

DR INŻ.ARCH. MAREK GACHOWSKI

Akademia Śląska, Wydział Architektury, Budownictwa i Sztuk Stosowanych, ul. Rolna 43,
40-555 Katowice, ORCID:0000-0002-8702-3269, e-mail: marek.gachowski@wst.pl

PARKINGI W MIEŚCIE. PRÓBA WSTĘPNEGO UPORZĄDKOWANIA POGLĄDÓW W KONTEKŚCIE WYZWAŃ ROZWOJOWYCH DLA MIAST, NA PRZYKŁADZIE GÓRNOŚLĄSKO - ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII (GZM).

STRESZCZENIE

W artykule podjęto próbę uporządkowania poglądów na problem dostępności nieograniczonej liczby miejsc parkingowych, w obszarach śródmiejskich i centralnych miast o historycznie ukształtowanej strukturze urbanistycznej. Obserwuje się bowiem obecnie istotny konflikt interesów, pomiędzy zwolennikami przywrócenia miast pieszym (na przykład idea miasta piętnastominutowego), a zwolennikami nieograniczonej możliwości parkowania samochodów osobowych w tych obszarach. Ze względu na charakter struktur urbanistycznych historycznie kształtowanych, pogodzenie tych sprzecznych tendencji jest bardzo trudne, lub wręcz niemożliwe. W artykule wskazano, że za ograniczeniem ilości miejsc parkingowych w tych obszarach przemawiają zarówno aspekty urbanistyczno - funkcjonalne (sprzeczność pomiędzy potrzebami człowieka pieszego, a użytkownika samochodu) oraz aspekty finansowe (bardzo wysokie koszty, przy braku ogólnospołecznych korzyści). Wnioski wydają się wskazywać, że opisany powyżej konflikt jest de facto konfliktem cywilizacyjnym pomiędzy podejściem konserwatywnym i indywidualistycznym, a podejściem postępowym, zakładającym współdziałania społeczności miejskiej na wielu płaszczyznach.

s. 23-48

SŁOWA KLUCZOWE

Metropolia GZM, parkowanie w śródmieściu, rozwój miasta, miasta dla pieszych

WPROWADZENIE

Każdy czas ma swoje *signum*, a w sytuacjach złożonych nawet liczne *signa*. Dzisiaj dla nas w Polsce takimi właśnie są:

- kryzys klimatyczny,
- zielony ład, czyli transformacja klimatyczna,
- migracje ludzi: ze wschodu na zachód i pomiędzy miastami i nie - miastami (wieś jako forma osadnicza to dzisiaj już określenie anachroniczne).

Zagadnienia te dotyczą przede wszystkim tej części społeczeństwa, która mieszka w miastach. Te *signa* polaryzują społeczeństwa zamieszkujące.

Jednym z istotnych społecznie, gdyż dotyczącym indywidualnie każdego z użytkowników miasta (do użytkowników miasta zaliczono zarówno mieszkańców, jak i przybyszy do miasta, w celach innych niż mieszkaniowe), jest problem dostępności miejsc parkingowych, przede wszystkim dla samochodów osobowych. Wydaje się to być dzisiaj kluczowym zagadnieniem dla miast w Polsce, a można zaobserwować zjawisko odsuwania kategorycznego rozwiązania tego zagadnienia w czasie, co jest wielkim błędem. Jest to bowiem bardzo trudna kwestia, mająca nie tylko wymiar techniczny, ale także wymiar społeczny i polityczny. Jest ona powiązana z bardzo wieloma aspektami życia w mieście.

Miasta w obszarze Górnośląsko Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) są obecnie w szczególnym momencie przemian. Układ drogowy został bardzo mocno rozbudowany. W wiodących miastach metropolii w znaczącym stopniu wzrosła liczba inwestycji tworzących miejsca pracy i miejsca zamieszkania. W sytuacji nienadążającego jednak za tym rozwoju komunikacji publicznej, rośnie presja społeczna na dopuszczanie zwiększonego ruchu samochodów osobowych do śródmieść i centrów miast w jądrze GZM i, w konsekwencji, na zwiększanie dla nich ilości miejsc parkingowych. Jest to trend, który będzie czynił śródmieścia i centra miast *de facto* nieprzyjaznymi ich użytkownikom. Należy bowiem stale pamiętać o tym, że zdecydowana większość miast w GZM ma swoje śródmieścia i centra uformowane w dużym stopniu w przeszłości, przed powstaniem modernistycznej doktryny urbanistycznej, a więc cechuje je zwartość struktury urbanistycznej i wyrazistość uformowania przestrzeni publicznej o stosunkowo małej powierzchni względem powierzchni całych miast.

Sposób wykorzystywania samochodów osobowych, gdy kierowca jest zawsze jednym z podróżujących do celu (a często jedynym), generuje w sposób nieunikniony zapotrzebowanie na parkowanie długoterminowe w rejonie miejsc zamieszkania i miejsc pracy. Miejsca usług, szeroko rozumianych, generują raczej zapotrzebowanie na parkowanie stosunkowo krótkookresowe (gdy pominiemy grupę zatrudnionych w nich) i z tym radzą sobie zazwyczaj dysponenci (właściciele, operatorzy, zarządcy) obiektów, w których świadczone są te usługi.

Nie jest tak w wielu sytuacjach w przypadku rejonów, związanych z miejscami zamieszkania i miejscami pracy. Dzieje się tak, gdyż bardzo często progresywne rozwiązanie zaspokojenia tych potrzeb parkingowych przekracza możliwości finansowe zainteresowanych (mieszkańcy starej substancji w centrach miast to przykład najlepszy, ale podobnie poza zasięgiem mieszkańców jest zapewnienie miejsc parkingowych, w obszarze dużych osiedli mieszkaniowych – często spółdzielczych). Zaawansowane rozwiązanie tych kwestii pozostaje także w sprzeczności z interesami deweloperów lub inwestorów przedsięwzięć w obszarze terenów związanych z zamieszkiwaniem lub pracą (zbyt wysoki koszt inwestycyjny, brak dostępności dostatecznie taniego terenu uzupełniającego, w warunkach dążenia do maksymalizacji powierzchni podstawowej przynoszącej zysk). W takiej sytuacji powstaje zjawisko pasożytnictwa urbanistycznego: inwestorzy - deweloperzy zakładają niejawnie, że problem ten zostanie rozwiązany przez samorządy (poprzez inwestycje samorządowe) lub przez pojemność przestrzeni publicznej zawłaszczanej w konsekwencji przez długoterminowo parkujące samochody.

STAN BADAŃ NAD ZAGADNIENIEM

Przegląd dostępnej literatury polskiej upoważnia do stwierdzenia, że brak jest obszer-nych i dostępnych badań o polskich praktykach dotyczących kwestii systemowych rozwiązań długoterminowego parkowania w miastach, a szczególnie w obszarach śródmiejskich i centralnych.

Większość publikacji dotyczy rozbudowanych kwestii układów komunikacyjnych, a więc ruchu pojazdów, intermodalności i perspektyw rozwoju systemów komunikacyjnych w miastach. W publikacjach tych zagadnienia parkowania są przede wszystkim poruszane pod kątem systemów *park&ride*, a więc kwestie parkingowe dotyczą skoncentrowanych struktur parkingowych w rejonie węzłów przesiadkowych [1], [2], [3], [4].

Na szczególną uwagę w tym kontekście zasługuje praca R.Williamsa, w której opisano, jak system Park&Ride w Oxfordzie, nakierowany na potrzeby użytkowników miasta i dzięki temu udało się w znacznym stopniu ograniczyć osobowy ruch samochodowy w śródmiejskich obszarach miasta o znanym powszechnie zabytkowym, historycznie uformowanym, układzie urbanistycznym [5].

Publikacja ta opisuje jednak sytuację w mieście, gdzie władze zdecydowały się na wdrożenie systemów Park&Ride w wersji Park&Go, jako systemów wspierających poprawne funkcjonowanie śródmieść i centrów miejskich. System Park&Go funkcjonuje w wielu miastach europejskich w sposób niesformalizowany - pasażerski. W sytuacjach kryzysowych użytkownicy miasta, gdy nie są ograniczani przez dysponentów/zarządców, wykorzystują dla swoich celów parkingi zrealizowane dla obsługi dużych projektów deweloperskich jak centra handlowe, gdzie dostęp do parkingów nie jest limitowany lub limitowany w sposób ograniczony organizacyjnie i finansowo wysokością opłaty parkingowej i czasowym systemem jej pobierania.

Autorowi nie udało się znaleźć zbyt wielu polskich publikacji na temat wpływu kwestii przeznaczania terenów w mieście pod parkingi długoterminowe, na teorie urbanistyczne projektowania miast. Jest to o tyle zaskakujące, że zagadnienia układów komunikacyjnych, badane wieloaspektowo, mają bardzo obszerną literaturę, a praktyka miejska pokazuje, że efekty tych publikacji są konsekwentnie wdrażane, o czym świadczy bezsporny rozwój układów komunikacyjnych, a zwłaszcza układów drogowych – szczególnie tranzytowych. Pomijana jest jednak kwestia generowania przez rozbudowane układy komunikacji kołowej (przy niedorozwoju komunikacji publicznej) coraz większego zapotrzebowania na miejsca parkingowe dla samochodów osobowych.

