

Krzysztof KOZAK¹

BADANIA MOŻLIWOŚCI ZASPOKOJENIA POTRZEB PARKINGOWYCH MIESZKAŃCÓW W OBSZARZE ZABUDOWY ŚRÓDMIEJSKIEJ W ZARYSACH ŚREDNIOWIECZNEGO UKŁADU URBANISTYCZNEGO NA PRZYKŁADZIE MIASTA GLIWICE

1. Wstęp

Narastający problem ze znalezieniem wolnego miejsca parkingowego, rosnąca liczba konfliktów sąsiedzkich jak i interwencji Straży Miejskiej wskazuje na konieczność podjęcia badań pojemności parkingowej w obszarze Starego Miasta w Gliwicach.

Do tej pory w Gliwicach nie były wykonywane tego typu badania i nie ma danych wskazujących na to czy dostępna, historycznie ukształtowana przestrzeń jest w stanie zaspokoić potrzeby mieszkańców.

Z danych statystycznych Straży Miejskiej w Gliwicach wynika, że od 2007 do 2011 roku następował dynamiczny wzrost interwencji dotyczących nieprawidłowego zatrzymania/postoju pojazdów na terenie miasta Gliwice². Przyrost interwencji: pouczeń o 450%, mandatów karnych o 818%, wniosków o ukaranie do Sądu o 2650%. W samym 2011 roku strażnicy podjęli, między innymi, wiele czynności prawnych: udzielili 1918 pouczeń, nałożyli 646 mandatów skierowali 106 wniosków do Sądu [11].

1.1. Cel badań

Głównym celem badań było sprawdzenie, czy w obszarze średniowiecznego układu urbanistycznego miasta Gliwice, ograniczonego ulicami Dolnych Wałów i Górnych Wałów (zarówno w przestrzeni ulic jak i wewnętrznych podwórek), mogą zostać zaspokojone potrzeby parkingowe mieszkańców oraz ile przestrzeni parkingowej pozostanie do dyspozycji

¹ Politechnika Śląska, Wydział Architektury, Katedra Teorii, Projektowania i Historii Architektury; 44-100 Gliwice, ul. Akademicka 7; e-mail: krzysztof.kozak@polsl.pl

² Straż Miejska w Gliwicach nie prowadzi wydzielonych ewidencji dla poszczególnych dzielnic miasta. Nie prowadzi statystyk interwencji strażników w sprawach konfliktu mieszkańców z kierowcami, wynikłych na skutek nieprzepisowego postoju pojazdów. Opracowanie własne na podstawie [11]. Także Komenda Miejska Policji nie prowadzi wydzielonej ewidencji interwencji funkcjonariuszy w zakresie nieprawidłowego zatrzymania/postoju.

dla innych użytkowników tego obszaru, bez uwzględnienia zasady wymienności miejsc parkingowych.

1.2. Zakres badań

Zakres badań obejmował dokładne określenie obszaru badań, zebranie danych od organów samorządowych i instytucji państwowych, ich selekcję opracowanie, badania terenowe oraz syntezę danych i rezultatów badań terenowych w celu otrzymania wyników badań.

Badania, adekwatnie do posiadanych informacji i możliwości ich weryfikacji, analizują wybrany problem w tym obszarze, aLENIE podejmują polemiki z prowadzoną polityką parkingową zarówno w obszarze Starego Miasta, śródmieścia jak i skali całego miasta i nie wskazują na sposób jej prowadzenia.

1.3. Metoda badań

Badania przeprowadzono metodą empiryczną, poprzez obserwację in situ, stopnia i sposobu wypełnienia przestrzeni każdej ulicy, placu oraz wewnętrznych podwórek zaparkowanymi samochodami osobowymi.

2. Kształtowanie się układu urbanistycznego Starego Miasta w Gliwicach

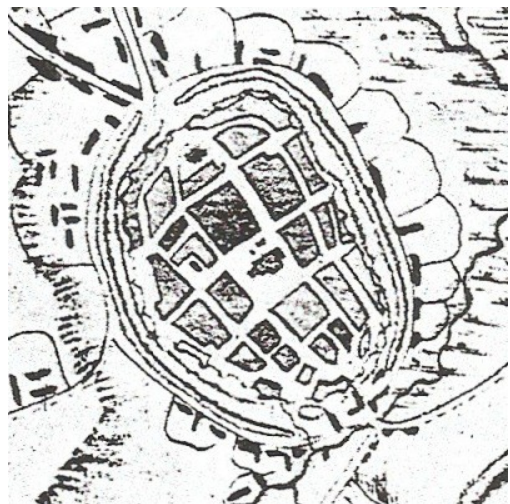
Miasto powstało na przecięciu szlaków handlowych prowadzących z Krakowa do Wrocławia oraz z Węgier i Moraw na północ. Nie jest znana dokładna data powstania miasta, ponieważ nie zachował się dokument lokacyjny, ale pierwsze przekazy historyczne o Gliwicach pochodzą z 1279 r [1].

