

System parkingów Park & Ride, nowych przystanków i stacji przesiadkowych w Krakowie w połączeniu z rozwojem Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej do 2020r.

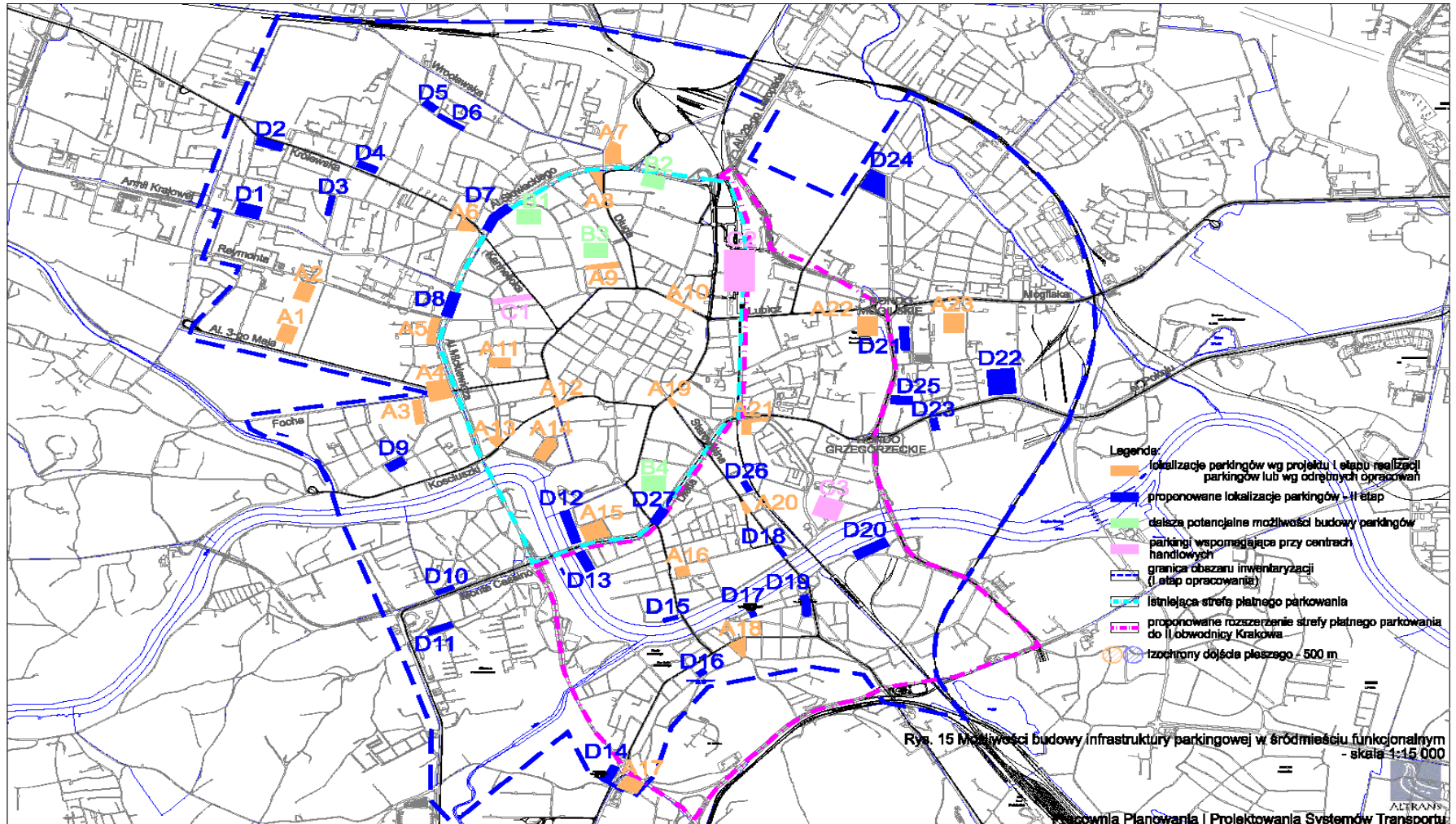
Grzegorz Stawowy

Przewodniczący Komisji Planowania
Przestrzennego i Ochrony Środowiska

Rada Miasta Krakowa

Propozycje lokalizacji infrastruktury parkingowej w Śródmieściu

Źródło: Program obsługi parkingowej dla miasta Krakowa – etap II, ALTRANS, listopad 2008



