

Odnowa wizerunku terenów parkingowych

Jacek Burdziński

The Renewal
of Car Park's
Image

Wprowadzenie

Introduction

Tekst ten jest opracowaniem o charakterze studialnym. Ma ono na celu przedstawienie problemu dotyczącego wpływu estetycznego terenów parkingowych na kształtowanie krajobrazu kulturowego oraz metod odnowy ich wizerunku, który jest najczęściej nieprzyjemny w odbiorze. To zbiór rozważań ukazujących zagrożenia dla krajobrazu, jakie niesie obecny rozwój indywidualnej motoryzacji oraz porad dotyczących poprawy formy parkingów samochodowych i estetyki krajobrazu w otoczeniu. Nie porusza natomiast problemu zasadności ich lokalizacji, przyjmując je za część zastanego ładu przestrzennego.

Zarys problematyki

An outline of issue

Parkingi samochodowe są dziś nieodłącznym elementem krajobrazu kulturowego¹ terenów zurbanizowanych. Stanowią istotny składnik współtworzący miejski krajobraz. Są one częścią tzw. krajobrazu codziennego², jaki towarzyszy nam w poruszaniu się po mieście. Od tego jak wygląda ich stan techniczny i estetyczny zależy, czy współtworzą harmonijny czy też dysharmonijny obraz otoczenia.

Należałoby zatem przyjrzeć się zagrożeniom dla estetyki krajo-

brazu miejskiego i dla środowiska naturalnego związanym z ekspansją samochodów. Jest to jedno z podstawowych zagrożeń współczesnych miast, na które wskazują twórcy *Nowej Karty Ateńskiej* zrzeszeni w Europejskiej Radzie Urbanistów. Według jej założeń jednym z głównych wymogów urbanistycznych XXI w. będzie ochrona miast przed zanieczyszczeniami i degradacją walorów środowiska naturalnego, tak aby mogły one zachować swoją użyteczność [*Nowa Karta Ateńska* 2003].

Odpowiedzią na te zagrożenia będzie ukazanie sposobów odnowy estetycznej terenów parkingów samochodowych, co w efekcie powinno spowodować, że tereny te zamiast szpecić krajobraz mogłyby współtworzyć jego pozytywny odbiór. Wielkość terenów parkingowych jest zawsze uwarunkowana normatywnymi powierzchniami, przepisami budowlanymi oraz zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast ich wygląd, czyli strona estetyczna, zależy powinien od poczucia estetyki oraz inwencji twórczej projektanta – architekta krajobrazu wykonującego swoje zadanie projektowe.

Wskaźniki parkingowe

Indicators of parking places

Parkingi są wymaganym zapleczem komunikacyjnym każdego nowo powstającego obiektu użyteczności publicznej, a ich pojem-

ność określona jest odpowiednimi wskaźnikami. Wskaźniki ilości miejsc parkingowych powinny uwzględniać rzeczywiste potrzeby zmotoryzowanych użytkowników obiektów budowlanych oraz dostępność środkami komunikacji zbiorowej. Liczba miejsc na parkingach przy obiektach administracyjnych i biurowych zależy od ilości zatrudnionych, interesantów i klientów, natomiast przy obiektach handlowych od ich powierzchni użytkowej. Wskaźniki ilości miejsc parkingowych w przypadku handlu i usług, np. w Warszawie, w strefie miejskiej wynoszą 25–38 miejsc na 1000 m² powierzchni użytkowej, a strefie podmiejskiej 30–60 miejsc³. Dlatego też powierzchnie parkingowe często wielokrotnie przewyższają powierzchnię zabudowy samych budynków, którym służą.

W centrach miast, z uwagi na wysokie ceny gruntu, nieopłacalne jest budowanie parkingów terenowych. Jest to także niemożliwe ze względu na brak dużych wolnych terenów budowlanych. Jedynym wyjściem z tej sytuacji jest piętrzenie poziomów parkingowych w obiektach kubaturowych. Parkingi terenowe są jednak od nich wielokrotnie tańsze w realizacji. Dlatego jeszcze długo będą współtworzyć nasz codzienny krajobraz, dostarczając różnych, często nieprzyjemnych odczuć estetycznych, zwłaszcza na terenach zabudowy mieszkaniowej.