Bardzo interesująca pod tym względem jest analiza sytuacji na Ursynowie Północnym, chociaż dotyczy modernistycznego terenu osiedla [6]. Stosunkowo obszerniejsza jest literatura zagraniczna i, co ciekawe, a jednocześnie zrozumiałe, pochodząca w dużej mierze z Azji i Bliskiego Wschodu, gdzie w ostatnich latach obserwowany jest dramatyczny wzrost: z jednej strony populacji miejskich (w kształcie innym niż europejski), a z drugiej – wzrost zamożności tych społeczności i związany z tym dostęp do samochodów osobowych [7], [8], [9], [10], [11]. Publikacje te skupiają się w dużej mierze na zagadnieniach oceny zapotrzebowania na miejsca parkingowe oraz sprawnej dystrybucji ruchu samochodów osobowych pomiędzy wolnymi miejscami parkingowymi.

Odmienne jest podejście do tych zagadnień w Europie Zachodniej i Stanach Zjednoczonych, gdzie zaczyna dominować dążenie do ograniczenia ruchu samochodów osobowych i w konsekwencji, zapotrzebowania na miejsca parkingowe. Obecnie zaczynają przeważać rozważania nad ograniczeniem zapotrzebowania na miejsca parkingowe, nie tylko metodami organizacyjnymi [12], [13], ale także poprzez oddziaływanie na zachowania społeczne [14]. Za jedno z wzorcowych rozwiązań można uznać te wprowadzone w Londynie, w ramach reformy systemu parkowania, dzięki czemu uzyskano znaczące zmniejszenie równocześnie ruchu samochodów osobowych i liczby miejsc parkingowych [15]. Podobne stanowisko zaczyna upowszechniać się powoli w Polsce [16], [17].

Progresywne i przekrojowe spojrzenie na zagadnienia przemian struktur miejskich z punktu widzenia architekta – urbanisty zostało zaprezentowane w pracy „Miasto w drodze” [18].

CEL PRACY

Celem niniejszej pracy jest próba pojęciowego i strukturalnego uporządkowania kwestii parkingowych w mieście, a szczególnie w jego śródmieściu i centrum, z punktu widzenia koncepcji społeczno-urbanistycznego rozwoju miasta. Działania te podjęto, mając na uwadze znaczące przyspieszenie przemian miast Śląsko Zagłębiowskiej Metropolii, także w kontekście możliwej ich integracji w ramach metropolii.

Jak wspomniano we wstępie, najtrudniejszym, bo też najbardziej zaniedbanym, jest problem parkowania samochodów osobowych, szczególnie tych stanowiących własność osób prywatnych i należących do małych przedsiębiorców. Te grupy społeczne jednostkowo posiadają niewielkie ilości samochodów, a jednocześnie rozwiązania systemowe są poza ich zasięgiem, dlatego najczęściej korzystają z parkingów-urządzonych i nieurządzonych w przestrzeni publicznej miast.

Postulowane uporządkowanie pojęć, w kierunku spojrzenia systemowego, jest niezbędne do podjęcia dyskusji, nakierowanej na wypracowanie wizji rozwoju zrównoważonego miasta lub, zgodnie ze zmodyfikowanym przez autora postulatem Z. Zuziaka, rozwoju podtrzymującego życie w mieście i podejścia do zagadnień obecności samochodu osobowego [19].

METODA PRACY

Analizowane zjawisko jest wyjątkowo wieloaspektowe. Jako takie wymaga zarówno badań wyspecjalizowanych w obszarze kilku dyscyplin, jak i badań interdyscyplinarnych. Konieczne jest jednak określenie pola niezbędnych badań i analiz, z punktu widzenia uogólniającego podejścia urbanistycznego, reprezentującego (przynajmniej w założeniu) punkt widzenia i interes użytkowników miasta. Przyjęto metodę opisowej analizy zjawisk występujących w GZM, związanych z ruchem i parkowaniem samochodów osobowych, w rozbiciu na poszczególne rodzaje parkowania. Wyniki tych opisowych analiz poszczególnych przypadków, posłużą, po przeprowadzonej dyskusji, do sformułowania podstawowych wniosków w kwestii postulowanych kierunków przemian, w podejściu do miejsca samochodu osobowego w rozwoju podtrzymującym trwanie miasta. W niniejszej pracy skoncentrowano się na obszarze Metropolii GZM, gdyż obszar ten jest przedmiotem szerszych i wielodyscyplinarnych badań, w ramach których zgromadzony został obszerny materiał badawczy. Jednocześnie sytuacja w GZM jest na tyle typowa dla dużych miast polskich, że wnioski te będą miały dość uniwersalny, w skali Polski, charakter.

ANALIZA WIELOASPEKTOWA PRZYPADKÓW

Mimo bardzo dużych nakładów na rozwój systemów komunikacyjnych, zarówno zbudowanych (drogi, ulice, tory), jak i organizacyjnych (zorganizowana komunikacja publiczna kołowa i szynowa), w warunkach GZM samochód osobowy pozostaje wciąż istotnym medium komunikacyjnym, a to z kolei generuje bardzo poważne wyzwania w kwestii parkingowej. Miejsca pracy, których jest stale coraz więcej i które stają się coraz nowocześniejsze, są podstawą funkcjonowania i atrakcyjności metropolii GZM. Jej poprawne funkcjonowanie – czyli zachowujące warunki rozwoju podtrzymującego życie, jest uzależnione od zapewnienia zrównoważonych, w kwestii wielkości i jakości, terenów zamieszkania i wypoczynku oraz szeroko rozumianych usług.

Współcześnie atrakcyjność GZM polega także na tym, że zastana struktura urbanistyczna pozwala na zwiększenie intensywności zabudowy wewnątrz obszarów umiastowionych [20]. Jest to ważne także w kontekście bardzo atrakcyjnej rozwojowo idei miasta 15-minutowego.

Konieczne będzie więc przeciwdziałanie tendencjom i czynnikom powodującym rozgęszczanie zabudowy. Nieakceptowalne stać się więc powinny wszystkie procesy, które są nadmiarowo powierzchniochłonne w śródmieściach i centrach miast GZM, w stosunku do ich znaczenia dla funkcjonowania w metropolii układów urbanistycznych.

Możliwości strukturalne parkowania w mieście

Dostępne technicznie i organizacyjnie są obecnie cztery systemy parkowania samochodów osobowych:

- parkowanie naziemne - parkingi naziemne - w poziomie terenu - w przestrzeniach otwartych publicznych i półprywatnych;
- parkowanie podziemne - parkingi podziemne jedno i wielopoziomowe, pod powierzchniami otwartymi publicznymi i półprywatnymi;
- parkowanie w półpublicznych przestrzeniach zbudowanych - obiektach - parkingi jedno i wielopoziomowe, wbudowane w obiekty kubaturowe;
- parkowanie w półprywatnych przestrzeniach zbudowanych - obiektach - parkingi jedno i wielopoziomowe, wbudowane w obiekty kubaturowe.
- Parkowanie w przestrzeniach zbudowanych, różnicowane przez udział przestrzeni parkingowych w całej przestrzeni zbudowanej obiektu na działce urbanistycznej:
- przestrzenie parkingowe stanowią 100% przestrzeni zbudowanej obiektu i stanowią samodzielny sposób użytkowania działki urbanistycznej,
- przestrzenie parkingowe stanowią mniej niż 100% przestrzeni zbudowanej obiektu i są funkcjonalnym uzupełnieniem podstawowego rodzaju użytkowania obiektu na działce urbanistycznej.

Rodzaje czasowego parkowania w mieście

Z punktu widzenia długości parkowania, jak wspomniano, można wyróżnić:

- parkowanie krótkoterminowe, związane z korzystaniem przez użytkowników miasta z różnego rodzaju usług i niezbędnym parkowaniem przy lub w obszarze działek urbanistycznych z pożądanym użytkowaniem,
- parkowanie długoterminowe na działkach z użytkowaniem mieszkaniowym, związane z mieszkaniem (zamieszkiwaniem) i parkowanie na działkach lub przy działkach użytkowanych pod miejsca pracy i związane z przebywaniem w tych miejscach w godzinach pracy.

Z punktu widzenia struktury urbanistycznej najmniej korzystana jest forma długotrwałego parkowania naziemnego.

Parkowanie naziemne ma miejsce w przestrzeniach publicznych, ewentualnie i rzadziej, w półprywatnych (wnętrza kwartałów mieszkaniowych, gdzie samochód osobowy nie powinien parkować). Przestrzenie publiczne są ograniczone powierzchniowo w miastach, a zwłaszcza w śródmieściach i w centrach, ze względu na dążenie do zapewnienia zwartości i spójności jego struktury, niezbędnej dla poprawnego funkcjonowania miasta, gdzie przestrzeń publiczna nie powinna przekraczać 20-25% jego powierzchni zurbanizowanego obszaru [21].

