

**AGNIESZKA SZUMILAS**

**PRZESTRZENIE PARKINGOWE W URBANISTYCE  
WSPÓŁCZESNYCH OSIEDLI MIESZKANIOWYCH W POLSCE.  
PLANOWANIE, REALIZACJA, PRZYSZŁOŚĆ**

**OFICyna WYDAWNICZA POLITECHNIKI WROCŁAWSKIEJ**



**AGNIESZKA SZUMILAS**

**PRZESTRZENIE PARKINGOWE W URBANISTYCE  
WSPÓŁCZESNYCH OSIEDLI MIESZKANIOWYCH W POLSCE.  
PLANOWANIE, REALIZACJA, PRZYSZŁOŚĆ**



**OFICyna WYDAWNICZA POLITECHNIKI WROCLAWSKIEJ  
WROCLAW 2023**

Recenzenci

Anna Bazan-Krzywoszańska

Magdalena Belof

Redakcja

Magdalena Wojcieszak

Ilustracja na okładce

Agnieszka Szumilas

Projekt okładki, layout i skład

Marcin Zawadzki

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej książki, zarówno w całości, jak i we fragmentach, nie może być reprodukowana w sposób elektroniczny, fotograficzny i inny oraz tłumaczona bez zgody wydawcy i właściciela praw autorskich.

© Copyright by Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2023

OFICYNA WYDAWNICZA POLITECHNIKI WROCŁAWSKIEJ

Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław

<http://www.oficyna.pwr.edu.pl>; e-mail: [oficwyd@pwr.edu.pl](mailto:oficwyd@pwr.edu.pl)

[zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl](mailto:zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl)

ISBN 978-83-7493-239-4

Druk i oprawa: beta-druk, [www.betadruk.pl](http://www.betadruk.pl)

Mojemu Tacie,  
Wielkiemu Człowiekowi



## Spis treści

<b>ROZDZIAŁ I.</b> Wstęp .....	7
1.1. Znaczenie auta w przestrzeni miasta .....	7
1.2. Wybór tematu badań .....	11
1.3. Samochód w przestrzeni polskich miast – przegląd literatury .....	12
1.4. Cel i zakres badań .....	19
1.5. Metodologia .....	20
<b>ROZDZIAŁ II.</b> Wprowadzenie. Doświadczenie europejskich miast względem kształtowania przestrzeni parkingowych na terenach mieszkaniowych .....	25
2.1. Polityka parkingowa jako narzędzie regulujące liczbę miejsc postojowych .....	25
2.2. Kształtowanie standardów parkingowych na terenie osiedli mieszkaniowych .....	27
2.3. Osiedle wolne od samochodu – car-free .....	32
<b>ROZDZIAŁ III.</b> Rozwój motoryzacji w Polsce i jego konsekwencje dla urbanistyki .....	37
3.1. Znaczenie samochodu w powojennej Polsce .....	37
3.2. Konsekwencje przestrzenne silnej urbanizacji kraju .....	39
3.3. Kształtowanie struktury parkingowej w zespołach zabudowy mieszkaniowej II połowy XX w. ....	42
<b>ROZDZIAŁ IV.</b> Standardy parkingowe jako podstawa planowania .....	49
4.1. Polityka parkingowa w polskich miastach .....	49
4.2. Regulacje parkingowe w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego .....	51
4.3. Plan miejscowy jako narzędzie regulujące liczbę miejsc postojowych ....	57
4.3.1. Wskaźniki parkingowe dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego .....	59

4.3.2. Dynamika wskaźnika parkingowego .....	61
4.3.3. Wartości minimalnego wskaźnika parkingowego dla poszczególnych obszarów miasta .....	63
4.3.4. Ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie sposobu realizacji miejsc do parkowania .....	67
<b>ROZDZIAŁ V. Parking w oczach mieszkańców Wrocławia.</b>	
Analiza źródeł prasowych .....	75
5.1. Prasa jako źródło informacji o codziennym życiu mieszkańców .....	75
5.2. Analiza doniesień prasowych – lata 1970–1979 .....	77
5.3. Analiza doniesień prasowych – lata 1980–1989 .....	79
5.4. Analiza doniesień prasowych – lata 1990–1999 .....	83
5.5. Zestawienie problemów poruszanych w codziennej prasie .....	89
<b>ROZDZIAŁ VI. Przestrzeń parkingowa wybranych osiedli mieszkaniowych Wrocławia .....</b>	91
6.1. Przestrzeń parkingowa osiedli Wrocławia z II połowy XX w. ....	91
6.1.1. Rozwój zabudowy mieszkaniowej Wrocławia .....	91
6.1.2. Ewolucja przestrzeni parkingowej wybranych osiedli mieszkaniowych .....	93
6.2. Przestrzeń parkingowa osiedli Wrocławia z I połowy XXI w. ....	101
6.2.1. Tendencje w kształtowaniu współczesnej zabudowy mieszkaniowej w Polsce .....	101
6.2.2. Parkingi wybranych osiedli mieszkaniowych (2000–2020) .....	103
<b>ROZDZIAŁ VII. Podsumowanie .....</b>	109
7.1. Model rozwoju parkingów osiedlowych .....	110
7.2. Ewolucja standardów parkingowych .....	111
7.3. Kształtowanie parkingów w strefach mieszkaniowych .....	112
7.4. Zmiana stosunku mieszkańców do przestrzeni parkingowej .....	114
7.5. Quo vadis, mobilności? .....	115
7.5.1. Koszty przestrzeni parkingowej .....	115
7.5.2. Rozwój technologii a użytkowanie samochodów .....	117
7.5.3. Zmiana znaczenia samochodu podczas pandemii COVID-19 .....	119
<b>Bibliografia .....</b>	121
Dzienniki lokalne .....	127
Dokumenty planistyczne oraz regulacje prawne .....	130
Raporty .....	135



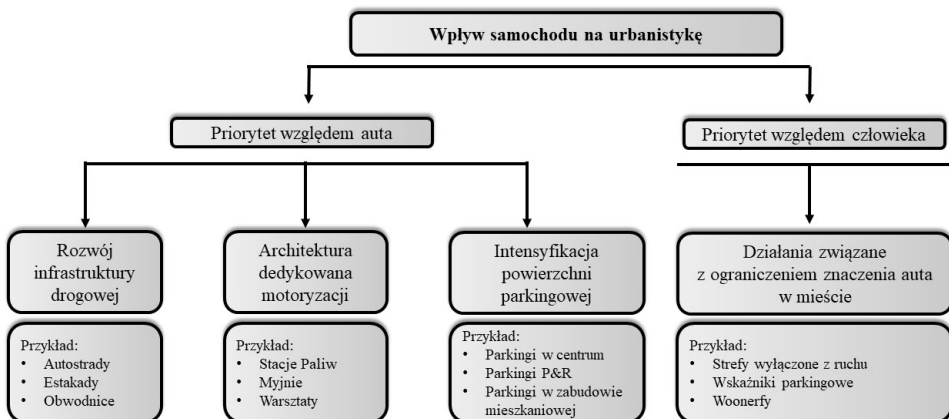
*Auto od swych początków absorbowano, fascynowało i denerwowało. Zainteresowania, fascynacje i opory nasilały się wraz ze wzrostem liczebnym i jakościowym aut. Auto dostownie i w przenośni zawładnęło światem.*

Józef Gierczak,  
*Fenomen auta w przestrzeni, 1994*

## ROZDZIAŁ I. Wstęp

### 1.1. Znaczenie auta w przestrzeni miasta

Samochód zmienił świat. Zmienił nawyki. Zmienił ludzi. Zmienił urbanistykę. Odkąd auta wyjechały masowo na ulice, podporządkowano im miasta, stworzono arterie, aby mogły się swobodnie poruszać, oraz przygotowano schronienia. Od początku XX w., z każdym dziesięcioleciem rosła zarówno liczba samochodów, jak też rosły oczekiwania mieszkańców, którzy chcieli podjechać coraz bliżej celu. Pierwsze autostrady prowadzące do nowoczesnych miast zachwycały, liczba aut zarejestrowanych w miastach wprawiała w dumę włodarzy, a sama powierzchnia parkingowa rosła gdzieś w cieniu odbudowy powojennych miast. Rozwój transportu indywidualnego oraz możliwość szybkiego przemieszczania się sprawiły, że świat stał się mniejszy. Odległości nie liczymy już w kilometrach, ale w minutach.



Schemat 1. Wpływ samochodu na urbanistykę; opracowanie własne

Znaczenie samochodu w urbanistyce można rozpatrywać wielowątkowo, rozpoczynając od potężnego rozwoju systemu komunikacji, poprzez architekturę nakierowaną na motoryzację, znaczenie parkingów, aż po działania szczególnie widoczne w XXI w. Współczesne trendy polegają na ograniczeniu znaczenia transportu indywidualnego oraz próby odzyskania nostalgicznych, pieszych miast. Wszelkie nowe funkcje oraz obiekty inżynierskie będące pokłosiem rozwoju motoryzacji towarzyszą miastom zaledwie od kilkudziesięciu lat. Mimo tak krótkiego okresu wywarły olbrzymi wpływ na środowisko mieszkaniowe człowieka.

Należy podkreślić, że wpływ transportu indywidualnego na urbanistykę kształtował się według innych schematów w Stanach Zjednoczonych, w Europie Zachodniej oraz w Polsce. W rozwoju amerykańskich miast ewolucja przemysłu samochodowego odegrała kluczową rolę, tworząc nowe możliwości rozwoju przestrzennego na przedmieściach amerykańskich metropolii. Samochód przyspieszył proces „eksplozji miast”<sup>1</sup>, tworząc miejsce zamieszkania oraz pracy niezależnymi od siebie. Znaczenie samochodu wzrastało wraz z rosnącym zainteresowaniem przedmieściami, a samochód dał Amerykanom wolność w sensie wyboru miejsca zamieszkania<sup>2</sup>. Motoryzacja oraz struktura parkingów, jak pisze Simon Hensley, „uwodziła artystów”<sup>3</sup>, czego wyrazem są wizje przyszłości oparte na futurystycznych bryłach, wijących się w powietrzu drogach lub latających pojazdach. W Europie rewolucja motoryzacyjna zbiegła się w czasie z powojenną odbudową miast, otwierając tym samym drzwi do nowego porządku miejskiego. Wydany w Anglii w 1963 r. raport Buchanana<sup>4,5</sup> przewidywał nowe środowisko miejskie, w którym ludzie będą poruszać się głównie samochodem, co stanowi i potencjał, i zagrożenie dla tkanki miejskiej. A sam parking stanie się integralną częścią podróży.

*Sto lat temu wyburzono całe rzędy fasad budynków, aby zrobić miejsce dla miejsc parkingowych i punktów sprzedaży samochodów. Wydawało się, że cała globalna praktyka urbanistyczna, od San Francisco po Moskwę, od Helsinek po Lizbonę, zaczęła orientować się wokół samochodu. Jednak w wielu przypadkach to raczej pokusa radykalnie*

<sup>1</sup> N. Juzwa, A. Gil, *Rozwój miasta współczesnego na tle procesów uprzemysłowienia*, w: P. Lorens, I. Mironowicz (red.), *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Gdańsk 2012, s. 33–72.

<sup>2</sup> P. Lorens, *Współczesne trendy zmian w strukturze i funkcjonowaniu miast*, w: P. Lorens, I. Mironowicz (red.), *Wybrane teorie...*, s. 6–32.

<sup>3</sup> S. Henley, *The Architecture of Parking*, London 2007.

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> *Traffic in towns (Ruch w miastach)* jest raportem, a później wydaniem książkowym na temat polityki przestrzennej oraz transportowej, opublikowanym w 1963 r. dla brytyjskiego Ministerstwa Transportu przez zespół kierowany przez architekta, inżyniera budownictwa i planistę Colina Buchanana.

nowego zjawiska niż pilne potrzeby doprowadziły do zniszczenia starych miast z ich gęstą zabudową na rzecz szerokich ulic z pompatycznymi fasadami nowych budynków<sup>6</sup>.

Angsar Oswald,  
*Parking structures, Vol. 1. Planning principles*<sup>7</sup>

W Polsce olbrzymi wzrost znaczenia samochodu widoczny był później niż w Europie Zachodniej po zmianie systemu gospodarczego w 1989 r. Ranga samochodu dodatkowo potęgowana była relatywnie niską ceną. Własne auto przestało być towarem luksusowym, a stało się powszechnym i dostępnym środkiem transportu. Jak zauważa Sławomir Gzell: „Nic w urbanistyce nie powstaje z niczego”<sup>8</sup>. Profesor zwraca uwagę w swojej późniejszej publikacji<sup>9</sup> na pewną transformację. Dotyczy ona szeregu działań pozwalających na współistnienie komfortowego zamieszkiwania oraz transportu samochodowego poprzez obniżenie oraz jednoczesne zagęszczenie zabudowy, wprowadzanie woonerfów, pionowej segregacji ruchu czy ekranów akustycznych<sup>10</sup>. Wszystkie te zabiegi sprzyjają stworzeniu wygodnego i bezpiecznego miejsca zamieszkania, zgodnie z myślą Jane Jacobs<sup>11</sup>, która podważała myśl modernizmu w urbanistyce, optując jednocześnie za rozwiązaniami postmodernistycznymi, które ustanowiły na nowo rolę przestrzeni publicznej, wnętrza ulic, placów miejskich oraz zwartości kompozycji jako przeciwieństwa do swobodnie stojących bloków zabudowy modernistycznej. W myśl postmodernistycznej idei według Aleksandry Sas-Bojarskiej i Anny Walewskiej nadrzędne w projektowaniu przestrzeni ulicy stały się potrzeby pieszych, co wymagało wymuszenia na kierowcach ograniczenia ruchu i prędkości<sup>12</sup>. Znaczenie mobilności pieszej oraz temat zmniejszenia znaczenia samochodu w codziennym życiu został wielokrotnie poruszony przez Charlesa Montgomery’ego w kultowej

<sup>6</sup> “A hundred years ago, entire rows of building facades were torn down to make way for automobile parking spaces and automobile sale facilities. It seemed as if the entire global urban planning practice, from San Francisco to Moscow, from Helsinki to Lisbon, began to orient itself around the automobile. In many cases, however, it was the lure of a radically new phenomenon rather than pressing needs that led to the destruction of old cities with their dense housing in favour of broad streets with pompous new building facades.”

<sup>7</sup> I. Irmscher, *Parking structures, Vol. 1. Planning principles*, with contributions of I. Kosarev and A. Schiefenhövel, introd. A. Oswald, transl. J. Jain, Berlin 2013.

<sup>8</sup> S. Gzell, *Wykłady o współczesnej urbanistyce*, Warszawa 2015.

<sup>9</sup> Idem, *Urbanistyka XXI wieku*, Warszawa 2020.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> J. Jacobs, *Życie i śmierć amerykańskich miast*, przeł. Ł. Mojsak, Warszawa 2014.

<sup>12</sup> A. Sas-Bojarska, A. Walewska, *Od garden city do ecocity*, w: P. Lorens, I. Mironowicz (red.), *Wybrane teorie...*

książce *Miasto szczęśliwe*<sup>13</sup>. Zarówno Montgomery, jak i Jan Gehl<sup>14</sup> w wywiadach oraz publikacjach podkreślają rolę mobilności, czy to pieszej, czy rowerowej, jako środka do lepszego życia. Istotną postacią prowadzącą badania dotyczące kształtowania strefy parkingowej w miastach jest profesor Donald Shoup, od lat zajmujący się tym tematem, autor wielu książek, wystąpień oraz artykułów. Z niezwykłą lekkością oraz humorem pisze o parkowaniu: „Parkowanie wpływa na prawie wszystko i prawie wszystko wpływa na parkowanie”<sup>15, 16</sup>, przekazując przy tym ważną wiedzę. Bezpłatny parking, zdaniem Shoupa, zamienił miasta w kontenery na samochody, a nie miejsca spotkań dla ludzi. Ulice, które powinny tętnić życiem, opustoszały, a wysokie wskaźniki parkingowe wpłynęły na koszt inwestycji mieszkaniowych. Miasta amerykańskie, jego zdaniem, nierozsądnie przyjęły politykę przyjazną samochodom: oddzielne użytkowanie gruntów, niska gęstość zabudowy i duże bezpłatne parkingi tworzą miasta, w których można jeździć, ale po których nie można spacerować. Teza ta zyskuje dodatkowy wydźwięk, jeśli weźmiemy pod uwagę, że samochody są zaparkowane średnio przez 95% swojej technicznej egzystencji. Nierozsądne jest również zapewnianie bezpłatnego miejsca przez pracodawców<sup>17</sup>. Jeśli pracownik posiada możliwość bezpłatnego pozostawienia auta, skorzysta z niej, a koszt parkingu zostanie poniesiony gdzie indziej. Miejsca parkingowe wymagane dla centrów handlowych w Los Angeles<sup>18</sup> zwiększały koszt budowy centrum handlowego o 67% dla parkingu naziemnego i aż o 93% dla parkingu podziemnego. Zwiększony koszt był następnie przenoszony na wszystkich kupujących, bez względu na to, czy przyjechali samochodem, rowerem, czy przyszli pieszo. Wymogi dotyczące parkowania podnoszą tym samym ceny w sklepach dla wszystkich, niezależnie od tego, jak podróżują. W książce *The High Cost of Free Parking*<sup>19</sup>, w innych publikacjach oraz wystąpieniach Shoup optuje, aby miasta:

- pobierały uczciwe i rynkowe ceny za parkowanie przy ulicy. Ustalenie uczciwych cen zrównoważy popyt i podaż miejsc postojowych;
- przeznaczały dochody z opłat parkingowych na korzyść obszarów, gdzie opłaty te się pobiera. Zebrane pieniądze mogłyby tym samym zostać

<sup>13</sup> Ch. Montgomery, *Miasto szczęśliwe: jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*, przeł. T. Teszner, Kraków 2019, s. 118–151.

<sup>14</sup> J. Gehl, *Życie między budynkami: użytkowanie przestrzeni publicznych*, przeł. M.A. Urbańska, Kraków 2013.

<sup>15</sup> “Parking affects almost everything and almost everything affects parking”.

<sup>16</sup> D. Shoup (ed.), *Parking and the City*, New York 2018.

<sup>17</sup> Idem, *Parking cash out*, Chicago 2005.

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> Idem, *The High Cost of Free Parking*, New York 2005.

przeznaczone np. na poprawę usług publicznych na ulicach, gdzie znajdują się parkometry;

- usunęły wymogi dotyczące parkowania poza ulicami. Dzięki takiemu działaniu poszczególne firmy oraz deweloperzy będą mogli sami decydować, ile miejsc postojowych zapewnić klientom.

Shoup o jednej ze swoich książek stwierdza<sup>20</sup>:

*„Mam nadzieję, że „Parking and City” przekona czytelników, że warto traktować parkowanie poważnie. Niewiele osób interesuje się samym parkowaniem, więc zawsze staram się pokazać, że parkowanie wpływa na wszystko, na czym ludziom zależy, jak: niedrogie mieszkania, zmiany klimatyczne, rozwój gospodarczy, transport publiczny, natężenie ruchu i urbanistykę. Na przykład wymogi dotyczące parkowania zmniejszają podaż i zwiększają cenę mieszkań. Dopłaty do parkowania zwabiają ludzi do samochodów z transportu publicznego, rowerów lub własnych nóg. (...) Czy ludzie naprawdę chcą darmowego parkingu bardziej niż niedrogich mieszkań, czystego powietrza, dzielnic, w których można spacerować, dobrego projektu urbanistycznego i bardziej zrównoważonej planety?”*

## 1.2. Wybór tematu badań

Parkingi w strukturze miasta możemy klasyfikować według różnych kryteriów dotyczących aspektów urbanistycznych, takich jak: funkcja, lokalizacja czy forma, lub poprzez inne sformułowania dotyczące aspektów organizacyjnych bądź własnościowych. Tym samym każdy parking w mieście można przyporządkować kilku kryteriom. W strukturze urbanistycznej współistnieją



Schemat 2. Różne klasyfikacje podziałów parkingów w strukturze miasta; opracowanie własne

<sup>20</sup> Idem (ed.), *Parking and the City...*

parkingi: miejskie, śródmiejskie, ogólnodostępne, jak również: spółdzielcze, kubaturowe, osiedlowe oraz strategiczne, podziemne, całodobowe.

Spośród wielu zagadnień związanych ze znaczeniem auta w przestrzeni miasta niniejszą pracę poświęcono problemom parkingowym osiedli mieszkaniowych wielorodzinnych. Przyczynkiem do podjęcia właśnie tego tematu były wyniki badań przeprowadzonych w 2015 r. przez zespół badaczy z Zakładu Urbanistyki na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej. Na podstawie wielu rozmów pomiędzy zespołem badawczym a przedstawicielami miast, jak również na podstawie wyników ankiet wykazano, że osiedla mieszkaniowe wielorodzinne wymieniane były przez władarzy miasta na równi ze śródmieściami jako obszary z deficytem miejsc postojowych<sup>21</sup>. O ile tematyka związana z problemami parkingowymi obszarów centralnych, a także zatłoczenia śródmieścia jest obecna w literaturze przedmiotu (podrozdz. 1.3), o tyle osiedla mieszkaniowe są tematem znacznie rzadziej poruszonym przez naukowców. Tym samym temat badawczy będący motywem przewodnim niniejszej monografii stanowi uzupełnienie istniejącej luki badawczej. Badania przeprowadzone przez autorkę oraz zaprezentowane w dalszej części pracy objęły analizę przestrzeni parkingowych w urbanistyce współczesnych osiedli w Polsce. W analizowanym okresie doszło do intensywnych zmian struktury mieszkaniowej, ustroju politycznego, a także transformacji modelu społeczeństwa. Zmieniały się również regulacje planistyczne oraz standardy urbanistyczne, zaś liczba samochodów systematycznie rosła.

### 1.3. Samochód w przestrzeni polskich miast – przegląd literatury

W pierwszych dziesięcioleciach XX w. dostępne były bogato ilustrowane ulotki, informatory oraz broszury dotyczące tematu samochodu. Wszystkim im towarzyszył optymizm oraz ekscytacja związane z nowoczesnym środkiem transportu, który osiągalny był dla nielicznych. Dostępne materiały drukowane w dużej mierze kierowane były do szoferów<sup>22,23</sup> oraz odpowiadały na pytania: jak kupić, jak obsłużyć i jak prowadzić automobil.

<sup>21</sup> Badania realizowane w ramach projektu: System modyfikowalnych prefabrykowanych obiektów wielopoziomowych – Uni Parking w technologii bi-Concrete. Projekt finansowany i realizowany w ramach programu: Demonstrator +. Badania urbanistyczne realizowane przez zespół: prof. dr hab. inż. arch. Robert Masztalski, dr inż. arch. Anna Lower, dr inż. Michał Lower, dr inż. arch. Marcin Michalski, dr inż. Paweł Pach, dr inż. arch. Agnieszka Szumilas.

<sup>22</sup> S. Szydelski, *Poradnik szofera: praktyczne rady i wskazówki prowadzenia i obsługi samochodu*, Lwów–Warszawa–New York 1921.

<sup>23</sup> S. Kopczyński, *Samochód: podręcznik do nauki o samochodzie bez pomocy nauczyciela*, Warszawa 1933.

Bo przecież samochód jako środek transportowy, jest tańszy i bardziej bezpośredni od kolei żelaznej. Bo przecież samochód pozwala nam, na szybkie przenoszenie się z miejsca na miejsce. Jest przyjacielem w dalekich, często samotnych wycieczkach prawdziwego dżentelmena.

Zygmunt Białecki<sup>24</sup>,  
redaktor naczelny Polskiego Skorowidza Samochodowego, 1937

(...) kursy samochodowe cieszą się największą chyba popularnością. Kursy te wszakże walczyć muszą z takimi trudnościami, jak: brak wykwalifikowanych instruktorów, modeli samochodowych, ich części i.t.p. a przede wszystkim brak odpowiedniej literatury w języku polskim.

Chcąc choćby w części przyczynić się do ułatwienia nauk i na kursach samochodowych, wydaję niniejszą książkę, która stanowi 1-ą część całego Kursu Teoretycznego.

Władysław Murawski<sup>25</sup>  
Budowa i obsługa samochodu, 1946

Samochód w kontekście znaczenia w urbanistyce obecny był w dostępnych materiałach sporadycznie, co ze względu na niewielką jeszcze liczbę aut w miastach było całkowicie zrozumiałe. Wydane zostały dwie pozycje, którym warto poświęcić więcej uwagi. Pierwszą z nich były *Zagadnienia motoryzacji w Polsce*<sup>26</sup> opublikowane w 1948 r. przez Stowarzyszenie Techników Polskich w Wielkiej Brytanii po Zjeździe Motoryzacyjnym, która omawiała rozwój motoryzacji w kraju po II wojnie światowej, oraz wydana ponad dekadę wcześniej, w 1936 r., istotna publikacja autorstwa Emila Bratry pt. *Problem postoju samochodowego*<sup>27</sup>, w której autor mistrzowsko przewidział rolę auta w przestrzeni miasta przyszłości. W swojej pracy zwracał uwagę na brak regulacji prawnych dotyczących postoju samochodowego, podkreślając również, że jest to problem przyszłościowy, którym należy jednak zająć się jak najszybciej. Proponował rozmieszczenie w mieście garaży, które dzielił na przemysłowe (odpowiednik dzisiejszych parkingów kubaturowych) oraz indywidualne. Zwracał uwagę na powiązanie budowy nowej inwestycji z miejscami postojowymi oraz podjął temat rozmieszczenia w mieście obiektów przeznaczonych dla samochodów jak np. stacje benzynowe. Z uwagi na ogromne znaczenie pracy profesora Bratry jako prekursora m.in. polityki parkingowej poniżej zamieszczono kilka wybranych cytatów z jego pracy, cyt.<sup>28</sup>:

<sup>24</sup> „Polski Skorowidz Samochodowy” 1937, R. 1938.

<sup>25</sup> W. Murawski, *Budowa i obsługa samochodu: podręcznik do użytku kursów samochodowych*, Nadrenia, 1946.

<sup>26</sup> J. Dąbrowski, *Zagadnienia motoryzacji w Polsce*, w: Zjazd Motoryzacyjny 12 do 14 lutego 1944 r., Londyn 1948, s. 9–15.

<sup>27</sup> E. Bratro, *Problem postoju samochodowego*, odbitka z „Wiadomości Drogowych” 1936, nr 114 –115.

<sup>28</sup> Ibidem.

„Zachodzi teraz poważne pytanie, czy Polska jest przygotowaną należycie na ewentualność silniejszego wzrostu zapasu samochodów pod względem ich przechowania oraz postojów. Trzeba się liczyć zatem, iż należyte pomieszczenie znaczniejszej liczby pojazdów mechanicznych jest problemem pierwszorzędnej doniosłości, który powinien być należycie rozwiązany na dłuższy okres czasu przed chwilą istotnego ilościowego wzrostu parku samochodowego. O ile o tym już dzisiaj nie pomyślimy, możemy być w przyszłości narażeni na znaczne utrudnienia w gładkim rozwiązaniu sprawy motoryzacji kraju.

Jest rzeczą charakterystyczną, iż ustawodawstwo nasze roztoczyło stosunkowo dość daleko posuniętą opiekę nad samochodem w ruchu, natomiast jak dotychczas jest prawie zupełny brak ustawowych dyspozycji, odnoszących się do zapewnienia temu, bądź co bądź kosztownemu środkowi komunikacyjnemu opieki w stanie spoczynku.

Wydaje mi się zatem słusznym, by w przyszłości pewne budynki uzyskiwały konsens budowlany tylko pod warunkiem posiadania garaży samochodowych, które będą obsługiwać bądź to mieszkańców danej realności, bądź też najbliższe sąsiedztwo. Rzecz jasna, że odnosić się to powinno do realności większych, na obszarze których istnieje fizyczna możliwość pomieszczenia garażu. Zaznaczyć przy tym trzeba, że sprawa ta nie da się prawdopodobnie rozwiązać bez odpowiedniej nowelizacji prawa budowlanego.

Przemysłowe garaże śródmieścia staną się konieczne z tego powodu, że personel instytucji wewnątrz miasta położonych oraz ich klientela musi mieć możliwość chwilowego pomieszczenia swych wozów w niedalekiej odległości od miejsca pracy lub transakcji handlowych, o ile nie będą istnieć odpowiednio urządzone otwarte miejsca postojowe. A o te właśnie we wnętrzu miasta najtrudniej.

Również Władysław Czarnecki<sup>29</sup> w 1954 r. poruszał temat znaczenia samochodu w urbanizacji kraju, pisząc o konieczności rozwoju. Zakładał on, że do roku 1970 liczba samochodów wzrośnie w dużych miastach do 40 pojazdów na 1000 mieszkańców, natomiast w Warszawie do 100 aut na 1000 mieszkańców.

Początek lat 70. XX w. wiązał się z okresem silnej urbanizacji kraju. W tym czasie dostępne były broszury, artykuły oraz podręczniki dotyczące projektowania osiedli mieszkaniowych. Tematyce bezpośrednio związanej z rolą samochodu w przestrzeni zamieszkania zostały w szczególności poświęcone cztery pozycje, które traktowały o normatywach, jak również stawiały postulaty i wytyczne na przyszłość:

- J. Dumnicki, L. Kreczmer, S. Remisz, *Parkingi w miastach*<sup>30</sup>;
- J. Dumnicki, L. Kreczmer, *Samochód w osiedlu*<sup>31</sup>;

<sup>29</sup> W. Czarnecki, *Planowanie miast i osiedli*, t. 5. *Sieć komunikacji miejskiej*, Poznań 1957.

<sup>30</sup> J. Dumnicki, L. Kreczmer, S. Remisz, *Parkingi w miastach*, Warszawa 1979.

<sup>31</sup> J. Dumnicki, L. Kreczmer, *Samochód w osiedlu*, Warszawa 1978.



- K. Bieda, *Parkingi w osiedlach mieszkaniowych*<sup>32</sup>;
- P. Olszewski, W. Suchorzewski, *Samochód w śródmieściu*<sup>33</sup>.

Koniec lat 80. oraz lata 90. XX w. to czas olbrzymich zmian w systemie planowania przestrzennego, w urbanistyce oraz architekturze polskich miast, co widoczne było również w literaturze przedmiotu. Nie sposób pominąć nazwiska Władysława Korzeniewskiego, który dwa razy napisał istotne pozycje z zakresu omawianej tematyki: *Poradnik projektanta budownictwa mieszkaniowego*<sup>34</sup> w 1981 r. oraz blisko 20 lat później monografię: *Parkingi i garaże dla samochodów osobowych*. Tematyce znaczenia auta w polskich miastach swoją pracę poświęcił również Józef Gierczak, publikując w 1994 r. *Fenomen auta w przestrzeni*<sup>35</sup>, w którym podkreślał znaczenie nowego środka transportu indywidualnego oraz jego wpływ na zachowanie społeczeństwa. Pod koniec XX w. pojawiły się również publikacje przekrojowe prezentujące np. ewolucję zabudowy powojennej bądź przybliżające problematykę projektowania osiedli mieszkaniowych, jak np. *Przegląd osiedli mieszkaniowych* Ewy Przystaszewskiej-Porębskiej i Sławomira Koehlera<sup>36</sup>, *Ewolucja struktury zespołów mieszkaniowych* Krzysztofa Chwaliboga<sup>37</sup>, *O planowaniu przestrzennym Wrocławia w okresie 1954–1995* Danieli Przyłęckiej<sup>38</sup>, *Domy polskie we Wrocławiu* Waldemara Molickiego<sup>39</sup> czy *Atlas architektury Wrocławia* pod red. Jana Harasimowicza<sup>40</sup>. Tematyka znaczenia samochodu czy też kształtowania przestrzeni parkingowych nie była w wyżej wymienionych publikacjach tematem wiodącym, stanowiła jednak wątek towarzyszący związany z kształtowaniem zabudowy.

Literatura końca XX w., dotycząca tematyki lokalizacji parkingów, przedstawiała wiele kompletnie różnych od siebie teorii, niektóre z nich dalekie są od współczesnych trendów<sup>41</sup>. Steve Crouch i in. poruszyli w monografii temat

<sup>32</sup> K. Bieda, *Parkingi w osiedlach mieszkaniowych*, „Teki Komisji Urbanistyki i Architektury, PAN Oddział w Krakowie” 1976, t. X, s. 41–53.

<sup>33</sup> P. Olszewski, W. Suchorzewski, *Samochód w śródmieściu*, Warszawa 1983.

<sup>34</sup> W. Korzeniewski, *Poradnik projektanta budownictwa mieszkaniowego*, Warszawa 1981.

<sup>35</sup> J. Gierczak, *Fenomen auta w przestrzeni*, Wrocław 1994.

<sup>36</sup> E. Przystaszewska-Porębska, S. Koehler, *Przegląd osiedli mieszkaniowych*, „Architektura” 1984, R. 38, nr 3, s. 17–40.

<sup>37</sup> K. Chwalibóg, *Ewolucja struktury zespołów mieszkaniowych*, Warszawa 1976.

<sup>38</sup> D. Przyłęcka, *O planowaniu przestrzennym Wrocławia w okresie 1954–1995*, w: J. Zasada, A. Zwierzchowski (red.), *Architekci Wrocławia 1945–1995*, Wrocław 1996, s. 6–26.

<sup>39</sup> W. Molicki, *Domy polskie we Wrocławiu* w: J. Zasada, A. Zwierzchowski (red.), *Architekci Wrocławia...*, s. 33–44.

<sup>40</sup> J. Harasimowicz (red.), *Atlas architektury Wrocławia*, t. 2. *Budowle mieszkalne. Budowle inżynierskie i przemysłowe. Parki, cmentarze, pomniki*, Wrocław 1998.

<sup>41</sup> S. Crouch, H. Shaftoe, R. Fleming, *Bezpieczne mieszkanie, dom i osiedle*, przeł. A. Degler, Warszawa 2003.

kradzieży samochodów na początku lat 90. Sugerowali oni w swojej pracy lokalizację parkingów tak blisko zespołów mieszkaniowych, jak to tylko możliwe. Zdaniem autorów parkingi powinny być odsłonięte, a nie zacienione wysokimi drzewami: „Idealnym rozwiązaniem, wymagającym jednak zmian w planie zagospodarowania przestrzennego jest wznoszenie indywidualnych garaży na terenie przyległym do budynków mieszkalnych, najlepiej z właściwie oświetlonym wjazdem i osobnym ogrodzeniem”<sup>42</sup>.

