

6.5.1. Parkowanie samochodów osobowych

1. Z uwagi na występującą w poszczególnych rejonach miasta zróżnicowaną dostępność środkami transportu zbiorowego i chłonność komunikacyjną, wyodrębniono dwie strefy dla których wskazuje się inne zasady i sposoby organizacji parkowania samochodów osobowych:

- **Strefa I** – obszar funkcjonalnego śródmieścia;
- **Strefa II** – poza granicami obszaru funkcjonalnego śródmieścia.

• W strefie I:

- pożądane jest zachowanie równowagi pomiędzy motoryzacyjną pojemnością środowiskową i atrakcyjnością inwestycyjną rejonu, w tym celu dopuszcza się limitowanie miejsc postojowych (w tym miejsc ogólnodostępnych);
- dla wszystkich projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wymagana jest analiza możliwości reorganizacji parkowania w pasach drogowych, m.in. w celu podniesienia jakości przestrzeni przeznaczonej dla ruchu pieszego i rowerowego;
- celowe i pożądane, dla uzyskania bardziej przyjaznych i atrakcyjnych przestrzeni publicznych, jest zastępowanie parkowania przyulicznego parkingami kubaturowymi o charakterze ogólnodostępnym, w tym parkingami buforowymi; wraz z rozwojem ogólnie dostępnej bazy parkingowej w formie parkingów wielopoziomowych i podziemnych; zakłada się likwidację jednopoziomowych parkingów placowych i ograniczanie liczby przyulicznych miejsc postojowych;
- z uwagi na brak możliwości zaspokojenia pełnych potrzeb parkingowych dla terenów generujących zapotrzebowanie na miejsca postojowe, dla istniejących obiektów dopuszcza się parkowanie na stanowiskach ogólnodostępnych; dla nowych obiektów dopuszcza się takie rozwiązanie w uzasadnionych przypadkach.

• W strefie II:

- realizację miejsc parkingowych dla terenów generujących zapotrzebowanie na nie, należy zapewnić na terenie działki budowlanej zajmowanej przez obiekt lub terenie w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajdującym się w dyspozycji inwestora;
- dla obiektów istniejących, a na terenach o specjalnych warunkach zabudowy i zagospodarowania także dla obiektów nowo lokalizowanych, w uzasadnionych przypadkach, dopuszcza się parkowanie na stanowiskach ogólnodostępnych.

2. Ustala się następujące zasady lokalizacji ogólnodostępnych miejsc postojowych – na terenach publicznych, w tym w pasach drogowych ulic oraz na terenach prywatnych – w miejscach wyznaczonych w tym celu przez użytkownika terenu:

→ Ogólnodostępne, placowe i kubaturowe parkingi dla samochodów osobowych: Parkingi duże (ponad 100 stanowisk) należy lokalizować przy ulicach układu podstawowego, a tylko w uzasadnionych przypadkach, przy ulicach układu obsługującego.

→ Parkowanie samochodów osobowych na ulicach: Parkowanie na jezdniach dopuszcza się na ulicach układu obsługującego oraz, pod warunkiem wydzielenia pasów postojowych, na ulicach zbiorczych, głównych i wyjątkowo głównych ruchu przyspieszonego. Na ulicach głównych i głównych ruchu przyspieszonego, przy pasach postojowych wymagany jest pas manewrowy. Wyjątkowo, w uzasadnionych przypadkach, na ulicach istniejących dopuszcza się rezygnację z pasa manewrowego na ulicach głównych i parkowanie bez pasa postojowego na ulicach zbiorczych. Parkowanie na chodnikach należy traktować analogicznie do parkowania na pasach postojowych, przy czym zakłada się stopniowe ograniczanie takiego typu parkowania wyłącznie do miejsc wyznaczonych i zaleca trwałe oddzielenie powierzchni przeznaczonych dla pieszych i pojazdów.

3. Na terenach położonych wewnątrz III ramy należy dążyć do zaspokajania potrzeb parkingowych w pierwszej kolejności przez budowę parkingów wielopoziomowych.