Rekomendowana kolejność realizacji

Źródło: Program obsługi parkingowej dla miasta Krakowa – etap II, ALTRANS, listopad 2008 z uwzględnieniem danych z Wydziału Inwestycji UMK

Rejon bilansowy	I kolejność realizacji parkingów	II kolejność realizacji parkingów	Bilans miejsc postojowych po realizacji parkingów
Wesoła Zachód (I8) deficyt: - 250	A10, A19, A21 pojemność: 1 005	D21, D25 pojemność: 860	+1 615
Kazimierz (I7) deficyt: -1 173	A16, A20 pojemność: 621	D13, D15, D18, D26 pojemność: 1 360	+808
Nowy Świat (I5) deficyt: -478	A12, A13, A14 pojemność: 1 175	A3, A4 pojemność: 400	+1 097
Nowa Wieś Południe (V3): deficyt: -1 684	A6 pojemność: 320	D3, D4, D7, pojemność: 690	-674
Stradom (I6) deficyt: -409	A15 pojemność: 1 296	D12, D27 pojemność: 560	+1 447
Kleparz (I2) deficyt: -278	A6, A9 pojemność: 600	B2 pojemność: 480	+802
Półwsie Zwierzynieckie (VII1) deficyt: 534	A3, A4 pojemność: 400	D9 pojemność: 185	+1 119
Krowodrza - Nowa Wieś (V4) rezerva: 20	A6 pojemność: 320	D4, D5, D7 pojemność: 740	+1 080
Piasek Północ (I3) deficyt: -847	A9 pojemność: 280	B1, B3 pojemność: 1 010	+443

Parkingi funkcjonujące w systemie P&R

Źródło: Program obsługi parkingowej dla miasta Krakowa

- ❖ Zgodnie z przyjętymi zasadami rozwoju układu transportowego miasta Krakowa, parkingi funkcjonujące na zasadzie P&R mają być:
- ❖ lokalizowane w sąsiedztwie III i IV obwodnicy poza obszarami koncentracji mieszkalnictwa i miejsc pracy,
- ❖ powiązane z liniami tramwaju szybkiego i tradycyjnego (przy pętlach tramwajowych) oraz z liniami kolejowymi (uwzględniając również projektowane osobowe przystanki kolejowe),
- ❖ planowane przy dworcach autobusowych w przypadku obszarów, które nie są obsługiwane systemem zbiorowego transportu tramwajowego lub kolejowego.

