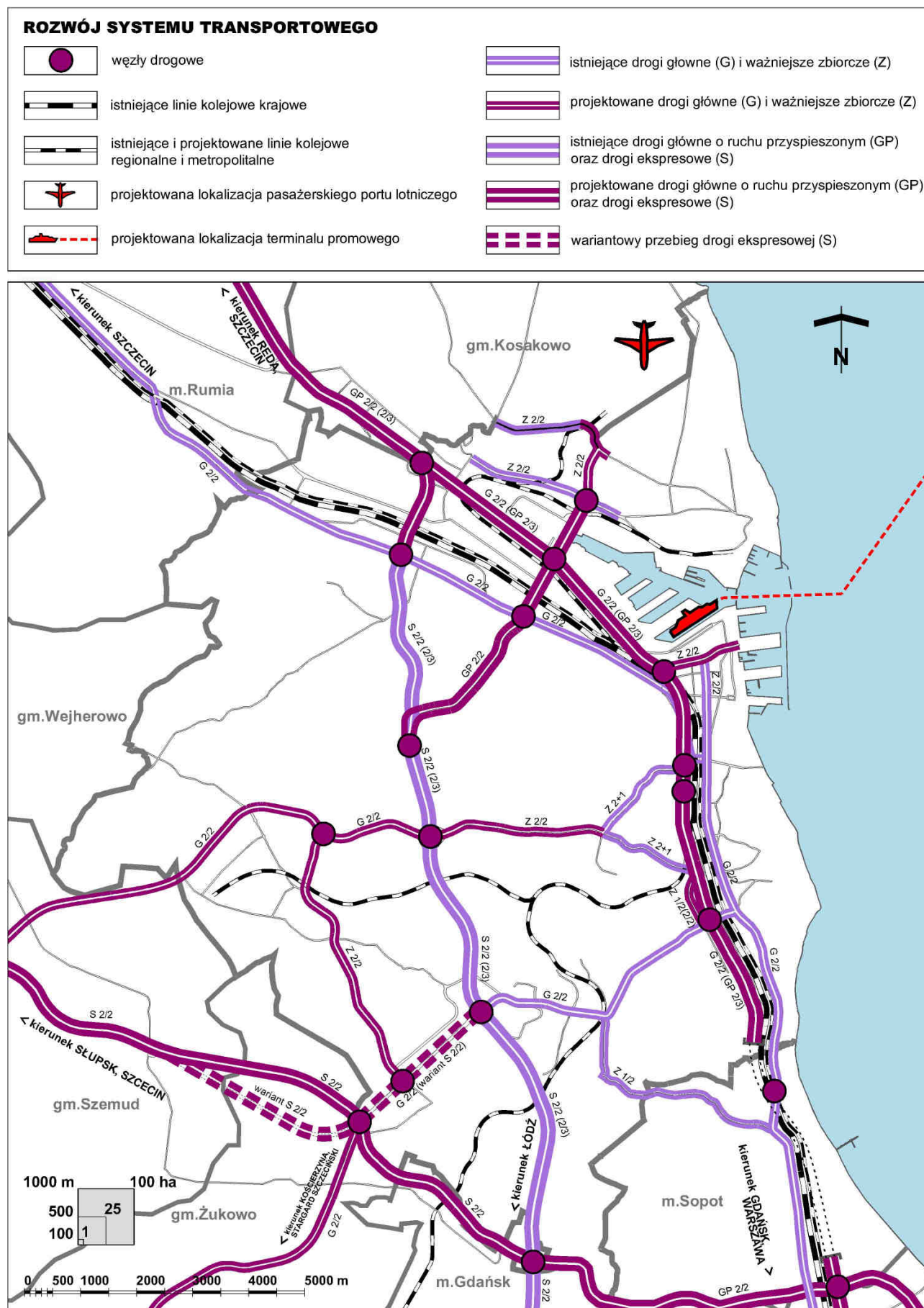




XV. TRANSPORT

1. POLITYKA TRANSPORTOWA

1.1. Wybór strategii rozwoju systemu transportowego

Polityka transportowa miasta jest zbiorem pożądaných interwencji władz miasta obejmujących ustalanie celów i priorytetów dla rozwoju różnych środków transportu, inwestycji transportowych i organizacji transportu zbiorowego. Ogólny cel prowadzonej polityki transportowej sprowadza się do uzyskania społecznie akceptowanego przez użytkowników poziomu obsługi transportowej przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów transportu, zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu oraz szkodliwego oddziaływania na środowisko. Jest jednak wiele czynników, które wpływają na sposób przełożenia tego celu na programy działań. Należą do nich na bieżąco pojawiające się problemy transportowe miasta, organizacja życia publicznego, stan motoryzacyjnej i ekologicznej świadomości społeczeństwa, rola rachunku ekonomicznego w planowaniu przedsięwzięć. Ważna jest przy tym świadomość, że:

- nie ma praktycznej możliwości nadążenia z rozbudową dróg za rosnącą motoryzacją; w sytuacji tłumionego popytu, próby dostosowania przepustowości dróg do pojemności parkingów prowadzą do nadmiernego zwiększenia ruchliwości i wzrostu zanieczyszczenia środowiska,
- kontynuacja dotychczasowej polityki w większości przypadków nie rozwiązuje problemu zatłoczenia, które obejmuje coraz większe obszary i pochłania coraz więcej czasu,

Niezależnie od scenariuszy gospodarczego rozwoju miasta, Gdynia powinna przystąpić do zdecydowanego wdrażania założeń strategii zrównoważonego rozwoju transportu, mając na tym polu doświadczenie nabyte poprzez uczestnictwo w międzynarodowych programach. Pełna i konsekwentna realizacja takiej strategii jest zadaniem bardzo ambitnym i dotyczącym wiele pozatransportowych sfer, zwłaszcza w realizacji takich zadań jak:

- zmniejszanie potrzeb podróżowania przez planowanie miasta bardziej zwartej, o przemieszanych funkcjach,
- kształtowanie przestrzeni miejskiej w sposób korzystnie wpływających na rozwój ekologicznych środków transportu (podróże piesze i rowerowe).

1.2. Cele i środki polityki transportowej

Głównym celem polityki transportowej w Gdyni powinna być konsekwentna realizacja strategii zrównoważonego rozwoju miasta poprzez tworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy zapewnieniu priorytetu dla transportu zbiorowego i ograniczaniu uciążliwości transportu dla środowiska. Warunkiem osiągnięcia celu głównego jest realizacja następujących celów szczegółowych:

- ograniczanie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych,
- poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców,
- usprawnienie zarządzania drogami i ruchem drogowym,
- usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu,
- integracja systemów komunikacji zbiorowej w skali obszaru metropolitalnego.

Cel 1: Ograniczanie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych miasta oraz dostosowanie chłonności parkingowej obszarów do przepustowości układu ulicznego

W ramach realizacji celu należy:

- lokalizować intensywną zabudowę mieszkaniową, koncentracje miejsc pracy i usług jak najbliżej centrów i linii transportu zbiorowego, o dobrym warunkach dla podróży pieszych i rowerowych; oddalające się od centrów miasta monofunkcyjne, mieszkaniowe rejony Gdyni zwiększają transportochłonność systemu i obniżają jego efektywność ekonomiczną,
- stymulować rozwój wielofunkcyjnych obszarów (mieszkalnictwo, praca, usługi) na terenach Gdyni-Zachód, Kacka, Obłuża-Pogórza,
- przewidzieć tereny pod lokalizację obiektów dla rozwoju transportu zbiorowego i węzłów integracyjnych wzdłuż linii SKM (pętle, parkingi „Park and Ride”),
- uzależnić wydanie decyzji lokalizacyjnej dla nowych źródeł ruchu od wyników profesjonalnej analizy konsekwencji ruchowych takiej lokalizacji (np. w przypadku lokalizacji centrów handlowych przy głównych ciągach ulicznych),
- stymulować rozwój form obsługi mieszkańców ograniczających potrzebę wykonywania podróży niepieszych; w ramach tych działań należy zachęcać do rozwoju formy zleceń telefonicznych, zminimalizowanie potrzeby osobistego załatwiania spraw w urzędach.

Cel 2: Poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich

W ramach realizacji celu należy:

- dokonać wymiany zużytego taboru autobusowego i trolejbusowego na tabor odpowiadający standardom europejskim,
- zmodernizować układ uliczny w sposób umożliwiający wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego (odcinek al. Zwycięstwa od ul. Wielkopolskiej do ul. Piłsudskiego, odcinek ul. J. Wiśniewskiego) z zastosowaniem urządzeń ITS,
- zwiększyć kontrolę dostępności samochodów osobowych do strefy śródmiejskiej (łącznie z wprowadzaniem ograniczeń dostępności),
- wykorzystać atrakcyjne powiązania układowe dla obsługi transportem zbiorowym, przy prioritycie dla transportu zbiorowego (połączenie Gdyni-Zachód ze Śródmieściem poprzez ul. Chwarznieńską i Witomino),
- usprawnić funkcjonowanie Szybkiej Kolei Miejskiej w celu przywrócenia jej wysokiej rangi w systemie transportowym Gdyni i Aglomeracji,
- doprowadzić do realizacji Kolei Metropolitalnej - szynowego środka transportu publicznego łączącego porty lotnicze Rębiechowo, Gdynia-Kosakowo oraz dzielnice tzw. „górnego tarasu” z centrami Gdańsk i Gdyni,
- doprowadzić do rzeczywistej integracji transportu zbiorowego poprzez organizację pasażerskich węzłów integracyjnych przy przystankach SKM; dla podniesienia atrakcyjności węzłów, należy przewidzieć na ich obszarze program usługowo-handlowy,
- wprowadzić nowoczesny system informacji dla pasażerów i usunąć bariery przestrzenne dla pasażerów niepełnosprawnych (zwłaszcza na linii SKM).

Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego,

W ramach realizacji celu należy:

- unikać lokalizacji względem siebie funkcji miejskich w sposób wymuszający niekontrolowaną dostępność do drogi i przyczyniający się do powstawania efektu bariery (np. ulica oddzielająca szkołę lub zespół usług od osiedla mieszkaniowego),
- zmodernizować miejsca szczególnej koncentracji wypadków drogowych poprzez zastosowanie pasów skrętu w lewo, azyli dla pieszych, małych rond i sygnalizacji świetlanych,
- opracować kompleksowe projekty koncepcyjne (konceptcje programowe) usprawnień w zakresie bezpieczeństwa ruchu dla ciągów ulic w poszczególnych dzielnicach zwracając uwagę na prawidłową funkcję ulicy, tworzenie stref ruchu i stosowane środki uspokojenia ruchu,
- wspierać edukacyjne działania szkoły w zakresie wychowania komunikacyjnego,

- rozwijać układ dróg rowerowych i propagować rower jako środek transportu miejskiego,
- wprowadzić obligatoryjne oceny zamierzeń transportowych i lokalizacji funkcji miejskich pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Cel 4: Usprawnienie zarządzania drogami, ruchem drogowym i przewozami

W ramach realizacji celu należy:

- zwiększyć zakres działań modernizacyjnych i utrzymaniowych dla zahamowania degradacji istniejącej infrastruktury drogowej miasta,
- dokończyć rozpoczęte inwestycje drogowe o znaczeniu strukturalnym (Droga Różowa od ul. Śląskiej do Kolibek, ul. J. Wiśniewskiego, Trasa Kwiatkowskiego)
- uzupełnić układ uliczny o odcinki stwarzające możliwość ograniczenia ruchu tranzytowego i ciężarowego przez obszary centralne, usprawnienia transportu autobusowego, korzystniejszego rozłożenia ruchu kołowego w sieci, zainwestowania terenów rozwojowych (Gdynia-Zachód),
- wprowadzić system parkowania z parkingami strategicznymi i ograniczeniami dostępności pojazdów indywidualnych do stref centralnych miasta.
- zbudować nowoczesny system sterowania ruchem ulicznym z priorytetami dla transportu zbiorowego,
- zbudować system sterowania ruchem pojazdów transportu zbiorowego i informacji parkingowej,
- stworzyć system informacji transportowej w systemie informacji przestrzennej miasta,
- systematycznie przeprowadzać badania ruchu drogowego, oceniać kierunki zmian zachowań transportowych mieszkańców Gdyni jak i jej gości,
- zlokalizować i umożliwić rozwój terminali logistycznych, baz przeładunkowych, magazynów i hurtowni na obrzeżach Miasta,
- wprowadzić strefy płatnego parkowania – przede wszystkim w obszarze centralnym.

Cel 5: Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców

W ramach realizacji celu należy:

- dostosować infrastrukturę transportową do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- eliminować bariery przestrzenne spowodowane przez układ drogowy i kolejowy,
- popierać ekologiczne środki transportu osób i towarów oraz stosowanie ekologicznych paliw,
- wyznaczyć trasy dla ruchu ciężarowego,
- ograniczyć ruch samochodów ciężarowych do wyznaczonych ciągów ulicznych, dni tygodnia i godzin doby stosownie do strefy miasta,
- zwiększyć kontrolę stanu technicznego pojazdów pod względem emisji spalin i hałasu,
- minimalizować ogólną powierzchnię terenów przeznaczonych na trasy drogowe i kolejowe,
- oceniać zamierzenia inwestycyjne w transporcie pod kątem ich skutków na środowisko przyrodnicze oraz stosowane środki ochrony biernej.

Cel 6: Usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu

W ramach realizacji celu należy:

- wyznaczyć jednostkę planistyczną zajmującą się kompleksowo rozwojem systemu transportowego miasta i jego otoczenia jako procesem ciągłym, podlegającym bieżącej weryfikacji i dostosowywania do nowych warunków,
- wprowadzić kilkuletnie planowanie inwestycji drogowych jako warunek prawidłowego przygotowania inwestycji,
- wprowadzić większy zakres i różnorodność opłat transportowych w mieście, stosownie do strefy miasta.