W przypadku wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych, tzw. blokowisk, obowiązujące wówczas przepi-

sy dotyczące pojemności parkingów (lata 70. i 80. XX w.) określały zapotrzebowanie na miejsca parkingowe jako jeden samochód na trzy osoby, czyli 1/3 stanowiska na jednego mieszkańca osiedla [Dumnicki i in. 1979]. Obecnie ilość ta zrównana została do liczby mieszkań na danym osiedlu, a więc jedno stanowisko na jedno mieszkanie z tendencją zmierzającą do odwrócenia proporcji z lat 70. i 80. – nawet trzech stanowisk na jedno duże mieszkanie⁴. Już zresztą w latach 70. prognozowano, iż około 2000 r. tzw. wskaźnik motoryzacyjny wyniesie w Polsce jeden samochód na jedno mieszkanie [Bieda 1976].

Parkingi a zabudowa mieszkaniowa

Car parks and housing development

Kompensacja samochodów na terenach zurbanizowanych ma niebagatelne znaczenie dla ich wizerunku estetycznego. Na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej jest to problem, którego odpowiednie rozwiązanie może wpłynąć pozytywnie lub negatywnie na odbiór estetyczny osiedla, decydujący o atrakcyjności zespołów mieszkaniowych na rynku sprzedaży mieszkań. Biorąc pod uwagę wskaźniki zapewniające każdemu mieszkaniu co najmniej jedno miejsce parkingowe, powierzchnie parkingowe stają się dominującymi

obszarami pośród budynków mieszkalnych.

Problem oddziaływania estetycznego miejsc parkingowych w zabudowie mieszkaniowej jest istotny z powodu dużej liczby parkujących samochodów. Należy uwzględnić, że przeciętny samochód większość czasu stoi na parkingu osiedlowym. Można przyjąć stwierdzenie, że poruszający się samochód lub zatrzymujący się na krótko (czyli spełniający swoją podstawową funkcję) może wzbogacać wnętrza architektoniczne, tj. oddziaływać dodatkowo na krajobraz osiedla z punktu widzenia oceny estetycznej. Ten sam jednak samochód, zaparkowany na dłuższy czas na parkingu terenowym, traktowany jest jako nieużyteczny przedmiot i jego oddziaływanie estetyczne jest ujemne – niezależnie od swoich indywidualnych walorów estetycznych. Staje się to szczególnie odczuwalne przy skoncentrowaniu wielu samochodów na dużych parkingach. Mogą one zakłócić równowagę przestrzenną w układach zabudowy i doprowadzić do deformacji charakteru niektórych wnętrz urbanistycznych. Jaskrawym przykładem są zespoły starej zabudowy miejskiej o walorach zabytkowych, które ze względu na drobną skalę, przytłoczone nadmierną koncentracją samochodów, tracą swój indywidualny charakter i spójność krajobrazową [Bieda 1976].

Wygląd powierzchni parkingowych stanowi przestrzenne *ubranie* dla swojej funkcji. Może on z punktu widzenia walorów przestrzenno-

-kompozycyjnych zespołu urbanistycznego ujemnie wpływać na jego wygląd, o ile powierzchnie te będą nadmiernie wyeksponowane w stosunku do innych elementów zabudowy. Uwzględniając specyfikę swojej funkcji, parkingi terenowe powinny być kompozycyjnie podporządkowane koncepcji przestrzennej całości zespołów urbanistycznych jako niezbędny element ich wyposażenia.

Wpływ oddziaływania estetycznego parkingów na walory przestrzenne układów zabudowy może być różny w zależności od wysokości i intensywności zabudowy mieszkaniowej. Dominującym elementem kompozycyjnym jest w tym przypadku grupa samochodów. Stosunek jej skali do skali zabudowy mieszkaniowej jest zasadniczo różny w odniesieniu do zabudowy jedno- oraz wielokondygnacyjnej [Bieda 1976].

Podsumowując, można stwierdzić, iż rozwiązaniami spełniającymi w najwyższym stopniu przedstawione kryteria są takie formy parkingów, które w maksymalnie możliwy sposób osłaniają, a przez to po części eliminują z pola widzenia mieszkańców, miejsca stałego pobytu samochodów. Wszystkie natomiast rozwiązania eksponujące parking terenowy jako wyodrębniony obiekt dominujący przestrzennie są zdecydowanie gorsze od tych, w których zabudowa mieszkaniowa wraz z parkingami tworzą wzajemnie powiązane układy przestrzenne dostosowane do skali zabudowy.

