

Jerzy PAWLICKI, Grzegorz SIERPIŃSKI

## PARKOWANIE – BADANIA ANKIETOWE

**Streszczenie.** W artykule porównano niektóre wyniki badań ankietowych przeprowadzonych wśród osób parkujących na miejscach postojowych zlokalizowanych w okolicy dworca w Katowicach w latach 2002-2003.

## PARKING – INQUIRY RESEARCH

**Summary.** In the article was presented comparison of some results of inquiry research (2002-2003) among parking persons on halt situated places in neighbourhood of station in Katowice.

### 1. WSTĘP

Mimo że tereny wokół katowickiego dworca kolejowego ze względu na centralne usytuowanie w mieście stanowią atrakcyjne miejsce dla intensywnego rozwijania zróżnicowanego programu handlowego, usługowego i rozrykowego, nieznacznie zmieniły w ostatnich latach swe przeznaczenie. Istotnej zmianie uległa natomiast przestrzenna i rodzajowa struktura ruchu na tym obszarze wobec malejącego zapotrzebowania na usługi komunikacji zbiorowej, w tym przede wszystkim pasażerskiego ruchu kolejowego. Wzrosła równocześnie liczba podróży realizowanych samochodami osobowymi w tym rejonie. Zwiększył się także popyt na powierzchnie parkingowe [1, 2, 3, 5]. Istotne znaczenie ma w tej sytuacji uzyskanie danych służących określeniu celów i źródeł podróży, ruchu lokalnego, danych o czasie parkowania i liczbie podróży.

Interesujących informacji w tym zakresie dostarczyły przeprowadzone wiosną 2002 i 2003 roku badania ankietowe na ulicach: Andrzeja, Batorego, Kordeckiego, Krzywej oraz Skłodowskiej (objętych parkowaniem płatnym). Ankietowano również losowo wybrane osoby parkujące na prywatnym parkingu płatnym KS Kolejarz znajdującym się bezpośrednio przed wejściem południowym dworca (Plac Oddziałów Młodzieży Powstańczej).

### 2. ŹRÓDŁO I CEL PODRÓŻY

Odwiedzający w maju 2002 r. rejon dworca kolejowego kierowca był mieszkańcem Katowic pochodzącym ze Śródmieścia (52%). Wśród ankietowanych rok później podróżnych 54,2% stanowili mieszkańcy innych miast i fakt ten pozwala zrozumieć dość znaczne różnice występujące między danymi przedstawionymi w kolejnych tablicach.

Tablica 1

## Cele podróży w zależności od źródła

Cel	2002 [%]				2003 [%]			
	Śródmieście	inne dzielnice	inne miasta	ogółem	Śródmieście	inne dzielnice	inne miasta	ogółem
Praca	8,7	15,8	24,1	14,5	17,0	11,1	15,3	15,0
Edukacja	0,0	0,0	1,7	0,5	4,0	3,2	4,7	4,2
Sklepy	30,7	7,8	20,7	23,5	12,0	19,0	21,1	18,1
Urząd	1,0	0,0	0,0	0,5	10,0	9,5	4,7	7,1
Sąd	4,8	13,2	15,5	9,5	7,0	4,8	6,3	6,2
Poczta	13,5	0,0	0,0	7,0	14,0	9,5	6,3	9,1
Dworzec	27,9	42,1	29,4	31,0	20,0	28,6	25,3	24,4
Inne	13,4	21,1	8,6	13,5	16,0	14,3	16,3	15,9
Suma	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Opracowanie własne oraz [4, 5].

W tablicy 1 porównano cele podróży wszystkich respondentów. Główny cel w prawie wszystkich przypadkach stanowi dworzec kolejowy (ponad 20%). Kolejne cele to: sklepy i praca.

Ponieważ dworzec stanowi ważny obiekt tego obszaru, dlatego dokładniej scharakteryzowano cele związane z dworcem. Z tablicy 2 widać, że większość osób zmotoryzowanych, bez względu na źródło podróży, nie korzysta z dworca w celach podróżowania, lecz oczekuje na osoby podróżujące koleją.

Cele podróży związane z dworcem były deklarowane przez osoby parkujące na całym badanym obszarze z wyjątkiem ulicy Batorego. Na parkingu prywatnym udział ankietowanych parkujących w celach „dworcowych” jest największy (prawie 75%). Wśród płatnych ciągów przyulicznych największym udziałem takich osób charakteryzuje się ulica Kordeckiego (prawie 47%). Widoczna jest tu tendencja do parkowania blisko celu podróży (około 100 m).