Układ Starego Miasta w Gliwicach jest owalnicowy z kwadratowym rynkiem umieszczonym centralnie, z którego z każdego narożnika wychodzą po dwie ulice krzyżujące się pod kątem prostym.

Układ ulic dzieli miasto na kwartały, tworząc plan charakterystyczny dla miast o rodowodzie średniowiecznym. Miasto w pierwszej połowie XIV w. obwarowano obwodowymi murami obronnymi³.

Mimo kilkakrotnych zmian wpływów politycznych i religijnych, wojen, najazdów, pożarów (w 1601 r. – zniszczeniu uległo całe miasto, w 1711 – większa jego część) a także rozwoju gospodarczego i przemysłowego, podstawowy układ urbanistyczny Starego Miasta pozostawał przez długi czas bez zmian. W XIX w. wraz z dalszym rozwojem miasta zaczęła się ekspansja zabudowy na zewnątrz murów obronnych, rozbudowały się przedmieścia i rozpoczął się proces systematycznej, planowej rozbiorczy baszt, bram miejskich i murów oraz

³ Obwód murów wynosił 1125 m. W obrębie fortyfikacji znajdowało się 29 baszt oraz dwie, pozwalające dostać się do miasta baszty – bramy: Czarna (Raciborska) i Biała (Bytomska) [3].



Rys. 1. Układ urbanistyczny Gliwic.
Rysunek z ok. 1750 r., prawdopodobnie autorstwa F. B. Wernhera
Fig. 1. Urban layout of Gliwice. Picture dated about 1750 year.
Źródło: [3]



Rys. 2. Układ urbanistyczny Starego Miasta Gliwic współcześnie
Fig. 2. Present urban layout of the Old Town area in Gliwice
Źródło: www.gliwice.eu; foto. A. Witwicki

niwelacja wałów i fos. Z fortyfikacji do dnia dzisiejszego zachowały się tylko nieliczne fragmenty.

Długi czas istnienia murów średniowiecznych przyczynił się do utrwalenia planu miasta w obręb współczesnych ulic Dolnych Wałów i Górnych Wałów. Założenie to jest bardzo wyraźnie i dobrze zachowane do dnia dzisiejszego.

3. Dane wyjściowe do badań

W opracowanych badaniach korzystano z danych dotyczących Gliwic z 2012 roku, ze względu na kompletność zawartych w nich informacji. Informacje wykorzystane w celach badawczych pochodziły z wielu źródeł m.in.: MSWiA, CEPiK, IBRM SAMAR, UM w Gliwicach, ZDM Gliwice, SM w Gliwicach⁴. Dużą część informacji pozyskano z przeprowadzonych obserwacji terenowych.

3.1. Mieszkańcy

Obszar Starego Miasta w Gliwicach objęty badaniami zamieszkuje 2328 osób, z czego zameldowanych na pobyt stały jest 2248 a zameldowanych na pobyt czasowy 80 osób. Odnosząc te dane do całkowitej liczby mieszkańców wynika, że wyżej wymieniony obszar

⁴ Zebranie wielu obiektywnych i wiarygodnych danych wymagało przychylności, zaangażowania i poświęcenia własnego czasu pracowników tych instytucji – za co autor badań wyraża serdeczne podziękowanie tym Osobom.

zamieszkuje 1,25% populacji Gliwic⁵. Należy również założyć możliwość zamieszkiwania w wyżej wymienionym obszarze przez osoby nie ujęte w ewidencji.

3.2. Układ komunikacji samochodowej/kołowej

Na terenie gliwickiej starówki objętej badaniami zinventaryzowanych jest 5,62 km ulic co stanowi 1,40% wszystkich ulic zewidencjonowanych w granicach miasta Gliwice⁶.