Dewastacja krajobrazu

Landscape devastation

Obraz estetyczny przestrzeni publicznych⁵, do których zaliczają się parkingi terenowe, jest zwykle daleki od oczekiwanego. Często wręcz szpeci otaczający krajobraz, a użytkownicy przestrzeni publicznych, przechodząc obok takiego parkingu omijają go wzrokiem, chcąc jak najszybciej o nim zapomnieć. Czynnikiem wpływającym na taki stan rzeczy jest przede wszystkim brak utwardzonej nawierzchni lub jej zużycie czy zniszczenie.

Parkingi z rozjeżdżoną powierzchnią nawierzchnią zamieniającą się po opadach deszczu w błoto, z dziurami w asfaltowej nawierzchni wypełniającymi się po deszczu kałużami przedstawiają szpetny widok. Brak ogrodzenia osiedlowych parkingów sprawia, że otaczające je trawniki oraz inne tereny zieleni osiedlowej są rozjeżdżane przez kierowców (ryc. 1). Powoduje to zniszczenia objawiające się np. błotem na porożonych koleinami trawnikach, powyrywaniem lub połamaniami krzewami i zniszczonymi gałęziami drzew. Dzieje się tak nie tylko na terenach osiedlowych, ale też w centrach miast – przy często użytkowa-



Ryc. 1. Samowolna aneksja terenów otaczających parking (fot. J. Burdziński)

Fig. 1. A willful annexation of car park's surrounding areas (photo by J. Burdziński)

nych ciągach pieszych oraz przed obiektami użyteczności publicznej. Wiele parkingów terenowych psuje krajobraz miast, co w rezultacie przyczynia się do obniżenia wartości estetycznej ich ogólnego wizerunku.

Sposoby odnowy wizerunku parkingów

The ways of renewal car park's image

Może być jednak całkiem inaczej. Parkingi, które szpecą obecnie krajobraz, mogą go równie dobrze upiększać. Pokazują to przykłady z nowych osiedli mieszkaniowych oraz starszych, poddanych modernizacji i renowacji. Powierzchnie parkingów są nieodłączną częścią przestrzeni publicznych, a te winny cechować się szczególnie wysoką estetyką. Powinny współtworzyć estetyczny widok otoczenia obiektu, któremu służą i przed którym się znajdują. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. w artykule 1. pkt 2.1 mówi: *w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uwzględnia się zwłaszcza: 1) wymagania ładu przestrzennego w tym urbanistyki i architektury; 2) walory architektoniczne i krajobrazowe (...).* W myśl tej ustawy należałoby sprawić, aby tereny parkingów nie tworzyły chaosu przestrzennego, a ich wizerunek wzbogacał otoczenie poprzez kolorystykę i estetykę

nawierzchni czy też walory krajobrazowe otaczającej je zieleni [Burdziński 2010].

