

Parking - elementem krajobrazu miasta

Jacek Burdziński

Parking Places –
an Element of a
City Landscape

Krajobraz każdego miasta jest współtworzony przez wiele czynników, a w szczególności przez architekturę. Krajobraz ten zależy od ukształtowania terenu, rodzaju zabudowy, szaty roślinnej oraz infrastruktury. Szczególnie ważnym czynnikiem infrastruktury, organizującym układ urbanistyczny wszystkich miast, praktycznie od momentu ich lokacji, jest komunikacja. Stąd nieodłącznymi elementami obecnego krajobrazu naszych miast są drogi, ulice i parkingi.

Zespół zurbanizowany, jakim jest miasto charakteryzuje się dużym skoncentrowaniem zabudowy na ograniczonej przestrzeni terenu. Tereny wolne od zabudowy zajmują m.in. parki, skwery, zieleńce,

a przede wszystkim ulice i towarzyszące im parkingi. Parkingi, stanowiące nieodłączny element infrastruktury komunikacyjnej, są ściśle powiązane z pozostałymi urządzeniami przestrzeni publicznej, tj. ulicami, chodnikami oraz wszelkiego rodzaju zielenią komunikacyjną.

Każde miasto, które skupia w sobie szereg obiektów użyteczności publicznej, potrzebuje powiązanych z nimi parkingów. Parkingi towarzyszą takim usługom, jak: urzędy, obiekty kultury, banki, hotele, dworce, szpitale, supermarkety, obiekty sportowe, kościoły, cmentarze.

Problem stworzenia warunków postoju aut jest, szczególnie w obrębie miast, równie ważny i trudny, jak problem ruchu. Parkingi pochłaniają



Parking w osiedlu Mistrzejowice w Krakowie; w krajobrazie widoczny jedynie beton

The parking place in Mistrzejowice housing estate in Kraków; in the landscape only concrete is to be seen

ogromne przestrzenie. Chęć docierania jak najbliżej miejsca przeznaczenia, a więc w pobliże centrum miasta jest przemożna...[Gierczak1994].

Estetyka placu parkingowego

Aesthetics of parking places

Place z parkingami są nieodłącznym elementem przestrzennym współtworzącym krajobraz dużych miast. Na to czy plac parkingowy dobrze czy źle harmonizuje z otaczającym go krajobrazem miasta wpływa wiele czynników. Pierwszym jest na pewno wielkość samego placu. Parkingi o małych powierzchniach z zasadzie dobrze wkomponowują się w otoczenie. Stanowią albo część pasa jezdni albo część niezabudowanego terenu osiedlowego, przeznaczoną na zaplecze komunikacji. Jeśli towarzyszy im odpowiednio dobrana zieleń osłonowa to stapiają się z resztą terenu osiedlowego. Natomiast duże place parkingowe, liczące od pięćdziesięciu do kilkuset miejsc parkingowych wprowadzają dysharmonię zwłaszcza, gdy brakuje na nich zieleni.

Wielkie wybetonowane lub wyasfaltowane place ze stojącymi autami lub bez nich są problemem wielkich miast. Stanowią „wyrwę” w zabudowie miejskiej i dlatego jedynie na terenach o niskiej intensywności zabudowy stają możliwe do estetycznego zaakceptowania.

I to pod warunkiem zróżnicowania kolorystycznego ich nawierzchni oraz wprowadzenia zadrzewienia w przestrzeniach pomiędzy rzędami stanowisk, a także niskiej i wysokiej zieleni osłonowej. Drzewa oraz krzewy osłaniają teren parkingu przed nadmiernym nasłonecznieniem, tłumią w pewnym stopniu hałas silników i filtrują zanieczyszczone przez spaliny powietrze. Rośliny absorbują dwutlenek węgla i wydzielają tlen do otoczenia, a ich ulistnienie działa jak filtr mechaniczny dla pyłów oraz filtr chemiczny dla zanieczyszczeń gazowych [Korzeniewski 1997].