Przykłady rozwiązań parkingowych w obszarze GZM

W obszarze GZM występują bardzo zróżnicowane formy parkowania. Reprezentują one w zasadzie wszystkie wymienione powyżej formy parkowania, z wyjątkiem parkowania w parkingach podziemnych, pod otwartymi przestrzeniami publicznymi, co jest świadectwem unikania przez samorządy bardziej złożonych rozwiązań.

Parkowanie naziemne, wzdłuż krawężników ulic - w poziomie terenu, w przestrzeniach otwartych publicznych jest najpowszechniej występującym rodzajem parkowania, ponieważ jest najłatwiej dostępnym i nie wymaga specjalnie skomplikowanych działań inwestycyjnych i organizacyjnych. Tego typu parkingi są powszechne w miastach GZM, częściowo ograniczane w centrach miast poprzez wyznaczanie ograniczonych i często płatnych stref parkowania.

Parkowanie naziemne, w poziomie terenu w przestrzeniach otwartych półpublicznych, powszechnie występuje na terenach osiedli mieszkaniowych oraz wewnątrz kwartałów zabudowy obrzeżnej, do których mieszkańcom udostępniono dojazd samochodom osobowym. Jest rodzajem parkowania podobnie powszechnym, jak poprzednio wymieniony. Oba te sposoby parkowania są równie zabójcze dla jakości przestrzeni otwartych – są tak szkodliwe, jak łatwe do zorganizowania.

Parkowanie podziemne, w parkingach podziemnych, pod powierzchniami otwartymi publicznymi nie występuje w obszarze GZM. Wynika to z zaniechań samorządów, jako że jest dość kosztowne. Parkowanie w półpublicznych przestrzeniach zbudowanych – obiektach parkingowych wielopoziomowych, zrealizowanych przez władze miejskie lub podmioty zależne, zaczęło, na szczęście, stawać się bardziej dostępne.

Przykłady tego typu obiektów znajdują się w:

- Katowicach, przy ulicy Mariackiej Tylnej (park&go),
- Katowicach, przy ulicy Kościuszki - w rejonie Galerii Libero (park&ride),
- Gliwicach, przy ulicy Mikołowskiej (park&go),
- Tychach, przy stacji PKP (park&ride),
- Tychach, przy przystanku Lodowisko (park&ride).

Parkowanie w półpublicznych przestrzeniach zbudowanych – obiektach parkingowych wielopoziomowych, towarzyszących prywatnym inwestycjom w śródmieściach i centrach miastach w obszarze GZM, zazwyczaj o charakterze handlowo - usługowym, jest bardzo powszechne. Korzystają z tego typu parkingów zarówno użytkownicy tych obiektów, jak i osoby potrzebujące miejsc parkingowych w śródmieściu lub centrum.

Najbardziej typowymi przykładami tego typu parkingów są obiekty w:

- Katowicach, przy Galerii Katowice (zarówno *park&ride*, jak i *park&go*),
- Gliwicach, przy Galerii Forum (zarówno *park&ride*, jak i *park&go*).

Należy wspomnieć w tym miejscu, że podobne zjawisko występuje w przypadku parkingów naziemnych otwartych, w przestrzeniach półpublicznych obiektów handlowych (popularne w Polsce liczne sieci dyskontów spożywczych w centrach i śródmieściach miast), które są często wykorzystywane jako *park&go*. Parkowanie w półprywatnych przestrzeniach zbudowanych – obiektach parkingowych wielopoziomowych, towarzyszących prywatnym inwestycjom w śródmieściach i centrach miast, w obszarze GZM, zazwyczaj o charakterze biurowym, jak i mieszkaniowym, jest również bardzo powszechne. Korzystają z tego typu parkingów wyłącznie użytkownicy tych obiektów.

Przypadki ilustrujące powyższą typologię zebrano w Gliwicach, jednak będą one reprezentatywne dla wielu innych lokalizacji w GZM.



Fot.1. Parkowanie naziemne w przestrzeni publicznej - wzdłuż krawężnika - (Gliwice, plac Inwalidów - maj 2024) - zaparkowane samochody osobowe „zabierają” jego użytkownikom atrakcyjną przestrzeń publiczną w ścisłym centrum miasta, choć to część z nich tutaj parkuje (zdjęcie autora)



Fot.2. Parkowanie naziemne - przy krawężniku, w przestrzeni publicznej (Gliwice, ul. Chudoby - maj 2024) - zaparkowane samochody osobowe mieszkańców „zabierają” użytkownikom - mieszkańcom atrakcyjną przestrzeń publiczną, która mogłaby być przeznaczona na parklety (zdjęcie autora)



Fot.3. Parkowanie naziemne w przestrzeni publicznej/półprywatnej pomiędzy budynkami (Gliwice, ul. Ordona – maj 2024) – zaparkowane samochody osobowe mieszkańców „zabierają” użytkownikom - mieszkańcom atrakcyjną przestrzeń półprywatną, która mogłaby być przeznaczona na zielen i tereny rekreacyjno-sportowe (zdjęcie autora)



Fot.4. Parkowanie w przestrzeni półprywatnej naziemne i w obiekcie zabudowanym (wielopoziomowy parking) – (Gliwice, ul. Szafirowa – maj 2024) – wprowadzenie parkowania na kilku poziomach redukuje obszar zawłaszczonyj przestrzeni półprywatnej (zdjęcie autora)



Fot.5. Parkowanie w publicznych przestrzeniach w obiektach zbudowanych - parkowanie w układzie wielopoziomowym, w parkingu TBS - dominacja funkcji parkingowej (Gliwice, ul. Dunikowskiego - maj 2024) - wprowadzenie parkowania na kilku poziomach redukuje obszar zawłaszczanej przestrzeni półprywatnej (zdjęcie autora)



Fot.6. Parkowanie w półpublicznych przestrzeniach, w obiektach zbudowanych - parkowanie w parkingu podziemnym Centrum handlowego - synergia funkcji handlowo - usługowej i parkingowej (Gliwice, ul. Lipowa - maj 2024) - parking wykorzystywany w części przez nie - klientów centrum handlowego (pracowników sąsiadujących firm), w okresie poza godzinami szczytu dla centrum handlowego - „nakładanie się w czasie” użytkowników, redukuje zapotrzebowanie na łączną liczbę miejsc parkingowych (zdjęcie autora)

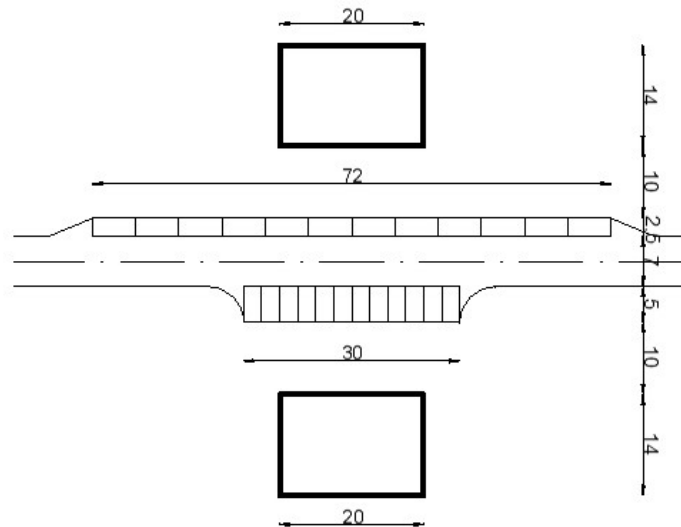


Fot.7. Parkowanie w półprywatnych przestrzeniach, w obiektach zbudowanych - parkowanie w układzie wielopoziomowym, w parkingu Instytutu Onkologii - dominacja funkcji parkingowej - sąsiedztwo obiektu wiodącego (Gliwice, ul. Sienkiewicza - maj 2024), parkowanie w parkingu wielopoziomowym dedykowanym pracownikom i klientom przedsiębiorstwa/instytucji redukuje zapotrzebowanie terenu na użytkowanie pomocnicze względem użytkowaniu wiodącemu (zdjęcie autora).

Warunki parkowania w poziomie terenu

Parkowanie „wzdłuż krawężnika”.

Jeden samochód osobowy zajmuje 6 m chodnika przy parkowaniu wzdłużnym, lub 2,5m- przy parkowaniu prostokątnym do krawężnika. Gdy kamienica ma 5 kondygnacji i 10 mieszkań (a więc całkiem mała), niezbędny dla niej front do parkowania to minimum 72 m lub 30 m (przy wskaźniku 1,2 samochodu na mieszkanie [M], co odpowiada wskaźnikowi 1mp/40-50 m² PU). Przeciętna kamienica ma front o szerokości ok. 20 m. Jest to więc ponad 3 lub 1,5 raza za mało na zaparkowanie przed frontem obiektu w sposób najbardziej ekstensywny – przy domu, wzdłuż krawężnika.