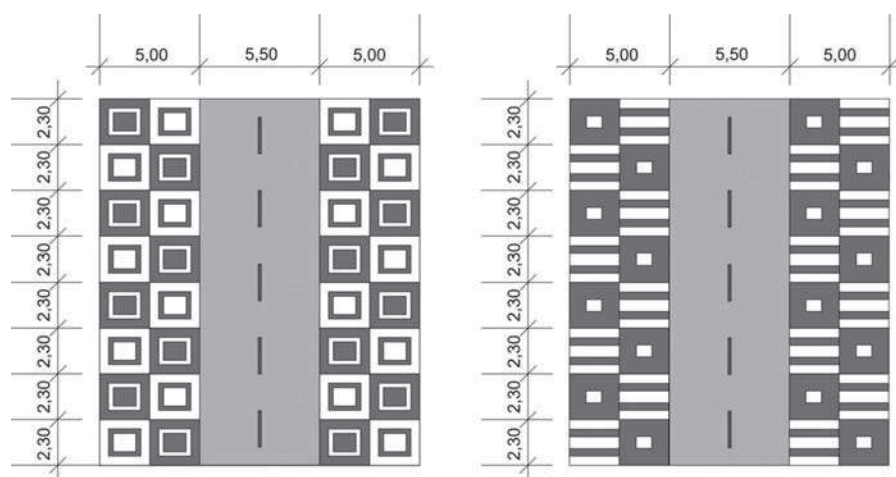
Wzorzyste nawierzchnie

Patterned surfaces

Bardzo dużą rolę w kształtowaniu wizerunku parkingu terenowego odgrywa jego nawierzchnia. Dlatego przedmiotem zadania projektowego może być interesująca kompozycja układu stanowisk parkingowych, zaś ich wydzielenie innym kolorem kostki lub malowanymi pasami wprowadza element porządkujący [Burdziński 2010]. Dostępność różnobarwnych materiałów stosowanych na nawierzchnie parkingowe, takich jak bruk i płyty z kamienia, bruk i płytki z betonu, beton i asfalt barwiony, pozwala na komponowanie wzorzystych po-

wierzchni, podobnych do nawierzchni placów i deptaków w przestrzeniach publicznych.

Wzór nawierzchni parkingu terenowego powinien być na tyle czytelny, aby stanowił informację dla kierowców o granicach poszczególnych rzędów stanowisk parkingowych. Jednocześnie musi odróżniać je od powierzchni przejazdów i dróg manewrowych, a linie rozgraniczające miejsca parkingowe od siebie powinny być na tyle wyraźne, aby podział na poszczególne stanowiska nie wzbudzał wątpliwości. Linie te można by wyeliminować wówczas, gdy elementy powtarzalne wzoru będą wielkości stanowiska parkingowego, czyli 2,3 x 5,0 m i sąsiadujące ze sobą, stworzą rytmiczną kompozycję przeplatających się powtarzalnych prostokątów o wyraźnie kontrastujących ze sobą kolorach (ryc. 2)



Ryc. 2. Propozycja wzorów w nawierzchni wyznaczających stanowiska parkingowe (oprac. J. Burdziński)

Fig. 2. The suggestion of surface's patterns determining the parking places (by J. Burdziński)

Zielone nawierzchnie

Green surfaces

Obecnie projektanci coraz częściej stosują nawierzchnie parkingowe zapewniające przepuszczalność wody opadowej oraz możliwość kiełkowania i rozrostu traw. Powstają dzięki temu tzw. zielone nawierzchnie. Ich rodzaje i procent zazielenienia zależą od użytego materiału utwardzającego i sposobu jego układania. Powierzchnie miękkiego gruntu pokrytego trawą wpływają korzystnie na tłumienie hałasu do wysokości kilku metrów nad ziemią. Z kolei twarde nawierzchnie z asfaltu, betonu lub kostki kamiennej wskutek odbicia fal dźwiękowych zwiększają tylko jego poziom [Biedrońska i in. 2008].

Do najczęściej stosowanych w praktyce rodzajów zielonych nawierzchni należą: tzw. zielone spoiny powstające poprzez wysiewanie trawy pomiędzy kostkami kamiennymi lub betonowymi, układanymi z dystansami wynoszącymi około 3 cm (ryc. 3); „zielona szachownica” powstająca poprzez układanie co drugą kostkę i wypełnianie pustych miejsc mieszanką glebową z nasionami trawy; nawierzchnie ażurowe, do wykonania których stosuje się prefabrykowane płyty żelbetowe lub kostki betonowe, tworzące po ułożeniu nawierzchni otwory zasypywane do połowy humusem i obsiewane trawą.

Przed wszystkim jednak zieloną nawierzchnię można

Ryc. 3. Ekologiczna nawierzchnia z zielonych spoin na stanowiskach (fot. J. Burdziński)

Fig. 3. Ecological surface made of green joints on the parking places (photo by J. Burdziński)



uzyskać poprzez zastosowanie kratki trawnikowej. Powstaje ona dzięki ułożeniu w systemie puzzli płaskich kształtek z tworzywa sztucznego o wymiarach: 33 x 33 x 5 cm lub 50 x 50 x 5 cm. Elementy takie poprzez swą elastyczność mogą pokrywać również otaczające parkingi skarpy terenowe. Ich wytrzymałość na nacisk wynosi do 350 ton/m² (35 MPa) przy niewielkim ciężarze do 13 kg/m² ⁶. Dostępne są w kolorze zielonym, szarym i czarnym, co sprawia, iż po wzroście traw stają się mało widoczne. Wysokość takiego elementu wynosząca 5 cm wypełnia się do 4 cm glebą, a 1 cm pozostawia

się w celu gromadzenia wody opadowej.