Tablica 2

## Cele związane z dworcem

Cel	2002 [%]				2003 [%]				
	Śródmieście	inne dzielnice	inne miasta	ogółem	Śródmieście	inne dzielnice	inne miasta	ogółem	
Podróż pociągiem	praca	3,5	0,0	5,9	3,2	10,0	0,0	6,1	5,8
	edukacja	3,4	0,0	0,0	1,6	5,0	11,1	4,1	5,7
	inne	6,9	0,0	5,9	4,9	25,0	11,1	10,2	13,8
Oczekiwanie na kogoś	86,2	100,0	88,2	90,3	60,0	77,8	79,6	74,7	
Suma	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Źródło: Opracowanie własne oraz [4, 5].

Parking prywatny (Plac Oddziałów Młodzieży Powstańczej – centralny punkt badanego obszaru) jest wykorzystywany głównie przez mieszkańców innych miast – powyżej 60% użytkowników. Natomiast mieszkańcy Katowic częściej korzystają z płatnych ciągów przyulicznych.

## 3. CZAS I CZĘSTOTLIWOŚĆ PARKOWANIA

Na badanym obszarze nadal istnieje popyt na parkowanie krótkie (tablica 3). Kierowcy z innych miast pozostawiali swe samochody dłużej niż mieszkańcy Katowic.

Tablica 3

## Czas parkowania

Czas parkowania	2002 [%]	2003 [%]
<0,5h	12,0	20,5
0,5h	23,5	14,8
1h	50,5	20,7
1,5h	8,0	11,4
2h	2,5	15,3
>2h	3,5	17,3
Suma	100,0	100,0

Źródło: Opracowanie własne oraz [4, 5].

Zaobserwowano jednak wyraźne tendencje do wydłużania czasu postoju na parkingach zarówno przez mieszkańców Katowic, jak i przez gości z zewnątrz – aż 44% badanych w 2003 r. parkowało dłużej niż 1 godzinę.

Tablica 4

## Częstotliwość parkowania

Częstotliwość parkowania	2002 [%]				2003 [%]			
	Śródmieście	inne dzielnice	inne miasta	ogółem	Śródmieście	inne dzielnice	inne miasta	ogółem
Codziennie	20,2	15,8	12,1	17,0	23,7	14,1	9,5	14,2
1-4 razy w tygodniu	45,2	63,2	32,8	45,0	26,8	23,4	20,5	22,8
1-3 razy w miesiącu	32,7	18,4	44,8	33,5	16,5	29,7	21,1	21,4
Rzadziej	1,9	2,6	10,3	4,5	33,0	32,8	48,9	41,6
Suma	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Opracowanie własne oraz [4, 5].

Zwiększył się też udział kierowców przybywających w okolice dworca rzadziej niż raz w miesiącu (tablica 4), czym należy tłumaczyć większe trudności ze znalezieniem wolnego miejsca na parkingach (tablica 5).

Tablica 5

## Czas tracony na znalezienie wolnego miejsca postojowego

Czas tracony [min]	2002 [%]				2003 [%]			
	Śródmieście	inne dzielnice	inne miasta	ogółem	Śródmieście	inne dzielnice	inne miasta	ogółem
0	6,7	2,6	10,3	7,0	20,6	15,6	11,0	14,5
5	66,4	47,4	60,3	61,0	44,3	31,3	35,1	36,9
10	20,2	42,1	24,2	25,5	21,6	32,8	25,7	25,9
Więcej	6,7	7,9	5,2	6,5	13,4	20,3	28,3	22,7
Suma	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: Opracowanie własne oraz [4, 5].

## 4. OCENA PARKINGÓW PŁATNYCH

W przypadku pytań o ocenę danego zjawiska zastosowano następującą skalę: bardzo dobra (5), dobra (4), dostateczna (3) i zła (2). Zbiorcze zestawienie procentowe odpowiedzi na pytania dotyczące ocen parkingów zawarto w tablicy 6.

