.

Pani Józefa Kęsek

U mnie akurat nie ma, ale widziałam na kierunkowych tablicach, że znak zapytania jest. Szanowni państwo wizja miasta kreślona jest z myślą o jego mieszkańcach, którzy jako dobrze zorganizowane społeczeństwo mogą zapewnić wysoką jakość życia i zrównoważony rozwój nie ograniczając przy tym możliwości rozwojowych przyszłych pokoleń. To cytat

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

z przyjętej uchwałą Rady Miasta 13 kwietnia 2005 r. Strategii Rozwoju Krakowa. To spełnienie zapisów w strategii, a z tego zapisu wynika polityka transportowa, której generalnym celem jest stworzenie warunków dla sprawnego bezpiecznego, ekonomicznie uzasadnionego i ograniczającego uciążliwość dla środowiska przemieszczania się osób i towarów, polityka parkingowa stanowi istotny element polityki komunikacyjnej w obszarach zurbanizowanych oraz ważny instrument polityki przestrzennej miasta. Natomiast wpływ polityki parkingowej na zachowanie komunikacyjne i warunki ruchu wynika z takich okoliczności jak możliwość postoju w podróży, co warunkuje użycie samochodu ponieważ jest możliwość zaparkowania w centrum a opłaty za parkowanie są na tyle niskie, że te dwie okoliczności zachęcają mnie do poruszania się pojazdem indywidualnym, albo druga kwestia, trudności w zaparkowaniu albo wysoka opłata parkingowa powstrzymują mnie od korzystania z pojazdu, a tym samym ograniczam użycie samochodu. Mniejszy popyt na podróże samochodowe łagodzi stany zagrożenia motoryzacyjnego co powstrzymuje proces pogarszania się warunków ruchu i w konsekwencji przynosi korzyści podróżującym samochodami, mniejsze korki. Natomiast brak jakiejkolwiek regulacji to nie ograniczona ilość miejsc parkingowych tak jak powiedziałam tanich lub bezpłatnych wręcz, i to powoduje, że zwiększa się ruchliwość pojazdów, zwiększa się natężenie ruchu, powstaje zatłoczenie, pogarszają się warunki funkcjonowania i oferta transportu zbiorowego. Podróżowanie, możliwość skorzystania w dojazdach do centrum prywatnym samochodem, komunikacją indywidualną powoduje, że nie chcemy korzystać z komunikacji zbiorowej w związku z tym następuje jakby odciąganie od tej komunikacji i zwiększa się liczba korzystających z pojazdów, tak jak powiedziałam wzrasta zatłoczenie w centrum. Jaki cel przyświeca miastu przy realizacji parkingów w Śródmieściu?. Po pierwsze tak jak już powiedziałam na początku głównym celem inwestycji parkingowych w obszarach o zwartej zabudowie, zwłaszcza w Śródmieściu jest przywrócenie pierwotnej funkcji istniejącym ciągom komunikacyjnym to znaczy funkcji pieszej z uzupełniającą rolę komunikacji zbiorowej. Tak jak powiedziałam w celu zachowania niepowtarzalnego charakteru Starego Miasta nie należy – i taki jest zresztą cel – nie planować bo ktoś powie tak, no dobrze Szanowni Państwo, wybudujecie 7,5 tys. czy 11 tys. miejsc parkingowych o tyle wzrośnie ilość pojazdów dodatkowych, o tyle pojawi się dodatkowa ilość pojazdów w tym rejonie. Nie, uporządkowanie parkowania to ograniczenie parkowania w Śródmieściu bo likwidacja to może za mocno powiedziane i nie chcielibyśmy likwidować w sensie dosłownym. Natomiast na pewno należy ograniczać. I jak powiedziałam budowa parkingów podziemnych w tym obszarze powinna być ukierunkowana na eliminację parkowania przyulicznego a nie na zwiększanie potencjału parkingowego obszaru.

W 2006 r. Wydział Gospodarki Komunalnej wykonał, na zlecenie Wydziału opracowanie gdzie wskazano potencjalne lokalizacje parkingów podziemnych w obrębie między I a II obwodnicą, tak jak powiedziałam przedstawione lokalizacje znajdują się w obszarze funkcjonalnego Śródmieścia i opracowanie zagwarantowało ok. 7,5 tys. miejsc parkingowych. Wskazane lokalizacje w opracowaniu realizują zasadę przejęcia ruchu dojazdowego do centrum w rejonie II obwodnicy. Przy wyborze lokalizacji kierowano się przede wszystkim wyborem miejsc nie zabudowanych, o zagospodarowaniu nie wymagającym wyburzeń dużych budynków, natomiast wybrane lokalizacje, zaproponowane lokalizacje powodują konieczność odtworzenia pawilonów lub niewielkich budynków gospodarczych. Zanim będzie o tych 13 lokalizacjach to powiem, że w listopadzie 2006 r. została podpisana umowa na realizację pierwszego parkingu podziemnego na Placu Na Groblach. Przetarg odbył się, był to przetarg w trybie negocjacji z ogłoszeniem na udzielenie koncesji na zaprojektowanie i budowę parkingu podziemnego oraz odbudowę istniejącego kompleksu boisk sportowych przy Placu Na Grobach oraz remont ulic Tarłowskiej i ulicy

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

Plac Na Groblach. Przetarg wygrała hiszpańska firma, firma ta ma doświadczenia w realizacji parkingów podziemnych w trudnych rejonach, ma realizację parkingów podziemnych w rejonach przy nabrzeżach morskich, jak się doskonale państwo orientujecie teren Placu Na Groblach jest terenem starego koryta rzeki Wisły i jest to teren trudny. Będzie to parking dwukondygnacyjny, podziemny na 600 miejsc postojowych, z obsługą komunikacyjną od ulicy Powiśle. Tak wygląda wizualizacja na widok od ul. Powiśle. Widok od ulicy Nowodworskiego, znajduje się tam pawilon sportowy, aktualnie jest tam bardzo nieciekawym barak, ja tylko dodam, że jest to miejsce gdzie odbywają się zarówno zawody sportowe jak i uczniowie z okolicznych szkół tam mają również lekcje wychowania fizycznego. To jest plan zagospodarowania terenu i usytuowanie parkingu, rzut z pierwszego poziomu, ten kolor różowy to jest miejsce gdzie posadowiony jest dzisiejszy i docelowy budynek sportowy, budynek zaplecza sportowego.

Jest 13 lokalizacji parkingów podziemnych, które zostały zaproponowane do realizacji w pierwszym etapie poza parkingiem Na Groblach, scharakteryzuję te lokalizacje po kolei. Te lokalizacje w tej chwili generalnie znajdują się na etapie procedowania decyzji o warunkach zabudowy, natomiast na dzisiaj gmina posiada ostateczną decyzję dla parkingu podziemnego przy al. Focha, pozostałe lokalizacje są w trakcie uzgadniania. Nowy Kleparz, liczba kondygnacji 3, łączna liczba miejsc parkingowych 264, parking zlokalizowany jest pod terenem, proponowany parking ma być zlokalizowany pod terenem istniejącej pętli autobusowej Nowy Kleparz. W rejonie dworca autobusowego znajdują się dzisiaj pawilony handlowo usługowe, ciągi piesze oraz zieleńce, rozwiązanie projektowe uwzględnia przebudowę skrzyżowania al. Słowackiego z ul. Prądnicką i Długą. Kolejna lokalizacja to Plac Inwalidów też jest na etapie uzgadniania, 3 kondygnacje, liczba miejsc parkingowych 324, parking zlokalizowany pod Placem Inwalidów w obszarze znajduje się teren niezabudowany obejmujący część pierwszą Placu Inwalidów oraz zieleniec z zielenią wysoką. Teren przy al. Focha-uzyskaliśmy ostateczną decyzję o warunkach zabudowy, 2 kondygnacje, liczba miejsc 1114 miejsc parkingowych, ten parking ma być usytuowany pod terenem pomiędzy hotelem Cracovia a Muzeum Narodowym, dzisiaj znajduje się to pod skrzyżowaniem al. Focha i 3 Maja w rejonie przebiega linia tramwajowa przez teren

w kierunku Cichego Kąca, prowadzone są ciągi piesze, zlokalizowane są zieleńce. Po realizacji parkingu przewiduje się likwidację parkingów na poziomie terenu w rejonie Muzeum Narodowego oraz hotelu Cracovia z możliwością pozostawienia kilku miejsc w rejonach wejść, istnieje możliwość udostępnienia części parkingów podziemnych dla gości hotelowych, w ramach odrębnych umów. Następna lokalizacja przy ul. Kałuży 4 kondygnacje, łączna liczba miejsc postojowych 436, parking zlokalizowany pod terenem przyległym do stadionu Klubu Sportowego „Cracovia” przy ul. Kałuży, na terenie zlokalizowany jest parking dla samochodów osobowych oraz autokarów, pawilony gastronomiczne. Po realizacji parkingu proponuje się zmiany zagospodarowania terenu w nawiązaniu do projektów zagospodarowania otoczenia stadionu „Cracovia” z likwidacją istniejącego parkingu. Jak państwo widzicie nie wystąpiliśmy o decyzję o warunkach zabudowy z tego powodu, że miasto uznało, że ważniejszym i większym parkingiem jest parking pod al. Focha i stąd ta lokalizacja nie jest brana pod uwagę. Plac Sikorskiego, liczba kondygnacji 3, łączna liczba miejsc postojowych 336 miejsc. Parking zlokalizowany pod terenem Placu Sikorskiego, na terenie znajdują się ciągi piesze, plac zabaw z piaskownicą oraz zieleńce. Po realizacji parkingu przewiduje się odtworzenie istniejącego zagospodarowania placu. Ja tylko dodam, że ten parking miałby również służyć pacjentom dwóch szpitali, które znajdują się w rejonie i gdzie od pewnego czasu zarówno obydwie szpitale występują do nas o zapewnienie miejsc parkingowych dla pacjentów. Klub Sportowy

