



Jak to jest z budową parkingów w Krakowie

2018-12-03

Tempo budowy parkingów miejskich w Krakowie nie jest wysokie. Jednak w przeciwieństwie do miast podawanych jako porównania istnieją przyczyny, które sprawiają, że przygotowanie inwestycji w Krakowie trwa dłużej i jest bardziej skomplikowane.

W sobotnim wydaniu Dziennika Polskiego pojawiła się krytyka tempa, z jakim Kraków realizuje sieć parkingów Park and Ride. Jak słusznie zwracał uwagę cytowany w tekście prof. Szarata z Politechniki Krakowskiej, tego rodzaju obiekty są niezbędne w mieście, które jak Kraków, codziennie mierzy się z tysiącami samochodów wjeżdżających do centrum.

Uporządkujmy jednak. Liczba 250 tys. samochodów wjeżdżających do miasta, obejmuje także samochody poruszające się po obwodnicy autostradowej. Do miasta realnie wjeżdża co dzień ok. 160 tys. pojazdów. To nadal ogromna liczba aut, które stanowią obciążenie dla układu ulic miasta.

Sieć Park and Ride nie jest jednak panaceum. Jako porównanie do Krakowa podawana jest Warszawa, która ma ponad cztery razy więcej miejsc postojowych tego rodzaju przy pętlach tramwajowych czy stacjach metra. To robi wrażenie, ale tylko wtedy kiedy nie sprawdzi się, ile aut wjeżdża co dzień spoza Warszawy na jej teren - a to blisko milion samochodów każdego dnia. Cztery razy więcej niż w Krakowie.

Same parkingi na rogatkach miasta nie wystarczą, by zapanować nad chęcią wjazdu samochodem do centrum. Aby kierowcy rezygnowali z auta potrzebna jest alternatywa. Wewnątrz Krakowa jest nią sieć komunikacji miejskiej, ale dla mieszkańców wsi i miasteczek leżących wokół Krakowa, realną alternatywą będzie budowana sieć połączeń kolejowych. Jeśli będą z niej korzystać, nie będą w ogóle pojawiali się autami w obrębie Krakowa - dlatego informacje o tym, że w gminach metropolii krakowskiej powstają parkingi to dowód na to, że polityka transportowa na tym poziomie jest skoordynowana.

Tak, jak zauważa autor tekstu, tempo realizacji programu parkingowego nie jest w Krakowie najwyższe, ale krytykując je uwzględnia zbyt mało czynników. Kraków w przeciwieństwie do Wrocławia czy Warszawy, nie dysponuje jako gmina wielkimi działkami, na których może swobodnie inwestować. W Krakowie niemal zawsze, proces przygotowania inwestycji w parking, oznacza miesiące starań o wymianę gruntów z właścicielami prywatnymi lub próby odkupienia. Tylko w ten sposób udaje się wygospodarować przestrzeń wystarczającą do realizacji parkingu. Zaś tam, gdzie gmina ma w swoich rękach odpowiednie grunty, konieczna jest często zmiana ich przeznaczenia w planach zagospodarowania. Już tylko na te procedury trzeba często ponad rok.

O wiele częściej niż we wspomnianych miastach, w Krakowie konieczne jest również negocjowanie z mieszkańcami. Charakter zabudowy Krakowa, kształt jego sieci transportowej powoduje, że znaczna część lokalizacji nadających się na umiejscowienie parkingu, znajduje się w pobliżu istniejących osiedli. Ich mieszkańcy bardzo często nie są chętni tego rodzaju inwestycjom. Tu choćby przykładem projekt węzła przesiadkowego i parkingu w Bronowicach - niemal rok trwały rozmowy z mieszkańcami



**Magiczny
Kraków**

na temat kształtu projektu inwestycji.

Co ważne komplikacji tego rodzaju przybywa - niespełna rok temu doszło do zmian w przepisach budowlanych, które wymagają, by działki przeznaczone na parkingi były jeszcze większe. Dla Krakowa to kłopot, bo już przygotowane lokalizacje nie spełniają często tych wymogów - ponownie więc będzie trzeba pozyskiwać grunty.

Jeśli więc należy się zgodzić, że liczba powstających w mieście parkingów nie jest imponująca, należy też uwzględnić, że nasze miasto jest dla inwestycji tego rodzaju trudniejsze niż wiele innych w Polsce.

Bartosz Piłat

ekspert ds. polityk miejskich