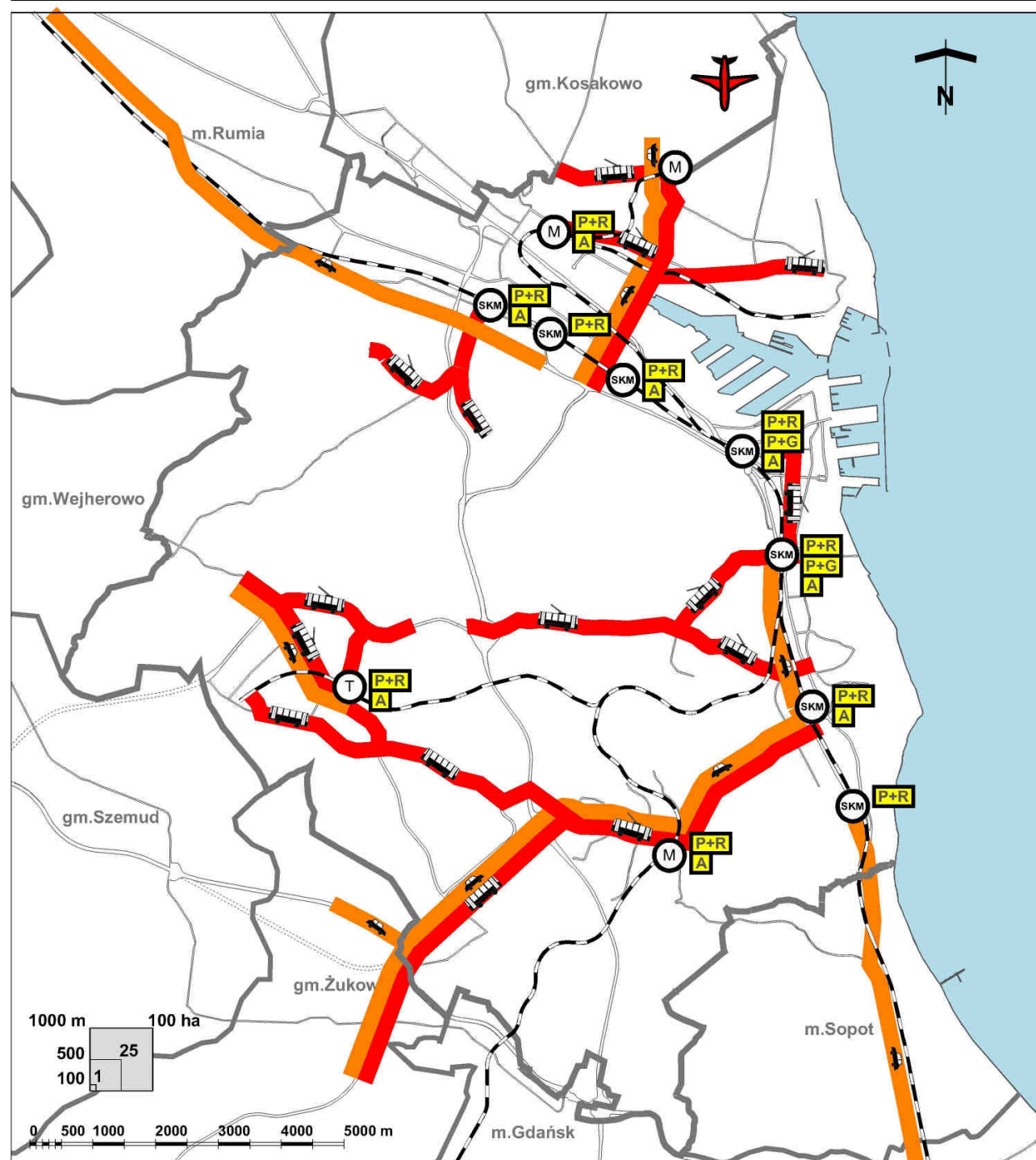
Cel 7. Integracja systemów komunikacji zbiorowej w skali obszaru metropolitalnego

W ramach realizacji celu należy:

- doprowadzić do integracji transportu zbiorowego - spójności rozkładów jazdy w obszarze metropolitalnym oraz do jednolitych taryf przewozowych w obszarze aglomeracji.

WĘZŁY INTEGRACYJNE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

	ważniejsze węzły integracyjne przy stacjach SKM/ przy projektowanych stacjach lekkiego transportu szynowego oraz kolei metropolitalnej		zasadnicze kierunki dowozu pasażerów do węzła integracyjnego autobusami i trolejbusami
	zintegrowanie autobusów (trolejbusów) z transportem szynowym		zasadnicze kierunki dojazdu do parkingów strategicznych transportem indywidualnym
	zintegrowanie parkingów w systemie "Park & Ride" z transportem szynowym		projektowana lokalizacja pasażerskiego portu lotniczego
	zintegrowanie parkingów w systemie "Park & Go" w zasięgu pieszej dostępności śródmieścia lub przez transport publiczny w obrębie śródmieścia		


1.3. Ogólne zasady wdrażania polityki transportowej

Proces wdrażania polityki transportowej w Gdyni powinien odbywać się zgodnie z następującymi zasadami ogólnymi:

1. Polityka transportowa i proponowane w niej środki realizacji powinny uwzględniać realne środki finansowe, a środki na rozwój systemu powinny być wydatkowane zgodnie z założeniem, że rozwój systemu transportu zbiorowego będzie wyprzedzał rozwój podstawowego układu ulic miasta.
2. Polityka transportowa miasta powinna uwzględniać silne związki społeczne i gospodarcze, a tym samym transportowe z miastami aglomeracji gdańskiej i sąsiednimi gminami.
3. Polityka transportowa miasta powinna być zróżnicowana w stosunku do obszarów miasta różniących się funkcją i rolą poszczególnych środków transportu, realizując w ten sposób koncepcję strefowania miasta. Odnosi się to głównie do problemów parkowania, opłat transportowych, ograniczeń dostępności dla niektórych rodzajów ruchu.
4. Wdrażanie instrumentów polityki transportowej miasta może się odbywać skutecznie przy dostatecznej akceptacji społecznej osiągananej poprzez odpowiednie kampanie promocyjne i informacyjne oraz przy spójności działań w zakresie planowania rozwoju, projektowania, budowy, utrzymania i zarządzania systemem transportowym w Gdyni.

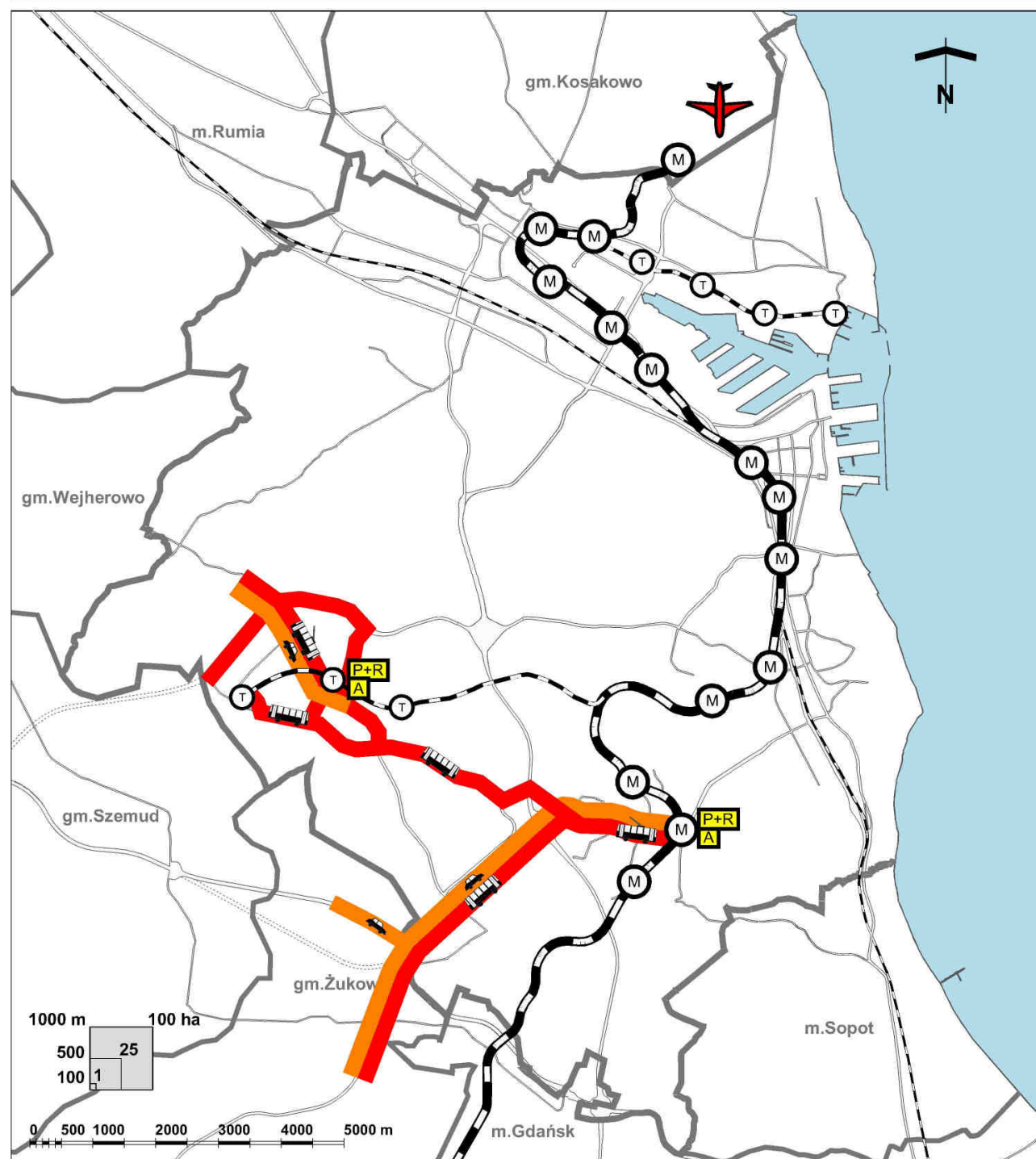
2. ROZWÓJ ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO GDYNI
2.1. Podstawowy układ uliczny miasta

