

Granice strefy płatnego parkowania w kontekście lokalizacji przystanków kolei aglomeracyjnej¹

ALEKSANDRA FARON

dr inż., Politechnika Krakowska,
Instytut Inżynierii Drogowej, Kolejowej
i Transportu, Katedra Systemów
Transportowych, e-mail: afaron@
pk.edu.pl

Streszczenie: W artykule przedstawiono jeden ze sposobów wyznaczenia granicy strefy płatnego parkowania według metodologii autorskiej. W pierwszej części artykułu zaprezentowano autorską definicję centrum miasta oraz śródmieścia, biorąc pod uwagę kwestie transportowe. W kolejnej części dokonano analizy wybranych miast w Polsce pod kątem wzajemnej relacji pomiędzy granicą śródmieścia a strefy płatnego parkowania. Dla tych obszarów zaproponowano poszerzenie strefy w związku z potencjalnym oddziaływaniem przystanku kolei aglomeracyjnej. W kolejnej części opisano przypadek krakowski – wyznaczenie nowej granicy śródmieścia i strefy płatnego parkowania z uwzględnieniem oddziaływania przystanków i stacji wysokowydajnych środków transportu szynowego.

Słowa kluczowe: strefa płatnego parkowania, system kolei aglomeracyjnej, śródmieście, podział zadań przewozowych.

Wprowadzenie

Strefa płatnego parkowania to jeden z najbardziej skutecznych środków zniechęcających mieszkańców miast do podróży samochodem. Strefy te najczęściej wyznaczone są w obszarach śródmieść, gdyż to one powinny być chronione od ruchu samochodowego. Śródmieścia polskich miast zmieniają swój wygląd i charakter w wyniku wzrostu gospodarczego i oczekiwań mieszkańców. Dotychczas zaniedbane przestrzenie publiczne, zaczynają się zmieniać, np. poprzez działania w zakresie przekształceń funkcji przemysłowych na tereny zielone, usługowe czy mieszkaniowe. Zatem atrakcyjność inwestycyjna tych obszarów także wzrasta. A jeśli tak, to są one narażone na wjazd większej liczby samochodów. I stąd konieczność zintegrowanych działań w kwestii płatnego parkowania. W jaki sposób można zmniejszyć „potencjalną uciążliwość” w poruszaniu się do śródmieścia, po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania? Jednym z takich sposobów są działania inwestycyjne na rzecz rozwoju wysokowydajnych szynowych systemów transportowych. Jeśli jednak mają być one efektywne, powinny być traktowane priorytetowo – poprzez ograniczenie dostępności samochodem do obszarów, w których silnie oddziałują przystanki kolejowe na sąsiednie duże generatory ruchu. Pokazuje o konieczność planowania zasięgu strefy płatnego parkowania w relacji do zasięgu oddziaływania kolei aglomeracyjnej.

Centrum miasta i śródmieście – definicja i granice

Centrum miasta i śródmieścia to dwa najbardziej atrakcyjne obszary w mieście, w którym następuje koncentracja wielu funkcji. To jednocześnie najbardziej problematyczny obszar

w mieście pod kątem transportowym – przy niepoprawnie zaprojektowanym systemie transportowym jest zawsze bardzo obciążony ruchem samochodowym. Nałożenie się atrakcyjności tego obszaru i bardzo silnego oddziaływania ruchu samochodowego może doprowadzać do degradacji obszaru centrum i śródmieścia, niszcząc podstawowe jego funkcje, a w konsekwencji prowadząc do dysfunkcji całego miasta.