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

Nadwiślan, planowany parking 2 kondygnacje, liczba miejsc 1296, jest to parking, który miał być zlokalizowany pod terenem Klubu Nadwiślan przy ulicy Kołetek, na terenie znajduje się zabudowa, pawilon gastronomiczny oraz boiska sportowe. Po realizacji przewiduje się odtworzenie istniejącego zagospodarowania terenu, ta lokalizacja też nie jest brana pod uwagę, bo teren znajduje się w wieczystym użytkowaniu i stąd, zmieniła się w tej chwili jego własność. Plac Wolnica 3 kondygnacje, liczba miejsc parkingowych 456, planowany parking zlokalizowany miał być pod terenem Placu Wolnica z uwzględnieniem okoliczności zabudowy. Na terenie znajduje się, aktualnie parking dla samochodów osobowych oraz plac pieszy wykorzystywany do organizacji imprez plenerowych, po realizacji przewiduje się odtworzenie istniejącego zagospodarowania placu z likwidacją istniejącego parkingu. Ta lokalizacja została dlatego zaproponowana, że jak państwo się orientujecie w tym rejonie występuje ogromny deficyt miejsc parkingowych, natomiast i jest problem, aby tam ewentualnie usytuować, zlokalizować parking podziemny bądź parking kubaturowy naziemny. Rynek Podgórski również na etapie wydawania decyzji o warunkach zabudowy, proponowany 3 kondygnacyjny parking, łączna liczba miejsc 408. Parking miał być zlokalizowany pod powierzchnią Rynku Podgórskiego, na terenie znajduje się plac pieszy oraz zieleńce z zielenią wysoką oraz niską, po realizacji parkingu przewiduje się odtworzenie istniejącego zagospodarowania placu. Ta lokalizacja dzisiaj stoi pod znakiem zapytania, ponieważ po pierwsze są liczne protesty, po drugie, lokalizacja parkingu podziemnego działa na uzdrowisko Mateczny. Hala Targowa, liczba kondygnacji 2, łączna liczba miejsc parkingowych 495, parking usytuowany jest pod terenem placu targowego obok Hali Targowej przy ul. Grzegórzeckiej w Krakowie. Na terenie znajdują się plac targowy z pawilonami i zadaszeniami handlowymi, parking dla samochodów osobowych oraz w części północnej hali ciągi pieszo jezdne, zieleńce, parking nie narusza budynku Hali, po realizacji parkingu przewiduje się odtworzenie istniejącego zagospodarowania terenu. Jesteśmy na etapie wydawania decyzji o warunkach zabudowy, procedowania decyzji. Ulica Francesco Nullo, dwukondygnacyjny parking na 1120 miejsc postojowych, parking, proponowana lokalizacja znajduje się w odległości ok. 140 m od ulicy Mogiłskiej, dzisiaj na tym terenie znajdują się ogródki działkowe. I Plac Biskupi, teren znajduje się w obszarze urządzeń komunikacyjnych to znaczy na parking ten nie jest wymagane uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy jeśli badania archeologiczne umożliwią nam realizację parkingu podziemnego wówczas jest jakby krótsza droga i możliwość realizacji, w tym rejonie też jest bardzo duży deficyt miejsc parkingowych, ponieważ gmina może ubiegać się bądź potencjalny inwestor wyłoniony w drodze przetargu może ubiegać się o pozwolenie na budowę a wcześniej o decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych. Proponowana lokalizacja to 2 kondygnacje na 294 miejsca parkingowe. I tak jak powiedziałam dzisiaj na powierzchni znajduje się parking dla samochodów osobowych, skwer z placem zabaw i ciągami pieszymi oraz zielenią wysoką i niską, po realizacji przewidywałoby się likwidację parkingu naziemnego, przywrócenie, nawet rozszerzenie terenów zielonych i części pieszej placu. I kolejna propozycja ulica Dajwór – Starowiślna, liczba kondygnacji 3 łączna liczba miejsc parkingowych 165, tak jak powiedziałam przy okazji lokalizacji ulicy przy Placu Wolnica to jest znów rejon Kazimierza i stąd propozycja trudna, mała ilość miejsc parkingowych, niemniej jednak tak jak mówię zależało nam bardzo na tym, aby w tym rejonie znaleźć lokalizację potencjalną do realizacji gdzie można by było usytuować parking. W rejonie Al. Mickiewicza na terenach przyległych do budynku Akademii Rolniczej, na terenie zlokalizowane są zieleńce z zielenią wysoką oraz niską, ciągi piesze oraz plac z fontanną. I to tyle jeśli chodzi o charakterystykę I etapu programu parkingowego w mieście Krakowie. Tak jak powiedziałam jesteśmy na etapie procedowania decyzji o warunkach

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

zabudowy, ta decyzja, procedura wymaga, aby uzyskać tą decyzję to również musimy mieć opinię i uzgodnienie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków jak również innych służb i innych branż, które odpowiadają za inwestycje w mieście Krakowie. Uzyskanie odpowiedzi na pytanie czy istnieje możliwość realizacji w danym terenie, w danym miejscu, w danej lokalizacji parkingu podziemnego. Drugą taką decyzją jest decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych, która również, decyzja o warunkach zabudowy mówi o możliwości, odpowiada na pytanie czy istnieje możliwość i na jakich warunkach technicznych można zlokalizować parking podziemny, natomiast decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych mówi, mówiąc kolokwialnie, jakie warunki musi spełnić parking, aby był przyjazny dla środowiska najkrócej mówiąc. To tyle, będziemy odpowiadać na pytania, dziękuję bardzo.

Pan Paweł Klimowicz

Dziękuję pani dyrektor. Bardzo proszę Pana Łukasza Quirini – Popławskiego o zaprezentowanie swojego wystąpienia dotyczącego budowy parkingów podziemnych w centrum miasta.

Pan Łukasz Quirini – Popławski

Szanowna Pani Dyrektor! Szanowny Panie Przewodniczący!

Szanowne Panie i Panowie Radni! Szanowni Państwo!

Ja prowadzę badania w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego właśnie pod kątem generalnie rozwiązań komunikacyjnych w centrach dużych miast, moja prezentacja będzie naprawdę bardzo ogólna, pokrótce streszczę jej plan, Tematem mojej prezentacji jest problematyka parkingów podziemnych w centrum Krakowa. Pierwszy punkt właściwie pokrywa się z informacją, którą przed chwilą przedstawiła pani dyrektor, ja tylko ograniczę się do mapy, drugi punkt obejmuje wniosek Komisji Infrastruktury Rady Miasta Krakowa dotyczący tego tematu, trzeci punkt będzie związany ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, a właściwie do tematyki parkingów systemu Park and Ride w tym dokumencie zawartych i ostatni punkt będzie związany z przykładami rozwiązań parkingów podziemnych w dużych miastach Europy. Tutaj chciałem państwu tylko zwrócić uwagę na obszar, którym się zajmuję w moim opracowaniu, to jest właśnie ten okrąg, tak ja interpretuję centrum miasta Krakowa. Proszę państwa tutaj jedynie chciałem pokazać te lokalizacje, o których mówiła pani dyrektor, generalnie jest ich proszę państwa 14 i tutaj można powiedzieć, że one mogą być rozwiązane czy mogą funkcjonować w oparciu o system Park and Go czyli państwo zostawiają samochód i dalsza droga odbywa się już pieszo. O systemie Park and Ride powiem nieco później i chciałem zwrócić uwagę, że zasadniczo te parkingi czy ten plan jest zlokalizowany w rejonie II obwodnicy miasta Krakowa czyli to jest wewnątrz i nieco na zewnątrz, albo wzdłuż II obwodnicy. I proszę państwa wniosek Komisji Infrastruktury z dnia 22 lutego 2007 r. Komisja przedstawiła 5 lokalizacji czy poparła 5 lokalizacji przedstawione przez służby Prezydenta Miasta Krakowa i wnioskowała o zintensyfikowanie prac nad tymi lokalizacjami oraz zaproponowała jedną nową czyli – to było dokładnie tak sformułowane, aby służby Prezydenta Miasta Krakowa zlokalizowały czy zastanowiły się nad lokalizacją parkingów w rejonie Centrum Administracyjnego Miasta Krakowa przy al. Powstania Warszawskiego. I co jeszcze chciałem dodać, taki układ parkingów generalnie implikuje czy powoduje ruch dośrodkowy czyli ruch w Krakowie odbywa się do środka czyli do centrum miasta Krakowa i tam dopiero samochody są zostawiane przez mieszkańców. Tutaj jeszcze chciałem pokazać planszę K1 ze Studium, tutaj również jest informacja na temat centrum Krakowa, jest może słabo widoczna żółta linia, która przedstawia granice strefy miejskiej, tak interpretuje to