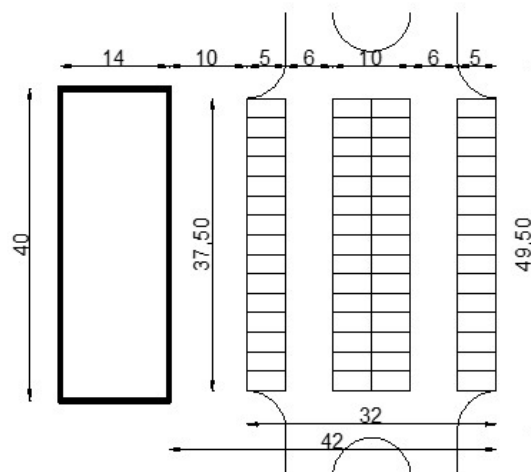


Ryc.1. Terenochłonność w układzie parkowania wzdłuż krawężnika. Ten system parkowania wydaje się być szczególnie szkodliwy dla struktury urbanistycznej, także ze względu na jego popularność, wynikającą z pozornej łatwości jego organizowania.

Parkowanie na parkingach obszarowych.

Parkingi obszarowe organizowane są w otwartych przestrzeniach publicznych lub półprywatnych.

Dla pięciokondygnacyjnego budynku w układzie korytarzowym (typowym dzisiaj w Polsce dla deweloperów) potrzeba minimum 60 mp (wskaźnik 1M:1mp, czyli 1mp/45-55 m² PU). Taki parking to minimum 2080 m² powierzchni (z dojazdami). Przy długości budynku ok. 40 m, parking powinien mieć szerokość 32 m. Jeżeli przyjąć, że preferowany jest układ równoległy dwóch budynków i nie dopuszczamy do zawłaszczania przez parkingi innej przestrzeni, to sąsiedni budynek powinien być w odległości minimum 64 m, a w zasadzie – 84 m, gdy uwzględnimy jeszcze wymaganą odległość od okien. Przy takich rozwiązaniach osiągnięta jest więc gęstość zabudowy zupełnie niemiejska, a dodatkowo nie pozostanie rozsądna ilość terenu przeznaczona na zieleń miejską.



Ryc.2. Terenochłonność w układzie parkowania naziemnego pomiędzy budynkami (oprac. Maria Gachowska)

Ten system parkowania także jest wybitnie szkodliwy dla struktury urbanistycznej, jego powierzchniowość uniemożliwia tworzenie poprawnej struktury urbanistycznej, poprzez budowanie relacji pomiędzy przestrzeniami zbudowanymi (budynkami) rozdzielonymi otwartymi przestrzeniami publicznymi, o gabarytach umożliwiających powstanie tych relacji, a więc mieszczących się w tych postulowanych 20-25% całego obszaru.

Powyższe przykłady opracowano w odniesieniu do budynków mieszkalnych, ale przyjęte wskaźniki ilości miejsc parkingowych w relacji do powierzchni użytkowych [PU] są podobne dla innych użytkowań działek urbanistycznych.

W sprawie parkowania naziemnego, w przestrzeniach publicznych w śródmieściach i centrach miast GZM, nie są możliwe poważne i odpowiedzialne działania ze względu na zwartość zastanej struktury urbanistycznej uformowanej w przeszłości. Z takiej sytuacji rodzą się obserwowane problemy użytkowe i wynikające z tego konflikty społeczne. Często jedynym rozwiązaniem jest wprowadzenie wysokich opłat za parkowanie w przestrzeniach publicznych.

Podobnie trudna jest sytuacja z parkowaniem w przestrzeniach półprywatnych w śródmieściach i centrach miast. Często znaczna część tej przestrzeni wewnątrz kwartałów zabudowy jest chaotycznie zajmowana pod miejsca parkingowe.

Z powyższej analizy jednoznacznie wynika, że te dwa sposoby organizacji parkowania są absolutnie nie-miejskie i nie powinny mieć dużego udziału w rozwiązaniach stosowanych w śródmieściach i centrach miast GZM.

Warunki parkowania pod poziomem terenu, w obszarze przestrzeni publicznych

Ten typ parkowania w zasadzie nie występuje w GZM, jest natomiast bardzo popularny w Europie Zachodniej. Polega on na budowaniu wielopoziomowych parkingów pod placami lub szerokimi alejami i jest to realizowane zazwyczaj przez instytucje publiczne – samorządowe lub w partnerstwie publiczno-prywatnym. Jego bardzo pozytywnymi cechami są: niezawłaszczanie pod parkingi terenów publicznych i jednocześnie możliwość organizacji terenów zieleni miejskiej nad tymi parkingami.

Warunki parkowania pod poziomem terenu, w obszarze przestrzeni półprywatnych

Władze samorządowe wykorzystują także obszary pod otwartymi terenami półprywatnymi, jak tereny sportowe, place rekreacyjne, itp.

Podziemne parkingi pod otwartymi przestrzeniami są realizowane również pod wewnętrznymi dziedzińcami w zabudowie mieszkaniowej i są zazwyczaj przeznaczone dla mieszkańców zabudowy mieszkaniowej lub pracowników instytucji/przedsiębiorstwa.

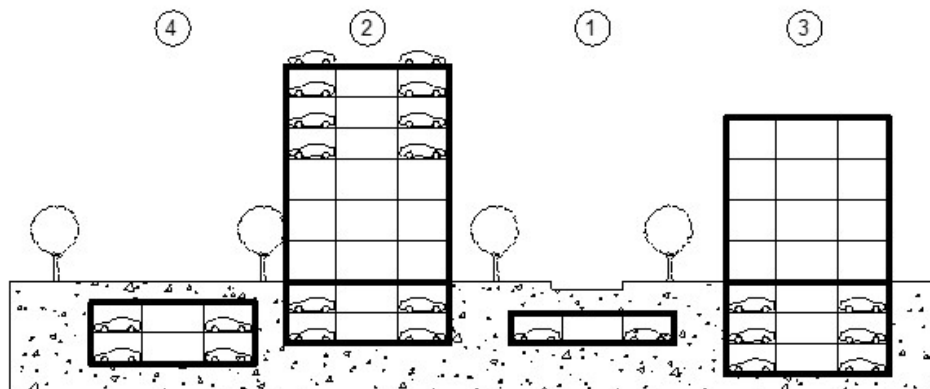
Oba przypadki opisane powyżej cechuje wysoka efektywność i oszczędność terenu otwartego w mieście.

Warunki parkowania w przestrzeniach zbudowanych

Ze względów funkcjonalnych i technicznych rozpowszechnione są rozwiązania, w których wielopoziomowe parkingi są wbudowane w obiekty kubaturowe. Najpowszechniejszym rozwiązaniem jest wykorzystanie części podziemnej budynku na parkingi przeznaczone dla użytkowników podstawowej części obiektu o użytkowaniu usługowym, produkcyjnym (miejsca pracy), czy też mieszkaniowym. W centrach miast występują bardzo często rozwiązania złożone, zwane w polskiej literaturze obiektami wieloużytkowymi[22].

Zazwyczaj wielopoziomowe parkingi wbudowane, realizowane są przede wszystkim dla użytkowników tych obiektów i, w zależności od funkcji, są:

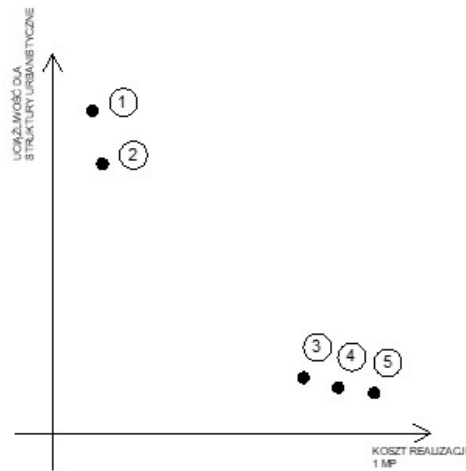
- dostępne wyłącznie dla użytkowników obiektu (użytkowanie mieszkaniowe, zamieszkania zbiorowego, dydaktyczne, wyłącznie jako miejsca pracy, bez zewnętrznych użytkowników),
- dostępne dla użytkowników, przy niewielkich ograniczeniach np. opłata ponad wyznaczony czas (użytkowanie handlowo-usługowe, związane z kulturą),
- dostępne powszechnie dla użytkowników miasta (realizowane wyłącznie jako użytkowanie parkingowe, dostępność po wniesieniu opłaty).



Ryc.3. Schematy układów parkowania w przestrzeniach zbudowanych (oprac. Maria Gachowska) oznaczenia:

1. parking podziemny w przestrzeni publicznej
2. parkingi wbudowane w obiekty zbudowane - kubaturowe - na różnych kondygnacjach
3. parkingi wbudowane w obiekty zbudowane - w części podziemnej
4. parking podziemny w przestrzeni półprywatnej

Realizacja miejsc parkingowych, w każdej z tych opisanych powyżej formie, jest związana z inwestycją wymagającą nakładów finansowych. Należy zaznaczyć, co oczywiste, że koszt realizacji 1 miejsca parkingowego w parkingu naziemnym jest wielokrotnie niższy, niż w jakiegokolwiek formie parkingu podziemnego, czy wbudowanego. Według szacunków autora, relacja ta, w zakresie dotyczącym robót budowlanych zaczyna się od stosunku 1:6 (parking naziemny vs parking wielopoziomowy, pod budynkiem mieszkalnym), ale może być znacznie większa.