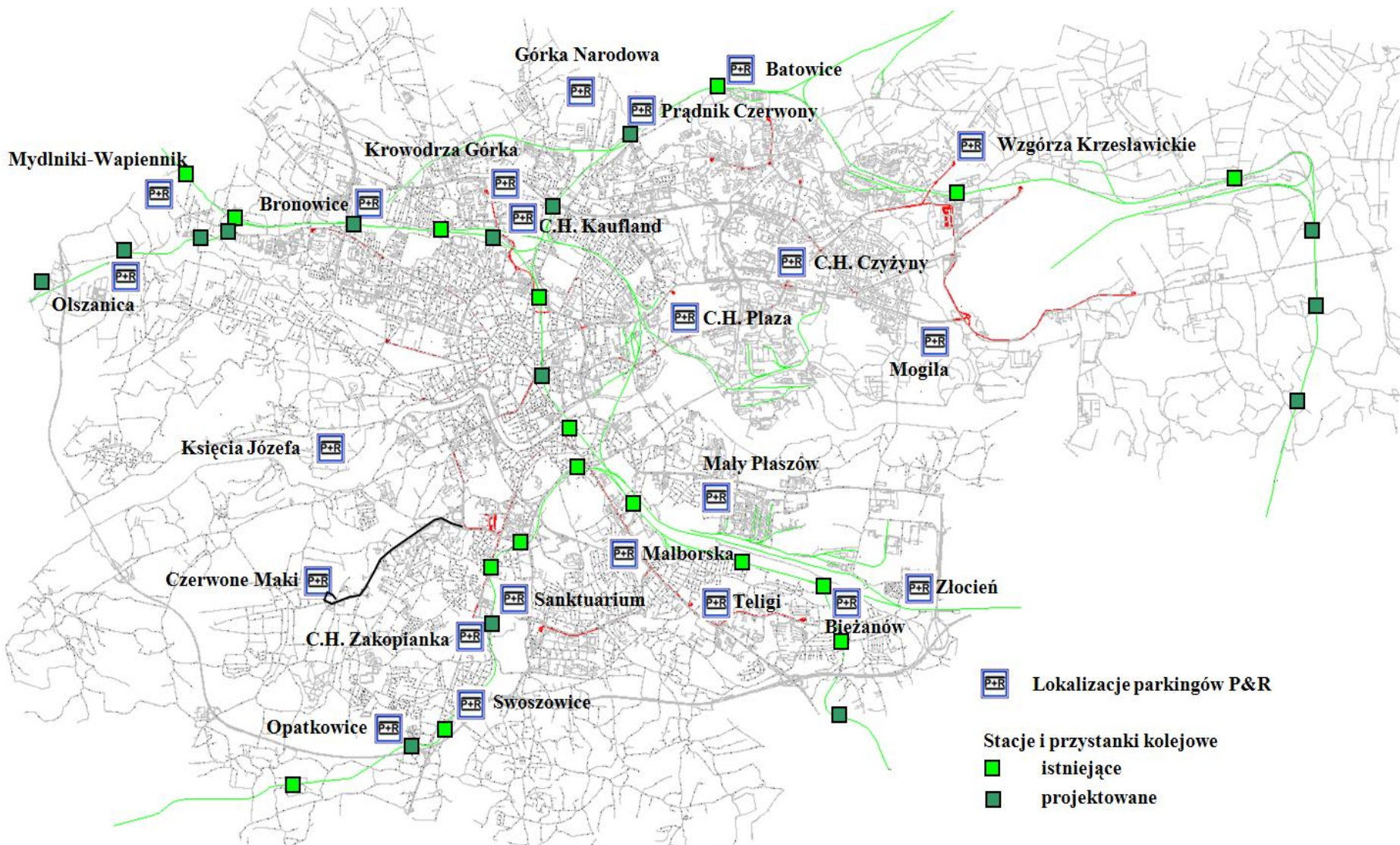
Ogólne zasady funkcjonowania parkingów typu P&R:

Źródło: Program obsługi parkingowej dla miasta Krakowa

- ❖ wszystkie parkingi czynne są 7 dni w tygodniu w godzinach 4:30 – 2:30,
- ❖ codzienna przerwa techniczna odbywa się w godzinach 2:30 – 4:30,
- ❖ warunkiem korzystania z parkingów jest posiadanie Biletu Park&Ride lub aktywnej KKM.