Po roku 2000 liczba publikacji naukowych, prac doktorskich oraz habilitacyjnych znacznie wzrosła w porównaniu do wcześniejszych lat. W związku z przyrostem liczby samochodów w miastach temat lokalizacji parkingów miejskich oraz strategicznych z każdym rokiem zyskiwał na znaczeniu, co widoczne było zarówno w opracowaniach naukowych, jak i w dokumentach planistycznych. Ze względu na różnorodność problemów podejmowanych w pracach badawczych zdecydowano się na przedstawienie zagadnienia związanego z problemem parkingowym w literaturze według następującego schematu:

Lokalizacja oraz modelowanie umiejscowienia parkingów strategicznych są zagadnieniem realizowanym przez przedstawicieli różnych dziedzin, takich jak: transport, logistyka, planowanie przestrzenne, urbanistyka i inne. Należy podkreślić znaczenie prac profesora Andrzeja Szaraty oraz dorobek całego Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej w tym zakresie, jak również doświadczenie Miasta Stołecznego Warszawy, które posiada najlepiej zorganizowany w Polsce system parkingów P&R, dzięki czemu komunikacja zbiorowa stanowi codzienny środek transportu mieszkańców. Na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej także realizowano badania dotyczące tworzenia węzłów systemowych P&R z wykorzystaniem metody logiki rozmytej, których wyniki zostały pozytywnie przyjęte zarówno w środowisku informatycznym, jak i urbanistycznym, stanowiąc podwaliny pod kolejne badania w obu dyscyplinach.



Schemat 3. Systematyzacja problemów parkingowych miast w literaturze przedmiotu po 2000 r.; opracowanie własne

<sup>42</sup> Ibidem, s. 16.

Problematyka parkingów osiedlowych w publikacjach z zakresu urbanistyki pojawiała się głównie jako temat towarzyszący zagadnieniom rewitalizacji lub modernizacji osiedli wykonanych w technologii wielkopłytkowej<sup>43, 44, 45, 46, 47</sup>. Natomiast w źródłach dotyczących kształtowania nowych osiedli lokalizacja miejsc postojowych omawiana jest w kontekście współużytkowania przestrzeni, bezpieczeństwa, terenów rekreacyjnych czy osiedli grodzonych<sup>48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55</sup>. Wielu autorów diagnozuje problem, ale nie podejmuje próby rozwiązania go. Wyjątek stanowią pojedyncze prace: *Parking – element krajobrazu miasta Jacka Burdzińskiego*<sup>56</sup>, *Zespoły mieszkaniowe z wielkiej płyty w XXI wieku – problemy i perspektywy* Barbary Gronostajskiej<sup>57</sup>, *Problematyka lokalizacji parkingów wielopoziomowych na osiedlach mieszkaniowych z wielkiej płyty* Beaty Wieteski-Rosiak<sup>58</sup> czy *Znaczenie konsultacji społecznych projektów infrastrukturalnych na przykładzie*

- 
- <sup>43</sup> A. Lis, *Struktura przestrzenna i społeczna terenów rekreacyjnych w osiedlach mieszkaniowych Wrocławia z lat 70.–80. ubiegłego stulecia*, Wrocław 2011.
- <sup>44</sup> G. Wojtkun, *Osiedle mieszkaniowe w strukturze miasta XX wieku*, Szczecin 2004.
- <sup>45</sup> B. Komar, *Analiza historyczna rozwoju osiedli mieszkaniowych: Grünau w Lipsku i im. Tysiąclecia w Katowicach na tle wzorcowych koncepcji mieszkalnictwa XX wieku*, „Architecturae et Artibus” 2012, t. 4, nr 2, s. 13–25.
- <sup>46</sup> J. Czado, *Możliwości rehabilitacji wielkich zespołów mieszkaniowych na przykładzie wybranych państw zachodnich*, czasopismo techniczne, „Architektura” 2012, R. 109, z. 29, s. 25–38.
- <sup>47</sup> B. Gronostajska, *Kreacja i modernizacja przestrzeni mieszkalnej*, Wrocław 2007.
- <sup>48</sup> D. Owczarek, *Zamknięte osiedla, czyli dylemat współczesnych polskich miast. Badanie porównawcze mieszkańców zamkniętych i otwartych osiedli w Warszawie*, „Przegląd Socjologiczny” 2011, t. 60, nr 2–3, s. 365–291.
- <sup>49</sup> P. Tobiasz-Lis, *Osiedla grodzone w Łodzi. Przyczyny i konsekwencje zjawiska*, „Space – Society – Economy” 2011, nr 10, s. 99–114.
- <sup>50</sup> H. Zaniewska, *Ewolucja koncepcji urbanistyczno-architektonicznych budowy osiedli mieszkaniowych*, „Problemy Rozwoju Miast” 2007, t. 4, nr 3, s. 49–55.
- <sup>51</sup> J. Słodczyk, R. Klimek, *Nowe tereny mieszkaniowe w strukturze przestrzennej*, w: J. Słodczyk (red.), *Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej*, Opole 2004, s. 121–137.
- <sup>52</sup> B. Komar, *Współczesna jakość spółdzielczej przestrzeni osiedlowej w świetle zasad rozwoju zrównoważonego na wybranych przykładach*, Gliwice 2014.
- <sup>53</sup> E. Oglęcka, *Prawne aspekty planowania terenów zieleni w miastach*, „Studia Miejskie” 2010, nr 2, s. 267–283.
- <sup>54</sup> A. Taraszkiewicz, *Wielorodzinna architektura mieszkaniowa w Polsce okresu transformacji na przykładzie Trójmiasta*, Gdańsk 2004.
- <sup>55</sup> K. Strumiłło, *Luksus, na jaki każdy sobie zasłużył – mieszkać w nowoczesnym i pięknym otoczeniu na miarę XXI wieku*, „Architecturae et Artibus” 2010, nr 2, s. 69–72.
- <sup>56</sup> J. Burdziński, *Parking – elementem krajobrazu miasta*, „Architektura Krajobrazu” 2007, t. 3, s. 49–54.
- <sup>57</sup> B. Gronostajska, *Zespoły mieszkaniowe z wielkiej płyty w XXI wieku – problemy i perspektywy*, „Architecturae et Artibus” 2010, Vol. 2, Nr 2, s. 19–26.
- <sup>58</sup> B. Wieteska-Rosiak, *Problematyka lokalizacji parkingów wielopoziomowych na osiedlach mieszkaniowych z wielkiej płyty*, „Transport Miejski i Regionalny” 2012, nr 7, s. 28–32.

systemu parkowania na osiedlu mieszkaniowym Józefa Włoska<sup>59</sup>, gdzie autorzy podejmują temat lokalizacji lub zagospodarowania parkingu jako pierwszoplanowy. Powyższej tematyki dotyczą również pozycje z dziedziny socjologii<sup>60, 61</sup> – te poświęcone problemowi parkingowemu, jak również te, gdzie parkingi są wskazane jako obszar problemowy dla danej społeczności. Badania przeprowadzone przez interdyscyplinarny zespół badaczy dotyczące analizy funkcjonalnej osiedli wrocławskich<sup>62</sup> wykazały, że do pierwszoplanowych problemów wskazywanych przez mieszkańców należą te związane z różnymi formami mobilności. Problemy dotyczyły zarówno mobilności samochodowej (poprawa jakości dróg i parkingów), pieszej, jak i rowerowej (chodniki, ścieżki dla rowerów, oświetlenie, przejścia dla pieszych).

Pojawienie się auta w miastach wpłynęło również na budowę nowych, nieznanych dotąd obiektów architektonicznych, jak stacje paliw, warsztaty czy parkingi. Za tematem tym podażyła literatura, oferując przegląd inwestycji parkingowych<sup>63, 64, 65, 66, 67</sup> lub podręczniki skierowane do projektantów<sup>68, 69</sup>. Monografią w całości poświęconą architekturze motoryzacyjnej, jej przemianom oraz znaczeniu w poszczególnych dekadach jest książka Łukasza Wojciechowskiego *Związki architektury modernistycznej i motoryzacji indywidualnej. Wybrane realizacje europejskie 1903–1973*<sup>70</sup> oraz wcześniejsza: *We wstępnym lusterku*<sup>71</sup>.

Znaczenie samochodu w urbanistyce bywa również w ostatnich latach tematem dysertacji doktorskich. Wymienić należy pozycje: *Wpływ niedoboru miejsc*

<sup>59</sup> J. Włosek, *Znaczenie konsultacji społecznych projektów infrastrukturalnych na przykładzie systemu parkowania na osiedlu mieszkaniowym*, „Przegląd Budowlany” 2018, R. 89, nr 3, s. 47–50.

<sup>60</sup> M. Smagacz-Poziemska, A. Bukowski, K. Kurnicki, „Wspólnota parkingowania”. *Praktyki parkowania na osiedlach wielkomiejskich i ich strukturalne konsekwencje*, „Studia Socjologiczne” 2018, nr 1 (228), s. 143–167, doi: 10.24425/119089.

<sup>61</sup> K. Kurnicki, *Dzielenie przestrzeni, praktyki graniczenia. Parkowanie, własność i przynależność na polskich osiedlach mieszkaniowych*, „Kultura i Społeczeństwo” 2018, nr 3, s. 121–145.

<sup>62</sup> I. Mironowicz, *Analiza funkcjonalna osiedli Wrocławia*, Wrocław 2017.

<sup>63</sup> Ł. Wojciechowski, *We wstępnym lusterku: architektura i samochody w XX wieku*, Wrocław 2014.

<sup>64</sup> I. Irmscher, *Parking structures...*, Vol. 1.

<sup>65</sup> Idem, *Parking structures*, Vol. 2. *Buildings and projects*, with contributions of I. Kosarev, A. Schiefenhövel, Berlin 2013.

<sup>66</sup> S. Henley, *The architecture of parking...*

<sup>67</sup> K.A. Morrison, J. Minnis, *Carscapes: the motor car, architecture and landscape in England*, London 2012.

<sup>68</sup> H. Michałak, *Garaże wielostanowiskowe. Projektowanie i realizacja*, Warszawa 2009.

<sup>69</sup> K. Towpik, A. Gołaszewski, J. Kukulski, *Infrastruktura transportu samochodowego*, Warszawa 2006.

<sup>70</sup> Ł. Wojciechowski, *Związki architektury modernistycznej i motoryzacji indywidualnej. Wybrane realizacje europejskie 1903–1973*, Wrocław 2019.

<sup>71</sup> Idem, *We wstępnym lusterku...*

*parkingowych w strefie płatnego parkowania na natężenie ruchu samochodowego spowodowanego poszukiwaniem wolnego miejsca parkingowego* autorstwa Urszuli Dudy-Wiertel przygotowaną pod opieką prof. dr. hab. inż. Andrzeja Szaraty, *W kierunku miast bez samochodów. Przestrzenie dla pieszych w wybranych zespołach urbanistycznych w Europie* napisaną przez Damiana Poklewskiego-Kozięła pod opieką dr. hab. inż. arch. Mateusza Gyurkovicha, prof. PK oraz *Zmiana urbanistycznego modelu obsługi parkingowej osiedli mieszkaniowych z 2. połowy XX wieku w Kielcach w kontekście współczesnych procesów rewitalizacyjnych* autorstwa Ewy Dyk, która została przygotowana pod opieką prof. dr. hab. inż. arch. Roberta Masztalskiego.

Podsumowując, temat samego samochodu oraz jego znaczenia dla struktury miasta pojawia się w literaturze częściej niż sam problem parkingowy. Ten na ogół poruszany jest w kontekście parkingów strategicznych, w kontekście dostępności śródmieścia bądź jako wątek towarzyszący innym zagadnieniom.

#### 1.4. Cel i zakres badań

Zakres czasowy badań szczegółowych obejmuje okres 1971–2020. Należy jednak zaznaczyć, że część przytoczonych w pracy źródeł literaturowych obejmuje lata wcześniejsze, natomiast prognozy wybiegają w przyszłość. Jako początek okresu badań przyjęto rok 1971. W roku tym podjęto decyzję o produkcji Fiata 126p, samochodu taniego i dostępnego na skalę krajową. Tym samym można było prognozować wzrost znaczenia samochodu w każdej dziedzinie życia, jak również na obszarach mieszkaniowych miasta. Dodatkowo rok 1971 otwiera dziesięciolecie, w którym w strukturze polskich miast pojawiły się na niespotykaną dotąd skalę dziesiątki olbrzymich zespołów mieszkaniowych.

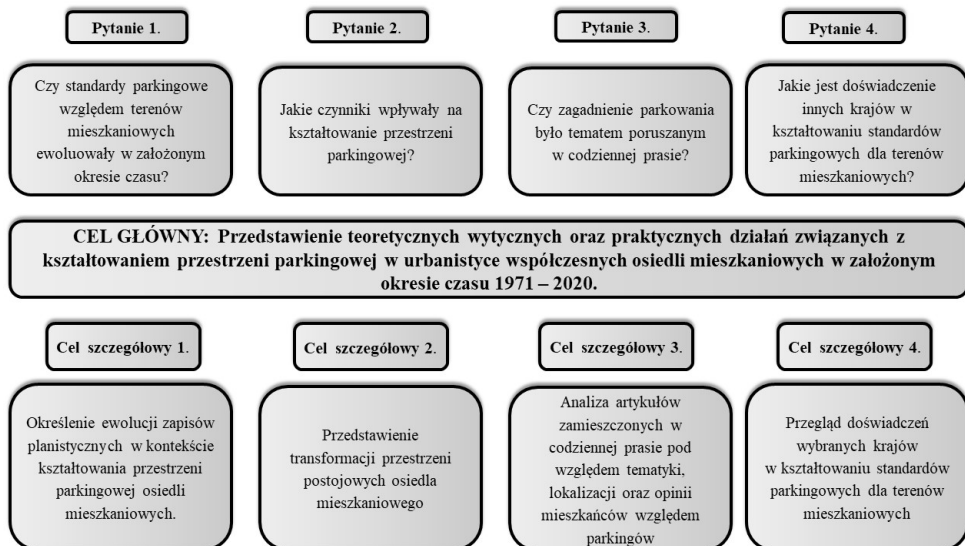
Zakres terytorialny badań szczegółowych<sup>72</sup> obejmuje w kontekście analizy zapisów dokumentów planistycznych pięć największych miast Polski: Warszawę, Kraków, Łódź, Wrocław oraz Poznań. Dla wybranych miast przeprowadzono analizy Studium Uwarunkowań Kierunków i Zagospodarowania Przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w kontekście zapisów dotyczących polityki parkingowej dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Głównym kryterium wyboru miast była liczba mieszkańców oraz wartość wskaźnika motoryzacyjnego<sup>73</sup>. Dla

<sup>72</sup> Z wyłączeniem badań literaturowych. Analiza źródeł literaturowych obejmuje doświadczenia krajowe oraz międzynarodowe.

<sup>73</sup> Wskaźnik motoryzacyjny (definicja GUS): liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców [szt.].

wymienionych miast wartość wskaźnika motoryzacyjnego jest bardzo wysoka, wynosi pow. 600 zarejestrowanych samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. Pod względem przekształceń przestrzeni parkingowych badano wybrane zespoły zabudowy wielorodzinnej miasta Wrocławia. Ze względu na technologię oraz czas budowy podzielono je na dwie odrębne grupy: osiedla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej realizowane w technologii wielkopłytowej w drugiej połowie XX wieku oraz zespoły zabudowy mieszkaniowej realizowane w latach 2000–2020.

W pracy postawiono cztery wstępne pytania badawcze bezpośrednio powiązane z celem głównym oraz celami szczegółowymi, co zostało zaprezentowane na diagramie poniżej:



Schemat 4. Pytania badawcze oraz cele przyjęte w pracy; opracowanie własne

## 1.5. Metodologia

Aby odpowiedzieć na powyższe pytania badawcze oraz udowodnić postawioną tezę:

**TEZA PRACY:**  
**Przestrzenie parkingowe w urbanistyce osiedli mieszkaniowych podlegały znacznym przekształceniom pod względem ich planowania oraz realizacji**

Schemat 5. Teza pracy

W pracy przyjęto cztery następujące po sobie etapy badawcze:

- A. ETAP 1.** Analiza standardów parkingowych ujętych w archiwalnych oraz obowiązujących dokumentach planistycznych,
- B. ETAP 2.** Analiza lokalizacji parkingów oraz ich przekształceń dla osiedli wykonanych w technologii wielkopłytowej oraz zespołów mieszkaniowych wykonanych po 2000 r.,
- C. ETAP 3.** Analiza codziennej prasy w kontekście znaczenia samochodu w mieście oraz problemu parkowania,
- D. ETAP 4.** Analiza doświadczeń wybranych krajów w kontekście kształtowania współczesnych standardów parkingowych oraz działań związanych z minimalizacją miejsc postojowych w przestrzeni osiedla.

**Ad A. ETAP 1. Analiza standardów parkingowych ujętych w archiwalnych oraz obowiązujących dokumentach planistycznych**

**Zbadanie rozwoju motoryzacji po II wojnie światowej.** Badania źródeł literaturowych przeprowadzono w kontekście całego kraju. Objęły one analizę: raportów, doniesień prasowych, normatywów urbanistycznych, poradników budowlanych oraz podręczników dla projektantów. Ze względu na dostępne materiały literaturowe i skalę problemu omówiono przykłady zlokalizowane w dużych polskich miastach. Analiza wymagań dotyczących kształtowania przestrzeni parkingowych na terenach mieszkaniowych została poszerzona o dostępne prognozy rozwoju motoryzacji w Polsce poczynając od okresu powojennego, poprzez okres silnej urbanizacji kraju, aż do początku lat 90. XX w.

**Analiza Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.** W ramach badań szczegółowych przeanalizowano Studia Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego dla pięciu największych miast Polski: Warszawy, Krakowa, Łodzi, Wrocławia oraz Poznania. Skatalogowano kilkanaście SUiKZP z lat 1994–2020. Zebrany materiał został przestudiowany pod względem polityki parkingowej dla terenów mieszkaniowych, ewolucji zapisów oraz wszelkich dodatkowych wytycznych.

**Analiza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.** Kolejnym elementem badań była analiza zapisów obowiązujących planów miejscowych dla pięciu największych miast Polski: Warszawy, Krakowa, Łodzi, Wrocławia i Poznania sporządzonych w latach 2000–2020<sup>74</sup>. Skatalogowano oraz poddano analizie zapisy wszystkich obowiązujących planów miejscowych, które obejmowały tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną oraz zabudowę

<sup>74</sup> Stan na 30 sierpnia 2020 r.

mieszkańczą wielorodzinną. Spośród 1480 uchwalonych w tym czasie planów (w największych miastach Polski<sup>75</sup>) 547 spełniło wymagane kryteria.

**Ad B. ETAP 2. Analiza lokalizacji parkingów oraz ich przekształceń w zespołach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej wykonanych po 2000 r. oraz w osiedlach mieszkaniowych wielorodzinnych wykonanych w technologii wielkopłytowej w drugiej połowie XX w.**

**System parkingowy wybranych osiedli mieszkaniowych drugiej połowy XX w. oraz jego przekształcenia.** W ramach pracy przeprowadzono badania literaturowe dotyczące kształtowania osiedli wielkopłytowych we Wrocławiu, ich genezy oraz przekształceń funkcji parkingowej. Badania terenowe objęły analizę systemu parkowania na terenie trzech zespołów mieszkaniowych<sup>76</sup>: Popowic, Kozanowa oraz Nowego Dworu. Przeprowadzono inwentaryzację miejsc parkingowych, dzieląc je na miejsca postojowe: wyznaczone, na parkingach terenowych płatnych, na parkingach terenowych bezpłatnych oraz miejsca parkingowe zlokalizowane poza wyznaczonym terenem, niezgodnie z przeznaczeniem terenu, potocznie zwane nielegalnymi/dzikimi. Następnie skatalogowano zdjęcia satelitarne<sup>77</sup>, na podstawie których możliwe było stworzenie schematów rozmieszczenia parkingów. Przeanalizowano również źródła internetowe<sup>78</sup> zawierające informacje na temat działań podejmowanych przez spółdzielnie mieszkaniowe, w tym również inwestycji parkingowych.

**System parkingowy wybranych wrocławskich zespołów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej XXI w.** W ramach badań zebrano informacje na temat 74 zespołów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej zlokalizowanych w granicach administracyjnych Wrocławia, których budowę rozpoczęto w latach 2000–2020<sup>79</sup>. Utworzona baza

<sup>75</sup> Stan na 30 sierpnia 2020 r.: Warszawa, Kraków, Wrocław, Poznań, Łódź.

<sup>76</sup> Wybrane trzy zespoły mieszkaniowe posiadają wspólne cechy: zostały wybudowane w II połowie XX w., w technologii wielkopłytowej, według ówczesnie obowiązujących norm. Obecnie są miejscem zamieszkania dla kilkunastu tysięcy mieszkańców miasta, wszystkie ulegały przekształceniom związanym z rosnącą liczbą samochodów na ich terenie.

<sup>77</sup> W pracy analizowano zagospodarowanie terenu na podstawie zdjęć satelitarnych pochodzących z bazy GoogleEarthPro, w bazie dostępne są zdjęcia od 2007 r.

<sup>78</sup> „Gazetka Osiedlowa” Rady Osiedla Nowy Dwór publikowana była na stronie internetowej [www.nowydwor-ro.pl](http://www.nowydwor-ro.pl), następnie istotne dla mieszkańców osiedla informacje Rada Osiedla umieszczała w mediach społecznościowych, na profilu założonym na platformie Facebook.pl. Informacje na temat Kozanowa i Popowic Rada Osiedla publikuje na portalu internetowym: [www.radaosiedla29.pl](http://www.radaosiedla29.pl) oraz na profilu założonym na platformie Facebook.com

<sup>79</sup> Atal: Apartamenty Zielona Etiuda, Osiedle Mieszczkańskie, Agrestowa Aleja Apartamenty, Osiedle Mieszczkańskie II, Dyrekcyjna 33 Apartamenty, Dmowskiego 19, Stara Odra Residence,



zawierała dane dotyczące skatalogowanych inwestycji: nazwa dewelopera, adres inwestycji, rok oddania inwestycji do użytkowania, liczba mieszkań, liczba miejsc postojowych w garażu podziemnym, liczba miejsc postojowych zależnych (podwójnych) w garażu podziemnym, liczba miejsc postojowych terenowych (więcej patrz: podrozdz. 6.2.2). Dane autorka pracy uzyskała bezpośrednio od deweloperów drogą korespondencyjną, zebrała ze stron internetowych oraz skatalogowała wyniki inwentaryzacji terenu.

### **Ad C. ETAP 3. Analiza codziennej prasy w kontekście znaczenia samochodu w mieście oraz problemu parkowania**

**Analiza źródeł prasowych w kontekście rozwoju przestrzeni parkingowej w latach 1970–1999<sup>80</sup>.** Badania wykonane przez autorkę w ramach niniejszego etapu objęły analizę źródeł prasowych pochodzących z wrocławskich lokalnych dzienników: „Wieczoru Wrocławia” oraz „Słowa Polskiego” z lat 1970–1999. Lokalne dzienniki potraktowano jako najlepsze źródło informacji o życiu miasta, które donoszą o nowych parkingach, wyłączaniu poszczególnych dróg z ruchu, opłatach parkingowych, a także prezentuje opinie mieszkańców. Łącznie skatalogowano blisko 6500 numerów dzienników, spośród których wyselekcjonowano teksty dotyczące problemu posiadania auta w mieście, ze szczególnym uwzględnieniem problemu parkowania<sup>81</sup>.

---

Stara Odra Residence II, Dmowskiego 19 etap II, ATAL Nowe Żerniki, ATAL Towers, Nowe Miasto Różanka, ATAL Nowe Żerniki II, ATAL Towers II, Nowe Miasto Różanka II, ATAL City Square, Nowe Miasto Różanka III, IV, Krakowska 37, Nowe Miasto, Jagodno, Nowe Miasto Różanka IB, ATAL Oporów, Nowe Miasto Jagodno II, Nowe Miasto Jagodno III, Nowe Miasto Młyn Różanka, Na Księżu Małym; Develia: Buforowa, Kamienna, Dożynkowa, Raclawicka; Jakon: Osada Złotnicka; TBS: Bajana; Temar: Sun House I, Sun House II, Focus House; Triada Dom: Manganowa/Spizowa; ZiM: Górnica, Pułaskiego, Pomorska, Komuny Paryskiej, Kiełczowska, Archicom: Opolska, Kamienna, Hallera, Ustronie, Stabłowice, Kępa Mieszkańska, Awipolis, Olimp, Browar Piastowski I, Jagodno I–III, Raclawicka I; Budotex: Cukrowa I–IV, Ołtaszyńska, Czerwiańska, Dożynkowa, Supińskiego; Dach Bud: Gorlicka, Długosza, Litewska, Komandorska, Bujwida, Toruńska, Balonowa, Litewska, Lotnicza, Japońska; Descont sp. z o.o.: Semaforowa.

<sup>80</sup> Badania źródeł prasowych zdecydowano się zakończyć na roku 1999. Po roku 2000 widoczny był znaczący spadek sprzedaży prasy, który łączył się bezpośrednio z rosnącym znaczeniem Internetu.

<sup>81</sup> W ramach pracy skatalogowano oraz przeanalizowano następujące roczniki „Wieczoru Wrocławia”: R. 13 nr 1–290 1979, R. 14 nr 1–280 1980, R. 15 nr 1–240 1981, R. 16 nr 1–231 1982, R. 17 nr 1–42, 44–58, 60–170, 172–255 1983, R. 18 nr 1–256 1984, R. 19 nr 1–252 1985, R. 20 nr 1–253 1986, R. 21 nr 1–255 1987 + dod. nr 1–5, R. 22 nr 1–254 1988, R. 23 nr 1–252 1989, R. 24 nr 1–252 1990, R. 25 nr 1–252 1991, R. 25 nr 1–256 1992, R. 27 nr 1–196, 198–219, 221–230, 232–253 1993, R. 28 nr 1–106, 108–252 1994, R. 29 nr 1–251 1995, R. 30 nr 1–251 1996, R. 31 nr 1–132, 134–136, 138–224, 229, 234, 236, 245–248, 250–251 1997, R. 32 nr 1–254 1998, R. 33 nr 1–255 1999 oraz następujące roczniki „Słowa Polskiego”: 1971 nr 1–282, 1972 nr 1–276, 1973 nr 1–285, 1974 nr 1–292, 1975 nr 1–290, 1976 nr 1–298 + dod., 1977 nr 1–296, 1978 nr 1–296, 1979 nr 1–29.

**Ad D. ETAP 4. Analiza doświadczeń wybranych krajów w kontekście kształtowania współczesnych standardów parkingowych oraz działań związanych z minimalizacją miejsc postojowych w przestrzeni osiedla**

**Standardy parkingowe w dokumentach planistycznych.** W ramach badań literaturowych autorka poszukiwała krajów oraz przykładów, gdzie działania poszczególnych miast skupione na ograniczeniu transportu kołowego wdrażane są od kilku dziesięcioleci, a standardy parkingowe wykraczają ponad konwencjonalny zapis proporcji pomiędzy liczbą mieszkań a liczbą miejsc postojowych. Badania objęły analizę wyników badań opublikowanych w międzynarodowych czasopismach (patrz podrozdz. 2.2-2.3) oraz szczegółowy przegląd standardów parkingowych w dokumentach planistycznych dla wybranych krajów (Wielka Brytania, Niemcy, Czechy).

**Minimalizacja przestrzeni parkingowej.** Badania wykonane w ramach etapu IV objęły również analizę zagranicznych źródeł literaturowych, traktujących o osiedlach bez samochodów (ang. *car-free housing area*), ich genezie, projekcie oraz sposobie zagospodarowania. Autorka przeanalizowała także wyniki badań dotyczących tematu osiedli bez samochodów oraz polskie doświadczenia.

## ROZDZIAŁ II. Wprowadzenie. Doświadczenie europejskich miast względem kształtowania przestrzeni parkingowych na terenach mieszkaniowych

### 2.1. Polityka parkingowa jako narzędzie regulujące liczbę miejsc postojowych

Posiadanie samochodu łączy się z wieloma aspektami ważnymi dla urbanistyki. Dynamiczny wzrost znaczenia transportu indywidualnego, który rozpoczął się w XX w., przekłada się na wiele dziedzin naszego życia, jak praca, dojazd do miejsca zamieszkania czy sposób spędzania wolnego czasu. Dystans pomiędzy celami codziennych podróży nie jest już problemem. Stała się nim natomiast dostępność miejsca parkingowego. Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w miastach często przewyższa jego możliwości przestrzenne. Aby zapanować nad systemem postojowym, lokalne władze wprowadzają szereg regulacji, jak opłaty parkingowe lub system rezerwacji<sup>82</sup>. Przed rokiem 1930 samochodów nie parkowano na ulicy, uważano, że posiadanie samochodu bez garażu jest niestosowne<sup>83</sup>. Wyznaczone strefy parkowania dla mieszkańców po raz pierwszy pojawiły się w Wielkiej Brytanii<sup>84</sup> w 1966 r., kiedy w londyńskich dzielnicach Kensington oraz Chelsea wprowadzono zatoki do parkowania oraz automaty wydające bilety.

Głównym elementem strategii zarządzania popytem na podróże jest wdrażanie polityki parkingowej, która przekłada się na dwa najważniejsze cele<sup>85</sup>: zmniejszenie popytu na parkowanie w obszarach centralnych oraz

---

<sup>82</sup> Z. Mei, C. Feng, W. Ding, L. Zhang, D. Wang, *Better lucky than rich? Comparative analysis of parking reservation and parking charge*, "Transport Policy" March 2019, Vol. 75, pp. 47–56.

<sup>83</sup> K.A. Morrison, J. Minnis, *Carscapes...*

<sup>84</sup> Ibidem.

<sup>85</sup> X. Yan, J. Levine, R. Marans, *The effectiveness of parking policies to reduce parking demand pressure and car use*, "Transport Policy" January 2019, Vol. 73, pp. 41–50.

ograniczenie wykorzystania samochodów. Warto jednak podkreślić, że każdy rodzaj działania na rzecz ograniczenia liczby samochodów w mieście odniesie sukces tylko wtedy, gdy podejmie się całe spektrum działań wpływających na dynamikę mobilności miejskiej<sup>86</sup>.

Problem zbyt dużej liczby samochodów dotyczy wielu europejskich miast. W Polsce jest on związany z kilkoma równoległymi procesami. Po pierwsze samochód przez lata stanowił synonim luksusu. Jego zaporowa cena powodowała, że niewielu było stać na posiadanie własnego, indywidualnego środka transportu. W miarę upływu czasu cena spadała szybciej niż prestiż. Nie bez znaczenia była również zmiana systemu gospodarczego w 1989 r. oraz otwarcie granic, które spowodowało olbrzymi przyrost liczby samochodów. Do kraju zaczęto sprowadzać kolejne auta, a te – ze względu na brak parkingów – stopniowo zaczęły zajmować chodniki oraz trawniki. Proces ten szczególnie widoczny był w obszarach osiedli mieszkaniowych, które nie były w stanie pomieścić kolejnych samochodów.

W Europie polityka parkingowa umocowana jest na różnych poziomach, w zależności od miasta i kraju. Może ona być wyrażana poprzez różne dokumenty, jako fragment polityki zarządzania mobilnością miasta bądź jako wytyczna w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub innych dokumentach planistycznych. Strategiom parkingowym stosowanym w Europie przyjrzał się Paul A. Barter<sup>87</sup>. Badacz wyróżnił trzy typy polityki parkingowej, które charakteryzują krótkie postulaty kierowane do decydentów:

- podejście konwencjonalne (ang. *conventional*): unikaj niedoboru i marnotrawstwa miejsc postojowych;
- podejście zarządzające (ang. *management*): zaplanuj system parkowania tak, aby służył on szerszym celom polityki parkingowej;
- podejście rynkowe (ang. *market-based*): ogranicz podróże samochodem; upewnij się, że popyt, podaż i ceny reagują na siebie nawzajem.

Najpopularniejszym systemem stosowanym w Europie jest podejście konwencjonalne, polegające na łączeniu darmowego parkowania przy ulicy oraz minimalnych wskaźników parkingowych na terenie nowych inwestycji<sup>88</sup>. W myśl tego założenia nowe inwestycje powinny zapewnić odpowiednią liczbę miejsc postojowych, a podaż parkingów należy dostosować do popytu. Rozwiązanie takie nie jest jednak wolne od krytyki<sup>89</sup>. Po pierwsze, polityka

<sup>86</sup> C. Piccioni, M. Valtorta, A. Musso, *Investigating effectiveness of on-street parking pricing schemes in urban areas: An empirical study in Rome*, "Transport Policy" August 2019, Vol. 80, pp. 136–147.

<sup>87</sup> P.A. Barter, *A parking policy typology for clearer thinking on parking reform*, "International Journal of Urban Sciences" 2015, Vol. 19, No. 2, pp. 136–156, doi: 10.1080/12265934.2014.927740.

<sup>88</sup> E.J. Taylor, *Land Use Policy, Who's been parking on my street? The politics and uneven use of residential parking space*, "Land Use Policy" February 2020, Vol. 91, 103706.

<sup>89</sup> D. Shoup, *High cost of free parking...*

stosowania minimalnych wskaźników dla inwestycji przy jednoczesnym dostępie do wolnych miejsc postojowych przy ulicy powoduje zbyt dużą podaż. Ponadto bezpłatne parkowanie na ulicy zniechęca do zakupu lub wynajęcia drogiego miejsca postojowego. Po drugie, problem stanowi określenie zapotrzebowania na miejsca postojowe. Według Bartera obserwujemy powszechne kopiowanie zapisów z innych jurysdykcji, które nie przekładają się na rzeczywistą sytuację parkingową<sup>90</sup>. Za kluczowe uważa on określenie wymagań parkingowych właściwych dla konkretnych terenów, nie inwestycji.