W badanym obszarze obecnie na ulicach wyznaczona jest strefa zamieszkania i obowiązuje ruch jednokierunkowy⁷. Jedynie na dwóch ulicach obwodniowych to jest ul. Dolnych Wałów i ul. Górnych Wałów ruch zorganizowany jest dwukierunkowo.

Większość ulic zaliczona jest do dróg publicznych gminnych, tylko ulica Górnych Wałów do dróg publicznych powiatowych a ulica Jana Pawła II zaliczona jest do dróg publicznych krajowych.

3.3. Samochody osobowe

W obszarze objętym badaniami, według bazy CEPiK, do mieszkańców przynależy 2054 samochodów osobowych, co stanowiłoby 2,02% wszystkich samochodów osobowych zarejestrowanych w Gliwicach i przełożyłoby się na wskaźnik zmotoryzowania na poziomie 882 sam./1000 mieszkańców.

Ponieważ wskaźnik zmotoryzowania wydaje się niewiarygodny z powodu danych dotyczących ul. Górnych Wałów, dokonano statystycznego przeliczenia liczby samochodów do liczby osób zamieszkałych przy tej ulicy (wg średniego wskaźnika dla Gliwic)⁸. Na tej podstawie wyliczono, że w obszarze objętym badaniami zarejestrowanych jest w sumie 1226 samochodów osobowych co stanowi 1,21% wszystkich samochodów osobowych zarejestrowanych w Gliwicach przekłada się na wskaźnik zmotoryzowania wynoszący 527 sam./1000 mieszkańców⁹.

Jako że wiarygodność danych zawartych w bazie CEPiK jest często podważana przez inne instytucje i instytuty badawcze, dokonano także próby wyliczenia realnej liczby samochodów¹⁰.

⁵ Gliwice zamieszkuje 185,5 tys. osób (z tej liczby 178 tys. zameldowanych jest na pobyt stały a –7,4 tys. na pobyt czasowy) [12].

⁶ W granicach miasta Gliwice, w 2012 r. zewidencjonowanych było 402,2 km ulic/dróg w tym: 29,6 km ulic/dróg krajowych, 19,2 km ulic/dróg wojewódzkich, 124,6 km ulic/dróg powiatowych, 228,7 km ulic/dróg gminnych [13].

⁷ W strefie zamieszkania bezwzględne pierwszeństwo na ulicach mają piesi. Mogą poruszać się całą szerokością jezdni i nie ma wyznaczonych przejść dla pieszych. W strefie kierowca może poruszać się samochodem z prędkością maksymalnie 20 km/h. Ponadto dla ruchu kołowego wprowadzono wszystkie skrzyżowania równorzędne. Parkowanie w tej strefie obecnie dozwolone jest tylko w miejscach do tego wyznaczonych [4], [6].

⁸ Wskaźniki zmotoryzowania wg danych bazy CEPiK dla ul. Górnych Wałów wynosił 1944 sam./1000 mieszkańców.

⁹ Całkowita liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w granicach miasta Gliwice wynosiła 101,65 tys. co można przeliczyć na wskaźnik zmotoryzowania wynoszący 548 sam./1000 mieszkańców. Opracowanie własne na podstawie [7], [10].

Tabela 1

Zestawienie danych statystycznych dla miasta Gliwice - Obręb Stare Miasto
(obszar pomiędzy ulicami Dolnych Wałów i Górnych Wałów)

