

# Bazylea – metoda na miłe miasto cz. I

Utworzono: poniedziałek, 09, maj 2011 08:30 Jacek Wesołowski

---



Niemal 200-tysięczna Bazylea, centrum około 350-tysięcznej aglomeracji, jest historycznym miastem nad górnym Renem, wciśniętym w narożnik Szwajcarii, gdzie Niemcy spotykają się z Francją. To specyficzne położenie nie przeszkadza miastu być lokalną stolicą wielonarodowego regionu, do której już 20 lat temu dojeżdżało aż 45% wszystkich pracujących. Struktury miejskie wykraczają daleko poza granice Bazylei, wchodząc nie tylko w głąb kantonów Basel-Landschaft i Solura, ale też na teren Francji i Niemiec. Centrum, rozcięte rzeką, składa się z miasta właściwego – Grossbasel oraz z dawnego przedmieścia, Kleinbasel. Nie jest Bazylea miastem szczególnie popularnym wśród turystów, żyje przede wszystkim z przemysłu, handlu i zarządzania gospodarką.

W drugiej połowie lat 70., jak wszystkie miasta Europy, Bazylea była dosłownie zalana samochodami. Parkowano wszędzie: na podjazdach dostawczych, trotuarach, narożnikach ulic. Jednocześnie miasto nie było wolne od powszechnie znanych tendencji deaglomeracyjnych. Występował spadek liczby miejsc pracy w centrum<sup>1</sup>, a także – co gorsza – spadek aktywności śródmiejskiego handlu. Miasto postawiło sobie za cel zahamowanie tego procesu. Środkami do tego miała być polityka przestrzenna i związana z nią polityka transportowa. Zainicjowany wcześniej program budowy podziemnych parkingów w centrum został w 1990 r. wstrzymany za sprawą obywatelskiego protestu.<sup>2</sup> Rozpoczął się długoletni konflikt między zwolennikami i przeciwnikami otwierania miasta dla samochodów, w wyniku którego władze municypalne odstąpiły od planów zwiększenia liczby miejsc postojowych<sup>3</sup> i na nowo określiły politykę transportową. Miała ona posłużyć zwiększeniu atrakcyjności i dostępności centrum innymi środkami.

Zanim doszło do „bitwy” o parkingi, miasto miało już „niebieską strefę”, wprowadzoną na mocy ustawy federalnej w 1986 r. Jej celem była racjonalizacja

wykorzystania dostępnych miejsc: strefa ograniczyła radykalnie długość parkowania w godzinach pracy, co wyeliminowało większość zatrudnionych w centrum.<sup>4</sup> Przyjęto, że parkingi mają służyć przede wszystkim mieszkańcom pierścienia wewnętrznego i przedsiębiorcom mającym tam firmy, a dopiero później – gościom, klientom i dostawcom. Trzeba było jednak dopiero obywatelskiego protestu, żeby ten stan rzeczy uznano za ostateczny. W 1991 r. zostało więc ustawowo zabronione publiczne subwencjonowanie budowy i utrzymania parkingów na obszarze kantonu Basel-Stadt, o ile nie są to parkingi systemu „P+R” albo parkingi dla mieszkańców.<sup>5</sup> Ustalono więc, że ze względu na ograniczoną chłonność sieci ulicznej i konieczność redukcji zanieczyszczeń powodowanych przez samochody, pożądana liczba wszystkich miejsc parkingowych w centrum miasta ma pozostać na poziomie wyjściowym (tj. 10,3 tys.). Zauważono, że wymuszenie rotacji zadowala więcej osób: długotrwałe miejsce parkingowe ma jedynie trzy zmiany w ciągu dnia, natomiast miejsce dla klienta może być wykorzystane przez 10-12 samochodów dziennie. Jednak, po negocjacjach z kupcami utrzymującymi, że 20% klientów dojeżdżających do sklepów samochodami daje 50% obrotów, postanowiono zwiększyć ogólną liczbę miejsc dla klientów i odwiedzających centrum (osiągnęła ona ostatecznie ok. 7 tys.).

W parkingach kubaturowych nie wprowadzono ograniczeń długości postoju, narzucono jednak taryfy, które wykluczają masowość zjawiska długotrwałego postoju (ok. 27 franków za dziewięć godzin albo ok. 200 franków za miesięczny abonament). Odpłatnością za parkowanie objęto zresztą stopniowo większość newralgicznych obszarów „strefy niebieskiej”. Aby zmniejszyć ruch pojazdów poszukujących miejsca do parkowania, na ulicach dojazdowych ustawiono tablice scentralizowanej sygnalizacji wolnych miejsc na parkingach.

Sklepy nowo projektowane mogą urządzić parkingi na własnym gruncie w ilości malejąco proporcjonalnej do całkowitej powierzchni (od 2 miejsc przy sklepach najmniejszych do 204 miejsc przy powierzchni 10 tys. m<sup>2</sup> brutto), pomniejszonej o wskaźnik dostępności przy obsłudze transportem publicznym, który w Centrum wynosi 0,7.<sup>6</sup> Wielkie inwestycje, jak duże centra handlowe, muszą się jednak liczyć z odmową władz w tej kwestii, wobec niekorzystnego wyniku ogólnego bilansu chłonności sieci ulicznej.