Estetykę placu parkingowego w znacznej mierze podnosi starannie ułożona nawierzchnia, a zwłaszcza jej zróżnicowanie materiałowe i kolorystyczne. Nawierzchnie z kolorowej kostki betonowej, poprzez wprowadzenie zróżnicowania kolorystycznego miejsc parkingowych w odróżnieniu od przejazdów, łamią monotonię szarych i ponurych powierzchni parkingów w krajobrazie miast. Dodatkowe połączenie kostki betonowej z pasami trawy na miejscach parkingowych wpływa na wzrost walorów estetycznych oraz ekologicznych placu. Wprowadzanie tzw. „zielonych nawierzchni” przyczynia się do zmniejszenia ubytku powierzchni biologicznie czynnych w miastach.

Oświetlenie nocne wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa zaparkowanych samochodów. Lampy oświetleniowe wprowadzają pewien podział przestrzenny placu. Oprócz

swojej funkcji czysto praktycznej, lampy i ich oprawy oświetleniowe mogą podnosić estetykę placu parkingowego. Ważne jest odpowiednie dobranie tych elementów małej architektury do otoczenia, aby swoją stylistyką harmonizowały z epoką powstania i stylem budynków w ich sąsiedztwie.

Oprawy lamp powinny kierować światło na nawierzchnię parkingu. Lampy powinny świecić ciepłym żółtym światłem halogenowym. Jeśli są odpowiednio dobrane kształtem i wysokościami, mogą wzbogacać odbiór estetyczny całego placu. Lampom wysokim, stojącym pośrodku placu, powinny towarzyszyć lampy niskie, rzucające światło z wysokości około 1,0 m na koła pojazdów i na nawierzchnię parkingu, usytuowane przy przejściach dla pieszych pomiędzy rzędami stanowisk parkingowych.

O harmonijnym wkomponowaniu parkingu w otaczający go teren decyduje przede wszystkim zieleń – jej dobór gatunkowy, ilość drzew, krzewów i żywopłotów oraz ich kompozycja przestrzenna. Zieleń powinna być obecna w otoczeniu placu oraz znajdować się bezpośrednio na nim, w przestrzeniach trawników oddzielających rzędy stanowisk oraz stanowić naturalną przegrodę osłonową od innych funkcji. Coraz więcej projektantów przedziela długie układy stanowisk parkingowych wysepkami z zielenią. Jej rola jest nieoceniona zwłaszcza, jeśli chodzi

o łagodzenie negatywnych skutków motoryzacji.

Rośliny, a szczególnie drzewa i krzewy regulują warunki insolacji, obniżają temperaturę powietrza w porze ciepłej i zwiększają wilgotność względną. Dzięki kontrastowi z powierzchniami utwardzonymi (budynkami, nawierzchniami parkingów i innych płaszczyzn) zieleń przyczynia się do wzmożenia lokalnej cyrkulacji i konwekcyjnej wymiany powietrza [Korzeniewski1997].

Rola zieleni komunikacyjnej, w tym wypadku przyparkingowej polega też na rzucaniu cienia na stojące na parkingu auta, a w zimie na osłonie przed zaspami śnieżnymi. Przede wszystkim jednak powinna on polegać na kształtowaniu krajobrazu w sąsiedztwie samych parkingów [Borcz 2002].

Jako zieleń osłonową na parkingach terenowych zaleca się obsadzenie rzędowe z np. klonu pospolitego, jesionu amerykańskiego lub z dębu czerwonego, a także szpalery z lip. Z krzewów do obsadzeń grupowych i rzędowych najlepiej nadają się m.in. dereń biały, bez czarny, indygowiec krzewiasty. Żywopłoty cięte wokół parkingów można posadzić z ligustru pospolitego, porzeczki alpejskiej lub z przycinanych drzew, takich jak grab pospolity i klon polny [Korzeniewski1997].

Rodzaje parkingów miejskich

Types of city parking places

Wszechobecne w mieście są parkingi przyuliczne. Stanowią one część pasa pobocza jezdni. Dobrze, jeśli są osłonięte od chodników i pozostałych terenów miejskich, zielenią przyuliczną i żywopłotami. Zieleń przyuliczna, podobnie jak przyparkingowa łagodzi negatywne skutki ruchu samochodowego. Drzewa sadzone w szpalerach wzdłuż ulic tłumią w pewnym stopniu hałas silników i filtrują zanieczyszczone przez spaliny powietrze.

