



PARKINGI WIELOPOZIOMOWE

P A R K & R I D E



MATERIAŁY DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH



SZANOWNI KIELCZANIE!

Słowa te kieruję przede wszystkim do mieszkańców kieleckich wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych – nadszedł bowiem czas, aby podjąć w nich kompleksowe, strukturalne działania naprawcze.

Widoczne są już efekty Państwa starań, licznych napraw i termomodernizacji - jednak problem kondycji osiedli i komfortu mieszkalnego nie tkwi wyłącznie w samych budynkach. Wraz ze wzrostem jakości życia, zmieniły się priorytety Polaków - o wyborze miejsca zamieszkania w coraz większym stopniu decyduje standard otoczenia budynku, jakość środowiska, krajobrazu, możliwości spędzania wolnego czasu, rekreacji i wypoczynku. Przy takiej optyce „blokowiska” przegrywają, są postrzegane jako najmniej atrakcyjne - osiedla się starzeją, młodzi ludzie z nich uciekają, narastają problemy społeczne i rosną koszty eksploatacji. Jeśli ten proces będzie trwał nadal, jego konsekwencją będzie powolny, ale stały, z biegiem lat, spadek wartości mieszkań.

Odwrócenie tych tendencji i stworzenie z blokowisk atrakcyjnego miejsca do życia jest możliwe. Kluczem jest zmiana sposobu zagospodarowania przestrzeni wokół budynków. Oczywiście jest, że znacząca poprawa standardu życia na osiedlach wymaga równoległego rozwiązania problemu parkowania aut. Jedną z szans na znaczącą poprawę sytuacji jest realizacja dużych wielopoziomowych parkingów na obrzeżach osiedli, w optymalnie wybranych lokalizacjach przy głównych arteriach dojazdowych. Jest już niewiele miejsc, gdzie takie obiekty można wybudować... W niniejszym folderze przedstawiono osiem lokalizacji - takich, które w trakcie dnia pełniłyby funkcję rozważanego systemu tzw. „Park&Ride”, a od godzin popołudniowych do rana mogłyby służyć mieszkańcom osiedli.

Od Państwa opinii zależy, czy ta idea zostanie wcielona w życie – chcę wyraźnie podkreślić, że projekt nie będzie forsowany wbrew woli Mieszkańców. Folder informacyjny jest materiałem pomocniczym do konsultacji społecznych. O ile uzyskamy zgodę, projektowanie odbywać się będzie przy Państwa pełnym udziale. Ważne jest, abyśmy wspólnie wypracowali wizję przyszłości osiedli. Najlepszym miernikiem skuteczności naprawy naszych osiedli będzie przyszły poziom cen lokali mieszkalnych na rynku wtórnym.

Z wyrazami szacunku
Prezydent Miasta Kielce
Wojciech Lubawski



NA CZYM POLEGA PROBLEM TAK ZWANYCH „BLOKOWISK” I JAK JE NAPRAWIĆ?

W okresie PRL-u osiedla mieszkaniowe budowane były w oparciu o utopijne i od dawna skompromitowane idee urbanistyczne „maszyny do mieszkania”. Budowano dużo, szybko i niestarannie. Głównym celem było tempo i liczba oddawanych mieszkań, gęsto i powtarzalnie „upakowanych” na rozległych powierzchniach. Do sposobu zagospodarowania przestrzeni między budynkami nie przywiązywano szczególnej wagi. W efekcie, przestrzenie osiedlowe ukształtowane są wyjątkowo wadliwie, w sposób nie uwzględniający podstawowych ludzkich potrzeb (poza posiadaniem mieszkania) i pragnień: spokoju, bezpieczeństwa, harmonii, zieleni, rekreacji i wypoczynku, rozrywki, możliwości spędzania czasu wolnego... Dodatkowo, po zmianie systemu, użyteczność przestrzeni osiedlowych uległa dalszej redukcji, wyparta przez wszechobecne auta i funkcje parkingowe. To właśnie zła jakość środowiska mieszkalnego - czyli szeroko rozumianego bezpośredniego otoczenia bloków - jest głównym powodem tego, że współcześnie osiedla te postrzegane są jako jedno z najgorszych miejsc do zamieszkania. Osiedla tego typu się starzeją, bo młodzi ludzie wybierają mieszkania ze współczesnej oferty deweloperskiej bądź realizują marzenia o domku na przedmieściach. Tendencja „ucieczki z blokowisk” jest niezmienna, pomimo wysiłków wkładanych w modernizację budynków i infrastruktury osiedlowej. W osiedlach zaczynają się koncentrować problemy społeczne. Zjawisko to - o ile nie zostanie powstrzymane - skutkować będzie powolnym, ale stałym z biegiem lat spadkiem wartości rynkowej osiedlowych mieszkań.



Problem nie tkwi więc w materii i architekturze samych budynków. O potrzebie „humanizacji” blokowisk zaczęto w Polsce głośno mówić już w początku lat 80. ubiegłego wieku. Współczesna wiedza urbanistyczna oraz praktyczne doświadczenia zachodnioeuropejskie wskazują, że proces degradacji tego typu osiedli można odwrócić wyłącznie poprzez wdrożenie nowego planu urbanistycznego - gruntowną, kompleksową interwencję w strukturę przestrzeni osiedlowych, w powiązaniu ze wzbudzeniem lokalnej aktywności społecznej. Osiedlową przestrzeń publiczną należy przekształcić, zróżnicować, nadać jej lokalną tożsamość, przystosować do ludzkiej skali i potrzeb - wyznaczając w jej hierarchii i krajobrazie zarówno miejsca spotkań oraz rozmaitych aktywności, jak i przydomowej kameralnej ciszy i wypoczynku. Środowisko między budynkami powinno być przystosowane przyjaźnie do potrzeb człowieka - nie samochodu, a wokół budynków mieszkalnych powinny być zaaranżowane atrakcyjne tereny zielone o charakterze parkowo - ogrodowym. Ważne jest zapewnienie miejsc animujących lokalne życie społeczne oraz umożliwiających rozwój mikroinicjatyw gospodarczych, a także zwiększenie oferty kulturalnej, rekreacyjno-wypoczynkowej i sportowej oraz poprawa dostępu do usług społecznych.

Konieczna jest modernizacja całej infrastruktury, przywrócenie równowagi komunikacyjnej i strefowanie przestrzeni dla ruchu pieszego, rowerowego oraz kołowego (w tym poprawa dostępności transportu zbiorowego). Należy rozwiązać problem natężenia ruchu drogowego na terenie osiedli, a przede wszystkim - braku odpowiedniej liczby miejsc parkingowych i stałych garaży. Wszystkie wymienione działania nie są możliwe bez rozwiązania problemu parkingowego.