## 2.2. Kształtowanie standardów parkingowych na terenie osiedli mieszkaniowych

Rozmieszczenie parkingów w zabudowie mieszkaniowej stanowi kluczowy czynnik zarządzania mobilnością mieszkańców. Lokalizacja i dostępność miejsc postojowych mają wpływ na posiadanie, a także na użytkowanie samochodu w gospodarstwie domowym. Wprowadzanie restrykcji związanych z parkowaniem na ulicy wiąże się na ogół ze sprzeciwami wynikającymi z obawy o pogorszenie komfortu związanego z mobilnością. Jednym z mechanizmów regulujących liczbę oraz czas pozostawiania pojazdów jest ustalenie opłat parkingowych. Ma ono na celu osiągnięcie równowagi między popytem a podażą miejsc parkingowych. Jednak skuteczność polityki cenowej nie zawsze jest pozytywnie przyjmowana przez mieszkańców. Raczej postrzegana jest jako próba wyciągnięcia od nich pieniędzy bez przełożenia na korzyści<sup>91</sup>. Badania przeprowadzone przez grupę niemieckich i holenderskich naukowców<sup>92</sup> pokazują zależność pomiędzy liczbą dostępnych miejsc postojowych dla inwestycji mieszkaniowej, liczbą codziennych podróży i częstotliwością korzystania z samochodu. Celem badań autorów było znalezienie odpowiedzi na pytanie: czy istnieje zależność w posiadaniu i użytkowaniu samochodu, którą można by powiązać z różnymi standardami parkingowymi dla zabudowy mieszkaniowej? Wyniki jednoznacznie wskazują<sup>93</sup>, że dostęp do własnego miejsca postojowego (zarezerwowanego lub wykupionego) trzykrotnie zwiększa prawdopodobieństwo posiadania samochodu. Badania pokazały, że zarówno osoby, które posiadają samochód, jak i te,

---

<sup>90</sup> P.A. Barter, *A parking policy typology...*

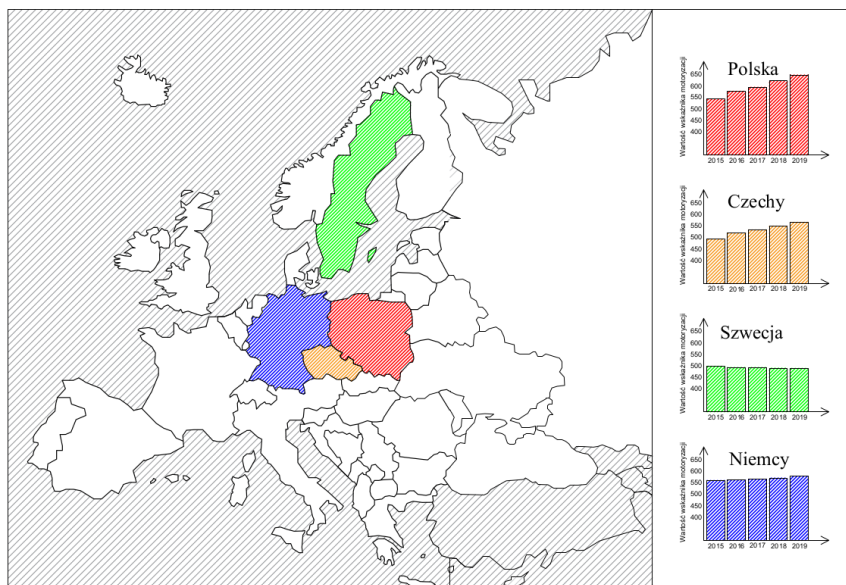
<sup>91</sup> C. Piccioni, M. Valtorta, A. Musso, *Investigating effectiveness...*

<sup>92</sup> P. Christiansen, N. Fearnley, J. Usterud Hanssen, S. Kåre, *Household parking facilities: relationship to travel behaviour and car ownership*, "Transportation Research Procedia" 2017, Vol. 25, s. 4185–4195.

<sup>93</sup> *Ibidem*.

które go nie posiadają, wykonują praktycznie taką samą liczbę codziennych podróży. Skoro dysponowanie samochodem nie wpływa na liczbę wyjść z domu, kolejne pytanie, które zadali sobie autorzy, brzmiało: czy bliskość miejsca postojowego wpływa na liczbę podróży? Mieszkańcy niezbyt skłonni są zaakceptować odległość większą niż 100 m od domu do parkingu (maksymalna akceptowalna odległość parkingu od miejsca zamieszkania to 155 m). Im większa jest odległość między domem a lokalizacją miejsca parkingowego, tym bardziej ograniczony jest udział samochodu w codziennych podróżach. Fizyczne oddzielenie tych dwóch funkcji ułatwiłoby zatem ograniczenie podróży samochodem.

W dalszej części pracy przedstawiono doświadczenia kilku krajów europejskich w kontekście kształtowania standardów parkingowych dla terenów mieszkaniowych (il. 1). Jak pokazują wykresy zamieszczone poniżej, w Szwecji wartość wskaźnika motoryzacyjnego jest praktycznie stała od 2015 r., w Niemczech lekko wzrasta, natomiast zarówno w Polsce, jak i w Czechach widoczny jest coroczny przyrost wartości wskaźnika. Warto dodać, że rosnący wskaźnik motoryzacyjny Polaków przekłada się na zwyczaje transportowe. Aż 91,6% ankietowanych deklaruje, że posiada auto, a osoby nieposiadające samochodu planują je kupić<sup>94</sup>.



Il. 1. Dynamika wskaźnika motoryzacji w wybranych krajach Europy; opracowanie własne na podstawie danych ACEA – European Automobile Manufacturer's Association

<sup>94</sup> Raport: Transportowe zwyczaje Polaków, <https://www.slideshare.net/BusradarPL/raport-transportowe-zwyczaje-polakw> [dostęp: 01.02.2023].

**Czechy.** W czeskim systemie planowania przestrzennego aktualne wytyczne parkingowe zapisane są w normie<sup>95</sup> oraz miejscowym planie (cz. *územní plán*), gdzie mogą zostać uszczegółowione. Zgodnie z normą zaleca się, aby parkingi oraz garaże dla samochodów były zlokalizowane tak, aby odległości piesze pomiędzy parkingiem a miejscem zamieszkania wynosiły co najwyżej:

- 200 m – do krótkoterminowego parkowania (do 2 godzin);
- 300 m – do parkowania długoterminowego (ponad 2 godziny);
- 500 m – odstawienie auta (odstawienie auta oznacza pozostawienie go na dłuższy czas, np. czas pobytu w domu).

W obszarach o skoncentrowanej zabudowie (np. centrach historycznych), gdzie nie jest możliwe spełnienie zakładanych wartości wskaźników parkingowych, zaleca się przyjęcie wartości przybliżonych, możliwych do osiągnięcia zgodnie z wytycznymi zamieszczonymi w tabeli.

ZABUDOWA MIESZKANIOWA			
RODZAJ BUDYNKU	JEDNOSTKA <sup>96</sup>	LICZBA JEDNOSTEK NA JEDNO MIEJSCE POSTOJOWE	PARKOWANIE DŁUGOTERMINOWE, %
Zabudowa mieszkaniowa – apartamentowiec (zabudowa mieszkaniowa przeznaczona na wynajem)	Apartament z jednym pokojem dziennym	2	<b>100%</b>
	Mieszkanie o powierzchni całkowitej do 100 m <sup>2</sup>	1	
	Mieszkanie o powierzchni całkowitej powyżej 100 m <sup>2</sup>	0,5	
Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna (własnościowa)	Mieszkanie o powierzchni całkowitej do 100 m <sup>2</sup>	1	
	Mieszkanie o powierzchni całkowitej powyżej 100 m <sup>2</sup>	0,5	

<sup>95</sup> Norma ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/pravo-a-legislativa/prehled-platnych-pravnich-predpisu/dalsi-predpisy/norma-csn-73-6110-projektovani-mistnich-komunika> [dostęp: 10.07.2021].

<sup>96</sup> Jednostka rozumiana jako „jednostka mieszkaniowa”. W czeskich standardach parkingowych podawana jest liczba mieszkań (jednostek) przypadająca na jedno miejsce postojowe, dla porównania: w polskim systemie planowania podawana jest liczba miejsc postojowych przypadających na mieszkanie.

**Niemcy.** Doświadczenia niemieckie pokazują, że możliwe jest wdrożenie rozwiązań ograniczających ruch samochodowy w miastach. W Niemczech działania takie podjęto już w latach 70. XX w.<sup>97</sup> Rozległe strefy wolne od samochodów oraz integracja różnych środków transportu publicznego na obszarze metropolitalnym, regionalnym i poziomie krajowym sprawia, że transport publiczny w Niemczech jest akceptowany przez mieszkańców oraz chętnie użytkowany. Regulacje w zakresie miejsc postojowych dla terenów mieszkaniowych są uchwalane w Niemczech dla poszczególnych landów, np. dla obszaru Badenii-Wirtembergi regulacje prawne zostały zawarte w przepisach budowlanych Landesbauordnung für Baden-Württemberg<sup>98</sup> § 37 Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder, Garagen. Zgodnie z zapisami dla każdego mieszkania należy zapewnić miejsce parkingowe. Miejsca te powinny być zlokalizowane na terenie inwestycji lub za zgodą gminy na innej wybranej nieruchomości. Poza miejscami postojowymi dla samochodów inwestor ma obowiązek zlokalizować parking dla rowerów. Inwestor ma tu pewną swobodę, może zastąpić jedną czwartą niezbędnych miejsc parkingowych przeznaczonych dla samochodów miejscami dla rowerów. Miejsca postojowe dla rowerów muszą być wygodne i łatwo dostępne z obszaru dróg publicznych. Muszą również być zabezpieczone przed kradzieżą oraz chronić rowery przed warunkami atmosferycznymi.

Przepisy zawarte w państwowym prawie budowlanym można regulować w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Masterplan może tym samym zmniejszyć liczbę miejsc postojowych dla terenów zlokalizowanych w centrum, które są dobrze skomunikowane oraz posiadają dobry dostęp do usług, lub zwiększyć dla obszarów podmiejskich, zakładając np. 2 miejsca postojowe na jednostkę.

**Wielka Brytania.** W Wielkiej Brytanii standardy parkingowe ustalane są na poziomie lokalnym. Każde miasto wprowadza własne ustalenia. Regulacje prawne dla Londynu zostały opracowane na dwóch szczeblach – na poziomie ogólnym, w postaci dokumentu *The London Plan*, oraz na poziomie lokalnym – *The Local Plan*, który w szczególności realizuje wytyczne dokumentu nadrzędnego. Najnowszym dokumentem jest *The London Plan* z 2021 r. W Londynie już w 1976 r. widoczne były tendencje zmierzające w kierunku ograniczenia przestrzeni parkingowej. Z pierwotnego narzucania minimalnych wskaźników parkingowych miasto ewolucyjnie przeszło do określenia maksymalnych

<sup>97</sup> R. Buehler, J. Pucher, U. Kunert, *Prepared for the Brookings Institution Metropolitan Policy Program, April 2009, Making Transportation Sustainable: Insights from Germany*, <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/126828/1/DB1178.pdf> [dostęp: 10.07.2021].

<sup>98</sup> Aktuellste verfügbare Fassung der Gesamtausgabe.



wskaźników w obszarze centrum miasta<sup>99</sup>. Kraj przeszedł pod względem wskaźników parkingowych ogromną metamorfozę. W Anglii podjęto działania związane z promocją transportu zbiorowego oraz ograniczeniem liczby samochodów w mieście. Analiza przeprowadzona przez badaczy we wschodniej Anglii<sup>100</sup> prezentuje ewolucję polityki w zakresie standardów parkowania oraz jak zmieniło się podejście do parkowania aut zarówno ze strony władz miast, urbanistów, jak i mieszkańców. Autorzy przedstawili w swoich badaniach przegląd polityki parkingowej oraz jej ewolucję. W 1998 r. uznano, że należy zakładać maksymalnie jedno miejsce parkingowe na jedno mieszkanie. Minimalne wartości zostały zastąpione maksymalnymi. Najważniejsze ustalenia raportu można podsumować w kilku punktach:

- istnieje silna zależność między dostępnością transportu publicznego a posiadaniem samochodu w gospodarstwie domowym. Im lepszy jest system komunikacji zbiorowej, tym mniejsza jest liczba samochodów na danym terenie;
- im więcej miejsc parkingowych zapewnia nowe osiedle, tym więcej samochodów posiadają mieszkańcy. Stają się one tym samym bardziej atrakcyjne dla gospodarstwa domowego;
- zapewnienie większej liczby miejsc postojowych powoduje większą liczbę samochodów, a te determinują więcej codziennych podróży samochodem.

W najnowszym dokumencie The London Plan 2021 władze miasta zwracają uwagę na uciążliwość dominacji pojazdów na ulicach, które stanowią przeszkodę dla ruchu pieszego i rowerowego, zmniejszają atrakcyjność ulic jako miejsc publicznych i mają wpływ na niezawodność i czas przejazdu autobusów<sup>101</sup>. Rozwiązanie tego problemu ma zapewnić m.in. ścisła kontrola struktury parkingowej nowo budowanych osiedli mieszkaniowych. Liczba miejsc parkingowych, jak również ich projekt i realizacja powinny uwzględniać potrzebę promowania aktywnych rodzajów transportu i korzystania z transportu publicznego<sup>102</sup>. Stąd w The London Plan 2021 określone zostały maksymalne wskaźniki liczby miejsc parkingowych przypadających na jednostkę mieszkaniową, uzależnione zarówno od wielkości mieszkania, jak i jego lokalizacji.

<sup>99</sup> G. Mingardo, B. van Wee, T. Rye, *Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends*, "Transportation Research Part A: Policy and Practice" 2015, Vol. 74, pp. 268–281.

<sup>100</sup> M. Stubbs, *Car Parking and Residential Development: Sustainability, Design and Planning Policy, and Public Perceptions of Parking Provision*, "Journal of Urban Design" 2002, Vol. 7, No. 2, pp. 213–237.

<sup>101</sup> The Spatial Development Strategy for Greater London. The London Plan 2021, March 2021.

<sup>102</sup> Ibidem.

W obszarze Outer London przyjęto nieco większe wskaźniki niż te w obszarze Inner London. Wskaźniki parkingowe przyjmowane są bardzo rygorystycznie, strefa centralna została uznana za strefę wolną od samochodów, w strefie centralnej Inner London wskaźniki wahają się w zakresie 0,25 do 0,75 miejsca postojowego na mieszkanie. Natomiast na oddalonym od centrum obszarze Outer London dopuszcza się większe wartości, jednak w zależności od dzielnicy są to wskaźniki między 0,5 a 1,5 dla najdalszych lokalizacji.

### 2.3. Osiedle wolne od samochodu – *car-free*<sup>103</sup>

Utworzenie osiedla bez samochodów, które będzie chętnie zamieszkiwane przez mieszkańców, jest ostatnim etapem bardzo złożonego procesu, który, jak pokazuje praktyka europejskich miast, może trwać kilkadziesiąt lat. Proces ten związany jest z ograniczeniem liczby samochodów w mieście oraz systematycznym udoskonalaniem transportu zbiorowego. O ile sama idea budowania osiedli wolnych od samochodów nie jest nowa, o tyle zyskuje ona nową odsłonę w XXI w. W Europie<sup>104</sup> założenia typu *car-free* przybierają formę osiedli mieszkaniowych. Przed erą dominacji transportu indywidualnego każde osiedle można było określić mianem *car-free*, obecnie określenie to zyskuje nowe znaczenie. Miasta XXI w. uzależnione są od podróży samochodem<sup>105</sup>. Wpływ na taki stan rzeczy ma bardzo wiele czynników związanych z urbanistyką, systemem transportu publicznego oraz cechami indywidualnymi mieszkańców. Istnieje również zależność między cechami środowiska miejskiego a rolą samochodu w codziennym życiu mieszkańców<sup>106</sup>. Jak pokazują badania przeprowadzone w Hiszpanii, widoczny jest związek w użytkowaniu samochodu na obszarach o zbliżonych cechach różnicami w polityce mobilności. Tam, gdzie działania miasta nakierowane są na powstrzymanie korzystania z prywatnych pojazdów, gospodarstwa domowe są zniechęcone do kupowania samochodów. Jedną z metod ograniczenia liczby pojazdów w centrum miasta jest wymaganie opłat od użytkowników samochodów. Badacze Disa

<sup>103</sup> A. Szumilas, *Car-free housing estate project – opportunities, possibilities, perspectives*, „Builder” 2020, Vol. 7 (276), pp. 40–43, doi: 10.5604/01.3001.0014.1616.

<sup>104</sup> D. Morris., M.P. Enoch, D. Pitfield, S. Ison, *Car-free development through UK community travel plans*, „Urban Design and Planning” 2009, Vol. 162, No. 1, pp. 19–27.

<sup>105</sup> P. Saeidizand, K. Fransen, K. Boussauw, *Revisiting car dependency: A worldwide analysis of car travel in global metropolitan areas*, „Cities” 2021, 103467.

<sup>106</sup> J.N. Gonzalez, J. Perez-Doval, J. Gomez, J.M. Vassallo, *What impact do private vehicle restrictions in urban areas have on car ownership? Empirical evidence from the city of Madrid*, „Cities” 2021, Vol. 116, 103301.

Asplund i Roger Ryddoke<sup>107</sup> podjęli temat zależności pomiędzy liczbą samochodów w mieście a opłatami za wjazd do centrum oraz za postój na przykładzie średniej wielkości miasta Uppsala. Za pomocą modelu sprawdzali, przy jakiej wielkości opłat ruch zmniejsza się. Autorzy podkreślają, że istotnym aspektem są skoordynowane działania, które wspomogą instrumenty polityczne, a opłaty za wjazd do miasta i opłaty parkingowe mogą być ważnymi częściami takich pakietów.

W miastach istnieją przestrzenie pozbawione ruchu kołowego, gdzie jest to całkowicie akceptowane przez mieszkańców. Zaliczamy do nich starówki, centra handlowe, strefy uspokojonego ruchu oraz deptaki. Jest to jednak przestrzeń, w której znajdujemy się z wyboru, po drodze, na chwilę. Przedsięwzięcie związane z realizacją osiedla mieszkaniowego bez samochodów jest znacznie bardziej skomplikowane. Osiedla wolne od samochodów dają możliwość zorganizowania większego terenu zielonego, organizacji przestrzeni do bezpiecznej zabawy czy ogrodów w miejscu, gdzie w standardowym układzie znalazłby się parking. Samo pojęcie osiedla bez samochodu nie jest jednoznaczne, dlatego poniżej zestawiono różne formy przestrzeni bez samochodów<sup>108</sup>.

A. *Visually car-free*. Jest to przestrzeń osiedla, w którego centralnej części nie ma ulic i parkingów, jest za to zielen oraz ścieżki piesze.

B. *Low-car/car-reduced*. Przestrzeń o obniżonej liczbie samochodów – osiedle zawiera obszar, gdzie dopuszczone jest parkowanie przez osoby uprawnione, np. osoby niepełnosprawne.

C. *Car-free*. Przestrzeń wolna od samochodu.

W takich krajach, jak Austria, Niemcy, Holandia i Szkocja od kilkadziesiąt lat<sup>109</sup> projektowane są osiedla wolne od samochodów. Mieszkańcy najmującego mieszkanie świadomi są zakazu posiadania samochodu. Pierwsze projekty zostały przyjęte sceptycznie pomimo wielu zalet, jakie daje takie zagospodarowanie terenu. Wszelkie działania zmierzające do zmniejszenia liczby aut w mieście opisali i zestawili badacze Ralph Buehler, John Gerike, Regine Götschi i Thomas Pucher<sup>110</sup>, porównując zwyczaje podróżnicze w Monachium, Berlinie, Hamburgu, Wiedniu i Zurychu po 1990 r. We wszystkich miastach

<sup>107</sup> D. Asplund, R. Pyddoke, *Optimal pricing of car use in a small city: A case study of Uppsala*, "Transport Policy" 2021, Vol. 114, pp. 88–103, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.09.008>.

<sup>108</sup> M. Morris et al., *Car-free development...*

<sup>109</sup> J.A. Kushner, *Car-Free Housing Developments: Toward Sustainable Smart Growth and Urban Regeneration Through Car-Free Zoning, Car-Free Redevelopment, Pedestrian Improvement Districts and New Urbanism*, "UCLA Journal of Environmental Law and Policy" 2005, Vol. 23, No. 1, pp. 1–25.

<sup>110</sup> R. Buehler, R. Gerike, T. Götschi, J. Pucher, *Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland*, "Transport Reviews" 2016, Vol. 37, No. 1, pp. 4–28.

liczba aut zmniejszyła się, a było to możliwe dzięki skoordynowanym działaniom transportowym i przestrzennym. Zestaw działań wdrażanych w każdym mieście był nieco inny. W niemieckich miastach skupiono się na promocji jazdy na rowerze, podczas gdy w Zurychu i Wiedniu rozbudowywano transport publiczny. Spośród różnego rodzaju polityk ograniczających liczbę samochodów w mieście zdecydowanie najważniejsze było zarządzanie parkingami. Badania zespołu wykazały, że po raz pierwszy liczba samochodów użytkowanych w kolejnych grupach pokoleniowych jest nieco niższa lub stabilna. Porównano liczbę samochodów w latach 1980, 1990, 2000 oraz 2010 w Berlinie, Zurychu, Wiedniu, Hamburgu i Monachium, Stwierdzono, że w każdym mieście poza Monachium liczba aut zmniejszyła się. Oznacza to, że młodsze pokolenie korzysta z samochodów rzadziej niż poprzednie, za to chętniej używa transportu publicznego, pieszego i rowerowego. Jest to zatem odpowiedni moment na wdrożenie zmian w systemie transportowym miasta. W takiej sytuacji modernizacja systemu komunikacyjnego miasta powinna spotkać się ze społeczną aprobatą.

W celu zmniejszenia liczby aut w centrum<sup>111</sup> wprowadzono ograniczenie godzin parkowania oraz zwiększenie opłat. Liczba miejsc postojowych została zmniejszona, dodatkowo rozbudowywano system Park and Ride oraz Park and Walk. Jak podsumowują badacze, we wszystkich miastach liczba podróży samochodem w ciągu dnia zmniejszyła się średnio z 40 do 27%. Jak udokumentowano, w największych miastach Austrii, Szwajcarii i Niemiec finalnie udało się zmniejszyć udział samochodów w podróżach w ciągu ostatnich 25 lat: z 40 do 27% w Wiedniu, z 40 do 33% w Monachium, z 35 do 30% w Berlinie, z 39 do 30% w Zurychu oraz z 48 do 42% w Hamburgu.

W kontekście omawiania problemu należy odróżnić dwie ważne kwestie: czy brak posiadania samochodu wynika z wyboru czy z ograniczenia (finansowego lub braku przestrzeni parkingowej). Poniżej przedstawiono wyniki badań przeprowadzonych przez Anne E. Brown<sup>112</sup> w 2012 r. w Kalifornii. Celem badań było rozpoznanie oraz podział gospodarstw domowych bez samochodów na dwie grupy: *car-less* i *car-free*. Poszukiwano odpowiedzi na dwa pytania: jaki jest stosunek gospodarstw *car-less* (gospodarstwa domowe, w których samochodu nie ma z powodów finansowych lub innych) do *car-free* (gospodarstwa domowe, w których nieposiadanie samochodu jest świadomym wyborem) oraz w jaki sposób motywacje do nieposiadania samochodu przekładają się na różnice w mobilności (np. liczba dziennych podróży lub przejechanych

<sup>111</sup> Ibidem.

<sup>112</sup> A.E. Brown, *Car-less or car-free? Socioeconomic and mobility differences among zero-car households*, "Transport Policy" 2017, Vol. 60, pp. 152-159.

kilometrów). W ramach badań poproszono 84 926 osób o wypełnienie dziennika podróży. Spośród nich blisko 4% to osoby, które nie posiadają samochodu. Pytano m.in., dlaczego dane gospodarstwo domowe nie ma samochodu oraz jakie są ku temu motywacje. Wyniki badań wykazały, że jedynie 2336 osób spośród badanych to osoby nieposiadające auta. Większość z nich – 80% – to osoby zaliczające się do grupy *car-less*, a jedynie 20% do grupy *car-free*. Dla osób zaliczających się do grupy *car-less* samochód jest za drogi, stan zdrowia lub wiek nie pozwala im jeździć lub nie mają prawa jazdy. Dla osób zaliczających się do grupy *car-free* motywacje były następujące: obawa o wpływ na środowisko oraz brak potrzeby posiadania samochodu. Z badań wynika, że świadomie z auta zrezygnowało jedynie 0,5% ankietowanych. Należy pamiętać, że posiadanie samochodu zarówno w Polsce, jak i w innych krajach wiązało się od dziesięcioleci z odpowiednio wysokim statusem społecznym. Każdy, kogo było stać na auto, posiadał je. Tendencja uwalniania się od samochodu ze względu na dbałość o środowisko i przestrzeń miasta (*car-free*) jest stosunkowo nowa. Z przytoczonych badań wynika również, że nieposiadanie auta jest luksusem. Osoby, które zrezygnowały z tego środka komunikacji, to osoby, które stać na nieposiadanie auta. Mieszkają w dobrze skomunikowanej części miasta, a w razie potrzeby mogą pozwolić sobie na przejazd taksówką lub wynajem samochodu.

Przy analizowaniu zagadnienia osiedla bez samochodów należy skupić się również na dwóch aspektach: kwestiach przestrzennych oraz społecznych. Z badań wynika, że mieszkańcy niechętnie rezygnują z samochodu, a sama własność miejsca parkingowego jest ważna w postrzeganiu nieruchomości. Istotnym wnioskiem płynącym z badań jest to, że obniżenie standardów parkowania nie daje gwarancji lepszych warunków mieszkaniowych o mniejszej dominacji samochodów<sup>113</sup>. Zmniejszenie wskaźników parkingowych może skutkować tym, że w krajobrazie miejskim istnieje mniej wyznaczonych miejsc do parkowania, ale nie samochodów.

---

<sup>113</sup> M. Stubbs, *Car Parking...*



## ROZDZIAŁ III. Rozwój motoryzacji w Polsce i jego konsekwencje dla urbanistyki

### 3.1. Znaczenie samochodu w powojennej Polsce

Samochód od kilkudziesięciu lat odgrywa bardzo ważną rolę w codziennym życiu człowieka. Decyduje o pokonywanych trasach i aktywności fizycznej społeczeństwa. Pojawienie się indywidualnego środka transportu naruszyło proporcje pomiędzy naturalnymi potrzebami człowieka a tworami technologii<sup>114</sup>. W latach 1918–1939 Polska należała do najslabiej zmotoryzowanych krajów europejskich. Pierwsze oficjalne dane z 1924 r.<sup>115</sup> mówiły o liczbie 7500 pojazdów. We wrześniu 1937 r.<sup>116</sup> kursowało w Polsce 44 299 pojazdów mechanicznych<sup>117</sup>. Natomiast dwa lata później, w roku wybuchu II wojny światowej, po drogach poruszało się 31 800 samych aut osobowych<sup>118</sup>. Pozycją literaturową otwierającą problematykę miejsc postojowych w miastach polskich jest wspomniana praca profesora Emila Bratry<sup>119</sup> z 1936 r. pt. *Problem postoju samochodowego*, gdzie zwracał on uwagę na szereg problemów, z którymi borykamy się również obecnie.

Ważnym pod względem planowanych przedsięwzięć motoryzacyjnych był rok 1944. Z inicjatywy Sekcji Motoryzacyjnej Stowarzyszenia Techników Polskich w Wielkiej Brytanii odbył się Zjazd Motoryzacyjny, który miał miejsce

---

<sup>114</sup> J. Gierczak, *Fenomen auta w przestrzeni...*

<sup>115</sup> H. Wilk, *Ministerstwo Motoryzacji czy Centralny Urząd Samochodowy? – polska motoryzacja na rozdrożu. Plany, możliwości, instytucje (1944–1948)*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2015, nr 1(25), s. 144–162.

<sup>116</sup> H.B., *Ku uwadze właścicieli garaży i stacji obsługi*, „Samochód, Motocykl, Samolot” październik 1937, nr 10, s. 10.

<sup>117</sup> Podana liczba obejmuje samochody osobowe, ciężarowe, pojazdy specjalne (cysterny, traktory), autobusy itp.

<sup>118</sup> J. Żarnowski, *Polska 1918–1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1999, s. 195–196, za: H. Wilk, *Ministerstwo Motoryzacji...*

<sup>119</sup> E. Bratro, *Problem postoju...*

w dniach 12–14 lutego w Londynie<sup>120</sup>. Do udziału w zjeździe zostali zaproszeni liczni przedstawiciele świata ekonomicznego i instytucji społecznych zajmujących się zagadnieniami motoryzacji<sup>121</sup>. Główna myśl zjazdu opowiadała za nieodkładaniem działań związanych z rozwojem motoryzacji do chwili powrotu do kraju. Zdaniem organizatorów już wówczas należało przygotować pierwsze plany na podstawie doświadczeń zagranicznych inżynierów. W tym celu powołano Tymczasową Radę Motoryzacyjną. Podczas zjazdu przedstawiciele różnych dziedzin debatowali nad kierunkiem rozwoju szeroko pojętej motoryzacji w powojennej Polsce, uwzględniając cały szereg uwarunkowań związanych z założeniami prawnymi, gospodarczymi, produkcyjnymi, militarnymi oraz rolnictwem. Referaty zostały opublikowane w formie zwartej<sup>122</sup>. W pracy zostały również uwzględnione prognozy dotyczące przyrostu liczby samochodów w Polsce oraz pierwsze wzmianki dotyczące kreowania i znaczenia miejsc postojowych. Zwrócono również uwagę na istotny aspekt posiadania samochodu, mianowicie od lat wiązało się ono z luksusem. Teorię tę potwierdziły m.in. przeliczenia Jana Dąbrowskiego<sup>123</sup> dotyczące ceny oraz kosztów utrzymania samochodu. W ówczesnej Polsce, w 1944 r., koszty utrzymania małego samochodu, bez kosztów szofera i amortyzacji wynosiły około 150 zł miesięcznie<sup>124</sup>. Oznaczało to, że potencjalnym posiadaczem samochodu mógł zostać człowiek zarabiający około tysiąca zł miesięcznie. Obliczenie takie odpowiadało rzeczywistości, ponieważ liczba osób zarabiających ponad 12 000 zł rocznie wynosiła około 30 000, była ona równa liczbie zarejestrowanych samochodów. Zatem samochód był dostępny dla niezwykle małej liczby mieszkańców, wynoszącej około 1,5% społeczeństwa. Na niedostępność oraz ekskluzywne oblicze samochodu w powojennej Polsce zwrócił również uwagę T. Marek<sup>125</sup>, który pisał: „(...) samochód osobowy staje się artykułem pierwszej potrzeby dopiero przy odpowiedniej zamożności społeczeństwa”. W okresie powojennym szacowano, że samochód stanie się powszechny w ciągu kilkudziesięciu lat po wojnie. Wtedy też

<sup>120</sup> „Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza” sobota, 3 lutego 1945, R. 2, nr 30, Londyn, s. 4.

<sup>121</sup> „Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza” czwartek, 17 lutego 1944, R. 1, nr 40, Londyn, s. 2.

<sup>122</sup> Zjazd Motoryzacyjny, Stowarzyszenie Techników Polskich w Wielkiej Brytanii. Sekcja Motoryzacyjna, 1948.

<sup>123</sup> J. Dąbrowski, *Zagadnienia motoryzacji...*

<sup>124</sup> Ze względu na działania wojenne nie są dostępne oficjalne statystyki dotyczące średniego wynagrodzenia z 1944 r., ostatni przedwojenny *Mały Rocznik Statystyczny* został wydany w 1939 r. Natomiast średnia pensja w 1950 r. wynosiła 551 zł miesięcznie zgodnie z raportem *Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w gospodarce narodowej w latach 1950–2021*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/pracujacy-zatrudnieni-wynagrodzenia-koszty-pracy/przecietne-miesieczne-wynagrodzenie-w-gospodarce-narodowej-w-latach-1950-2021,2,1.html> [dostęp: 01.02.2023].

<sup>125</sup> T. Marek, *Możliwości rozwoju przemysłu samochodowego na tle planu gospodarczego*, w: *Zjazd Motoryzacyjny...*, s. 25–36.



liczba aut powinna wynieść co najmniej 100 000<sup>126</sup>, wliczając w to samochody osobowe, ciężarowe, autobusy i specjalne: „Docelowy współczynnik osiągniemy 20 lat po wojnie, będzie on stały i wyniesie 1 samochód na 63 osoby, co wymaga odpowiedniego przygotowania infrastruktury oraz produkcji”<sup>127</sup>. Najciekawszym z punktu widzenia badań urbanistycznych był temat miejsca<sup>128</sup> samochodu w przestrzeni powojennych miast oraz pierwsze prognozy i wskaźniki. Temat ten został pośrednio podjęty w rozdziale omawiającym budowę garaży. Autor rozważał możliwości lokalizacyjne, materiały budowlane oraz ceny garaży indywidualnych. Skłaniał się do przyjęcia wskaźnika 1,3 (liczba garaży/liczba samochodów) dla docelowej liczby 200 000 samochodów, tak aby dać możliwość pozostawienia auta w więcej niż jednym miejscu. Rok po Zjeździe Motoryzacyjnym w Londynie, w 1945 r., już w wolnej Polsce wskaźnik motoryzacyjny<sup>129</sup> nie przekraczał 10 pojazdów na 1000 mieszkańców<sup>130</sup>. Również w 1945 r. przyjęto hipotezę motoryzacyjną, która zakładała<sup>131</sup> dla Warszawy oraz innych dużych polskich miast 30 samochodów na 1000 mieszkańców.

Wszelkie powojenne prognozy, dane oraz odniesienia mimo braku swojej aktualności są materiałem posiadającym istotną wartość badawczą. Określają świadomość oraz punkt odniesienia ówczesnych mieszkańców i projektantów, a także przyszłość widzianą ich oczami.

### 3.2. Konsekwencje przestrzenne silnej urbanizacji kraju

W okresie powojennym kraje europejskie zmuszone były do odbudowy zniszczeń, tak aby zapewnić godziwe warunki zamieszkania dla setek tysięcy ludzi<sup>132</sup>. Jednym z istotniejszych procesów, który przyczynił się do szybkiego rozwoju miast, były masowe migracje ludności. Kamil Nowak<sup>133</sup> wyróżnił dwa istotne okresy, pierwszy – urbanizacji właściwej (dynamicznej) – trwający do 1965 r., który wiązał się z masowymi migracjami ludności wiejskiej do miast. Drugi, do końca lat 80., związany był z malejącą dynamiką przyrostu ludności zamieszkałej w miastach. Obszary miast znacznie zwiększyły się w ciągu kilkudziesięciu lat (il. 2).

<sup>126</sup> „Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza” czwartek, 17 lutego 1944, R. 1, nr 40, Londyn, s. 2.

<sup>127</sup> T. Marek, *Możliwości rozwoju...*

<sup>128</sup> W. Przystępski, *Problem budownictwa a motoryzacja*, w: *Zjazd Motoryzacyjny...*, s. 145–152.