Ryc.4. Zależność pomiędzy kosztami przygotowania miejsc parkingowych, a uciążliwością dla struktur urbanistycznych (opracowanie własne autora, oprac. graf. Maria Gachowska) oznaczenia:

1. parking podziemny w przestrzeni publicznej
2. parking podziemny w przestrzeni półprywatnej
3. parkingi wbudowane w obiekty zbudowane – w części podziemnej
4. parkingi wbudowane w obiekty zbudowane – na dachach obiektów
5. parkingi wbudowane w obiekty zbudowane – kubaturowe – na różnych kondygnacjach wewnątrz kubatury

Stan rozważań o mieście i samochodach osobowych

Zagadnienie miejsc parkingowych stało się obecnie w Polsce bardzo istotną kwestią publiczną – stąd budzi ożywione dyskusje. Podstawowym motywem tych dyskusji jest brak miejsc parkingowych. Często brak miejsc parkingowych jest odbierany jako ograniczenie praw i swobód obywatelskich. Samochód osobowy stale jest w Polsce uznawany za dobro wyróżniające, oznakę sukcesu finansowego. Jest to typowe dla społeczności na dorobku, stale niepewnej swojej pozycji lub wręcz stale czującej swoje zacofanie. Jest to jednocześnie sprzeczne z faktyczną rolą samochodu osobowego, który przede wszystkim jest narzędziem poruszania się dla społeczności o względnie niższym poziomie organizacji.

Współcześnie samochód osobowy stał się dominującym elementem życia miast w Polsce. Wynika to wprost z liczby tych samochodów. Dane statystyczne Eurostatu z roku 2022 wskazują, że na każdy 1000 mieszkańców Polski przypada aż 687 samochodów, co uczyniło z Polski lidera w Unii Europejskiej. Liczba ta (nawet jeżeli część z tych samochodów istnieje tylko na papierze) wyjaśnia w dużej mierze obserwowane problemy parkingowe i poziom emocjonalny dyskusji.

Nierozwiązane problemy parkingowe pozostają w kontrze do bezspornego rozwoju układu drogowego, sprzyjającego znacznemu wzrostowi ruchu samochodowego.

Dynamiczna rozbudowa układu drogowego i wzrost liczby samochodów w Polsce przypadły na okres, kiedy w istotny sposób został podważony paradygmat powiązania rozwoju społecznego i przestrzennego miast z rozwojem transportu opartego o samochody osobowe.

W wielu obszarach śródmiejskich i centralnych miast GZM wprowadzono ograniczenia parkowania lub szerzej – ograniczenia parkowania i ruchu samochodów osobowych w obszarach przestrzeni publicznej.



Fot. 9. Ulica w centrum miasta z wykluczeniem parkowania samochodów osobowych wzdłuż krawężnika – (Gliwice, ul. Zwycięstwa – maj 2024) – wykluczenie parkowania wzdłuż krawężników, jest przygotowaniem do planowego zwrócenia przestrzeni publicznej ulicy użytkownikom miasta (zdjęcie autora)



Fot. 10. Ulica w ścisłym centrum miasta z wykluczeniem ruchu i parkowania samochodów osobowych wzdłuż krawężnika – (Gliwice, ul. Plebańska – maj 2024) – przestrzeń publiczna została zwrócona w całości użytkownikom, co sprzyja funkcjonowaniu usług w przestrzeni półpublicznej i ożywieniu Starego Miasta (zdjęcie autora)



Fot. 11. Ulica w centrum miasta z ograniczeniem ruchu i parkowania samochodów osobowych – (Gliwice, ul. Sie-mińskiego – maj 2024) – przestrzeń publiczna została w znacznym stopniu zwrócona użytkownikom miasta, dzięki czemu w przestrzeni półpublicznej pojawiły się liczne lokale usługowe, przestrzeń publiczna znacząco się ożywiła, a w konsekwencji znacznie wzrosła atrakcyjność całej ulicy (zdjęcie autora)



Fot. 12. Parking wielopoziomowy w obiekcie zbudowanym w przestrzeni półprywatnej – (Gliwice, ul. Dunikowskie-go – maj 2024) – ogólnodostępny parking o funkcji park@go dla obsługi Starego Miasta, a możliwy do uzyskania efekt został ograniczony przez małą pojemność parkingową obiektu (zdjęcie autora).

Ograniczenie, a w obszarach najbardziej wrażliwych z punktu widzenia miasta, wyłączenie ruchu samochodów osobowych i ich parkowania z pewnością ma bardzo pozytywny wpływ na atrakcyjność tych przestrzeni dla mieszkańców miasta. Jednak efekt ten nabiera społecznego znaczenia w sytuacji, gdy ograniczeniu ruchu i parkowania samochodów osobowych w poziomie terenu towarzyszy zwiększanie użytkowań o charakterze centrotwórczym – inaczej usług atrakcyjnych dla użytkowników miasta – sprzyjających ich spotkaniom w przestrzeni publicznej i półpublicznej śródmieścia i centrum miasta. Wydaje się, że jest to obecnie wznoszący trend w Europie Zachodniej [23].

DYSKUSJA

Przedstawione powyżej fakty dotyczą technicznych aspektów parkowania samochodów osobowych w obszarze Gliwic, ale w podstawowej warstwie są reprezentatywne dla śródmieść i centrów miast GZM.

Jednoznacznie z powyższych rozważań wynika, że korzystne jest ograniczenie, a lokalnie wręcz wykluczenie parkowania samochodów osobowych w poziomie terenu, gdyż ma to bardzo pozytywne skutki dla aktywizacji społecznej obszarów śródmieść i centrów miast. Przez takie ograniczenia następuje „oddanie” – „zwrócenie” przestrzeni publicznych i półprywatnych użytkownikom miasta. W Gliwicach skutki działań ograniczających są bezspornie pozytywne – wzrost atrakcyjności obszaru Starego Miasta jest jednoznaczny. Wystąpił tu efekt synergii – zwrócenie przestrzeni publicznych w tym obszarze pieszym użytkownikom, zachęciło przedsiębiorców do organizacji usług atrakcyjnych dla użytkowników miasta – głównie gastronomii, z nadzieją na licznych klientów. Masowi użytkownicy tych usług zachęcają kolejnych przedsiębiorców do wprowadzania kolejnych usług, co stwarza warunki do stabilizacji pozytywnych zdarzeń w tym obszarze. Brak kompleksowych rozwiązań w organizacji transportu publicznego i zorganizowanych parkingów typu *park&go*, skutkuje zatorami parkingowymi na zewnątrz Starego Miasta – obszaru o wprowadzonych z sukcesem ograniczeniach ruchu i wykluczenia parkowania. Szczególnie, że jeden i do tego niewielki tego typu parking przy ulicy Dunikowskiego nie rozwiązuje problemu.

Rodzi to bardzo ożywione dyskusje publiczne. Spory o ruch i parkowanie samochodów osobowych w mieście, stają jedną ze znaczących publicznych dyskusji o styl życia w GZM, a szerzej – w Polsce. Oś sporu wyznaczają: z lewej strony – zwolennicy miasta „zielonego”, o znacznie ograniczonym ruchu samochodów osobowych; z prawej strony – zwolennicy starego porządku, czyli braku ograniczeń w ruchu i parkowaniu samochodów osobowych w mieście, szczególnie jego centrum. Nieodłącznym elementem tego sporu jest kwestia parkowania przez mieszkańców miasta swoich samochodów osobowych w obszarze miasta. Są tutaj obserwowane dwa aspekty zagadnienia:

- sprzeczność interesów wśród użytkowników miasta na osi – mieszkańcy – goście,
- zawłaszczenie przestrzeni publicznej przez samochody osobowe, wbrew interesom użytkowników miasta, którzy te samochody parkują.

Jest to pozornie zaskakujące zjawisko, wynikające ze stanu świadomości przeważającej części użytkowników miasta, którzy nie rozumieją lub, co bardziej prawdopodobne, nie akceptują w całości zasad bycia użytkownikiem miasta, dla których fundamentalna jest zgoda na rezygnację z części praw (swobód), na rzecz korzystania z możliwości dostępnych tylko w warunkach życia w mieście. Fundamentem funkcjonowania w charakterze pełnoprawnego i odpowiedzialnego użytkownika miasta jest świadomość zasad demokratycznych, gdzie granicą wolności indywidualnej jest interes, dobro wspólnoty miejskiej.

Kwestia kompleksowego rozwiązania tych zagadnień jest bardzo złożona. Kluczowe jest tutaj rozwiązanie całościowe problemów komunikacji publicznej tak, aby zaoferować użytkownikom miasta jak najbardziej komfortowe rozwiązania, dzięki czemu będą oni chcieli zrezygnować z komunikacji indywidualnej samochodami osobowymi. Automatycznie zostaną wtedy rozwiązane zarówno problemy przeciążania ruchem istniejącego układu drogowego, a w konsekwencji zaspokojenia potrzeb parkingowych, gdyż zapotrzebowanie na nie w obszarze śródmieść miast, a szczególnie centrów miast, zostaną znacznie ograniczone, redukując parkowanie długoterminowe.