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

Studium i dokument z 2003 roku. I to ten sam dokument na innej planszy pod tytułem Układ komunikacji drogowej również wskazuje już lokalizację parkingów. To są parkingi właśnie w tym systemie Park and Ride i one są zasadniczo zlokalizowane przy III i przy IV obwodnicy, to jest obwodnica III, to jest IV, tutaj chciałem zwrócić uwagę na tą zasadniczą różnicę pomiędzy propozycją przedstawioną 22 lutego na Komisji Infrastruktury przez Pana Prezydenta, a lokalizacjami w Studium. Oczywiście, tutaj zwracam też uwagę, to są parkingi w systemie Park and Ride, tak jak mi się wydaje parkingi czy propozycje parkingów przedstawione przez Pana Prezydenta w tym roku to jest troszeczkę inny charakter, tutaj są właśnie te parkingi w systemie Park and Go. I w interesującym nas obszarze takie lokalizacje zostały zaproponowane w Studiu. Co to jest system Park and Ride, otóż krótko polega on na tym, że do obrzeży miast dojeżdżamy samochodem swoim transportem indywidualnym, natomiast na tym terenie peryferyjnym są zorganizowane wielkopowierzchniowe parkingi nie koniecznie podziemne, na których zostawiamy samochód i w cenie opłaty parkingowej jest bilet na komunikację miejską. To jest przykład z Wiednia czyli na cenę 2 euro 70 centów możemy zostawić samochód na 10 godzin i przesiąść się na dowolny środek komunikacji miejskiej metro bądź tramwaj. Taki system został czy jest próba zastosowania w Warszawie, są trzy parkingi w Warszawie w systemie Park and Ride, tak, i również w Polsce taki system próbuje się stosować. Proszę państwa jeśli chodzi o udane realizacje parkingów podziemnych w Polsce to wydaje mi się, że najlepszym przykładem jest nie dawny przykład Poznański gdzie wraz z dość szeroko zakrojonym programem rewitalizacji samego placu zlokalizowano pod Placem Wolności w Poznaniu dwukondygnacyjny parking podziemnych, tutaj jest wizualizacja z etapu jeszcze koncepcji, tutaj sam wjazd, on jest zlokalizowany w tej części, tutaj jest zdjęcie samego parkingu. Ten parking jest głęboki na prawie 20 m, mieści 108 pojazdów. Proszę państwa jak taka sytuacja czy takie problemy parkingowe są rozwiązywane w krajach Europy Zachodniej i tutaj podkreślam w centrach dużych miast o podobnych tradycjach jak Kraków. O co chodzi mi z tradycjami, chodzi mi o to historyczne centrum, o podobny układ urbanistyczny. Tutaj chciałem przedstawić przykład z Włoch gdzie dwa lata temu została zrealizowana bardzo śmiała koncepcja budowy parkingu na zasadzie cylindra. To jest jego proszę państwa górna część, tyle widać z tego parkingu na wierzchu. Jak on wygląda pod spodem, to jest proszę państwa 10 bloków mieszających każdy 25 pojazdów, samochód podjeżdża na taką platformę, kierowca opuszcza samochód natomiast dalsza obsługa już jest zautomatyzowana i samochód na platformie już wędruje do pierwszej pustej półki i tam jest lokalizowany. Cała operacja trwa proszę państwa 50 sekund i dzieje się bez udziału kierowcy. Oczywiście tutaj są dodatkowe plusy takiego rozwiązania, iż niższe koszty są ponoszone przez obsługę parkingu ponieważ nie ma kosztów związanych z obsługą, z ochroną, również są tutaj dużo niższe koszty związane z infrastrukturą przeciwpożarową, wentylacyjną. I proszę państwa ta firma jak mi się udało ustalić w tej chwili realizuje siedem podobnych parkingów między innymi w Sztokholmie, Turynie, Rzymie i planowane są również parkingi w takim rozwiązaniu technicznym w Londynie i w Kopenhadze i to wszystko w centrach miast, to nie są parkingi w systemie Park and Ride czyli te zewnętrzne tylko w centrach miast w gęstej zabudowie. Kolejny przykład z Niemczech z Monachium, realizacja w 2006 roku, koncepcja tutaj polega na paletowym układzie parkingu, tutaj są cztery lokalizacje, parking mieści 740 samochodów, jest głęboki na 10 m i – przepraszam, jeszcze zapomniałem – chciałem podkreślić, iż poprzedni parking czy plac budowy pod poprzedni parking to jest proszę państwa kwadrat 30 x 30, taki jest głęboki proszę państwa wykop i taki obszar jest zdewastowany pod ten parking. I na tym proszę państwa właściwie chciałem zakończyć swoje wystąpienie, powiedzieć może jeszcze w ten sposób, proszę państwa to jest wizualizacja, która pokazuje obsługę takiego parkingu paletowego i to jest

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

podkreślam projekt już zrealizowany w Monachium z tym, że całość przebiega w ten sposób, iż samochód sprowadzany do hangaru, jest potwierdzana identyfikacja właściciela i również jego samochód ponieważ każdy samochód ma odpowiednie swoje miejsce w tym parkingu, na tym miejscu kierowca wysiada z samochodu i dalsze czynności są realizowane bez jego udziału, następuje skanowanie pojazdu czy jest on właściwie na platformie usytuowany, w tym systemie operacja jest nieco dłuższa, trwa 137 sekund, jest to pełna operacja odzysku samochodu bądź jego wprowadzenia na swoje miejsce parkingowe, równocześnie z parkingu może korzystać 4-ch użytkowników, na tym się kończy cała operacja parkingów, proszę zwrócić uwagę, że sam proces udziału kierowcy to jest kilka sekund, natomiast reszta już jest bezobsługowa. Proszę państwa parę zdań na podsumowanie. Wydaje mi się, że organizacja ruchu w centrach dużych miast powinna być podporządkowana zasadzie zachowania równowagi pomiędzy liczbą miejsc parkingowych oraz przepustowości ulic doprowadzających ruch do rejonu parkingów i co chciałem z całą mocą podkreślić, należy unikać lokalizowania i urządzania parkingów w miejscach uciążliwych dla mieszkańców. Już właśnie dokument Studium, o którym wspomniałem wskazywał na brak infrastruktury technicznej obsługi transportu w Krakowie, w tym parkingów w strefie centralnej miasta tak samo jak na jego obrzeżach. Tak, że problem nie jest nowy. I coś proszę państwa, na całym świecie zaznacza się wyraźne tendencje do budowania konstrukcji podziemnych. Jedną z najlepiej znanych tego typu budowli są parkingi podziemne i buduje się je zasadniczo w miejscach nagromadzenia ludzi np. w centrach handlowych, teatrach biurowych, ale i w historycznych centrach miast. Tak, że historyczna tkanka miejska neguje budowania parkingów podziemnych, w moim osobistym odczuciu parkingi podziemne w historycznych centrach miast znajdują najlepsze zastosowanie choćby z uwagi na walory krajobrazowe. Oczywiście należy podkreślić to co powiedziała pani dyrektor, że każda lokalizacja powinna być poprzedzona wydaje mi się bardzo długą i bardzo skomplikowaną procedurą po pierwsze partycypacji społecznej jak i uwarunkowań przyrodniczych, komunikacyjnych, technicznych. I w Krakowie wydaje mi się, że parkingi podziemne powinny być związane z realizacją programu przestrzeni publicznych ponieważ przeglądając listę proponowanych przestrzeni publicznych jak i proponowanych parkingów ta lista jest w bardzo dużym procencie zbieżna. Tak, że wydaje się, że tutaj powinno się powiązać budowlę podziemne jak i reorganizację sytuacyjną na powierzchni. Dziękuję bardzo Państwu.

Pan Paweł Klimowicz

Dziękuję bardzo. To teraz przejdziemy do tej partycypacji społecznej. Otwieram dyskusję i pierwszy do głosu zgłosił się Pan Lech Mikulski – Przewodniczący Zarządu Wspólnoty Mieszkańców przy Placu Inwalidów 6. Bardzo proszę. Pani dyrektor coś zapomniała, proszę bardzo.

Pani Józefa Kęsek

Być może to z tego powodu, że tyle osób na sali się znajduje z czego bardzo się cieszę. Natomiast szanowni państwo na sali są plansze, rozłożone plansze z lokalizacjami parkingów podziemnych zarówno w centrach miast historycznych jak również tutaj jest lokalizacja w Niemczech – pod terenem zielonym tak, że bardzo proszę również o zwrócenie uwagi. Dziękuję bardzo Panie Przewodniczący.

Pan Paweł Klimowicz

Dziękuję bardzo pani dyrektor, bardzo proszę pana Mikulskiego.

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

Pan Lech Mikulski

Nazywam się Lech Mikulski, jestem Przewodniczącym Zarządu Wspólnoty Mieszkańców przy Placu Inwalidów 6.

Pani Dyrektor! Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Radni!