Do uzyskania trwałych zielonych nawierzchni należy dobrać odpowiednią mieszankę traw odpornych na trudne warunki glebowe, niedostateczne nasłonecznienie i zgniatanie. W skład takiej mieszanki mogą wchodzić następujące gatunki traw podstawowych: kostrzewa owcza, krwawnik pospolity, mietlica biaława, mietlica pospolita, stokłosa bezostna, tymotka łąkowa, życica trwała i jako ich uzupełnienie: koniczyna biała, biało-różowa i czerwona. Parkingi z zielonymi nawierzchniami nie wymagają wykonywania żadnych odwodnień, po

warunkiem że są układane na naturalnym gruncie przepuszczalnym lub na podsypce z piasku. Konieczne jest jednak sprofilowanie terenu parkingu wynoszące min. 2,0%, by nie powstawały na jego płaszczyźnie niecki zalewowe z wód opadowych, mogące doprowadzić zimą do oblodzeń utrudniających użytkowanie i niszczących stan techniczny nawierzchni [Korzeniewski 2000].

Ogrodzenie parkingu

Enclosing car park

Również ogrodzenie terenu parkingu może wpływać na ogólną poprawę walorów estetycznych krajobrazu miejskiego. Przede wszystkim powinno zabezpieczyć otaczające trawniki i chodniki przed niekontrolowaną inwazją samochodów. Najlepszym rodzajem ogrodzenia, z punktu widzenia ekologii i estetyki środowiska przyrodniczego, jest żywopłot. Spełnia on rolę bariery optycznej i częściowo akustycznej, filtrując przy tym powietrze zatrute spalinami. Jednocześnie przy zakładanej wysokości około 1,6 m może skutecznie zasłaniać widok na parkujące samochody, jak również rzucać na nie pożądany cień.

Innym rodzajem ogrodzenia jest wydzielenie przestrzeni parkingu słupkami w odstępach nie rzadszych niż 1,5 m, aby uniemożliwić przejazd samochodu pomiędzy nimi. Słupki mogą być wykonane z betonu lub z kamienia, ze stalowych rur bądź

z żeliwa. Podobnie górskie kamienie albo większe odłamki skalne ustawione w tych samych odstępach mogą stanowić dla aut naturalną barierę. Jest to rodzaj symbolicznego, nieagresywnego podziału przestrzeni.

Bezpieczeństwo

Safety

Właściciele często pozostawiają na parkingach auta o znacznej wartości materialnej. Kontroli bezpieczeństwa sprzyja rozmieszczenie samochodów w pobliżu budynków mieszkalnych. Stwarza to jednak konflikt interesów pomiędzy właścicielami pojazdów a mieszkańcami.

Rozwiązaniem kompromisowym mogą być ściany z gęsto posadzonej i odpowiednio formowanej zieleni, stwarzające naturalną barierę przed fasadami budynków, zasłaniając widoki z okien na grupy parkujących samochodów. Takie *ekrany* z wielopiętrowej zieleni stanowią bardzo estetyczną, żywą barierę w krajobrazie. Spełniają przy tym rolę filtra zanieczyszczeń, przegrody akustycznej i osłony przez światłami samochodów, a w słoneczne dni rzucają cień na zaparkowane samochody, co chroni je przed nadmiernym nagrzewaniem się. Równocześnie przyczyniają się do wzrostu współczynnika terenów zieleni na obszarach zurbanizowanych.

Zieleń wewnętrzna

Internal green

Bardzo ważnym komponentem podnoszącym estetykę krajobrazową jest zieleń. Wprowadzana do wnętrza parkingów w postaci zielonych separatorów może oddzielać rzędy stanowisk parkingowych od siebie albo rozdzielać je na mniejsze grupy liczące po 5–6 miejsc. Służy to przerwaniu monotonii powtarzalnych układów rzędowych i wprowadzeniu powierzchni biologicznie czynnych pomiędzy utwardzone drogi manewrowe i stanowiska. Separatory te mogą liczyć zaledwie ok. 50 cm szerokości, zatem ich powierzchnia łączna nie powinna zbyt mocno uszczuplać terenu przeznaczonego pod parkowanie. Rola tych separatorów oprócz poprawy estetyki polegać ma również na ograniczeniu uciążliwości związanej z emisją spalin, która jest najbardziej odczuwalna podczas rozruchu silnika samochodu i jego pracy na zmniejszonych obrotach, co wpływa ujemnie na jakość mikroklimatu najbliższego otoczenia [Biedrońska i in. 2008]. Dlatego wewnętrzne przegrody z zieleni mogą, w otwartych założeniach parkingowych, skuteczniej filtrować zanieczyszczone powietrze.