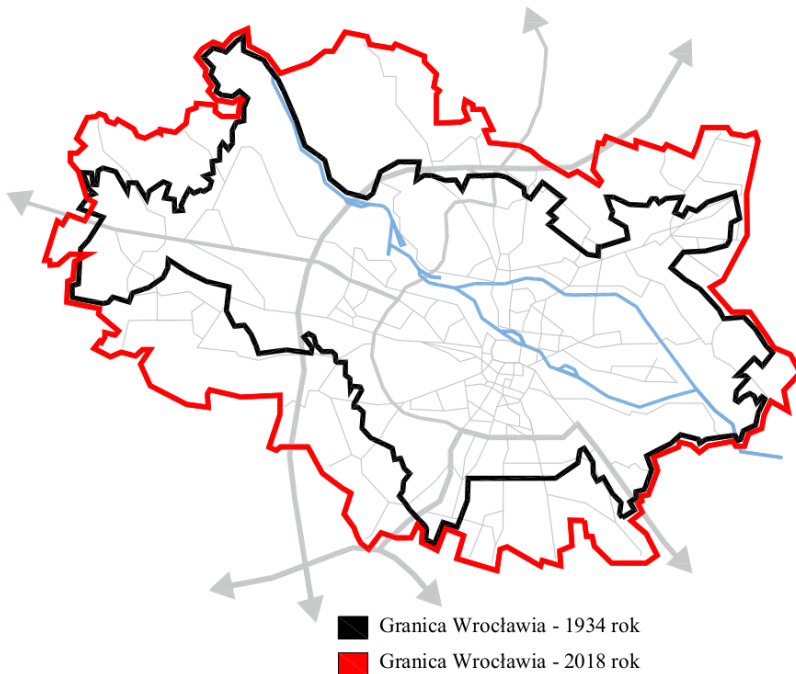
<sup>129</sup> Wskaźnik motoryzacyjny (definicja GUS): liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców [szt.].

<sup>130</sup> K. Chwalibóg, *Ewolucja struktury...*

<sup>131</sup> J. Dumnicki, L. Kreczmer, *Samochód w osiedlu...*

<sup>132</sup> B. Komar, *Analiza historyczna...*

<sup>133</sup> K. Nowak, *Procesy ludnościowo-osadnicze w Polsce po 1945 r.*, „Problemy Rozwoju Miast” 2020, t. 66, s. 81–97.



Il. 2. Granice Wrocławia w roku 1934 oraz 2018; opracowanie własne autorki<sup>134</sup>

Lata 70. rozpoczęły okres silnej urbanizacji kraju, był to czas wielkiego ożywienia gospodarczego i związanego z nim rozkwitu inwestycji mieszkaniowych<sup>135</sup>. Czas ten upłynął pod hasłem budowy wielkich osiedli mieszkaniowych, a tym samym kształtowania się aglomeracji miejskich. Wtedy też rozwinęła się dyskusja nad definicją i znaczeniem osiedla<sup>136</sup>. Zniszczenia wojenne, rozwój przemysłu oraz napływ ludności do miast wpłynęły na realizację zespołów zabudowy mieszkaniowej na niespotykaną dotąd skalę. Olbrzymie osiedla lokalizowano na rozległych terenach, z dala od centrum<sup>137</sup>. Osiedle stało się podstawowym elementem struktury miasta w XX w.<sup>138</sup> Natomiast typizacja i uprzemysłowienie budownictwa spowodowały powielenie tych samych schematów przestrzennych w wielu miejscach. Monotonne przedmieścia zaczęły wyrastać w niekontrolowany sposób, a ludzie stopniowo

<sup>134</sup> Opracowanie własne autorki na podstawie: R. Masztalski, P. Kryczka, *The Wrocław urban planning from general plans to studies on land use planning*, „TeKa Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych” 2018, nr 14(3), s. 119–136.

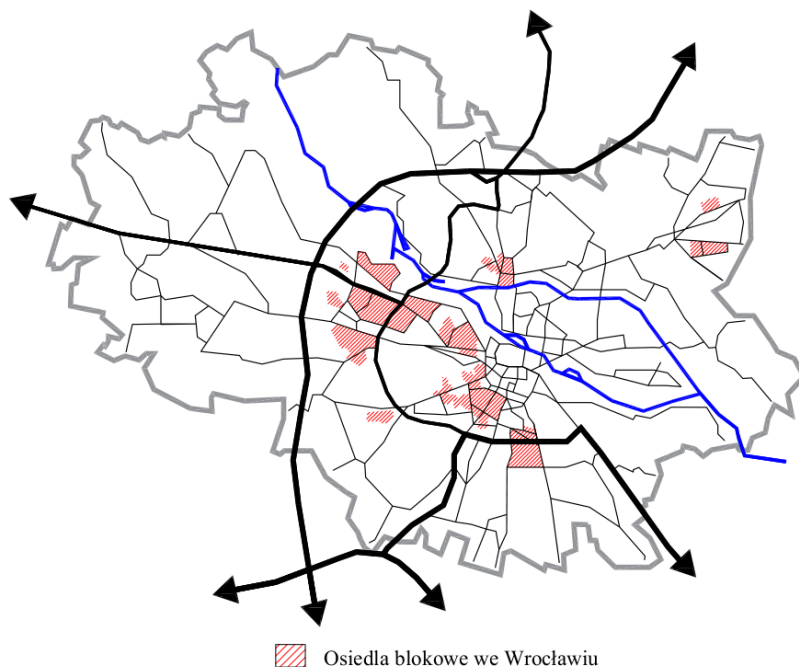
<sup>135</sup> G. Wojtkun, *Osiedle mieszkaniowe...*

<sup>136</sup> H. Zaniewska, *Ewolucja koncepcji...*

<sup>137</sup> J. Śtodczyk, R. Klimek, *Nowe tereny...*

<sup>138</sup> G. Wojtkun, *Osiedle mieszkaniowe...*

uzależniali się od samochodu, w którym spędzali coraz więcej czasu, dojeżdżając do pracy<sup>139</sup>. We Wrocławiu (il. 3) obecne były te same procesy, co w innych miastach Polski.



Il. 3. Osiedla blokowe<sup>140</sup> w strukturze Wrocławia; opracowanie własne na podstawie danych AFO: Analiza Funkcjonalna Osiedli Wrocławia<sup>141</sup>

<sup>139</sup> B. Komar, *Współczesna jakość...*

<sup>140</sup> I. Mironowicz, *Analiza funkcjonalna...*

<sup>141</sup> „Osiedla blokowe – osiedla kompletne lub niemal kompletne o charakterze wielorodzinnym. Gęstość zaludnienia i stopień wykorzystania terenu wysokie. Typowym tworzywem zabudowy mieszkaniowej są budynki z elementów prefabrykowanych o układach raczej zwartych i w miarę kompletnej strukturze funkcjonalnej (szkoła, przedszkole, przychodnia, lokalny ośrodek usługowy z podstawowymi usługami komercyjnymi, ośrodek sportowy, tereny zielone i rekreacyjne itd.). Typowy układ przestrzenny kształtowany przez swobodnie rozmieszczone budynki mieszkalne i towarzyszące im obiekty usługowe. Struktura przestrzenna osiedla przeważnie czytelna i przejrzysta, jednak niekiedy pozbawiona rozpoznawalnej hierarchii. Formowanie przestrzeni publicznej poprzez swobodnie ukształtowane układy otwarte, chociaż zazwyczaj pozwalające oddzielić obszary dedykowane aktywnościom mieszkańców i pozostałych użytkowników miasta. Ośrodek usługowy w formie odrębnej struktury przestrzennej wkomponowanej w układ budynków mieszkaniowych. Obiekty usług komercyjnych zazwyczaj w formie odrębnych obiektów. Przykłady: Gaj Północ, Kuźniki, Popowice Południe, Zawidawie, Zakrzów” (I. Mironowicz, *Analiza funkcjonalna...*, s. 38).

Wszystkie decyzje społeczno-gospodarcze<sup>142</sup>, również dotyczące planowania przestrzennego i wytycznych urbanistycznych, zapadały na szczeblu centralnym. Konieczne było zapewnienie dużej liczby mieszkań, ich jakość i standard zeszły na drugi plan. Jak pisze B. Gronostajska: „Osiedla powstawały według uproszczonych projektów opartych na normatywach, które regulowały wielkość mieszkań, wysokość zabudowy, orientację budynku względem słońca, obsługę komunikacyjną”<sup>143</sup>. Rezygnacja z historycznie utrwalonej zabudowy, a także wyeliminowanie przestrzeni prywatnej to zasadnicze zmiany w kształtowaniu osiedli tamtego okresu<sup>144</sup>. W 1974 r. wprowadzono ostatni z normatywów urbanistycznych dla terenów mieszkaniowych, który obowiązywał do roku 1981<sup>145</sup>. Normatyw ten nie tylko ustalał szczegółowe wytyczne programowe i powierzchniowe, ale też obejmował swoim zakresem osiedlową infrastrukturę społeczną, usługową, wypoczynkową oraz parkingową.

### 3.3. Kształtowanie struktury parkingowej w zespołach zabudowy mieszkaniowej II połowy XX w.

Rok 1971 był przełomowy pod względem znaczenia auta w przestrzeni polskich miast, ponieważ właśnie wtedy podjęto decyzję o produkcji Polskiego Fiata 126p<sup>146</sup> w liczbie 200 000 sztuk rocznie<sup>147</sup>. „Maluch” wpisał się na stałe w krajobraz drugiej połowy XX w. Równocześnie z pojawieniem się Fiata 126 na ulicach wielu miast pojawiały się głosy zwiastujące, że jest to pierwszy krok w stronę silnej motoryzacji, z jaką będziemy mieć do czynienia w kolejnych dekadach. Pogodzenie sprawnego systemu transportu indywidualnego z życiem miasta może być niemożliwe<sup>148</sup>.

W czasach PRL (1952–1989) regulacje dotyczące wymagań względem miejsc postojowych zajmowały raczej marginalne miejsce. Podstawowe wytyczne zostały zawarte w normatywach oraz zarządzeniach ministra<sup>149</sup>. Opracowania

<sup>142</sup> E. Oglęcka, *Prawne aspekty...*, s. 267–283.

<sup>143</sup> B. Gronostajska, *Zespoły mieszkaniowe...*

<sup>144</sup> A. Taraszkiewicz, *Wielorodzinna architektura...*

<sup>145</sup> B. Komar, *Współczesna jakość...*

<sup>146</sup> Próby krajowej produkcji samochodów w Polsce rozpoczęły się w 1922 r., kiedy to zaczęto prace nad prototypem silnika. W 1935 r. zakupiono licencję samochodu osobowego pod nazwą Polski Fiat 508, a w 1967 rozpoczęto produkcję samochodu Polski Fiat 125p.

<sup>147</sup> J. Dumnicki, L. Kreczmer, L. Remisz, *Parkingi w miastach...*

<sup>148</sup> J. Dumnicki, L. Kreczmer, *Samochód w osiedlu...*

<sup>149</sup> Zarządzenie nr 118 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 15 czerwca 1964 r. w sprawie wskaźników wykorzystania terenów zainwestowania miejskiego

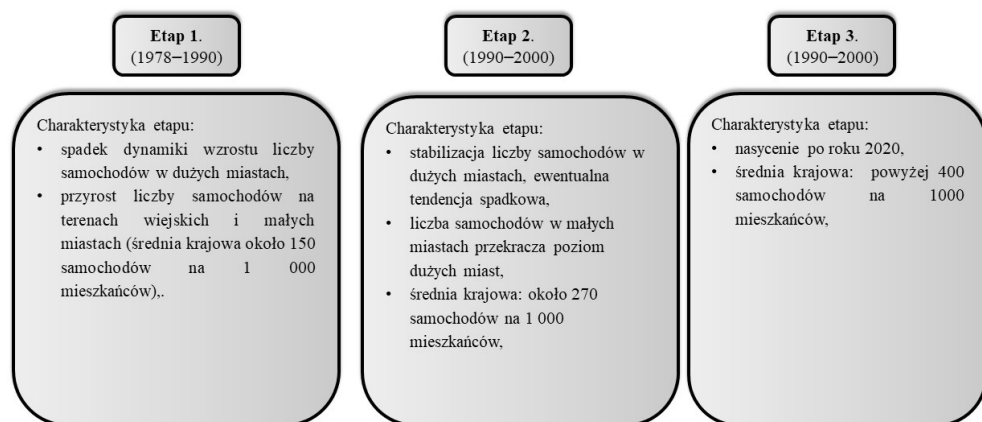
Państwowej Rady Motoryzacji z roku 1970 przewidywały, że liczba samochodów osobowych w roku 1990 będzie mieściła się w przedziale 137–153/1000 mieszkańców<sup>150</sup>. Prognozy obejmowały również poszczególne etapy rozwoju motoryzacji w Polsce aż do roku 2020<sup>151,152</sup>.



Il. 4. Polski Fiat 126p, fot. T. Pakuła



Il. 5. Samochód w przestrzeni publicznej, fot. T. Pakuła



Schemat 6. Etapy rozwoju motoryzacji w Polsce; opracowano na podstawie (J. Dumnicki, L. Kerczer, *Samochód w osiedlu*, Warszawa 1978)

(Dz. Bud., Dz. Urz. z 22 sierpnia 1964 r. Nr 14, poz. 40), Załącznik do Zarządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, Nr 9 z dnia 29 stycznia 1974 roku w sprawie wskaźników i wytycznych urbanistycznych dla terenów mieszkaniowych w miastach (Dz. Bud., nr 2 z dnia 25 lutego 1974 r.).

<sup>150</sup> Dla porównania przedstawiono prognozy na lata 1995–2000 dla innych krajów: Szwecja 570–670, Wielka Brytania 560–650, Austria 500–540, Hiszpania 290–350, Węgry 260–300.

<sup>151</sup> J. Dumnicki, L. Kerczer, L. Remisz, *Parkingi w miastach...*

<sup>152</sup> Należy jednak pamiętać, że po 1990 r. szybki wzrost motoryzacji w Polsce zdewaluował wszystkie wcześniejsze założenia względem liczby samochodów w kolejnych latach – W. Kozieniewski, *Parkingi i garaże dla samochodów osobowych. Wymagania techniczno-prawne. Stan prawny na dzień 31 marca 2000*, Warszawa 2000.

Tabela 2. Prognozy rozwoju motoryzacji w Polsce, opracowano na podstawie: J. Dumnicki, L. Kreczmer, L. Remisz, *Parkingi w miastach*, Warszawa 1979. Tabela zawiera prognozy do roku 2000. Lata 2005, 2010, 2015, 2019 – dane GUS-u, opracowanie: *Wskaźnik zrównoważonego rozwoju. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców*, źródło: [http://wskaznikizrp.stat.gov.pl/komponenty/export/005001007001K\\_liczba\\_samochodow\\_osobowych\\_na\\_1000\\_ludnosci\\_pl.pdf](http://wskaznikizrp.stat.gov.pl/komponenty/export/005001007001K_liczba_samochodow_osobowych_na_1000_ludnosci_pl.pdf)

Rok	Liczba mieszkańców Polski	Liczba mieszkańców przypadająca na 1 samochód	Wskaźnik motoryzacyjny	
1980	35,9 mln	16,2	62	PROGNOZY
1985	37,7 mln	10,4	96	
1990	39,1 mln	6,4	140	
1995	40,2 mln	4,9	200	
2000	38,65 mln	4,0	250	
2005	38,19 mln	3,1	323,4	DANE GUS
2010	38,53 mln	2,2	447,4	
2014	38,44 mln	1,9	519,9	
2019	<b>37,97 mln</b>	<b>1,3</b>	<b>580,1</b>	

Ostatni Normatyw z 1974 r.<sup>153</sup> określał szczegółowe zasady lokalizacji miejsc postojowych w przestrzeni osiedla. Główna zasada była stosunkowo prosta. Zakładała jeden samochód na jedno mieszkanie. Proporcje te należało spełnić przy zastosowaniu określonych kryteriów:

- stanowiska postojowe podstawowe: 0,3–0,4 na 1 mieszkanie (90–120 na 1000 mieszkańców)<sup>154</sup>. Miejsca postojowe powinny zostać zlokalizowane w odległości nie większej niż 300 m od budynków mieszkalnych, w miarę możliwości przy arteriach komunikacyjnych, poza terenami mieszkaniowymi;
- stanowiska postojowe rezerwowe: 0,6–0,7 na 1 mieszkanie (180–350 na 1000 mieszkańców) należało zapewnić jako parkingi wielopoziomowe, zaczynając od placów parkingowych, które zostaną spiętrzone w miarę rosnącej liczby samochodów;
- stanowiska postojowe czasowe: 0,1 na 1 mieszkanie (30 na 1000 mieszkańców) w pobliżu strefy zamieszkania.

Normatyw określał również zasady grupowania i sytuowania miejsc postojowych na terenach mieszkaniowych. Parkowanie samochodów wymagało (nadal wymaga) dużych przestrzeni. Zadaniem urbanisty było znalezienie

<sup>153</sup> Załącznik do Zarządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, Nr 9 z dnia 29 stycznia 1974 r. w sprawie wskaźników i wytycznych urbanistycznych dla terenów mieszkaniowych w miastach (Dz. Bud., nr 2 z dnia 25 lutego 1974 r.).

<sup>154</sup> W. Korzeniewski, *Poradnik projektanta...*

kompromisu między optymalną wielkością parkingu, odległością od budynków oraz relacją z innymi funkcjami. Parkingi kształtowane były w taki sposób, aby maksymalna odległość z domu do auta wynosiła nie więcej niż 300–400 metrów<sup>155</sup>. Istniały również wytyczne dotyczące maksymalnych wielkości zgrupowanych stanowisk parkingowych, które nie powinny zostać przekroczone<sup>156</sup>:

- 180 miejsc postojowych (zgrupowanie miejsc postojowych na terenie);
- 600 miejsc postojowych (zgrupowanie miejsc postojowych w garażach wielopoziomowych);
- 10 miejsc postojowych (zgrupowanie miejsc postojowych czasowych).

Również Czarnecki zaznaczał w publikacjach, że parkowanie jest zagadnieniem ściśle związanym z rozwojem komunikacji, zaznaczając, że może odbywać się ono w trzech wariantach: na jezdniach przy krawężniku, na wydzielonych pasmach postojowych wzdłuż jezdni oraz na placach parkingowych<sup>157</sup>. Zakładał również, że 30% pojazdów będzie korzystało z garaży: indywidualnych, blokowych lub wielokondygnacyjnych<sup>158</sup>.

Witold Korzeniewski przytoczył dodatkowe wytyczne, które w pewnym stopniu miały zhumanizować przestrzeń parkingów. Wytyczne te dotyczyły np. nawierzchni lub wymagań względem zadrzewiania<sup>159</sup> przestrzeni parkingowej. Na uwagę zasługuje artykuł Krzysztofa Biedy<sup>160</sup> z 1976 r., w którym autor sformułował kryteria, jakim powinny podlegać projektowane parkingi. Autor słusznie zauważył, że zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc postojowych oraz znalezienie kompromisu pomiędzy różnymi funkcjami to jedno z najtrudniejszych i najważniejszych zadań, przed jakimi staną przyszli projektanci. Zauważył również, że funkcja mieszkaniowa oraz parkingowa zawsze pozostawać będą w pewnej kolizji względem siebie, a przyszłość zdominują dwie tendencje. Pierwsza – związana z wyeliminowaniem aut ze środowiska mieszkaniowego człowieka oraz druga polegająca na bezpośredniej relacji między mieszkaniem a parkingiem. Zamieszczone niżej kryteria ustanowione przez Krzysztofa Biedę określają problemy, które należy rozważyć przy projektowaniu parkingu. Są to uniwersalne postulaty, które mogą być stosowane przez projektantów blisko pół wieku po ich ustanowieniu.

<sup>155</sup> J. Dumnicki, L. Kreczmer, *Samochód w osiedlu...*

<sup>156</sup> W. Korzeniewski, *Poradnik projektanta...*

<sup>157</sup> W. Czarnecki, *Podstawy urbanistyki i architektury*, cz. 1. *Urbanistyka*, Bydgoszcz 1979.

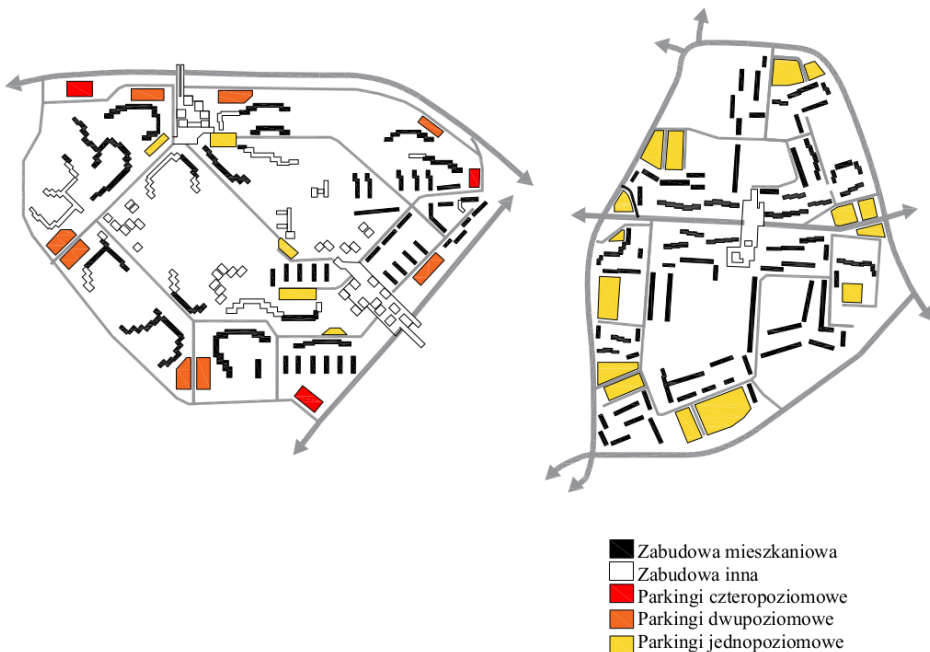
<sup>158</sup> Idem, *Podstawy urbanistyki i architektury*, cz. 2–3. *Architektura*, Białystok 1985.

<sup>159</sup> Dostępna lista drzew dobrze sprawdzających się w roli zieleni towarzyszącej parkingom w rozdz. 3.4 *Zadrzewienie parkingów*, W. Korzeniewski, *Parkingi i garaże dla samochodów osobowych. Wymagania techniczno-prawne. Stan prawny na dzień 31 marca 2000*, Warszawa 2000.

<sup>160</sup> K. Bieda, *Parkingi w osiedlach mieszkaniowych...*

1. Stopień uciążliwości parkingu dla funkcji mieszkaniowej.
2. Odległość parkingu od mieszkań.
3. Dostępność komunikacyjna parkingu.
4. Zapotrzebowanie na powierzchnie terenu w odniesieniu na 1 miejsce postojowe.
5. Wielkość parkingu.
6. Koszty realizacji miejsca postojowego.
7. Koszty eksploatacji parkingu.
8. Sprawność funkcjonalna parkingu.
9. Relacja sieci parkingu do sieci ciągów pieszych.
10. Stopień zabezpieczenia parkingu przed uszkodzeniem i kradzieżą.
11. Stopień zabezpieczenia samochodu przed wpływami atmosferycznymi.
12. Kryteria oceny estetycznej rozwiązań parkingowych w osiedlu.
13. Zmienność użytkowania w czasie, możliwość etapowania.
14. Możliwość użytkowania wielofunkcyjnego.
15. Geometria rzutu parkingu.

Należy również podkreślić, że autorzy projektów nowych zespołów zabudowy mieszkaniowej w drugiej połowie XX w. przewidywali obszary pod potencjalne przyszłe parkingi (il. 6).



Il. 6. Schemat rozmieszczenia miejsca postojowe dla samochodów (z lewej: osiedle Nowy Dwór we Wrocławiu, z prawej: osiedle Retkinia w Łodzi); opracowanie własne na podstawie: J. Dumnicki, L. Kreczmer, L. Remisz, *Parkingi w miastach...*



Niewielkim obiektem, który towarzyszy tematowi parkingu w osiedlu mieszkaniowym od początku lat 70., jest wolno stojący garaż. Korzeniewski w poradniku projektanta budownictwa mieszkaniowego z 1981 roku pisał: „Powsolny rozwój motoryzacji w Polsce sformułował specyficzne wymagania dotyczące idealnej przestrzeni parkingowej osiedla. Ideałem stało się posiadanie zamkniętego boksu garażowego”. Boksy garażowe (il. 7.) stały się plagą osiedli mieszkaniowych wykonanych w technologii wielkopłytywowej, a podejmowane kilkadziesiąt lat później próby zmiany funkcji terenu spotykają się z niezadowolaniem użytkowników garaży.



Il. 7. Garaże przeznaczone dla mieszkańców, ul. Sierakowskiego, Łódź, fot. M. Książek

Liczba samochodów po 1989 r. w polskich miastach zaczęła gwałtownie wzrastać. Osiedla nie były przygotowane na przyjęcie wzrastającej liczby samochodów, a przestrzeni parkingowej zaczynało brakować. W krajobrazie osiedla wciąż pojawiały się zgrupowane, blaszane garaże. W 1994 r. Józef Gierczak podjął temat fenomenu auta w przestrzeni, opisując go następująco: „Brak alternatywy dla auta i poszerzona o sferę emocji wygoda i wola posiadania własnego auta stoją w sprzeczności z uzasadnioną społecznie racjonalną krytyką. (...) Ta sprzeczność jest istotą fenomenu”<sup>161</sup>. Korzeniewski<sup>162</sup>

<sup>161</sup> J. Gierczak, *Fenomen auta w przestrzeni...*

<sup>162</sup> W. Korzeniewski, *Parkingi i garaże...*

zakładał już w latach 80., że 30% samochodów jest wykorzystywanych przez mieszkańców okazjonalnie. Tym samym przestrzeń parkingowa na osiedlach zyskała nową odsłonę, przekształcając się niejako w przestrzeń do przechowywania auta, co można traktować jako społeczne nadużycie<sup>163</sup>.

Okres silnej urbanizacji kraju ukierunkował rozwój wielu polskich miast. Przyjęte ówczesnie założenia komunikacyjne i parkingowe są w dużej mierze użytkowane przez obecnych mieszkańców. Finalna liczba miejsc postojowych nie została osiągnięta, rezerwy terenowe pod parkingi zostały zabudowane, a garaże wielopoziomowych nie zrealizowano. Zwiększyła się za to znacznie liczba samochodów w przestrzeni osiedla, tym samym przestrzeń parkingowa objęła ulice, chodniki, drogi pożarowe oraz trawniki. Jednocześnie widoczny jest brak radykalnych ruchów, które mogłyby przyczynić się jeśli nie do ograniczenia, to chociaż do organizacji przestrzeni parkingowej osiedla. Przyzwyczajenia mieszkańców, problem własności gruntów oraz brak alternatywy nie sprzyjają wprowadzaniu radykalnych zmian.

---

<sup>163</sup> J. Gierczak, *Fenomen auta w przestrzeni...*

## ROZDZIAŁ IV. Standardy parkingowe jako podstawa planowania

### 4.1. Polityka parkingowa w polskich miastach

Przyrost liczby samochodów, jaki obserwujemy w kraju po roku 1989, związany z otwarciem granic oraz możliwością swobodnej wymiany handlowej, przełożył się na zatłoczenie ulic, a następnie na politykę transportową miast. Prognozy dotyczące transportu indywidualnego, które zamieszczone zostały w dokumencie *Polityka Transportowa Kraju (2005–2025)*<sup>164</sup> z 2006 r., zakładały wzrost udziału transportu indywidualnego do 60–70%, co mogło doprowadzić do zmniejszenia o 20–25% liczby pasażerów miejskiego transportu publicznego. Zjawisko takie przełożyłoby się na zwiększenie nacisku na rozbudowę układu drogowego i parkingowego w zatłoczonych już obszarach śródmiejskich. Rozwiązaniem problemu olbrzymiej liczby samochodów w miastach miało być wspieranie integracji przewozów kolejowych z innymi systemami transportowymi oraz tworzenie węzłów przesiadkowych Park and Ride (P&R). W 2019 r. zaprezentowano dokument *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*<sup>165</sup>, w którym również poruszono kwestię parkowania. Ponownie optowano za wykorzystaniem potencjału parkingów P&R oraz budową węzłów integracyjnych. Kwestia parkowania pojawiła się także przy okazji tworzenia stref ruchu uspokojonego oraz wyłączaniu z ruchu kołowego centrów miast. Standardy parkingowe stopniowo zamieszczano w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, co stanowiło konsekwencję zapisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym<sup>166</sup>.

---

<sup>164</sup> [http://www.transeko.pl/prace/ptp\\_15\\_marca\\_05\\_r.pdf](http://www.transeko.pl/prace/ptp_15_marca_05_r.pdf) [dostęp: 02.02.2017].

<sup>165</sup> <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2> [dostęp: 10.02.2020].

<sup>166</sup> Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717, ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, dalej: u.p.z.p.

W wielu miastach władze zaczęły regulować system parkowania poprzez politykę parkingową. Osobne wytyczne czy regulacje zostały początkowo przyjęte dla dużych miast, jak m.in. Warszawa, Kraków, Poznań czy Wrocław. W miastach małych i średnich działania związane z parkowaniem samochodów ograniczają się do uchwał wprowadzających strefy płatnego parkowania lub strefy wyłączone z ruchu. W roku 2016 autorka niniejszego opracowania była członkiem zespołu analizującego politykę parkingową polskich miast<sup>167</sup>. Zespół badawczy przeanalizował pod tym kątem wszystkie miasta w Polsce liczące powyżej 10 000 mieszkańców, w roku 2016 miast tych było 379. Skatalogowano dostępne materiały obejmujące: politykę transportową, politykę parkingową, wszelkie uchwały miejskie oraz dostępne materiały dotyczące parkowania w wybranych ośrodkach. Wyniki badań zostały opublikowane w kilku artykułach naukowych<sup>168, 169, 170, 171</sup>.

Analiza zebranego materiału pozwoliła wyodrębnić trzy grupy miast:

- grupa pierwsza – miasta, które wdrażają politykę parkingową, posiadają strategię w postaci uchwał oraz ekspertyz dotyczących rozwiązania problemu parkowania w mieście. Pierwsza grupa jest najmniej liczna, zawiera zaledwie 31 miast (8% spośród wszystkich badanych);
- grupa druga – miasta posiadające jedynie uchwałę/obwieszczenie dotyczące określenia strefy płatnego parkowania oraz wysokości i sposobu naliczania opłat. Miast tych jest 152 (38% spośród wszystkich badanych). Strefy płatnego parkowania obejmują na ogół śródmieście oraz centrum miasta;
- grupa trzecia – miasta, które nie posiadają uchwał ani dokumentów dotyczących parkowania w mieście ani stref płatnego parkowania. Jest ich

<sup>167</sup> Badania realizowane w ramach projektu: System modyfikowalnych prefabrykowanych obiektów wielopoziomowych – Uni Parking w technologii bi-Concrete. Projekt finansowany i realizowany w ramach programu: Demonstrator + NCBiR.

<sup>168</sup> A.K. Szumilas, P.A. Pach, *Review of parking policies in the case of medium-sized Polish cities*, „Procedia Engineering” 2017, Vol. 192, pp. 863–868.

<sup>169</sup> A. Lower, M. Lower, A.K. Szumilas, *The location study of Wrocław P&R facilities by the use of fuzzy inference model*, w: *4th International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences and Arts, SGEM 2017: conference proceedings, Albena, Bulgaria, 24–30 August, 2017*, Book 5. *Urban planning, architecture and design*, Vol. 2. *Urban studies, planning and development, architecture and design*, Sofia 2017, pp. 275–282.

<sup>170</sup> A. Lower, R. Masztalski, A.K. Szumilas, *Wykorzystanie metody logiki rozmytej w tworzeniu systemowych węzłów Park and Ride uwalniających centrum od samochodów*, „Studia Komitetu Przemysłowego Zagospodarowania Kraju PAN” 2016, t. 168, s. 174–185.

<sup>171</sup> M. Lower, A. Lower, *Determining the criteria for setting input parameters of the fuzzy inference model of P&R car parks locating*, w: N.T. Nguyen, Y. Manolopoulos, L. Iliadis, B. Trawiński (eds.), *Computational Collective Intelligence: 8th International Conference, ICCCI 2016, Halkidiki, Greece, September 28–30, 2016: proceedings*. Pt. 1, Cham 2016, pp. 239–248.

214 (54% spośród wszystkich badanych), są to w większości miasta liczące kilkanaście tysięcy mieszkańców.

Województwo	Liczba badanych miast	Najmniejsze spośród analizowanych miast w województwie
Dolnośląskie	34	Kowary (11 648)
Kujawsko - Pomorskie	20	Ciechocinek 10 791 (11 648)
Lubelskie	20	Parczew (10 951)
Lubuskie	18	Strzelce Kraj. (10 212)
Łódzkie	23	Brzeziny (12 587)
Małopolskie	27	Krzyszowice (10 281)
Mazowieckie	50	Karczew (10 177)
Opolskie	12	Zdzieszowice (12 087)
Podkarpackie	17	Nowa Dęba (11 507)
Podlaskie	14	Wasilków (10 326)
Pomorskie	24	Nowy Dwór Gd. (10 171)
Śląskie	47	Kłobuck (13 281)
Świętokrzyskie	11	Włoszczowa (10 675)
Warmińsko - Mazurskie	21	Nowe Miasto L. (11 224)
Wielkopolskie	35	Międzychód (10 913)
Zachodnio - Pomorskie	24	Lobez (10 549)

Schemat 7. Struktura analizy obejmującej politykę parkingową miast w Polsce; opracowanie własne

Problem braku przestrzeni parkingowej został zaobserwowany już w miastach liczących powyżej 20 tys. mieszkańców. Władze tych miast wprowadzają regulacje dotyczące parkowania, w większości w postaci uchwalenia strefy płatnego parkowania. Natomiast w dużych ośrodkach, szczególnie stolicach regionów posiadających wysoki wskaźnik motoryzacyjny miasta, stosowane są dodatkowe regulacje obejmujące lokalizację parkingów strategicznych, system przesiadkowy P&R, bądź podnoszone są opłaty związane z parkowaniem w centrum.