Mieszkańcy Krakowa, sąsiedzi. Spotykamy się tu dzisiaj w tym gronie w związku z planowanymi licznymi budowlami parkingów podziemnych w Krakowie. Mam nadzieję, że nasza dzisiejsza debata zostanie potraktowana przez służby Pana Prezydenta jako głos w sprawie, który warto wziąć pod uwagę. Swoje wystąpienie poświęcę przede wszystkim w całości planie budowy parkingów przy Placu Inwalidów. W pierwszej części postaram się krótko scharakteryzować Plac Inwalidów, a w drugiej przedstawię stanowisko mieszkańców. Mam nadzieję, że o pozostałych lokalizacjach wypowiedzą się osoby najbardziej zainteresowane danymi miejscami czyli mieszkańcy. W powszechnym odczuciu krakowian Plac Inwalidów to betonowa część placu, a należący do niego trawnik to część Parku Krakowskiego. Taki podział wydawałby się najbardziej naturalny, niestety w dokumentach urzędowych tak nie jest. W związku z planowaną inwestycją to ta piękna zielona część Placu Inwalidów jest zagrożona zniszczeniem. Podczas przeprowadzania procedury mającej na celu budowę parkingów specjaliści stwierdzili, że drzewa te nie mają pięciu lat i jako takie nie wymagają zezwolenia na wycięcie. Dopiero nasze protesty oraz pomoc Pana Radnego Jakuba Batora przyczyniły się do zmiany tej absurdalnej ekspertyzy. Plac Inwalidów to nie tylko drzewa, to również miejsce, w którym bez trudu znajdziemy ślady historii, to tu znajduje się zabytkowy dobrze zachowany schron przeciwlotniczy, ciągnie się on wzdłuż całej długości Placu od strony ul. Lea, od tej strony planowany jest wjazd na parking, tutaj akurat mamy widok od strony ulicy Królewskiej, a tutaj mamy widok schronu z drugiej strony czyli z alejki oddzielającej Plac Inwalidów od Parku Krakowskiego. Schron ten jest bardzo dobrze zachowany co możemy zobaczyć tutaj na prezentowanych zdjęciach, są to zdjęcia z wnętrza schronu, schron został zbudowany w 1944 roku, jest to bardzo podobny schron do tego, który znajduje się na terenie Parku Krakowskiego koło przystanku autobusowego, tam widzieliśmy na poprzednim slajdzie również wyposażenie tego schronu w postaci ławek, jest to oryginalne wyposażenie. Tutaj mamy przedstawioną alejkę, która oddziela od siebie drzewa, te po lewej są to drzewa w Parku Krakowskim i jako takie są traktowane jako zabytek i są one pod ochroną. Natomiast te, które mamy po stronie prawej już takiego szczęścia nie mają i jeżeli ruszy budowa parkingu to zostaną one wycięte. Pośrodku za słupem reklamowym, za ławką możemy dostrzec studzienkę z wodą jurajską, tutaj mamy tą studzienkę z bliska, przez niektórych jest ona zwana wodopojem dlatego, że mieszkańcy wolą pić wodę właśnie z tej studzienki niż wodę, która jest dostępna w kranie. Przypomnijmy może jaka jest treść tabliczki, która znajduje się na tej studzienice – źródło artezyjskie królewskie udostępnione dla społeczeństwa przez Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie. Woda jurajska o wysokiej jakości ujęta z głębokości 66 do 85 m, zdatna do picia w stanie naturalnym, zawiera 66 miligramów na decymetr sześcienny magnezu. Zapach siarkowodoru nietrwały, Kraków 1991 rok. Czy planując podziemny parking w tym miejscu pomyślano o wpływie inwestycji na to bogactwo naturalne, jak planowana inwestycja wpłynie na nawodnienie terenu i na poziom wód gruntowych w Parku Krakowskim. Nie daleko studzienki na krawędzi Parku Krakowskiego znajduje się zabytkowa kapliczka, też tworzy charakter tego miejsca, natomiast w centralnym miejscu Placu na wprost dawnego budynku urzędu bezpieczeństwa znajduje się cokół, od lat obiecujący pomnik poświęcony tym co stawiali opór komunizmowi w latach 1944 – 1956. Chociaż wybrany jest projekt i podjęte są stosowne uchwały pomnik do dziś nie powstał. Komu zależy na tym żeby tak było. Przypomnijmy również, że do Placu Inwalidów dochodzi ulica Pomorska gdzie swoją

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

siedzibę miało kiedyś gestapo. W tym budynku mieści się właśnie dzisiaj muzeum, tutaj mamy wejście do muzeum i tablicę, która znajduje się koło tego wejścia, przypomnijmy napis – W domu tym w siedzibie gestapo w latach 1939 – 1945 barbarzyńcy hitlerowscy więzili i torturowali i mordowali tysiące Polaków. Niemym świadkiem tego był Plac Inwalidów. Widok ogólny ulicy Pomorskiej, jest to zdjęcie zrobione od strony Placu Inwalidów, budynek po lewej to właśnie dawna siedziba gestapo, zdjęcie zostało zrobione w niedzielę, w dzień, w którym nie obowiązuje przymus płacenia za postój w tzw. strefie dlatego ulica nie jest przepełniona samochodami, tutaj mamy widok w drugą stronę czyli z kolei z ulicy Pomorskiej w stronę ulicy Lea, również zdjęcie zrobione w niedzielę dlatego ulica jest pusta. W tym budynku dawniej mieściła się siedziba urzędu bezpieczeństwa. W dni powszednie jest również ona obstawiona samochodami kierowców, którzy nie chcą płacić za postój w tzw. strefie, parkują tu swoje samochody po obu stronach tej wąskiej jednokierunkowej ulicy. Zaraz za tymi samochodami, które widzimy tutaj w głębi planowane jest zrobienie wjazdu na parking i wyjazdu z niego. Tu mamy widok tego samego zakrętu tyle, że z drugiej strony i właśnie na tym wąskim zakręcie normalnie zastawionym samochodami co później zobaczymy planowany jest wjazd i wyjazd na parking. Zaznaczam, że tam w tym miejscu, w którym planowany jest ten wjazd właśnie tutaj zaraz za tymi, w tym miejscu jest wejście do schronu. Tutaj mamy pokazane miejsce, w którym będzie drugi wjazd na parking, jest to na poziomie obecnego przystanku autobusowego, jest to latarnia, która tutaj jest przed samochodem, jest to niedaleko również przystanku tramwajowego. Widoczna secesyjna kamienica to Plac Inwalidów 6, ul. Sienkiewicza 2, ul. Pomorska 1. Kamienica ta ma status kamienicy zabytkowej, zgodnie z uchwałą podjętą przez naszą wspólnotę planowany jest remont fasady budynku. W zeszłym roku podczas remontu al. Trzech Wieszców niejednokrotnie pękały fronty kamienic sąsiadujących z alejami. Czy robiąc plany parkingów ktoś wziął pod uwagę to, że Plac Inwalidów otoczony jest kamienicami zabytkowymi, zarówno ta kamienica jak i te kamienice, które były wcześniej pokazywane przy ul. Lea są kamienicami zabytkowymi. A tak wyglądała ta sama kamienica w 1929 roku. Czy robiąc plany parkingu uwzględniono jego wpływ na ekosystem Parku Krakowskiego. Te drzewa, które rosną na Placu Inwalidów, prawdopodobnie zostaną wycięte gdy ruszy budowa. Stanowią naturalną ochronę Parku Krakowskiego, jest to jakby wstęp do Parku Krakowskiego, tzw. preludium. Może warto jednak tę zieleni zostawić nie naruszoną. Tak wygląda Plac Inwalidów. Pragnę jeszcze przypomnieć, że swą historyczną nazwę zawdzięcza on bohaterom, weteranom wracającym z wojny, którzy nie mając gdzie się podziąć zbierali się właśnie na tym placu. To tutaj przychodzili do nich z pomocą mieszkańcy ofiarując im jedzenie, ubrania i podstawową pierwszą pomoc. Jako mieszkańcy Krakowa uważamy tą inwestycję za zupełne nieporozumienie. Mamy nadzieję, że nie jest to celowe działanie mające na celu zniszczenie tego miejsca, zmianę jego charakteru i zatarcie śladów przeszłości. Już dawniej usiłowano to zrobić zmieniając nazwę tego placu na Plac Wolności. Przez wgląd na historię tego miejsca i tych ludzi, którzy ją tu przelali w siedzibie gestapo i UB nie wolno zniszczyć tego miejsca. Wycięcie drzew, konieczność obniżenia poziomu wód gruntowych mogą wpłynąć na ekosystem Parku Krakowskiego. Także dlatego jesteśmy przeciwni parkingowi w tym miejscu. Eksperci, którzy nie potrafili prawidłowo określić wieku drzew jakoś tego nie dostrzegają. Z przyczyn ekonomicznych również uważamy, że nie ma sensu budowanie tutaj parkingów. Kierowcy jadący do centrum szukają darmowego postoju dlatego stoją w okolicy Placu Inwalidów, a nie dlatego, że jest im wygodnie. Dla wygody mogliby podjechać na parking na ulicę Karmelicką koło ulicy Rajskiej lub na Plac Szczepański. Skoro są tam parkingi to dlaczego stoją w połowie puste, może z powodów pobieranych tam opłat, dlaczego to co jest oczywiste dla kierowców i mieszkańców nie jest

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

tak zrozumiałe dla Urzędu i dla służb Pana Prezydenta. Z przyczyn komunikacyjnych uważamy, że lokalizacja tego parkingu nie jest uzasadniona. Proszę spojrzeć teraz na to zdjęcie, jest to ulica Lea, naprawdę taki obrazek jest tam bardzo częsty, nie trzeba się zbytnio wysilać żeby takie zdjęcie zrobić, po obu stronach zaparkowane samochody, środkiem przeciskające się kolejne samochody czyli krótko mówiąc ulica Lea w tygodniu, tu to ten zakręt, na którym planowany jest wjazd i wyjazd z parkingu. Tutaj na kolejnych kilku zdjęciach mamy przedstawiony wyjazd z ul. Lea, widzimy jeden samochód skręcający w Królewską, drugi skręcający w stronę Placu Inwalidów, kolejne samochody jadące Królewską i za tym zielonym Lanosem już widzimy cały korek, ok. 5 co najmniej samochodu.

Pan Paweł Klimowicz

Panie Przewodniczący ja bardzo przepraszam, ale mamy ograniczony czas tak, że bardzo bym prosił o podsumowanie bo inne osoby również chcą się zgłosić.

