

Jerzy PAWLICKI, Grzegorz SIERPIŃSKI

BADANIE PARKOWANIA W OTOCZENIU DWORCA KOLEJOWEGO

Streszczenie. Artykuł prezentuje niektóre wyniki badań ankietowych przeprowadzonych wśród osób parkujących na miejscach postojowych zlokalizowanych w okolicy dworca w Katowicach.

PARKING RESEARCH IN THE NEIGHBOURHOOD OF THE TRAIN STATION

Summary. The article deals with some results of inquiry researches according to people that park on the parking slots located by the train station of Katowice.

1. WSTĘP

Katowicki dworzec kolejowy zlokalizowany jest, podobnie jak ma to miejsce w większości dużych miast europejskich, w Śródmieściu. Obiekty budowlane dworca dzielą miasto na dwie części: północną – stanowiącą obszar najgęściej zabudowany o funkcjach usług oddziałujących w skali miasta i regionu, oraz południową – o funkcjach mieszanych. Śródmieście liczy 45 tysięcy mieszkańców (13,6% ludności), którzy posiadają 15,3 tysiąca pojazdów (15% ogółu pojazdów w mieście), parkujących również na 149 płatnych ciągach przyulicznych (3600 miejsc postojowych) oraz na 24 wydzielonych parkingach posiadających 2520 stanowisk [8].

Badania stopnia wykorzystania miejsc parkingowych w centrum miasta (na północ od obiektów kolejowych), które przeprowadzono w latach 1996-1998 i w 2000 roku dowiodły, że wprowadzenie opłat spowodowało zmiany w postaci wzrostu udziału parkowań krótkotrwałych i zwiększenia wskaźnika rotacji [4, 5, 6].

Parkowanie na powierzchniach usytuowanych na południowej stronie obiektów kolejowych jest ściśle związane z ruchem kolejowym, natężeniem ruchu pociągów aglomeracyjnych i regionalnych oraz liczbą zewnętrznych podróży do pracy. Dworzec jest nadal ośrodkiem monofunkcyjnym z licznymi wprowadzającymi punktami usługowymi i małymi sklepami, lecz z ich usług korzystają głównie klienci kolei i osoby im towarzyszące.

W celu sprawdzenia, czy potencjał parkingowy w otoczeniu dworca w sytuacji gwałtownego spadku podróży pociągami lokalnymi jest wystarczający, przeprowadzono w maju 2002 roku badanie parkingowe. Uzupełnienie badań stanowiły wywiady

przeprowadzone wśród kierowców parkujących na pobliskich ulicach i na placu wydzielonym w poziomie terenu. W referacie zaprezentowano wartości najważniejszych charakterystyk parkowania i niektóre wyniki badań ankietowych.

2. CHARAKTERYSTYKI PARKOWANIA

Na rozważanym obszarze (rys.1) dominuje parkowanie krótkie - do 1h - obejmujące prawie 75% pojazdów, podczas gdy parkujący powyżej 3 godzin stanowili zaledwie 10 % kierowców. Tylko 3,5% pojazdów stało na parkingach dłużej niż 8 godzin. Długość czasu parkowania uległa nieznacznemu skróceniu w porównaniu z wynikami z 2000 roku. Z pomiarów wynika, że 100% zapewnienia na ciągach przyulicznych wystąpiło jedynie w godzinach 10^{00} - 11^{00} i 12^{30} - 13^{30} , natomiast na parkingu wydzielonym w godzinach 12^{00} - 13^{00} ,



Rys. 1. Plan badanego obszaru

Fig. 1. Plan of studied area

czyli o tej samej porze dnia jak w 2000 roku. Wartość średnia wskaźnika wykorzystania powierzchni w godzinach 10^{00} - 18^{00} dla ulic nie przekroczyła 73%. Prywatny parking wydzielony, niestrzeżony, charakteryzował się wyższym wskaźnikiem wykorzystania wynoszącym 85%. Wskaźnik ten wzrósł w porównaniu z rokiem 2000 o 8%. Najwyższy wskaźnik rotacji – 5,3 poj./stanowisko zaobserwowano na ulicy znajdującej się w pobliżu budynku stacyjnego, najniższy (2,4) – na ulicy oddalonej od dworca o ok. 50 metrów. Plac wydzielony znajdujący się przed wejściem na dworzec, ze wskaźnikiem rotacji 4,7, wykorzystywany jest przede wszystkim do parkowania krótkiego.

