

Polityka parkingowa

w Polsce na przykładzie Warszawy i Wrocławia

w świetle doświadczeń miast Europejskich

Łukasz Sęk

Polityka parkingowa jest integralną częścią polityki transportowej każdego większego miasta. Problemy związane z parkowaniem samochodów osobowych dotyczą już nie tylko centrów miast, ale także coraz to większych obszarów okalających centrum. Przyczyną takiego stanu nie jest brak miejsc parkingowych, lecz ciągle wzrastający ruch samochodowy. Rosnący popyt na miejsca parkingowe przy stałej, niezmienniej podaży tych miejsc doprowadza do pogorszenia się warunków parkowania, wydłużonego czasu poszukiwania wolnego miejsca, parkowania w miejscach niedozwolonych oraz niezadowolenia mieszkańców z panującej sytuacji. Teoretycznie wydawać by się mogło, że najlepszym rozwiązaniem problemów parkowania jest rozbudowa sieci parkingów do aktualnego zapotrzebowania. W praktyce jednak zwiększenie ilości miejsc parkingowych generuje wzrost popytu na nie. Mieszkańcy, którzy z powodu braku miejsc parkingowych dotychczas korzystali z komunikacji miejskiej chcąc dostać się do centrum, w wyniku większej ilości miejsc parkingowych zamieniają środek transportu na samochód osobowy. Taka sytuacja doprowadzi nie tylko do ponownego przeciążenia układu parkingowego i konieczności budowy kolejnych parkingów, ale także do przeciążenia układu drogowego spowodowanego wzrastającym ruchem. Wpływa to bezpośrednio na funkcjonowanie, a więc i atrakcyjność komunikacji zbiorowej w mieście. Najlepszym rozwiązaniem problemu parkowania w miastach jest ograniczenie ilości miejsc parkingowych, wprowadzenie stref płatnego parkowania obejmujących nie tylko centrum, ale i szeroki obszar śródmieścia, a także budowa systemu parkingów przesiadkowych Park & Ride (P+R) okalających miasto oraz ich połączenie z systemem komunikacji zbiorowej. Takie rozwiązanie pozwoli zintegrować transport indywidualny z miejskim transportem zbiorowym poprzez umożliwienie mieszkańcom miasta i okolicznych miejscowości pozostawienie dotychczasowego środka transportu na parking i kontynuację podróży po mieście środkami transportu miejskiego.

W niniejszym referacie przedstawiony zostanie problem polityki parkingowej w kontekście jej integracji z miejskim systemem komunikacji zbiorowej na przykładzie doświadczeń miast Europejskich odniesiony do rozwiązań przyjmowanych w polskich miastach takich jak Warszawa i Wrocław.

Artykuł jest zmodyfikowaną wersją referatu z konferencji „Zintegrowany system transportu miejskiego z 27 i 28 maja 2010 roku.

Analiza polityki parkingowej miast Europejskich pod kątem jej integracji z systemem transportu miejskiego. Systemu parkingów przesiadkowych Park & Ride

„Samochód zaparkować na parkingu zlokalizowanym na obrzeżach miasta i z przyległego przystanku kontynuować podróż do centrum autobusem, tramwajem lub metrem.” Tak w wielkim skrócie funkcjonuje system Park & Ride (P+R). W praktyce jest jednak z tym bardzo różnie. Niemiecki automobilklub ADAC wydał w 2009 roku raport EuroTest, w którym analizie poddany został system P+R w 22 dużych miastach Europy. Miastami, które zdecydowanie najlepiej wypadły z przeprowadzonym teście były Rzym i Paryż.

