## UZASADNIENIE

## DO PROJEKTU ZARZĄDZENIA

# **PREZYDENTA MIASTA POZNANIA**

|  |  |
| --- | --- |
| w sprawie | **wykorzystania rekomendowanych przez Wydział Urbanistyki i Architektury oraz Miejską Pracownię Urbanistyczną propozycji standardów wskaźników parkingowych.** |

Minimalne wskaźniki parkingowe zostały zapisane dotychczas w następujących dokumentach strategicznych Miasta Poznania:

1) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania przyjętym uchwałą Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008;

2) Polityce Parkingowej Miasta Poznania przyjętej uchwałą Nr XXXVIII/409/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 10 czerwca 2008 r.

Zdając sobie sprawę z konieczności aktualizacji parametrów, jako często nieprzystających do aktualnych trendów, oraz nietypowych uwarunkowań przestrzennych, a także samych zapisów już prawie 10-letniej Polityki parkingowej Miasto Poznań (Wydział Transportu i Zieleni UMP) podjęło się prac nad stworzeniem dokumentu pn. SPÓJNA POLITYKA PARKINGOWA DLA OBSZARU FUNKCJONALNEGO AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ - SPPOFAP. Jednym z celów tego dokumentu było wypracowanie propozycji w zakresie standardów wskaźników parkingowych, poddanych m.in. konsultacjom mieszkańców, podmiotów prywatnych (np. deweloperzy, hotele), oraz podmiotów użyteczności publicznej (np. szpitale, urzędy, kina, teatry, obiekty handlowe). Projekt dokumentu wraz z propozycją nowych wskaźników parkingowych powstał w lipcu 2015 roku. Działania bieżące, prowadzone przez Wydział Urbanistyki i Architektury oraz Miejską Pracownię Urbanistyczną w Poznaniu, spowodowały konieczność stworzenia jednego wspólnego katalogu wskaźników parkingowych, które byłyby adekwatne do inwestycji rewitalizacyjnych, a jednocześnie uwzględniałyby wzrastający wskaźnik motoryzacji i konieczność zmiany zachowań mieszkańców miasta. Dodatkowo w celu lepszego kształtowania i egzekwowania zasad urbanistycznych uzupełniono dotychczasowy zestaw wskaźników parkingowych o wiele nowych funkcji/rodzajów obiektów. Ponadto w świetle nowych przepisów prawnych oraz dotychczasowych doświadczeń należało dokonać aktualizacji normy/jednostek odniesienia. Ostatecznie również na etapie prac stwierdzono, że aktualizacja standardów powinna uwzględnić przyjęty kierunek działań Miasta, czyli dążenie do zwiększenia udziału pieszych, rowerzystów oraz środków transportu zbiorowego w ogólnym podziale modalnym wykonywanych podróży. Został wyodrębniony obszar o dogodnym dostępie do transportu zbiorowego, co stanowi czynnik wpływający na możliwość obniżenia wskaźników parkingowych.

Na podstawie wszystkich powyższych przesłanek WUA, MPU i WTiZ przygotowały nową tabelę wskaźników parkingowych w odniesieniu do kilkudziesięciu rodzajów obiektów, ustaliły jednostki odniesienia oraz określiły granice obszarów o wspólnych parametrach, pozwalających na nowe podejście podczas analizowania planowanych inwestycji na terenie miasta.

Propozycja nowych wskaźników parkingowych, wypracowana przez struktury UMP, bazuje również na szczególnych uwarunkowaniach oraz dotychczasowych doświadczeniach, jakie miały miejsce podczas wydawania warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, a także tworzenia zapisów mpzp.

W toku prac podjęto również decyzję o konieczności zdefiniowania okoliczności stanowiących podstawę do określenia wskaźników parkingowych zgodnie z indywidualnie opracowaną dla obszaru analizą parkingową.