3. ŹRÓDŁO I CEL PODRÓŻY KIEROWCÓW

Wśród 200 ankietowanych kierowców 142 osoby to Katowiczanie, z czego 47,9% stanowią mieszkańcy Śródmieścia. Plac przed budynkiem dworcowym (parking prywatny) jest wykorzystywany głównie przez kierowców z innych miast regionu (62,9%), między innymi ze względu na możliwość wniesienia opłaty bezpośrednio, bez użycia kart parkomatowych.

Tablica 1

Cele podróży	
Cel	Udział procentowy [%]
dworzec	31,0
praca	14,5
edukacja	0,5
sklepy	23,5
urząd	0,5
sąd	9,5
poczta	7,0
inne cele	13,5

Źródło: [8]

Kierowcy ze Śródmieścia odwiedzają rejon dworca w celu dokonania zakupów w pobliskich sklepach (50%), natomiast mieszkańcy innych dzielnic przybyli na ten teren w celach związanych z dworcem (43,2%). Przede wszystkim na dworzec przybywali również kierowcy z innych miast (29,3%). W tablicy 1 zawarto zestawienie celów podróży wszystkich respondentów. Kolejnym celem mieszkańców Katowic były sklepy (24,6%), kierowców z innych miast – praca (24,1%).

Z tablicy 2 wynika, że około 90% kierowców nie przybyło na dworzec w celu odbycia podróży koleją, lecz oczekiwało lub odprowadzało inne osoby. 30% ankietowanych podróżuje koleją przynajmniej raz w miesiącu, natomiast 20,5% pytanym osób nie korzysta z usług PKP wcale.

Tablica 2

Cele związane z dworcem [%]		
Cel	Udział procentowy [%]	
podróż pociągiem	praca	3,2
	edukacja	1,6
	inne	4,9
oczekiwanie na kogoś		90,3

Źródło: [8]

4. CZAS PARKOWANIA

Na badanym obszarze istnieje popyt na parkowanie krótkie (tab. 3). 86% badanych parkowało nie dłużej niż 1 godzinę. Wśród mieszkańców Katowic przeważają czasy parkowania do 1 h. Na dłużej pozostawiali swe samochody kierowcy z innych miast. Osoby, których celem podróży był dworzec, zatrzymywały się tu około 30 minut (46,8%).

Tablica 3

Czas parkowania	
Czas parkowania	Udział procentowy [%]
<1/2h	12,0
1/2h	23,5
1h	50,5
1i1/2h	8,0
2h	2,5
>2h	3,5

Źródło: Opracowanie własne

W tablicy 4 pokazano rozkłady czasu parkowania w zależności od źródła, celu, odległości od celu podróży, czasu traconego na poszukiwanie miejsca postojowego i częstotliwości parkowania.

Niezależnie od ogólnej prawidłowości parkowania około 1 godziny można zauważyć, że dłuższy czas postoju miały samochody, które pojawiały się tu przynajmniej raz w tygodniu (62%). Największy udział parkowania krótkiego (do 30 minut) charakteryzował kierowców, których cel podróży znajdował się w promieniu do 50 metrów. Kierowcy ci równocześnie źle oceniali lokalizacje parkingów. Na ocenę lokalizacji niewątpliwym wpływ miał czas tracony na poszukiwanie wolnego miejsca. Aż 32% ankietowanych traciło na to 10 minut i więcej.