Rzym [1], [3]

Już w 1989 roku w Rzymie podjęto decyzję o utworzeniu strefy ograniczonego ruchu w celu przeciwdziałania skutkom wzrastającego ruchu samochodów osobowych. Od 1998 r. za dostęp do strefy ograniczonego ruchu obowiązuje opłata w wysokości 340 Euro (nie dotyczy to jej mieszkańców), natomiast w 2001 roku uruchomiony został system kontroli ruchu, sprawdzający pojazdy wjeżdżające do centrum. W ciągu zaledwie 2 lat od wprowadzenia systemu udało się w Rzymie ograniczyć ruch o niemal 25%, co daje 20 tys. pojazdów dziennie mniej. Jednak działania ograniczające ruch indywidualny nie były odosobnione. Równolegle z wprowadzanymi zmianami

powiększono i zagęszczono sieć transportu zbiorowego, wprowadzono priorytet dla środków komunikacji zbiorowej oraz rozbudowano system parkingów przesiadkowych Park & Ride. Obecnie Rzymska Agencja Mobilności zarządza 31 parkingami P+R o łącznej liczbie 13 tys. miejsc. Większość z wspomnianych parkingów ulokowanych jest na obrzeżach miasta przy krańcowych stacjach metra, linii tramwajowych i liniach kolejowych. Niewielka liczba parkingów znajduje się bliżej strefy płatnego parkowania, lecz cechują się znacznie mniejszą ilością miejsc parkingowych.

Paryż [1], [3]

Diagnoza w Paryżu była prosta: wysokie zapotrzebowanie na miejsca parkingowe. W stolicy Francji, podobnie jak w Rzymie, powstały plany zmniejszenia udziału samochodów osobowych w realizowanych przewozach. Planuje się do 2020 roku udział ten zmniejszyć aż o 40%.

W celu osiągnięcia zakładanych planów w Paryżu postanowiono ograniczyć liczbę miejsc parkingowych na korzyść innych form transportu, takich jak na przykład komunikacja zbiorowa. Wśród podjętych działań była nowa polityka parkingowa i strategia parkowania. Najpierw jednak rozbudowano sieć komunikacji zbiorowej i wprowadzono jej priorytet. Konsekwentnie powiększano strefę płatnego parkowania i udoskonalano system egzekucji kar za niepłacenie za parkowania oraz parkowanie w niedozwolonych miejscach. Wraz z poprawianiem funkcjonowania komunikacji miej-

skiej i ograniczeniem miejsc parkingowych inwestowano w budowę parkingów przesiadkowych Park & Ride, które w większości zlokalizowane zostały na obrzeżach miasta przy krańcowych stacjach linii komunikacji miejskiej. Już dziś Paryż posiada aż 547 parkingów działających w systemie P+R zdolnymi pomieścić 100 tys. samochodów.

Wyniki raportu EUROTEST ADAC [1]

Prym w przeliczeniu ilości miejsc parkingowych na mieszkańców ma Luksemburg, gdzie blisko 50 miejsc parkingowych przypada na 1000 mieszkańców. Na drugim miejscu jest Genewa gdzie na 1000 mieszkańców przypisanych jest 26 miejsc.

Pojemność parkingów przesiadkowych Park & Ride to nie jedyny czynnik decydujący o powodzeniu systemu. Jak wykazał raport ADAC różnice w oznakowaniu, wyposażeniu parkingów i cenach są bardzo wyraźne.

W takich miastach jak Kopenhaga, Bruksela, Madryt, Lizbona i Zagrzeb, systemów P+R nie ma żadnych i zapewne jeszcze długo nie będzie. W Brukseli brak jest zaangażowania politycznego, aby zainwestować w tego typu rozwiązania. Natomiast w Madrycie i Lizbonie nie ma porozumienia, co do projektu Park & Ride.

Bardzo zmienne są również odległości, jakie należy pokonać między miejscem parkingowym a najbliższym przystankiem komunikacji zbiorowej. Ponad połowa miast analizowanych w teście ADAC ma określoną maksymalną odległość, jaką mają do pokonania pasażerowie.

Średnio w Europie jest to około 300 metrów. W Berlinie najbliższy przystanek może być oddalony od parkingu nawet o 800 metrów. Najkrótszy dystans do pokonania mają mieszkańcy Kolonii, gdzie dystans ten wynosi od 100 do 200 metrów.

