

Parkingi w krajobrazie współczesnej wsi

Parking places
in the rural
landscape



Krajobraz naszych terenów osiedlowych, wiejskich i przestrzeni słabo zurbanizowanych jest współtworzony przez wiele czynników. Składają się nań: kształtowanie terenu, szata roślinna, rodzaj zabudowy oraz tzw. infrastruktura¹. Bardzo widocznym i coraz to bardziej dominującym składnikiem tej infrastruktury jest w dzisiejszej rzeczywistości komunikacja. Nieodłącznymi elementami krajobrazu stają się więc: drogi, ulice, chodniki i parkingi. Kształt danego parkingu jest uwarunkowany przede wszystkim możliwościami miejsca, przepisami budowlanymi oraz zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jego wygląd rzadziej, bądź wcale – poczuciem estetyki czy inwencją twórczą projektanta.

O ile w przypadku ulic i dróg w terenie w zakres zadania twórczego wchodzi komponowanie zieleni w obrębie pasa drogowego (w tym wysepek na skrzyżowaniach), to w przypadku parkingów terenowych

przedmiotem projektu jest kompozycja układu stanowisk w połączeniu z elementami zieleni dopełniającej i ewentualnie przyległej. Estetyka parkingów w polskich miastach i wsiach pozostawia wiele do życzenia. Mogą one zatem stanowić przez dłuższy czas pole dla działań twórczych architektów krajobrazu i dla inżynierów komunikacji.

Stan istniejący

Present state

Najwięcej stanowisk parkingowych, około 90%, przypada we Wrocławiu na tzw. parkingi terenowe². Są to przeważnie towarzyszące zabudowie mieszkaniowej place z utwardzoną nawierzchnią: asfaltową, betonową lub żwirową. Poza utwardzonym, wydzielonym krawężnikami terenem nie ma tam nic więcej, a otoczenie jest zdewastowane, najczęściej przez samych parkujących



Parkingi wiejskie: rozwiązania techniczne zazwyczaj nie zharmonizowane z otoczeniem.

Parking places in the villages: technical solutions that are usually not harmonized with surroundings.



Do rzadkości należą działające latarnie, krzewy, żywopłoty czy drzewa, nie wspominając o trawnikach – zazwyczaj zdeptanych i zajeżdżonych. Te zaniedbania istnieją od wielu lat i nic nie wskazuje na to, aby coś mogło nagle ulec w tej kwestii poprawie. Także ogromne parkingi terenowe przed supermarketami nie stwarzają lepszego wrażenia. Te betonowe lub asfaltowe place posiadają w swoim obrębie ciągle zbyt mało drzew.

Jeszcze gorszy w odbiorze obraz przedstawiają sobą parkingi na terenach wiejskich i nie zasiedlonych, np. w niektórych lasach. Występują one, lub stopniowo będą powstawać, przed kościołami sklepami, urzędami gmin, domami kultury, szkołami, boiskami sportowymi, cmentarzami. Najczęściej są to niewielkie place z ubitą ziemią lub nawiezionym żwirem, bez wydzielonych stanowisk. Rzadziej występują na nich trwałe nawierzchnie, jak asfalt, beton, czy kostka cementowa. Z reguły mają niewielką pojemność (do kilkunastu miejsc), czego dowodzą przykłady z kilku podwro-

clawskich wsi. Nadal jednak wiele wsi nie posiada żadnego parkingu, nie mówiąc o chodnikach, czy o utwardzonych poboczach. Jak widać, miejsca takie powinny zostać poddane renowacji bądź przebudowie.

Zalecane rozwiązania

The recommended solutions

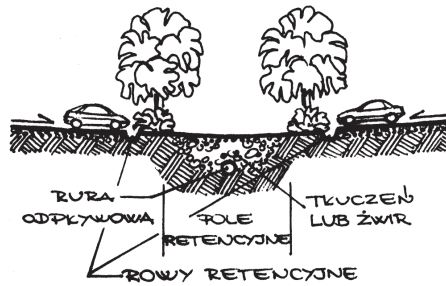
Pewne nadzieje na poprawę sytuacji można wiązać z współfinansowanym przez Unię Europejską programem *Odnowy Wsi*. Do istotnych zadań zalicza się tu przywracanie krajobrazom wiejskim ich specyficznych cech, uznanych za istotne dla dziedzictwa kulturowego określone-

go regionu. Dotyczy to także zieleni wiejskiej. Odtwarza się osadzone w tradycji lokalnej odmiany drzew owocowych, dąży się do utrzymania przewagi rodzimych gatunków drzew i krzewów, wprowadza się zielen przyuliczną – trawniki i żywopłoty przy chodnikach i parkingach. Te ostatnie powinny uzyskać naturalny wygląd poprzez zastąpienie betonowych i asfaltowych nawierzchni żwirem, grysem, kamieniem rzeczonym, albo ażurowymi betonowymi kostkami wypełnionymi trawą. Alternatywną możliwością jest wydzielenie stanowisk parkingowych w postaci pasów utwardzonych kamieniem polnym lub żwirem i urządzenie trawników pomiędzy tymi pasami.