Tablica 4

Udział pojazdów w przedziałach czasowych długości parkowania według różnych kryteriów

Składniki kryterium	Czas parkowania					
	<0,5 h	0,5 h	1 h	1,5 h	2 h	>2 h
Źródło podróży						
Katowice	13,4	26,1	54,9	2,8	1,4	1,4
Inne miasta	8,6	17,2	39,7	20,7	5,2	8,6
Cel podróży						
Dworzec	6,5	46,8	38,7	0,0	3,2	4,8
Praca	31,0	10,3	41,5	10,3	0,0	6,9
Sklepy	8,5	8,5	72,3	6,4	4,3	0,0
Sąd	5,3	5,3	52,6	36,8	0,0	0,0
Poczta	14,2	42,9	42,9	0,0	0,0	0,0
Inne	13,8	13,8	51,8	10,3	3,4	6,9
Częstotliwość parkowania						
Codziennie	20,6	2,9	52,9	5,9	2,9	14,8
1-4 razy w tygodniu	13,3	25,6	48,9	8,9	1,1	2,2
1-3 razy w miesiącu	3,0	32,8	53,7	6,0	4,5	0,0
Rzadziej	33,3	11,2	33,3	22,2	0,0	0,0
Czas tracony na znalezienie wolnego miejsca postojowego [min]						
0	21,4	14,4	50,0	7,1	7,1	0,0
5	9,8	22,1	53,3	12,3	0,0	2,5
10	11,8	23,5	54,9	0,0	5,9	3,9
Więcej	23,1	46,2	7,7	0,0	7,7	15,3
Odległość od celu podróży [m]						
0-50	13,1	28,6	44,0	4,8	2,4	7,1
51-100	10,0	23,7	55,0	7,5	2,5	1,3
101-300	14,7	11,8	52,9	17,7	2,9	0,0
301-1000	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0

Źródło: Opracowanie własne

5. STREFY PARKOWANIA PŁATNEGO

Mimo że tylko 54% respondentów oceniło ideę wprowadzenia parkowania płatnego w Śródmieściu co najmniej dobrze (tabl.5), to większość (73%) pytanym osób uważało, że dzięki pobieraniu opłat łatwiej można znaleźć wolne miejsca postojowe. Ten sposób rozwiązywania problemów parkingowych zyskał mniej zwolenników wśród mieszkańców Katowic niż wśród kierowców z innych miast. Wprowadzenie stref płatnego parkowania nie zniechęciło jednak pytanym osób do jazdy samochodem w centrum miasta. 94,5% kierowców nie zamierzało przesiąść się do środków komunikacji miejskiej.

66,5% ankietowanych wyraziło chęć korzystania z parkingu strzeżonego (brak takiego rodzaju parkingu w tym rejonie), w tym 18,8% uzależniało swój wybór od ceny (cena powinna pozostać taka jak obecnie na niestrzeżonych parkingach). Na parkingu prywatnym ponad 91% osób ankietowanych opowiedziało się za parkingiem strzeżonym. Stała obecność pracowników parkingu prywatnego stwarza wrażenie większego bezpieczeństwa, mimo że jest to parking niestrzeżony. Dlatego nawet wysoka cena za postój nie zraza klientów.

Tablica 5

Ocena parkingów [%]

Kryterium	b. dobra	dobra	zadowolająca	zła
Ocena lokalizacji istniejących parkingów	2,0	63,0	27,0	8,0
Ocena bezpieczeństwa na parkingu	0,0	20,0	45,0	35,0
Ocena czytelności oznakowania parkingów	3,5	60,5	30,5	5,5
Ocena rozmieszczenia parkomatów	1,0	29,5	41,0	28,5
Ocena wprowadzenia stref parkowania płatnego	1,0	53,0	30,5	15,5

Źródło: Opracowanie własne

6. PODSUMOWANIE

Na podstawie przedstawionych w skrócie informacji można scharakteryzować typowego użytkownika parkingów zlokalizowanych w pobliżu katowickiego dworca kolejowego. Jest on mieszkańcem Katowic pochodzącym za Śródmieście, który na dworzec udaje się nie po to, aby odbyć podróż pociągiem. Samochód pozostawia najwyżej na godzinę, raz w tygodniu. Poszukiwanie miejsca zajmuje mu około 5 minut, mimo że podaż stanowisk postojowych jest wystarczająca. Wprowadzenie opłat za parkowanie przyjął ze zrozumieniem, dostrzegając w tym szansę na rozwiązanie problemu zatłoczenia na parkingach. Jest ponadto zwolennikiem parkingów strzeżonych, wielopoziomowych.