Propozycja lokalizacji parkingów typu P&R

Źródło: Program obsługi parkingowej dla miasta Krakowa

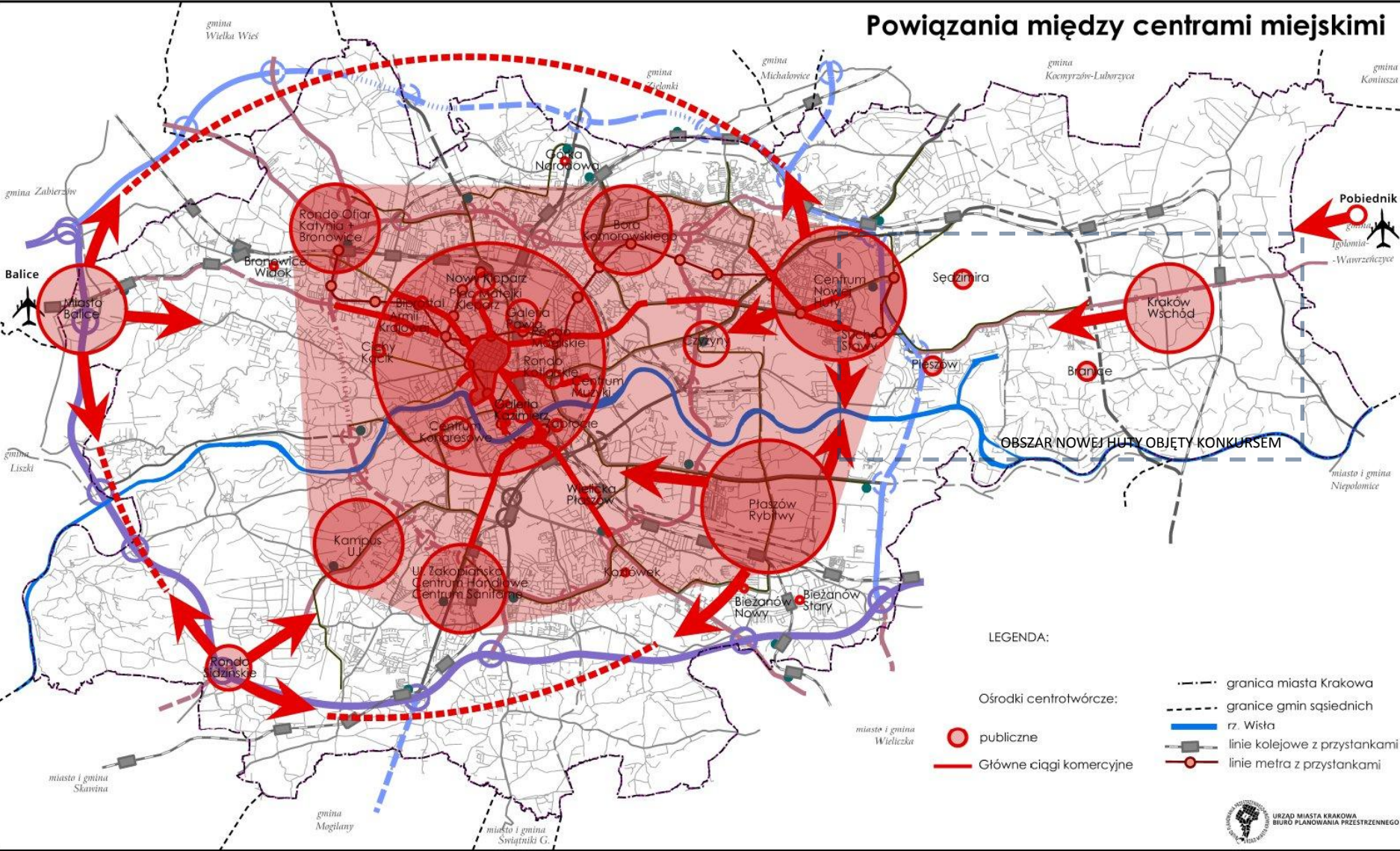


Rozwój w oparciu o policentryczną strukturę miasta

Rozwój w oparciu o policentryczną strukturę miasta

Źródło: Projekt zmiany Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania M. Krakowa