Zdecydowanym plusem niemieckich parkingów P+R w miastach takich jak Berlin, Kolonia czy Hamburg jest to, że korzystanie z nich jest bezpłatne. Zupełnie odwrotnie kwestia opłat za parkowanie wygląda w Pradze, Sztokholmie, Wiedniu i Genewie. W każdym z tych miast wprowadzono opłaty za korzystanie z parkingów przesiadkowych. Najdroższym z miast jest Genewa, gdzie za 24-godzinny karnet należy zapłacić nawet 37 Euro. Wyjątkiem jest Lublana. W stolicy Słowenii za dobę postoju należy zapłacić 1 Euro, ponadto klient otrzymuje w cenie bilet na podróż komunikacją do centrum.

W pozostałych badanych miastach kwestia opłat wygląda mieszanie. W Helsinkach, Budapeszcie i Oslo ponad 75% miejsc parkingowych jest bezpłatnych. W Monachium i Rzymie jest z kolei odwrotnie, na około 80% parkingów należy płać. Czynnikiem decydującym o tym, czy dany parking jest płatny jest jego odległość od centrum. Parkingi P+R położone blisko centrum są płatne, a te przy granicy miasta są bezpłatne. Są jednak takie miasta jak Praga i Amsterdam, gdzie opłata za pozostawienie pojazdu na parkingu Park & Ride jest taka sama niezależnie od lokalizacji.

Jak wykazał raport EuroTest ADAC bardzo dużym problemem jest spójne oznakowanie i nazewnictwo parkingów P+R. Zaledwie 35% miast lokalizuje parkingi przesiadkowe przy głównych arteriach drogowych. Tylko 20% z nich decyduje się na rozszerzone oznakowanie informujące kierowców z odległości kilku kilometrów o możliwości zaparkowania na jednej z najbliższych stref P+R.

Interesująca jest również duża różnorodność w nazewnictwie parkingów systemu P+R. W Finlandii chcąc znaleźć parking Park & Ride należy zapytać o „Liityntäpysäköinti”. W pozostałych krajach skandynawskich – w Norwegii i Szwecji Park & Ride powszechnie nazwano „Infartsparkering” lub „Innfartsparkering”. We Francji i Szwajcarii parkingi przesiadkowe nazwano „Parc Relais”, „Parking Relais” lub „Parking d'Echange”.

We Włoszech szukając parkingu P+R należy zwrócić uwagę na „Parcheggio di scambio”, podczas gdy w Holandii na „Transferium”. Jednak w ponad 50% miast używa się angielskiej nazwy „Park & Ride” lub w skrócie „P+R”.

Park & Ride w Polsce, czyli krótka historia systemu na przykładach

System parkingów przesiadkowych Park & Ride, w przeciwieństwie do tego co widać w Polsce, to żadna nowość. Rozwiązanie to jest znane już jest w Europie Zachodniej od ponad 50 lat. W Polsce system ten dopiero się rozwija.

W Krakowie parkingi Park & Ride funkcjonowały już w połowie lat 90. ubiegłego wieku, ale były niestrzeżone i umiejscowione zbyt blisko centrum, więc prawie nikt z nich nie korzystał.

Uległy one likwidacji i dopiero kilka lat temu zaczęto mówić o planach stworzenia pierwszego parkingu Park & Ride. W Gdańsku planuje się wciągnąć najbliższych lat budowę czterech parkingów położonych w okolicach obwodnicy Trójmiasta oraz jeden duży przy stadionie Baltic Arena. Natomiast w całej aglomeracji śląskiej planowany jest na dziś tylko jeden parking – w Tychach. W Łodzi brak jest jakichkolwiek parkingów działających w systemie Parkuj i Jedź, są za to deklaracje nie poparte żadnymi planami. W Poznaniu obecnie nie ma ani jednego parkingu P+R, w planach jest jednak budowa 12 takich parkingów. W Szczecinie nie tylko nie ma parkingów, ale nie ma planów nawet ich budowy [3].