W literaturze z zakresu urbanistyki, definicja centrum ściśle powiązana jest z funkcją, jaką ten obszar pełni w mieście. Według autora [1] jest to najwyższego stopnia ośrodek usługowy w danej jednostce lub zespole jednostek osadniczych. Zbudowany jest poprzez koncentrację wielu funkcji usługowych, najczęściej o charakterze szczególnym i zlokalizowanych w rejonie głównego węzła komunikacyjnego. Zatem można powiedzieć, że centrum to zbiór obiektów, które zapewniają realizację codziennych podróży w motywacji związanej z pracą i szkołą, ale także miejscami rekreacji. Takie motywacje najczęściej (w wielu miastach) związane są z odbywaniem podróży samochodem. A jednocześnie obszary centrum, szczególnie te historyczne, powinny być chronione przed negatywnym skutkiem ruchu samochodowego. Codziennosc występowania podróży odbywanych samochodem w obszarach dużej koncentracji głównych celów podróży, z jednoczesną wrażliwością tego obszaru, wymaga od zarządców miasta intensywnych działań ograniczających dostępność samochodem.

Autorka niniejszego artykułu nakreśliła definicję centrum miasta w kontekście transportowym. Jest to dominujący obszar w mieście, w którym zbiegają się obligatoryjne motywacje podróży mieszkańców, związane z miejscami pracy oraz nauki. Występuje tu bardzo wysoka koncentracja węzłów przesiadkowych różnych systemów transportowych (transport zbiorowy, rowerowy i pieszy), które są bardzo dobrze dostępne dla obligatoryjnych motywacji podróży mieszkańców. To także obszar, gdzie rola samochodu w podróżach, powinna być znacząco ograniczona na rzecz innych środków transportu, np. poprzez zaplanowanie granic stref płatnego parkowania w powiązaniu z systemem transportu zbiorowego. W strefie historycznej centrum priorytetem w przemieszczaniu się mieszkańców jest ruch pieszy i rowerowy, z bezwzględnym ograniczeniem ruchu samochodowego (z dopuszczeniem dostaw w wydzielonych godzinach dnia).

Delimitacja strefy centrum miasta powinna uwzględniać zatem granice urbanistyczne wyznaczone przez strefy wyłączenia z ruchu samochodowego lub jego znacznego ograniczenia, z jednoczesną wysoką gęstością sieci transportu zbiorowego.

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2018.

W kontekście śródmieścia natomiast literatura podaje, że jest to obszar charakteryzujący się intensywną, zwartą i wielofunkcyjną zabudową, wyraźnie nakierowaną na usługi. To miejsce skupiające największą liczbę miejsc pracy, które także – przy niewłaściwej kontroli dostępności samochodem – może zostać w znaczący sposób zdegradowane ruchem samochodowym.

W kontekście transportowym zatem (wg definicji autorki artykułu) śródmieście to obszar, gdzie motywacje podróży mieszkańców są powiązane nie tylko z podróżami obowiązkowymi, ale także fakultatywnymi – z uwagi na wielofunkcyjność obszaru. Występuje tu wysoka koncentracja węzłów przesiadkowych różnych systemów transportowych, które są dobrze dostępne dla wszystkich motywacji podróży. To obszar, gdzie rola samochodu w podróżach powinna być ograniczana na rzecz innych środków transportu, jednak dopuszczony jest jego większy udział w podróżach niż w centrum miasta. W obszarze tym polityka parkingowa powinna wciąż ograniczać możliwość swobodnego zaparkowania, ale być nieco mniej restrykcyjna niż w centrum miasta, z uwagi na duże zróżnicowanie wielu funkcji. Obszar śródmieścia najczęściej silnie związany jest z przebiegiem linii kolejowych, jako systemu transportowego, który historycznie ukształtował granice śródmieść.

Delimitacja śródmieścia powinna uwzględniać naturalną granicę zakończenia zróżnicowania różnych funkcji użytkowania terenu, które są zlokalizowane blisko siebie, oraz wyraźne granice urbanistyczne w postaci przebiegu linii kolejowej lub metra oraz obszaru zagęszczenia linii tramwajowych. Granica ta powinna jednak wybiegać nieco dalej niż sama „szyna” transportu zbiorowego szynowego – musi uwzględniać także obszar oddziaływania przystanków, który zostaje nakreślony poprzez izoliny do tych przystanków, po realnej sieci przemieszczeń pieszych. W takim przypadku można mówić o funkcjonalnej delimitacji śródmieścia, a nie tylko strukturalnej.