Wydaje się jednak, że zapotrzebowanie na dojazd samochodem osobowym do śródmieść i centrów miast GZM, a w konsekwencji na miejsca parkingowe, będzie występowało w dającej się przewidzieć przyszłości, niezależnie od poprawy jakości komunikacji publicznej. Jednak zaspokajanie potrzeb w tym zakresie powinno następować jedynie poprzez realizowanie i oferowanie miejsc parkingowych w różnych formach, lecz zdecydowanie innych, niż parkowanie w poziomie terenu. Przy programowaniu ilości i lokalizacji zespołów miejsc parkingowych należy wykorzystać zjawisko naprzemienności zapotrzebowania na miejsca parkingowe przez poszczególne grupy użytkowników miasta. Najczęściej ta naprzemiennosc występuje na osiach:

- mieszkańcy - poza godzinami pracy - pracownicy (przedsiębiorstw i instytucji w obszarze śródmieść i centrów miejskich) w godzinach pracy - w odniesieniu do parkingów ogólnodostępnych, publicznych;
- pracownicy - w godzinach pracy - użytkownicy usług - w okresach poza godzinami pracy, w odniesieniu do parkingów wybudowanych przez operatorów obiektów usługowych (centra handlowe, obiekty usługowe odwiedzane codziennie, obiekty wielofunkcyjne funkcjonujące w czasie zorganizowanych imprez).

Bilansowanie w opisany powyżej sposób wymaga rozwiniętych rozwiązań organizacyjnych, ale będzie miało bardzo pozytywne oddziaływanie na optymalizację użytkowania i przeznaczenia działek urbanistycznych w mieście. Warto zaznaczyć, że efekt ten potęguje się w strukturach o wieloużytkowej, pozbawionej modernistycznego strefowania i separowania, strukturze urbanistycznej (dzisiaj modne jest określenie *mixed-use*, ale jest to rozwiązanie stare jak miasto).

Zoptymalizowane wykorzystanie takich złożonych, zaawansowanych organizacyjnie rozwiązań wymaga stałego upowszechniania wiedzy o tych zasadach organizacji wśród użytkowników miasta.

PODSUMOWANIE

Samochód osobowy w śródmieściu i centrum miast GZM

Pole możliwych rozwiązań techniczno - organizacyjnych w kwestii miejsca samochodów osobowych i parkingów dla nich w obszarze śródmieścia, zostało opisane powyżej - w części analitycznej.

Jednoznacznie można stwierdzić, że dla jakości przestrzeni w śródmieściu miasta olbrzymie znaczenie ma wyeliminowanie parkowania samochodów osobowych w poziomie terenu, zwłaszcza w przestrzeniach publicznych. Jest to bowiem sytuacja, w której stosunkowo wąska grupa użytkowników miasta zawłaszcza cenną otwartą przestrzeń publiczną i półprywatną na cele mało miastotwórcze i działa w ten sposób na szkodę wszystkich użytkowników miasta. Nie znajdują bowiem miejsca w centrum miasta użytkowania i przeznaczenia najatrakcyjniejsze, najistotniejsze dla jego funkcjonowania miast. Sytuacja taka może spowodować konieczność dodatkowych podróży w inne miejsca, do innych miast. Jest to też szczególnie szkodliwe w sytuacji, gdy w śródmieściach i centrach miast konieczne, z oczywistych względów ekologicznych, jest przeznaczenie jak największych obszarów pod zorganizowaną zieleń miejską. Zmiana tej sytuacji wymaga upublicznienia i spopularyzowania przemysłu na ten temat, szczególnie tych na gruncie myśli urbanistycznej, jako tej dyscypliny, która kompleksowo podsumowuje rozwiązania bardziej specjalistyczne i łatwiejsze do prezentacji publicznej.

Spór światopoglądowy

Kwestia ograniczeń użycia samochodów osobowych i ich parkowania w obszarze śródmieść i centrów miast jest kluczowa dla skierowania przemian struktur miejskich w kierunku rozwiązań stwarzających podstawy do rozwoju miast w sposób podtrzymujący życie (trwanie) miast. Rozwiązanie problemów parkingowych w sposób nieniszczący dla miasta wymaga rozwiązań złożonych technicznie i organizacyjne, a także, co bardzo istotne, społecznych. Niezbędne jest tutaj działanie (współdziałanie) podmiotów publicznych i prywatnych, dzięki czemu możliwe będzie realizowanie rozwiązań zaawansowanych.

W warunkach obserwowanej polaryzacji społecznej na osi „konserwatywne – postępowe”, te kwestie społeczne, a także polityczne, wydają się być dominujące. One będą bowiem decydować o priorytetach, do których będą dostosowywane rozwiązania finansowe i techniczne. Ale jednocześnie jest to kwestia najtrudniejsza, bo światopoglądowa.

Konserwatywne nastawienie do zachowania *status quo* (które *de facto* nie istnieje, ze względu na stałe zmiany sytuacji w miastach) jest zagrażającym dla przyszłości miast, gdyż prowadzi przemiany w kierunku niepodtrzymujących życia miasta. Dla logicznie myślących i rozumiejących argumentację naukową jest to oczywiste. Jednak, na skutek przemian społecznych, o przyczynach których jest miejsce na dyskusję w innego typu opracowaniach, takie podejście nie jest powszechne obecnie także w Polsce. Postawy indywidualistyczne, nastawione na realizację wyłącznie partykularnych interesów, stale występują, więcej – wydają się upowszechniać. Są one szczególnie niebezpieczne, gdy dotyczą użytkowników miasta, bo są fundamentalnie sprzeczne z jego istotą, ideą, która spowodowała, że grupa ludzi postanowiła współdziałać, zarówno dla wspólnych, jak

i własnych korzyści, rezygnując z części swobód. Idea miasta z jednej strony jest bardzo humanistyczna, bo wspólnotowa, a jednocześnie z drugiej - bardzo pragmatyczna, bo zakłada znacząco więcej korzyści i możliwości dla każdego z użytkowników miasta.

Dla rozumiejących zasady funkcjonowania miasta jest oczywiste, że granicą wolności każdego z nich, jest szkoda innych. Zaparkowane samochody wzdłuż ulicy, to między innymi, mniej zieleni poprawiającej stan środowiska, a więc działanie negatywne dla zdrowia wszystkich użytkowników miasta. Natomiast korzystanie z komunikacji publicznej to więcej zieleni, a w konsekwencji, poprawa warunków zdrowotnych dla wszystkich w mieście. Jednak, aby to zrozumieć, potrzebna jest sprawdzona i szeroko upowszechniona wiedza. Stąd wynika imperatyw wieloaspektowej edukacji społeczności miejskiej dla zrozumienia zasad rozwoju miasta zachowującego życie. Inaczej próby (prze)budowania miasta nie mają sensu, gdyż miasta, jako struktury najbardziej złożone, są też najbardziej wrażliwe na skutki szeroko rozumianych działań niepodtrzymujących życia.

Edukacja w tym zakresie jest więc krytyczna. Konieczne jest bowiem upowszechnienie poglądów progresywnych, w celu doprowadzenia do ich szerokiej społecznej akceptacji.

Demokratyczne podejmowanie decyzji w kwestii wyboru kierunków działań

Powodzenie we wdrażaniu rozwiązań rozwojowych, podtrzymujących życie, uzależnione jest w dużej mierze, od sposobu podejmowania decyzji o kierunkach rozwoju miast.

O jakości miasta, z punktu widzenia jego użytkowników, w istotnym stopniu decyduje znaczna liczba różnorodnych, ale względnie małych podmiotów, świadczących usługi użytkownikom centrum, które to same nie rozwiążą problemów parkingowych przez nich generowanych. Jednocześnie powinni oni zaakceptować te kierunki przemian w mieście, które są niezbędne dla rozwoju podtrzymującego życie.

Dotyczy to w całej rozciągłości zagadnień komunikacyjnych i parkingowych, jako tych dotyczących codzienności użytkowników miast. Przy poziomie radykalizacji poglądów, jaki obserwowany jest w 1-szej ćwierci XXI w. w Polsce, wybór rozwiązań co do kwestii parkingowych, może nastąpić jedynie w warunkach demokracji deliberatywnej i w procesie demokratycznego podejmowania decyzji [24].

Jednak problem parkingowy to jest jedynie emblemat głównego sporu i do tego fałszywy, gdyż, w istocie, jest to dyskurs o kierunku rozwoju naszej cywilizacji, *de facto* miejskiej.

Aby w pełni zrozumieć powagę tego sporu należy dokładnie i szczegółowo, z dojrzeniem do istoty, opisać i zrozumieć ideologie obu stron tego sporu. To jest zadanie dla władz samorządowych i współpracujących z nimi środowisk naukowych i zawodowych, związanych z planowaniem rozwoju miast.