lp.	nazwa ulicy	parametry ulicy			liczba mieszkańców		liczba samochodów	
		długość [m]	pow. jezdni [m ²]	rower. [m ²]pow. chodn. i ścieżki	zam. na pobyt stały	zam. na pobyt czasowy	osobowych	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Bankowa	161	812	760	128	5	64	50
2.	Basztowa	213	1547	1038	30	1	13	10
3.	Bednarska	650	3960	570	37	0	24	19
4.	Białej Bramy	69	180	296	9	0	8	6
5.	Bytomska	138	503	397	59	1	33	26
6.	Dolnych Wałów	670	2120	1950	305	6	185	145
7.	Górnych Wałów	636	6121	7283	567	26	**1153	**901
							***325	***254
8.	Grodowa	348	1721	1400	95	6	81	63
9.	Jana Pawła II (cała)	425	5225	3601	315	9	115	90
	nr 13,15, 17 do obliczeń*	110	1353	933	82	2	10	8
10.	Kaczyniec	331	1983	1210	145	5	73	57
11.	Kościelna	158	948	776	20	2	13	10
12.	Krótką	55	200	251	23	0	15	12
13.	Krupnicza	178	967	1332	60	2	34	27
14.	Matejki	111	377	500	51	4	27	21
15.	Mleczna	67	250	191	0	0	0	0
16.	Plebańska	154	1046	1447	91	3	54	42
17.	Pod Murami	131	742	794	16	0	9	7
18.	Pl. Inwalidów Wojennych	146	967	780	93	4	55	43
19.	Pl. Mleczny	38	242	286	0	0	0	0
20.	Pl. Rzeźniczy	79	88	303	20	0	17	13
21.	Pl. Wszystkich Świętych	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	0	8	6
22.	Raciborska	191	1230	1443	95	2	39	30
23.	Rynek	281	0	850	101	6	64	50
24.	Szkolna	64	158	50	0	0	2	2
25.	Średnia	313	907	889	60	1	22	17
26.	Tkacka	77	392	319	8	0	7	5
27.	Wodna	86	387	150	28	0	6	5
28.	Wysoka	50	180	219	15	1	13	10

¹⁰ Na podstawie informacji IBRM SAMAR z 2014 r. liczba samochodów osobowych w Polsce zewidencjonowanych w bazie CEPiK wynosi około 19,98 mln i jest zawyżona. Liczba tak zwanych aktywnych samochodów osobowych wynosi o około 15,62 mln. Według Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego bez OC porusza się po drogach około 0,25 mln wszystkich pojazdów. Wyliczając wskaźnik liczby pojazdów, wg danych IBRM SAMAR i UFG, przypadających na 1000 mieszkańców wynosi on 405 a nie 518. Opracowanie własne na podstawie [8], [9].

29.	Zwycięstwa (cała)	913	4435	12517	879	22	569	445
	nr 1,2,4,6,8 do obliczeń*	115	559	1577	110	3	25	20
	Razem:	5620	29940	27994	2248	80	**2054	**1605
			$\Sigma (4+5)=57934$		$\Sigma (6+7)=2328$		***1226	***958
Legenda:		* odc. ulic w granicach oprac.	b.d.	brak danych				
	**	dane budzące wątpliwość	kol.8	daneCEPiK				
	***	dane skorygowane statystycznie	kol.9	dane CEPiK po kor. IBRM SAMAR				

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych [7], [8], [10], [12], [13].

3.4. Statystyczne wykorzystanie samochodu przez mieszkańców śródmieścia

W trakcie przeprowadzania wiodącego zadania badawczego, w celu rozpoznania czasu postoju i eksploatacji samochodów osobowych na ulicach przez indywidualnych użytkowników (mieszkańców średniowiecznego układu urbanistycznego miasta Gliwice) wykorzystujących swój samochód jako środek transportu indywidualnego (nie w celach zarobkowych) wykonano uzupełniające badania ankietowe. Polegały one na wypełnieniu formularza ankiety przez wybranych respondentów (wg kryterium doboru celowego) z pytaniami¹¹: ile czasu zajmują im tygodniowo przejazdy w różnych celach?

Tabela 2

Wyniki z badań ankietowych dotyczących sposobu i czasu eksploatacji samochodów osobowych przez indywidualnych użytkowników

lp.	cel aktywności	średni czas przejazdów [minuty]	częstotliwość występowania w tygodniu	sumaryczny czas przejazdów w tygodniu [minuty]
1	2	3	4	5
1.	dojazdy do pracy i powroty	60 min	5	300
2.	transport dzieci do szkoły i dodatkowe zajęcia	60 min	5	300
3.	wyjazdy na zakupy	40 min	2	80
4.	wyjazdy w celach sportowych lub kulturalnych	40 min	2	80
5.	wyjazdy w celach towarzyskich	30 min	2	60
6.	wycieczki turystyczne	240	1	240
7.	inne wyjazdy	60 min	w tygodniu	60
8.	Razem:			1120
9.	Czas eksploatacji w tygodniu w przeliczeniu na godziny: 18,66 [h]			
10.	Czas eksploatacji w tygodniu w przeliczeniu na procenty: 11,1 [%]			

Źródło: Opracowanie własne

Wniosek:

Samochód osobowy użytkowany przez indywidualnego użytkownika (w celach niezarobkowych) spędza w ruchu 11,1% a na postoju 88,9% czasu swojej eksploatacji.