## 4.2. Regulacje parkingowe w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Po okresie transformacji ustrojowej w kraju do roku 1994 brakowało w Polsce ustaleń prawno-technicznych dotyczących zasad budowania wielostanowiskowych parkingów i garaży<sup>172</sup>. Pierwszym aktem prawnym, który zawierał regulacje,

<sup>172</sup> W. Korzeniewski, *Parkingi i garaże...*

było rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 14 grudnia 1994 r.<sup>173</sup> w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Natomiast po przyjęciu ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego stał się aktem prawa miejscowego określającym przeznaczenie oraz sposób zagospodarowania terenu, w tym również sposób kreowania przestrzeni parkingowej poprzez określanie wskaźników, wyznaczenie odpowiednich stref lub stosowanie dodatkowych obostrzeń.

Pojęcie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, zwanego Studium lub skrótowo SUIKZP, wprowadziła w 1994 r. ustawa o planowaniu przestrzennym<sup>174</sup>. Ustawodawca szczegółowo określił w osobnym rozporządzeniu zakres studium<sup>175</sup>, które jest dokumentem kształtującym politykę przestrzenną miasta lub gminy. Paragraf 5 określa, zgodnie z jakimi wymogami ustala się część tekstową projektu studium. Jednym z jego elementów jest prowadzenie polityki transportowej, do której zalicza się polityka parkingowa. Problematyka ta została rozpoznana, skatalogowana oraz usystematyzowana w formie podsumowania dla każdego z miast. W ramach badań przeanalizowano treść Studiów Kierunków i Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego z lat 1994–2019 pod kątem polityki parkingowej dla obszarów o dominującej funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej. Badania objęły pięć największych miast Polski: Warszawę, Kraków, Łódź, Wrocław oraz Poznań (patrz podrozdz. 1.4).

Problem parkingowy w analizowanych dokumentach pojawiał się w ujęciu strategicznym, ściśle powiązany z transportem zbiorowym. Z każdym kolejnym rokiem w Studiach więcej uwagi poświęcano mobilności mieszkańców. Studia Prezentowały one wskaźniki związane z liczbą miejsc postojowych w poszczególnych jego częściach, a także przedstawiały długoterminowe strategie związane z realizacją sieci parkingów strategicznych<sup>176</sup>, powiązanych z głównymi punktami przesiadkowymi. Organizacja miejsc postojowych na terenach mieszkaniowych obejmowała następujące bloki tematyczne:

- prezentacja wyników badań, np. inwentaryzacja miejsc postojowych, badania socjologiczne, opinie mieszkańców;
- określenie wskaźników parkingowych;
- wskazanie lokalizacji parkingów strategicznych.

<sup>173</sup> Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 140.

<sup>174</sup> Dz. U. z 1994 r. Nr 89, poz. 415.

<sup>175</sup> Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (Dz. U. z 2021 r. poz. 2405), dalej: rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii (gmina).

<sup>176</sup> Park & Ride, Park & Bike lub Park & Walk.

**Kraków** – Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Krakowa z 2003 r. uwzględniało zapisaną w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zasadę zrównoważonego rozwoju. Studium przewidywało różne scenariusze rozwoju transportu ze szczególnym uwzględnieniem obszaru centralnego. Zwrócono w nim również uwagę na problem parkingowy terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, m.in. zauważając potrzebę rehabilitacji zespołów zabudowy mieszkaniowej o monofunkcyjnym charakterze, takich jak: Bieńczyce, Mistrzejowice, Wzgórza Krzesławickie, Wola Duchacka, Piaski Nowe, Kozłówek, Nowy Prokocim, Nowy Bieżanów. Osiedla te posiadały wiele mankamentów, jednym z nich był brak odpowiedniego systemu parkowania<sup>177</sup>. W Studium z 2014 r.<sup>178</sup> powtórzono ocenę krakowskich dzielnic. Tym razem brak parkingów bądź potrzebę ich rozbudowania zanotowano w następujących dzielnicach: Dzielnicą I, Dzielnicą IV – Prądnik Biały, Dzielnicą VI – Bronowice, Dzielnicą XII – Prokocim-Bieżanów, Dzielnicą XVIII – Nowa Huta. Na terenach oddalonych od centrum warunki parkowania poprawiają się dzięki określeniu wskaźników parkingowych. Poprawa nie dotyczy jednak osiedli budowanych w latach 80. oraz wcześniejszych, szczególnie o zabudowie zwartej, gdzie deficyt miejsc postojowych wciąż się pogłębia.

**Łódź** – System parkowania w Łódzkim Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego w latach 2010–2018<sup>179</sup> został omówiony głównie pod kątem Śródmieścia Funkcjonalnego, które obejmowało w dużej mierze zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. Klasyfikacja miejsc postojowych otrzymana w wyniku inwentaryzacji pozwoliła stwierdzić, że deficyt ogólnodostępnych miejsc postojowych był poważnym problemem miasta. W Studium Kierunków i Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego miasta Łodzi z 2018 r. widniała informacja, że struktura i liczba miejsc parkingowych nie uległa większym zmianom od wielu lat. Liczba miejsc postojowych na parkingach nieurządzonych, drogach wewnętrznych i podwórkach wynosiła wciąż blisko 30%, podobnie jak kilkanaście lat wcześniej. Pozostałe miejsca postojowe (70%) znajdowały się na ulicach oraz parkingach urzędowych. Ponadto na analizowanym obszarze parkowało więcej samochodów niż było miejsc postojowych, co skutkowało zajmowaniem chodników, trawników

<sup>177</sup> Miejskowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa, Uchwała Nr VII/58/Rady Miasta Krakowa z dnia 16 listopada 1994 r. nie zawiera regulacji dotyczących liczby miejsc postojowych na terenach mieszkaniowych.

<sup>178</sup> Uchwała Nr CXII/1700/14 z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa”.

<sup>179</sup> Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi przyjęte uchwałą Nr LXIX/1753/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 marca 2018 r.

i przekładało się na parkowanie niezgodne z przepisami. Biorąc pod uwagę niską dostępność wewnętrznych kwartałów oraz działania rewitalizacyjne związane z zagospodarowaniem pustych placów (obecnie wykorzystywanych jako parkingi), liczba dostępnych miejsc postojowych będzie z każdym rokiem maleć. Miasto zauważa również że kluczem do rozwiązania problemu parkowania w śródmieściu powinny być: „wzajemne relacje w układzie docelowym pomiędzy wielkością programu zagospodarowania, a przyjętymi i akceptowanymi wskaźnikami liczby miejsc parkingowych”<sup>180</sup> oraz jakość oferty komunikacji zbiorowej, która rekompensowałaby ewentualne ograniczenia parkingowe.

**Poznań** – Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Poznania z 1994 r.<sup>181</sup> oraz Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Poznania z 1999 r. były dokumentami stosunkowo podobnymi w zakresie wymagań parkingowych. Oba dokumenty zakładały, że miejsca postojowe powinny być realizowane w sposób nieuciążliwy dla mieszkańców, preferowały realizację parkingów podziemnych oraz wielopoziomowych oraz podkreślały istotność uchwał dotyczących polityki parkingowej w mieście. To uchwały określały szczegółowe zasady wyznaczania i dysponowania miejscami parkingowymi. Dla wszystkich projektów w obszarze centralnym wymagana była analiza parkowania w rejonie. Wymagania transportowe w stosunku do terenów i obiektów o różnym przeznaczeniu określał przyjęty normatyw parkingowy w zależności od rodzaju obiektu oraz obszaru komunikacyjnego miasta. Dla zabudowy mieszkaniowej intensywnej przyjęto:

- dla 1000 mieszkańców w śródmieściu: 220–260 miejsc postojowych;
- dla 1000 mieszkańców w obszarze pośrednim i zewnętrznym: 330 miejsc postojowych.

Podane w normatywie dolne granice liczby miejsc należało traktować jako wymagane, granice górne – jako zalecane. Miejsca postojowe powinny być zlokalizowane na działce zajmowanej przez obiekt lub – za zgodą użytkownika – na działce sąsiedniej. W Studium Kierunków i Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego Poznania z 2008 r.<sup>182</sup> zwrócono uwagę na główny obszar podlegający wytycznym parkingowym, czyli teren publiczny w centrum miasta oraz wzdłuż głównych ulic handlowych w śródmieściu. Były to miejsca, gdzie popyt na parkowanie przewyższał podaż. Najnowsze Studium<sup>183</sup>

<sup>180</sup> Ibidem.

<sup>181</sup> Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego m. Poznania, Uchwała rady Miejskiej Poznania nr X/58/94 z dnia 6 grudnia 1994 r.

<sup>182</sup> Uchwała Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r. w/s zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania.

<sup>183</sup> Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania przyjęte Uchwałą nr LXXII/1137/VI/2014 z dnia 23 września 2014 r.



ponownie obligowało wszelkich inwestorów do respektowania normatywu parkingowego oraz zbilansowania potrzeb parkingowych na własnej działce lub działce znajdującej się w jej bezpośrednim sąsiedztwie, która objęta jest jego dyspozycją.

**Warszawa** – Plan zagospodarowania m.st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania<sup>184</sup> zobowiązywał inwestorów do realizowania zrównoważonej polityki parkingowej oraz nakazywał realizację miejsc parkingowych dla samochodów osobowych na działkach własnych.

System parkowania w Warszawie był zróżnicowany w zależności od intensywności zagospodarowania terenu i odległości od centrum miasta. O ile dostęp autem do centrum powinien być ograniczony na rzecz komunikacji zbiorowej, o tyle w strefach obrzeżnych mieszkańcy powinni mieć możliwość komfortowego pozostawienia samochodu. Studium<sup>185</sup> prezentowało wiele rozwiązań mających ulepszyć system komunikacyjny oraz parkingowy w skali całego miasta, Śródmieścia oraz w przestrzeniach publicznych. Deficyt miejsc postojowych dotyczył większości obszaru miasta. Wyjątkiem była zabudowa z ostatnich lat, gdzie uwzględniano istniejący i potencjalny wskaźnik motoryzacji oraz gdzie stosowane były zasady ustalania liczby miejsc postojowych na podstawie obowiązującego SUiKZP. W kontekście zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej zauważono, że istotnym problemem była zwiększająca się intensywność zabudowy w osiedlach mieszkaniowych, odbywająca się kosztem terenów biologicznie czynnych i zieleni osiedlowej. Tereny rekreacyjne były przeznaczane na parkingi osiedlowe. Ponadto na ogół możliwe było parkowanie na chodnikach, placach oraz ciągach pieszo-jezdnym, co wpływało na obniżenie komfortu pieszego. Dokument postulował, aby wprowadzić górny limit dopuszczalnej liczby miejsc parkingowych realizowanych wraz z nową zabudową w obszarze centralnym miasta oraz uporządkować parkowanie w strefach mieszkaniowych, w tym w szczególności w obszarach zabudowy wysokiej. Dla poszczególnych stref miasta określono następujące wskaźniki parkingowe:

- strefa I/podstrefa 1a – 1 miejsce/1 mieszkanie lub mniej;
- strefa I/podstrefa 1b – 1 miejsce/1 mieszkanie lub mniej;
- strefa I/podstrefa 1c – 1 miejsce/1 mieszkanie;

<sup>184</sup> Plan zagospodarowania m.st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przyjęła Rada m.st. Warszawy uchwałą nr XXXVIII/492/2001 w dniu 9 lipca 2001 r.

<sup>185</sup> Uchwała nr L/1521/2009 Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta stołecznego Warszawy.

- strefa II – 1 miejsce /1 mieszkanie, nie mniej jednak niż 1 miejsce/60m<sup>2</sup> pow. użyt. mieszkania;
- strefa III – 1 miejsce/1 mieszkanie, nie mniej jednak niż 1 miejsce/60m<sup>2</sup> pow. użyt. mieszkania.

**Wrocław** – Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia z 2019 r.<sup>186</sup> zawierało stosunkowo dużo informacji związanych z polityką parkingową miasta, jej rolą oraz planowanymi działaniami. Szczegółnej uwadze Studium podlegało, podobnie jak w pozostałych analogicznych dokumentach, zagadnienie parkowania w centrum miasta oraz rozbudowa systemu P&R. W kontekście zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej politykę parkingową zgodnie ze Studium należało prowadzić w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, tak aby system parkowania zintegrowany był z systemami transportu publicznego, a inwestor bilansował potrzeby parkingowe na własnej działce. Miasto optowało za wspieraniem budowy parkingów, zwłaszcza podziemnych i wielopoziomowych, na obszarach niedoboru miejsc postojowych<sup>187</sup>, do których zaliczają się osiedla i kompleksy intensywnej zabudowy wielorodzinnej. Zalecana liczba miejsc postojowych dla poszczególnych stref miasta, dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej określona została w postaci następujących wskaźników określających stosunek pomiędzy liczbą miejsc postojowych a lokali mieszkaniowych:

- w strefie centralnej: 0–1 (miejsce postojowe/mieszkanie);
- w strefie śródmiejskiej: 0–1 (miejsce postojowe/mieszkanie);
- w strefie pośredniej: 0,5–1,5 (miejsce postojowe/mieszkanie);
- w strefie miejsko-aglomeracyjnej: 0,5–1,5 (miejsce postojowe/mieszkanie).

Kształtowanie przestrzeni parkingowej w zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej było obecne w każdym z kilkudziesięciu analizowanych Studiów dotyczących Wrocławia, Warszawy, Krakowa, Łodzi oraz Poznania. Należy jednak podkreślić, że w skatalogowanych materiałach tematem priorytetowym pod względem problemów parkingowych oraz mobilności mieszkańców był zawsze obszar centrum miasta. Każde studium zauważyło problem parkingowy na obszarach mieszkaniowych, jednak większość wymogów ograniczała się do określenia wskaźników parkingowych, bilansowania potrzeb na działce oraz preferowania parkingów kubaturowych i podziemnych. Na uwagę zasługują również

<sup>186</sup> Uchwała Nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

<sup>187</sup> Studium 2006, 2010 Uchwała nr L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, uchwała nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

wyniki inwentaryzacji miejsc postojowych lub badań społecznych, których wyniki przedstawione zostały w treści kilku studiów. Najważniejszy wniosek płynący ze wszystkich analiz to olbrzymia przestrzeń parkingowa w przestrzeni polskich osiedli, której skala i ogrom nie zostały w porę opanowane.

### 4.3. Plan miejscowy jako narzędzie regulujące liczbę miejsc postojowych

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r.<sup>188</sup> wprowadziła obowiązek ustalenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego minimalnej liczby miejsc do parkowania. Wymagania te określone są w osobnym rozporządzeniu<sup>189</sup>, w odniesieniu do terenów mieszkaniowych wielorodzinnych obejmują określenie minimalnej liczby miejsc do parkowania w stosunku do liczby lokali mieszkalnych. Wskaźnik ten nazywany jest w niniejszej pracy minimalnym wskaźnikiem parkingowym, natomiast szczegółowe regulacje obejmujące dodatkowe wytyczne pojawiają się w różnej formie.

W ramach badań własnych autorka przeanalizowała zapisy obowiązujących planów miejscowych dla pięciu największych miast Polski: Warszawy, Krakowa, Łodzi, Wrocławia i Poznania sporządzonych w latach 2000–2020<sup>190</sup>. Skatalogowano oraz poddano analizie zapisy wszystkich obowiązujących planów miejscowych, które obejmowały tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. Spośród wszystkich 1480 uchwalonych planów w założonym okresie<sup>191</sup> 547 spełniło przyjęte kryteria tym samym zostało poddanych szczegółowej analizie.

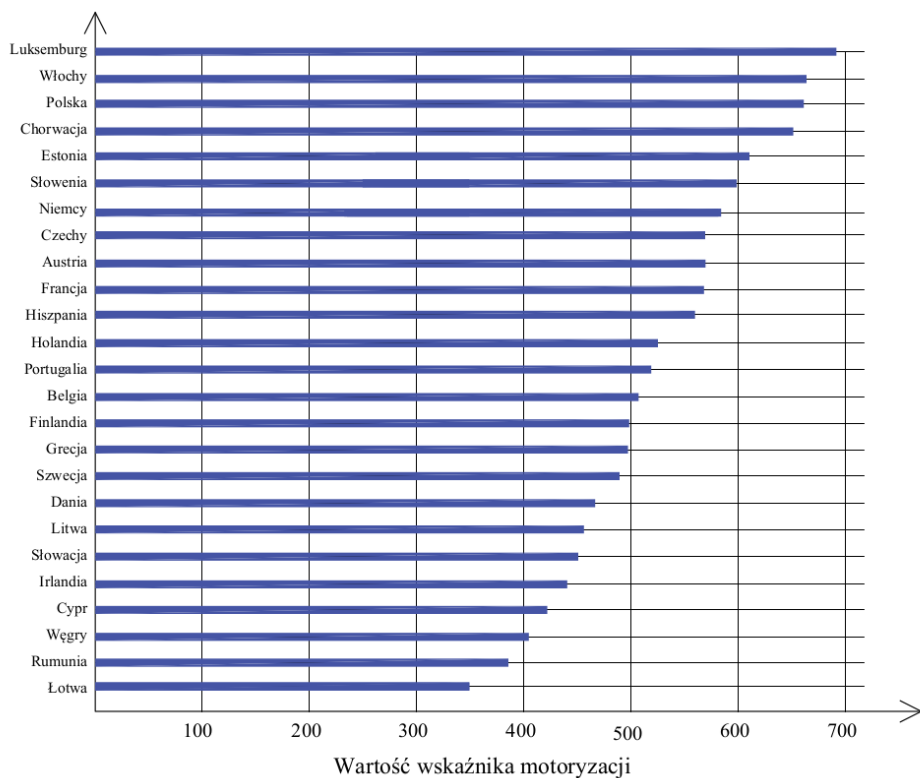
Tabela 3. Zestawienie analizowanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego; opracowanie własne					
	Warszawa	Kraków	Łódź	Wrocław	Poznań
Liczba obowiązujących planów miejscowych (2000–2020)	296	199	133	471	381
Liczba obowiązujących planów miejscowych zawierających tereny o przeznaczeniu mieszkaniowym wielorodzinnym	167	79	57	169	75

<sup>188</sup> U.p.z.p., art. 15.

<sup>189</sup> Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz. U. z 2021 r. poz. 2404), dalej: rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii, § 4, pkt 7.

<sup>190</sup> Stan na 30 sierpnia 2020.

<sup>191</sup> Ibidem.



Wykres 1. Wartość wskaźnika motoryzacji dla europejskich krajów; opracowano na podstawie danych<sup>192</sup> pochodzących z raportu: *Motorisation rates in the EU, by country and vehicle type*<sup>193</sup>

W świetle rosnącej liczby samochodów w polskich miastach podjęty problem jest szczególnie istotny. Liczba samochodów znacząco wzrosła, podobnie jak liczba kolejnych inwestycji mieszkaniowych. Jest to zjawisko postępujące z każdym rokiem, jednak charakteryzuje się ono stabilnym przyrostem. Pozostawia tym samym czas organom decyzyjnym na podjęcie ewentualnych działań polegających na optymalizacji przestrzeni parkingowych w środowisku mieszkaniowym. Od roku 2009 do 2019 w powiatach warszawskim, krakowskim i wrocławskim wzrost liczby samochodów wyniósł 45%, natomiast w poznańskim i łódzkim nieco mniej – 37%. Wskaźnik motoryzacyjny w postaci

<sup>192</sup> Luksemburg (693), Włochy (666), Polska (663), Chorwacja (651), Estonia (609), Słowenia (598), Niemcy (580), Czechy (573), Austria (572), Francja (570), Hiszpania (560), Holandia (520), Portugalia (515), Belgia (506), Finlandia (497), Grecja (496), Szwecja 479, Dania (467), Litwa (460), Słowacja (448), Irlandia (446), Cypr (427), Węgry (401), Rumunia (376), Łotwa (353).

<sup>193</sup> <https://www.acea.auto/figure/motorisation-rates-in-the-eu-by-country-and-vehicle-type/> [dostęp: 01.06.2021].

liczby samochodów osobowych zarejestrowanych na 1000 mieszkańców<sup>194</sup> w 2020 r. był rekordowo wysoki:

- Warszawa – 794,5/1000;
- Poznań – 780,7/1000;
- Wrocław – 742,2/1000;
- Kraków – 681,1/1000;
- Łódź – 624,5/1000.

Polska znajduje się na trzecim miejscu w UE pod względem wartości wskaźnika motoryzacyjnego określającego liczbę samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców. Średnia wartość dla UE wynosi 560.

#### 4.3.1. Wskaźniki parkingowe dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zobowiązała miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego do określenia zasad kształtowania zabudowy oraz podania wskaźników zagospodarowania terenu, w tym określenia minimalnej liczby miejsc parkingowych. Jest to podstawowy i najważniejszy parametr w kontekście zakładanej liczby miejsc postojowych. Analiza zebranego materiału pozwoliła wyodrębnić trzy grupy planów.



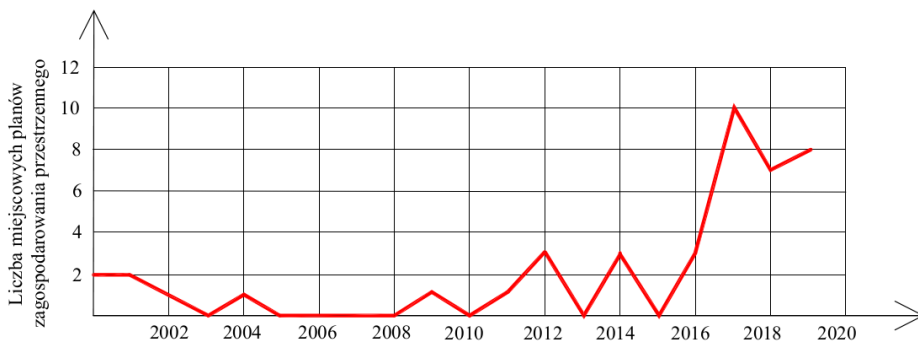
Schemat 8. Wskaźnik parkingowy dla terenów mieszkaniowych wielorodzinnych, w podziale na trzy grupy; opracowanie własne

- **grupa I.** Zdecydowana większość skatalogowanych planów miejscowych posiada określoną minimalną wartość wskaźnika mieszczącą się w przedziale 0,2–2,0 lub uzależnioną od wielkości mieszkania, np.: „(...) dla budynków mieszkaniowych wielorodzinnych i pomieszczeń

<sup>194</sup> Opracowano na podstawie danych GUS, „Vademecum Samorządowca” 2019.

mieszkalnych – nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na lokal mieszkalny, nie mniej jednak niż 1 miejsce parkingowe na 60 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej lokali mieszkalnych<sup>195</sup>;

- **grupa II.** Kilka procent spośród skatalogowanych planów miejscowych nie zawiera wymagań dotyczących kształtowania przestrzeni parkingowej. Są to w większości plany uchwalone przed 2003 r. W kilku planach znalazły się zapisy wyjaśniające brak wskaźnika, np. „Z uwagi na istniejący stan zainwestowania obszaru objętego planem, nie określa się wskaźników dotyczących miejsc parkingowych dla poszczególnych rodzajów obiektów”<sup>196</sup>. Należy jednak nadmienić, że w obecnych warunkach prawnych niewskazanie wskaźnika byłoby wątpliwe<sup>197, 198</sup>;
- **grupa III.** Kilkadziesiąt analizowanych planów miejscowych posiadało zapis określający nie tylko minimalne, ale również maksymalne wskaźniki parkingowe. Połowa planów należących do grupy trzeciej obejmowała obszary miasta o zwartej zabudowie, głównie śródmiejskiej. O ile w latach 2000–2010 plany określające maksymalny wskaźnik parkingowy pojawiały się sporadycznie, o tyle po 2016 r. ich liczba w miastach znacznie wzrosła. Miastem wyróżniającym się na tle innych jest Łódź. Spośród wszystkich planów uchwalonych w 2019 r., które obejmowały teren o analizowanym przeznaczeniu, 40% posiadało zarówno wskaźnik minimalny, jak i maksymalny. Rok wcześniej planów tych było aż 57%.



Wykres 2. Liczba miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego określających w jednym dokumencie minimalny i maksymalny wskaźnik parkingowy; opracowanie własne

<sup>195</sup> Uchwała nr VII/91/2019.

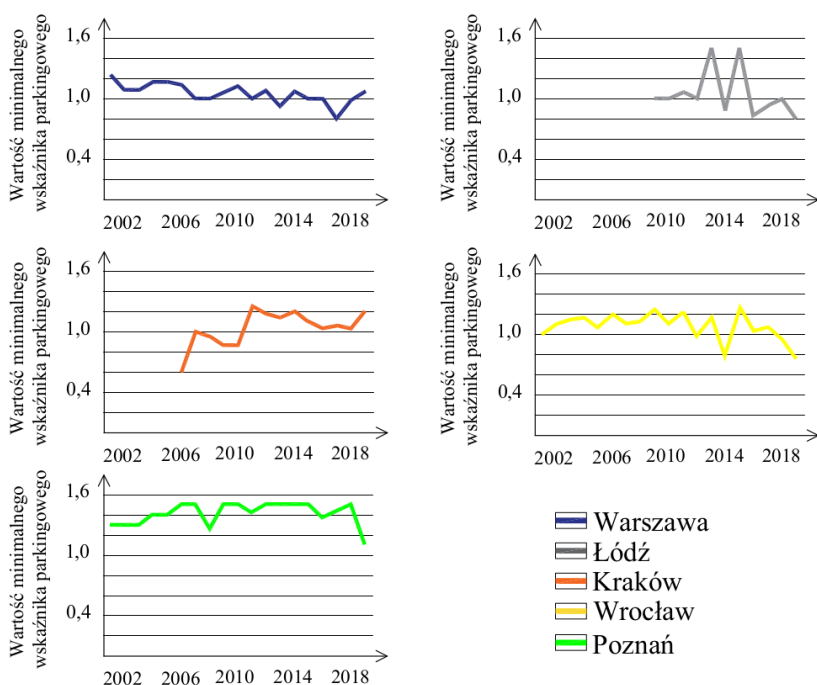
<sup>196</sup> Uchwała Nr XII/131/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Stare Miasto”.

<sup>197</sup> U.p.z.p.

<sup>198</sup> Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii.

### 4.3.2. Dynamika wskaźnika parkingowego

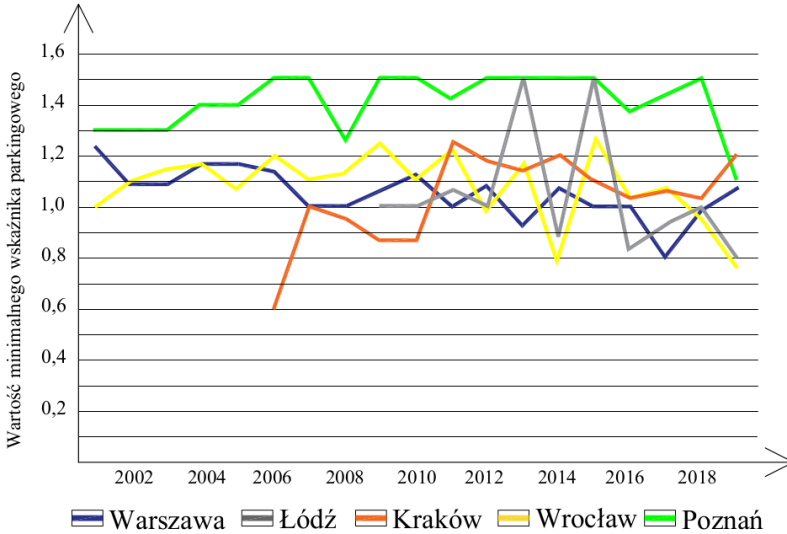
Ważną częścią podjętych badań była analiza wartości wskaźnika parkingowego w dokumentach planistycznych w świetle rosnącej liczby samochodów. Określenie dynamiki wskaźnika parkingowego w ciągu blisko 20 lat, jego ewolucja oraz dynamika w świetle wzrostu znaczenia transportu indywidualnego są zagadnieniem szczególnie istotnym. Dla każdego roku policzono średnią wartość wskaźnika minimalnego dla każdego miasta. Tym samym możliwe było przedstawienie dynamiki wskaźnika minimalnego w założonym okresie czasu, jak również porównanie miast względem siebie.



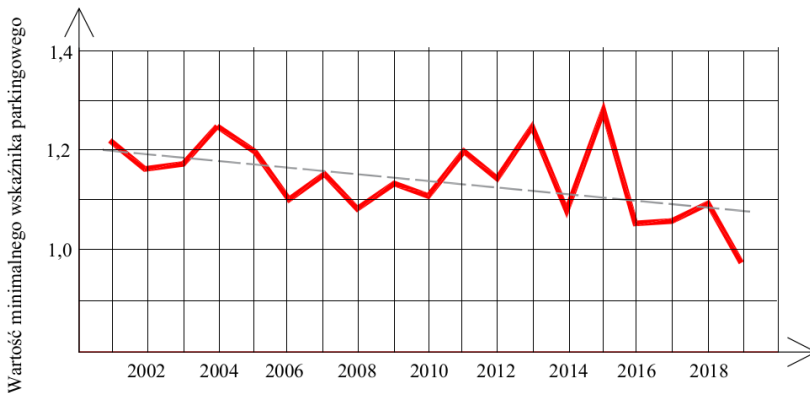
Wykres 3. Dynamika średniej wartości minimalnego wskaźnika parkingowego w poszczególnych latach, dla konkretnych miast; opracowanie własne autorki

Jak zostało zaprezentowane na wykresach powyżej (wykres 3), istnieją różnice w wartości średniego wskaźnika dla konkretnych miast. Zdecydowanie najwyższe wskaźniki minimalne przyjęte zostały w Poznaniu, od roku 2000 wskaźnik utrzymywał się stabilnie na poziomie powyżej jednego miejsca postojowego na mieszkanie. Poznań w badanym przedziale czasu zawsze posiadał najwyższy wynik spośród wszystkich miast. W Łodzi lata 2013 i 2015 miały wyjątkowo wysoki średni wskaźnik minimalny, co związane było z ustaleniami MPZP. We Wrocławiu oraz Warszawie wskaźnik oscylował wokół liczby 1,0.

Natomiast miastem, w którym widoczny jest stopniowy wzrost wskaźnika minimalnego dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w latach 2000-2010 oraz następującą po tym okresie stabilizację, jest Kraków.



Wykres 4. Dynamika średniej wartości minimalnego wskaźnika parkingowego w poszczególnych latach dla wszystkich miast; opracowanie własne autorki



Wykres 5. Dynamika średniej wartości minimalnego wskaźnika parkingowego w poszczególnych latach dla pięciu miast; opracowanie własne autorki

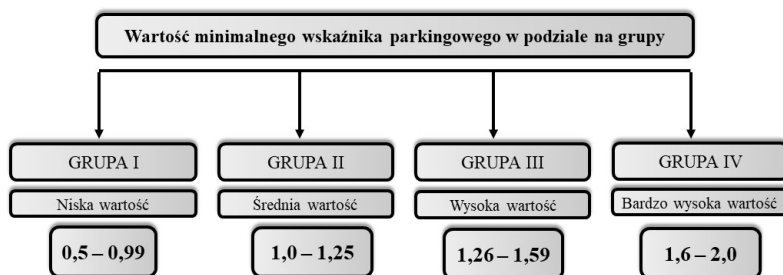
Na podstawie zebranego materiału nie jest możliwe ustalenie tendencji związanych z wartością wskaźnika minimalnego w kolejnych latach. Budująca jest natomiast spadkowa linia trendu, świadcząca o sumarycznym spadku wskaźnika minimalnego. Należy również zauważyć, że zakres wskaźnika w analizowanych



pięciu miastach obejmował stosunkowo wąski zakres wartości. Widoczne są natomiast różnice wynikające z polityki parkingowej poszczególnych miast.

### 4.3.3. Wartości minimalnego wskaźnika parkingowego dla poszczególnych obszarów miasta

Uzupełnieniem analizy statystycznej dotyczącej wartości wskaźnika parkingowego w kolejnych latach była analiza przestrzenna. Dane z kilkuset zebranych planów zostały oznaczone na mapach miast oraz przyporządkowane do poszczególnych osiedli lub dzielnic miasta. Następnie obliczono średni minimalny wskaźnik dla konkretnych obszarów. Takie działanie pozwoliło określić, czy wskaźnik parkingowy jest zróżnicowany w poszczególnych obszarach miasta oraz w jakich strefach miasta jego wartość jest najniższa, a w jakich najwyższa. Wartość wskaźnika podzielono na cztery grupy:



Schemat 9. Wartość minimalnego wskaźnika parkingowego w podziale na cztery grupy; opracowanie własne

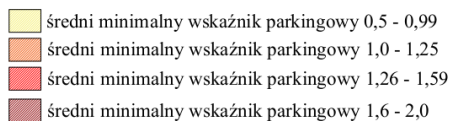
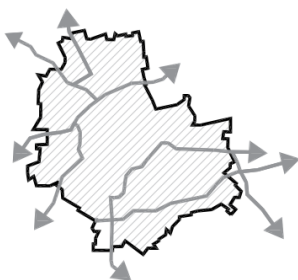
Sytuacja w każdym z analizowanych miast kształtowała się według innego schematu. Istnieją jednak pewne podobieństwa między dwoma grupami miast: Warszawą (il. 8) i Poznaniem (il. 9) oraz Wrocławiem (il. 10), Krakowem (il. 12) oraz Łodzią (il. 11). W Warszawie oraz Poznaniu średni wskaźnik parkingowy dla poszczególnych obszarów jest praktycznie równy. Dla Warszawy, poza dwoma dzielnicami, mieści się on w przedziale 1,0–1,25. Natomiast na warszawskiej Woli i Ochocie jego wartość spada poniżej 1,0. Poznańskie plany miejscowe posiadają najwyższy minimalny wskaźnik parkingowy, co charakterystyczne było dla zestawienia statystycznego oraz widoczne jest na rysunku (il. 9). Poza obszarem Starego Miasta, Jeźyc, Rataj oraz Świerczewa wskaźnik mieści się w przedziale 1,3–1,5. W pozostałych miastach widoczne jest obniżenie wskaźnika w strefie zabudowy kwartałowej obejmującej śródmieście oraz wzrost w dalej położonych osiedlach. We Wrocławiu najwyższy wskaźnik przyjęty został

dla osiedli peryferyjnych, których dostęp do sprawnego systemu komunikacji miejskiej wymaga uzupełnienia. Ciekawym przykładem jest również Łódź, która jako jedyne miasto dopuszcza wskaźnik parkingowy o wysokiej wartości 1,5–2,0 dla terenów mieszkaniowych. Spośród wszystkich osiedli jedno znalazło się w IV grupie, jest to łódzkie osiedle: Stoki–Sikawa–Podgórze (il. 11).