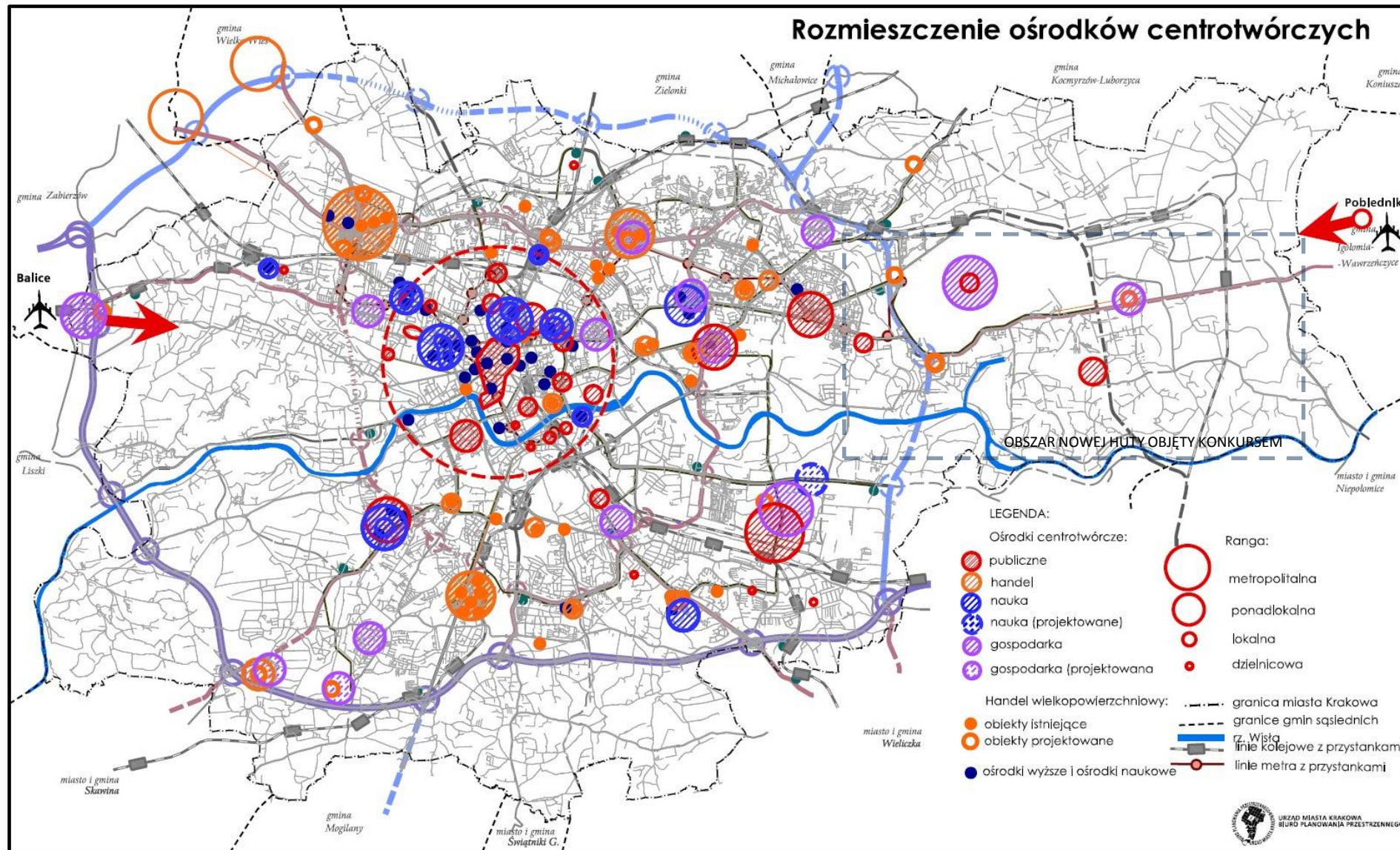
Powiązania między centrami miejskimi



Rozwój w oparciu o policentryczną strukturę miasta

Źródło: Projekt zmiany Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania M. Krakowa