Do obsadzeń wewnętrznych parkingów terenowych jako szpalery i żywopłoty cięte najlepiej nadają się następujące gatunki drzew i krzewów: klon pospolity, klon polny, brzoza brodawkowata, grab pospo-

lity, jarząg szwedzki, indygowiec krzewiasty, dereń biały, pigwowiec, bez czarny [Korzeniewski 2000].

Zieleń osłonowa

Cover Green

Równie istotnym, co pożytecznym zabiegiem estetycznym jest wprowadzenie zieleni osłonowej w bezpośrednie otoczenie placów parkingowych. Odpowiednio posadzone gatunki roślin ozdobnych oraz drzew i krzewów mogą skutecznie osłaniać ich teren, tworząc swoisty kamuflaż przyrodniczy (ryc. 4).

Daje to szczególnie korzystne efekty na parkingach osiedlowych. Osłonięcie roślinnością tych niezbyt efektownych lecz koniecznych terenów miejskich powoduje, że stają się one bardziej akceptowane przez ich użytkowników oraz pozostałych odbiorców krajobrazu. Zieleń rosnąca przy parkingach łagodzi ujemne skutki jego funkcjonowania zarówno w sferze szkodliwości ekologicznej, jak i ingerencji w estetykę krajobrazową miasta [Burdziński 2010].

Rola zieleni otaczającej polega na: osłonie optycznej terenu parkingu, rzucaniu cienia w gorące dni na zaparkowane samochody, osłonie przed zaspami śnieżnymi w zimie, filtracji zanieczyszczonego spalinami powietrza i (w różnym stopniu) ochronie akustycznej [Borcz 2002]. Roślinność odgrywa bowiem ważną rolę w rozproszeniu i pochłanianiu fal dźwiękowych. Ma największą

skuteczność wówczas, gdy jest stosowana w zwartych, gęstych skupiskach, uformowanych w pasma oddzielone przestrzenią powietrzną. Pasma zieleni działają jako elementy dźwiękochłonna-rozpraszające, które zmniejszają poziom dźwięku głównie poprzez rozproszenie energii fal dźwiękowych [Biedrońska i in. 2008]. Ponadto rolą zieleni osłonowej powinno być wzbogacanie estetyki krajobrazu w sąsiedztwie samych placów parkingowych.

Do obsadzeń zewnętrznych parkingów terenowych, jako obsadzenia grupowe i rzędowe oraz żywopłoty cięte, najlepiej nadają się następujące gatunki drzew i krzewów: lipa srebrzysta, lipa warszawska,

jesion amerykański, brzoza brodawkowata, ligustr pospolity, kolcowój pospolity, porzecza alpejska, klon polny, grab pospolity, jarząg szwedzki, indygowiec krzewiasty, dereń biały, bez czarny [Korzeniewski 2000].

Zagłębienie w terenie

Depression in the ground

Tam, gdzie wielkie przestrzenie parkingowe mają egzystować samodzielnie, należy projektować je z uwzględnieniem ukształtowania terenu, wpisując je w otoczenie. Jeżeli rzeźba terenu nie jest dostatecznie urozmaicona, można dokonać jej korekty, wybierając ziemię z jedne-

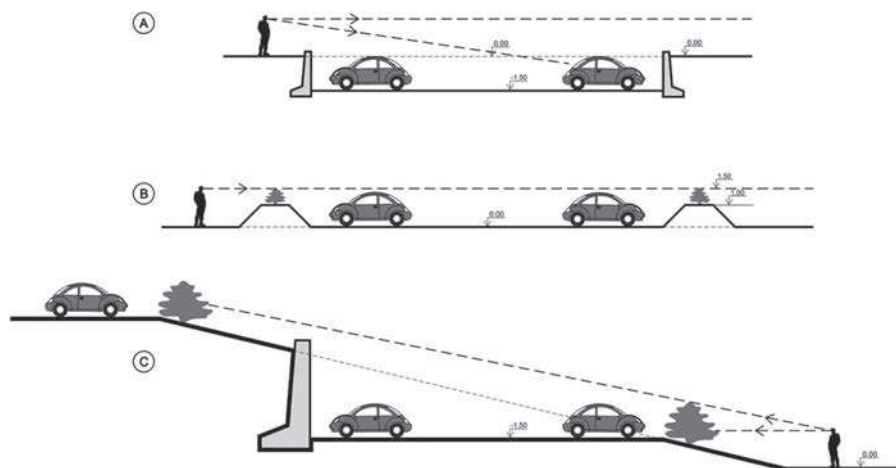


Ryc. 4. Kamuflaż parkujących aut z zieleni osłonowej (fot. J. Burdziński)