Tablica 6

## Ocena parkingów

Ocena	2002 [%]				2003 [%]			
	Śródmieście	inne dzielnice	inne miasta	ogółem	Śródmieście	inne dzielnice	inne miasta	ogółem
<b>Ocena lokalizacji istniejących parkingów</b>								
b. dobra	1,9	0,0	3,4	2,0	5,2	1,6	2,1	2,9
dobra	63,5	50,0	70,7	63,0	29,9	44,4	36,8	36,3
dostateczna	26,0	42,1	19,0	27,0	45,4	28,6	40,5	39,7
zła	8,6	7,9	6,9	8,0	19,6	25,4	20,5	21,1
<b>Ocena bezpieczeństwa na parkingu</b>								
b. dobra	0,0	0,0	0,0	0,0	3,1	1,6	2,1	2,3
dobra	21,2	21,1	17,2	20,0	18,4	28,1	21,2	21,7
dostateczna	49,0	34,2	44,8	45,0	51,0	37,5	43,4	44,4
zła	29,8	44,7	37,9	35,0	27,6	32,8	33,3	31,6
<b>Ocena czytelności oznakowania parkingów</b>								
b. dobra	2,9	2,6	5,2	3,5	2,1	1,6	3,7	2,9
dobra	56,7	57,9	69	60,5	52,1	48,4	48,4	49,4
dostateczna	32,7	36,9	22,4	30,5	35,4	37,5	35,4	35,8
zła	7,7	2,6	3,4	5,5	10,4	12,5	12,5	11,9
<b>Ocena rozmieszczenia parkomatów</b>								
b. dobra	1,0	0,0	1,7	1,0	1,0	4,6	9,4	6,2
dobra	23,0	15,8	50,0	29,5	31,6	32,3	38,7	35,6
dostateczna	45,2	47,4	29,3	41,0	44,9	40,0	33,0	37,6
zła	30,8	36,8	19,0	28,5	22,5	23,1	18,9	20,6
<b>Ocena wprowadzenia stref płatnego parkowania</b>								
b. dobra	1,0	0,0	1,7	1,0	7,3	4,7	2,1	4,0
dobra	52,9	42,1	60,3	53,0	32,3	37,5	40,0	37,4
dostateczna	26,9	39,5	31,1	30,5	46,9	39,0	34,7	38,9
zła	19,2	18,4	6,9	15,5	13,5	18,8	23,2	19,7

Źródło: Opracowanie własne oraz [4, 5].

Ankietowani oczekują podwyższenia bezpieczeństwa na parkingach, nadal większość kierowców wybrałaby parking strzeżony (gdyby taki istniał w okolicy).

Na podstawie rozmów z osobami ankietowanymi można zauważyć, że mieszkańcy przywykli do używania kart parkomatowych. Osoby „z zewnątrz” wolą wносить opłatę bezpośrednio (parking prywatny), ponieważ skarżą się na zbyt małą liczbę punktów, w których można kupić kartę parkomatową. Ponadto osobom rzadko przyjeżdżającym do Katowic nie opłaca się kupować wielorazowych kart parkomatowych, a o możliwości jednorazowej opłaty za parkowanie dowiadywały się dopiero od ankietera. Ankietowani, którzy wiedzieli wcześniej o istnieniu jednorazowej opłaty, skarżyli się na zbyt małą liczbę osób sprzedających i brak możliwości wykupienia kart jednorazowych w stałych punktach sprzedaży.

## 5. PODSUMOWANIE

Wyniki ankiety wykazały silny związek parkingów z dworcem. Jest to najważniejszy z celów podróży. Ankietowani parkują głównie w celu oczekiwania na kogoś. Kierowcy przyjeżdżający z innych miast częściej parkują na parkingu prywatnym zlokalizowanym bezpośrednio przed wejściem na dworzec. Katowiczanie wolą korzystać z przyulicznych ciągów postojowych. Na badanym obszarze przeważa parkowanie do 1 godziny. Jest to zjawisko często spotykane na parkingach płatnych.

Parkujący uważają lokalizację miejsc postojowych za poprawną. Powinno natomiast wzrosnąć bezpieczeństwo na parkingach. Ankietowani przywykli do wnoszenia opłat za parkowanie (choć 3% przyznało, że nie płacą za postój).

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. Zróżnicowany 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.

## Literatura

1. Pawlicki J., Żochowska R., Karoń G.: Analiza parkowania w śródmieściu Katowic. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, seria Transport, z.29, Gliwice 1997, s. 93-106.
2. Pawlicki J., Karoń G.: Badanie wykorzystania istniejących parkingów w centrum Katowic. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, seria Transport, z. 30, Gliwice 1998, s. 61-7.
3. Pawlicki J., Karoń G., Żochowska R.: Parkowanie w śródmieściu. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, seria Transport, z. 38, Gliwice 1999, s. 89-96.
4. Pawlicki J., Sierpiński G.: Badanie parkowania w otoczeniu dworca kolejowego. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej Nr kol.1571, seria TRANSPORT z 46, Gliwice 2002, s. 97 – 102.
5. 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**

Comparison of results of inquiry research (2002-2003) among parking persons on halt situated places in neighbourhood of station in Katowice was 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. 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. 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.