Za wyznaczeniem granicy śródmieścia powinna zatem podążać delimitacja strefy płatnego parkowania. Jednocześnie samo śródmieście może także zmieniać swoje granice wraz z rozwojem systemów transportu zbiorowego, głównie szynowego. Zatem jeśli mówimy o wyznaczeniu maksymalnej granicy strefy płatnego parkowania, zdaniem autorki artykułu, powinna ona pokrywać się z granicą śródmieścia (oczywiście w strefie oddziaływania przystanków kolei aglomeracyjnej). A ta powinna zostać wyznaczona poprzez analizy funkcji użytkowania terenu oraz oddziaływania przystanków transportu zbiorowego wysokowydajnego. Oddziaływania te powinny zostać wyznaczone na podstawie dostępności, z uwzględnieniem dojazdu po istniejącej i planowanej sieci powiązań pieszych.

Granice płatnego parkowania a granica śródmieścia – przykłady z Polski

Granice stref płatnego parkowania ustalane są na podstawie wielu przesłanek, m.in. granic obszarów historycznych (jak historyczne centra miasta), obszarów generujących duży potencjał w granicach śródmieść czy możliwej dostęp-

ności transportem zbiorowym w tym obszarze. Najczęściej jednak to ostatnie podejście skierowane jest raczej na transport zbiorowy, jakim jest system tramwajowy i autobusowy. Niezwykle rzadko bierze się pod uwagę system kolejowy. Być może z uwagi na to, że dopiero się rozwija w wielu dużych miastach jako system obejmujący swoim zasięgiem nie tylko miasto, ale także jego obszar funkcjonalny.

W artykule dokonano przeglądu kilku największych miast w Polsce, pod kątem zasięgu strefy płatnego parkowania w odniesieniu do granic śródmieścia. Dodatkowo dokonano analizy zasięgu strefy płatnego parkowania w kontekście oddziaływania przystanków kolejowych, mogących lub już funkcjonujących w systemie kolei aglomeracyjnej.

Do analiz wybrano następujące miasta: Gdańsk, Poznań, Rzeszów, Szczecin i Wrocław. Na poniższych rysunkach (rys. 1 a – e) przedstawiono obowiązującą granicę śródmieścia (linia czerwona), zasięg strefy płatnego parkowania (obszar różowy) i proponowane rozszerzenie strefy płatnego parkowania z uwagi na oddziaływanie przystanków kolei aglomeracyjnej (obszar niebieski). Można zauważyć, że właściwie w każdym mieście (za wyjątkiem Poznania) strefa płatnego parkowania kończy się na linii kolejowej – przebiega do tej strefy stycznie. Jaki zatem sens ma ta strefa,



Rys. 1. Zasięg strefy płatnego parkowania w kontekście granic śródmieścia w: a) Gdańsku, b) Poznaniu, c) Rzeszowie, d) Szczecinie, e) Wrocławiu (granica śródmieścia – linia czerwona, strefa płatnego parkowania – obszar różowy, proponowane powiększenie strefy płatnego parkowania – obszar niebieski)

Źródło: maps.google i opracowania własne

jeśli w wyniku funkcjonowania (obecnego lub planowanego) mieszkańcy obszarów funkcjonalnych mogą podjechać samochodem wprost pod granicę śródmieścia? A są to podróże związane z miejscami pracy, gdyż w obszarze funkcjonalnym śródmieście ta motywacja w podróżach codziennych przeważa. W tych miastach trudno będzie zatem mówić o działaniach władz (w obszarze transportowym) skierowanych na zmotywowanie mieszkańców do zmiany środka transportu z samochodu na kolej. Kreowanie granic strefy płatnego parkowania jest właśnie takim działaniem – poprzez ograniczanie dostępności samochodem do stref wrażliwych w mieście w zamian za ofertę atrakcyjnego środka transportu zbiorowego.

