## UZASADNIENIE

## DO PROJEKTU ZARZĄDZENIA

# **PREZYDENTA MIASTA POZNANIA**

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

Standardy dotyczące ustalania wskaźników parkingowych zostały określone w zarządzeniu Nr 375/2019/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 17 kwietnia 2019 roku. W trakcie obowiązywania zarządzenia było ono trzykrotnie zmieniane. Zmianie uległy wskaźniki w zakresie obiektów hotelowych oraz poszerzenia katalogu przypadków możliwych odstępstw od przyjętego standardu (po wykonaniu indywidualnych analiz).

Działania, prowadzone przez Wydział Urbanistyki i Architektury oraz Miejską Pracownię Urbanistyczną w Poznaniu, już w 2019 roku spowodowały konieczność stworzenia wspólnego katalogu wskaźników parkingowych, które byłyby adekwatne do inwestycji rewitalizacyjnych, a jednocześnie uwzględniałyby wzrastający wskaźnik motoryzacji i wpływałyby na zachowania mieszkańców miasta. Zarządzenie zostało przygotowane w formie tekstu jednolitego. Dodatkowo wprowadziło nowe wytyczne wynikające z dotychczasowych doświadczeń. Aktualizacja standardów powinna uwzględnić przyjęty kierunek działań Miasta, czyli dążenie do zwiększenia udziału pieszych, rowerzystów oraz środków transportu zbiorowego w przemieszczaniu się po mieście.

Zarządzenie określa, w ramach obszaru śródmieścia, granice stref, dla których przewiduje się niższe niż dotychczasowe wymagane standardy w zakresie realizacji miejsc parkingowych, pozwalające na nowe podejście do analizowania planowanych inwestycji na terenie miasta.

Na zasadność takiego rozwiązania wskazuje również duża liczba odstępstw od wyznaczonych standardów wydawanych dotychczas na podstawie indywidualnych analiz parkingowych na obszarze śródmieścia.

Propozycja wskaźników parkingowych opiera się na szczególnych uwarunkowaniach oraz dotychczasowych doświadczeniach zdobytych podczas wydawania warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, a także tworzenia zapisów miejskich planów zagospodarowania przestrzennego. Została zaktualizowana na podstawie informacji zebranych od czasu wejścia w życie poprzedniego zarządzenia Prezydenta w tym zakresie.

Podtrzymano zasadność zdefiniowania czynników stanowiących podstawę do określenia wskaźników parkingowych zgodnie z indywidualnie opracowaną dla obszaru analizą parkingową. Przy czym w zakresie odstępstw od standardów dopuszczono prowadzenie indywidualnych analiz parkingowych dla terenów z cennymi drzewami, również położonych poza obszarem śródmieścia. W wyniku tego oczekiwane będzie ograniczanie powierzchni kondygnacji podziemnych i wielkości parkingów naziemnych, na rzecz zachowania lub kreowania terenów zielonych na gruncie rodzimym.