O tym, czy przyuliczny parking lepiej czy gorzej kształtuje krajobraz miejski decyduje układ stanowisk parkingowych przedzielonych wysepkami z zielenią. Zieleń ta jednak nie powinna utrudniać parkowania i nie przesłaniać widoczności od strony ulicy. Drzewa i krzewy mogą swoim pokrojem i kolorystyką ubarwiać szarą przestrzeń ulic miejskich, pod warunkiem jednak, że przewidziano dla nich odpowiednio dużo miejsca w projekcie ulicy. W gęstej przedwojennej zabudowie kwartałów mieszkalnych, zwłaszcza z przełomu XIX i XX wieku nie przewidywano niestety miejsca na pasy zieleni przyulicznej, stąd auta parkujące przy takich ulicach, czy to w zatokach, czy na chodnikach, nie są niczym oddzielone i osłonięte od pasów ruchu pieszego oraz od okien

przylegających kamienic. Stąd istotne będzie wprowadzanie pasów lub wysepek zieleni przyulicznej wzdłuż miejsc parkingowych podczas przebudowy ulic na terenach miejskich o ponad stuletniej zabudowie.

Najwięcej parkingów terenowych w miastach skupiają osiedla mieszkaniowe oraz kwartały mieszkaniowej zabudowy ulicznej. Niektórzy autorzy twierdzą, że: *Parkingi w osiedlach trudno uznać za godne uwagi wydarzenie przestrzenne, choć w określonych warunkach wzbogacone zielenią mogłyby stanowić uspokajające uzupełnienie zabudowy [Gierczak 1994].*

Największe nagromadzenie parkingów miejskich o różnym ukształtowaniu i pojemnościach stanowią tereny osiedli mieszkaniowych, tzw. „blokowisk wielkopłytowych” powstałych w latach sześćdziesiątych, siedemdziesiątych, osiemdziesiątych XX-go wieku.

Wrocław, średniej wielkości miasto europejskie, już pod koniec lat dziewięćdziesiątych XX wieku osiągnął średni europejski poziom motoryzacji. Poziom ten to jeden samochód osobowy trzech mieszkańców. Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w centrum miasta wynosiło pod koniec lat 90. około 7,5 tys. miejsc¹. W latach siedemdziesiątych przepisy przewidywały budowę jednego miejsca parkingowego na trzy mieszkania [Dumnicki, Kreczmer 1978]. Obecnie projektuje się jedno stanowisko na jedno mieszkanie



Nawierzchnia biologicznie czynna na parkingu

Biologically active surface of the parking place

Ich wygląd zależy oczywiście od stopnia zainwestowania w zieleni i elementy małej architektury towarzyszące parkingom. Te betonowe lub asfaltowe place posiadają w swoim obrębie ciągle zbyt mało drzew, krzewów i trawników. Coraz więcej nowych posiada już jednak zadrzewienia w pasach zieleni pomiędzy rzędami stanowisk oraz wokół całego parkingu. Monotonię tych parkingów wielkopowierzchniowych mogą urozmaicać zadaszenia na kosze i odpowiednio zaprojektowane i rozmieszczone lampy oświetleniowe. Parkingi takie nie są może ozdobą miasta, ale jako duże niezabudowane przestrzenie ogólnodostępne stanowią swego rodzaju przedpole widokowe dla budowli sąsiadujących z nimi. Są bardzo wyraźnym i wszechobecnym symbolem naszej epoki – doby motoryzacji.

Podobne, lecz może nie aż tak duże place parkingowe towarzyszą budynkom firm, biur i innych zakładów pracy. W tym jednak przypadku większość tych parkingów znajduje

plus jeszcze 10 % ogółu stanowisk przeznaczonych dla gości.

Tereny osiedli mieszkaniowych posiadających parkingi osiedlowe są przykładem zróżnicowanego zainwestowania w infrastrukturę komunikacyjną. W zależności od okresu powstania osiedla oraz statusu prawnego terenów, na których leżą parkingi można mówić o lepszej lub gorszej estetyce samych placów parkingowych, jak i terenów je otaczających.

Na terenach nowopowstałych zespołów zabudowy mieszkaniowej w ostatnich kilkunastu latach umiejscowiono parkingi najczęściej w kondygnacjach podziemnych. Natomiast parkingi powierzchniowe posiadają już dobrej jakości nawierzchnię i oświetlenie.

