



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.55.2014

Kraków,

05 MAR. 2015

**Pan
Aleksander Miszański
Radny Miasta Krakowa**

W uzupełnieniu do odpowiedzi z dnia 4 lutego 2015 r. na Pana interpelację w sprawie planowanej budowy parkingu podziemnego na pl. Inwalidów, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 14 stycznia 2014 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

W sprawie zagospodarowania placu Inwalidów w Krakowie z pomnikiem Orła Białego i parkingiem podziemnym Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie przeprowadził konsultacje społeczne w dniach od 4 kwietnia do 20 czerwca 2011 r., w oparciu o zarządzenie nr 639/2011 Prezydenta Miast Krakowa z dnia 13 kwietnia 2011 r. Podczas konsultacji zaprezentowano koncepcję, która powstała zgodnie z założeniami przeprowadzonego konkursu. Koncepcja ta była obiektem dalszych prac projektowych, uszczegółwiających przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne.

Pełny raport z przedmiotowych konsultacji dostępny jest na stronie:

http://www.dialogspoeczny.krakow.pl/Konsultacje_Spoleczne/Zakończone_konsultacje/3198

[Koncepcja zagospodarowania przestrzennego Placu Inwalidów w Krakowie z pomnikiem Orła Białego.html](#)

Ad 2.

Z uwagi na fakt, że budowa przedmiotowego parkingu nie jest zadaniem wpisanym w aktualny budżet Miasta Krakowa oraz WPF i nie jest znany termin realizacji parkingu, trudno obecnie podać informacje jakie będą opłaty. Można jedynie założyć, że poziom opłat będzie przyjmowany według zasad obowiązujących na parkingu przy Muzeum Narodowym.

Ad 3 i 4.

W ramach przeprowadzonych na zlecenie ZIKiT badań, obejmujących m.in. obszar sektora wyznaczonego ulicami: Lea - Nowowiejska - Królewska - Urzędnicza, określono wskaźniki uśrednionej zajętości na poziomie 54,1 %. Oczekuje się, że planowane działania skierowane na ograniczenie dostępności miejsc postojowych w obrębie ulic, szczególnie na chodnikach, w powiązaniu z konkurencyjną ceną za parkowanie zapewnią średnie wykorzystanie parkingu na poziomie co najmniej 70 %.

Ad 5.

W Polityce Transportowej dla Miasta Krakowa, przyjętej uchwałą nr XVIII/225/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 4 lipca 2007 r., wyznaczone zostały cele i założenia Polityki oraz środki ich realizacji, m.in. w obszarze parkowania. Jednym ze środków realizacji Polityki (punkt 4.4) jest „*Budowa parkingów wielopoziomowych (w tym podziemnych) w śródmieściu, w celu przywrócenia pierwotnej funkcji ulic. Ich budowa nie powinna zwiększać potencjału parkingowego w obszarze śródmiejskim, a być ukierunkowana na eliminację parkowania przyulicznego, co stworzy lepsze warunki dla pieszych oraz dla komunikacji publicznej*”. Wraz z realizacją parkingów podziemnych należy uporządkować parkowanie na ulicach.

Jeżeli założenia powyższe zostaną zrealizowane, budowa parkingu nie powinna wpłynąć istotnie na ruch samochodowy w centrum, może natomiast wpłynąć na rozkład tego ruchu na poszczególnych elementach układu drogowego. Realizacja parkingu powinna umożliwić podjęcie działań w kierunku ograniczenia miejsc postojowych przyjezdniowych i przy krawężnikowych na ulicach wewnątrz II obwodnicy, a tym samym ograniczenie ruchu na tych ulicach. Może to spowodować niewielkie zmiany (wzrost) ruchu na Alejach Trzech Wieszczów. Należy jednak zauważyć, że również obecnie ruch do centrum odbywa się głównie z tego ciągu komunikacyjnego, a po wybudowaniu parkingu zmieni się jedynie jego kierunek – zamiast skręcać w kierunku Starego Miasta niektóre samochody będą kierować się w omawianym przypadku w stronę ul. Królewskiej.

Ad 6.

Przeniesienie części miejsc postojowych z obszaru centrum na parking na pl. Inwalidów powinno wpłynąć na zmniejszenie emisji komunikacyjnych w obszarze wewnątrz II obwodnicy, natomiast zwiększenie emisji na obwodnicy nie powinno być istotnie większe z powodów opisanych wyżej. Sam parking stanie się oczywiście nowym źródłem emisji zanieczyszczeń. Poziom tej emisji, wpływ na otoczenie oraz działania zaradcze zostały określone w decyzji środowiskowej.

Ad 7.

Planowany parking nie koliduje z lokalizacją schronu przeciwlotniczego nr 9. Inwestycja jest poza terenem zajęтым pod schron.

Ad 8.

Realizacja parkingu wiąże się z koniecznością usunięcia 31 drzew oraz 21 krzewów. Z tej liczby 15 drzew ocenionych zostało jako drzewa o osłabionej żywotności lub będące w złym stanie, nie rokującym szans na przeżycie.

Do Wydziału Kształtowania Środowiska nie wpłynął dotychczas wniosek o usunięcie drzew i krzewów kolidujących z planowaną w tym miejscu inwestycją. W przypadku otrzymania wniosku o usunięcie drzew i krzewów na omawianym terenie odbędzie się wizja lokalna, podczas której zostanie wnikliwie oceniony aktualny stan drzew. Na tej podstawie zostanie podjęta decyzja o przesadzeniu, jeżeli będzie to możliwe lub całkowitym usunięciu drzew.