Uzasadnienia dla zaproponowanych 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 (mp.) w odniesieniu do lokalu mieszkalnego. Uwzględniono uwarunkowania wynikające ze zmieniających się przepisów wykonawczych do Prawa budowlanego, które określają zasady lokalizacji stanowisk postojowych.  Po zmianie przepisów zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna uzyskała pewne udogodnienia (w zakresie lokalizacji mp. względem granic działki), jednak z uwagi na częstotliwość wprowadzonych zmian za uprawnione uznano podtrzymanie przelicznika na lokal.  Nie ograniczono przy tym liczby mp. na lokal. |
| 2 | mieszkalnictwo wielorodzinne | 2 | Wprowadzono strefę dogodnego dostępu do transportu zbiorowego (tz.), która umożliwia obniżenie wskaźnika mp. Ponadto ograniczono maksymalną liczbę mp. wyłącznie na obszarze śródmieścia.  Wskazano pewne preferencje dla lokalizacji intensywnej zabudowy mieszkaniowej w strefie dogodnego dostępu do tz. i konieczność ograniczenia liczby samochodów w obszarze śródmieścia, szczególnie obciążonym ruchem samochodowym.  Dla wskazanych na załączniku graficznym stref położonych w obszarze śródmieścia standardowy wymóg mp. został obniżony w celu racjonalnego wykorzystania terenu i ograniczenia lokalizacji nowych obiektów wzmagających ruch samochodowy, przy jednoczesnym zachowaniu walorów urbanistycznych obszaru. |
| 3 | – hotele  – domy studenckie | 3  4 | Obniżony wskaźnik dla hoteli umożliwia elastyczne kształtowanie liczby mp. w zależności od standardu hotelu. Uwzględniono, że hotele w dużej mierze bazują na tz. i taksówkach.  Dostrzeżono duży problem z mp. dla akademików (w przypadku istniejących obiektów są one niewystarczające dla potrzeb studentów).  Za preferowane rozwiązanie uznano lokalizację akademików z dogodnym dostępem do tz. i obsługę obiektów przez możliwie małą liczbę 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 mp. |
| 5 | – obiekty o powierzchni do 100 m2 mieszczące drobne usługi, rzemiosło, handel lub gastronomię  – obiekty gastronomiczne o powierzchni większej niż 100 m2 | 6  7 | 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 obszarze 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 mp. |
| pozostałe usługi | 12 | W kategorii tej mieszczą się wszelkie obiekty usługowe, 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 handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m2 | 8  9 | 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 mp. |
| 6 | targowiska, hale targowe | 10 | Istniejące targowiska w obszarze śródmieścia bazują na ogólnodostępnych mp. Ich klienci korzystają z miejsc postojowych lokalizowanych w przyległych pasach drogowych, ale nie na zasadach wyłączności.  Zakłada się powstawanie 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 obiekty wzmagające ruch samochodowy wymagają niezależnych regulacji adekwatnych do ich specyfiki. |
| Magazyny, produkcja | | | |
| 9 | magazyny, place składowe | 14 | Nie wprowadzono udogodnień w obszarze 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 powierzchni użytkowej). |
| 10 | zakłady produkcyjne | 15 | Wprowadzono udogodnienia w obszarze śródmieścia i dobrego dostępu do tz.  Uwzględniono możliwości stymulowania udziału w tz. (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 obiekty wzmagające ruch samochodowy 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 obszaru śródmieścia przyjęto stosunkowo niski wskaźnik –  za preferowane uznano lokalizacje z dobrym dostępem do tz. |
| Szkolnictwo | | | |
| 13 | – szkoły policealne  i uczelnie wyższe;  – szkoły podstawowe i ponadpodstawowe  – przedszkola i żłobki | 19  20  21 | Za preferowane rozwiązanie uznano dostęp szkół policealnych i uczelni wyższych do tz.  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 tz. 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 obiekty wzmagające ruch, 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 miejsca wzmożonego ruchu samochodowego.  Brak nowych wskazań lokalizacyjnych dla cmentarzy w śródmieściu.  Dla ewentualnych nowych lokalizacji cmentarzy podano normę minimum, która w zależności od potrzeb może być zwiększona. |
| Ogródki działkowe | | | |
| 16 | ogródki działkowe | 24 | Brak nowych wskazań lokalizacyjnych dla ogrodów w śródmieściu.  Dla ewentualnych nowych lokalizacji ogródków działkowych podano normę minimum, która w zależności od potrzeb może być zwiększona. |

Zarządzenie jest zgodne z Polityką Mobilności Transportowej Miasta Poznania (załącznik nr 1 do uchwały Nr L/894/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 6 lipca 2021 r.), która rekomenduje dążenie do równowagi pomiędzy chłonnością parkingową a przepustowością ulic, szczególnie w centrum (w tym również w strefach chronionych), obszarach rewitalizacji i w okolicach lokalizacji zespołu placów i parkingów. W zakresie normatywu parkingowego dla nowo powstającej zabudowy mieszkaniowej Polityka Mobilności Transportowej zaleca:

– w obszarze centralnym miasta zapewnienie mieszkańcom miejsc postojowych w granicy działki inwestora na wskaźnikach minimalnych,

– w strefach dogodnego dostępu do transportu publicznego, na obrzeżach miasta – dopuszczenie wskaźników oscylujących w okolicach minimum lub wyższych od obowiązujących w obszarze centralnym,

– rozważenie odstąpienia od części wymaganych normatywem miejsc parkingowych na rzecz zorganizowanego w obrębie wspólnoty współdzielenia pojazdów.

Zarządzenie jest zgodne z określonymi w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania (uchwała Nr LXXXVIII/1670/VIII/2023 Rady Miasta Poznania z dnia 11 lipca 2023 r.) celami:

– „miasta dogodnego transportu”, opartym na zasadzie ograniczania dostępności śródmieścia dla ruchu samochodowego na rzecz transportu zbiorowego oraz kreowania zasad dla preferowanej formy dostępności komunikacyjnej poszczególnych fragmentów miasta, w zależności od ich charakteru,

- „miasta krótkich odległości”, budowanym na efektywnym systemie transportowym, możliwości realizacji codziennych potrzeb (w tym zieleni i usług publicznych) mieszkańców możliwie bliskim otoczeniu, bez konieczności przemieszczania się komunikacją indywidualną.

DYREKTOR WYDZIAŁU

(-) mgr inż. arch. Piotr Sobczak