Fig. 4. Camouflage of parked cars made of cover green (photo by J. Burdziński)

Ryc. 5. Sposoby ograniczania widoczności aut na parkingu, poprzez: a) obniżenie poziomu parkowania; b) uformowanie skarp z zielenią; c) tarasowanie zbocza (oprac. J. Burdziński na podstawie Bieda 1976)

Fig. 5. The ways of visibility's reduction of cars on a car park, due to: a) lowering the parking level; b) forming the embankments with a green; c) terracing of a slope (by J. Burdziński based on Bieda 1976)



go miejsca i przesypując ją w inne. Powstaje wtedy zróżnicowanie poziomów, dzięki któremu samochody mogą być umieszczone wyżej lub niżej w stosunku do pieszych [Biedrońska i in. 2008].

Takim rozwiązaniem projektowym, eliminującym z pola widzenia parking terenowy jako obiekt pierwszoplanowy, jest zagłębienie placu parkingowego w terenie. Uwzględniając wysokość linii wzroku przeciętnego dorosłego przechodnia wynoszącą około 150–160 cm nad poziomem terenu, można przyjąć, iż przeszkoda wzrokowa jaką może być wał ziemny lub mur oporowy skutecznie zasłoni pierwszy plan widzenia. Dodatkowo zagłębiony do głębokości 150 cm plac parkingowy spowoduje, iż samochody parkujące na nim nie będą widoczne z poziomu terenu (ryc. 5). Ten prosty zabieg kamuflujący można osiągnąć przy zastosowaniu szerokopasmowego

wykopu w terenie poziomym lub tarasowaniu stoku w terenie pochyłym. Jest to jednak rozwiązanie dosyć kosztowne, bowiem wymaga przemieszczenia dużych mas ziemi. Lepiej sprawdza się ono w terenie pochyłym, gdyż wymaga mniejszego zakresu prac ziemnych niż teren poziomy. Brzezi takiego zagłębionego parkingu wzmacnia się żelbetowymi murami oporowymi albo formuje się skarpy gruntowe o pochyłości nieprzekraczającej 100%, wzmocnione geosiatką lub geokratą.

Rozwiązania tego rodzaju znajdują zastosowanie najczęściej na obszarach historycznej zabudowy, gdzie obowiązują ścisłe wytyczne konserwatorskie chroniące ją przed ekspansją nowych form przestrzennych zaburzających dotychczasowy porządek. Dotyczy to zwłaszcza unikalnych widoków i całościowego odbioru estetycznego zabytkowych zespołów urbanistycznych.

Wnioski

Conclusions

Parkingi terenowe jako przechowalnie przypadkowych pojazdów w opinii większości odbiorców krajobrazu oddziałują ujemnie na jego estetykę. Widoczne jest to szczególnie w przypadku dużych zgrupowań aut w przestrzeniach mocno zurbanizowanych, głównie o charakterze zabytkowym. Są one jednak kilkunastokrotnie tańsze w realizacji od obiektów wielopoziomowych o podobnych pojemnościach. Należy się zatem spodziewać, iż długo jeszcze będą współtworzyły wizerunek współczesnego krajobrazu kulturowego. Dlatego należy dążyć do poprawy ich wizerunku, a tym samym oddziaływania estetycznego parkingów na krajobraz jednostek osiedleńczych, poprzez znane i wypróbowane metody aranżacji przestrzeni publicznych.

Odnowa wizerunku terenów parkingowych odbywa się najczęściej na obszarach miejskich poddawanych rewitalizacji oraz na terenach nowych inwestycji mieszkaniowych. Dla przyszłych lokatorów estetyka otoczenia ma bardzo istotne znaczenie i jest często jednym z czynników wpływających na wybór przez nich miejsca zamieszkania. Można się zatem spodziewać, że inwestorzy nie będą szczędzić środków na to, aby tereny wokół budynków, łącznie z parkingami, wyglądały estetycznie

i tym samym podnosiły wartość rynkową nowych mieszkań.