Perspektywiczny układ podstawowy układ uliczny miasta tworzy:

- Obwodnica Trójmiasta (droga krajowa nr S6) klasy S 2/2 lub S 2/3,
- planowana Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S2/2 - rozpatrywane są dwa warianty przebiegu tej trasy: od węzła „Wysoka” na Obwodnicy Trójmiasta, wzdłuż południowej granicy administracyjnej Gdyni lub od węzła „Kack” (ulica Chwaszczyńska),
- Trasa Kwiatkowskiego klasy GP2/2; ulica stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi (ul. Morska, ul. Janka Wiśniewskiego) i Portem Handlowym Gdynia (terminale kontenerowe), a także łączy dzielnice Obłuże-Pogórze z innymi dzielnicami miasta,
- planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej klasy GP2/2 lub GP2/3 (OPAT),
- Trasa Średnicowa (al. Zwycięstwa, ul. Śląska, ul. Morska) klasy G 2/2 lub G 2/3; ulica dla powiązań międzydzielnicowych, ale z uwagi na jej dotychczasowy charakter i obudowę musi pełnić miejscowo funkcje ulicy zbiorczej,
- Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2 (z rezerwą dla przekroju GP2/2) (Droga Różowa / Czerwona, ulica Janka Wiśniewskiego i jej planowane przedłużenie do OPAT),
- ul. Wielkopolska klasy G 2/2 stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi, w powiązaniach międzydzielnicowych łączy Dąbrowę, Kack i część Orłowa z pozostałymi dzielnicami miasta,
- planowany łącznik gdyński do Trasy Kaszubskiej klasy G 2/2 (połączenie od węzła „Chwarzno” do Trasy Kaszubskiej),
- ul. Władysława IV klasy Z 2/2, Z 1/4,
- planowana ulica klasy Z 2/2 stanowiąca powiązanie ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego,
- planowana ul. Nowa Węglowa klasy Z 2/2,
- ul. Hutnicza klasy Z 1/2,
- planowana ulica klasy Z 1/2 stanowiąca najbardziej na zachód wysunięte powiązanie ul. Morskiej z ul. Hutniczą – połączenie wynikające z potrzeb obsługi transportowej Rumi,
- ul. Nowa Łużycka Z 1/2 lub Z 2/2 wiąże układ lokalny przyległego obszaru z układem podstawowym,
- ul. Kielecka klasy Z 2+1 i ul. Małokacka-Stryjska klasy Z 2+1,
- ul. Sopocka klasy Z 1/2,
- ul. Chwarznieńska klasy Z 2/2 lub Z 1/4,
- planowana ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód).

ROZWÓJ TRANSPORTU SZYNOWEGO

- | | | | |
|--|--|--|---|
| | trasa projektowanej kolei metropolitalnej z ważniejszymi przystankami | | zintegrowanie autobusów (trolejbusów) z transportem szynowym |
| | perspektywiczne trasy "lekkiego" środka transportu szynowego z ważniejszymi przystankami | | zintegrowanie parkingów w systemie "Park & Ride" z transportem szynowym |
| | zasadnicze kierunki dowozu pasażerów do węzła integracyjnego autobusami i trolejbusami | | |
| | zasadnicze kierunki dojazdu do parkingów strategicznych transportem indywidualnym | | |
| | projektowana lokalizacja pasażerskiego portu lotniczego | | |



2.2. Rozwój transportu zbiorowego i węzły integracyjne

Rozwój zbiorowego transportu pasażerskiego obejmuje:

- wprowadzenie nowych linii autobusowych i trolejbusowych na terenach rozwojowych miasta,
- budowę systemu zarządzania i sterowania ruchem ulicznym umożliwiającą nadawanie priorytetu dla autobusów i trolejbusów w ruchu ulicznym oraz bieżącą informację pasażerską na przystankach,
- modernizację istniejących linii kolejowych do obsługi przyległych obszarów miasta i powiązań z portami lotniczymi,
- budowę linii transportu szynowego do centralnego obszaru Chwarzna-Wiczlina,
- budowę pętli przy przystankach kolejowych oraz zajezdni,
- uruchomienie portu lotniczego Gdynia-Kosakowo (lotnisko Babie Doły),
- wprowadzenie organizacyjnych środków integrujących transport zbiorowy (wspólny bilet, powiązanie rozkładów jazdy).