Pan Lech Mikulski

Dobrze. Jest to miejsce, w którym bardzo prosto wyobrazić sobie korek i wtedy jeżeli służby medyczne czy porządkowe czy straż pożarna miałyby przejechać wtedy miałyby znaczny problem. Podsumowując bo rzeczywiście czas nas tutaj goni jeszcze pragnę pokazać państwu zdjęcia, które zostały zrobione podczas Nocy Muzeów, zarówno wystawa na temat Placu Inwalidów jak i sam schron, który został wtedy udostępniony zwiedzającym cieszyły się dużą popularnością, w ciągu 6 godzin schron został odwiedzony przez 3 tys. ludzi, widzimy kolejkę, która stała, taka kolejka stała do godziny 24.00, widzimy również ludzi, którzy podpisują protest przeciwko budowie parkingu właśnie w tym miejscu, ludzie bardzo chętnie do późnych godzin nocnych podpisywali. Mamy tutaj również drugi schron, który jest na terenie Parku Krakowskiego i jako taki jest chroniony jako zabytek, natomiast na Placu Inwalidów już takiego szczęścia nie ma. Podsumowując pragnę jeszcze powiedzieć, że nie jesteśmy przeciwnikami parkingów, jedynie nie odpowiada nam lokalizacja tego parkingu. Jeżeli potrzebny jest parking to dlaczego nie zostanie on zlokalizowany zgodnie z propozycją i uchwałą Rady Dzielnicy V przy ul. Królewskiej naprzeciwko dawnego Pewexu. Dla osoby dojeżdżającej tramwajem z tamtego miejsca do centrum czas dojazdu wydłuży się o 2 minuty 45 sekund. Jeżeli tamto miejsce jest złe to po drugiej stronie alei znajduje się parcela, która od co najmniej dwóch lat jak nie dłużej jest wystawiona na sprzedaż lub do wydzierżawienia. Tak, że nie jesteśmy przeciwni parkingom tylko przeciw tej lokalizacji bo korzyści dla inwestora, który dostaje grunt za darmo są dosyć oczywiste. Natomiast chcielibyśmy zapytać jaką korzyść z tego parkingu będą mieli mieszkańcy i samo miasto. Czy to będzie tylko zniszczenie historycznego miejsca, zatarcie historii, wycięcie drzew czy może paraliż komunikacyjny. Dziękuję.

Pan Paweł Klimowicz

Dziękuję bardzo. To emocjonalne wystąpienie Pana Przewodniczącego pokazuje jak problem jest poważny i myślę, że jeżeli Pani Dyrektor by się zgodziła to prosiłbym o odpowiedź na te pytania, które Pan Przewodniczący Wspólnoty Mieszkaniowej przy Placu Inwalidów 6 zadał i następnie proszę o zgłaszanie w innych sprawach innych lokalizacji i o dyskusję. Bardzo proszę Pani Dyrektor Józefa Kęsek.

Pani Józefa Kęsek

Zanotowała sobie dziewięć takich punktów, do których chciałabym się ustosunkować bardzo krótko. Natomiast ja zanim rozpocznę ustosunkowanie się do pana petycji to chciałam tylko powiedzieć po pierwsze tak jak na początku powiedziałam czy na końcu też prezentacji to

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

podkreśliłam, jest to I etap, propozycje 13 lokalizacji parkingów, po to wystąpiła gmina o decyzję o warunkach zabudowy aby odpowiedzieć sobie na pytanie czy w tych miejscach istnieje możliwość realizacji parkingów podziemnych i na jakich warunkach, to jest po pierwsze. Po drugie, ja na początku prezentacji powiedziałam, że charakter Starego Miasta, charakter Śródmieścia ma charakter niepowtarzalny i należy go zachować. Ciągi komunikacyjne powinny być ciągami pieszymi z uzupełniającą rolą komunikacji zbiorowej czyli tak naprawdę powiem brutalnie powinniśmy może likwidować parkowanie na powierzchni i starać się go – brzydko powiem – spychać do podziemi. Natomiast szanowni państwo chcemy porządkować, nie likwidować parkowanie, dzisiaj może nie ma problemu dlatego, że jeszcze wskaźnik motoryzacji w Polsce, w Krakowie też wzrasta niemniej jednak nie jest jeszcze aż tak wysoki. Za parę lat, kiedy nam się podwoi, albo potroi to może być sytuacja taka jak jest dzisiaj w krajach Europy Zachodniej gdzie na powierzchni parkują pojazdy a mieszkańcy przychodzą i proszą o budowę parkingów podziemnych, ponieważ nie ma gdzie parkować. To tak na marginesie. Natomiast pan na początku powiedział, że nie było ekspertyzy i pokazał zdjęcie, na którym są drzewa według kogoś wycenione czy oszacowane na wiek 5 lat. Ja tylko powiem bo zdziwiona jestem, bo nikt takiej ekspertyzy jeszcze nie robił dlatego, że taką ekspertyzę, inwentaryzację zieleni planuje się na etapie przed pozwoleniem na budowę. Ja nie kwestionuję tylko mówię, być może dla innych potrzeb ta inwentaryzacja była wykonywana, na pewno decyzja o warunkach zabudowy ma odpowiedzieć na pytanie czy jest możliwość również z punktu widzenia ochrony środowiska, do tego jest druga decyzja przed pozwoleniem na budowę, decyzja uwarunkowań środowiskowych, która również odpowiada na pytanie czy istnieje możliwość realizacji parkingów podziemnych w danym rejonie. Co do schronu wiemy, że ten schron istnieje i szanowni państwo w Sewilli zabytki sprzed tysiącznego roku są dostępne do oglądania właśnie przez wejścia z parkingów podziemnych. Więc nie widzę tu akurat problemów choć tak jak mówię nie upieram się, skoro państwo protestujecie i mówicie, że absolutnie parkingu w tym rejonie to odpowie nam na to decyzja o warunkach zabudowy. Co do studzienki rozumiem, że też zostaną określone warunki jak zabezpieczyć i czy jest możliwość realizacji parkingu w tym rejonie aby nie skazić wody, która jest dzisiaj, jak pan ładnie nazwał, wodopojem dla mieszkańców Krakowa. Co do nawodnienia terenu również jest to możliwe na określonych zasadach, zresztą tutaj jest lokalizacja parkingu gdzie proszę zobaczyć, tereny zielone, wjazd na parking znajduje się w sąsiedztwie parku i nie widać, póki co zieleń jest, może na obrazku bardzo piękna, ale również tak jak mówię w Hiszpanii, oczywiście można powiedzieć, że zdjęcie może być sprefabrykowane Jeśli chodzi o wyjazd i wyjazd z parkingu to była propozycja po to aby otrzymać warunki od zarządzającego ruchem w tym mieście. Ta propozycja również jest do dyskusji. Tak naprawdę warunki komunikacyjne są określane na etapie warunków zabudowy a w projekcie technicznym przed pozwoleniem na budowę dopiero są uzgadniane i wtedy już są docelowe. Co do darmowego postoju, ja powiedziałam, że dotąd będzie tłok w centrum dopóki będzie możliwość parkowania za darmo bądź za niskie opłaty. Pan wspomniał parking przy Placu Szczepańskim czy przy Karmelickiej i mówi pan, że są miejsca wolne, bo godzina tam parkowania kosztuje 6 zł w związku z tym dopóki, a są to prywatne parkingi w związku z tym gmina nie ma możliwości ingerowania w opłaty na tych parkingach. Natomiast jeśli będziemy porządkować parkowanie to na pewno te parkingi również będą się zapełniać bo porządkowanie parkowania to również zakazy parkowania na chodnikach. Parking przy ul. Królewskiej, tak, rozważamy tą lokalizację, ale w następnej kolejności. Tak jak mówię intencją było porządkowanie parkowania w ścisłym Śródmieściu i stąd pojawiły się te lokalizacje, z których mamy nadzieję, że dwie, trzy, kilka uda się zrealizować. Jakie korzyści dla mieszkańców. Szanowni państwo jeżeli nie będzie miejsc

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

parkingowych dojazd jest coraz trudniejszy do centrum i w związku z tym można powiedzieć, że centrum zacznie nam wymierać. I stąd jakby w trosce o mieszkańca mówimy o zapewnieniu miejsc parkingowych dla mieszkańców. To nie znaczy, że te miejsca będą bezpłatne. Natomiast można wykupić sobie przecież miejsce w takim parkingu na stałe np. bo i taka możliwość istnieje. Myślę, że udało mi się odpowiedzieć przynajmniej na część pytań.

Pan Paweł Klimowicz

Jeżeli będą jeszcze to myślę, że pani dyrektor chętnie odpowie. Do głosu zgłaszała się Pani dr Agata Kantarek z Politechniki Krakowskiej, Wydział Architektury bardzo proszę.