Patrząc na granice śródmieścia natomiast, w kontekście potencjalnego oddziaływania przystanków kolejowych, można zauważyć, że granice te mogły zostać zmodyfikowane w Rzeszowie (rozszerzenie na zachód) i Wrocławiu (rozszerzenie w kierunku południowym). Analizy te jednak wymagają pewnej metodologii, która będzie przedstawiona w kolejnej części artykułu.

Wyznaczenie strefy płatnego parkowania – przykład krakowski

Strefa płatnego parkowania w Krakowie funkcjonuje od 1988 roku. Wprowadzona została w ramach uspokojenia ruchu kołowego w centrum miasta, tworząc trzy strefy: ruchu pieszego (strefa A), ruchu ograniczonego (strefa B) oraz ograniczonego postoju (strefa C). Zasięg tej strefy oczywiście ewoluował, w miarę zmian w koncepcji roli strefy i operatora. Jednak zawsze jej rola była jasno określona: „Strefę płatnego parkowania ustala się bowiem na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej” [2]. Kwestię preferencji dla komunikacji zbiorowej należy tutaj szczególnie rozwinąć, tym bardziej że kolej w systemie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) ma w tym zakresie coraz większą rolę. Szybka Kolej Aglomeracyjna stanowi ważny element rozwoju systemu transportu zbiorowego w Krakowie. Podobnie jak w innych miastach w Polsce (Warszawa, Wrocław, Trójmiasto) daje szansę na zapewnienie lepszej dostępności centrum i śródmieść do systemów transportu zbiorowego, przy jednoczesnym wykorzystaniu już istniejącej infrastruktury kolejowej (gdyż historycznie linie kolejowe rozwijały się właśnie w tych strefach). Jednym z najważniejszych elementów wpływających na efektywność tego systemu jest dostępność piesza przystanków w kontekście zagospodarowania przestrzennego, ale także strefy płatnego parkowania. I o ile rola dostępności pieszej w kontekście zagospodarowania została opisana we wcześniejszych opracowaniach autorki, np. [3], o tyle kwestia powiązań dostępności pieszej przystanku (czyli oddziaływania przystanku kolejowego)

ze strefą płatnego parkowania jest podejściem, który nie zaistniał dotychczas w literaturze polskiej.

Dlaczego tak ważne jest zwrócenie uwagi na kwestie oddziaływania przystanku kolei aglomeracyjnej na zasięg strefy płatnego parkowania? Otóż jeśli strefa płatnego parkowania, która obejmuje zasięgiem obszar śródmieścia z dużymi generatorami ruchu (biurowce, jednostki miejskie, obszary handlowe), będzie kończyła się przed przystankiem kolejowym (jego izolacją zerową), to mieszkańcy miasta, jak i obszaru funkcjonalnego/aglomeracji będą wybierać w podróżach samochód zamiast kolei – gdyż z łatwością zaparkują poza strefą, a wciąż blisko śródmieścia (przykład otoczenia przystanku kolejowego Zabłocie, gdzie po zachodniej stronie linii kolejowej funkcjonuje strefa, a po wschodniej, z dużymi generatorami ruchu – już nie; efektem jest „dziki parking” przy przystanku kolejowym). Takich przykładów można odnaleźć w Polsce wiele. Wpływa to na chaos komunikacyjny i degradację przestrzeni publicznej.

Granica śródmieścia w Krakowie uwzględnia przebieg głównych ulic (obwodnica śródmiejska w postaci Alei Trzech Wieszczów), ale także wnętrza ulic i placów, które historycznie były koncentracją życia społeczno-gospodarczego, jak Plac Na Stawach, Rynek Dębnicki, a także zespoły placów na Kazimierzu i Podgórze. W opracowaniu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa (SUIKZP) [4] można odnaleźć zapis, że „strefa śródmiejska Krakowa jest za mała, jak na prężnie rozwijające się miasto duże”, a zatem można przypuszczać, że strefa płatnego parkowania powinna być nieco większa (gdyż to w śródmieściu znajduje się szereg atrakcyjnych źródeł podróży). Autorzy opracowania wskazują na konieczność poszerzenia obszaru śródmieścia, z uwagi na umożliwienie lokalizacji wyższych budynków biurowych i kompleksów usługowo-handlowych, hotelowych i konferencyjnych. Obszary te powinny być chronione przed ingerencją ruchu samochodowego, a zatem objęte także strefą płatnego parkowania.