Chociaż dworzec katowicki stanowi jeden z ważniejszych węzłów kolejowych pasażerskiego ruchu krajowego i międzynarodowego w Polsce, nie jest atrakcyjnym ośrodkiem dla podróżnych i mieszkańców Katowic. Nie przewidziano bowiem na tym terenie wielofunkcyjnego programu, który mógłby zapewnić intensywniejsze wykorzystanie dróg powierzchni kolejowych. Różnicowany program handlowy, usługowy i rozrywkowy pozwoliłby na równomierne rozłożenie działalności w ciągu doby, na bardziej efektywne wykorzystanie parkingów i innych obiektów komunikacyjnych, ale przede wszystkim na zintegrowanie wyizolowanych obecnie terenów kolejowych ze strukturą funkcjonalno-przestrzenną centrum miasta. Rozwiązanie takie proponowano już wcześniej w literaturze przedmiotu, między innymi w [1, 2, 3, 7, 9]. Na razie przeciętny użytkownik przydworcowych parkingów odwiedza ten rejon niezbyt często i tylko z konieczności.

Literatura

1. Datka S., Suchorzewski W. i Tracz M.: Inżynieria ruchu. WKiŁ, Warszawa 1999.
2. Malasek J.: Obsługa komunikacyjna centrów miast. WKiŁ, Warszawa 1981.
3. Olszewski P.: Zasady planowania systemu parkingów i organizacji parkowania w miastach. Instytut Kształtowania Środowiska, Warszawa 1980.
4. Pawlicki J., Żochowska R., Karoń G.: Analiza parkowania w śródmieściu Katowic. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, seria Transport, z.29, Gliwice 1997, s. 93-106.
5. Pawlicki J., Karoń G.: Badanie wykorzystania istniejących parkingów w centrum Katowic. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, seria Transport, z. 30, Gliwice 1998, s. 61-7.
6. Pawlicki J., Karoń G., Żochowska R.: Parkowanie w śródmieściu. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, seria Transport, z. 38, Gliwice 1999, s. 89-96.
7. Sarna S.: Zasady i kryteria programowania, planowania i projektowania parkingów w miastach. Synteza. Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, Warszawa 1980.
8. Sierpiński G.: Wykorzystanie miejsc parkingowych ogólnodostępnych w okolicach dworca w Katowicach. Praca dyplomowa magisterska, Instytut Transportu Politechniki Śląskiej, Katowice 2002.

Recenzent: Doc. dr inż. Zbigniew Ginalski

Abstract

In May 2002 parking examination was carried out in order to attain test if parking potential in the railway station environment is enough in situation of vehement decrease of the rail travels. The poll the drivers parking on roads and square near the railway station was carried out as supplement of the examination. Values of most important parking characteristics and some of poll results are presented in the article.

Results of inquiry show a strong connection between parking lots and the train station. That is most important of the aims of trip. The railway station is not a component of the P&R system because people mostly park in order to wait for someone. Drivers from different cities and towns often park on the private parking lot located directly in front of the entrance at the station. The inhabitants of Katowice prefer to park using at-street slots.

On the studied area the typical parking time reaches up to one hour. This tendency is often to be met on the paid parking lots [4, 5, 6, 8].

People assume the location of the parking slots acceptable. However safety on the parking lots should grow up. People to be questioned got used to pay for parking although 3% of them admitted not to pay for.