Przystąpienie do kompleksowej rewitalizacji tych obszarów jest niezbędne - będzie to proces kosztowny, złożony i trwający wiele lat. Strukturalny charakter problemu wymaga koordynacji na poziomie państwowym, a jednocześnie współdziałania samorządów, wspólnot i spółdzielni mieszkaniowych, zarządców nieruchomości, a przede wszystkim: **SAMYCH MIESZKAŃCÓW**. Bez ich współdecydowania wszelkie przedsięwzięcia rewitalizacyjne są skazane na niepowodzenie - stąd wyzwaniem jest wymiana informacji na każdym etapie organizacyjnym przedsięwzięcia.

*mgr inż. arch. Artur Hajdorowicz
Pełnomocnik Prezydenta ds. Rewitalizacji Miasta*

NA CZYM POLEGA SYSTEM PARKINGÓW „PARK & RIDE”?



System „Park & Ride” (dost.: „Parkuj i jedź”) służy osobom spoza miasta - parkują one na nich auta, kontynuując podróż transportem publicznym. Daje to oszczędność czasu (zatory komunikacyjne, poszukiwanie wolnego miejsca postojowego), redukcję ruchu kołowego i poprawę środowiska. Parking „P&R” powinien być zlokalizowany przy arterii wlotowej do miasta, przy kompleksie przystanków, na granicy strefy zatorów komunikacyjnych. Systemy te sprawdzają się, kiedy podróż transportem publicznym jest w istocie krótsza i tańsza od transportu indywidualnego. Parkingi takie nie są wykorzystywane w godzinach popołudniowych i nocnych - w niniejszym folderze prezentowana jest idea wykorzystania ich w tym czasie przez mieszkańców.

ILE KOSZTUJE BUDOWA PARKINGU WIELOPOZIOMOWEGO? KTO SFINANSUJE BUDOWĘ?

Dotychczasowe koszty to ok. 25÷35 tys. zł za jedno miejsce parkingowe. W ostatnim czasie pojawiły się oferty systemów technologicznych z możliwym do osiągnięcia kosztem ok. 20÷25 tys. zł/1mp. Im większy parking, tym mniejszy koszt jednostkowy. Budowa np. 300 miejsc postojowych może kosztować ok. 7,5 mln zł. Parkingi będzie budować i finansować miasto – udział spółdzielni ograniczony jest do udostępnienia gruntu. W przypadku realizacji systemu „Park & Ride” można liczyć na potencjalne znaczące dofinansowanie budowy ze środków Unii Europejskiej.



KIEDY PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ PRZEDSTAWIANYCH PARKINGÓW?



Przy założeniu wsparcia środkami UE w bieżącym okresie, realizację parkingów należałoby przeprowadzić do końca 2020 roku. O ile projekt nie uzyskałby dofinansowania UE, realizacja parkingów rozłożona byłaby na etapy uzależnione od innych możliwości i montażów finansowych. Przy ustaleniu zgody co do celowości przedsięwzięcia, wskazane tereny należy przynajmniej zarezerwować dla tej funkcji na przyszłość w miejskich dokumentach planistycznych, aby nie stały się przedmiotem inwestycji innego rodzaju.

CZY TE PARKINGI BĘDĄ PŁATNE? JAKIE KORZYŚCI BĘDĄ DLA MIESZKAŃCÓW?

Nieuniknione jest, aby użytkownicy parkingu łożyli środki pozwalające przynajmniej na jego bieżące utrzymanie, parking nie może być całkiem gratisowy. Rozważa się wprowadzenie opłaty za miejsce parkingowe rzędu ok. 3 zł dziennie (ok. 90-100 zł miesięcznie). Korzyści, wynikające dla posiadacza auta to: nadzór i bezpieczeństwo (monitoring, parking strzeżony), ochrona auta przed wpływami



atmosferycznymi (szczególnie w okresie zimowym). To także stopniowe uwalnianie niektórych przestrzeni osiedla od samochodów, w perspektywie znacząca poprawa lokalnego środowiska mieszkalnego i jakości życia. Rozważa się również wyposażenie parkingów i węzłowych przestrzeni osiedlowych w stacje rowerów miejskich oraz dostosowanie przestrzeni osiedlowych do ruchu rowerowego na kluczowych kierunkach.



CZY PO ZBUDOWANIU PARKINGÓW WIELOPOZIOMOWYCH PARKOWANIE W DOTYCHCZASOWYCH ZWYCZAJOWYCH MIEJSCACH (POD BLOKIEM) BĘDZIE OGRANICZANE LUB ZAKAZANE?

Decyzje o zmianach zagospodarowania terenów osiedlowych będą podejmowane wyłącznie przez spółdzielnie, wspólnoty i samych mieszkańców – nie planuje się forsowania żadnych działań bez ich aprobaty. Korzystanie z parkingów wielopoziomowych będzie całkowicie dobrowolne. Ostateczna wielkość parkingów przyjęta zostanie w oparciu o studium wykonalności przedsięwzięcia, w ramach którego wykonane zostaną szczegółowe wywiady i analizy - także lokalnego zainteresowania ofertą przez mieszkańców osiedli. Rewitalizacja osiedli będzie procesem powolnym, stopniowym, rozłożonym na wiele lat; w jej toku nie przewiduje się żadnych działań w trybie nakazowym.

CO ZAMIERZA SIĘ ZROBIĆ, ABY ZREDUKOWAĆ UCIAŹLIWOŚĆ DUŻYCH PARKINGÓW DLA BEZPOŚREDNIEGO SĄSIEDZTWA? CZY NIE MOGĄ ONE WYGLĄDAĆ INACZEJ?

Wjazdy i wyjazdy parkingowe odseparowano od przestrzeni pieszych, zadbano o ciekawą i bezpretensjonalną architekturę obiektów. Zakłada się, że budowie parkingów towarzyszyć będzie zmiana sposobu zagospodarowania terenu przyległego, ściśle według potrzeb i życzeń mieszkańców; mogą to być np. nasadzenia zieleni, alejki, altany, urządzenia sportowo-rekreacyjne, łąki kwiatowe, a nawet przydomowe ogródki. Bezpieczeństwo podniesie infrastruktura monitoringowa. Projekt sporządzany będzie przy pełnym udziale mieszkańców, prezentowane rozwiązania są tylko propozycją wstępną.



CZY BUDOWA DUŻYCH PARKINGÓW WIELOPOZIOMOWYCH JEST JEDYNYM MOŻLIWYM ROZWIĄZANIEM PARKOWANIA? CZY NIE MOŻNA ZBUDOWAĆ NA OSIEDLACH MNIEJSZYCH PARKINGÓW, ZA TO W WIĘKSZEJ LICZBIE?