## Warszawa

Liczba mieszkańców: 1 794 166

Rok	Liczba samochodów zarejestrowanych na 1000 ludności [szt]:
2016	680,8
2017	715,1
2018	749,7
2019	778,0
2020	794,5



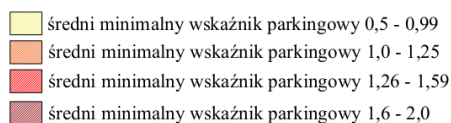
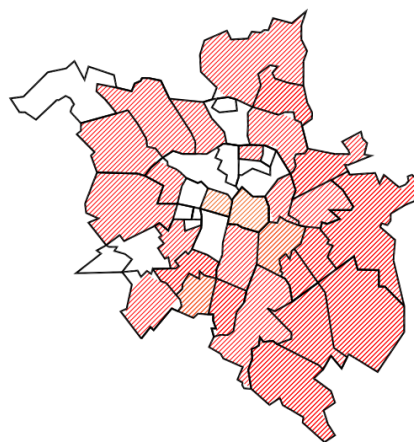
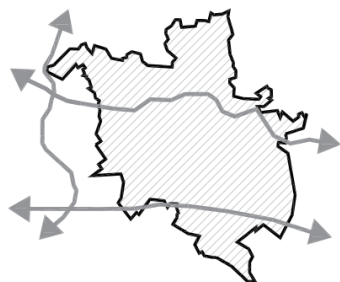
Il. 8. Graficzne przedstawienie wartości średniego minimalnego wskaźnika parkingowego dla Warszawy

Analiza przestrzenna zgromadzonych dokumentów objęła również lokalizację planów zakładających najwyższe wskaźniki parkingowe (1,26–2,0). Na mapach zaznaczono osiedla, na których został uchwalony choć jeden plan miejscowy spełniający warunek wysokiego wskaźnika. Badane miasta ponownie można było podzielić na dwie grupy. Pierwsza grupa to Warszawa i Poznań, gdzie 60% przyjętych jednostek urbanistycznych obejmuje choć jeden plan spełniający przyjęte kryterium. Natomiast dla Krakowa i Wrocławia jest to odpowiednio 16% i 37%. Osiedla posiadające plany o wysokim wskaźniku znajdują się głównie w obszarze peryferyjnym miasta. Szczególnie we Wrocławiu widoczne jest, że wysoki wskaźnik stosowany był poza obszarem Starego Miasta oraz Śródmieścia, a także że objął obszary słabo skomunikowane z centrum, co uznać można za słuszny kierunek rozwoju.

## Poznań

Liczba mieszkańców: 532 048

Rok	Liczba samochodów zarejestrowanych na 1000 ludności [szt]:
2016	660,3
2017	689,9
2018	725,1
2019	757,7
2020	780

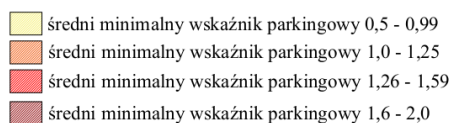
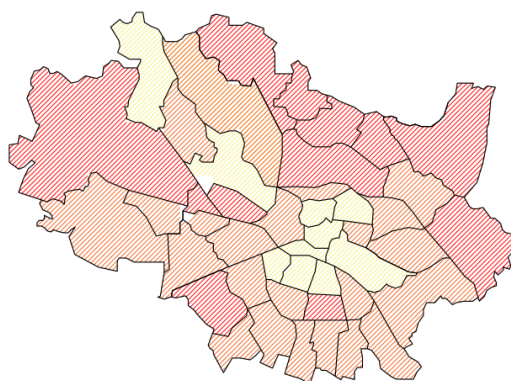
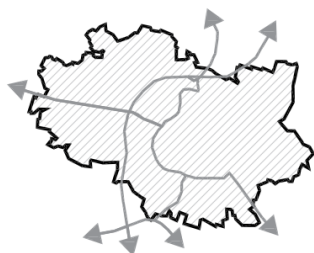


Il. 9. Graficzne przedstawienie wartości średniego minimalnego wskaźnika parkingowego dla Poznania

## Wrocław

Liczba mieszkańców: 641 928

Rok	Liczba samochodów zarejestrowanych na 1000 ludności [szt]:
2016	632,1
2017	659,2
2018	689,9
2019	715,4
2020	742,2

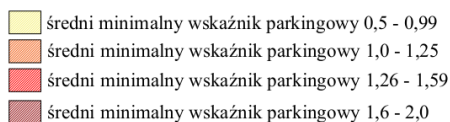
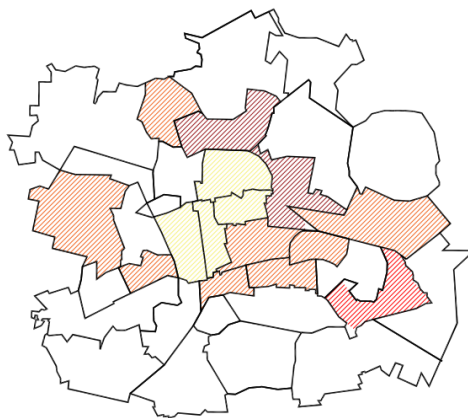
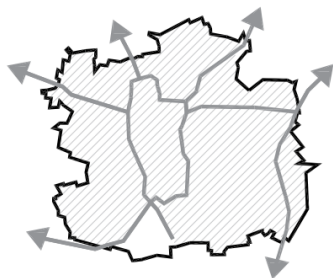


Il. 10. Graficzne przedstawienie wartości średniego minimalnego wskaźnika parkingowego dla Wrocławia

**Łódź**

Liczba mieszkańców: 672 185

Rok	Liczba samochodów zarejestrowanych na 1000 ludności [szt]:
2016	525,4
2017	559,8
2018	578,4
2019	605,4
2020	624,5

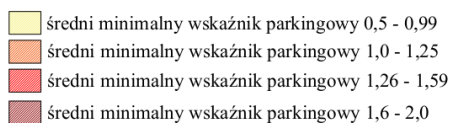
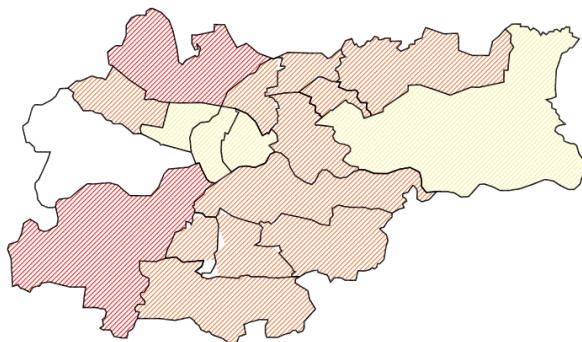
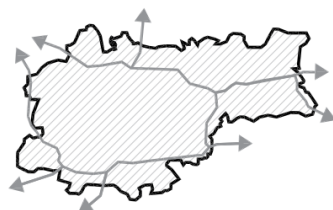


Il. 11. Graficzne przedstawienie wartości średniego minimalnego wskaźnika parkingowego dla Łodzi

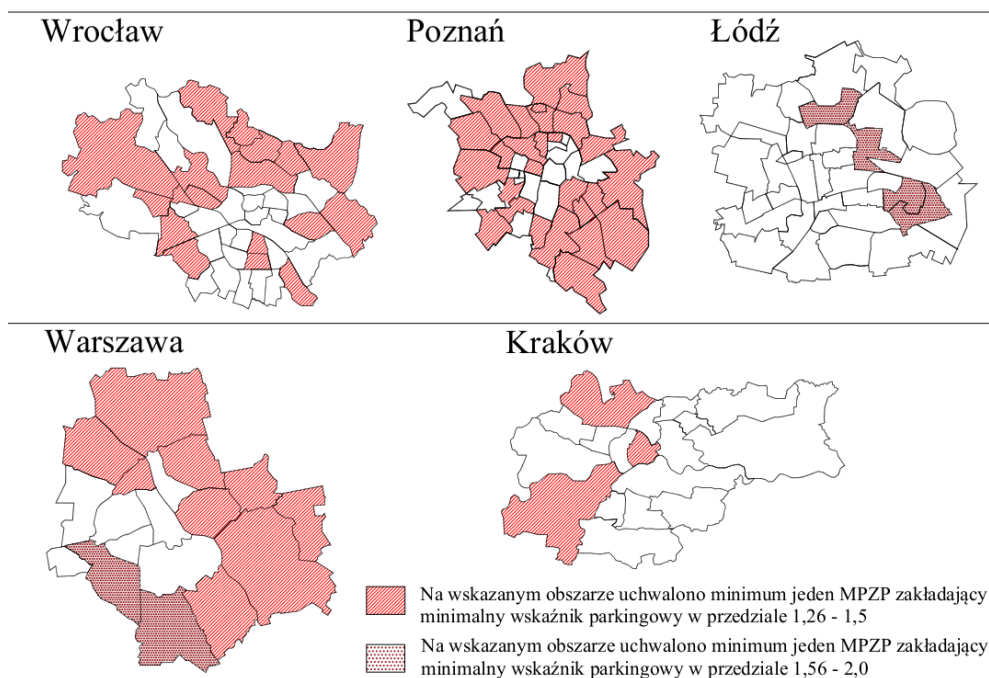
**Kraków**

Liczba mieszkańców: 779 966

Rok	Liczba samochodów zarejestrowanych na 1000 ludności [szt]:
2016	585,4
2017	610,7
2018	639,4
2019	659,8
2020	681,1



Il. 12. Graficzne przedstawienie wartości średniego minimalnego wskaźnika parkingowego dla Krakowa

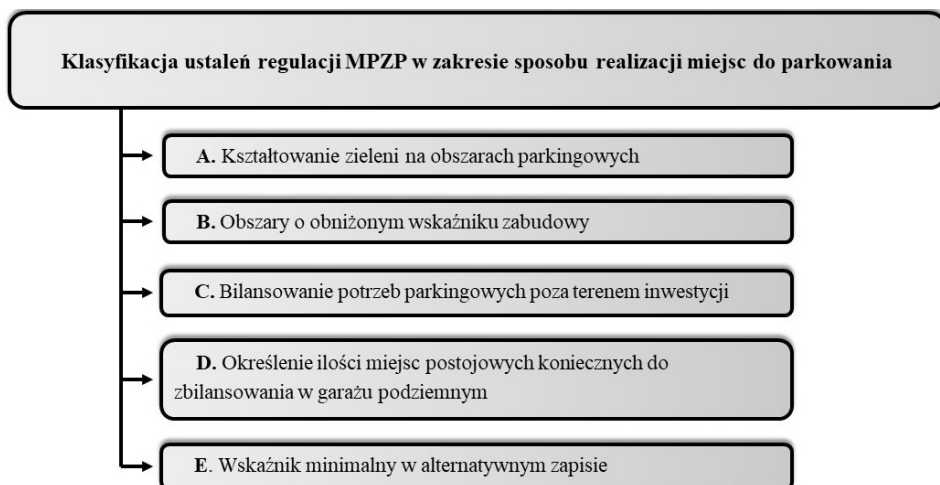


Il. 13. Graficzne przedstawienie obszarów miast, w których przyjęto najwyższe spośród skatalogowanych wartości minimalnych wskaźników parkingowych

#### 4.3.4. Ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie sposobu realizacji miejsc do parkowania

O ile z początkiem wejścia w życie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zapisy planistyczne obejmowały głównie określenie minimalnego wskaźnika parkingowego, o tyle w kolejnych latach w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zaczęły pojawiać się informacje określające więcej szczegółów w nawiązaniu do kształtowania ładu przestrzennego, zasad ochrony środowiska czy wynikających z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych. Należy jednak nadmienić, że w zdecydowanej większości skatalogowanych dokumentów w latach 2000–2020 zapis planistyczny obejmował podanie konkretnej liczby miejsc parkingowych w przeliczeniu na jedno mieszkanie oraz wymagał od inwestora bilansowania miejsc postojowych na terenie inwestycji. Interesującym zagadnieniem są wszelkie dodane przez autorów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wymagania dotyczące kształtowania przestrzeni parkingowej w zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej.

Dodatkowe zapisy zamieszczone w skatalogowanych planach<sup>199</sup> podzielić można na pięć zasadniczych grup:



Schemat 10. Klasyfikacja ustaleń regulacji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie sposobu realizacji miejsc do parkowania; opracowanie własne

### **Ad A. Kształtowanie zieleni na obszarach parkingowych**

W zapisach planistycznych dotyczących zieleni na terenie parkingu wyróżnić można dwa nurty: pierwszy obejmuje zachowanie istniejącego drzewostanu, a drugi określa wymagania dotyczące kształtowania zieleni na płycie parkingu podziemnego. Bardziej szczegółowe zapisy określają zagospodarowanie terenów na stropach garaży podziemnych lokalizowanych na terenach zabudowy mieszkaniowej w formie zieleni urządzonej na warstwie ziemi, zapewniającej przy tym naturalną wegetację roślinną<sup>200</sup>. Część zapisów planistycznych dopuszczających lokalizację parkingu podziemnego wymagała od inwestorów, aby płytę urządzić jako przestrzeń służącą rekreacji (il. 14). Istnieją również zapisy bardziej szczegółowe, wymagające zapewnienia warunków rozwoju dla roślinności projektowanej na stropach garaży, które nakładają na wykonawcę obowiązek zapewnienia 50-centymetrowej grubości warstwy podłoża na stropie garażu podziemnego.

<sup>199</sup> Analiza szczegółowa obejmuje 547 skatalogowanych miejscowych planów zagospodarowania (patrz rozdz. 5.3).

<sup>200</sup> Uchwała nr LXXXV/2213/2014 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 3 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przemysłowych w rejonie ulicy Orłów Piastowskich – część I



Il. 14. Zagospodarowanie terenu nad parkingiem podziemnym, ul. Jesionowa, Wrocław, fot. A. Szumilas

W kontekście ochrony istniejącej zieleni wysokiej na terenach mieszkaniowych najprostszy ze stosowanych zapisów brzmi: „(...) parking nie może kolidować z istniejącymi na terenie zieleni wartościowymi drzewami”<sup>201</sup> lub „zasady zagospodarowania parkingu powinny uwzględniać zachowanie istniejącego drzewostanu”<sup>202</sup>. Jeden z planów wymagał rozmieszczenia co najmniej 70% nasadzeń równomiernie w obrębie płyty parkingu<sup>203</sup>. Istnieją również plany wykorzystujące pojęcie „parkingu w zieleni”<sup>204</sup>, który jest różnie

<sup>201</sup> Uchwała nr 815/LXVI/2001 Rady Gminy Warszawa-Centrum z dnia 12 lipca 2001 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego kwartału ograniczonego ulicami: Hożą, Mokotowską, Wilczą i Kruczą, Uchwała nr LXVI/2058/2009 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 5 listopada 2009 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Ochota Centrum.

<sup>202</sup> Uchwała nr XVII/301/11 Rady Miejskiej w Łodzi, w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w dolinie rzeki Sokołówki, obejmującej rejon Parku im. A. Mickiewicza oraz projektowanego Stawu Wasiaka.

<sup>203</sup> Uchwała nr XV/635/19 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 16 października 2019 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei Marszałka Józefa Piłsudskiego oraz ulic: Henryka Sienkiewicza, Nawrot i płk. Jana Kilińskiego.

<sup>204</sup> Uchwała nr XXIV/215/V/2007 Rady Miasta Poznania, z dnia 23 października 2007 r. w/s uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Czesłowskiej, Przełęcz w Poznaniu, Uchwała Nr LXXII/1340/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 04-09-2018 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Rejon dawnego folwarku Głuszyna” w Poznaniu.

definiowany. Obejmuje on miejsca postojowe przedzielane nowymi drzewami według różnego schematu, np.:

- parking naziemny przedzielany co każdych 5 miejsc postojowych zielenią wysoką<sup>205</sup>;
- parking naziemny przedzielany zielenią o wysokości powyżej 2 m<sup>206</sup>;
- przy realizacji parkingów powierzchniowych o wielkości 26–100 miejsc parkingowych należy zapewnić minimum 1 drzewo na każde 6 rozpoczętych miejsc parkingowych<sup>207</sup>;
- przy realizacji parkingów powierzchniowych o wielkości pow. 100 miejsc parkingowych należy zapewnić 1 drzewo na każde 8 rozpoczętych miejsc parkingowych<sup>208</sup>.

Biorąc pod uwagę ocieplenie klimatu oraz zjawisko miejskiej wyspy ciepła, każdorazowy zapis planistyczny wymagający od inwestora wkomponowania zieleni na obszarze parkingu jest korzystnym rozwiązaniem.

#### **Ad B. Obszary o obniżonym wskaźniku zabudowy**

Obszary o wskaźniku parkingowym w przedziale 0,5–0,9 obejmują w większości śródmieścia miast lub obszary zabudowy socjalnej. W analizowanych dokumentach znalazło się również kilka planów dopuszczających brak miejsc postojowych opatrzonych komentarzem wyjaśniającym podjętą decyzję. We Wrocławiu wyłączono budynki wpisane do ewidencji zabytków z obowiązku spełnienia wskaźnika parkingowego podanego dla danego obszaru<sup>209</sup>. Natomiast jeden z planów obejmujących krakowskie Stare Miasto zawarł zapis, że z uwagi na istniejący stan zainwestowania obszaru objętego planem nie określa się wskaźników dotyczących miejsc parkingowych dla poszczególnych rodzajów obiektów<sup>210</sup>. Należy podkreślić, że tego rodzaju rozwiązania pojawiały się w analizowanych dokumentach sporadycznie.

<sup>205</sup> Uchwała Nr LXXII/1340/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 04-09-2018 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Rejon dawnego folwarku Głuszyna” w Poznaniu.

<sup>206</sup> Uchwała nr XXIV/215/V/2007 Rady Miasta Poznania z dnia 23 października 2007 r. w/s uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Czechosłowackiej, Przetęcz w Poznaniu.

<sup>207</sup> Uchwała nr XV/635/19 Rady Miejskiej W Łodzi z dnia 16 października 2019 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei Marszałka Józefa Piłsudskiego oraz ulic: Henryka Sienkiewicza, Nawrot i ptk. Jana Kilińskiego.

<sup>208</sup> Ibidem.

<sup>209</sup> Uchwała nr LXIII/1545/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 października 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic gen. Kazimierza Pułaskiego i Stanisława Małachowskiego we Wrocławiu.

<sup>210</sup> Uchwała nr XII/131/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Stare Miasto”.



### **Ad C. Bilansowanie potrzeb parkingowych poza terenem**

W kilku łódzkich planach dopuszczono możliwość zapewnienia minimalnej liczby miejsc parkingowych dla samochodów i autobusów (w całości lub części) na nieruchomościach położonych poza terenem objętym planem, przy założeniu, że miejsca postojowe będą znajdowały się w odległości nie większej niż 400 m<sup>211</sup> lub 200 m<sup>212</sup> od terenu inwestycji. Dodatkowo w planach tych dopuszczono zwiększenie maksymalnej liczby miejsc postojowych w przypadku realizacji parkingów na potrzeby terenów sąsiednich. Natomiast w jednym z poznańskich planów uzależniono wskaźnik parkingowy od odległości do przystanku tramwajowego. Dla każdego mieszkania w budynku wielorodzinnym, dla którego długość dojścia pomiędzy istniejącym przystankiem tramwajowym i wejściem do budynku nie przekracza 500 m, należy zapewnić 1 stanowisko postojowe, a na każde mieszkanie w budynku wielorodzinnym innym niż ww. – 1,5 stanowiska postojowego<sup>213</sup>. Jeden z analizowanych planów nakazuje realizację garażu podziemnego lub naziemnego na min. 100 miejsc postojowych z możliwością wykorzystywania go do zaspokajania potrzeb parkingowych dla istniejącej okolicznej zabudowy mieszkaniowej<sup>214</sup>. Możliwość zaspokojenia potrzeb parkingowych poza terenem inwestycji jest w Polsce rozwiązaniem innowatorskim. Z jednej strony rozwiązanie takie stanowi zagrożenie polegające na realizacji zbyt małej liczby miejsc postojowych na terenie inwestycji, z drugiej natomiast otwiera nowe możliwości zarządzania przestrzenią postojową w ujęciu terytorialnym (osiedle/dzielnica), a nie w powiązaniu z konkretną inwestycją.

### **Ad D. Określenie liczby miejsc postojowych koniecznej do zbilansowania w garażu podziemnym**

Część planów miejscowych pomijała kwestię lokalizowania parkingów podziemnych na terenie opracowania, podając jedynie wskaźnik. Niektóre dokumenty dopuszczały lokalizowanie miejsc postojowych dla samochodów

<sup>211</sup> Uchwała nr III/40/14 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 29 grudnia 2014 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: Prezydenta Gabriela Narutowicza, dr. Stefana Kopcińskiego i Juliana Tuwima na wschód od planowanego przedłużenia ulicy Uniwersyteckiej.

<sup>212</sup> Uchwała nr XXIX/756/16 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei Tadeusza Kościuszki i ulic: Zachodniej, Ogrodowej, Północnej, Wschodniej, Prezydenta Gabriela Narutowicza, Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima i Andrzeja Struga.

<sup>213</sup> Uchwała Nr XI/156/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 14-05-2019 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Unii Lubelskiej w Poznaniu.

<sup>214</sup> Uchwała nr LXI/1683/2013 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Nowa Praga II.

w parterach budynków mieszkalnych lub podpiwniczeniu<sup>215</sup>, inne natomiast wymagały lokalizacji garażu wyłącznie w kondygnacjach podziemnych<sup>216</sup>. Kolejne wprowadzały zakaz przeznaczenia więcej niż np. 20% powierzchni niezabudowanej terenu na stanowiska parkingowe<sup>217</sup> bądź dopuszczały je jedynie w wyznaczonej strefie. W kilkunastu planach (w większości dotyczących Wrocławia) umieszczono zapisy określające liczbę miejsc postojowych koniecznych do zbilansowania w parkingu podziemnym, liczbę tę określono procentowo jako 90%<sup>218</sup>, 70%<sup>219</sup>, 50%<sup>220</sup> lub 30%<sup>221</sup>.

#### **Ad E. Wskaźnik minimalny w alternatywnym zapisie**

Najpopularniejszym zapisem planistycznym dotyczącym zapotrzebowania parkingowego jest określenie liczby miejsc postojowych przypadających na jedno mieszkanie. Zapis taki stosowany był w absolutnej większości analizowanych planów. Jednak część dokumentów warunkowała liczbę miejsc

<sup>215</sup> Uchwała nr LI/3167/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 maja 2006 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonie obszaru rozwoju Śródmieście we Wrocławiu.

<sup>216</sup> Uchwała Nr XXX/412/VI/2012 Rady Miasta Poznania z dnia 17-04-2012 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Osiedle Rusa” w Poznaniu, Uchwała Nr XII/128/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 07-06-2011 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Osiedle Zodiak” w Poznaniu.

<sup>217</sup> Uchwała nr XLI/2534/05 Rady Miejskiej Wrocławia, z dnia 29 września 2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania północnej części obszaru Gajowice.

<sup>218</sup> Uchwała nr LXIII/1545/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 października 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic gen. Kazimierza Pułaskiego i Stanisława Małachowskiego we Wrocławiu, Uchwała nr 496/XXXVI/2000 Rady Gminy Warszawa Centrum z dnia 28 sierpnia 2000. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu ulicy Bartyckiej, Uchwała nr LXIII/1545/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 października 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic gen. Kazimierza Pułaskiego i Stanisława Małachowskiego we Wrocławiu.

<sup>219</sup> Uchwała nr LVI/1338/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 maja 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie nieruchomości położonej przy ul. Braci Gierzyńskich 149 we Wrocławiu, Uchwała nr XXII/485/16 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 marca 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Księcia Witolda i Zyndrama z Maszkowic we Wrocławiu.

<sup>220</sup> Uchwała nr LI/1803/02 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 26 września 2002 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulicy Trawowej i Krzemienieckiej we Wrocławiu – część A (Dz. Urz. Woj. Doln. Nr 266, poz. 4472) na obszarze objętym planem.

<sup>221</sup> Uchwała nr XV/440/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 21 listopada 2019 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Nowodworskiej we Wrocławiu, Uchwała nr VI/55/15 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 15 stycznia 2015 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Księży Małego i Wielkiego we Wrocławiu – część północna LXI/859/12, Uchwała nr LXI/859/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Płaszów-Rybitwy”.



Il. 15. Wjazd do garażu podziemnego, ul. Kamienna, Wrocław; fot. A. Szumilas

postojowych względem liczby mieszkańców lub powierzchni mieszkań. Zapisem popularnym w warszawskich dokumentach jest zapewnienie dla zabudowy mieszkaniowej jednego miejsca postojowego na jedno mieszkanie, nie mniej jednak niż jedno miejsce na 60 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej mieszkania. Zapis stosowany w takiej formule pojawiał się wielokrotnie. Czasem dotyczył większych mieszkań, zakładając np. jedno miejsce dla jednego mieszkania i nie mniej niż dwa miejsca dla mieszkania o powierzchni powyżej 100 m<sup>2</sup><sup>222</sup>. W Poznaniu w kilku planach zastosowano zapis warunkujący liczbę miejsc postojowych względem liczby mieszkańców, co zapisano w następującej proporcji:

- 45 stanowisk postojowych/100 mieszkańców<sup>223</sup>;

<sup>222</sup> Uchwała nr XCII/2350/2014 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 16 października 2014 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Miasto-Ogród Sadyba część I, Uchwała nr XCIII/2382/2014 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 30 października 2014 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Wierzba w rejonie ul. Krasickiego.

<sup>223</sup> Uchwała nr XXXIV/273/IV/2003 Rady Miasta Poznania z dnia 2 grudnia 2003r. – w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru STRZESZYNA – rejon ulic Koszalińskiej i M. Wańkowicza w Poznaniu.

- 220–260 stanowisk (minimalna – zalecana) postojowych/1000 mieszkańców<sup>224</sup>;
- 33 stanowiska postojowe/100 mieszkańców<sup>225</sup>.

Analiza skatalogowanego materiału pozwala stwierdzić, że szczegółowe regulacje dotyczące kształtowania parkingów zapisywane są w różnej formie, a porównanie ich stanowi mozolny proces. Sformułowana klasyfikacja ustaleń regulacji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie sposobu realizacji miejsc do parkowania objęła poruszaną w planach tematykę: kształtowanie zieleni na obszarach parkingowych, obszary o obniżonym wskaźniku zabudowy, określenie liczby miejsc postojowych koniecznych do zbilansowania w garażu podziemnym czy przedstawienie wskaźnika minimalnego w alternatywnym zapisie. Na przełomie lat widoczna jest pewna zmiana, którą autorka ocenia pozytywnie. Wzrasta liczba dodatkowych wytycznych względem parkingów. Wymagania te dotyczą ustalania nie tylko minimalnej, ale również maksymalnej liczby miejsc postojowych przypadających na mieszkanie oraz bilansowania potrzeb parkingowych poza terenem inwestycji. Istotne jest również pojawiające się pojęcie „parkingu w zieleni”, które chociaż obecnie różnie definiowane, obliguje wykonawcę do zapewnienia choć minimalnej ilości zieleni towarzyszącej miejscom postojowym.

---

<sup>224</sup> Uchwała nr LXXXVI/976/IV/2006 Rady Miasta Poznania z dnia 24 stycznia 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „ŁAZIENNA” w Poznaniu.

<sup>225</sup> Uchwała nr XXIV/215/V/2007 Rady Miasta Poznania, z dnia 23 października 2007 r. w/s uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Czechostowackiej, Przetęcz w Poznaniu.

## ROZDZIAŁ V. Parking w oczach mieszkańców Wrocławia. Analiza źródeł prasowych

### 5.1. Prasa jako źródło informacji o codziennym życiu mieszkańców

W ramach badań nad przestrzenią parkingową osiedla przeanalizowano materiał prasowy znajdujący się w lokalnych, wrocławskich dziennikach z lat 70., 80. i 90. Zebrano oraz skatalogowano archiwalne artykuły pochodzące z „Wieczoru Wrocławia” oraz „Słowa Polskiego”. Należy nadmienić, że region wrocławski przed 1989 r. był jednym z siedmiu tzw. trzytytułowych regionów, w którym dziennikiem partyjnym była „Gazeta Robotnicza”, drugim porannym pismem codziennym adresowanym do inteligencji i mieszczaństwa było „Słowo Polskie”, a popołudniowy dziennik nosił tytuł: „Wieczór Wrocławia”<sup>226</sup>. W niniejszej pracy zdecydowano się przeanalizować tytuły dzienników kierowanych do szerokiej społeczności, które wydawane były przez założony okres badań.

Łącznie zebrano blisko 6500 numerów dzienników, których artykuły zostały przeanalizowane pod kątem narastania problemów parkingowych, opinii mieszkańców oraz nowych inwestycji komunikacyjnych w mieście. Poszczególne teksty dotyczyły wielu zagadnień, jak stopniowe ograniczanie ruchu kołowego, budowa pierwszych parkingów terenowych czy wprowadzanie stref płatnego parkowania. Pomimo wiodącego tematu – przestrzeni parkingowej osiedla – poszerzono zakres analiz. Tym samym katalogowano wszystkie artykuły dotyczące parkowania we Wrocławiu. Takie działanie pozwoliło ustalić na późniejszym etapie pracy, jak kształtuje się problem parkingów osiedlowych na tle wszystkich zagadnień związanych z posiadaniem samochodu we Wrocławiu.

---

<sup>226</sup> A. Szynol, *Prasa codzienna na Dolnym Śląsku w latach 1989–2000*, Wrocław 2004.

Lokalna prasa jest źródłem informacji o codziennym życiu mieszkańców, ich problemach, oczekiwaniach oraz codziennych ważnych sprawach. Wrocławskie dzienniki miały duże znaczenie dla obiegu informacji w latach 1970–1999. To w dziennikach publikowane były lokalne wiadomości, reklamy, informacje dotyczące funkcjonowania miasta, a w późniejszych latach programy telewizyjne. Codzienne gazety stanowiły główne źródło informacji o tym, co dzieło się w kraju i na świecie<sup>227</sup>. Józef Winiewicz<sup>228</sup> wyodrębnia następujące podstawowe zadania prasy:

- bieżące informowanie o lokalnych wydarzeniach i problemach;
- kontrola władz lokalnych;
- integracja lokalnej społeczności;
- edukacja społeczno-polityczna;
- historyczno-kulturalna i ekonomiczna;
- wspieranie lokalnej kultury;
- promocja „małych ojczyzn”;
- rozrywka;
- funkcja reklamowo-ogłoszeniowa.

Upadek komunizmu w Polsce w połowie roku 1989 oraz początek lat 90. otworzył okres wszechstronnej transformacji systemu politycznego, gospodarczego, a także społecznego, w tym medialnego. Rozpadał się stary system, a poszczególne środki masowego komunikowania zmieniały się intensywnie<sup>229</sup>. Wzrost udziału kapitału zagranicznego w rynku medialnym, segmentacja, fragmentacja oraz rozwój technologii komunikacji masowej miały ogromny wpływ na późniejszy rozwój prasy<sup>230</sup>. Badania źródeł prasowych zdecydowano się zakończyć na roku 1999. Po roku 2000 widoczny był znaczący spadek sprzedaży prasy, który łączył się bezpośrednio z rosnącym znaczeniem internetu. Z badań CBOS<sup>231</sup> wynika, że w 2008 r. blisko połowa Polaków miała dostęp do sieci internetowej.

<sup>227</sup> J. Winiewicz, *Dziennikarze o prasie polskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, „Kwartalnik Historii Prasy Polskiej” 1978, t. XVII, nr 4, s. 7–14, [https://bazhum.muzhp.pl/media//files/Kwartalnik\\_Historii\\_Pras\\_Polskiej/Kwartalnik\\_Historii\\_Pras\\_Polskiej-r1978-t17-n4/Kwartalnik\\_Historii\\_Pras\\_Polskiej-r1978-t17-n4-s7-14.pdf](https://bazhum.muzhp.pl/media//files/Kwartalnik_Historii_Pras_Polskiej/Kwartalnik_Historii_Pras_Polskiej-r1978-t17-n4/Kwartalnik_Historii_Pras_Polskiej-r1978-t17-n4-s7-14/Kwartalnik_Historii_Pras_Polskiej-r1978-t17-n4-s7-14.pdf) [dostęp: 15.12.2017].

<sup>228</sup> *Prasa lokalna w Polsce 2014 – sytuacja, główne problemy, perspektywy rozwoju*, opracowanie: Izba Wydawców Prasy dla Komisji Kultury i Środków Przekazu Sejmu RP, Warszawa, 31 marca 2014 r. [https://www.iwp.pl/pliki/Polska\\_prasa\\_lokalna\\_raport\\_20140331.pdf](https://www.iwp.pl/pliki/Polska_prasa_lokalna_raport_20140331.pdf) [dostęp: 15.12.2017].

<sup>229</sup> R. Filas, *Czytelnictwo gazet i czasopism w Polsce u progu lat 90*, Kraków 1990.

<sup>230</sup> K. Flasiński, *Od drukarni do Facebooka. Przemiany prasy codziennej w Szczecinie w latach 1989–2014*, Warszawa 2015.

<sup>231</sup> Komunikat z Badań CBOS: Korzystanie z Internetu, Nr 85/2020, [https://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2020/K\\_085\\_20.PDF](https://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2020/K_085_20.PDF) [dostęp: 20.12.2020].

## 5.2. Analiza doniesień prasowych – lata 1970–1979

Wrocław w latach 70. rozwijał się intensywnie, czego odzwierciedleniem były artykuły zamieszczane w codziennej prasie. Większość tekstów dotyczących osiedli mieszkaniowych oraz ich problemów skupiała się na doniesieniach z budowy, informacjach o kolejnych inwestycjach, planach oraz wyobrażeniach miasta przyszłości. Mieszkańcy wyrażający swoje opinie na łamach prasy praktycznie nie poruszali tematu miejsc postojowych. Tematom osiedlowym towarzyszyło słowo: „brak”. Obejmowało ono brak<sup>232</sup> dostępu do infrastruktury społecznej, brak sklepów, brak dróg, brak chodników oraz komunikacji publicznej. W kilku artykułach dotyczących Popowic<sup>233, 234</sup> przedstawiono wizję przyszłego osiedla posiadającego bogaty program usług dla mieszkańców, na które jednak lokatorzy będą musieli długo poczekać.