W Polsce, w budowie parkingów Park & Ride, liderem jest Warszawa oraz mazowiecka kolej. Dzięki inwestycjom Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD) powstały już dwa parkingi P+R w Komorowie i w Pruszkowie. Natomiast Koleje Mazowieckie zarządzają już czterema parkingami przy stacjach kolejowych w Żyrardowie, Ożarowie Mazowieckim, Celestynowie i Siedlcach. Wkrótce powstaną kolejne parkingi P+R w Piasecznie, Legionowie, Ciechanowie, Otwocku i Brwinowie. W planach jest budowa kolejnych 9 parkingów [4].

Polityka parkingowa w stolicy, czyli od planów do ich realizacji. Park & Ride Warszawa [2], [3]

W Polsce jedynym miastem, które otwarcie mówi o konieczności wprowadzenia jednolitej i restrykcyjnej polityki parkingowej oraz przechodzi do jej realizacji, jest Warszawa. Przyjęta 7 lipca 2009 roku „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku” przewiduje wprowadzenie opłat za wjazd do centrum. Nie podaje się jednak żadnych terminów. Zapewne nie stanie się to szybciej niż po 2015 roku. Działania polegające na bardzo restrykcyjnym ograniczeniu miejsc parkingowych i wprowadzeniu opłat za wjazd do centrum muszą być poprzedzone szeregiem działań, dzięki którym poprawiona zostanie komunikacja zbiorowa.

W Warszawie już dawno postanowiono poszerzyć strefę płatnego parkowania i podnieść opłaty za parkowanie w centrum i jego okolicach, jednocześnie obniżając opłatę za krótkie parkowanie, zwiększając tym samym wymianę pojazdów na płatnych parkingach.

Pionierskim działaniem, na skalę ogólnopolską, podjętym przez stołeczny magistrat jest budowa systemu parkingów przesiadkowych Park & Ride. W 2001 roku wskazano 27 lokalizacji parkingów P+R, a już w 2004 roku opracowano studium wykonalności dla wybranych lokalizacji. Obecnie Warszawski system Parkuj i Jedź to siedem obiektów o łącznej liczbie ponad 2500 miejsc. W budowie jest kolejny parking P+R Okęcie, a w fazie projektowania jest parking przy przystanku kolejowym w Rembertowie. Docelowo Warszawski system P+R ma się składać z od 27 do 30 obiektów.

Park & Ride „Metro Młociny” jest największym z Warszawskich parkingów. Do dyspozycji

mieszkańców jest tu aż 1000 miejsc, a sam parking jest regularnie zapełniany w kilkudziesięciu procentach. Jeszcze lepiej wygląda sytuacja na parkingu P+R „Metro Marymont”. Parking ten ma 400 miejsc i systematycznie zajmowanych jest na nim blisko 100% miejsc. Podobnie jest na parkingu P+R „Metro Wilanowska” gdzie 290 miejsc jest wykorzystywanych każdego dnia. Jednym z najnowszych parkingów jest P+R „Metro Ursynów”. Przygotowywany na 166 miejsc parking zapełnia się w 80-85% każdego dnia. Coraz większa liczba kierowców decyduje się na pozostawienie swojego samochodu na parkingu przy stacji kolejowej w Aninie. Na 80-miejscowym parkingu codziennie parkuje około 60 kierowców. Bardzo popularny jest również parking P+R „Metro Stokłosy”. Stumiejscowy parking oddany został do użytku na przełomie 2008 i 2009 roku. W pierwszym miesiącu parkowało tu tylko 25 kierowców, po dwóch miesiącach już ponad 50. Obecnie parking jest wykorzystywany regularnie w blisko 100%.

Jednak w Warszawie nie udało się ominąć nietrafionych inwestycji. Za 8 mln zł powstał 500 miejscowy parking „Połczyńska”, który do dziś świeci pustkami. Pomimo bliskości linii kolejowej nie wybudowano przy parkingu stacji kolejowej, a sam parking zlokalizowany został bardzo nietrafnie, ze względu na to, iż korki w tej okolicy tworzą się już znacznie wcześniej niż wybudowany został parking Park & Ride „Połczyńska”.