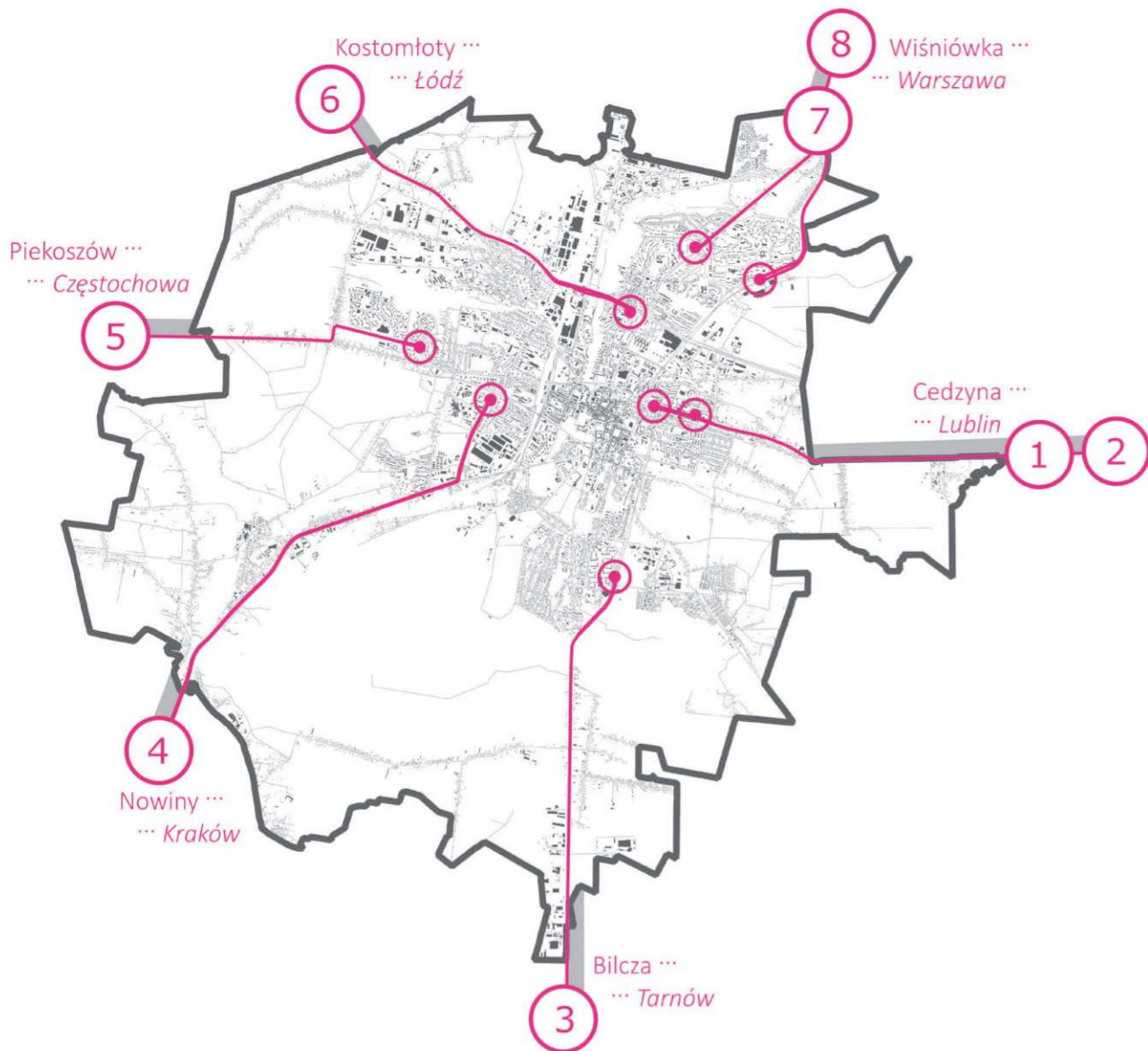
We wnętrzach osiedli jest zbyt mało miejsca, aby zmieścić współczesną liczbę aut (osiedla wznoszono przy normie 1 miejsce postojowe na 4 mieszkania). Oczywiście jest, że trzeba modernizować i urządzać mniejsze parkingi i zatoki osiedlowe - jednak duże parkingi pozwolą te działania przeprowadzić w sposób racjonalny i zrównoważony. Rozbudowane konsultacje dotyczą wyłącznie dużych parkingów „P&R”, bo one budzą najwięcej emocji i kontrowersji.

USYTUOWANIE PARKINGÓW SYSTEMU „PARK&RIDE” W STRUKTURZE MIASTA OPRACOWANO PRZY NASTĘPUJĄCYCH ZAŁOŻENIACH:

- lokalizacja przy arterii wlotowej do miasta, po prawej stronie drogi zgodnie z kierunkiem jazdy „do miasta”, z maksymalnie czytelną ekspozycją widokową;
- lokalizacja przy skrzyżowaniach ulic układu podstawowego wyposażonych w przystanki, z szerokim wyborem kierunku dalszej podróży transportem zbiorowym;
- odległość od strefy centralnej miasta: bezpośrednio przed rozpoznanym punktem początkowym zatorów komunikacyjnych na określonym kierunku (zróżnicowanie w zależności od kierunku – powodzenie wyłącznie w przypadku, gdy dalsza podróż transportem zbiorowym będzie istotnie szybsza od podróży autem);
- zrównoważenie ilości i pojemności parkingów na wszystkich głównych kierunkach transportowych z uwzględnieniem istniejących i spodziewanych w przyszłości potoków ruchu;
- położenie w bezpośrednim sąsiedztwie intensywnie zabudowanych, dużych osiedli zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.



| nr | LOKALIZACJA | szacowana pojemność | szacowany koszt /mln zł/ | strona |
|------------------------------------|--|---------------------|--------------------------|--------|
| 1 | ul. Sandomierska – al. IX Wieków Kielc | 400 | 10,0 | 8 |
| 2 | ul. Sandomierska | 250 | 6,2 | 10 |
| 3 | al. ks. Jerzego Popiełuszki – ul. Wrzosowa | 280 | 7,0 | 12 |
| 4 | ul. Jagiellońska – ul. Grunwaldzka | 270 | 7,2 | 14 |
| 5 | al. Jerzego Szajnowicza – Iwanowa | 420 | 12,6 | 16 |
| 6 | ul. Jesionowa – ul. Stanisława Toporowskiego | 260 | 6,5 | 18 |
| 7 | ul. Władysława Orkana – ul. Warszawska | 700 | 21,0 | 20 |
| 8 | ul. Jana Nowaka - Jeziorańskiego | 390 | 9,7 | 22 |
| Łączna szacowana pojemność i koszt | | 2970 m.p. | 80,2 mln zł | |