Ad 9.

Na kwotę 60 mln zł brutto składają się koszty budowy:

- parkingu podziemnego w wysokości 38,7 mln zł brutto,
- placu z pomnikiem w wysokości 3,4 mln zł brutto,

- przebudowy układu drogowego, sygnalizacji świetlnej, trakcji i sieci tramwajowej etc. w wysokości 18,3 mln zł brutto.

Odnosząc tę kwotę do kosztów budowy parkingu w systemie „Parkuj i jedź” należy zwrócić uwagę, że koszt jego realizacji jest uzależniony od wielu czynników w tym przede wszystkim od przyjętej formy parkingu. Inna cena budowy będzie dla parkingu wykonanego w poziomie terenu o parametrach zbliżonych do parkingu przy pętli tramwajowej na os. Ruczaj, inny koszt budowy będzie dla parkingu wielokondygnacyjnego, a jeszcze inny dla budowy parkingu wielokondygnacyjnego zbudowanego np. nad pętlą tramwajową. Dla tego ostatniego cena w przeliczeniu na jedno miejsce postojowe może dochodzić nawet do 60 tys. zł. Warto zwrócić uwagę, że taką formę budowy parkingu dopuszcza m.in. plan miejscowy dla Borku Fałęckiego.

Należy ponadto zauważyć, że parkingi budowane w systemie „Parkuj i Jedź” są z założenia bezpłatne. Natomiast parkingi podziemne budowane w sąsiedztwie centrum są wykorzystywane komercyjnie lub częściowo komercyjnie. Przynoszą dochody finansowe z opłat za parkowanie, które rekompensują (w dłuższym okresie czasu) koszty poniesione na ich realizację i utrzymanie. W przypadku parkingów „Parkuj i Jedź” koszty ich budowy i utrzymania wpływają bezpośrednio na wielkość kosztów utrzymania transportu publicznego i mogą być częściowo rekompensowane poprzez wzrost sprzedaży (w wyniku zakupu biletów przez nowych użytkowników) lub podwyżkami cen biletów komunikacji miejskiej. Porównując koszty budowy parkingów w centrum i parkingów „Parkuj i Jedź” należy również powyższe fakty brać pod uwagę.

Ad 10.

Zgodnie z przytoczonymi w punkcie 5. zapisami Polityki Transportowej realizacja parkingu powinna zostać połączona z wprowadzeniem ograniczeń w parkowaniu na ulicach w obrębie II obwodnicy, w szczególności z eliminacją miejsc postojowych zlokalizowanych na chodnikach.

Ad 11.

Abonament mieszkańca, dzisiaj nabywany po cenie preferencyjnej w wysokości 10 zł, nie powinien stanowić uprawnienia do parkowania w miejscu innym niż wskazany obszar strefy płatnego parkowania. Z parkingu pod pl. Inwalidów mieszkańcy powinni mieć możliwość korzystania na zasadach określonych w cenniku, podobnie jak ma to miejsce w parkingu przy Muzeum Narodowym.

Ad 12.

W świetle wyjaśnień wskazanych w odpowiedzi na pkt 9 oraz uwzględniając koszt budowy parkingu przy Muzeum Narodowym w przeliczeniu na jedno miejsce należy uznać, że szacowany koszt budowy jednego miejsca dla planowanego wielokondygnacyjnego parkingu pod pl. Inwalidów jest porównywalny. Wszystkie prace związane z infrastrukturą drogową, tramwajową i instalacyjną w pewnym przedziale czasu i tak będą musiały zostać wykonane, jak chociażby rewitalizacja nawierzchni pl. Inwalidów wraz z budową pomnika, czy wydłużenie peronu przystankowego (przystanek podwójny), celem usprawnienia komunikacji tramwajowej.

Ponadto na wysokie koszty wpływają uwarunkowania, w tym przypadku konieczność głębokiego zejścia pod ziemię ze względu na sąsiedztwo schronu (celem ochrony),

sąsiedztwo parku (celem ochrony) oraz bliskość układu komunikacyjnego ze względu na znajdujące się uzbrojenie podziemne.

Ad 13.

Przeście dla pieszych na ul. Królewskiej, na wysokości ul. Sienkiewicza zostanie przesunięte na wysokość ul. Pomorskiej (zaprojektowano wykonanie sygnalizacji świetlnej). Układ drogowy na zbiegu ulic: Pomorska - Królewska - Lea – plac Inwalidów zostanie przebudowany dla potrzeb obsługi komunikacyjnej parkingu. Zainstalowana sygnalizacja świetlna zostanie skoordynowana z sygnalizacją świetlną dla ulic Królewska - Aleje Trzech Wieszczów - Karmelicka.

Ad 14.

Zgodnie z zatwierdzoną koncepcją peron tramwajowy zostanie poszerzony oraz wydłużony. Zaplanowane zostało odseparowanie torowiska od ruchu ogólnego, a skręt w lewo w ul. Pomorską ma zostać wykonany z pasa ruchu, a nie jak obecnie z torowiska tramwajowego

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

Jacek Majchrowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Gospodarki Komunalnej
3. Wydział Inwestycji
4. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
5. Wydział Kształtowania Środowiska
6. Miejska Infrastruktura Sp. z o.o.
7. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
8. Biuletyn Informacji Publicznej
9. aa