Pozytywnym aspektem systemu Park & Ride w Warszawie jest zwolnienie z opłat za parkowanie użytkowników posiadających bilet dobowy, 3-dniowy, tygodniowy, 30-dniowy lub 90-dniowy. Użytkownik nieposiadający takiego biletu w chwili wyjazdu z parkingu, zobowiązany jest do zapłaty 100 zł opłaty parkingowej.

Kolejnym, niewątpliwym plusem systemu Park & Ride w Warszawie jest jednolite i czytelne oznakowanie parkingów zrozumiałe nie tylko dla Polaków, ale i obcokrajowców chcących skorzystać z systemu.

Pomimo nielicznych nietrafionych decyzji system parkingów przesiadkowych w Warszawie działa bardzo dobrze i przynosi spodziewane efekty. Budowa kolejnych obiektów Park & Ride połączona z modernizacją układu komunikacji miejskiej oraz ograniczeniem dostępności i ilości miejsc parkingowych w centrum pozytywnie wpłynie na rozwiązanie problemów komunikacyjnych miasta. Warszawa jest najlepszym, ale i jedynym przykładem Polskiego miasta podejmującego odważne działania integrujące transport indywidualny i zbiorowy.

Polityka parkingowa we Wrocławiu

Wrocław nazywany jest złośliwie „stolicą polskich korków”. Pomimo, że jest to jedno z największych polskich miast brak jest parkingów przesiadkowych Park & Ride integrujących transport indywidualny z miejską komunikacją zbiorową. W stolicy Dolnego Śląska ciężko jest wskazać jakiegokolwiek terminy dotyczące budowy pierwszego parkingu systemu Parkuj

i Jedź. Krótkie wzmianki o konieczności budowy systemu parkingów Park & Ride znaleźć można w Polityce Ekologicznej Wrocławia i Polityce Transportowej Wrocławia. W „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia 2010” znaleźć można propozycje lokalizacji parkingów P+R dla Wrocławia, lecz są one często nieprzemyślane, a przez to błędnie zlokalizowane. Tymczasem coraz częściej mówi się o kłopotach z parkowaniem w centrum i konieczności budowy parkingów wielopoziomowych w ścisłym centrum. Czytając wrocławskie gazety natrafić można na artykuły, w których wylicza się liczbę miejsc parkingowych w centrum i jego okolicach. Na prywatnych parkingach przy centrach handlowych i hotelach miejsc parkingowych jest prawie 2,5 tys., a w strefach A i B płatnego parkowania blisko 3 tys. miejsc postojowych. Łącznie daje to prawie 5,5 tys. miejsc. Jednak zdaniem wrocławskiego magistratu to za mało. Planuje się budowę parkingu podziemnego wielokondygnacyjnego na kilkaset pojazdów pod placem Nowy Targ w ścisłym centrum miasta. Pierwotnie miało tam powstać 800 miejsc, dzisiaj mówi się już o 300 z powodu braku inwestora chcącego wyłożyć swoje pieniądze na tak duży parking. Kolejne dwa parkingi mają powstać po drugiej stronie centrum, po dwóch stronach ul. św. Mi-

kołaja. Każdy ze wspomnianych dwóch parkingów ma pomieścić od 300 do 500 pojazdów. Kolejnym planowanym parkingiem zlokalizowanym zdecydowanie za blisko centrum jest parking na 650 samochodów pod placem Wolności, pomiędzy budowanym Narodowym Forum Muzyki a Operą Wrocławską. Kolejną nietrafioną koncepcją parkingu w okolicach centrum miasta jest budowa podziemnego parkingu pod fosą miejską. Parking taki zlokalizowany zaledwie kilka minut spacerem od Rynku mógłby pomieścić nawet kilka tysięcy pojazdów [5].