Autorka niniejszego artykułu podjęła próbę wskazania potencjalnej granicy śródmieścia Krakowa w powiązaniu z oddziaływaniem przystanków kolei aglomeracyjnej oraz z proponowanym rozszerzeniem strefy płatnego parkowania w kierunku wschodnim i północnym. W analizach uwzględniono przystanki już funkcjonujące lub mające funkcjonować w ramach Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Krakowskim Obszarze Funkcjonalnym (na podstawie opracowania SUIZKP miasta Krakowa). Przyjęto jednak także lokalizację nowych przystanków kolejowych, które powinny powstać na tzw. małej obwodowej linii kolejowej w Krakowie, na podstawie opracowania [5], w którego przygotowaniu brała udział także autorka niniejszego artykułu.

W pierwszym etapie analiz, dla wszystkich przystanków kolejowych w sąsiedztwie istniejących granic śródmieścia i z nim sąsiadujących, opracowano rysunki izolacji, które obrazują zasięg dojścia do przystanku z obszaru opracowania. Zaznaczono także proponowane przez au-

torkę lokalizacji stacji metra (system ten w Krakowie ma coraz większe szanse powstania). Izolinie uwzględniają dojeżdżenie do przystanku i stacji metra po istniejącej infrastrukturze drogowej i pieszej. Są stopniowane co 100 m, aż do wartości 800 m. Dodatkowo zaznaczono także zasięg izolinii 800 m, mierzonej w linii prostej od przystanku. Wartość graniczna została ustalona na podstawie badań, które opisane zostały w opracowaniu [6]. Rysunki zostały wykonane ręcznie, gdyż oprogramowanie powiązane z informacjami GIS nie jest w stanie dokładnie przeanalizować tras ciągów pieszych (alejki w parku, chodniki przed budynkami).

Na rysunku 2 przedstawiono zakres obecnej delimitacji śródmieścia i strefy płatnego parkowania oraz planowanych. Planowane poszerzenie granicy śródmieścia po stronie wschodniej uwzględnia oddziaływanie przystanku kolejowego dla dojeżdżających pieszych. Obszar ten wraz z tkanką miejską, w granicy planowanego poszerzenia strefy, posiada cechy śródmiejskie (zróżnicowanie funkcji, charakter zabudowy etc.). Dodatkowo, właściwie tylko wokół potencjalnych przystanków kolejowych, znajdują się tereny do przekształceń na cele usługowe, a zatem niezbędna będzie tutaj obecność strefy płatnego parkowania. Granica wschodnia strefy będzie znajdowała się na styku izolinii dojeżdżenia do przystanków (zasięg 800 m), pod warunkiem, że zostaną uwolnione tereny po przekształceniu od barier urbanistycznych, np. ogrodzeń i braków w infrastrukturze pieszej. Dobry przykład takich zmian można obserwować przy planach rozbudowy układu dojeżdżających pieszych przy przystanku kolejowym Opolska (przystanek ten w swojej pierwotnej

lokalizacji – w SUIKZP – posiadał nazwę Prądnik Biały i zlokalizowany był w sąsiedztwie osiedla mieszkaniowego; w strefie śródmiejskiej raczej powinien obsługiwać funkcje usługowe). Przykład ten przedstawiono w innym artykule autorki [6].

Dla zasięgu strefy płatnego parkowania w kierunku północnym wydaje się zasadnym ustalenie granicy na ulicach Bora Komorowskiego i Opolskiej, z zejściem południowym w kierunku linii kolejowej, na kierunku zachodnim. Nie powinno się wprowadzać strefy płatnego parkowania w obszarach osiedli mieszkaniowych, poza strefą śródmiejską.