KIELECKIE PARKINGI OSIEDLOWE - LOKALIZACJA

ul. Sandomierska – al. IX Wieków Kielc.....str.8-9
 ul. Sandomierska.....str.10-11
 al. ks. Jerzego Popiełuszki – ul. Wrzosowa.....str.12-13
 ul. Jagiellońska – ul. Grunwaldzkastr.14-13

al. Jerzego Szajnowicza – Iwanowa.....str.16-17
 ul. Jesionowa – ul. Stanisława Toporowskiego.....str.18-19
 ul. Władysława Orkana – ul. Warszawska.....str.20-21
 ul. Jana Nowaka - Jeziorańskiego.....str.22-23

1

ul. SANDOMIERSKA – al. IX WIEKÓW KIELC

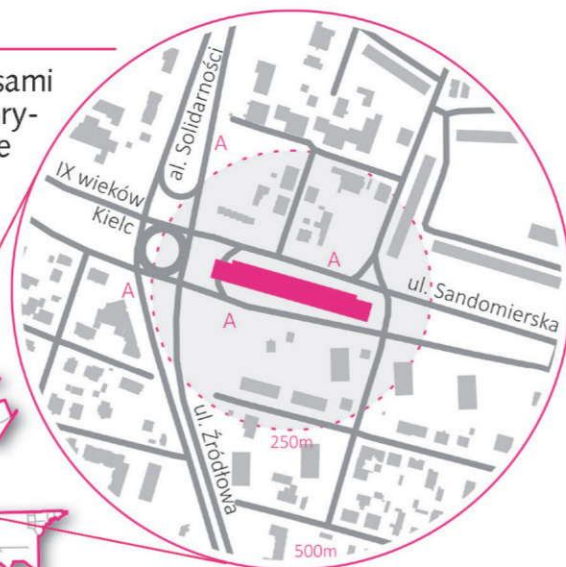
Prosty, jednotraktowy budynek pomiędzy dwoma pasami ulicy Sandomierskiej, o utrzymanej w neutralnej kolorystyce, spokojnej elewacji. Komunikację zapewniają dwie jednokierunkowe rampy dla ruchu kołowego oraz dwie przystosowane dla osób niepełnosprawnych klatki schodowe dla ruchu pieszego.

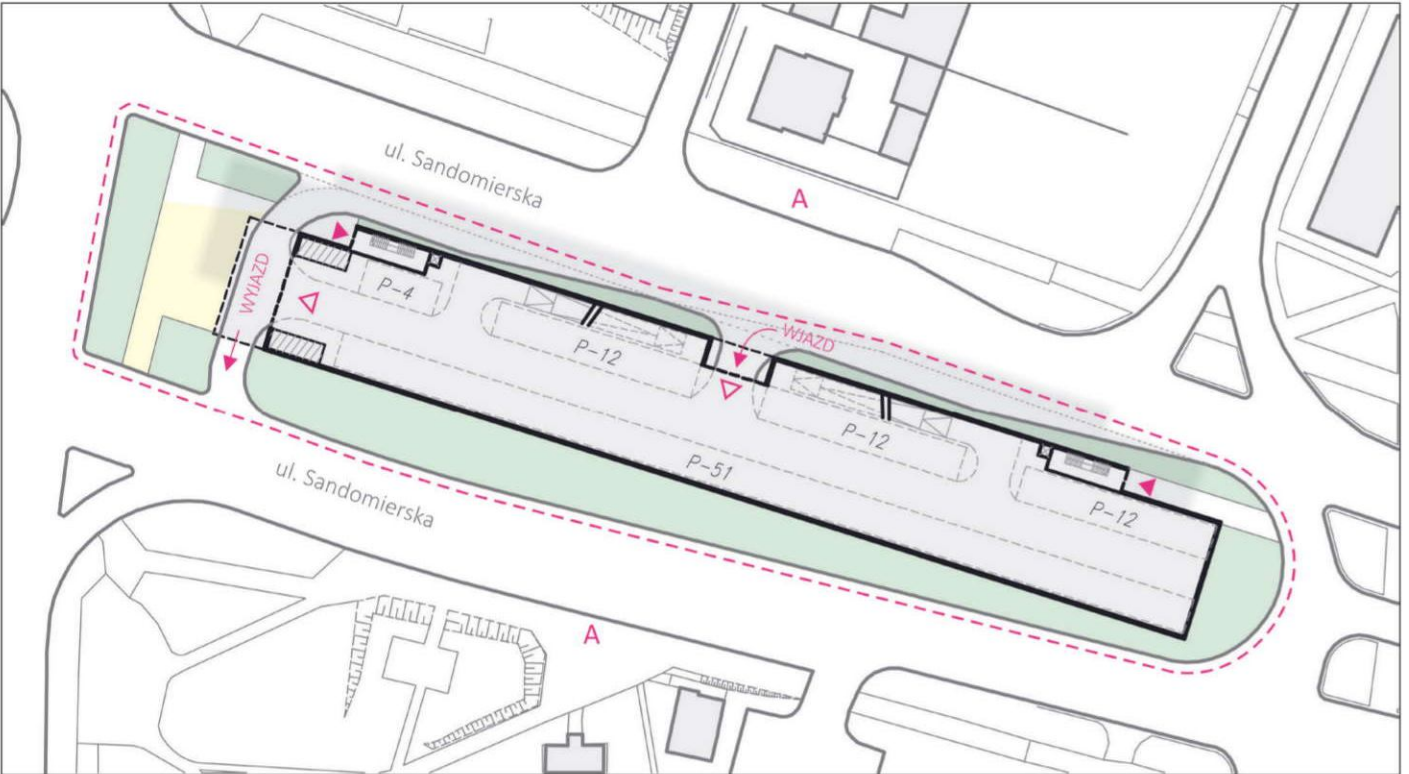
25m Odległość od najbliższych budynków mieszkalnych

4 Łączna ilość kondygnacji

0,5 Kondygnacje podziemne

400 Ilość miejsc postojowych





2

ul. SANDOMIERSKA

Jednotraktowy budynek o eleganckiej, stonowanej elewacji. Dwie jednokierunkowe rampy i dwie klatki schodowe zapewniają przejrzystą komunikację. Między parkingiem a budynkiem mieszkalnym przewiduje się urządzenie zielonej przestrzeni rekreacyjnej zgodnie z życzeniami mieszkańców.