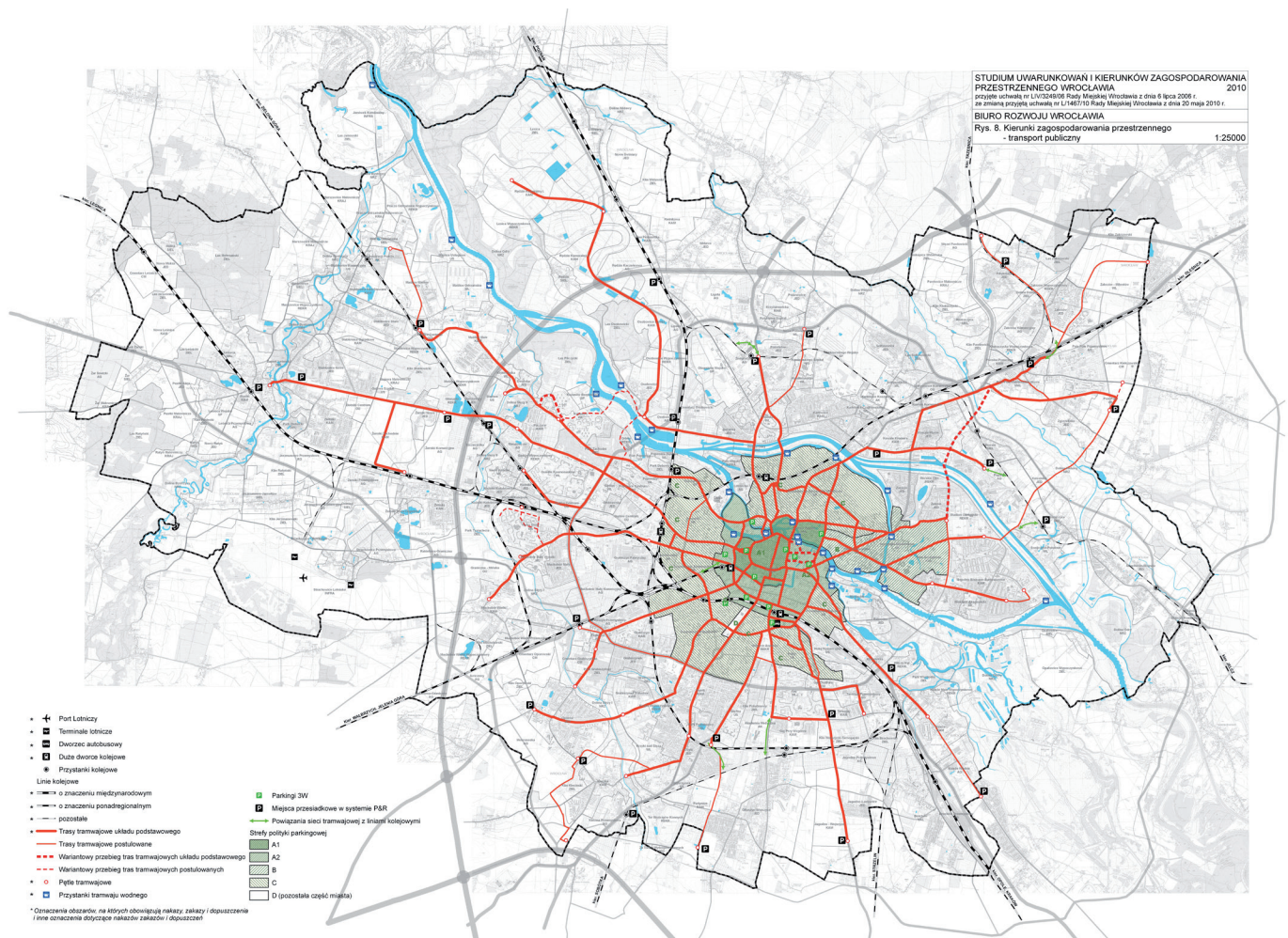
Podczas gdy planuje się zabudowę wrocławskiej starówki wielopoziomowymi parkingami system Park & Ride dla Wrocławia ograniczono do naniesienia 20-30 lokalizacji parkingów na mapę Wrocławia często nieprzemyślając sensowności ich lokalizacji oraz bez określenia precyzyjnych planów wdrażania systemu P+R.