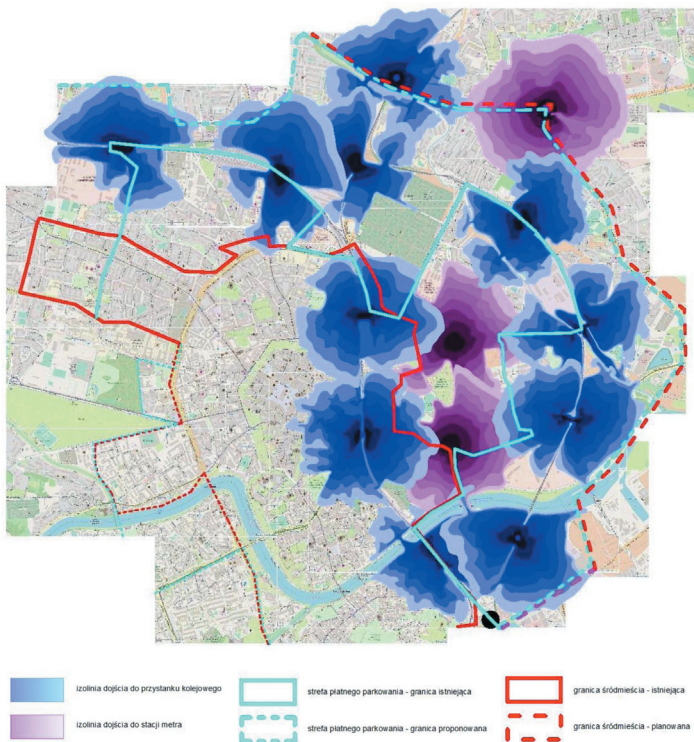
Podsumowanie

Przeprowadzone analizy pokazały, że ustalenie granicy strefy płatnego parkowania powinno uwzględniać także oddziaływanie wysoko wydajnych środków transportu szynowego (kolej lub system metra, który obsługuje ruch nie tylko miejski, ale także z obszaru funkcjonalnego). Przedstawione przykłady z miast polskich pokazują na konieczność zastanowienia się nad uzupełnieniem obszaru strefy płatnego parkowania, jeśli polityka transportowa tych miast skierowana jest na redukcję liczby samochodów w obszarach najbardziej wartościowych i wrażliwych – czyli obszarach śródmieść. Zaprezentowany przykład krakowski pokazał metodologię ustalania tych granic, z wykorzystaniem dostępności pieszej do przystanków kolejowych i jego oddziaływania na obszar.

W artykule zwrócono także uwagę na konieczność szczegółowej analizy oddziaływania przystanków kolejowych i stacji metra na przyległy teren. Oddziaływanie to przejawia się poprzez stymulowanie programów inwestycyjnych wokół tych przystanków, szczególnie w obszarach śródmieścia, które powinny być chronione przed ruchem samochodowym.

Literatura

1. Nowakowski M., *Centrum miasta. Teoria, projekty, realizacje*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1990.
2. www.mi.krakow.pl
3. Faron A., *Przekształcenia śródmieść miast metropolitalnych w kontekście rozwoju Kolei Aglomeracyjnej*, I Ogólnopolska Konferencja Naukowa – Nowe centra miast metropolitalnych, Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, Kraków 2018.
4. *Zmiana Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa*, Uchwała Rady Miasta Krakowa, Nr XII/87/03, z dnia 16 kwietnia 2003 r.
5. *Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa planistyczna*, Instytut Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej, zespół autorski, opracowanie na zlecenie Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa, 2017.
6. Faron A., *Wpływ dostępności pieszej oraz lokalizacji przystanku kolejowego na jego potencjał pasażerski*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2018, nr 5.



Rys. 2. Zasięg strefy płatnego parkowania i granicy śródmieścia w Krakowie – wraz z proponowanymi zmianami

Źródło: maps.google.pl i opracowanie własne