Il. 16. „Słowo Polskie”  
21–23 II 1975, nr 44  
(8866), s. 3



Il. 17. *Rosną Popowice*, „Słowo  
Polskie”, 23 V 1975, nr 117 (8939), s. 4



Il. 18. „Słowo Polskie” 19 II  
1976, nr 40 (9152), s. 4

Problemy związane z posiadaniem auta w przestrzeni mieszkaniowej oraz brakiem miejsc postojowych pojawiały się w prasie na początku lat 70. sporadycznie. Było to zrozumiałe ze względu na niski wskaźnik motoryzacyjny. Jednak już pod koniec lat 70. opublikowano artykuł: *Jak rozwiązać problem samochodów na osiedlu?*<sup>235</sup>, w którym autor zwrócił uwagę, że liczba aut w środowisku mieszkaniowym człowieka wzrasta bardzo szybko. W efekcie samochody zajmowały chodniki, tereny rekreacyjne i trawniki. Lokalna prasa poinformowała również wrocławian o konferencji naukowej *Samochód w osiedlu* organizowanej przez Towarzystwo Urbanistów Polskich. Na spotkaniu poruszonych zostało wiele ważnych zagadnień. Prelegenci podkreślali fakt, że w przyszłości konieczne będzie wykorzystanie terenów przyległych do osiedli mieszkaniowych oraz budowanie parkingów wielopoziomowych. Tym

<sup>232</sup> *Przez dziurkę od klucza*, „Słowo Polskie” 22–23 XI 1975, nr 259 (9081), s. 3.

<sup>233</sup> *Rosną Popowice*, „Słowo Polskie” 23 V 1975, nr 117 (8939), s. 4.

<sup>234</sup> *Na Popowicach budują tylko domy*, „Słowo Polskie”, 2 VI 1975, nr 125 (8947), s. 3.

<sup>235</sup> *Jak rozwiązać problem samochodów na osiedlu*, „Słowo Polskie” 28 IX 1979, nr 217 (10215), s. 6.

samym ważnym zadaniem dla urbanistów XXI w. będzie znalezienie kompromisu między zwiększającą się liczbą samochodów a możliwościami terenowymi osiedla.



Il. 19. Składane garaże dla maluchów, „Słowo Polskie” 25 V 1977, nr 117 (9527), s. 6



Il. 20. *Miasto w obiektywie*, „Słowo Polskie” 19 V 1976, nr 113 (9225), s. 8



Il. 21. *Autobusy na wrocławskim rynku*, „Słowo Polskie” 1 VIII 1978, nr 173 (9879), s. 3

Informacje o przyjętych wskaźnikach parkingowych ujęto także w artykule z 1976 r: *Nowy Dwór – pierwsze osiedle z przestrzennymi mieszkaniami*<sup>236</sup>, gdzie zwrócono uwagę na innowacyjne rozwiązania w postaci wyeliminowania ruchu kołowego z przestrzeni między budynkami, przyjęcie wysokiego wskaźnika parkingowego (300 m.p./1000 mieszkań) oraz planowane garaże wielopiętrowe na obrzeżach osiedla. Natomiast propozycja rozwiązania problemu braku miejsc postojowych zaprezentowana została w artykule pt. *Składane garaże dla maluchów*<sup>237</sup>, gdzie autor poinformował czytelników o możliwości zakupu garaży przeznaczonych do przetrzymywania Fiata 126p. Garaże o prostej konstrukcji były przewidziane do samodzielnego montażu.



Il. 22. *Miasto w obiektywie*, „Słowo Polskie” 18 II 1976, nr 39 (9151), s. 8



Il. 23. „Słowo Polskie” 2 II 1977, nr 26 (9436); fotografia pokazująca coraz większy ruch na ulicach, s. 3

<sup>236</sup> *Nowy Dwór – pierwsze osiedle z przestrzennymi mieszkaniami*, „Słowo Polskie” 20 I 1976, nr 15 (9127), s. 4.

<sup>237</sup> *Składane garaże dla maluchów*, „Słowo Polskie” 25 V 1977, nr 117 (9527), s. 6.



W prasie lat 70. obecny był również problem auta w centrum miasta. W lutym 1975 r.<sup>238</sup> wprowadzono w mieście strefy płatnego parkowania. Objęły one Rynek, Plac Solny oraz ul. Świdnicką, Zapolskiej i okolice Dworca Głównego. Już miesiąc po wprowadzeniu ograniczeń w prasie pojawił się artykuł pt. *Nie wykorzystujemy parkingowych rezerw*<sup>239</sup>. Zdaniem autora miasto powinno było dać mieszkańcom bezpłatną możliwość pozostawienia auta, wykorzystując do tego małe, nieprzelotowe uliczki, jak np. ul. św. Magdaleny lub Ofiar Oświęcimskich. Również problem pobierania opłat za parkowanie pojawiał się cyklicznie w prasie, a każdy artykuł prezentował własne stanowisko<sup>240</sup>. W tekście pt. *Kierowcy nie płacą za parkowanie w Rynku*<sup>241</sup> znalazła się informacja, że ze względu na bardzo niskie stawki za postój kierowcy unikali opłaty, nie obawiając się ewentualnej dopłaty<sup>242</sup>. Natomiast autor felietonu *O parkingach i papierosach*<sup>243</sup> proponował, aby pozostawić opłaty parkingowe, ale dla turystów, natomiast znieść dla wrocławian. W prasie regularnie pojawiały się fotografie: *Na ulicach Wrocławia*<sup>244</sup>, gdzie publikowane były zdjęcia zakorkowanych ulic oraz porzuconych i zdezelowanych pojazdów.

### 5.3. Analiza doniesień prasowych – lata 1980–1989

W latach 80. problemy parkingowe miasta poruszane były w prasie częściej niż w poprzedniej dekadzie. Lokalna prasa rozpisywała się na temat parkowania w Rynku, centrum czy na terenie osiedli mieszkaniowych. Lata 80. XX w. to dla Polski czas kryzysu gospodarczego, czego odzwierciedleniem była codzienna prasa. O podwyżkach cen żywności, kolejkach i strajkach pisano codziennie.

Kryzys przemysłu motoryzacyjnego przekładał się na codzienne życie mieszkańców oraz ich problemy. Prasa nagminnie donosiła o braku benzyny na stacjach paliw<sup>245</sup> oraz braku części zamiennych. W wielu tekstach znajdowały się informacje o zatłoczonych parkingach, z których nie odjeżdżały auta, ponieważ nie miały gdzie zatankować. Podobnie odczuwalny był brak części

<sup>238</sup> *Od lutego parkowanie w centrum miasta będzie płatne*, „Słowo Polskie” 10 I 1975, nr 8 (8830), s. 4.

<sup>239</sup> *Nie wykorzystujemy parkingowych rezerw*, „Słowo Polskie” 4 III 1975, nr 52 (8874), s. 6.

<sup>240</sup> *Samoobstuga na parkingach*, „Słowo Polskie” 6 II 1978, nr 39 (9736), s. 5.

<sup>241</sup> *Kierowcy nie płacą za parkowanie w rynku*, „Wieczór Wrocławia” 11 V 1988, nr 92 (5934), s. 7.

<sup>242</sup> Godzina parkowania kosztowała 20 zł (była to bardzo niska suma, za którą można było kupić trzy pudełka zapatek).

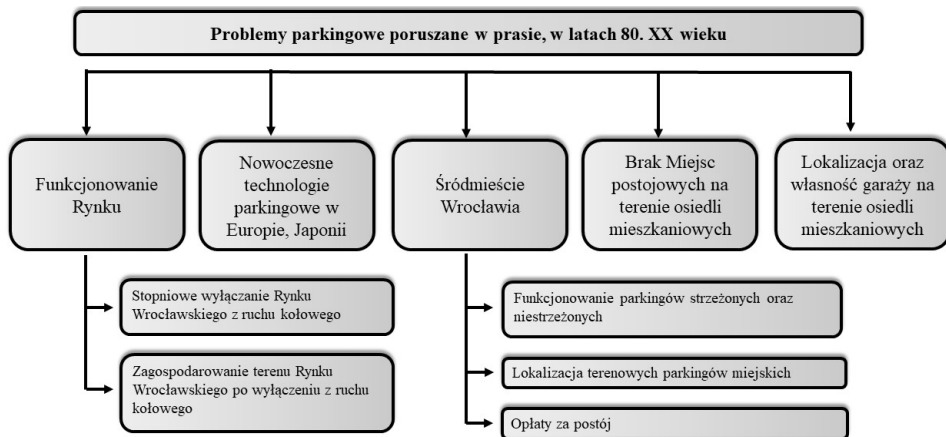
<sup>243</sup> *O parkingach i papierosach*, „Słowo Polskie” 8–10 VIII 1975, nr 174 (8996), s. 6.

<sup>244</sup> *Miasto w obiektywie*, „Słowo Polskie”, 19 V 1976, nr 113 (9225), s. 8.

<sup>245</sup> Brak tytułu, „Wieczór Wrocławia”, 3 III 1982, nr 18 (4358), s. 8.

zamiennych<sup>246</sup> oraz zła jakość nowych pojazdów<sup>247</sup>, na które narzekali zarówno mieszkańcy, jak i taksówkarze. Posiadanie samochodu było tematem wielu artykułów, które dotyczyły zarówno problemów bieżących, jak i przyszłości. Tekst pt. *Początek końca samochodu*<sup>248</sup> traktował o przyszłości:

*W kilku krajach zachodniej Europy znaleźli się prorocy zapowiadający początek końca ery samochodu i epokę demotoryzacji. Przepowiednię tych złych dla przemysłu motoryzacyjnego wiadomości jest wyraźnie obserwowany kryzys. W Paryżu 13% ludzi miało kiedyś samochód, w Mediolanie 11%. Obecnie liczba ta zmniejsza się. Zmniejszenie zainteresowania samochodami to złe zjawisko. Oznacza to w wielu przypadkach redukcję robotników, a to może oznaczać zwolnienia.*



Schemat 11. Problemy parkingowe miasta, poruszane w prasie w latach 80. XX w.; opracowanie własne

W świetle obaw o liczbę samochodów w przyszłości warto zwrócić uwagę na tekst pt. *Mamy 100 tys. samochodów osobowych*<sup>249</sup>. W 1987 r. Wrocław należał do najbardziej zmotoryzowanych miast w Polsce, co uważane było za chlubę miasta. Wrocławianie mieli około 100 000 prywatnych samochodów osobowych. Liczba ta stawiała Wrocław na trzecim miejscu w kraju, po Poznaniu i Warszawie. Jednak duża liczba samochodów generowała również problemy w postaci braku przestrzeni parkingowej<sup>250</sup>.

Brak miejsc postojowych uważany był przez część osób za pozorny, ponieważ w strukturze osiedli widocznych było wiele szerokich chodników, niezagospodarowanych placów czy skwerów, które zdaniem autora tekstu

<sup>246</sup> Jakość samochodów wciąż się pogarsza, „Wieczór Wrocławia”, 8 IX 1987, nr 174 (5761), s. 4.

<sup>247</sup> Dlaczego nie można zwiększyć liczby taksówek, „Wieczór Wrocławia” 1 IX 1987, nr 169 (5756), s. 6.

<sup>248</sup> Początek końca samochodu, „Wieczór Wrocławia” 31 V 1985, nr 106 (5188), s. 6.

<sup>249</sup> Mamy 100 tys. samochodów osobowych, „Wieczór Wrocławia” 8 IX 1987, nr 174 (5761), s. 6.

<sup>250</sup> Samochody nie mogą zmieścić się w mieście?, „Wieczór Wrocławia” 21 I 1981, nr 17 (4117), s. 4.

z powodzeniem można by przeznaczyć na parking<sup>251</sup>. „Czas już najwyższy, żeby każdy właściciel pojazdu mógł znaleźć w naszym mieście właściwe miejsce na swój wóz. Sprawę należy potraktować wreszcie poważnie i kompleksowo. Szybko bowiem wyrastamy z motoryzacyjnych powijaków”<sup>252</sup>.

Prasa lat 80. donosiła stosunkowo często o kradzieży samochodów, o źle zorganizowanych parkingach, które to powinny być parkingami strzeżonymi, oraz o złej lokalizacji (parking niewidoczny z okien). Optowano również na łamach prasy za zwołaniem nocnej straży obywatelskiej, która pełniłaby dyżury na niestrzeżonych parkingach<sup>253</sup>.

Obszarem najpopularniejszym w latach 80. w kontekście problemów parkingowych był podobnie jak w latach 70. Rynek oraz obszar Starego Miasta. Najwięcej artykułów dotyczyło etapowego wyłączania Rynku z ruchu oraz dylematów, jak zagospodarować tak wielki plac. Sam Rynek wyłączany był z ruchu stopniowo. W 1978 r. wycofano z rynku tramwaje oraz autobusy<sup>254</sup>, w latach 1980–1981 rozpoczęto dyskusję<sup>255</sup> na temat zanieczyszczenia powietrza, spalin i drgań, które szkodziły zabytkom. Zachodnia część rynku została zamknięta jako pierwsza w styczniu 1983<sup>256</sup>. Parkingi znajdujące się po stronie wschodniej oraz północnej od tej pory przeważnie były zatłoczone<sup>257</sup>. W prasie pojawiały się różne propozycje dotyczące organizacji przestrzeni parkingowej, np. parking w Sukiennicach<sup>258</sup>. Dyskutowano również, w jaki sposób zagospodarować pustą, zachodnią część Rynku, po zlikwidowaniu parkingu<sup>259</sup>,

*Po uwolnieniu zachodniej części Rynku od parkingu samochodowego dziwnie pusto tu teraz... Czasem tylko pokaże się w tym rejonie jakieś uprawnione auto. Wyrugowanie stąd parkingu było oczywiście celowe, ale na lato warto by pomyśleć o jakimś sensownym zagospodarowaniu wolnej przestrzeni.*

Rok po zamknięciu Rynku plac nadal pozostawał pusty, a nastroje społeczne nie zmieniły się. W prasie pojawiały się następujące tytuły: *Główny plac Wrocławia nie może pozostać martwy. Co zrobić z Rynkiem?*<sup>260</sup>. Mimo uwolnienia

<sup>251</sup> Ibidem.

<sup>252</sup> Ibidem.

<sup>253</sup> *Nadal sporo kradzieży i włamań do samochodów*, „Wieczór Wrocławia” 7 III 1985, nr 47 (5129), s. 4.

<sup>254</sup> *Kiedy samochody znikną z Rynku*, „Wieczór Wrocławia” 23 X 1980, nr 230 (4050), s.6

<sup>255</sup> *Rynek bez samochodów*, „Wieczór Wrocławia” 4 VI 1981, nr 108 (4208), s.4.

<sup>256</sup> Brak tytułu, „Wieczór Wrocławia” 21–23 I 1983, nr 15 (4586), s. 6.

<sup>257</sup> Brak tytułu, Komentarz dotyczący parkingów pod zdjęciem „Wieczór Wrocławia” 25–27 X 1985, nr 209 (5291), s.8.

<sup>258</sup> *Samochody wyprowadzają się z Rynku*, „Wieczór Wrocławia” 11 III 1985, nr 49 (5131), s. 5.

<sup>259</sup> Brak tytułu „Wieczór Wrocławia” 21–23 I 1983, nr 15 (4586), s. 6.

<sup>260</sup> *Główny Plac Wrocławia nie może pozostać martwy. Co zrobić z rynkiem?*, „Wieczór Wrocławia” 6–8 V 1983, nr 89 (4660), s. 1.

przestrzeni Rynku od samochodów przechodnie nadal kurczowo trzymali się chodników, a sam plac pozostawał niezagospodarowany. Dwa lata po wyłączeniu zachodniej części rynku wdrożono działania aktywizujące przestrzeń miasta<sup>261</sup>, jak np. występy ulicznych teatrów na dawnym parkingu.

Pierwsze większe parkingi terenowe powstawały w mieście w latach 80., co było uzasadnione rosnącą liczbą samochodów<sup>262</sup>. Część z niżej wymienionych inwestycji została zrealizowana, część pozostała jedynie w planach. Są też takie, które choć pojawiły się w planach na początku lat 90., na realizację musiały czekać blisko 30 lat (np. parking podziemny pod Placem Wolności). Wymienione niżej parkingi terenowe były inwestycjami mającymi służyć wszystkim mieszkańcom<sup>263, 264, 265, 266, 267</sup>.

1. Parking przy zbiegu ul. Podwale/ul. Słowackiego (1980).
2. Parking przy Panoramicznym Racławickiej (1984).
3. Parking przy ul. św. Antoniego (1986).
4. Parking przy zbiegu ul. św. Mikołaja/ul. Ruskiej (1986).
5. Parking przy pl. Wolności (w łączniku z ul. Kazimierza Wielkiego) (1986).
6. Parking przy Nowym Targu, naprzeciwko Hali Targowej (1986).
7. Niezrealizowany parking kubaturowy przy ul. Zielińskiego/ul. Kolejowej (1986).
8. Niezrealizowany parking przy skrzyżowaniu ul. Krawieckiej i placu Dzierżyńskiego (obecnie plac Dominikański) (1982).

W prasie lat 80. pisano o ciekawostkach technologicznych dotyczących samego samochodu, zielonych parkingów oraz nowoczesnych systemów parkowania. W artykule *Mówiący samochód*<sup>268</sup> czytaliśmy o nowoczesnych autach, gdzie samochód odzywał się do kierowcy, mówiąc: „Tu mówi Twój samochód. Benzyna w baku kończy się”. Natomiast innowacyjny system parkowania został skrytykowany w artykule „Automatyczny garaż”<sup>269</sup>, w którym zgodnie z przekazem autora niewielu kierowców zainteresowanych było taką formą przetrzymywania samochodu.

<sup>261</sup> *Występ Ulicznego Teatru na dawnym parkingu*, „Wieczór Wrocławia” 1–3 III 1985, nr 43 (5125), s. 9.

<sup>262</sup> *Coraz wolniej jeździ się po zatłoczonych ulicach*, „Wieczór Wrocławia” 8 I 1987, nr 5 (5592), s. 4.

<sup>263</sup> W odróżnieniu od „parkingów celowanych”, które pojawiają się w przestrzeni miasta, w latach 90. będą to parkingi przeznaczone dla użytkowników konkretnego obiektu: urzędu, biurowca, teatru itp.

<sup>264</sup> „Wieczór Wrocławia” 21 I 1986, nr 14 (5348), s. 3.

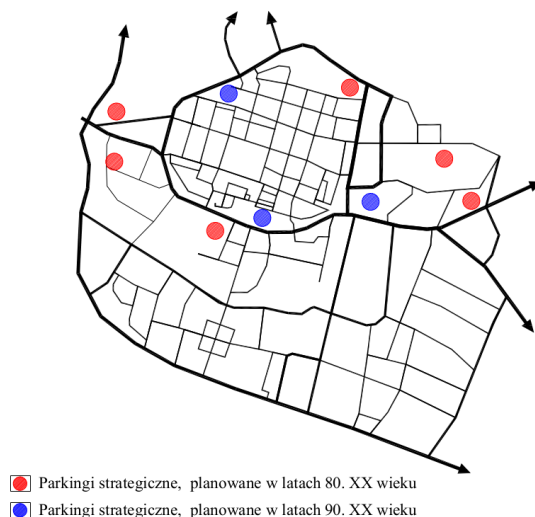
<sup>265</sup> *A może parking na Placu Wolności?* „Wieczór Wrocławia” 28 X 1982, nr 186 (4526), s. 8.

<sup>266</sup> *Zielone czy betonowe?* „Wieczór Wrocławia” 27–29 I 1984, nr 20 (4846), s. 1.

<sup>267</sup> *Nieuzasadniony gest projektantów parkingu*, „Wieczór Wrocławia” 18–20 VII 1980, nr 156 (3976), s. 5.

<sup>268</sup> *Mówiący samochód*, „Wieczór Wrocławia” 24–25 V 1980, nr 116 (3936), s. 6.

<sup>269</sup> *Automatyczny garaż*, „Wieczór Wrocławia” 30 IV 1987, nr 84 (5671), s. 6.



Il. 24. Parkingi strategiczne planowane w latach 80. i 90. XX w. Lata 80.: parking przy zbiegu ul. Podwale/ul. Słowackiego, parking przy Panoramic Ractawickiej, parking przy ul. św. Antoniego, parking przy zbiegu ul. św. Mikołaja/ul. Ruskiej, parking przy pl. Wolności (w łączniku z ul. Kazimierza Wielkiego), parking przy Nowym Targu, naprzeciwko Hali Targowej. Planowano parking kubaturowy przy ul. Zielińskiego/ul. Kolejowej, planowany parking przy skrzyżowaniu ul. Krawieckiej i placu Dzierżyńskiego (ob. Dominikańskiego. Lata 90: ul. Łazienna (parking czterokondygnacyjny), ul. Ruska (parking dwukondygnacyjny), przy ul. Ofiar Oświęcimskich, ul. Kolejowa, pl. Dominikański; opracowanie własne

## 5.4. Analiza doniesień prasowych – lata 1990–1999

W latach 90. XX w. problemy parkingowe Wrocławia pojawiały się w lokalnej prasie znacznie częściej niż w poprzednich dekadach. Dotyczyły one głównie zagadnień związanych z pozostawieniem samochodu w centrum<sup>270</sup> oraz brakiem miejsc postojowych na wrocławskich osiedlach. Na początku 1997 r. liczba zarejestrowanych samochodów wynosiła 206 000<sup>271</sup>. Wraz ze wzrostem liczby samochodów wzrastała liczba konfliktów.

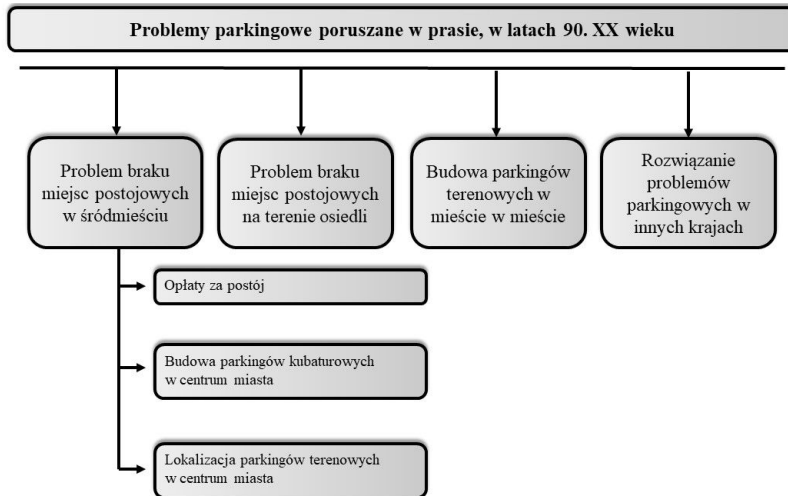
Mieszkańcy na łamach prasy zgłaszali problemy związane z „ucywilizowaniem” sposobu parkowania<sup>272</sup>. Na terenie wielu osiedli przestrzeń parkingowa została zawłaszczona na potrzeby klientów usług komercyjnych. Za przykład mogła posłużyć rozwijająca się kinematografia. Widzowie, którzy przyjeżdżali

<sup>270</sup> Zakorkowane miasto, „Wieczór Wrocławia” 21 III 1995, nr 57 (7669), s. 1.

<sup>271</sup> W cyklu Problemy miasta, „Wieczór Wrocławia”, 30 I 1995, nr 21 (7633), s. 3.

<sup>272</sup> Listy do redakcji: Parking na trawniku, „Wieczór Wrocławia” 13 V 1997, nr 91 (8205), s. 8.

na seans, zajmowali miejsca postojowe przeznaczone dla lokatorów<sup>273</sup>. Problem braku miejsc postojowych na wrocławskich osiedlach był poruszany cyklicznie. Mieszkańcy zwracali uwagę na auta blokujące dojazd do śmietników<sup>274</sup>, stojące na skrzyżowaniach<sup>275</sup> czy zastawiające drogi pożarowe<sup>276</sup>. Problem ten został poruszony m.in. w artykule *Osiedle za słupkami*<sup>277</sup>, w którym autor opisał problemy karettek pogotowia, które nie mogły kilkakrotnie podjechać pod wejście do budynku, ponieważ droga zastawiona była słupkami.



Schemat 12. Problemy parkingowe miasta poruszane w prasie w latach 90. XX w.; opracowanie własne

Podobne niedogodności dotyczyły osiedla Jana III Sobieskiego, gdzie – jak donosiła prasa – kierowcy<sup>278</sup> parkowali tam, gdzie znaleźli miejsce. W odpowiedzi na zachowanie kierowców Rada Osiedla uchwaliła w 1991 r. zakaz ruchu kołowego i parkowania na drogach wewnętrznych. Wśród mieszkańców ul. Drzewieckiego zdania odnośnie do lokalizacji nowego parkingu<sup>279</sup> również były podzielone. Część mieszkańców od lat walczyła o plac zabaw dla dzieci i placyk z ławkami dla osób starszych. Inni natomiast z radością przyjęliby wiadomość o strzeżonym parkingu. Ten sam dylemat *Parking czy*

<sup>273</sup> *Kłopotliwe podwórko*, „Wieczór Wrocławia” 4 III 1998, nr 44 (8410), s. 10.

<sup>274</sup> *Brudny czy Czysty? Wielkie Sprzątnie*, „Wieczór Wrocławia”, „Wieczór Wrocławia” 18 VII 1996, nr 138 (8001), s. 9.

<sup>275</sup> *Pomyśl gdzie parkujesz*, „Wieczór Wrocławia” 14–15 czerwca 1995, nr 114 (7726), s. 9.

<sup>276</sup> *Miejsce do parkowania*, „Wieczór Wrocławia” 4 V 1998, nr 85 (8451), s. 15.

<sup>277</sup> *Osiedla za słupkami*, „Wieczór Wrocławia” 2 VII 1996, nr 126 (7989), s. 9.

<sup>278</sup> *Samochody zmorą osiedlowych dróg*, „Wieczór Wrocławia” 8 III 1993, nr 46 (7153), s. 7.

<sup>279</sup> *Parking niezgody*, „Wieczór Wrocławia” 4 IX 1997, nr 71 (8285), s. 12–13.

podwórko<sup>280</sup> był również przedmiotem sporów mieszkańców ul. Niklowej oraz ul. Zaolziańskiej<sup>281</sup>.

W latach 1997–1998 gazeta „Wieczór Wrocławia” prowadziła cykliczną rubrykę pt. *Wrocławskie Osiedla*, gdzie opisywano problemy, atuty oraz cechy charakterystyczne poszczególnych osiedli. W tabeli poniżej zestawiono główne problemy poruszane przez mieszkańców. Wymieniali oni wiele niedogodności, jednak brak miejsc postojowych znajdował się w czołówce problemów.

Tabela 4. Zestawienie głównych problemów mieszkańców wrocławskich osiedli na podstawie cyklu artykułów *Wrocławskie Osiedla*; opracowano na podstawie „Wieczoru Wrocławia” 1997–1998

Tytuł artykułu	Główne problemy mieszkańców
Osiedle: Muchobór Mały <sup>282</sup> Tytuł: <i>Nie chcą być sypialnią</i>	brak usług, brak obwodnicy
Osiedle: Borek <sup>283</sup> Tytuł: <i>Przepiękny park i dużo samochodów</i>	duży ruch samochodowy, niebezpieczne skrzyżowania, brak regulacji w kwestii parkowania (auta na trawnikach, zieleńcach)
Osiedle: Gaj <sup>284</sup> Tytuł: <i>Samochody, śmieci i wielu gospodarzy</i>	wielu zarządców, problem z wywozem śmieci i lokalizacją kontenerów, brak miejsc postojowych,
Osiedle: Nowy Dwór <sup>285</sup> Tytuł: <i>Dużo ludzi, mało miejsca</i>	brak miejsc postojowych, nieudane próby budowy parkingu kubaturowego
Osiedle: Muchobór Wielki <sup>286</sup> Tytuł: <i>Korytarz przewiewu</i>	wiatr
Osiedle: Popowice-Gądów <sup>287</sup> Tytuł: <i>Drugie centrum</i>	fatalny stan dróg, mało funkcji centrotwórczych, tereny „niczyje” (w rzeczywistości miejskie), brak miejsc postojowych

Kwestią ważną dla mieszkańców było zagadnienie braku miejsc postojowych w centrum miasta. W 1997 r. zinventaryzowano miejsca postojowe w centrum. Liczba siedmiu tysięcy miejsc parkingowych była niewystarczająca: „Liczby płatnych miejsc nie możemy już zwiększyć, bo po prostu nie ma już

<sup>280</sup> *Parking czy podwórko*, „Wieczór Wrocławia” 16 X 1997, nr 201 (8315), s. 7.

<sup>281</sup> *Parking czy dom?*, „Wieczór Wrocławia” 18 VIII 1998, nr 160 (8526), s. 13.

<sup>282</sup> *Nie chcą być sypialnią*, „Wieczór Wrocławia” 31 III 1998, nr 63 (8429), s. 12.

<sup>283</sup> *Przepiękny park i dużo samochodów*, „Wieczór Wrocławia” 20 I 1998, nr 13 (8379), s. 12.

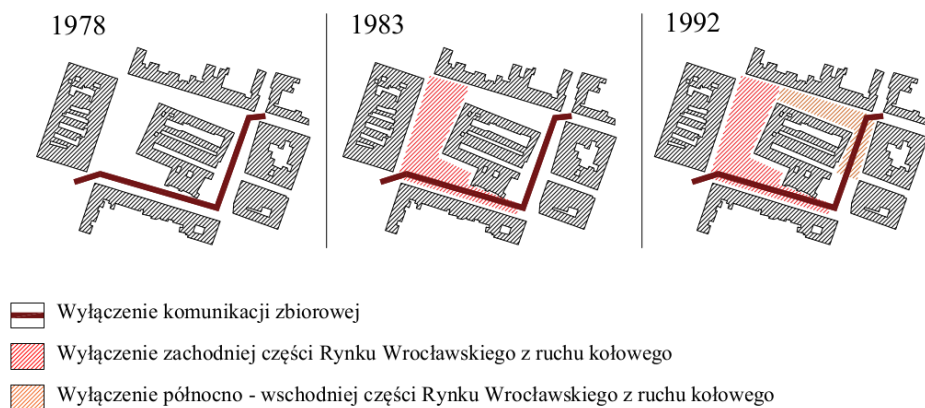
<sup>284</sup> *Samochody, śmieci i wielu gospodarzy*, „Wieczór Wrocławia” 10 II 1998, nr 38 (8396), s. 12.

<sup>285</sup> *Dużo ludzi, mało miejsca*, „Wieczór Wrocławia” 24 III 1998, nr 58 (8424), s. 12.

<sup>286</sup> *Korytarz przewiewu*, „Wieczór Wrocławia” 21 IV 1998, nr 77 (8443), z cyklu *Wrocławskie osiedla. Muchobór Wielki*, s. 14.

<sup>287</sup> *Drugie centrum*, „Wieczór Wrocławia” 5 V 1998, nr 86 (8452), z cyklu *Wrocławskie osiedla. Popowice Południe - Gądów*, s. 12.

miejsca”<sup>288</sup> – mówił Marek Czuryło, zastępca dyrektora Wydziału Komunikacji Urzędu Miejskiego. W latach 90. XX w. Rynek został całkowicie zamknięty dla samochodów, o czym wielokrotnie informowała prasa<sup>289</sup>. Jedyne miejsca postojowe zostały zachowane przy Domu Towarowym Feniks. W związku ze stopniowym wyłączaniem Rynku, a finalnie zamknięciem go (il. 25) zlikwidowano część zakazów postoju na wielu ulicach w Śródmieściu. Kierowcy pierwotnie nie respektowali obostrzeń, dlatego samochody pozostawione w strefie zakazu ruchu były odholowywane, a kierowcy otrzymywali mandaty.



Il. 25. Wyłączanie ruchu kołowego z wrocławskiego rynku, lata 1978–1992; opracowanie własne

Wraz z przyrostem liczby samochodów miasto systematycznie wprowadzało opłaty za postój, co budziło wśród mieszkańców spore emocje<sup>290</sup>. Dwa lata po zamknięciu Rynku władze miasta zdecydowały się wprowadzić w centrum dwie strefy parkingowe: A i B. Strefa A (droższa) objęła obszar ścisłego centrum, natomiast strefa B (tańsza) – obszar od ul. Grodzkiej do ul. Piłsudskiego<sup>291</sup>. W jednym z artykułów z 1992 r.<sup>292</sup> zawarto informacje o obawach mieszkańców dotyczących opłat i usprawnienia ruchu. Mieszkańcom nie spodobało się, że będą musieli płacić nie tylko za wyznaczone miejsce parkingowe, ale również za postój na chodniku. Nastroje mieszkańców miasta po wprowadzeniu kolejnych obostrzeń zostały opisane w artykule *Parkingowy zamęt – nasza sonda*<sup>293</sup>, 90% przytoczonych opinii było negatywnych. Mieszkańcy uważali, że wprowadzanie automatów

<sup>288</sup> Rezerwy drzemią na wielu poziomach, „Wieczór Wrocławia”, 23 X 1997, nr 206 (8320), s. 12.

<sup>289</sup> Rynek bez samochodów, „Słowo Polskie” 12 X 1990, nr 239 (13 399), s. 7.

<sup>290</sup> Parkometr-inteligent, „Wieczór Wrocławia” 29 X 1997, nr 210 (8324), s. 3.

<sup>291</sup> Będziemy płacić na parkingach na strzeżonych, „Wieczór Wrocławia” 9 I 1992, nr 6 (6658), s. 4.

<sup>292</sup> Czy samochody będą omijać centrum?, „Wieczór Wrocławia” 28 IV 1992, nr 83 (6935), s. 5.

<sup>293</sup> Parkingowy zamęt – nasza sonda, „Wieczór Wrocławia” 11 V 1992, nr 90 (6943), s. 1.



parkingowych nie było dobrym pomysłem oraz że osoby pracujące w centrum powinny być zwolnione z opłat parkingowych.

Z badań urzędu wynikało, że w strefie A niewykorzystanych było tylko 20% miejsc postojowych, a w strefie B – 40%. Problem mieli głównie mieszkańcy kamienic, dla których brakowało miejsc postojowych na ich własnych podwórkach<sup>294</sup>. Prawie połowa staromiejskich dziedzińców miała zainstalowane bariery uniemożliwiające wjazd, a mimo to w podwórkach zajętych było 90% miejsc postojowych<sup>295</sup>.auta powodowały hałas oraz generowały obawy o bezpieczeństwo mieszkańców i ich dzieci, które bawiły się między zaparkowanymi autami. W opinii jednego z dziennikarzy pomimo wprowadzenia strefy A i B znalezienie miejsca parkingowego w centrum przypominało ruletkę. Dziennikarz postawił pytanie: „Czy jest nadzieja na więcej miejsc parkingowych w naszym mieście. Czy doczekamy się obiecanych parkingów?”<sup>296</sup>.