Pani Agata Kantarek

Proszę państwa ja chciałam taki krótki głos zabrać w bardzo ogólnej sprawie dotyczącej zagospodarowania przestrzeni, ponieważ jestem architektem urbanistą wydaje mi się, że takie przypomnienie tu jest konieczne. Zagospodarowanie przestrzeni miast to jest proces szalenie złożony i dotyczy bardzo wielu spraw, w tym sprawa parkingów, komunikacji, parkingów to jest jedna z bardzo naprawdę licznych uwarunkowań, które decydują o tym jak wygląda dane miejsce. Ja oczywiście jak wszyscy tu zgromadzeni jestem za tym byśmy łatwiej chodzili przez miasto i mieli parkingi podziemne, one nam są potrzebne, natomiast jestem również za tym, że każde miejsce w mieście wymaga całkowitego i całościowego zagospodarowania. Myślę, że w kilku przykładach jakie tu zostały podane to jest rzeczywiście sprawa zbudowania parkingu i odtworzenia tego co jest na górze, ale w bardzo niewielu przypadkach. Jeśli np. mówimy tutaj o takim miejscu jak Francesco Nullo tak szybko sobie obliczyłam, że te ogródki działkowe, o których była mowa mają 1,5 ha, jeżeli zrobimy tam parking podziemny to jest pytanie co to znaczy 1,5 ha ziemi. W takich przypadkach należy zacząć od zaproponowania zagospodarowania tej przestrzeni w sposób całościowy, a nie od parkingu. Jak pokazuje przykład Placu Inwalidów również taka przestrzeń w mieście nie może być projektowana pod kątem parkingu, ale przede wszystkim ta przestrzeń pod kątem znaczeń dlatego, że to miejsce to jest bardzo specjalne miejsce w Krakowie gdzie znaczenia, historia są naprawdę najważniejsze dla krakowskiej, polskiej kultury. Ja muszę się przyznać, że też mam swój zestaw zdjęć z tego placu i on jest jeszcze uzupełniony takimi innymi tablicami, które znajdują się na prywatnym domu gdzie są wystawy. Tablic nie ma ponieważ są reklamy, są wystawy sklepów, oczywiście to może jest ostatnia sprawa. Natomiast ikonosfera współczesnego miasta powinna przede wszystkim uwzględniać kwestie kultury i wartości kulturowych, Plac Inwalidów jest najlepszym tego przykładem. Dlatego najpierw zagospodarowanie Placu Inwalidów co zresztą zostało zrobione przez Dzielnice ponieważ taki projekt istnieje, a potem mówienie o tym co ewentualnie zmieści się pod ziemią. Przykład Sewilli z pewnością jest dobry, ale rozumiem, że to takie miejsce gdzie zabytek z X wieku został zachowany a było miejsce obok żeby zbudować parking. Więc myślę, że o tyle jest to inny przykład. Tak, że podsumowując jestem za tym żeby przy proponowaniu i przy analizie miejsce, które mogą służyć na parkingi brali udział nie tylko przedstawiciele zawodów związanych bezpośrednio z komunikacją, ale również innych zawodów z tym związanych, ja myślę, że tu potrzebna jest również taka analiza syntaktyczna dotycząca generatorów ruchu bo tu już były wątpliwości co do tego czy te parkingi są dobrze czy źle zlokalizowane i powiedzenie co jest najważniejsze dla tego miejsca czyli co dla krakowian w danym miejscu jest najważniejsze jest pierwszą sprawą, a parking jest jedną z następnych. Dziękuję bardzo.

Pan Paweł Klimowicz

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

Dziękuję bardzo za ten głos, który potwierdza potrzebę – to co już wcześniej zapowiedziałem – projektu uchwały o konsultacjach społecznych, jest z nami Pan Przewodniczący Paweł Sularz, który niebawem wraz ze mną zgłosi taki projekt uchwały i wtedy będzie to pole do właśnie tego typu dyskusji uwzględniających szerokie spektrum osób zainteresowanych daną sprawą. Do głosu również zgłosił się Pan Prof. Krzysztof Stypuła z Politechniki Krakowskiej – Instytutu Mechaniki Budowli, bardzo proszę.

Pan Krzysztof Stypuła

Dziękuję bardzo za głos, chcę kontynuować to co szanowna moja koleżanka z Politechniki powiedziała, ale również w takim aspekcie, że nie da się również zaplanować parkingów nie mówiąc o całym systemie komunikacyjnym. I tu brakuje również tego systemu. Ja na tej sali kilkanaście lat temu, kiedy była dyskusja na temat uspokojenia ruchu w Krakowie mówiłem wtedy, byłem oponentem w stosunku do Wydziału Inżynierii Ruchu mówiąc, że jeżeli przestaniemy jedynie na typowym uspokojeniu, nie podejmiemy żadnych dalszych środków i planistycznych i później realizacji to staniemy po prostu w miejscu. Straciliśmy tak naprawdę kilkanaście lat nie realizując nic sensownie. Były miejsca sensowniejsze, było miejsce przy ulicy Rajskiej skutecznie zniszczono dojazd do tego miejsca bo to co zrobiono z ulicą Karmelicką to woła pomstę do nieba. Ja już nie mówię o historii finansowania z 2 mln przewidzianych na 8 mln, ale również mówię o tym co z tego zrobiono. Dzisiaj wystarczy takie konsultacje odbyć chociażby z taksówkarzami czy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji to się państwo dowiedzą jak oceniają te rozwiązania. Tu naprawdę są ludzie, którzy z tego korzystają na co dzień. Niestety takich rzeczy jest więcej. Chciałbym zapytać się kto zrezygnował z miejsc parkingowych koło dworca, dlaczego przy Nowym Mieście zrezygnowano na rzecz inwestora z wyegzekwowania tego co na całym świecie się egzekwuje, egzekwuje się dodatkowe parkingi, jesteśmy chyba jednym jeśli nie jedynym krajem, miastem większym europejskim, które nie ma parkingu przy dworcu PKS. Tam nawet inwalidy nie można dowieść w tej chwili. Więc to są rzeczy, które wymagają szybkiego rozwiązania. Tak się składa, że mamy kłopot z planowaniem przedsięwzięć komunikacyjnych, akurat byłem jednym z opiniujących wspólnie z Prof. Traczem rozwiązanie Nowego Miasta. Proszę państwa jeżeli na wstępie projektanci dostają założenie, 90 % istniejącego ruchu sprzed budowy Nowego Miasta no to jak to będzie funkcjonowało, czy nas stać na takie wyrzucanie pieniędzy. To są pytania, które kieruję do Rady Miasta ponieważ ktoś powinien jednak o tych rzeczach wiedzieć. Źle wygląda przygotowanie inwestycji czy źle wyglądało, ja nie chcę mówić o dzisiejszym, ale źle wyglądało przygotowanie inwestycji przez Agencję Rozwoju Miasta. Ja nie mówię dzisiaj, chcę powiedzieć o tych inwestycjach, które wtedy zostały zrealizowane. Najlepszym przykładem jest to, ja akurat zajmuję się między innymi ochroną środowiska od komunikacji, przeprowadzam budowę między innymi metra w Warszawie i szereg innych inwestycji komunikacyjnych, w Krakowie mało z tego powodu, że w Krakowie się w ogóle nie planuje takich działań, w wielu wypadkach przedsięwzięcia, proszę zapytać w MPK jak wyglądała realizacja ulicy Rakowickiej, czy przewidziano dla nich cokolwiek na projektowanie wibroizolacji w tym miejscu i później badania, oni mieli ograniczone środki, które później na etapie jak się dowiedzieli, że dyrektywy Unii Europejskiej do tego zobowiązują to rozpisywano szybko przetarg i szukano żeby jak najtańszym kosztem to zrealizować. Tak wygląda przygotowanie inwestycji. Podobnie wyglądała sprawa zabezpieczenia i tunelu pod Nowym Miastem. Do tej pory w tym zakresie nic nie zrobiono żeby to zabezpieczyć. Więc to są takie właśnie kwiatki, które później składają się na obraz tego co się w naszym mieście dzieje. Oglądali państwo studzienkę, która została zrobiona notabene podczas naszych to

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

znaczy Politechniki Krakowskiej wspólnie z ówczesną Agencją Rozwoju Krakowa, to były badania robione pod pierwszą planowaną linię metra podziemnego. Ten projekt leży do dnia dzisiejszego proszę państwa, zostały zrobione odwierty, te odwierty to jest ten właśnie przy Placu Inwalidów, to jest ten później dalej przy Podchorążych, to jest przy Matecznym, zostały zrobione wzdłuż planowanej trasy tej z Bronowic w stronę dworca czy właściwie w stronę ulicy Rajskiej, a później w drugą stronę miały łączyć sypialnię Krakowa w okolicach Bieżanowa Prokocimia i mały w drugą stronę łączyć Nową Hutę ewentualnie pójść na Azory. Myślę, że czas jest wrócić do tych koncepcji z tego powodu, że my komunikacji w Krakowie nie rozwiązaliśmy na powierzchni, tego po prostu nie można zrobić. Jeżeli dalej będziemy stosowali tylko metodę zakazów i kolejnych ograniczeń wjazdów do kolejnych stref to kiedyś przewidywałem, że zatrzymamy się w Prokocimiu z tymi strefami i tak może być bo trzeba zacząć myśleć bardziej kompleksowo o tych zagadnieniach, my tego nie rozwiązaliśmy tylko zupełnie punktowo rozważając. I wreszcie już konkretnie do Placu Inwalidów, nie chcę się wypowiadać czy inwestycja jest sensowna czy nie jest sensowna, za mało znam szczegółów, żeby mówić konkretnie, natomiast są oczywiście na świecie realizacje, które się odbywają pod ogrodami, pod parkami i jest to możliwe do zrobienia. Pytanie nie jest czy robić, pytanie jest przede wszystkim jak zrobić. Technika pozwala na wiele rzeczy, to jest oczywiście odpowiedni koszt, można to zrobić tak, że nie będzie przeszkadzało mieszkańcom bo są też inne możliwości włączenia do ruchu, są to odpowiednie koszty, ale też nie ma tak żeby tego nie można było zrobić. Ja nie widzę zagrożenia dla Parku Krakowskiego jeżeli zostanie to zrobione zgodnie z odpowiednią sztuką to znaczy nie można tego robić metodą odkrywkową niestety, trzeba zrobić metodą podziemną, trzeba liczyć się z układem wód itd., itp., wszystko można za określone pieniądze i przy przemyślanych środkach technicznych. Jeżeli będziemy robili to bez takiej dyskusji, nawet dzisiejsze spotkanie myślę, że pewne rzeczy uświadamia co trzeba zrobić to może w moim przekonaniu jesteśmy w stanie zrobić pewne rzeczy dobrze w tym mieście natomiast trzeba wreszcie o nich mówić i to mówić w sposób taki, który ma sensie w zgodzie z mieszkańcami ponieważ najgorszą dla mnie historią, która spotkała mnie w czasie dyskusji w momencie wprowadzania tego uspokojenia w Krakowie była taka, że uzasadnienie tego wprowadzenia było takie, że należy utrudnić mieszkańcom ruch w centrum miasta to będzie lepiej. Otóż ja uważam, że urzędnik musi myśleć jak ułatwić mieszkańcom zarówno ruch jak i poruszanie się piesze jak i mieszkanie. Jeżeli zaczniemy tak myśleć, to zaczniemy myśleć w sposób, który prowadzi do rozwoju, jeżeli inaczej to będziemy tylko jedni drugim podrzucali kamyczki. Jeżeli mówimy o systemie Park and Ride – ostatnie słowo jeżeli można – otóż proszę państwa to też nie może być na zasadzie, że zmusza się każdego kto jest na obrzeżu miasta, że on się ma przesiąść na środek lokomocji. Kiedyś w czasie dyskusji z wiceprezydentem Krakowa, który się tym zajmował, a później go Rada wyrzuciła dyskutowaliśmy na ten temat i on takie zdanie powiedział, że trzeba ludzi zmusić i oni się wtedy przeniosą itd. Nie, dlaczego to funkcjonuje w Wiedniu, dlatego, że jak – a mieszkalem dłuższy czas w Wiedniu, ja nie musiałem jeździć na parking Park and Ride – ja zostawiałem samochód pod domem bo co trzy minuty miałem tramwaj, jeżeli taką będę miał ofertę komunikacyjną to zapewniam, że się ludzie nie będą wtedy burzyli i nie będą specjalnie nadużywali samochodu, póki nie ma takiej oferty to nie można nic zrobić na siłę bo każde działanie na siłę spotyka się z ludzkim oporem takim czy innymi nikt tylko dla takiego zakazu nie będzie nie wjeżdżał do miasta. Dziękuję bardzo.