Rozmieszczenie ośrodków centrowalnych

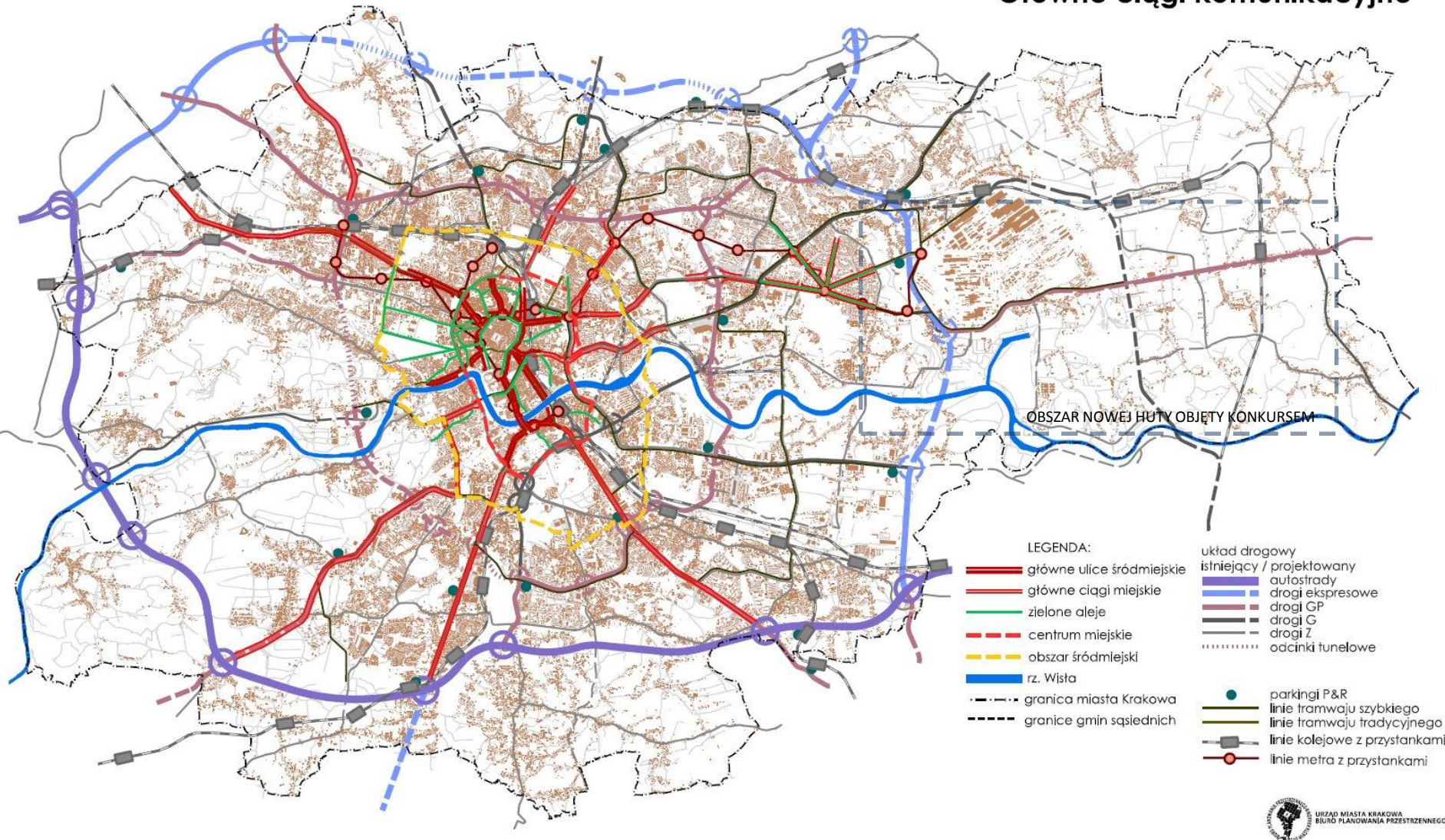


Kształtowanie struktury przestrzennej

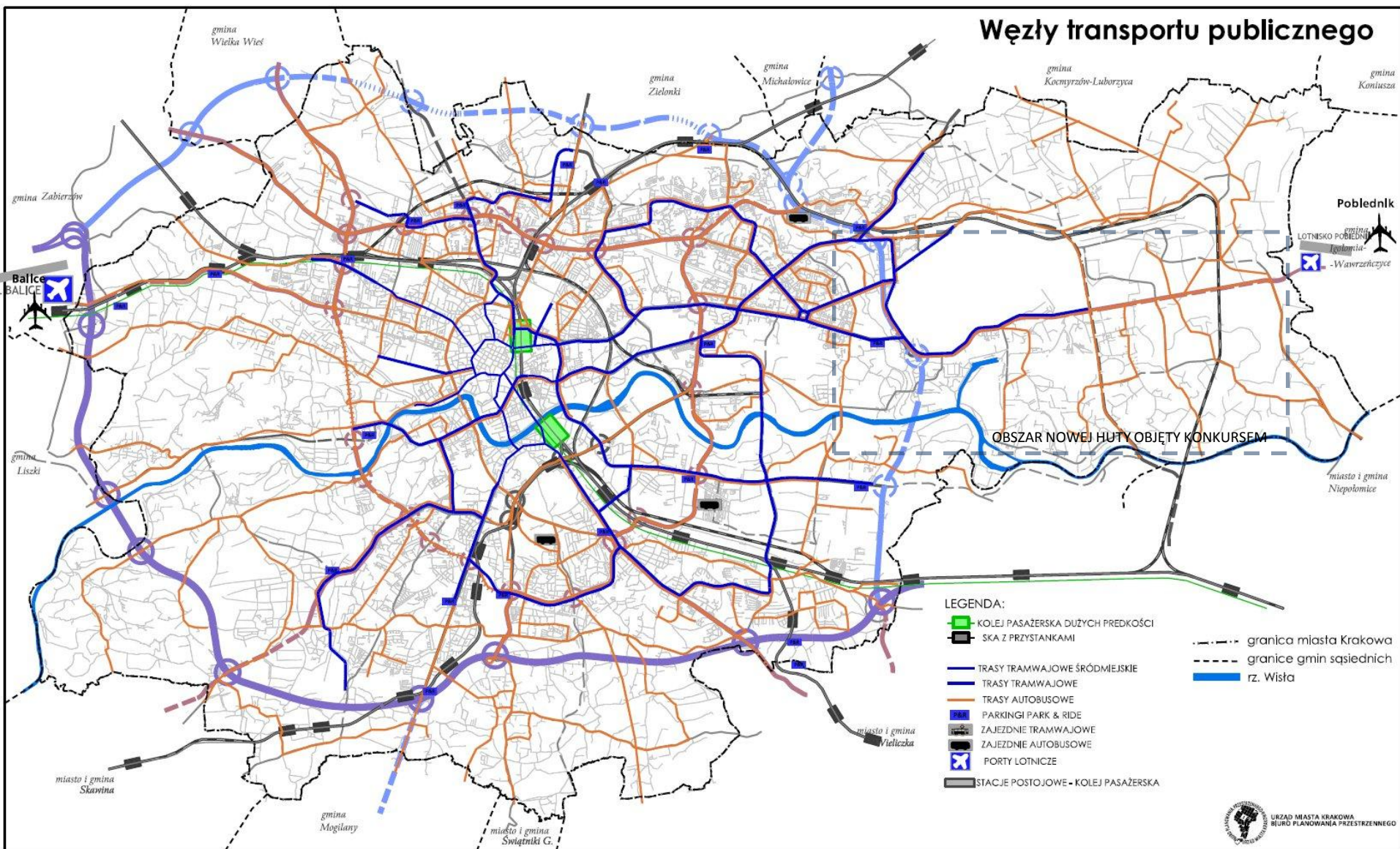
Wyznaczono główne ciągi komunikacyjne o różnorodnych funkcjach, pełniących role:

- głównych ulic śródmiejskich – wnętrza urbanistyczne o atrakcyjnej przestrzeni publicznej i wysokiej jakości architektury
- głównych ciągów miejskich, stanowiące powiązania pomiędzy centrami.