Rozwój obsługi pasażerskiej transportem szynowym obszarze Gdyni odbywać się będzie poprzez:

- kolej dalekobieżną (powiązania krajowe i międzynarodowe)
- kolej regionalną (powiązania regionalne m. in. z Lęborkiem i Kościerzyną)
- kolej metropolitalną (powiązania wewnątrz obszaru metropolitalnego).

W ramach powiązań wewnętrznych obszaru metropolitalnego niezbędne są następujące działania:

- rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) poprzez modernizację infrastruktury liniowej i przystankowej oraz taboru,
- uruchomienie Kolei Metropolitalnej w tym: modernizację linii „kościerskiej” z budową dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk-Rębiechowo z nowymi przystankami („Olimpijska”, „Mały Kack”, „Karwiny”, „Wielkopolska”) oraz modernizację linii kolejowej do planowanego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo z przystankami („Port”, „Rzeźnia”, „Pogórze”, „Płk. Dąbka”, „Port Lotniczy”),
- budowa odcinka linii kolejowej od linii „kościerskiej” do Chwarzna-Wiczlina z możliwością poprowadzenia tam lekkiego taboru szynowego (np. tramwaju dwusystemowego); realizacja tego projektu jest uzależniona od przyszłej funkcji tej linii kolejowej i zasad współdziałania administracji kolejowej z władzami gminy.

Do planowanych inwestycji kolejowych związanych z obsługą pasażerską należą także:

- budowa stacji Gdynia Główna Postojowa,
- budowa 4-go toru Gdynia Główna - Rumia,
- opcjonalnie - budowa stacji SKM Gdynia Śródmieście.

Wyżej wymienione transport zbiorowy oraz układ uliczny powinna podlegać wielokierunkowej integracji. W tym celu w układzie transportowym miasta powinny funkcjonować węzły integracyjne:

- węzły o znaczeniu krajowym
 - Gdynia Główna – dworzec PKP,
 - Port Gdynia – Terminal promowy,
- węzły o znaczeniu metropolitalnym
 - Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana – przystanek kolejowy,
 - Gdynia Chylonia – przystanek kolejowy,
 - Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo – przystanek kolejowy,
- węzły o znaczeniu lokalnym
 - Gdynia Orłowo– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Redłowo– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Leszczynki– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Grabówek– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Wielki Kack– przystanek kolejowy.

Skonkretyzowanie zamierzeń co do rezerw terenowych muszą poprzedzić kompleksowe, bazujące na aktualnej sytuacji, analizy studialno - projektowe.