Szereg osiedlowych parkingów wykazuje wiele zaniedbań zarówno w sferze ich stanu technicznego jak i otoczenia. Te zaniedbania istnieją od wielu lat. Są skutkiem wieloletniego nawiązującego się niedoinwestowania terenów osiedlowych i nic nie wskazuje na to, aby coś mogło nagle ulec w tej kwestii poprawie. Jedyną szansą na poprawę tego stanu

może być realizacja programu rewitalizacji miejskich osiedli mieszkaniowych oraz odpowiednie działania spółdzielni mieszkaniowych w celu poprawy ich estetyki.

Największe powierzchniowo place parkingowe w dużych miastach umiejscowione są przy wielkopowierzchniowych obiektach handlowych. Powstały w Polsce w czasie ostatnich kilkunastu lat i powstają nadal przy supermarketach i centrach handlowych. Na placach tych mieści się średnio od kilkuset do ponad tysiąca miejsc parkingowych. Znajdują się one zazwyczaj na przedpolach sklepów, w obszarze pomiędzy supermarketem a jezdnią.



Zielen ochronna przy parkingu nowej części osiedla Mistrzejowice w Krakowie

Protective greenery near parking place in new part of Mistrzejowice housing state in Kraków



Parking przy Centrum Handlowym „Korona” we Wrocławiu

The car park near big shopping centre „Korona” we Wrocławiu

się w strefie zamkniętej wewnątrz terenów zakładów pracy. Ich estetyka zależy również od stopnia zainwestowania w zieleni i elementy małej architektury oraz od rodzaju i kolorystyki nawierzchni. Parking przed budynkiem biurowym lub administracyjnym firmy stanowi również ekspozycyjne przedpole widokowe dla tych budowli. W zależności od firmy władającej takim terenem może być on wzbogacony o tereny zieleni urządzonej, której towarzyszyć mogą rzeźby i fontanny lub baseny z wodą. Parking dla klientów firmy jest wtedy częścią strefy wejściowej do budynku firmy, a więc częścią strefy reprezentacyjnej. Parkingi przed zakładami pracy nie stanowią „wyłomu” w zabudowie śródmiejskiej, bowiem prawie wszystkie znajdują się w dzielnicach przemysłowych miast w strefach o niskiej intensywności zabudowy.

Wielkopowierzchniowe parkingi w miastach znajdują się zawsze przy dworcach, czy to kolejowych czy autobusowych. W wielu miastach parkingi takie buduje się pod ziemią lub w budynkach parkingów wielopoziomowych albo jak, np. w Krakowie na platformie na peronach dworca kolejowego. Dzieje się tak z powodu braku miejsca w pobliżu dworców budowanych ponad sto lat temu, kiedy problem motoryzacji jeszcze nie istniał. Ponadto dworce

kolejowe znajdują się zwykle w gęstej śródmiejskiej zabudowie, gdzie ceny gruntu są bardzo wysokie.

W przypadku miast mniejszych, parkingi takie mogą dobrze współgrać z zieleńcami przed wejściami do zwłaszcza starszych budynków dworcowych. Tu również istotną rolę odgrywa dobra jakościowo nawierzchnia i jej kolorystyczne zróżnicowanie oraz dobrze zaprojektowana zieleni śródparkingowa i zewnętrzna.

Oprócz parkingów powierzchniowych w wielu polskich dużych miastach powstały w ostatnim dziesięcioleciu parkingi i garaże wielopoziomowe. Istnieją one jako samodzielne budynki lub są częścią większych kompleksów, np. galerii handlowych, urzędów lub hoteli.

Są to obiekty o bardzo zróżnicowanej formie i stylistyce architektonicznej, niektóre wręcz intrygujące swym wyglądem. Wtopiły się one już w krajobraz miast. Nadają przy tym architekturze miejskiej nowe walory estetyczne związane z pełnioną funkcją.

Jest ich już na tyle dużo, że problemowi kompozycji parkingów wielopoziomowych

w krajobrazie miasta należałoby poświęcić odrębny artykuł.

Podsumowanie

Summary

Parkingi dla samochodów osobowych nie są może ozdobą miasta, lecz są bardzo wyraźnym i wszechobecnym znakiem naszej epoki – czasu motoryzacji.