Zadaniem demokratycznej samorządności miejskiej jest równoważyć te sprzeczne postawy, aby, dzięki temu, mogły zadziałać autonomiczne mechanizmy, oparte na regulacji zbiorowych zachowań przez ustanowione prawo.

Demokratyczna samorządność jest drogą do wyboru prorozwojowych kierunków działania w warunkach, gdy żaden z użytkowników miasta: indywidualny, czy zbiorowy nie posiada monopolu na decyzje, które i jakie poglądy i idee najlepiej służą rozwojowi

podtrzymującemu trwanie miasta. Demokratyczne mechanizmy zapewniają możliwość zmiany kierunków działania w sposób elastyczny i stopniowy, w warunkach społecznie akceptowanej zmiany, na bazie doświadczenia i edukacji. Tylko w warunkach zarządzania demokratycznego, gra w miasto stać się może grą o sumie niezerowej, w której wszyscy jej użytkownicy są częściowo wygrani i, co najważniejsze, nikt z uczestników nie jest przegrany [25]. Sprzyja to współdziałaniu użytkowników miasta, co pozwala wzmocnić efekt synergii pomiędzy poszczególnymi użytkowaniem i przeznaczeniami działek urbanistycznych w mieście [26], [27].

Samorządowa demokracja jest bowiem rozwiązaniem, które pozwala sprawdzać w działaniu różnego rodzaju idee i pomysły, bez doprowadzenia do katastrof społecznych i gospodarczych.

Zapewnienie różnorodności i możliwości dokonywania wyborów wydaje się być fundamentami dla stworzenia warunków do rozwoju, jako jedyne sposoby trwania.

Miasto – wspólna sprawa.

Oprócz edukacji społeczności użytkowników miasta w tym zakresie, niezbędne jest także upowszechnianie idei demokratycznego zarządzania miastem – czyli demokratycznego podejmowania decyzji. Proces decyzyjny będzie skuteczny, jeżeli zostaną podjęte działania edukacyjne i, jako swoisty znak czasu, promocyjne, w zakresie istoty miasta, sensu jego istnienia i funkcjonowania oraz jego przyszłości.

Dlatego szczególne znaczenie, w tym zakresie, ma włączenie jak najszerzej grupy użytkowników miasta do dyskusji na temat wyzwań środowiskowych w odniesieniu do struktur urbanistycznych, a te kwestie mają kluczowe znaczenie dla rozstrzygnięć w kwestii sporów światopoglądowych na osi „konserwatywne – postępowe”. Jeśli ochrona życia jest poza sporem ideologicznym, zatem nie może być dyskusji o tym, czy rozwój podtrzymujący życie (w odniesieniu do miasta – rozwój podtrzymujący jego trwanie) jest właściwym kierunkiem działania. Więc wszystkie poglądy, które są z tym sprzeczne, tylko poprzez dyskusję, powinny być wykluczone z publicznego dyskursu i obszaru decyzji podejmowanych demokratycznie. W porównaniu z krajami Europy Zachodniej, w Polsce obserwuje się dużą rezerwę, aby nie powiedzieć wrogość, wobec zmian w paradygmacie systemu transportowego i parkingowego, w odniesieniu do samochodów osobowych i jego zmiany w kierunku podtrzymującego życie miasta [28]. Z badań i codziennego doświadczenia jednoznacznie wynika, że jest to konieczne. Tym bardziej istotne są działania, zmierzające do gruntownej zmiany społecznego spojrzenia na to kluczowe zagadnienie rozwojowe dla społeczności miejskich.

WNIOSKI

Samorządy miejskie i podległe im podmioty komunalne winny odgrywać wiodącą i inspirującą rolę w kwestii rozwiązania negatywnego wpływu obiektów parkingowych w otwartej publicznej i półpublicznej przestrzeni miejskiej. Przywrócenie użytkownikom przestrzeni śródmieść i centrów miast wymaga jednak działań bardziej systemowych i kompleksowych, zmierzających do generalnego zredukowania zarówno ruchu samochodowego, jak i ilości miejsc parkingowych, czyli działań zmierzających do uformowania systemu transportowego pozbawionego, na maksymalnym poziomie, negatywnego oddziaływania użytkowników na wykorzystanie przestrzeni miasta [29]. Szczególnie chronione powinny być otwarte przestrzenie publiczne i półprywatne, ze względu na ich znaczenie dla użytkowników miasta [30].

W pierwszej kolejności podjęte winny być działania zmierzające do ograniczenia ruchu samochodów osobowych w śródmieściu i centrum miasta, a w konsekwencji, redukcji zapotrzebowania na miejsca parkingowe dla samochodów osobowych.

Kolejny krok powinien zmierzać do sytuacji, aby dominującymi technicznie i organizacyjnie, zarówno w sferze działań samorządów, jak i podmiotów gospodarczych, stały się rozwiązania wielopoziomowe, tak pod przestrzeniami publicznymi i półprywatnymi otwartymi, jak i wbudowane w obiekty. Śródmieście miasta, a zwłaszcza jego centrum, jest wspólną sprawą, dlatego w tym obszarze udział aktywności samorządowych powinien być znaczący i wzrastać w miarę zbliżania się do centrum.

Oba te kierunki działań w warunkach gospodarki zrównoważonej (opartej na maksymalnym wykorzystaniu posiadanych zasobów), powinny być mocno uzasadnionymi ekonomicznie przedsięwzięciami organizacyjnymi, zmierzającymi do optymalizacji wykorzystania istniejących miejsc parkingowych. Ze względu na opisane powyżej zjawisko mijania się w czasie potrzeb parkingowych generowanych przez różne grupy użytkowników miasta, taka indywidualizacja byłaby szkodliwa i niepożądana. Stąd udział samorządu powinien być nie tylko finansowy i inwestycyjny, ale także organizacyjny, koordynacyjny, a także edukacyjny. Sprawdzonym rozwiązaniem w odniesieniu do najbardziej wrażliwych obszarów, jakim są centra miast, jest Town Center Management (TCM) [31], [32], który w sposób aktywny i dynamiczny organizuje współdziałanie podmiotów publicznych i prywatnych operujących w centrum miasta, podnosząc jego atrakcyjność dla użytkowników. Istotą tego działania jest współpraca i wzajemne wspieranie się, w tym przypadku w aspekcie realizacji i organizacji wykorzystania miejsc parkingowych i jednocześnie komunikacji publicznej. Dzięki TCM możliwe będzie zaspokojenie potrzeb parkingowych, poprzez zrealizowanie najmniejszej możliwej liczby miejsc parkingowych w obszarze śródmieścia i centrum miasta. W znaczący sposób obniży to koszty inwestycyjne i eksploatacyjne, a jednocześnie zmniejszy zapotrzebowanie terenu i kubatury na, w sumie mało atrakcyjne, użytkowanie i przeznaczenie na cele parkingowe terenów najatrakcyjniejszych w mieście.

Istotnym wsparciem w redukcji zapotrzebowania na miejsca parkingowe dla samochodów osobowych, jest propagowanie alternatywnych środków transportu indywidualnego, wśród których dominuje rower [33].

Powinny być też podjęte działania w kierunku popularyzacji wykorzystania komunikacji publicznej dla podróży w obszarze miasta, czy też do miasta, które związane są z długim czasem przebywania (praca, nauka, zamieszkanie). Zjawisko długoterminowego parkowania samochodów osobowych zostało uznane za wyjątkowo szkodliwe dla struktur urbanistycznych śródmieść i centrów miast (samochód osobowy zaparkowany w przestrzeni publicznej otwartej jest urbanistycznie daleko bardziej szkodliwy, niż samochód w ruchu). System komunikacji publicznej winien być zintegrowany z systemami parkingowymi park&ride oraz park&go.

Dla osiągnięcia sukcesów we wprowadzaniu opisanych powyżej niezbędnych, a jednocześnie dość rewolucyjnych zmian w funkcjonowaniu miasta, jest uzyskanie możliwie szerokiego zrozumienia konieczności, a w konsekwencji akceptacji, ze strony użytkowników miasta. W tym zakresie konieczne są działania związane z upowszechnieniem prawdziwych i szczegółowych informacji o wyzwaniach rozwojowych miast, a więc działania w warunkach demokracji deliberatywnej, stwarzające podstawy do demokratycznego podejmowania decyzji.

