



**krakowski
panel
transportowy**

Transport, a architektura osiedli i planowanie przestrzenne

Krzysztof Skrzypek

Krakowskie Stowarzyszenie Przestrzeń-Ludzie-Miasto

Program Obsługi Parkingowej m. Krakowa

- Zatwierdzony uchwałą Rady Miasta Krakowa z 29 sierpnia **2012 roku**
- Wskazuje lokalizacje parkingów wielopoziomowych, parkingów P&R, zakres SPP oraz **wskaźniki liczby miejsc parkingowych**
- **Wskaźniki te określają ile m.p. trzeba wygospodarować na terenie inwestycji przy budowie lub rozbudowie budynku w zależności od jego funkcji**
- Wyznaczone wskaźniki parkingowe są umieszczane w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego i decyzjach WZIZT

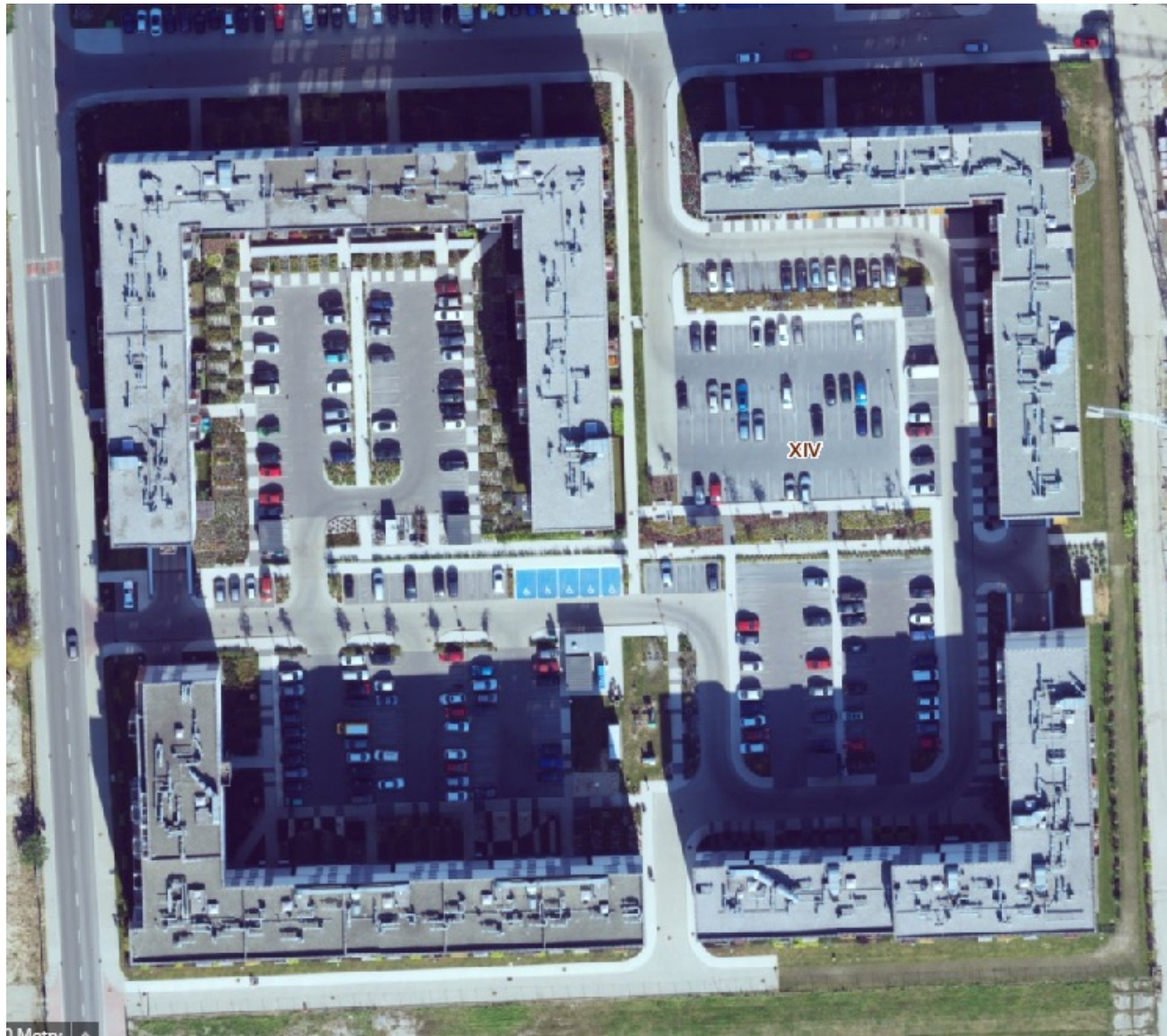
PROGRAM OBSŁUGI PARKINGOWEJ DLA MIASTA KRAKOWA

Tabela 10. Wskaźniki liczby miejsc postojowych w obszarze ograniczeń i poza ograniczeniami