4. W ramach systemu usług parkingowych ogólnodostępnych zaleca się utrzymanie lub realizację parkingów wielopoziomowych (nadziemnych i podziemnych), także w połączeniu z innymi funkcjami, między innymi na następujących terenach:

- pod Placem Wolności,
- pod placem Bernardyńskim,
- przy Placu Wiosny Ludów – CH „Kupiec Poznański”,
- u zbiegu ulic T. Kościuszki i Półwiejskiej – CH „Stary Browar” oraz „Andersia”,
- tzw. „Starej Gazowni”,
- u zbiegu ul. Zielonej i Podgórnjej;
- pod zieleńcem Zielone Ogródki im. Zbigniewa Zakrzewskiego przy ul. Zielonej,
- u zbiegu ulic Za Bramką – Wszystkich Świętych,
- pod Placem Wielkopolskim,
- u zbiegu ul. Św. Marcin i al. K. Marcinkowskiego – CH Galeria „MM”,
- w rejonie Akademii Muzycznej,
- przed Teatrem Polskim – na kondygnacjach podziemnych,
- przed budynkami biurowymi przy ul. Piekary,
- przy Hotelu „Ikar” u zbiegu ul. T. Kościuszki i Solnej,
- u zbiegu ul. T. Kościuszki i Powstańców Wlkp. przy budynku PKP,
- kolejowych przewidywanych do przekształceń przy ul. Północnej,
- Międzynarodowych Targów Poznańskich,
- Jeżyc – dawne tereny Wiepofamy,
- pomiędzy ul. C.K. Norwida a proj. odcinkiem ul. św. Wawrzyńca,
- istniejącego parkingu MTP przy ul. J. Matejki (przekształcenie),
- na tzw. „Wolnych Torach”,
- w rejonie Dworca Głównego PKP,
- w rejonie Parku J. Kasprowicza od strony ul. Wł. Reymonta,
- w granicach kampusu Politechniki Poznańskiej na Piotrowie.

5. Przewiduje się utrzymanie systemu parkingów buforowych:

- u zbiegu ulic K. Pułaskiego i Księcia Mieszka I,
- pod Kaponierą,
- przy Dworcu Zachodnim,
- przy ul. Towarowej,
- przy ul. Dolna Wilda,
- przy ul. Maratońskiej,
- przy ul. Droga Dębińska,
- w starym korycie Warty – pod warunkiem że nie będzie to kolidować z rewitalizacją terenów nadwarciańskich.

Dopuszcza się dodatkowe lokalizacje parkingów buforowych na obrzeżach obszaru funkcjonalnego śródmieścia.

6. Uznaje się potrzebę wprowadzenia w Poznaniu systemu „park & ride” tj. układu tanich lub bezpłatnych parkingów zlokalizowanych w pobliżu peryferyjnych przystanków sprawnego transportu publicznego, na których następowałyby przesiadki na pojazd publiczny z samochodu dojeżdżającego spoza miasta lub z jego przedmieść.

7. Wskazuje się następujące lokalizacje parkingów P&R:

- przy dworcu „Jana III Sobieskiego” – dwie lokalizacje – po obu stronach torów kolejowych;
- przy przystanku PST „Szymanowskiego”,
- przy przystanku PST „Lechicka”,
- przy zintegrowanym dworcu miejskim „Al. Polska”,
- przy zintegrowanym dworcu miejskim „Górczyn” (dopuszcza się także poza obszarem dworca, np. po południowej stronie torów kolejowych),
- przy projektowanym dworcu na Klinie Dębieckim (po wykonaniu trasy tramwajowej lub zintensyfikowaniu komunikacji autobusowej z Klina do centrum),

- przy Rondzie Starołęka,
- przy dworcu Starołęka,
- przy pętli tramwajowej „Miłostowo” (między ul. Warszawską i torami kolejowymi – przy planowanym przystanku kolejowym),
- przy dworcu „Wschodnim” (po uruchomieniu miejskich połączeń kolejowych lub wykonaniu trasy tramwajowej),
- na Franowie,
- na os. M. Kopernika (po wykonaniu trasy tramwajowej) oraz fragmentów ulic – Nowej Arciszewskiego i odcinka III ramy między Górczynem i ul. Grunwaldzką),
- na Strzeszynie – w rejonie przecięcia linii kolejowej Poznań – Piła z III ramą komunikacyjną;
- przy dworcu Junikowo – Os. Kwiatowe – z dopuszczeniem rezygnacji w przypadku wyznaczenia parkingu po stronie gminy Komorniki;
- przy lotnisku Ławica w przypadku realizacji połączenia kolejowego Ławicy z Dworcem Głównym, lub innego szybkiego połączenia lotniska z centrum miasta transportem zbiorowym;
- przy przystanku kolejowym w rejonie ul. Biskupińskiej.

8. Wymienione listy inwestycji parkingowych mają charakter otwarty i mogą ulegać zmianom w zależności od rozwoju przestrzennego miasta.

