Tab. 2. Przypadki stanowiące podstawę do określenia wskaźników parkingowych zgodnie z indywidualnie opracowaną dla obszaru analizą parkingową.

|  |  |
| --- | --- |
| 1. | Zagospodarowanie tymczasowe |
| 2. | Duże tereny rekreacyjne, parki o oddziaływaniu ogólnomiejskim |
| 3. | Samodzielne duże działki otoczone przez zwartą zabudowę, bez przejazdów bramowych, o przejazdach bramowych nienormatywnych lub dostępie ograniczonym w inny sposób |
| 4. | Samodzielne działki przylegające do ulic/placów wyłączonych z ruchu samochodowego |
| 5. | Zmiana sposobu użytkowania obiektu budowlanego |
| 6. | Obszary, gdzie parkowanie jest bilansowane obszarowo, np. osiedla modernistyczne |
| 7. | Obszary z wartościową zabudową poprzemysłową |
| 8. | Obszary wymagające ograniczenia i uporządkowania parkowania przyulicznego |
| 9. | Obszary lub obiekty stanowiące duże generatory ruchu samochodowego, przeznaczone do wdrożenia kompleksowych rozwiązań w zakresie parkowania |
| 10. | Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej komunalnej i społeczno-czynszowej |
| 11. | Obiekty i tereny z dogodnym dostępem do transportu zbiorowego: kolejowego  i autobusowego o wysokim standardzie połączeń |
| 12. | Tereny w strefie funkcjonalnego śródmieścia z drzewami cennymi kulturowo, krajobrazowo i przyrodniczo, wskazanymi do zachowania, dla których ze względów urbanistycznych nie jest zasadne obniżenie parametrów planowanej inwestycji |
| 13. | Działki budowlane (tereny inwestycji) o powierzchni do 300 m2*,* w strefie funkcjonalnego śródmieścia, w otoczeniu zwartej zabudowy pierzejowej, których wielkość lub geometria uniemożliwiają realizację garażu |