Pan Paweł Klimowicz

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o zgłaszanie się, proszę bardzo, proszę się przedstawić.

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

Pan Janusz Borek – inżynier, magister, skończył 55 lat temu Politechnikę Krakowską, Wydział Komunikacji.

Temat, który chciałem poruszyć jest fragment z artykułu Społecznie przeciw parkingowi. To jest 2 marzec tego roku, Dziennik Polski. Końcówka tego artykułu jest następująca: Planuje się budowę parkingu pod Placem Na Groblach, rozpocznie się jesienią tego roku, a zakończy po dwóch latach. W przetargu miasto wyłoniło już wykonawcę inwestycji hiszpańską firmę Ascan. Umowa polega na tym, że wykonawca wybuduje podziemne parkingi, a następnie przez 70 lat będzie nimi zarządzał i zarabiał na tym tak, aby inwestycja była dla niego opłacalna. Proszę Państwa przeczytałem ten artykuł i nie rozumiem gdzie my się znajdujemy, chcemy oddać w obce ręce na trzy pokolenia parking, a więc urządzenie, które przyniesie krocie. Proszę państwa dzisiaj w tej chwili już cena godziny w niektórych parkingach w Krakowie to jest kwota 10 zł. Proszę sobie wyobrazić co się będzie działo jeżeli te parkingi zostaną wybudowane, a Hiszpan będzie chciał, tak jak tutaj pisze, aby inwestycja była dla niego opłacalna. Wydaje mi się, że to jest w ogóle kuriozum na skalę nie wiadomo jaką. I to jest temat, który jest tematem wyjściowym do czego, do tego ile kosztuje jedno miejsce parkingowe w parkingach, które w tej chwili oferują nam. Otóż ceny tych parkingów śledziłem od 6-ciu bo od 6-ciu lat siedzę w tym temacie i wynoszą od 80 – 104,5 zł za jedno miejsce parkingowe, 104,5 tys. zł to jest Plac Na Groblach, to jest chyba horror, albo jakieś nieporozumienie zupełne. Jeszcze jedna rzecz proszę państwa parkingi są potrzebne to nie ulega najmniejszej dyskusji, ale parkingi, z których społeczeństwo, mieszkańcy będą korzystać, z tych parkingów w takiej cenie przez 70 lat nie będą korzystać bo można sobie wyobrazić, że cena miejsca parkingowego osiągnie niebotyczne kwoty. Proszę państwa tak jak wspominałem od 7 lat siedzę w temacie parkingi, jestem konstruktorem mechanikiem i popiełem zgłoszenie patentowe pod tytułem parking obrotowy, pozwolę sobie przeczytać tylko streszczenie o co tutaj chodzi, następnie rozdám państwu tyle egzemplarzy tego opisu, które mam w tej chwili i będę prosił o decyzję Pana Przewodniczącego co dalej z tym tematem. Otóż tak, proponowany parking w postaci bębna z platformami postojowymi samochodów obracający się wokół poziomej osi.

Pan Paweł Klimowicz

Przepraszam bardzo, ale my nie mamy teraz czasu na prezentację poszczególnych rozwiązań, ja bym bardzo prosił żeby pan mi ten materiał zostawił i kto będzie chciał to się z nim zapozna. Natomiast oczekiwałem teraz głosów w dyskusji ponieważ tak jak pan widzi są różne stanowiska w tych sprawach tak, że teraz nie mamy czasu na prezentację jakichś rozwiązań. Tak, że bardzo proszę o pozostawienie.

Pan Janusz Borek

Przewidywany koszt jednego miejsca parkingowego w jednostce prototypowej na 20 samochodów wyniesie 34.000 zł zaś w produkcji seryjnej parkingów większych na 72 samochody i multiplikacja tego zaledwie 12.000 zł, 104,5 tys. zł Na Groblach, 12.000 zł tutaj co przy dzisiejszych kosztach przekraczających nawet 100 tys. zł projektowanych tak wydaje się być kwotą wręcz nierealną, a jednak jest kwotą wyliczoną w oparciu o fachową i obiektywną analizę. Dziękuję.

Pan Paweł Klimowicz

Dziękuję bardzo. Ja myślę, że pani dyrektor zbiera te wszystkie głosy i ma świadomość, że potrzebna jest jeszcze dyskusja, ja przypominam, że dzisiejsze nasze spotkanie jest otwarciem dyskusji, ponieważ wiele osób do mnie zgłaszało się i miało wiele wątpliwości tak, że myślę,

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

że pani dyrektor. Witam też Panią Dyrektor Mrugałę z Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska. Myślę, że jest świadomość problemu i potrzeba dyskusji tak, że proszę się nie przejmować jeżeli nie wszyscy będą mogli się wypowiedzieć ale materiały, które zostały zaprezentowane i głosy w dyskusji będą dostępne na stronie miejskiej Miasta Kraków tak, że odsyłam państwa oczywiście za jakiś czas jak opracujemy te dokumenty, tam również będziemy zbierać państwa opinie na ten temat tak, że bardzo bym prosił teraz o krótkie wypowiedzi, ponieważ będziemy powoli kończyć. Bardzo proszę się przedstawić.

Pan Jarosław Żółciak

Panie Przewodniczący! Panie Prezydencie!

Szanowni Państwo!

Ja pozwolę sobie krótko odczytać tutaj tekst żeby się nie jękać, mianowicie – zresztą zastrzegam, że to nie jest mój tekst. Zielone miasta – centrum miasta powinno być miejscem bardziej przyciągającym i atrakcyjnym, powinno być w nim więcej zieleni. Nawet kilkanaście metrów kwadratowych zieleni może poprawić atmosferę centrum miasta w powiązaniu oczywiście z okolicznymi parkami i ogrodami. Przeczytałem teraz inny fragment. Konieczne jest ograniczenie zamiast tworzenia miejsc parkingowych w centrum miasta. Nowe miejsca parkingowe powinny być tworzone przy krańcowych stacjach metra, przy stacjach linii podziemskich lub kolei. Państwo oczywiście doskonale wiecie, przepraszam, zwracam się do pani dyrektor, do państwa radnych, państwo doskonale wiecie co cytuję, jaki dokument, czy tak, czy powiedzieć jaki dokument cytuję. Więc cytuję projekt rezolucji Parlamentu Europejskiego. Przepraszam bo może tam się mniej znają na problemach komunikacji, albo nie mają takich dużych miast jak my tutaj bądź też nie mają takich kłopotów z ruchem samochodowym, ale tutaj pojawiają się takie terminy, ja tylko je wrzucę, plan zrównoważonego transportu miejskiego, albo plan zrównoważonego zarządzania miejskiego, myślę, że ten dokument w ogóle przydałby się do dyskusji nad Studium uwarunkowań – ale to jest odrębny temat. W każdym razie ten projekt wywodzi się ze wcześniejszego dokumentu Komunikatu Komisji do Rady Parlamentu Europejskiego dotyczącego strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego. Ten dokument też się nazywa, że jest to projekt rezolucji w sprawie strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego i jest pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Transportu i Turystyki oraz ma opinię Komisji Rozwoju Regionalnego. Czyli za chwileczkę, może za dwa lata, może za pięć, stanie się to prawem unijnym. Teraz ja mam takie pytanie po co cofamy się z całą świadomością w rozwoju o 50 lat do inwestycji, które może dobre były w epoce planu Marshalla zamiast postępować tak jak nam tam radzą ludzie, którzy przez to wszystko przeszli, którzy przeszli przez tą drogę błędów, stwierdzili, że to wszystko jest niedobre, złe i w związku z tym należy postępować zupełnie inaczej. Ja mówiłem o tej zieleni i o tym żeby parkingi oddalić od centrum miasta. Otóż nawet w stosunku do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w którym lokalizacje tych parkingów Park and Ride były już dość dyskusyjne bo zbyt blisko centrum, dla wielu przynajmniej fachowców, nie widzę Pana Radnego tutaj żeby powiedzieć, że nie swoją mądrość wykładam tylko czyjeś. Ta propozycja jest po prostu krokiem wstecz, bardzo wyraźnym krokiem wstecz. Otóż pozwolę sobie zauważyć, że prognozy są takie, że nastąpi deglomeracja miast, jeśli by to porównywać do warunków na Zachodzie bo oni to przerabiali ok. 10 % mieszkańców się wyprowadzi. Pytania – podnoszą się w tej chwili głosy, że trzeba Kraków rozbudowywać, że musi się pojawić nowa zabudowa, tu pytanie dla kogo, jest stagnacja demograficzna. I wreszcie chciałbym na zakończenie przejść do najważniejszego problemu, mianowicie problem dojazdu bo nikt nie porusza tego problemu, że przecież te parkingi nawet w tej swojej niewielkiej w sumie

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

pojemności rzędu 300 – 400 samochodów będą generowały ruch i dojazd, jaki, mamy przykład na skrzyżowaniu Westerplatte, pod dworcem głównym po prostu, jest to przykład jak można zakorkować miasto, nie sędzę żeby rozbudowa tego skrzyżowania cokolwiek poprawiła, wręcz przypuszczam, że pogorszy, dopiero odsunięcie ruchu od centrum miasta jest w stanie przynieść jakąkolwiek poprawę. Otóż w tym dokumencie unijnym mieszkańcy są na pierwszym miejscu, najważniejsze jest środowisko życia miejskie, dopiero potem są problemy czy ktoś dojedzie swoim samochodem czy nie dojedzie, zieleń w centrum przewietrzanie, problem upałów, polecam dokument, jest dostępny, może ktoś z państwa go ściągał z internetu i zna adres...