Poprawa walorów estetycznych terenów parkingów to doskonałe pole do działań twórczych dla architektów krajobrazu. Ich rolą powinna być taka aranżacja samych parkingów oraz otaczających ich przestrzeni, aby były one harmonijnie wkomponowane w krajobraz, współtworzyły jego estetykę oraz stanowiły przyjazny i barwny akcent.

Jacek Burdziński

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

Przypisy

¹ Definicja krajobrazu kulturowego znajduje się w Ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2003 nr 162, poz. 1568).

² Pojęcie *krajobrazu codziennego* definiuje W. Wiśniewska, pisząc, że jest on: „krajobrazem kulturowym, niechronionym, w którym harmonia i równowaga mogą być utrzymane tylko dzięki stałym zabiegom” [Wiśniewska 2002].

³ Według wskaźników parkingowych zamieszczonych przez Zarząd Dróg Miejskich Warszawa na stronie: www.zdm.waw.pl.

⁴ Według wskaźników miejsc parkingowych uchwalonych dla Katowic, na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wolno stojącej i bliźniaczej, zakłada się dla nowych budynków liczących do 4 izb mieszkalnych – 2 miejsca parkingowe, a dla budynków liczących 5 lub więcej izb mieszkalnych – 3 miejsca dla samochodów (źródło: www.bip.um.katowice.pl/dokumenty/2010/1/4/1262602371.pdf)

⁵ Na obraz estetyki przestrzeni publicznych mają wpływ różnorodne czynniki;

najważniejszymi z nich są: przejrzystość układu przestrzeni, ludzka skala, forma obiektów małej architektury, przyjazność dotykowa materiałów, walory użytkowe, zestawienie barw, bezpieczeństwo użytkowania, jakość zieleni, jej obecność lub brak, czystość, odpowiednie oświetlenie, ład przestrzenny.

⁶ www.ecoraster.pl

Literatura

1. Bieda K., 1976. *Parkingi w osiedlach mieszkaniowych* [w:] Teza Komisji Urbanistyki i Architektury PAN oddział w Krakowie. Kraków, Tom X, 41–53.
2. Biedrońska J., Figaszewski J., Kozak K., Lisik A., Mikoś-Rytel W., 2008. *Projektowanie obiektów motoryzacyjnych*. Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
3. Burdziński J., 2010. *Parking samochodowy – „zło konieczne” w krajobrazie miast i przedmieść* [w:] *Pomiędzy miastem a nie-miastem*, z cyklu *Odnowa Krajobrazu Miejskiego – ULAR 5*. Wydział Architektury Politechniki Śląskiej, Gliwice, 265–272.
4. Borcz Z., 2000. *Infrastruktura terenów wiejskich*. Wydawnictwo Akademii Rolniczej we Wrocławiu.
5. Dumnicki J., Kreczmer J., Remisz S., 1979. *Parkingi w miastach*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
6. Korzeniewski W., 2000. *Parkingi i garaże dla samochodów osobowych – Wymagania techniczno-prawne. Stan prawny na dzień 31 marca 2000*. Centralny Ośrodek Informacji Budownictwa, Warszawa.

7. *Nowa Encyklopedia Powszechna*, 1990. Państwowe Wydawnictwa Naukowe, Warszawa.

8. *Nowa Karta Ateńska. Wizja miast XXI wieku*, 2003. Przekład i redakcja: Furman S., Wyporek B., Lizbona.

9. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 roku*. (Dz. U. 2002 nr 75, poz. 690).

10. *Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 roku*. (Dz. U. 2003 nr 80, poz. 717).

11. Wiśniewska W., 2002. *Krajobrazy codzienne* [w:] *Zeszyty Naukowe Politechniki Łódzkiej nr 903*, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej.

12. www.bip.um.katowice.pl/dokumenty/2010/1/4/1262602371.pdf

13. www.ecoraster.pl

14. www.zdm.waw.pl wskaźniki parkingowe (fragment Uchwały Nr LXXXII/2746/2006 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z 10 października 2006 r.) dzień dostępu: 30.09.2012.