Główne ciągi komunikacyjne



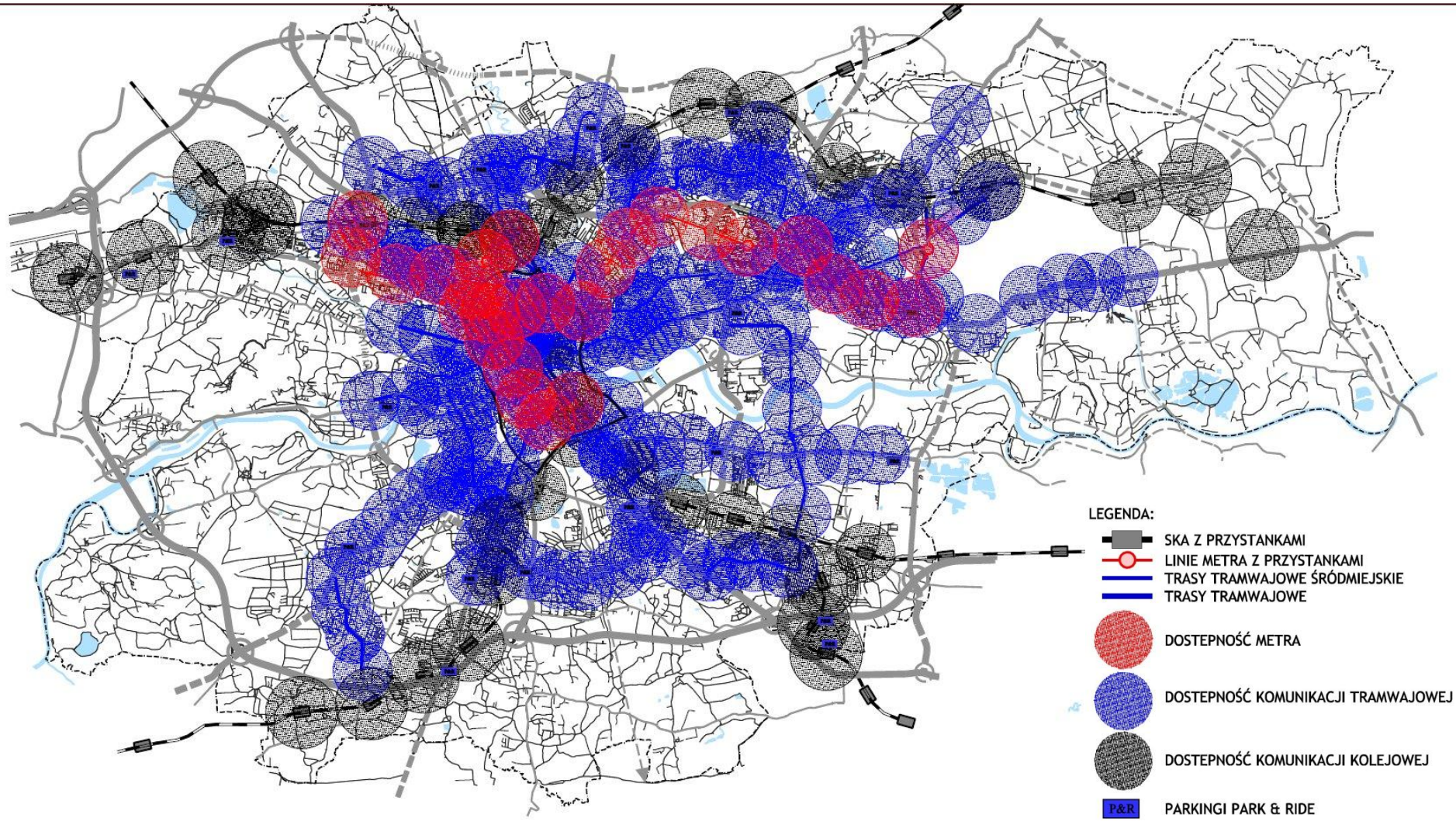
Węzły transportu publicznego



Rozwój systemu transportowego jako szkieletu miasta

Dostępność komunikacji szynowej.

Źródło: Projekt zmiany Studium Uwarunkowań i kierunków Zagospodarowania M. Krakowa



Dziękuję za uwagę.