Istotne wydaje się wprowadzenie zieleni niskopiennej i drzew rzucających cień w słoneczne dni. Powinny się one pojawić wokół stanowisk oraz na wysepkach powstałych pomiędzy stanowiskami, poprzez odpowiednie ich pogrupowanie³. Pociąga to za sobą zwiększenie obszaru parkingu, lecz na terenach wiejskich nie powinno go zabraknąć. W tym celu można wykorzystać, np. istniejący nieużytek z drzewami, kształtując parking poprzez swobodne grupowanie stanowisk parkingowych w wolnych przestrzeniach⁴.

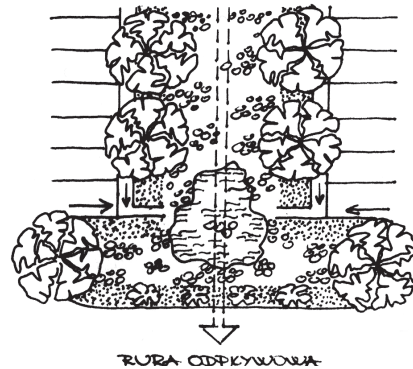
W terenie górzystym lub poła-dowanym warto nadać stokom for-





Rowy i niecki retencyjne: wariantowe rozwiązania odprowadzające wodę z terenów komunikacyjnych⁴ (według: Dines, Harris 1988; patrz: przypis 4).

Retention ditches and grounds: the variant solutions of storm water runoff from roadways and facilities⁴ (after Dines, Harris 1988, see: note 4).



mę tarasową, rozdzielając skarpami poszczególne rzędy miejsc postojowych. Należy jednak pamiętać, aby maksymalny spadek łączących je pochylni nie przekroczył 15%, a samej zatoki parkingowej z rzędem stanowisk – 10%. Wybór odpowiedniego systemu odwodnienia może się również przyczynić do podniesienia estetycznych walorów otoczenia. Płytke rowy, a właściwie wgłębienia pomiędzy rzędami stanowisk zapewniają skuteczne odwodnienie parkingu. Wypełnione żwirem i posiadające system drenażowy, powinny tworzyć, np. środkową część rozdzielającego pasa zieleni⁵.

Parkingi, stanowiące nieodłączny element infrastruktury komunikacyjnej, są ściśle powiązane z ważnymi społecznie fragmentami wsi, tj. placami, ulicami, oraz obiektami użyteczności publicznej. W tym kontekście rola zieleni towarzyszącej nie może się ograniczać do ochrony środowiska przed spalinami i hałasem, lub rzucania cienia na stojące na parkingu auta, w zimie zaś – na osło-

nie przed zaspami śnieżnymi. Jako czynnik nie mniej istotny należy brać pod uwagę kształtowanie i ozdabianie krajobrazu w sąsiedztwie samych parkingów.

Poza obowiązującymi przepisami i normatywami projekty infrastruktury komunikacyjnej powinny uwzględniać więc stronę estetyczną inwestycji, dlatego też w wielu krajach nieodłącznym uczestnikiem procesu projektowego staje się coraz częściej architekt krajobrazu. Jego rolą jest także kształtowanie parkingów i przestrzeni je otaczających, aby były one harmonijnie wkomponowane w krajobraz osiedla lub wsi i stanowiły w nim element przyjazny dla oka.

Jacek Burdziński

Institut Budownictwa i Architektury Krajobrazu
Akademia Rolnicza we Wrocławiu
Institute of Building and Landscape Architecture
Wrocław University of Agriculture

Przypisy:

¹ Infrastruktura – podstawowe urządzenia i in-

stytucje świadczące usługi niezbędne do należytego funkcjonowania produkcyjnych działów gospodarki. Rozróżnia się i. społeczną i i. ekonomiczną, która obejmuje urządzenia świadczące usługi w zakresie transportu, komunikacji, energetyki, irygacji i melioracji, itp. (wg *Encyklopedia Powszechna PWN*. Warszawa 1974). Por.: Borcz Z., *Infrastruktura terenów wiejskich*. Wrocław 2000.

²Na podstawie danych zawartych w: *Charakterystyka miejsc postojowych w centrum Wrocławia*. Urząd Miejski Wrocławia, Wydział Komunikacji, Wrocław 1996; npbl..

³ Por.: Korzeniewski W., *Parkingi i garaże dla samochodów osobowych. Wymagania techniczno-prawne. Stan prawny na dzień 1 stycznia 1997*. Warszawa 1997; patrz także: Dumnicki J., Kreczmer J., *Samochód w osiedlu*. Warszawa 1978.

⁴ Dines N.T., Harris Ch.W., *Time-Saver Standards for Landscape Architecture*. Mc Graw-Hill Book Company 1988.

⁵ Ibidem.

Parking w Wattens (Austria): rów retencyjny jako standardowy element towarzyszący terenom komunikacyjnym.

Wattens (Austria): the retention ditch as a standard element of the parking areas.