¹¹ Badania własne autora przeprowadzone na losowo wybranej grupie 100 użytkowników samochodów osobowych mieszkańców obszaru badań.

Badania te pozwoliły na określenie proporcji czasowych przebywania samochodu w ruchu i na postoju. Wynika z nich, że samochód większość czasu swojej eksploatacji spędza na postoju (w różnych miejscach)¹².

4. Przebieg badań

Badania przeprowadzono metodą empiryczną, poprzez obserwację in situ, stopnia i sposobu wypełnienia przestrzeni zaparkowanymi samochodami osobowymi.

Obserwacje terenowe prowadzono w dniach roboczych między godziną 6⁰⁰ a 20⁰⁰ w miesiącach marcu i kwietniu 2015 r. Część prac badawczych związanych z obserwacją terenową przeprowadzono również z udziałem studentów IV roku I stopnia Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej w marcu 2015 r.¹³. Wszystkie dane zebrane do badań oraz badania terenowe były prowadzone przed wprowadzeniem stref płatnego parkowania w śródmieściu Gliwic oraz przed wprowadzeniem strefy zamieszkania w obszarze Starego Miasta¹⁴. Odnoszą się zatem do jednego okresu czasowego i umożliwiają obiektywne sprawdzenie możliwości parkingowych w tym obszarze.

W celu zapewnienia obiektywności badań, dla każdej ulicy stworzono Kartę Badań, w której odnotowano dane uzyskane z MSWiA, CEPiK, UM Gliwice i ZDM Gliwice oraz wyniki obserwacji terenowych.

5. Wynik badań

Analizując wyniki badań należy wziąć pod uwagę:

- brak możliwości rozdzielania danych dotyczących pierzei ulic Dolnych Wałów i Górnych Wałów przynależnych tylko do Obrębu Starego Miasta,
- losową dyslokację parkowania samochodów niezwiązaną z miejscem zamieszkania właściciela, wynikającą z poszukiwania wolnego miejsca oraz braku możliwości parkowania w niektórych obszarach Starego Miasta (np. Rynku),

¹² Podobne badania przeprowadził wcześniej J. Gierczak zamieszczone w książce *Fenomen auta w przestrzeni*, s. 74 [2], oraz autor opracowania w 2008 r. na grupie 300 użytkowników samochodów osobowych mieszkańców Gliwic. W wyżej wymienionych niezależnych badaniach uzyskano zbliżone wyniki.

¹³ W ramach przedmiotu *Strategie Projektowania*, kierowanego przez panią Prof. dr hab. inż. arch. Elżbietę Niezabitowską, w semestrze letnim w roku akademickim 2014/2015. Skład osobowy grupy studenckiej biorącej udział w obserwacjach terenowych: E. Abratkiewicz, A. Balikowska, M. Fejczak, M. Feliksik, A. Hareźlak, Ł. Iwan, J. Jaworski, M. Kampka, D. Karaś, K. Kościelny, K. Kowalska, A. Kulawik, O. Kulpa, A. Łopuszyńska, J. Majka, K. Malec, M. Moś, M. Olenderek, A. Ostrowska. Opiekunem grupy studenckiej był autor opracowania.

¹⁴ Strefę płatnego parkowania w śródmieściu Gliwic wprowadzono 03.08.2015 r. a strefę zamieszkania w obszarze Starego Miasta od 01.03.2016 r.

- w badaniach nie zweryfikowano własności garaży, ani miejsca zamieszkania osób je użytkujących (trudno jest zatem potwierdzić przynależności garaży do mieszkańców Starego Miasta i wpływ ich użytkowania na ograniczenie postoju samochodów na ulicach),
- za stan poprawny parkowania na ulicach uznano brak utrudnień w ruchu kołowym i pieszym, zagwarantowanie prawidłowej widoczności w ruchu kołowym na skrzyżowaniach, zapewnienie dostępu do bram i wjazdów do wewnętrznych podwórek, a w przypadku parkowania na wewnętrznych podwórkach brak blokowania wejść do budynków oraz zachowanie odległości co najmniej 2 m od okien do budynków z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi¹⁵.

Dla uzyskania czytelnego i syntetycznego zapisu podstawowe wyniki badań zestawiono tabelarycznie.