Uzasadnienia dla zaproponowanych nowych wartości wskaźników parkingowych:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Lp. | Rodzaj obiektu | Pozycja w tabeli nr 1 załącznika  | Uzasadnienie |
| Mieszkalnictwo, obiekty zamieszkania zbiorowego |
| 1 | - mieszkalnictwo jednorodzinne  - zabudowa zagrodowa  | 1 | Doprecyzowano liczbę miejsc parkingowych (m.p.) w odniesieniu do lokalu mieszkalnego.Uwzględniono uwarunkowania wynikające ze zmieniających się przepisów wykonawczych do Prawa budowlanego, które określają zasady lokalizacji stanowisk postojowych.Po ostatniej zmianie przepisów zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna uzyskała pewne udogodnienia (w zakresie lokalizacji m.p. względem granic), jednak z uwagi na częstotliwość wprowadzonych zmian za uprawnione uznano podtrzymanie przelicznika na lokal.Nie ograniczono przy tym liczby miejsc postojowych na lokal. |
| 2 | - mieszkalnictwo wielorodzinne | 2 | Wprowadzono strefę dogodnego dostępu do transportu zbiorowego („TZ”), która umożliwia obniżenie wskaźnika m.p. Ponadto ograniczono maksymalną liczbę m.p. wyłącznie na terenie funkcjonalnego śródmieścia. Wskazano pewne preferencje dla lokalizacji intensywnej zabudowy mieszkaniowej w strefie dogodnego dostępu do „TZ” i konieczność ograniczenia liczby samochodów w strefie funkcjonalnego śródmieścia, szczególnie obciążonej ruchem samochodowym. |
| 3 | - hotele- domy studenckie | 34 | Obniżony wskaźnik dla hoteli umożliwia elastyczne kształtowanie ilości m.p. w zależności od standardu hotelu. Uwzględniona okoliczność - hotele w dużej mierze bazują na transporcie zbiorowym i taksówkach.Dostrzeżono duży problem z miejscami postojowymi dla akademików. (W przypadku istniejących obiektów – są one niewystarczające dla potrzeb studentów).Za preferowane rozwiązanie uznano lokalizację akademików z dogodnym dostępem do transportu zbiorowego i obsługę obiektów możliwie małą liczbą samochodów osobowych. Odrębną kwestię stanowi monitorowanie poprawności parkowania w otoczeniu akademików. |
| Usługi, handel |
| 4 | - biura, obiekty administracji publicznej, banki | 5 | Określono wspólną normę dla podmiotów publicznych i prywatnych, bez określenia górnej granicy ze względu na różnorodną specyfikę obiektów.Doprecyzowano pojęcie powierzchni obiektu w odniesieniu do której należy określić liczbę m.p. |
| 5 | - obiekty o powierzchni do 100 m2 mieszczące drobne usługi, rzemiosło, handel lub gastronomię;- obiekty gastronomiczne o powierzchni większej niż 100 m2; | 67 | Wyodrębniono kilka grup obiektów usługowych ze względu na ich wielkość i sposób oddziaływania.Dla funkcji o lokalnym oddziaływaniu (w strefie dojścia pieszego) zdecydowanie ograniczono wymogi parkingowe.Drobna działalność usługowa i handlowa, szczególnie w strefie funkcjonalnego śródmieścia, uzyskała preferencje; przeważnie nie posiada ona i nie potrzebuje indywidualnych miejsc parkingowych. Klienci dojeżdżający samochodami osobowymi korzystają z miejsc ogólnodostępnych.Doprecyzowano pojęcie powierzchni obiektu w odniesieniu do której należy określić liczbę m.p. |
| - pozostałe usługi | 12 | Kategoria ta stanowi wypełnienie dla wszelkich obiektów usługowych, które nie znalazły się w wykazie innych „imiennych usług”, lub których kwalifikacja może budzić wątpliwości. Ustalono wskaźniki parkingowe na poziomie zbieżnym z obiektami biurowymi. |
| - obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży nie większej niż 2000 m2, (z wyłączeniem obiektów o powierzchni do 100 m2);- obiekty handloweo powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m2; | 89 | Wyodrębniono grupę średniego handlu, dla której wprowadzono niższe wymogi wynikające z dogodnego dostępu do TZ. Gęstość obiektów tego typu sprawia, że są często wykorzystywane do codziennych zakupów, które nie muszą wymagać transportu towarów samochodem.Sieci handlowe często opierają się na własnych warunkach gwarantujących im konkurencyjność marki.Doprecyzowano pojęcie powierzchni obiektu, w odniesieniu do której należy określić liczbę m.p. |
| 6 | targowiska, hale targowe | 10 | Istniejące targowiska w strefie funkcjonalnego śródmieścia bazują na ogólnodostępnych miejscach parkingowych. Korzystają z miejsc postojowych lokalizowanych w przyległych pasach drogowych, ale nie na zasadach wyłączności.Zakłada się wykształcenie nowych targowisk w lokalnych centrach dzielnicowych.Co do zasady, targowiska umożliwiają wykonanie codziennych zakupów, bez konieczności korzystania z transportu indywidualnego.Nowe targowiska winny jednak zapewnić w granicach inwestycji zaplecze parkingowe.  |