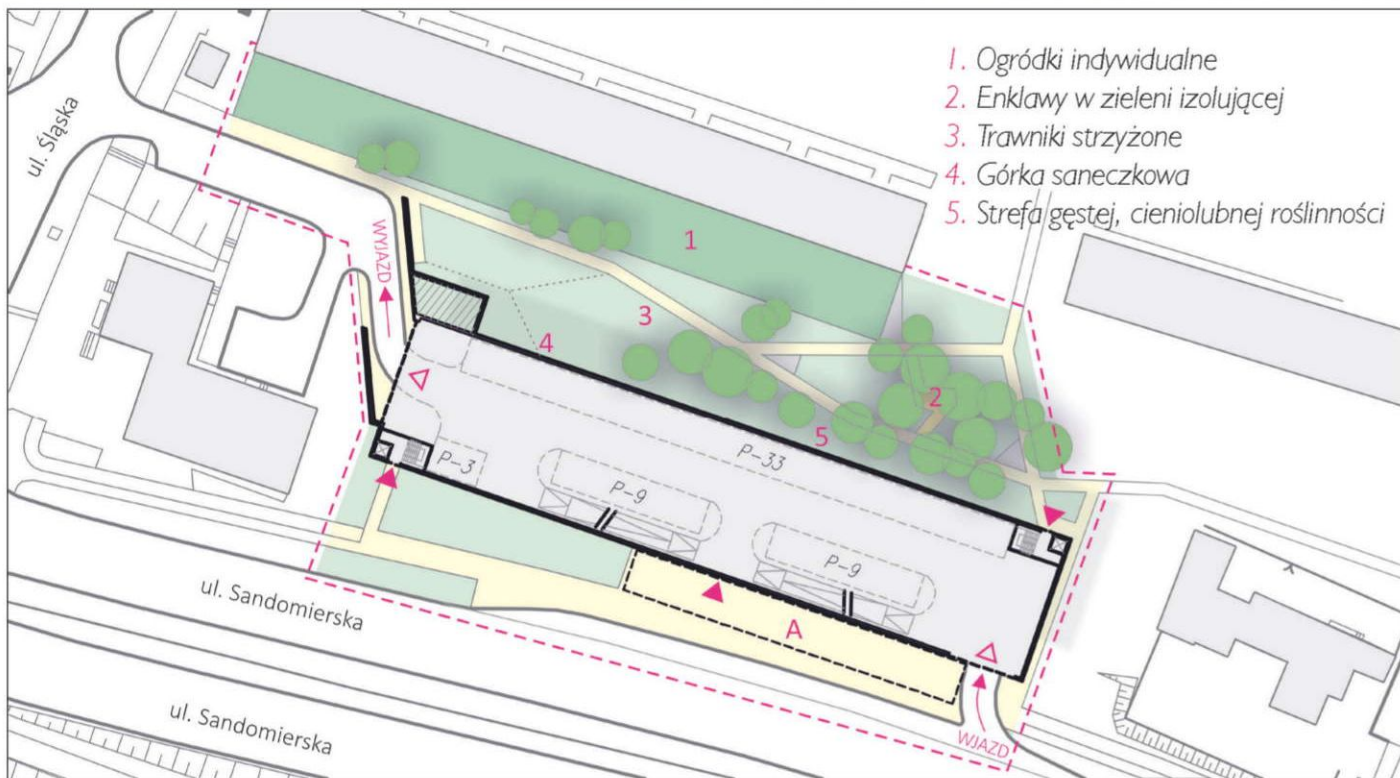
28m Odległość od najbliższych budynków mieszkalnych

4 Łączna ilość kondygnacji

1 Kondygnacje podziemne

250 Ilość miejsc postojowych





3

al. KS. JERZEGO POPIEŁUSZKI – ul. WRZOSOWA

Prosty, jednotraktowy budynek pomiędzy ulicą Barwinek a aleją Księdza Jerzego Popiełuszki. Pojedyncza, wygodna, centralnie umieszczona klatka schodowa, i dwie rampy dla samochodów rozwiązują komunikację wewnętrzną. Zagospodarowany zieleniec od strony bloków mieszkalnych uatrakcyjnią przestrzeń wokół parkingu.

44m Odległość od najbliższych budynków mieszkalnych

4 Łączna ilość kondygnacji

1 Kondygnacje podziemne

280 Ilość miejsc postojowych





4

ul. JAGIELLOŃSKA – ul. GRUNWALDZKA

Wydłużona, charakterystyczna bryła parkingu z oddaloną od bloków komunikacją, o wyrazistej, indywidualnej architekturze.

Osiąga ona od strony ulicy Jagiellońskiej rozległą, zaprojektowaną zgodnie z potrzebami mieszkańców, rekreacyjną przestrzeń zieloną.

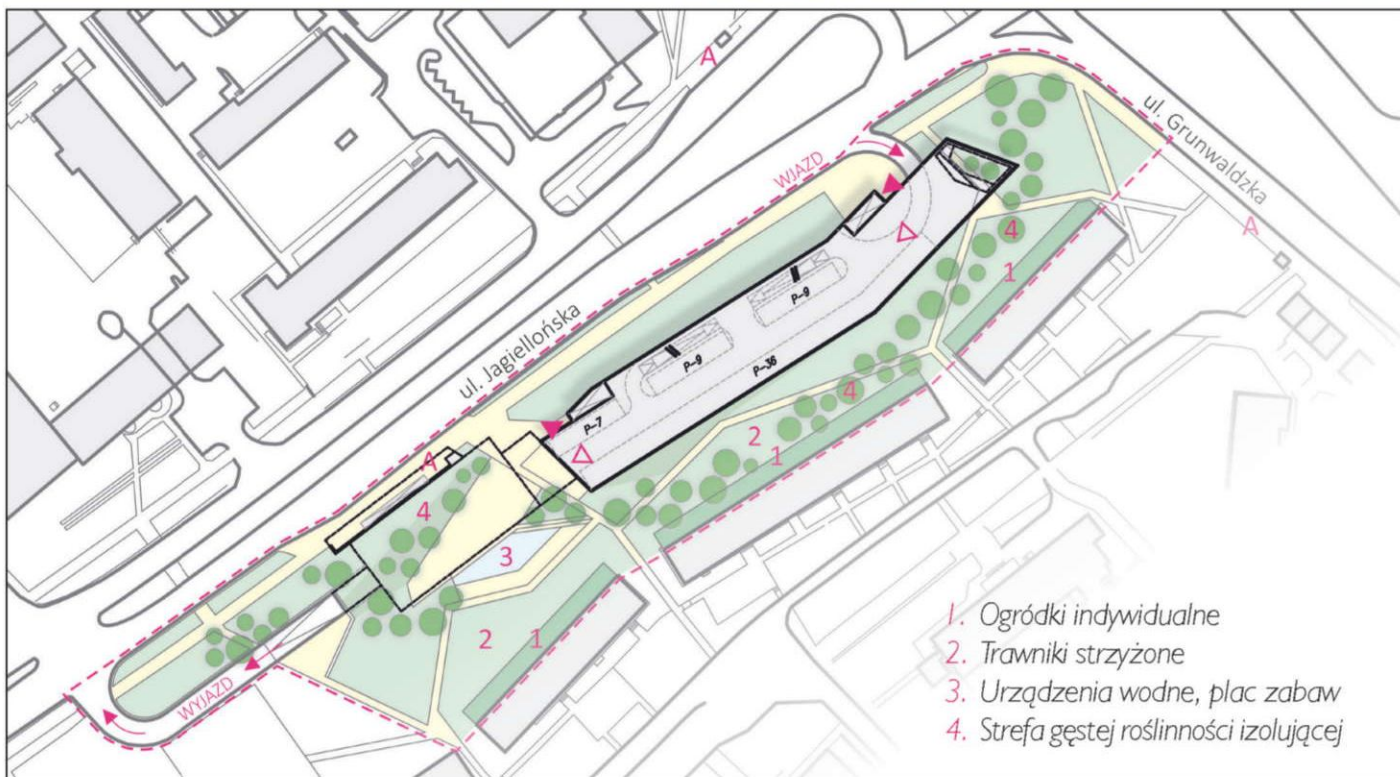
22m Odległość od najbliższych budynków mieszkalnych