Dobrym przykładem nieprzemyślanej lokalizacji parkingu Park & Ride jest parking zlokalizowany w centrum dzielnicy Psie Pole – Zawidawie [6]. Pomimo bliskości stacji kolejowej i dużego węzła komunikacji zbiorowej budowa parkingu w tym miejscu jest nieuzasadniona ze względu na zwartą zabudowę okolicy i wąskie uliczki doprowadzające do parkingu. Tego typu parking powinien zostać zlokalizo-

wany znacznie wcześniej, przy granicy miasta w pobliżu osiedla Jana III Sobieskiego. Parking taki mógłby być obsługiwany przez linie autobusowe obecnie kursujące, planowana linia tramwajowa oraz poprzez kolej dzięki budowie stacji na pobliskiej linii kolejowej.

Kolejną nietrafioną propozycją lokalizacji parkingu Park & Ride jest parking pomiędzy osiedlem Bolesława Krzywoustego a Zgorzeliskiem [6]. Zasadniczą wadą takiej lokalizacji jest uzależnienie parkingu od, będącej w sferze dalekich planów, linii tramwajowej z pominięciem już dziś funkcjonujących linii autobusowych. Parking przesiadkowy w tej okolicy powinien zostać zlokalizowany przy skrzyżowaniu ulic Żmudzkiej i Kielczowskiej, co uwzględni obecnie istniejące linie autobusowe, jak i planowaną linię tramwajową. Ponadto ulica Kielczowska jest jedną z dróg, którą mieszkańcy okolicznych wsi i miasteczek wjeżdżają do Wrocławia. Dodatkowe połączenie z parkingiem okolicznych dwóch wsi Wilczyce i Kielczów, chodnikiem i ścieżką rowerową, wpłynęłoby pozytywnie na wykorzystanie towarzyszącego parkingowi Park & Ride, parkingu Bike & Ride.

Trzecim przykładem błędnego zlokalizowania parkingu Park & Ride jest propozycja jego budowy przy pętli tramwajowej przy placu Marcina Kromera [6]. Lokalizacja w tym miejscu



1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia. Transport publiczny [6]

jest bezzasadna ze względu na już wcześniejszą lokalizację parkingów P+R przy granicach miasta oraz ze względu na to, iż korki tworzą się znacznie wcześniej niż na pl. Kromera.

Kolejnym przykładem nieuzasadnionej lokalizacji parkingu P+R jest propozycja jego budowy przy pętli tramwajowej Kowale [6]. Miejsce to jest oddalone od głównych dróg dojazdowych do miasta, a bliskość dużych zakładów produkcyjnych mogłaby wpłynąć na jego wykorzystanie jako parkingu na okres pracy. Najrozsądniejszym rozwiązaniem jest lokalizacja w tym miejscu parkingu Bike & Ride, który umożliwiłby dojazd rowerem do przystanku mieszkańców okolicznych osiedli.

Bardzo pozytywnym czynnikiem wpływającym na politykę parkingową we Wrocławiu jest zwiększenie opłat za parkowanie w centrum oraz wprowadzenie dodatkowej, trzeciej strefy C płatnego parkowania. Skutkiem takiego działania będzie zmniejszenie się ilości podróży odbywanych samochodem do stref płatnego parkowania. Do pozytywnych aspektów wrocławskiej polityki parkingowej zaliczyć można niewątpliwie plany ograniczenia ruchu na takich ulicach jak Kazimierza Wielkiego, Nowy Świat, Kuźnica czy Krupnicza oraz całkowite zamknięcie dla samochodów Kurzego Targu, ulic: Rzeźniczej, Kiełbaśniczej, Garbary oraz placu Solnego [5].

Bardzo ważnym problemem do rozwiązania na najbliższe lata jest kwestia zagwarantowania miejsc parkingowych dla mieszkańców stref płatnego parkowania w perspektywie wzrastającej ilości pojazdów przypadającej na osobę. Niewątpliwym problemem jest także kwestia systemu egzekucji kar dla parkujących w strefach bez opłat oraz problem mobilności mieszkańców w danej strefie.