| 7 | teatry, kina | 11 | Funkcjonowanie teatrów i kin wiąże się z wypełnieniem parkingów do ich obsługi w ograniczonym przedziale czasowym.Zakłada się fakultatywne wykorzystywanie zaplecza parkingowego ogólnodostępnego.Poza śródmieściem i strefami z dogodnym dostępem można zauważyć zwiększone potrzeby w zakresie zaplecza parkingowego. |
| 8 | tereny i obiekty sportu; hale widowiskowe | 13 | Usługi sportu często są lokalizowane na granicy z terenami rekreacyjnymi, a także terenami cennymi przyrodniczo. Ustalenie normy pozwoli na ochronę sąsiednich terenów przed dewastacją wynikającą z niekontrolowanego parkowania.Hale widowiskowe i inne duże generatory ruchu samochodowego wymagają niezależnych regulacji adekwatnych do ich specyfiki. |
| Magazyny, produkcja |
| 9 | magazyny, place składowe | 14 | Nie wprowadzono udogodnień w strefie funkcjonalnego śródmieścia i dogodnego dostępu do „TZ”.Nadano w ten sposób preferencje dla lokalizowania obiektów magazynowych i placów składowych poza śródmieściem.Zracjonalizowano wskaźnik, określając go w odniesieniu do liczby stanowisk pracy (a nie pow. użytkowej). |
| 10 | zakłady produkcyjne | 15 | Wprowadzono udogodnienia w strefie funkcjonalnego śródmieścia i dobrego dostępu do „TZ”.Uwzględniono możliwości stymulowania udziału w „transporcie zbiorowym” (partnerzy do wdrażania programów zrównoważonej mobilności, partycypacji w rozbudowie infrastruktury transportu zbiorowego, utrzymywaniu /uruchomieniu dodatkowych kursów w godzinach szczytu). |
| Ochrona zdrowia, pomoc społeczna |
| 11 | - szpitale- przychodnie publiczne i niepubliczne | 16 17 | Wyodrębniono dwie podstawowe grupy obiektów związanych z ochroną zdrowia ze względu na ich wielkość i sposób oddziaływania.Zaproponowane normy minimalne uznano za wyjściowe zabezpieczenie.Nie wprowadzono górnych limitów – szpitale, przychodnie mogą wymagać wyższego standardu (ustalenie optymalnych potrzeb należy do inwestorów).Szpitale stanowią duże generatory ruchu samochodowego i wymagają niezależnych regulacji adekwatnych do ich specyfiki. |
| 12 | - obiekty pomocy społecznej | 18 | Pojęcie „obiekty pomocy społecznej” obejmuje szeroki zakres instytucji.Założono, że parkingi towarzyszące tym obiektom winny być przewidziane głównie dla pracowników.Dla funkcjonalnego śródmieścia przyjęto stosunkowo niski wskaźnik – za preferowane uznano lokalizacje z dobrym dostępem do transportu zbiorowego. |
| Szkolnictwo |
| 13 | - szkoły policealne i uczelnie wyższe;- szkoły podstawowe i ponadpodstawowe- przedszkola i żłobki | 192021 | Za preferowane rozwiązanie uznano dostęp szkół policealnych i uczelni wyższych do transportu zbiorowego.Odrębną kwestię stanowi monitorowanie poprawności parkowania w ich otoczeniu.Dla szkół podstawowych zakłada się lokalizację dojazdów rowerowych w strefach dogodnych dojść uczniów.Dla szkół ponadpodstawowych zakłada się dostęp uczniów oparty na transporcie zbiorowym i rowerowym (rozwój i modernizacja infrastruktury w strefach szkół).Istnieje konieczność równoległego zabezpieczenia podjazdów „kiss&ride” na krótkoterminowy postój.W przypadku przedszkoli miejsca parkingowe są zabezpieczane głównie na potrzeby pracowników.Wybór przedszkola jest przede wszystkim uzależniony od miejsca zamieszkania lub miejsca pracy rodziców (w zasięgu dojścia). |
| Obiekty kultu religijnego, cmentarze |
| 14 | obiekty kultu religijnego | 22 | Kościoły stanowią lokalne generatory ruchu, które powinny opierać się na dojściach.Miejsca parkingowe poza okresowymi zgromadzeniami, z reguły zasilają potrzeby lokalnych społeczności (są umiejscowione centralnie do jednostek osadniczych).Wymóg określa normę minimum, ale realizacja może uwzględniać zwiększony program. Nowe inwestycje znajdują się poza obszarem śródmiejskim. |
| 15 | cmentarze | 23 | Cmentarze stanowią okresowe duże generatory ruchu samochodowego.Brak nowych wskazań lokalizacyjnych dla cmentarzy w śródmieściu. Dla ewentualnych nowych lokalizacji cmentarzy podano normę minimum, ale realizacja może uwzględniać zwiększony program. |
| Ogródki działkowe |
| 16 | ogródki działkowe | 24 | Brak nowych wskazań lokalizacyjnych dla ogrodów w śródmieściu.Dla ewentualnych nowych lokalizacji ogródków działkowych podano normę minimum, ale realizacja może uwzględniać zwiększony program. |

DYREKTOR BIURA

(-) Grzegorz Kamiński