3 Łączna ilość kondygnacji

0,5 Kondygnacje podziemne

270 Ilość miejsc postojowych





5

al. JERZEGO SZAJNOWICZA – IWANOWA

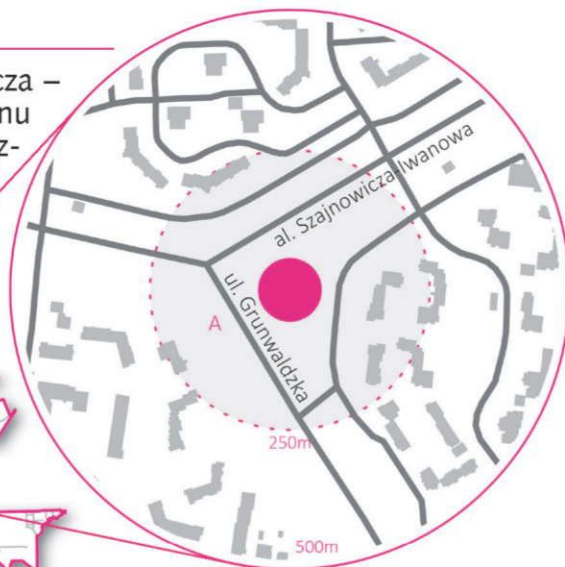
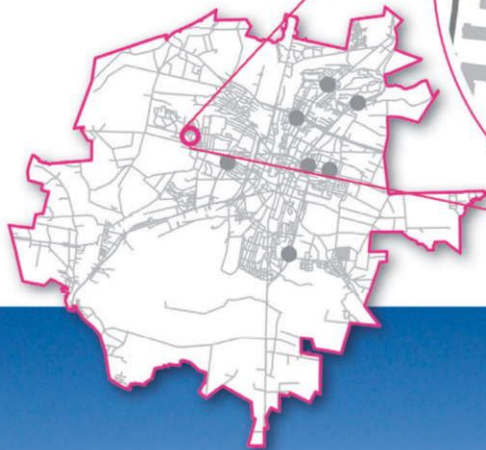
Położony u zbiegu ulicy Grunwaldzkiej i alei Szajnowicza – Iwanowa, wykorzystujący naturalne ukształtowanie terenu budynek w kształcie walca. Od strony budynków mieszkalnych przewiduje się zaaranżowanie zielonej przestrzeni rekreacyjnej.

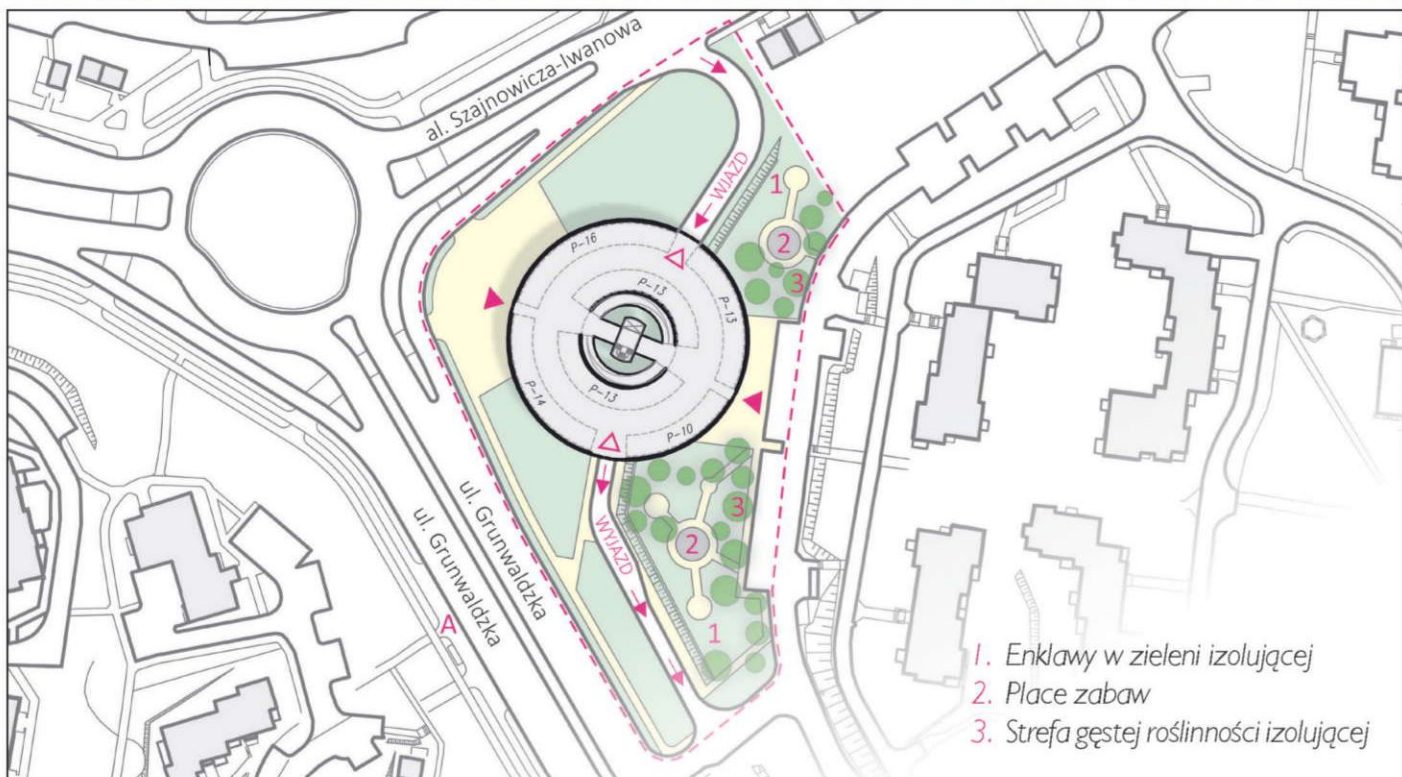
40m Odległość od najbliższych budynków mieszkalnych