Nowy parking przy Akademii Medycznej we Wrocławiu; zróżnicowanie kolorystyki i zieleni

The new parking place near Medical University in Wrocław; differentiated of colour and greenery

Jako duże niezabudowane przestrzenie ogólnodostępne stanowią przedpole perspektywiczne na przykład dla budowli zabytkowych lub innych o szczególnej randze dla miasta. Mogą być czasowym wykorzystaniem terenów przeznaczonych pod przyszłe inwestycje w planach rozwoju urbanistycznego miast oraz stanowić wykorzystanie, przestrzeni nie przeznaczonych pod zabudowę.

Parkingi to większe lub mniejsze przestrzenie terenów miejskich przeznaczone dla samochodów, ale także i przede wszystkim dla ludzi – ich użytkowników. Dlatego należy o tym pamiętać przy ich projektowaniu, czyniąc je jak najbardziej przyjaznymi dla ludzi w sferze bezpieczeństwa i estetyki. Parking jak każdy inny teren również wymaga opieki i remontów. Dziury w nawierzchniach, błoto, wraki aut, uschnięte drzewa szpecą i nie przydają uroku krajobrazowi miasta.

Miasto powinno stale dbać o wygląd parkingów, zwłaszcza tych przed budynkami instytucji państwowych, i innymi będącymi jego wizytówką.

Place parkingowe mogą wpływać korzystnie na miejski krajobraz w połączeniu z dużą ilością zieleni ozdobnej. Stapiają się w ten sposób z częścią terenów zieleni miejskiej. Drzewa i krzewy wprowadzają element środowiska naturalnego i w połączeniu z utwardzoną nawierzchnią trawiastą przywracają powierzchnie placów parkingowych do ogólnej

liczby powierzchni czynnych biologicznie w mieście.

Estetyka parkingów w polskich miastach jest bardzo daleka od ideału. Może ona zatem stanowić przez dłuższy czas pole dla działań twórczych architektów krajobrazu i dla inżynierów komunikacji. Wydaje się, że celem projektantów zaplecza komunikacyjnego w miastach powinno być takie wykonanie projektu, aby uwzględnił on, poza obowiązującymi przepisami i normatywami, stronę estetyczną inwestycji.

Nieodłącznym uczestnikiem tego procesu projektowego powinien być architekt krajobrazu. Wykonany przez niego projekt zieleni przyulicznej i przyparkingowej powinien zachęcać inwestora do poniesienia nakładów na jej ukształtowanie. Rolą architektów krajobrazu powinno być takie kształtowanie parkingów i aranżowanie przestrzeni otaczających parkingi w mieście, aby były one harmonijnie wkomponowane w otaczający je krajobraz i stanowiły estetyczny i przyjazny dla oka odbiorcy element składowy całego miejskiego krajobrazu.

Zdjęcia wykonał autor.

Photographs by autor.

Jacek Burdziński

Institut Architektury Krajobrazu
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu
Institute of Landscape Architecture
Wrocław University of Environmental and Life
Sciences

Przypisy

¹Na podstawie danych uzyskanych w Wydziale Komunikacji, Inżynierii Ruchu i Dróg Miejskich w lutym 1999 roku (Urząd Miejski – ul. G. Zapolskiej 2/4), pochodzących z: *Charakterystyka miejsc postojowych w centrum Wrocławia* – Urząd Miejski Wrocławia – Wydział Komunikacji, Wrocław, luty 1996.

Literatura

1. Borcz Z., 2000, *Infrastruktura terenów wiejskich*, Wyd. AR we Wrocławiu, Wrocław.
2. Dumnicki J., 1978, *Projektowanie zaplecza motoryzacyjnego na terenach mieszkaniowych*, Wyd. CZSBM, Warszawa.
3. Dumnicki J., Kreczmer J., 1978, *Samochód w osiedlu*, Wyd. Akc. IKŚ, Warszawa.
4. Gierczak J., 1994, *Fenomen auta w przestrzeni*, Oficyna Wyd. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
5. Korzeniewski W., 1997, *Parkingi i garaże dla samochodów osobowych. Wymagania techniczno – prawne. Stan prawny na dzień 1 stycznia 1997*, COIB – Centralny Ośrodek Informacji Budownictwa, Warszawa.