Samochody zarejestrowane na terenie centrum mają możliwość parkować zawsze. Celem polityki parkingowej wobec mieszkańców jest uchronić ulice, przedogródki i podwórza od parkujących samochodów. Przestrzeń ulicy powinna służyć komunikacji i ewentualnie krótkotrwałemu parkowaniu przez odwiedzających. Szacowano kiedyś, że poprzez wbudowanie garaży różnej wielkości można by zaspokoić 3 potrzeb. Jednak udostępnienie nowych miejsc postojowych musiałoby pociągnąć za sobą likwidację takiej samej liczby miejsc istniejących, jeśli ich budowa miałaby otrzymać subwencję z kasy publicznej.<sup>7</sup> W zewnętrznej strefie śródmieścia określono obszary potencjalnych parkingów podziemnych – niektóre pod publicznymi placami zielonymi, inne przewidywane przy okazji budowy budynków państwowych. W Centrum mieszkańcy powinni ponadto wynajmować miejsca parkingowe na parkingach komercyjnych.

# Bazylea – metoda na miłe miasto cz. I

Utworzono: poniedziałek, 09, maj 2011 08:30 Jacek Wesołowski

---



Mieszkancom w budynkach nowo projektowanych może towarzyszyć jedno miejsce parkingowe, a więcej, jeśli przekraczają 140 m<sup>2</sup> (albo liczbę pięciu pokoi).<sup>8</sup> Każdej firmie przysługują 2-3 pozwolenia parkingowe, niezależnie od jej wielkości – nie gwarantują one jednak dostępnego miejsca. Natomiast w budynkach biurowych, fabrycznych i magazynowych, nowo projektowanych albo przebudowywanych, określenie maksymalnej liczby miejsc wynika z norm powierzchni użytkowej, przypadającej na standardowego pracownika (zależnie od funkcji) pomniejszonej pięciokrotnie. Dalej wskaźnik ten zmniejsza się jeszcze bardziej, w zależności od jakości obsługi transportem publicznym – w centrum mnoży się go przez znane już 0,7. Nie przewiduje się przy tym żadnych miejsc dodatkowych dla klientów. Wynika z tego, że w śródmieściu w budynkach nowo projektowanych miejsce parkingowe przypada co najwyżej na 7 osób.<sup>9</sup> Ponadto, kantonalny Baudepartement może zawsze, ze względu na warunki dojazdu i ochronę środowiska, zażyczyć sobie urządzenia parkingu na innym dostępnym terenie, który byłby położony nawet 300 m w linii prostej od projektowanego budynku.

Prawo kantonalne bezpośrednio wyklucza możliwość parkowania większości pracowników instytucji publicznych na terenie państwowym, niedostępnym dla pozostałych mieszkańców.<sup>10</sup> Pracownicy mają korzystać z tramwajów, chodzić pieszo i jeździć rowerami. Dla dojeżdżających samochodem przewidziano urządzenia „P+R” zarówno na zewnątrz miasta, jak i na krawędzi strefy centralnej. Mogą one być przedmiotem finansowania publicznego.

arch. Jacek Wesołowski  
Instytut Architektury i Urbanistyki  
Zakład Historii Architektury i Konserwacji Zabytków  
Politechnika Łódzka

Przypisy:

1. W 1975 r. 44 500, w 1982 r. 43 800 (Bericht..., ss. 20-21).
2. W tym czasie rozkład podróży transportem publicznym, samochodem oraz pieszo-rowerowych przedstawiał się jak 45:22:33 dla dojeżdżających do pracy wewnątrz miasta (a 41:37:22 dla wszystkich) – a więc był prawie taki, jak obecnie w Polsce. 28% osób pracujących w dzielnicach centralnych (13 tys.) przyjeżdżało samochodem. Wszystkich miejsc do parkowania było ok. 10,3 tys. Dane z: Bericht des Regierungsrates zum Initiativbegehren gegen den Bau von weiteren Grossparkings in der Innenstadt, raport zarządu miasta dla członków Wielkiej Rady kantonu Basel-Stadt, 1986.
3. Gesetz gegen den Bau von öffentlichen Autoparkgaragen in der Innenstadt –

uchwała Wielkiej Rady Kantonu Basel-Stadt z 21 marca 1990 r. Wykluczyła ona budowę publicznych parkingów na terenach w publicznym władaniu (§1). Ewentualne próby budowy parkingów ogólnodostępnych przez inwestorów prywatnych na ich działkach są także praktycznie niemożliwe, bo wykraczają poza przepisy budowlane (o czym dalej).

4. Ustawa federalna Signalisationsverordnung (SR 741.21) z 5 września 1979 r.; uściślenie kantonalne, dopuszczające parkowanie długoterminowe mieszkańców i niektórych grup użytkowników: Verordnung über unbeschränkte Parkieren in Blauen Zonen (Parkkartenverordnung) – uchwała Regierungsrat Kantonu Basel-Stadt z 8 kwietnia 1986 r.

5. Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS), ustawa Wielkiej Rady Kantonu Basel-Stadt z 7 X 1991 r., §17. Ustalenie taryf na mocy Verordnung über den Betrieb der Parkgaragen Elisabethen, Steinen, City und St. Jakob sowie des Parkplatzes St. Jakob (Parkgaragenverordnung) – uchwała Regierungsrat Kantonu Basel-Stadt z 12 października 1992 r.

6. Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen auf privatem Grund (Parkplatzverordnung, PVV) – uchwała Regierungsrat Kantonu Basel-Stadt z 22 grudnia 1992 r. § 6, 7.

7. Umweltschutzgesetz..., §17 pkt 2.

8. Parkplatzverordnung, §8.

9. Parkplatzverordnung, §4, 5.

10. Umweltschutzgesetz..., §18.