5 Łączna ilość kondygnacji

0,5 Kondygnacje podziemne

420 Ilość miejsc postojowych





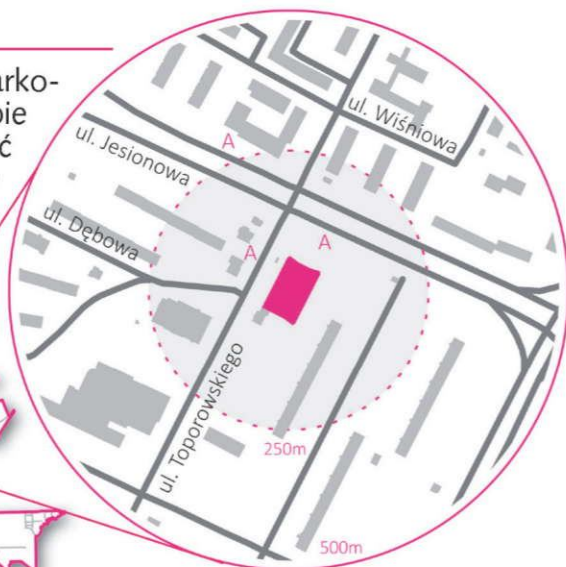
1. Enklawy w zieleni izolującej
2. Place zabaw
3. Strefa gęstej roślinności izolującej

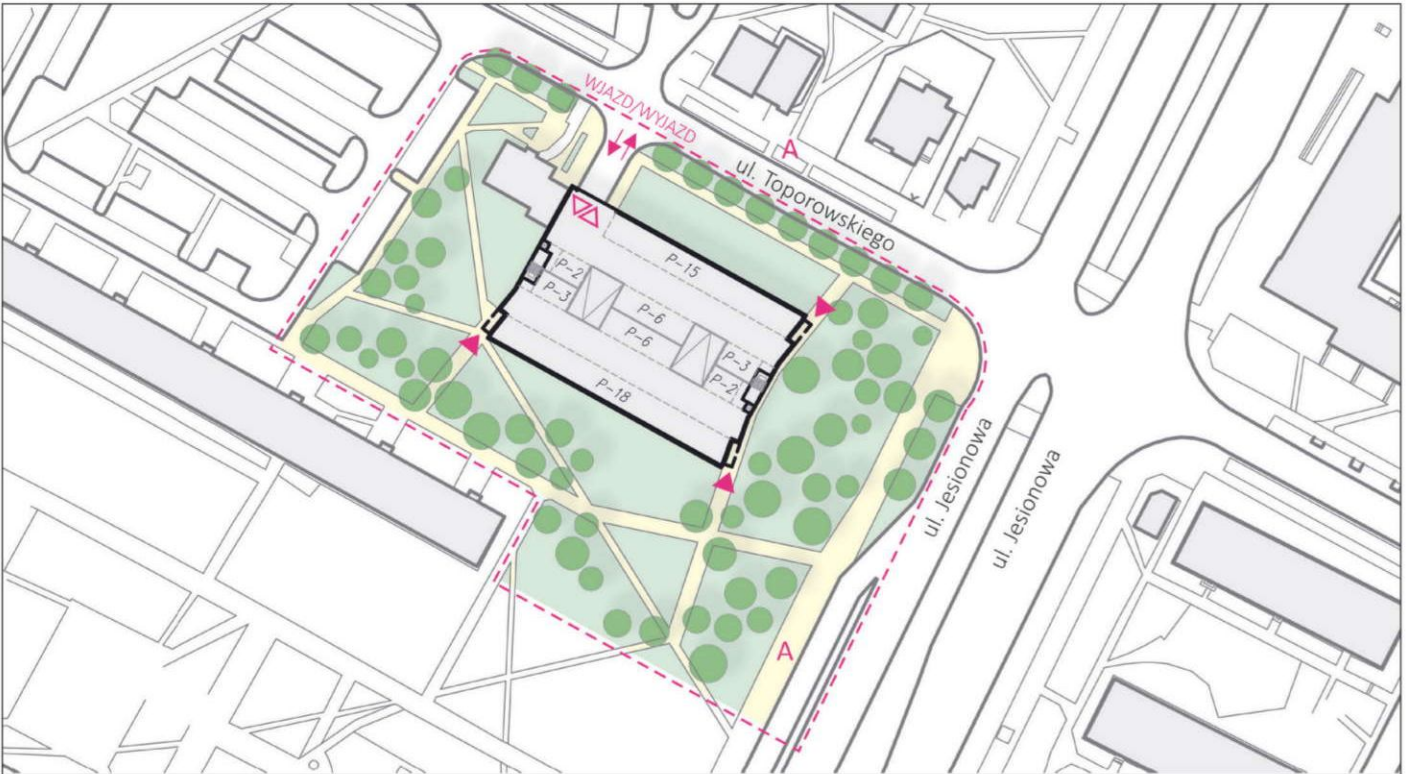
6

ul. JESIONOWA – ul. STANISŁAWA TOPOROWSKIEGO

Zwarty budynek o ciekawej kolorystycznie elewacji. Parkowanie rozwiązane jest na przesuniętych względem siebie o pół kondygnacji poziomach, co pozwala zminimalizować komunikację wewnętrzną. Wokół budynku przewiduje się zaaranżowanie terenu zielonego zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców.