Pan Paweł Klimowicz

Ja bardzo bym prosił o przesłanie – przepraszam, że się wtrącam – ale o przesyłanie tych dokumentów.

Pan Jarosław Żółciak

Panie Pawle czy da nam pan adres internetowy, w każdym razie na stronie unijnej, Parlamentu – transport, jakość życia w mieście – jest nawet mowa o upałach i ja myślę, że nad tym powinni się pochylić nasi państwo urzędnicy i państwo również radni i o to bym bardzo apelował i prosił jako, że mieszkam w Podgórzu i dla mnie ważną rzeczą jest również Rynek Podgórski, mieści się na tyle w tym wszystkim o czym mówiłem, że nie chcę tego tematu rozwijać choć ze swojej strony, osoby zajmującej się historią Podgórza mogę tylko stwierdzić, że jest to miejsce tak unikatowe, że jestem po prostu zszokowany, że taka w ogóle komukolwiek przyszła do głowy. Ale wszystkie te propozycje, które tutaj oglądaliśmy są zdecydowanie zbyt blisko centrum i zupełnie są nie potrzebne i tyle, dziękuję.

Pan Paweł Klimowicz

Dziękuję bardzo. Przypominam, że wszelkie materiały będą na stronie Rady Miasta Krakowa, proszę państwa niestety czas mamy bardzo ograniczony, pomału opuszczają nas radni miejscy, ponieważ mamy posiedzenia klubów, komisji tak, że myślę, że nie jest to nasze pierwsze spotkanie w tej sprawie i na zakończenie proszę o zabranie głosu Przewodniczącego Dzielniczy I Pana Bogumiła Krzeczковского – bardzo proszę również o zwięzłość ponieważ musimy kończyć.

Pan Bogumił Krzeczkowski

Proszę państwa czy jest ktoś na tej sali, który nie chce żeby w tym mieście zbudowano parkingi, bardzo proszę o podniesienie ręki, raz, dwa, trzy, cztery, pięć, sześć, siedem, osiem. Proszę państwa tutaj chcę, nie chcecie państwo parkingów w tym mieście. Ja państwu przyrównam Kraków, który przechodzi drogi ewolucji od lokacji, za chwilę będziemy mieć 750-lecie tego miasta, takie stare mieszkanie w I obwodnicy, w której zabytkowe rzeczy, bardzo zabytkowe, meble, ściany, zasłony i pojawił się prąd w tym mieszkaniu, w tym mieszkaniu założono światło elektryczne dlatego, że już nikt nie chciał świecić łuczywem, w tym mieście pojawiła się kanalizacja, nie wywożono z kubłów do rynsztoków już po prostu brudów z domu, powstała kanalizacja w tym mieście, pojawiła się telewizja i telewizor jest w tym mieszkaniu, jest komputer, jest czajnik elektryczny, jest telewizja satelitarna, ale czy to wszystko jedno musi przeczyć drugiemu. Jeśli ktoś miał dobry gust, smak i szacunek do rzeczy, które odziedziczył postawił te rzeczy, telewizor zamknął w pięknej rokokowej szafce, tak samo komputer i lampa nie jest zrobiona z plastiku, który świeci i kran w umywalce

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

nawiązuje do charakteru tego mieszkania. W takim samym czasie znajdujemy się dzisiaj, nie uchronimy się od cywilizacji, auto stało się bogu dzięki normalny zasięgiem każdego człowieka, kiedy jeszcze 20 lat temu było tylko dla prominentów i tych, którzy mają talony, auto stało się alternatywą do komunikacji miejskiej, ale to co świetnie powiedział pan profesor, my musimy mieć wybór, mieszkańcy Krakowa muszą mieć wybór czy pojedziemy samochodem czy pojedziemy tramwajem. Jestem gorącym przeciwnikiem robienia jakoś, otaczania centrum miasta jak skansenu, ono musi funkcjonować w dobie XXI wieku. I każdy musi w tym mieście funkcjonować, każdy musi mieć wygodę. Proszę państwa bardzo banalne, chodnik jest dla pieszych, ulica jest dla samochodów, a miejscem postojowym jest parking, nie chodnik, nie chodnik, który z dzielnicy wydajemy pieniądze na podbudowę drogową, na chodnik, po co te pieniądze wydajemy, dlatego, że auta wjeżdżają na chodniki, ludzie przechodzą bokiem, matka z wózkiem nie ma gdzie przejść, starszy człowiek, inwalida wózkiem nie przejedzie, wjeżdża na ulicę, na której musi przejeżdżać. I proszę państwa jeszcze jedna rzecz, jestem oczywiście zgodnie z tym co pan profesor powiedział, metoda górnicza, dzisiaj świat dysponuje taką technologią, tak fantastyczną, że w jednym miejscu może być strzelnica, a w drugim miejscu obok za ścianą może być sypialnia. I proszę państwa potrzebujemy parkingów bo nasze miasto będzie się rozwijać i będą ludzie przyjeżdżać do centrów i nie mogą tamować ruchu pieszych, spacerowiczów, turystów tylko to auto ma zjechać i nie zatruwać nam miasta. Samochód, który szuka miejsca parkingowego i jeździ pół godziny emituje nam bardzo nieprzyjemne rzeczy dla naszego zdrowia, dla zabytków itd., auto, które zjedzie do parkingu wyłącza silnik i jest sprawa załatwiona. I jeszcze jedno, parking nie może być najpierw jeden budowany, potem drugi, one powinny wszystkie powstać razem. I kolejna rzecz, która powinna, miasto powinno na tym etapie już negocjować z wykonawcami o miejsca dla mieszkańców. Skoro mamy zniknąć, ja mam zniknąć z ulicy, pan i pani to w tej samej cenie, w której jesteśmy na ulicy mamy mieć możliwość stania w garażu, że nam okna nie wybijie w samochodzie, radia nie ukradnie itd. To jest bardzo istotna rzecz dla miasta. I chcę państwu zaproponować jedną rzecz, jeżeli ktoś z państwa będzie dysponował czasem, ja zostawię swój numer telefonu, chcę zorganizować dla państwa nieodpłatną, nie dla wszystkich, ale dla iluś tam osób wycieczkę najbliżej do Budapesztu, spotkanie z architektem miasta i zwiedzenia tych parkingów, które są tam, jeśli ktoś z państwa oczywiście jest w stanie syndrom zastosować jednego z wicepremierów to może zabronić budowy parkingów, ale sądzę, że rozsądek powinien dotyczyć nas radnych, urzędników

i państwa, co my chcemy zostawić dla swoich dzieci, swoich wnuków, czy oni będą się kotłować tutaj i przejeżdżać przez miasto trzy godziny czy będą mieć po prostu drogę dojazdu, chodnik do chodzenia, a miejsce parkowania do parkowania. Dziękuję bardzo.

Pan Paweł Klimowicz

Jest mi niezmiernie przykro proszę państwa bo widzę, że dyskusja się bardzo rozwija i staje się coraz bardziej gorąca, ale niestety musimy dzisiaj to posiedzenie zakończyć. Przypominam o tym, iż będzie to wszystko dostępne na stronach Rady Miasta Krakowa – www.krakow.pl, proszę tam się przedrzeć przez te zawilości, mam nadzieję, że będzie to czytelne, ten zapis dyskusji bardzo przepraszam tych, którzy chcieli się jeszcze wypowiedzieć, ale nie będą oni dzisiaj przynajmniej mogli, myślę, że ta dyskusja pani dyrektor wszystkim nam uświadomiła potrzebę rozmowy, często uspokojenia emocji bo po dyskusji okazuje się, że nie mamy chyba wszyscy tak odległych od siebie poglądów, aby nie wypracować jakiegoś consensusu, myślę, że brak informacji jest do nadrobienia i ze swej strony zapewniam państwa o kontynuowaniu tej dyskusji na ten temat i wymiany drażliwych

KONFERENCJA
PT. „BUDOWA PARKINGÓW PODZIEMNYCH W KRAKOWIE”
21 maja 2007 r.

tematów, które często są drażliwe tylko dlatego, że na nie się otwarcie nie rozmawia. Bardzo dziękuję urzędnikom, którzy przyczynili się do tego spotkania dzisiejszej konferencji, Pani Major szczególnie dziękuję i cóż, do zobaczenia wkrótce w takim razie. Dziękuję.

Stengram sporządziła,
na podstawie zapisu na taśmach
magnetofonowych
Maria Duś