Tabela 3

Zestawienie wyników badań dla miasta Gliwice - Obręb Stare Miasto
(obszar pomiędzy ulicami Dolnych Wałów i Górnych Wałów)

lp.	nazwa ulicy	liczba możliwych miejsc postojowych (stan poprawny)			Σ	liczba samochodów mieszkańców			
		ulica	podwórko	garaż		liczba	wer	liczba	wer
		m. p.	m. p.						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Bankowa	19	8	0	27	64		50	
2.	Basztowa	6	0	0	6	13		10	
3.	Bednarska	14	10	4	28	24		19	
4.	Białej Bramy	4	3	0	7	8		6	
5.	Bytomska	17	3	0	20	33		26	
6.	Dolnych Wałów	22	16	3	41	185		145	
7.	Górnych Wałów					**1153		**901	
		46	38	15	99	***325		***254	
8.	Grodowa	41	12	1	54	81		63	
9.	Jana Pawła II (13,15, 17)					115		90	
	nr 13,15, 17 do obliczeń*	4	0	0		10		8	
10.	Kaczyniec	27	10	0	37	73		57	
11.	Kościelna	20	5	0	25	13		10	
12.	Krótką	6	3	0	9	15		12	
13.	Krupnicza	32	2	0	34	34		27	
14.	Matejki	22	3	0	25	27		21	
15.	Mleczna	2	2	0	4	0		0	
16.	Plebańska	21	0	0	21	54		42	
17.	Pod Murami	4	9	3	16	9		7	
18.	Pl. Inwalidów Wojennych	55	4	0	59	55		43	
19.	Pl. Mleczny	10	0	0	10	0		0	
20.	Pl. Rzeźniczy	11	0	0	11	17		13	
21.	Pl. Wszystkich Świętych	8	0	0	8	8		6	
22.	Raciborska	22	0	0	22	39		30	
23.	Rynek	0	4	0	4	64		50	
24.	Szkolna	0	6	0	6	2		2	
25.	Średnia	3	3	3	9	22		17	

¹⁵Nie są spełnione wymagania dotyczące umieszczania miejsc postojowych wynikające z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

26.	Tkacka	8	4	3	15	7		5	
27.	Wodna	0	15	0	15	6		5	
28.	Wysoka	5	5	3	13	13		10	
29.	Zwycięstwa (1,2,4,6,8)					569		445	
	nr 1,2,4,6,8 do obliczeń*	24	0	0	24	25		20	
30.						**2054		**1605	
31.	Razem:	453	165	35	653	***1226		***958	

Legenda: * odc. ulicy w granicach oprac. wer spełnia / nie spełnia potrzeb
 ** dane budzące wątpliwość  potrz. parkingowe zaspokojone
 *** dane skorygowane statystycznie  potrz. parkingowe na granicy zaspok
 kol.7 daneCEPiK  potrz. parkingowe niezaspokojone
 kol.9 dane CEpik po kor.IBRM SAMAR m.p miejsce postojowe

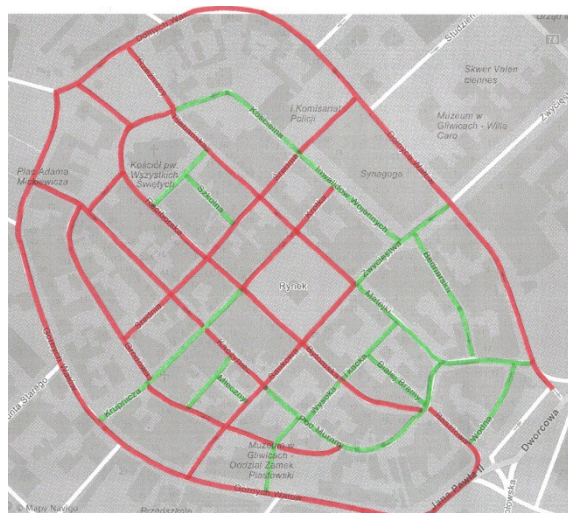
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych [7], [8], [10]

Problem zaspokojenia potrzeb parkingowych mieszkańców (właściciele samochodów osobowych) wyraźnie widoczny jest na układzie urbanistycznym Starego Miasta.