Wskaźniki parkingowe

Rodzaj funkcji obiektu	Wskaźniki parkingowe dla samochodów osobowych			Wskaźniki miejsc postojowych dla rowerów	Wskaźniki miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych
	Strefa I Śródmieście	Strefa II poza Śródmieściem z dobrą obsługą komunikacją zbiorową	Strefa III poza Śródmieściem ze złą obsługą komunikacją zbiorową		
Budynki mieszkalne wielorodzinne	1-1,4 / 1 mieszkanie	min 1,5 / mieszkanie (z czego min 10% miejsc ogólnodostępnych)	min 1,5 / 1 mieszkanie (z czego min 10% miejsc ogólnodostępnych)	min 1 / 1 mieszkanie	10% miejsc postojowych, z czego 10% jako mp ogólnodostępne dla osób niepełnosprawnych
Budynki mieszkalne jednorodzinne	min 2 / dom	min 2 / dom	min 2 / dom		
	Zaleca się realizację 1 miejsca ogólnodostępnego na 5 domów				
Akademiki, bursy, hotele pracownicze	max 1 / 10 łózek	1-3 / 10 łózek	min 2/10 łózek	min 5 / 10 łózek	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Hotele, pensjonaty	max 1 / 1 pokój	max 2 / 1 pokój + min 1 mp dla autokaru / 30 pokoi (min 1/1 pokój dla motelu)	min 1 / 1 pokój + min 1 mp dla autokaru / 30 pokoi	nie określa się	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Schroniska turystyczne, hostele, domy turysty itp.	max 1 / 10 łózek	max 2 / 10 łózek + min 1 mp dla autokaru / 60 łózek	min 1 / 10 łózek + min 1 mp dla autokaru / 60 łózek	min 1 / 5 łózek	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Ośrodki wczasowe	nie dotyczy	min 1 / 3 łóżka	min 1 / 3 łóżka	nie określa się	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m ²	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować max 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować max 2 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować min 2 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	min 1 / 200 m ² powierzchni sprzedażowej	10% miejsc postojowych
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedażowej poniżej 2000 m ²	max 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	max 2 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	min 3 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej, min 1 mp	min 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych
Hurtownie (magazyny, place składowe)	max 10	max 5 / 4 zatrudnionych	min 1 / 2 zatrudnionych	min 1 / 10 zatrudnionych	10% miejsc postojowych
Targowiska, hale targowe	dla hal targowych max 2 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu), dla targowisk max 2 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu)	1-4 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu)	min 2 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu)	min 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Urzędy	max 7 / 100 m ² powierzchni użytkowej	2-7 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 100 m ² pow. użytkowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Biura o małym ruchu klientów (projektowe, zakładowe itp.)	max 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	1-5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej	10% miejsc postojowych
Biura o dużym ruchu klientów (turyistyczne, obsługi klienta, doradcze, agencje nieruchomości itp.)	max 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	2,5-5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 100 m ² powierzchni użytkowej	10% miejsc postojowych
Banki, poczty	max 1 / 100 m ² powierzchni użytkowej	max 2,5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 100 m ² pow. użytkowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Zakłady produkcyjne	max 1 / 5 zatrudnionych	1-3/ 4 zatrudnionych	min 3 / 10 zatrudnionych	min 1 / 10 zatrudnionych	10% miejsc postojowych
Usługi drobne (szewc, fryzjer, zegarmistrz itp.)	max 1	max 4	min 1	nie określa się	nie określa się
Warsztaty samochodowe	max 3 / 1 stanowisko obsługi	2-4/ 1 stanowisko obsługi	min 2 / 1 stanowisko obsługi	nie określa się	nie określa się
Przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja i średnie	max 0,5 / 1 salę lekcyjną min 2mp dla przedszkoli max 2 / 1 salę min 2 mp	max 0,5 / salę lekcyjną min 2 mp dla przedszkoli max 2 / salę min 2 mp	min 1 / 1 salę lekcyjną	min 5 / 1 salę lekcyjną (tylko dla gimnazjum i szkół średnich)	10% miejsc postojowych
Szkoły wyższe, pomaturalne	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, studentów oraz planowanych funkcji. Realizuje się maksymalnie 25% zapotrzebowania na miejsca parkingowe związanego z zatrudnieniem max 25 / 100 zatrudnionych	Realizuje się maksymalnie 50% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjąć max 1 / 1 zatrudnionego	Realizuje się minimum 100% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjąć min 1/ 1 zatrudnionego	min 1 / 3 studentów	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Szpital	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, liczby miejsc stałego pobytu, liczby gabinetów poradni, liczby karetek. Realizuje się maksymalnie 25% zapotrzebowania na miejsca parkingowe związanego z zatrudnieniem max 25 / 100 zatrudnionych	Realizuje się maksymalnie 50% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjąć max 1 / 1 zatrudnionego	Realizuje się minimum 100% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjąć min 1/ 1 zatrudnionego	nie określa się	Indywidualne studium, min 10% miejsc postojowych
Przychodnie lekarskie i poradnie	max 2 / 1 gabinet	max 4 / 1 gabinet	min 4 / 1 gabinet	1 / gabinet, min 2	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Gastronomia	0	max 1 / 8 miejsc konsumpcyjnych	min 1 / 4 miejsca konsumpcyjne	1 / 10 miejsc konsumpcyjnych	10% miejsc postojowych
Kina, teatry	max 1 / 8 miejsc siedzących + max 1 mp dla autokaru / 50 miejsc siedzących	1-2 / 8 miejsc siedzących + max 1 mp dla autokaru / 50 miejsc siedzących	min 1 / 4 miejsc siedzących	1 / 10 miejsc siedzących	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Muzea, obiekty wystawowe	max 25 / 1000 m ² + max 4 mp dla autokarów / 1000 m ²	max 25 / 1000 m ² + max 4 mp dla autokarów / 1000 m ²	min 25 / 1000 m ² + min 4 mp dla autokarów / 1000 m ²	min 18 / 1000 m ²	10% miejsc postojowych, min 1mp
Obiekty sportowe	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla przewidywanej liczby korzystających i widzów				
Kościół	max 5 / 100 miejsc siedzących	5-7 / 100 miejsc siedzących	min 5 / 100 miejsc siedzących	min 10 / 100 miejsc siedzących	10% miejsc postojowych
Obiekty o funkcjach mieszanych (handel usługi biura, rozrywka)	Indywidualne studia, w których należy określić maksymalne zapotrzebowanie na miejsca parkingowe uwzględniając różne okresy szczytów parkowania dla poszczególnych funkcji, a następnie przyjąć maksymalną realizację 25% zapotrzebowania dla strefy I śródmiejskiej i strefy II z dobrą obsługą komunikacją zbiorową, natomiast dla strefy III ze złą obsługą komunikacją zbiorową minimum 50% realizacji zapotrzebowania maksymalnego.				

Uwaga: Dopuszcza się odstępstwa od wyżej w/w wskaźników parkingowych w sytuacjach i na warunkach określonych w rozdz. XII *Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów...*, ust. 6 pkt 7, a także w przypadkach uzasadnionych lokalnymi uwarunkowaniami – wynikającymi z sytuacji parkingowej w sąsiedztwie planowanych inwestycji.