BIBLIOGRAFIA

- [1] E. Macioszek and A. Kurek, "The Use of a Park and Ride System—A Case Study Based on the City of Cracow (Poland)," *Energies* (Basel), vol. 13, no. 13, p. 3473, Jul. 2020, doi: 10.3390/en13133473.
- [2] J. Ortega, J. Tóth, and T. Péter, "Planning a Park and Ride System: A Literature Review," *Future Transportation*, vol. 1, no. 1, pp. 82–98, May 2021, doi: 10.3390/futuretransp1010006.
- [3] S. Saki and T. Hagen, "Cruising for parking again: Measuring the ground truth and using survival analysis to reveal the determinants of the duration," *Transp Res Part A Policy Pract*, vol. 183, p. 104045, May 2024, doi: 10.1016/j.tra.2024.104045.
- [4] A. Faghri, A. Lang, K. Hamad, and H. Henck, "Integrated Knowledge-Based Geographic Information System for Determining Optimal Location of Park-and-Ride Facilities," *J Urban Plan Dev*, vol. 128, no. 1, pp. 18–41, Mar. 2002, doi: 10.1061/(ASCE)0733-9488(2002)128:1(18).
- [5] R. Williams, "Oxford's Park-and-Ride system.," *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Municipal Engineer*, vol. 133, no. 3, pp. 127–135, Sep. 1999, doi: 10.1680/imuen.1999.31935.
- [6] K. Ilmurzyńska, "Parkowanie na wielkich osiedlach mieszkaniowych a zrównoważona polityka parkingowa," *BUILDER*, vol. 319, no. 2, pp. 2–5, Jan. 2024, doi: 10.5604/01.3001.0054.2816.
- [7] H. Jony, M. Jawad, and H. A. Al-Jameel, "Off-street parking characteristics in Al-Hilla City Center," *IOP Conf Ser Mater Sci Eng*, vol. 737, no. 1, p. 012132, Feb. 2020, doi: 10.1088/1757-899X/737/1/012132.
- [8] P. Das, "A Methodology of Evaluating Urban Parking System: Case Study of Delhi," *European Transport/Trasporti Europei*, vol. 81, no. ET.2021, pp. 1–16, Mar. 2021, doi: 10.48295/ET.2021.81.9.
- [9] J. Parmar, P. Das, and S. M. Dave, "Study on demand and characteristics of parking system in urban areas: A review," *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, vol. 7, no. 1, pp. 111–124, Feb. 2020, doi: 10.1016/j.jtte.2019.09.003.
- [10] Z. Zu, Z. Jin, and Y. Zhao, "Exploration of the Parking Problems in the Wujiang District," in *CICTP 2014*, Reston, VA: American Society of Civil Engineers, Jun. 2014, pp. 1945–1952. doi: 10.1061/9780784413623.187.
- [11] S. A. Alkheder, M. M. Al Rajab, and K. Alzoubi, "Parking problems in Abu Dhabi, UAE toward an intelligent parking management system 'ADIP: Abu Dhabi Intelligent Parking,'" *Alexandria Engineering Journal*, vol. 55, no. 3, pp. 2679–2687, Sep. 2016, doi: 10.1016/j.aej.2016.06.012.
- [12] F. Kirschner and M. Lanzendorf, "Support for innovative on-street parking policies: empirical evidence from an urban neighborhood," *J Transp Geogr*, vol. 85, p. 102726, May 2020, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102726.
- [13] F. Kirschner and M. Lanzendorf, "Parking management for promoting sustainable transport in urban neighbourhoods. A review of existing policies and challenges from a German perspective," *Transp Rev*, vol. 40, no. 1, pp. 54–75, Jan. 2020, doi: 10.1080/01441647.2019.1666929.
- [14] S. Bamberg, S. Fujii, M. Friman, and T. Gärling, "Behaviour theory and soft transport policy measures," *Transp Policy (Oxf)*, vol. 18, no. 1, pp. 228–235, Jan. 2011, doi: 10.1016/j.tranpol.2010.08.006.
- [15] F. Li and Z. Guo, "Do parking standards matter? Evaluating the London parking reform with a matched-pair approach," *Transp Res Part A Policy Pract*, vol. 67, pp. 352–365, Sep. 2014, doi: 10.1016/j.tra.2014.08.001.
- [16] A. Szumilas, "Implementation of Solutions Reducing the Number of Cars in Polish Housing Estates—Based on the Experience of the Vauban Estate in Freiburg, Case of the City of Wrocław," *Buildings*, vol. 14, no. 3, p. 712, Mar. 2024, doi: 10.3390/buildings14030712.
- [17] A. Lower and A. Szumilas, "Parking Policy as a Tool of Sustainable Mobility—Parking Standards in Poland vs. European Experiences," *Sustainability*, vol. 13, no. 20, p. 11330, Oct. 2021, doi: 10.3390/su132011330.
- [18] J. Wesolowski, *Miasto w drodze. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*. Łódź: Instytut Spraw Obywatelskich, 2008.
- [19] Z. Zuziak, "Ekologiczne definiowanie urbanistyki," *Czasopismo Techniczne. Architektura*, vol.

104, no. 7-A, pp. 9–20, 2007.

- [20] M. Gachowski, "Czy rozpad struktury urbanistycznej miast polskich jest nieunikniony? (czy krajobraz miast Polskich można jeszcze uratować?)," in *Odnowa krajobrazu miejskiego*, N. Juzwa and E. Niezabitowska, Eds., Gliwice: Politechnika Śląska, 2005, pp. 107–122.
- [21] L. Krier, *The Architecture of Community*. Washigton DC: Island Press, 2009.
- [22] Z. Gądek, *Kształtowanie Wieloużytkowych Obiektów Architektonicznych*. Kraków: Wydawnictwa Politechniki Krakowskiej, 1971.
- [23] G. Mingardo, B. van Wee, and T. Rye, "Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends," *Transp Res Part A Policy Pract*, vol. 74, pp. 268–281, Apr. 2015, doi: 10.1016/j.tra.2015.02.005.
- [24] T. Słupik, "Demokracja deliberatywna szansą na przewycięzenie kryzysu demokracji liberalnej?," in *DEMOKRACJA DELIBERATYWNA: UTOPIA CZY RATUNEK DLA DEMOKRATYCZNYCH WARTOŚCI*, A. Turoń - Kowalska, Ed., Sosnowiec: Uniwersytet Śląski, 2016, pp. 73–90.
- [25] K. Binmore, *Playing for Real. A text on Game Theory*. New York: Oxford University Press, 2007.
- [26] R. , B. Fuller, *Synergetics: Explorations in the Geometry of Thinking*. New York: Macmillan Press, 1975.
- [27] A. Wilson, *Entropy in urban and regional modelling*. New York: Routledge, 2011.
- [28] D. Banister, "The sustainable mobility paradigm," *Transp Policy (Oxf)*, vol. 15, no. 2, pp. 73–80, Mar. 2008, doi: 10.1016/j.tranpol.2007.10.005.
- [29] S. Selzer, "Car-reduced neighborhoods as blueprints for the transition toward an environmentally friendly urban transport system? A comparison of narratives and mobility-related practices in two case studies," *J Transp Geogr*, vol. 96, p. 103126, Oct. 2021, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2021.103126.
- [30] M. Gachowski, "Przestrzeń publiczna w mieście jako towar pożądaný, przestrzeń półpubliczna w mieście jako towar niebezpieczny," in *Komercjalizacja przestrzeni - charakterystyka zjawiska*, P. Lorens and E. Ratajczak - Piątkowska, Eds., Warszawa: Urbanista, 2008, pp. 128–136.
- [31] A. Reeve, "British Town Center Management: Setting the Stage for the BID Model in Europe," in *Business Improvement Districts*, 1st Edition., G. Morcol, L. Hoyt, J. W. , Meek, and U. Zimmermann, Eds., NewYork: Routledge, 2008, pp. 101–129.
- [32] G. Lloyd and D. Peel, "From Town Center Management to the BID Model in Britain: Toward a New Contractualism?," in *Business Improvement Districts*, 1st Edition., G. Morcol, L. Hoyt, J. , Meek, and U. Zimmerman, Eds., New York: Routledge, 2008, pp. 38–62.
- [33] A. Blitz, A. Busch-Geertsema, and M. Lanzendorf, "More Cycling, Less Driving? Findings of a Cycle Street Intervention Study in the Rhine-Main Metropolitan Region, Germany," *Sustainability*, vol. 12, no. 3, p. 805, Jan. 2020, doi: 10.3390/su12030805.

PARKING LOTS IN THE CITY.

AN ATTEMPT TO PRELIMINARILY ORGANIZE VIEWS IN THE CONTEXT OF DEVELOPMENT CHALLENGES FOR CITIES ON THE EXAMPLE OF THE UPPER SILESIAN-ZAGŁĘBIE METROPOLIS (GZM).

ABSTRACT

The article attempts to organize the views on the problem of the availability of an unlimited number of parking spaces in the areas of downtown and central cities with a historically shaped urban structure. There is currently a significant conflict of interest between the supporters of the restoration of cities to pedestrians, for example, the idea of a fifteen-minute city, and the supporters of unlimited parking of passenger cars in these areas. Due to the nature of historically shaped urban structures, it is very difficult, if not impossible, to reconcile these contradictory tendencies. The article indicates that the limitation of the number of parking spaces in these areas is supported by both urban and functional aspects (contradiction between the needs of the first person and the car) and financial aspects (very high costs with the lack of general social benefits). The conclusions seem to indicate that the conflict described above is in fact a civilizational conflict between the conservative approach and the individualistic approach to the progressive approach, assuming the cooperation of the urban community on many levels.

KEYWORDS

GZM Metropolis, parking in the city centre, urban development, pedestrian cities



Artykuł udostępniony na licencjach Creative Commons/ Article distributed under the terms of Creative Commons licenses: Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0). License available: www.creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/