Rys. 3. Mapa możliwości zaspokojenia potrzeb parkingowych mieszkańców. Liczba samochodów wg bazy CEPiK
 Fig. 3. Map of possibility to satisfy parking requirements of inhabitants. The number of cars according to CEPiK base

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 4. Mapa możliwości zaspokojenia potrzeb parkingowych mieszkańców. Liczba samochodów wg bazy CEPiK po korekcie IBRM SAMAR iUFG

Fig. 4. Map of possibility to satisfy parking requirements of inhabitants. The number of cars according to CEPiK base, corrected with data from IBRM SAMAR and UFG

Źródło: Opracowanie własne

Wyniki badań wskazują, że:

- w dostępnej przestrzeni średniowiecznego układu urbanistycznego miasta Gliwice, ograniczonego ulicami Dolnych Wałów i Górnych Wałów przynajmniej 65% z ogólnej długości ulic, nie jest w stanie zaspokoić potrzeb parkingowych mieszkańców tego obszaru (w przeliczeniu na liczby przekłada się to na niedobór około 300 miejsc postojowych),
- ulice utraciły znaczącą część swojej publicznej a podwórka społecznej roli, na rzecz miejsc przechowywania samochodów,

- jedynie przestrzenie placów (tj. Rynku, Pl. Rzeźniczego, Pl. Wszystkich Świętych, Pl. F. Maurera)¹⁶ zachowały swoją kulturową rolę (publiczną i społeczną),
- prawie we wszystkich przestrzeniach wewnętrznych podwórek parkowane odbywa się nie zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie,
- funkcjonuje społeczne przyzwolenie a nawet presja na nie spełnianie zapisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, pod pozorem braku wydzielania miejsc postojowych, ponieważ formalne wydzielenie miejsc parkingowych zgodnie z rozporządzeniem znacznie ograniczyłoby ilość parkowanych samochodów.

6. Wnioski z badań

Współczesna polityka parkingowa powinna zmierzać do ograniczenia ilościowego wjazdu i parkowania samochodów osobowych (nawet mieszkańców) aby zapewnić prawidłowe wykorzystanie przestrzeni miejskiej w obszarach o największych wartościach historycznych, publicznych i społecznych.

Ze względu na potrzebę utrzymania wysokiej jakości przestrzeni obszaru Starego Miasta warto rozważyć potrzebę prowadzenia polityki usuwania/wyburzania zbędnych obiektów (to jest rozbiórki garaży i innych budynków gospodarczych czy magazynowych) nie posiadających wartości historycznych i kulturowych.

Zastosowanie w praktyce Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, dotyczące sytuowania miejsc postojowych dla samochodów osobowych eliminuje możliwość (bez stosowania odstępstw od przepisów) racjonalnej realizacji tych elementów zagospodarowania działki budowlanej i prawidłowe, spełniające potrzeby zagospodarowanie wewnętrznych podwórek¹⁷.

Przeprowadzone badania w obszarze średniowiecznego układu urbanistycznego (po upowszechnieniu) mogą wspomóc prawidłowe kształtowanie polityki parkingowej w świetle współczesnej wiedzy i obowiązujących tendencji urbanistycznych w Gliwicach. Mogą posłużyć również jako materiał porównawczy, a po dokonaniu porównań z wynikami badań z innych miast obszarów o podobnym charakterze dać merytoryczne podstawy do formułowania bardziej uniwersalnych wskazań dotyczących kształtowania polityki parkingowej wśród miast.

¹⁶ Wyłączone z powszechnej dostępności ruchu kołowego.

¹⁷ Dział II Zabudowa i zagospodarowanie działki budowlanej, Rozdział 3 Miejsca postojowe dla samochodów osobowych ...*Odległość wydzielonych miejsc postojowych (...) dla samochodów osobowych od okien pomieszczeń przeznaczonych na stały pobyt ludzi w budynki mieszkalnym (...), nie może być mniejsza niż: 7 m – w przypadku do 4 stanowisk włącznie, 10 m – w przypadku 5 do 60 stanowisk włącznie...* Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, z dnia 12.04.2002 r., Dz. U. 2002 nr 75 poz. 690.