- 28m Odległość od najbliższych budynków mieszkalnych
- 4,5 Łączna ilość kondygnacji
- 0,5 Kondygnacje podziemne
- 260 Ilość miejsc postojowych



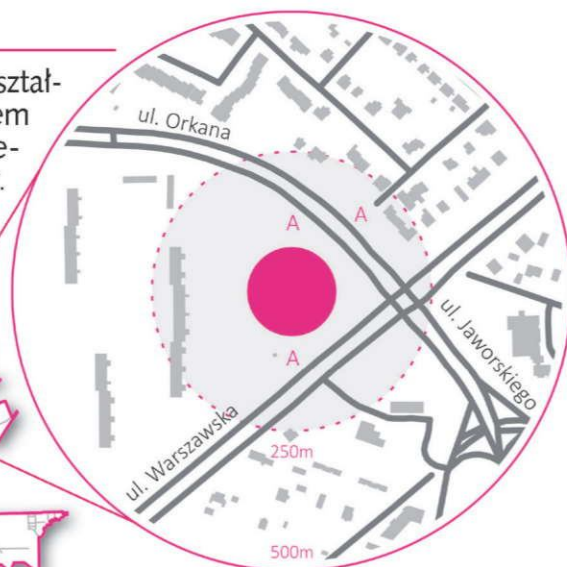


7

ul. WŁADYSŁAWA ORKANA – ul. WARSZAWSKA

Położony na rogu ulic Orkana i Warszawskiej budynek w kształcie walca. Między parkingiem a najbliższym budynkiem mieszkalnym przewiduje się urządzenie rozległej przestrzeni rekreacyjnej zgodnie z życzeniami mieszkańców.

- 60m Odległość od najbliższych budynków mieszkalnych
- 5 Łączna ilość kondygnacji
- 0,5 Kondygnacje podziemne
- 700 Ilość miejsc postojowych





8

ul. JANA NOWAKA – JEZIORAŃSKIEGO

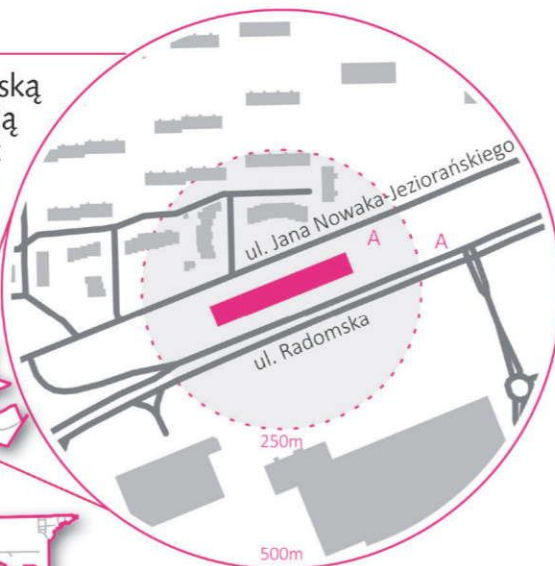
Prosty, funkcjonalny budynek pomiędzy ulicami Radomską i Jana Nowaka – Jeziorańskiego. Komunikację zapewniają dwie jednokierunkowe rampy dla ruchu kołowego oraz dwie przystosowane dla osób niepełnosprawnych klatki schodowe dla ruchu pieszego.

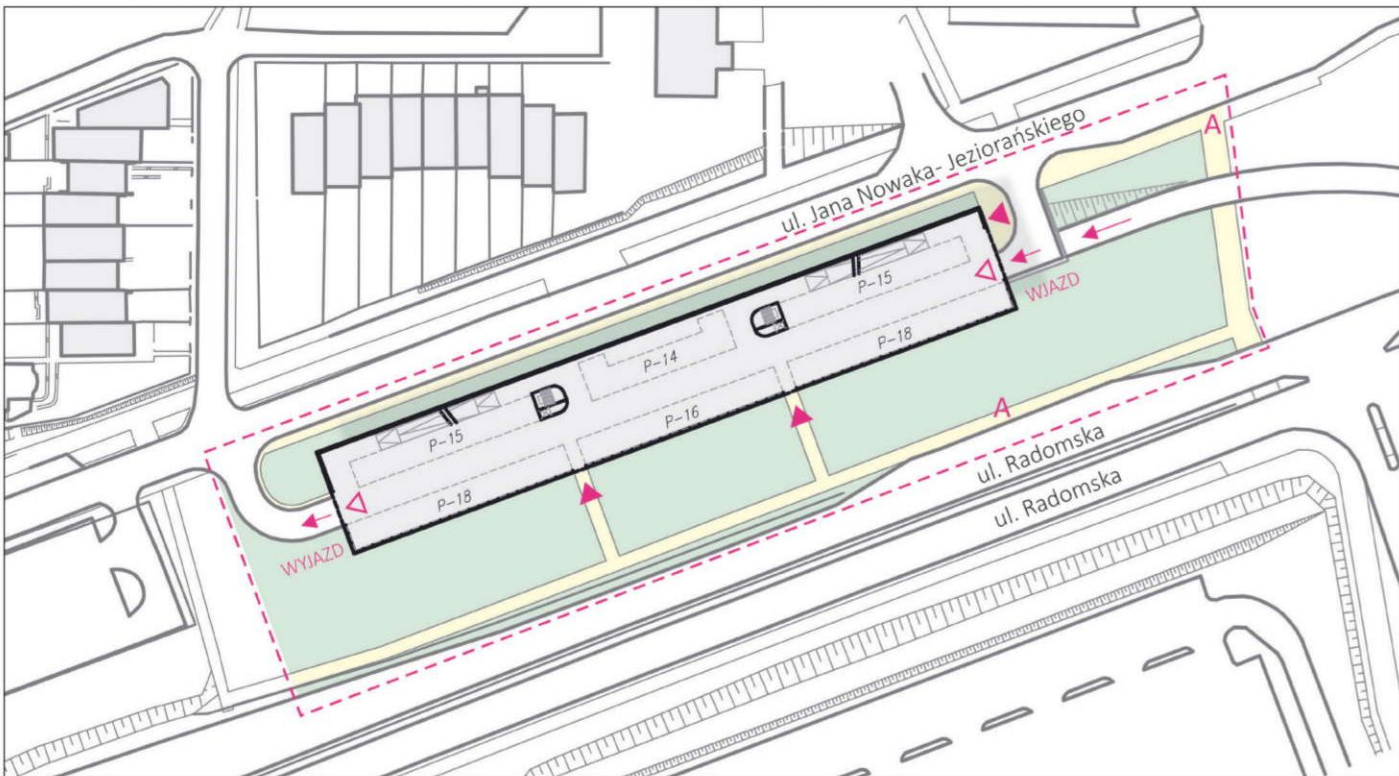
30m Odległość od najbliższych budynków mieszkalnych

4 Łączna ilość kondygnacji

0,5 Kondygnacje podziemne

390 Ilość miejsc postojowych





URZĄD MIASTA KIELCE



WYDZIAŁ SPRAW PRZESTRZENNYCH

25-514 Kielce, ul. Kozia 3 (II piętro)
tel. centr. 41 36 76 361, fax: 41 34 44 788
e-mail: artur.hajdarowicz@um.kielce.pl
tel. kom.: 695050665
www.um.kielce.pl
www.wypowiedzsie.kielce.eu