Podsumowanie

Polityka parkingowa każdego większego miasta powinna być czynnikiem integrującym komunikację indywidualną (samochód osobowy, rower) z miejskim systemem komunikacji zbiorowej. Jest to możliwe do uzyskania poprzez ograniczenie miejsc parkingowych w centrum miast, tworzenie szerokich stref płatnego parkowania, modernizację i rozwój układu komunikacji miejskiej oraz budowę systemu parkingów przesiadkowych Park & Ride. W większości europejskich miast postawiono właśnie na taką politykę transportową, która integruje różne gałęzie transportu osobowego w miastach. Jednak nie wszystkie zachodnioeuropejskie miasta są wzorem do naśladowania. W wielu z nich sytuacja jest bardzo zbliżona do podejścia w Polsce. Szczególnym przypadkiem niewłaściwego podejścia do polityki parkingowej integrującej transport w miastach jest Wrocław.

We Wrocławiu odnieść można wrażenie, że brak jest jakiegokolwiek spójnej i przemyślanej polityki parkingowej opartej zarówno na pozytywnych jak i negatywnych wzorcach miast europejskich. Na zachodzie Europy kosztem ograniczenia ruchu samochodów osobowych w miastach poprawia się funkcjonowanie komunikacji miejskiej poprzez wyprowadzenie ruchu samochodów osobowych z centrum i jego koncentrację na obrzeżach miast w postaci parkingów Park & Ride. Tymczasem wrocławski magistrat za wszelką cenę chce koncentrować ruch samochodowy w i tak już zatłoczonym centrum miasta, poprzez zabudowę wrocławskiej starówki wielopoziomymi parkingami. Szczątkowe informacje na temat wrocławskiego projektu P+R nie są poparte żadnymi konkretnymi działaniami, a jeżeli już coś się robi w tym kierunku to często

nieprzemyślanie. Wzorem zarówno pozytywnym, jak i negatywnym dla wrocławskich urzędników powinien być stołeczny magistrat, w którym od kilku lat prowadzona jest głęboka reforma komunikacyjna. W przeciągu ostatnich lat można zaobserwować wiele pionierskich, na skalę ogólnopolską, rozwiązań komunikacyjnych zaczerpniętych ze znacznie bardziej doświadczonych miast zachodnioeuropejskich. Do takich rozwiązań niewątpliwie należy system Park & Ride w Warszawie.

Wrocławski magistrat powinien wiele się uczyć korzystając z niezwykle cennego doświadczenia innych miast zmagających się z problemami komunikacyjnymi. Bazując na praktyce innych wszelkie zmiany wprowadzane mogą być znacznie szybciej, taniej i bez niepotrzebnych błędów. ◀

Literatura:

- [1] EuroTest ADAC: <http://www.eurotestmobility.net/eurotest.php?itemno=290>
- [2] Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie: <http://ztm.waw.pl>
- [3] Zielone Mazowsze: <http://www.zm.org.pl>
- [4] Koleje Mazowieckie: <http://www.mazowieckie.com.pl>
- [5] Portal internetowy nasze miasto.pl: <http://wroclaw.naszemiesto.pl>
- [6] Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia, rys. 8: http://wrossystem.um.wroc.pl/beta_4/webdisk/135396/1467ru05z02m08.pdf

*Łukasz Sęk
Politechnika Wrocławska
Student V roku Wydziału Mechanicznego*

Konferencje Oddziału Wrocławskiego SITK

V. Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna
Problemy modernizacji i budowy podtorza kolejowego
Szklarska Poręba, 14 - 15 października 2010 r.

Celem konferencji jest zaprezentowanie w szerokim zakresie problemów badań naukowych, diagnostyki, projektowania, budowy, modernizacji i wzmacniania podtorza dróg szynowych oraz najnowszych i najskuteczniejszych stosowanych metod.

Organizatorzy serdecznie zapraszają do wzięcia udziału w konferencji.

Wybrane referaty z konferencji zostaną opublikowane w numerze 9-10 / 2010 Przeglądu Komunikacyjnego.