BIBLIOGRAFIA

1. Gabzdyl M.: Gliwice wczoraj Gleiwitzgestern, Wydawnictwo „Wokół nas”, Gliwice 1994.
2. Gierczak J.: Fenomen auta w przestrzeni, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1994.
3. Maurer F.: Średniowieczne obwarowania Gliwic, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Seria: Architektura, z. 10, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 1989.
4. Ustawa Prawo o ruchu drogowym, z dnia 20.06.1997 r., Dz. U. 1997 nr 98 poz. 602.
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, z dnia 12.04.2002 r., Dz. U. 2002 nr 75 poz. 690.
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz praw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z dnia 31.07.2002 r., Dz. U. 2002 nr 170 poz. 1393.
7. Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, dane statystyczne – 2012.
8. Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR, dane statystyczne – 2014.
9. Komisja Nadzoru Finansowego, dane statystyczne – 2014.
10. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, dane statystyczne – 2012.
11. Straż Miejska w Gliwicach, dane statystyczne – 2012.
12. Urząd Miejski w Gliwicach, dane statystyczne – 2012.
13. Zarząd Dróg Miejskich w Gliwicach, dane statystyczne – 2012.
14. Strona internetowa: www.gliwice.eu

**BADANIA MOŻLIWOŚCI ZASPOKOJENIA POTRZEB
PARKINGOWYCH MIESZKAŃCÓW W OBSZARZE ZABUDOWY
ŚRÓDMIEJSKIEJ W ZARYSACH ŚREDNIOWIECZNEGO UKŁADU
URBANISTYCZNEGO NA PRZYKŁADZIE MIASTA GLIWICE**

Streszczenie

Głównym celem badań było sprawdzenie czy w obszarze średniowiecznego układu urbanistycznego miasta Gliwice, mogą zostać zaspokojone potrzeby parkingowe mieszkańców oraz ile przestrzeni parkingowej pozostanie do dyspozycji dla innych użytkowników tego obszaru, bez uwzględnienia zasady wymienności miejsc parkingowych. Do tej pory w Gliwicach nie były wykonywane tego typu badania.

Badania stopnia i sposobu wypełnienia przestrzeni zaparkowanymi samochodami osobowymi przeprowadzono metodą empiryczną.

Obserwacje terenowe prowadzono w dniach roboczych w miesiącach marcu i kwietniu 2015 r. Dla zapewnienia obiektywnych badań każdej ulicy stworzono Kartę Badań w której odnotowano dane źródłowe oraz wyniki obserwacji terenowych. Badania były prowadzone przed wprowadzeniem stref płatnego parkowania w śródmieściu Gliwic i strefy zamieszkania.

Część prac badawczych przeprowadzono z udziałem studentów IV roku I stopnia Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej w ramach przedmiotu *Strategie Projektowania*.

Wyniki badań wskazują, że dostępna przestrzeń średniowiecznego układu urbanistycznego, w wielu przypadkach, nie jest w stanie zaspokoić potrzeb parkingowych mieszkańców.

Polityka parkingowa powinna zmierzać do ograniczenia wjazdu i parkowania samochodów osobowych aby zapewnić prawidłowe wykorzystanie przestrzeni w aspekcie społecznym i publicznym. Wyniki badań, po upowszechnieniu, mogą wspomóc prawidłowe kształtowanie (w świetle współczesnej wiedzy) polityki parkingowej w obszarze średniowiecznego układu urbanistycznego miasta Gliwice.

RESEARCH ON POSSIBILITY TO SATISFY PARKING REQUIREMENTS OF INHABITANTS IN THE AREA OF THE CITYCENTRE HOUSING QUARTERS OF THE MEDIEVAL URBAN LAYUOUT BASED ON EXAMPLE OF THE GLIWICE CITY.

Summary

The main purpose of the research was to verify whether it is possible to satisfy parking requirements of inhabitants within the medieval urban layout of Gliwice and how much parking space will be left for disposal by Rother users of this area, disregarding the principle of parking places exchange bility. Such research has never been made in Gliwice.

It was empirical research aiming to identify degree and manner of filling the space with parker passenger cars.

Field observations were conducted on weekdays in March and April 2015. To ensure objectivity of the research, for etery street a Test Chart was made in which source data and results of field observations were recorded. The research was conducted before paid parking zones were introduced in Gliwice city centre and residential areas. Part of the research work was made with participation of the IV year I degree students of the Faculty of Architecture Silesian University of Technology within the *Design Strategies* subject.

Research results show that aviabile space of the medieval urban layout is in many instance sunable to satisfy parking requirements of inhabitants.

Parking policy shall aim to limit access and parking of passenger car and ensure properuse of space in social and public aspect. Research results, after being published, may suport proper development (in terms of current knowledge) of parking policy within the medieval urban layout of the Gliwice city.