Lp.	Rodzaj obiektu	Podstawa wskaźnika	Wskaźnik liczby miejsc postojowych		Wskaźniki miejsc postojowych dla rowerów *	
			w obszarze ograniczeń		poza ograniczeniami	
			min	max		min
1	2	3	4	5	6	7
1.	Budynki mieszkalne w zabudowie:					
a	jednorodzinnej	1 dom	1	2	2	–
b	wielorodzinnej	1 mieszkanie	0,5	1	1,2	0,5
2.	Budynki zamieszkania zbiorowego:					
a	hotele	100 pokoi	3	7	10	**
b	domy studenckie	100 łóżek	3	7	20	30
c	internaty, domy dziecka	100 łóżek	2	5	10	**
d	pensjonaty, domy wypoczynkowe	100 łóżek	3	7	20	15
e	domy rencistów	100 łóżek	2	5	12	–
f	domy zakonne	1 dom	2	5	10	–
g	koszary, zakłady karne	100 zatrudnionych	-	-	20	–
3.	Budynki użyteczności publicznej:					
a	administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości	1000 m ² pow. użytkowej	5	10	20	10
b	kultury: teatry, kina, sale koncertowe	100 widzów (miejsce siedzących)	12	20	25	5
c	kultury: sale wystawowe, muzea	100 odwiedzających (jednocześnie)	10	20	25	–
d	kultu religijnego	100 uczestników (jednocześnie)	3	7	10	–
e	oświaty	100 zatrudnionych	5	10	20	–

Wskaźniki ilości miejsc postojowych

- Nowe osiedla poza ścisłym centrum muszą posiadać 1,2 m.p. na mieszkanie na terenie inwestycji
- Względem europejskich standardów są wysokie
- Mają istotny wpływ na formę osiedli mieszkaniowych – rozległe parkingi podziemne i nadziemne, parkowanie i spaliny pod oknami, brak zieleni wysokiej, brak terenów rekreacyjnych, dużo nawierzchni nieprzepuszczających wodę
- W centrum Krakowa ograniczają możliwość budowy/rozbudowy budynków mieszkalnych, preferują budowę hoteli



Współczesne osiedle w Krakowie [<https://msip.um.krakow.pl>]



Osiedle w dzielnicy Aspern – Wiedeń [fot. Rupert Steiner archello.com]



Dzielnica Aspern – Wiedeń [<https://www.wien.gv.at/stadtplanung/aspern-seestadt#>]

Planowanie przestrzenne, a transport

- ~70% powierzchni Krakowa objętych jest planami
- ~80% z terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową to tereny zabudowy jednorodzinnej
- Następuje gwałtowne i chaotyczne zabudowywanie zielonych terenów podmiejskich w Krakowie i aglomeracji
- Powstaje zabudowa, którą nie sposób obsłużyć komunikacją zbiorową



Południowo-zachodnie przedmieścia Krakowa – Skotniki [<https://msip.um.krakow.pl>]

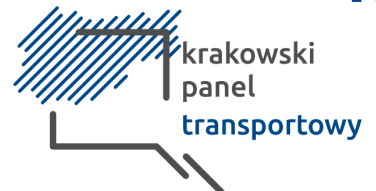
Rekomendacje

ZAKTUALIZOWANIE PROGRAMU OBSŁUGI PARKINGOWEJ MIASTA KRAKOWA (Z 2012R.)

- Stopniowe obniżanie wymogów parkingowych dla nowoprojektowanych i rozbudowywanych budynków n.p 1,2 m.p->1,0->...
- Zniesienie wymogów parkingowych dla ścisłego centrum miasta, wymogi uwarunkowane szczegółową lokalizacją

PLANOWANIE PRZESTRZENNE:

- Powiązanie intensywności dopuszczalnej zabudowy ze zdolnościami transportowymi rejonu, głównie dostępnością wydajnej komunikacji zbiorowej
- Rozsądne dogęszczanie miasta w rejonach z dobrym dostępem do komunikacji zbiorowej
- Kreowanie nowych centrów dzielnicowych z usługami społecznymi i obiektami handlowymi (miasto 15-minutowe, ograniczenie podróży międzydzielnicowych)
- Ograniczanie rozpętania zabudowy jednorodzinnej na podmiejskie tereny zielone



Dziękuję!