Pewnym rozwiązaniem problemów parkingowych w centrum byłyby parkingi kubaturowe. Lokalizacje parkingów kubaturowych zostały zaprezentowane w artykule *Gdzie parkować w centrum miasta*<sup>297</sup>. Przedstawiono mieszkańcom trzy lokalizacje: przy ul. Łaziennej (parking czterokondygnacyjny), ul. Ruskiej (parking dwukondygnacyjny), ul. Ofiar Oświęcimskich (siedmiokondygnacyjny). Rok później w prasie<sup>298</sup> ukazał się kolejny artykuł potwierdzający plany lokalizacji parkingów przy ul. Ofiar Oświęcimskich oraz przy ul. Ruskiej. Plany zostały wdrożone w życie dopiero w 1996 r. Jako pierwszy<sup>299</sup> (i jedyny) został zrealizowany parking przy ulicy Ofiar Oświęcimskich. Pod koniec lat 90. w artykule *Parking niezgody*<sup>300</sup> poinformowano o budowie kolejnego parkingu. Inwestycja planowana na placu Czystym miała powstać za domem towarowym Renoma. Parking w założeniu liczył siedem kondygnacji, był połączony przejściami z Centrum Handlowym Renoma na poszczególnych piętrach<sup>301</sup>. Obiekt, chociaż nie został zrealizowany w latach 90., w swoim założeniu był parkingiem strategicznym bilansującym potrzeby parkingowe dla osób, które chciały skorzystać z oferty kulturalnej lub handlowej tej części miasta.

W latach 1995–1999 wzrosły oczekiwania mieszkańców względem przestrzeni parkingowej. Zaobserwowano wzrost komentarzy, uwag mieszkańców

<sup>294</sup> *Samochód kontra lokator*, „Wieczór Wrocławia” 21 VII 1998, nr 140 (8506), s. 13.

<sup>295</sup> *Po zmianie organizacji ruchu w centrum. Skuteczniej już jest – zakorkowane podwórka*, „Wieczór Wrocławia” 21 V 1992, nr 99 (6950), s. 6.

<sup>296</sup> *Parkingowy galimatias*, „Wieczór Wrocławia” 22 X 1997, nr 205 (8319), s. 1.

<sup>297</sup> *Gdzie parkować w centrum miasta*, „Słowo Polskie” 4 V 1990, nr 103 (13 261), s. 6.

<sup>298</sup> *Wielopoziomowe parkingi*, „Słowo Polskie” 12 III 1991, nr 60 (13 524), s. 8.

<sup>299</sup> *Parking wielopoziomowe*, „Wieczór Wrocławia” 10 IV 1996, nr 71 (7934), s. 3.

<sup>300</sup> *Parking niezgody*, „Wieczór Wrocławia” 29 I 1998, nr 28 (8386), s. 12.

<sup>301</sup> J. Podsiadła, *Co tam będzie? Parking, myjnia i sklep spożywczy*, „Wieczór Wrocławia” 20 I 1997, nr 13 (8127), s. 12.

oraz artykułów traktujących o braku parkingów dedykowanych konkretnym inwestycjom (przy teatrze, kinie lub banku)<sup>302</sup>. Problem dotyczył m.in. Hali Stulecia lub Teatru Polskiego przy ul. Zapolskiej, gdzie kilkaset osób biorących udział w przedstawieniu chciało przyjechać autem, a następnie bezpiecznie je pozostawić.



Il. 26. Pomysłowi właściciele samochodów, ul. Legnicka, „Wieczór Wrocławia” 16 II 1993, nr 32 (7139), s. 9



Il. 27. Skuteczna zapora parkingowa, „Wieczór Wrocławia” 5 III 1992, nr 46 (6898), s. 8



Il. 28. Samochód, „Wieczór Wrocławia” 9 IX 1997, nr 174 (8288), s. 1



Il. 29. Kompromisowy parking, „Wieczór Wrocławia” 21 V 1996, nr 97 (7968), s. 8



Il. 30. Parking czy dom?, „Wieczór Wrocławia”, 18 VIII 1998, nr 160 (8526), s. 13



Il. 31. Samochody, śmieci i wielu gospodarzy, „Wieczór Wrocławia” 10 II 1998, nr 38 (8396), s. 12



Il. 32. „Słowo Polskie” 20 II 1990, nr 43 (13 203), s. 6.



Il. 33. Rezerwy drzemią na wielu poziomach, „Wieczór Wrocławia” 23 X 1997, nr 206 (8320), s. 12



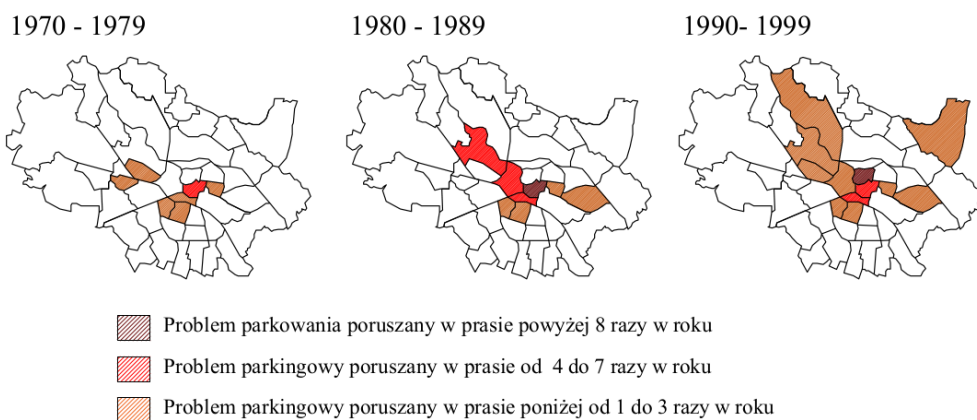
Il. 34. J. Podsiadła, Co tam będzie? Parking, myjnia i sklep spożywczy, „Wieczór Wrocławia” 20 I 1997, nr 13 (8127), s. 12

<sup>302</sup> Parking dla teatru, „Wieczór Wrocławia” 13 VII 1995, nr 134 (7746), s. 3.

## 5.5. Zestawienie problemów poruszanych w codziennej prasie

Analiza materiału zebranego w niniejszym rozdziale pozwoliła określić wiele istotnych czynników związanych z posiadaniem samochodu, które przełożyły się na kształtowanie przestrzeni parkingowej. Lata 1970–1999 były okresem niezwykle dynamicznym, zarówno pod względem rozwoju infrastruktury komunikacyjnej miasta, zabudowy mieszkaniowej, jak i nowych komercyjnych inwestycji lat 90. Istotne zmiany zachodziły również w społeczeństwie, dla którego samochód zyskiwał na znaczeniu.

**Obszary problemowe pod względem parkingowym.** Artykuły prasowe analizowane w ramach przeglądu prasy zostały skatalogowane oraz przypisane do poszczególnych osiedli Wrocławia. Wyodrębniono trzy grupy osiedli, gdzie problem parkingowy był poruszany dla każdego z analizowanych dziesięcioleci: marginalnie, sporadycznie oraz często (il. 28). Z analizy przestrzennej wynika, że temat miejsc postojowych w badanym okresie czasu dotyczył w pierwszej kolejności Starego Miasta oraz Przedmieścia Świdnickiego, a następnie osiedli, gdzie powstawały wielkie osiedla mieszkaniowe (Kozanów, Pilczyce, Popowice, Gądów, Szczepin).



Il. 35. Powiązanie artykułów prasowych zamieszczonych w codziennej prasie z osiedlami, których dotyczyły; opracowanie własne autorki

**Zmiana podejścia do posiadania samochodu.** Liczba aut wzrastała szybciej, niż zakładały ówczesne prognozy<sup>303</sup>. W roku 1971 podjęto decyzję o produkcji Fiata 126p na masową skalę. Dwa lata później pierwszy samochód

<sup>303</sup> Patrz tabela 2, opracowana na podstawie: J. Dumnicki, J. Kreczmer, L. Remisz, *Parkingi w miastach... – prognozy do roku 2000*. Lata 2005, 2010, 2015, 2019 – dane GUS-u, opracowanie: *Wskaźnik zrównoważonego rozwoju...*, s. 35.

wyjechał z fabryki. W latach 80. wysoki wskaźnik motoryzacyjny był chlubą miasta, stanowił wyznacznik nowoczesności i zamożności społeczeństwa. Posiadanie auta stało się znacznie prostsze po roku 1989. W latach 90. wzrosły oczekiwania mieszkańców, którzy życzyli sobie parkingów przy konkretnych obiektach (teatrach, kinach, restauracjach). Auto było już środkiem potrzebnym do realizacji codziennych celów. Widoczny był również postępujący podział społeczeństwa polegający na wyodrębnieniu dwóch grup: zwolenników parkingów oraz ich przeciwników.

**Kształtowanie parkingu.** Wraz z początkiem lat 70. parking stał się elementem obecnym w krajobrazie miasta oraz w projektach urbanistycznych. Innym przemianom podlegała przestrzeń parkingowa osiedli mieszkaniowych, a innym śródmieścia:

- w projektach wielkich osiedli mieszkaniowych parkingi były planowane i realizowane równolegle z zabudową mieszkaniową bądź z kilkuletnim opóźnieniem. Zgodnie z obowiązującą normą zakładano miejsca postojowe: podstawowe, rezerwowe oraz czasowe. Jak pokazuje tematyka poruszana w prasie, liczba wyznaczonych miejsc postojowych na początku lat 90. była już za mała, a mieszkańcy na własną rękę starali się ograniczać wjazd osób z zewnątrz poprzez instalowanie blokad na wyznaczonych miejscach postojowych lub apelowali o pomoc do wspólnot. Tematem obecnym w codziennej prasie początku lat 90. były kradzieże. Opinia publiczna skłaniała się do lokalizacji parkingów jak najbliżej miejsca zamieszkania, grodzenia, pilnowania tak, aby auta pozostawały bezpieczne;
- w centrum miasta możliwe było określenie kilku etapów charakteryzujących ewolucję przestrzeni parkingowej. Wraz ze wzrostem liczby samochodów oraz rosnącymi oczekiwaniami mieszkańców przestrzeń parkingowa rozrastała się:
  - lata 1975–1979 – zatoki parkingowe,
  - lata 1980–1989 – parkingi otwarte, terenowe służące wszystkim mieszkańcom,
  - lata 1990–1999 – parkingi celowe (przeznaczone dla konkretnej grupy użytkowników – klientów biur, teatru, urzędu) oraz parkingi kubaturowe.

## ROZDZIAŁ VI. Przestrzeń parkingowa wybranych osiedli mieszkaniowych Wrocławia

### 6.1. Przestrzeń parkingowa osiedli Wrocławia z II połowy XX w.

#### 6.1.1. Rozwój zabudowy mieszkaniowej Wrocławia

Wrocław, podobnie jak wszystkie duże miasta Polski, borykał się z olbrzymim głodem mieszkaniowym po II wojnie światowej. W wyniku zniszczeń wojennych oraz w odpowiedzi na zapotrzebowanie mieszkaniowe nowe budynki powstawały w nieznanym dotąd tempie. Realizacja osiedli wspomagana była poprzez proces uprzemysłowienia w budownictwie. Krytycznie na ten temat wypowiadał się Witold Molicki<sup>304</sup>, pisząc m.in.: „Architektura i urbanistyka jako sztuki przestały być samoreferencyjne. Utonęły w mętnych, trujących ścieżkach socjologii, techniki i technologii”.

Opracowania planistyczne realizowane od końca II wojny światowej ukierunkowały rozwój miasta. Był to rozwój bardzo dynamiczny, któremu towarzyszyły nowe procesy związane zarówno z rozwojem technologii, jak ewolucją świadomości mieszkańców. Daniela Przyłęcka<sup>305</sup> w pozycji: *O planowaniu przestrzennym Wrocławia w okresie 1954–1995* wymienia najważniejsze opracowania planistyczne mające wpływ na rozwój przestrzenny Wrocławia w pięćdziesięcioleciu powojennym.

1. 1949 – zakończenie prac nad Generalnym Planem Zagospodarowania Wrocławia,
2. 1953 – opracowanie Koncepcji planu zagospodarowania Wrocławia na rok 1970,

---

<sup>304</sup> W. Molicki, *Domy polskie we Wrocławiu...*

<sup>305</sup> Pkt 1–7 – na podstawie: D. Przyłęcka, *O planowaniu przestrzennym Wrocławia...*, pkt 8–11 – opracowanie własne autorki.

3. 1955 – przystąpienie do opracowania Perspektywicznego Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia<sup>306</sup> w skali 1: 1000 na rok 1975 oraz na lata wcześniejsze: 1958, 1965,
4. 1968–1976 – opracowanie Podstawowych Kierunków Rozwoju Wrocławia<sup>307</sup> oraz Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia do roku 1985<sup>308</sup> (był to pierwszy plan obejmujący nie tylko tereny sprzed 1945 r., ale również nowe obszary miasta),
5. 1984–1986 – przygotowanie Założeń do Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia do 2000 r.<sup>309</sup>,
6. 1986 – 1988 – utworzenie Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Wrocławia do 2000 r.<sup>310</sup>,
7. 1989 – zmiana ustroju polityczno-gospodarczego kraju, w konsekwencji przerwanie ciągłości planowania przestrzennego Wrocławia,
8. 1998 – Pierwsze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia<sup>311</sup>,
9. 2006 – Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia z 2006 r.<sup>312</sup>,
10. 2010 – Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia z 2010 r.<sup>313</sup>,
11. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia z 2018 r.<sup>314</sup>.

Od 1962 r. we Wrocławiu budownictwo mieszkaniowe stopniowo nabierało rozmachu<sup>315</sup>. Odgruzowano południową, zupełnie zniszczoną w działaniach wojennych część miasta. Ogłoszono konkurs SARP na projekt urbanistyczno-architektoniczny dzielnicy Wrocław-Południe oraz przygotowywano kolejne konkursy. Podobnie jak w innych miastach, osiedla wrocławskie budowane były metodami uprzemysłowionymi. Wykorzystywano wrocławskie prefabrykaty

<sup>306</sup> Perspektywiczny Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia na rok 1975 został zatwierdzony Uchwałą Rządu Nr 535/56 z dnia 21 sierpnia 1956 r.

<sup>307</sup> Zatwierdzono Uchwałą nr XXI/110/69 Rady Narodowej m. Wrocławia (w źródle daty nie podano).

<sup>308</sup> Zatwierdzono Uchwałą Rady Narodowej m. Wrocławia Nr 100/683/73 (w źródle daty nie podano).

<sup>309</sup> Zatwierdzone Uchwałą Nr VIII/44/86 Miejskiej Rady Narodowej we Wrocławiu z dnia 29 stycznia 1986 r.

<sup>310</sup> Zatwierdzono Uchwałą nr XXI/104/88 Miejskiej Rady Narodowej we Wrocławiu z dnia 10 czerwca 1988 r.

<sup>311</sup> Zatwierdzono Uchwałą nr XLVIII/680/98 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 30 stycznia 1998 r.

<sup>312</sup> Zatwierdzono Uchwałą nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 r.

<sup>313</sup> Zatwierdzono Uchwałą nr R L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2010 r.

<sup>314</sup> Zatwierdzono Uchwałą Nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

<sup>315</sup> W. Molicki, *Domy polskie we Wrocławiu...*

systemu W-70, WWP oraz w mniejszym stopniu inne rodzaje wielkiej płyty. W 1973 r. został zatwierdzony „Miejscowy plan ogólny zagospodarowania Wrocławia”, oparty na wytycznych zawartych w „Podstawowych kierunkach rozwoju m. Wrocławia do roku 1985”<sup>316</sup>. Dokument przewidywał przede wszystkim urbanizację zachodniej części miasta. Dom oraz miejsce pracy w zakładach przemysłowych miało znaleźć tu 150 000 nowych mieszkańców. Osiedla wrocławskie realizowano głównie w latach 70.: „Początkowy entuzjazm i swobodę projektową zastąpiła konieczność oszczędności i doraźne rozwiązania”<sup>317</sup>. Wiązało się to głównie z kryzysem gospodarczym lat 80., który spowolnił rozwój planowanych inwestycji mieszkaniowych.

Całokształt działań doprowadził do uniformizacji formy architektonicznej<sup>318</sup>. We Wrocławiu powstały stosunkowo tanie i szybkie w realizacji osiedla. Część inwestycji realizowano na terenach o niekorzystnych warunkach przestrzennych, w tym na obszarach zalewowych, co potwierdziło się w roku 1997 i 2010 na terenie Kozanowa. Wielkie zespoły mieszkaniowe<sup>319</sup> w założeniach projektantów miały być nowymi dzielnicami miast, z bogatym zapleczem usług handlowych, kulturalnych i sportowo-rekreacyjnych. Wiele uwagi zrealizowanym osiedlom mieszkaniowym, również wrocławskim, poświęcili autorzy Przeglądu osiedli mieszkaniowych opublikowanego w czasopiśmie „Architektura”<sup>320</sup>. Nie wszystkie elementy olbrzymich osiedli mieszkaniowych zostały ukończone zgodnie z koncepcją, szczególnie w zakresie przestrzeni publicznych, terenów zieleni, parkingów i infrastruktury usługowej, co wpływa na codzienne życie mieszkańców.

### 6.1.2. Ewolucja przestrzeni parkingowej wybranych osiedli mieszkaniowych

Przestrzeń parkingowa zrealizowana w latach 70. na podstawie ówczesnych normatywów okazała się niewystarczająca, liczba samochodów rosła, a miejsca postojowe zajmowały chodniki, tereny zielone oraz rekreacyjne. Ważnym elementem badań prowadzonych przez autorkę była inwentaryzacja miejsc postojowych na terenie wrocławskich osiedli wykonanych w technologii wielkopłytowej. Skatalogowano miejsca postojowe następujących zespołów zabudowy mieszkaniowej: Gaj, Gądów, Kozanów, Nowy Dwór, Różanka, Popowice.

<sup>316</sup> A. Gabiś, *Osiedle idealne czy peryferyjne siedlisko?: Okoliczności powstania i analiza założenia przestrzenno-architektonicznego wrocławskich Kuźnik*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2016, t. LXXVI, s. 439–471.

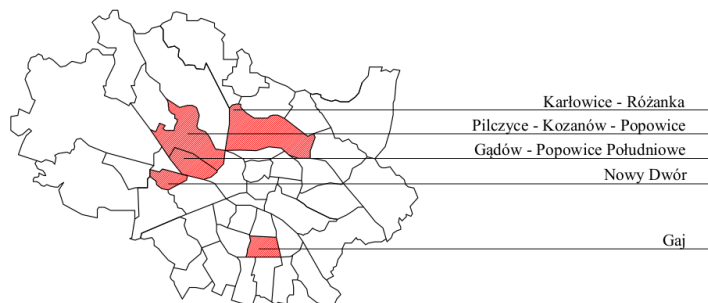
<sup>317</sup> Ibidem.

<sup>318</sup> A. Lis, *Struktura przestrzenna...*

<sup>319</sup> J. Czado, *Możliwości rehabilitacji...*

<sup>320</sup> E. Przystaszewska-Porębska, S. Koehler, *Przegląd osiedli mieszkaniowych...*

Zaprezentowane poniżej zestawienie liczby miejsc postojowych w poszczególnych osiedlach prezentuje, jak niskie są rzeczywiste wskaźniki parkingowe. Liczba samochodów przekracza znacznie liczbę wyznaczonych miejsc postojowych, co przekłada się na organizowanie płatnych parkingów poza terenem osiedli lub zajmowanie przez kierowców przestrzeni zielonych.



Il. 36. Wybrane do analizy osiedla mieszkaniowe; opracowanie własne

Tabela 5. Zestawienie zinwentaryzowanych miejsc postojowych, wskaźników oraz powierzchni dla wybranych osiedli zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej Wrocławia; opracowanie własne

Osiedle	Szacowana liczba lokali mieszkalnych	Zinwentaryzowana liczba wyznaczonych miejsc postojowych	Wskaźnik parkingowy <sup>321</sup>	Liczba miejsc postojowych dla wskaźnika parkingowego = 1,0	Liczba brakujących miejsc postojowych	Hipotetyczna sumaryczna powierzchnia miejsc postojowych dla wskaźnika parkingowego = 1,0
Gaj	6000	3022	0,50	6000	2978	<b>150 000 m<sup>2</sup></b>
Gądów	8500	2746	0,32	8500	5754	<b>212 500 m<sup>2</sup></b>
Kozanów	6800	1859	0,39	6800	4941	<b>170 000 m<sup>2</sup></b>
Nowy Dwór	5600	3076	0,64	5600	2524	<b>140 000 m<sup>2</sup></b>
Różanka	2400	893	0,37	2400	1507	<b>60 000 m<sup>2</sup></b>
Popowice	5500	2148	0,57	5500	3352	<b>137 500 m<sup>2</sup></b>

Celem przeprowadzonej inwentaryzacji było określenie, jaka jest realna wartość wskaźnika parkingowego, czyli ile miejsc postojowych przypada na jedno mieszkanie. Jak wynika z zestawienia powyżej, są to wartości wahające się pomiędzy 0,32 a 0,64. Przyjęcie hipotetycznego wskaźnika parkingowego

<sup>321</sup> Wskaźnik parkingowy określa liczbę miejsc parkingowych przypadających na jedno mieszkanie.



równego 1,0 pozwala przeliczyć, ile miejsc parkingowych powinno znaleźć się na terenie osiedla, aby na jedno mieszkanie przypadło jedno miejsce postojowe. Natomiast przeliczenie, jaką one zajmą powierzchnię (przy wskaźniku 1,0) obrazuje ogrom potrzebnej przestrzeni parkingowej

Spośród wymienionych wyżej osiedli wybrano trzy: Kozanów, Popowice oraz Nowy Dwór. Zespoły te zostały szczegółowo przeanalizowane pod kątem:

- lokalizacji i klasyfikacji miejsc postojowych;
- analizy zdjęć lotniczych z lat 2007–2017;
- analizy lokalnej oraz osiedlowej prasy, zawierającej informacje na temat życia mieszkańców oraz nowych inwestycji, w tym również parkingowych.



Il. 37. Samochody zaparkowane na osiedlu Popowice, Wrocław; fot. A. Szumilas

**Osiedle Popowice** zostało zaprojektowane w 1970 r. przez arch. W. Molickiego w systemie gniazdowo-heliotropowym<sup>322</sup>. Gniazda zabudowy formowano w sposób zapewniający optymalne nasłonecznienie mieszkań (il. 37). Budynki ustawione wzdłuż linii łamanej tworzyły układ „ukośnikowy”, w którym zastosowano budynki 5-kondygnacyjne od strony południowej i 11-kondygnacyjne od strony północnej. Nawiązując do ukośnikowego kształtu formy urbanistycznej, balkony ukształtowano w rzucie jako trapezy przestawne. Skos trapezu zgodny jest ze skosami układu urbanistycznego. Teren pomiędzy budynkami przeznaczono na zieleń i place zabaw dla dzieci<sup>323</sup>.

<sup>322</sup> W. Molicki, *Polskie domy we Wrocławiu...*

<sup>323</sup> A. Lis, *Struktura przestrzenna...*



Il. 38. Samochody zaparkowane na osiedlu Nowy Dwór, Wrocław; fot. A. Lower

**Osiedle Nowy Dwór** zostało zaprojektowane przez zespół architektów: Wacława Hryniewicza, Wojciecha Jarzabka, Andrzeja Jurkowskiego i Jana Matkowskiego. Planowano zrealizować zespół zabudowy dla 22 tys. mieszkańców w formie zamkniętych wieloboków o zróżnicowanej wysokości 4–16 kondygnacji<sup>324</sup>. Na uwagę zasługiwały innowacyjne (teoretyczne) rozwiązania komunikacyjne polegające na wyłączeniu ruchu kołowego ze strefy mieszkaniowej oraz plan rozbudowy garaży wielopoziomowych na obrzeżach osiedla. Elementem charakterystycznym dla Nowego Dworu były elewacje budynków pokryte pasami w odcieniach czerwieni i pomarańcza.

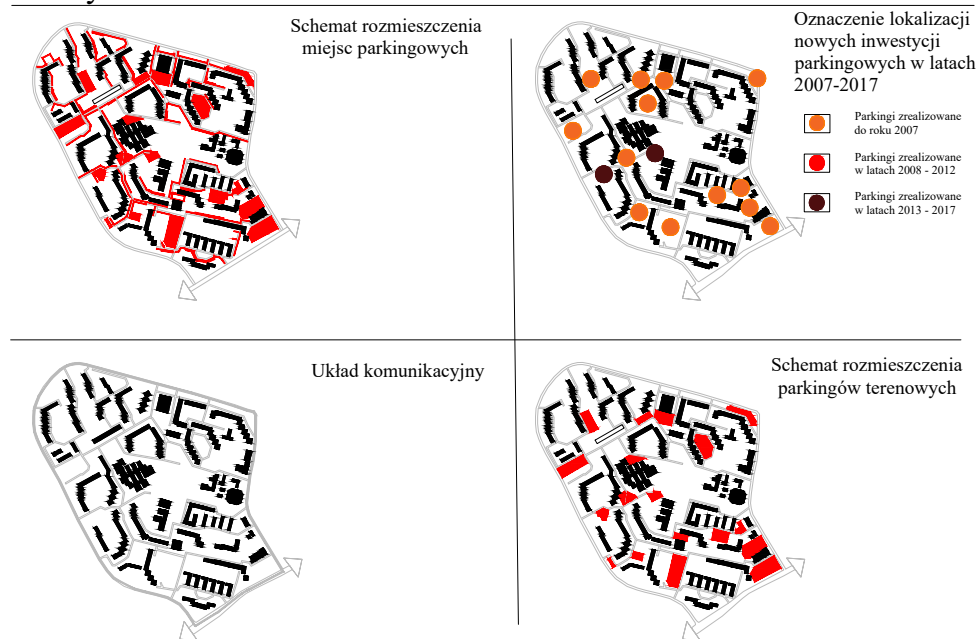


Il. 39. Samochody zaparkowane na osiedlu Kozanów, Wrocław; fot. A. Szumilas

<sup>324</sup> *Osiedle Nowy Dwór we Wrocławiu*, „Architektura” 1980, nr 4, s. 42–50

**Osiedle Kozanów** zostało zaprojektowane przez zespół architektów: Andrzeja Bohdanowicza, Ryszarda Daczkowskiego, Edwarda Lacha, Krzysztofa Wiśniowskiego. Projekt kontynuowali Waław Hryniewicz i Anna Maria Ludwin. Rejon osiedla objął teren ok. 120 hektarów. Osiedle realizowano w latach 1979–1986, większość budynków wzniesiona została w technologii wielkiej płyty. Planowana liczba mieszkańców to 20 400, liczba mieszkań 5360<sup>325</sup>. Od 1980 r. zaczęto wprowadzać funkcje handlowe i usługowe na poziomie kondygnacji parteru, czego pierwotny projekt nie przewidywał. Stanowiło to istotną nowość w stosunku do poprzednich osiedli<sup>326</sup>. Strukturę mieszkaniową Kozanowa tworzyły kilka zespołów urbanistycznych stanowiących odrębne jednostki przestrzenne. Każda z jednostek posiadała w swoim założeniu tereny zieleni z podstawowym wyposażeniem. Tereny sportowe przeznaczone dla wszystkich mieszkańców znajdowały się na wydzielonym obszarze (poza obrębem zespołów mieszkaniowych)<sup>327</sup>.

## Nowy Dwór



Il. 40. Nowy Dwór – struktura parkingów na terenie osiedla; opracowanie własne

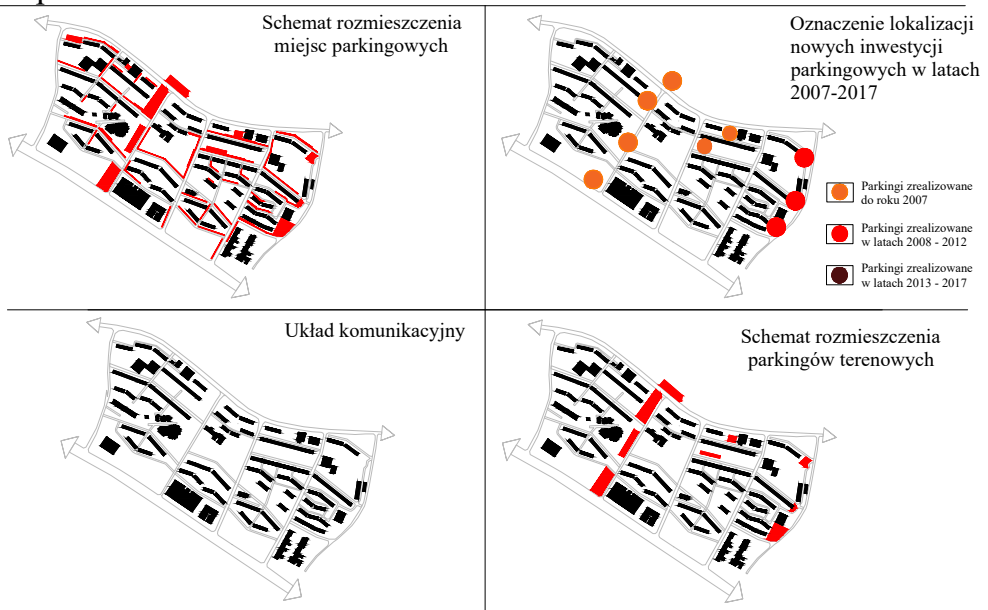
<sup>325</sup> E. Przystaszewska-Porębska, S. Koehler, *Przegląd osiedli mieszkaniowych...*

<sup>326</sup> J. Harasimowicz (red.), *Atlas architektury Wrocławia...*, t. 2.

<sup>327</sup> A. Lis, *Struktura przestrzenna...*

Tabela 6. Rodzaje miejsc postojowych w przestrzeni osiedla Nowy Dwór	
Rodzaj miejsca postojowego	Liczba miejsc parkingowych
Miejsca parkingowe wyznaczone przy drogach	2404
Miejsca parkingowe niewyznaczone (dzikie)	516
Wyznaczone parkingi (płatne i bezpłatne)	672
Suma: 3592	
Liczba mieszkań: 5576	
Szacunkowa liczba mieszkańców: 16 728	
Wskaźnik parkingowy = 0,64	

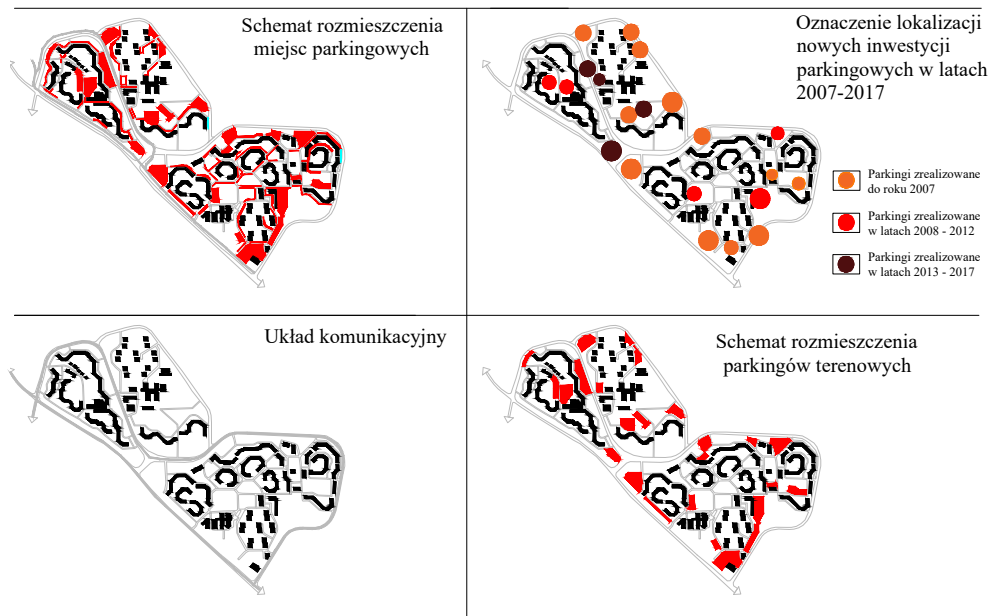
## Popowice



Il. 41. Popowice – struktura parkingów na terenie osiedla; opracowanie własne

Tabela 7. Rodzaje miejsc postojowych w przestrzeni osiedla Popowice	
Rodzaj miejsca postojowego	Liczba miejsc parkingowych
Miejsca parkingowe wyznaczone przy drogach	835
Miejsca parkingowe niewyznaczone (dzikie)	1114
Wyznaczone parkingi (płatne i bezpłatne)	1313
Suma: 3262	
Liczba mieszkań: 5563	
Szacunkowa liczba mieszkańców: 16 689	
Wskaźnik parkingowy = 0,57	

## Kozanów



Il. 42. Kozanów – struktura parkingów na terenie osiedla; opracowanie własne

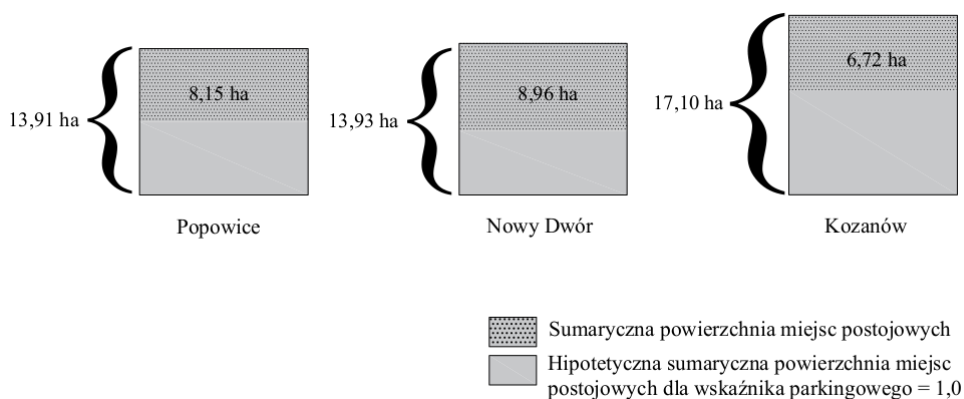
Tabela 8. Rodzaje miejsc postojowych w przestrzeni osiedla Kozanów	
Rodzaj miejsca postojowego	Liczba miejsc parkingowych
Miejsca parkingowe wyznaczone przy drogach	1358
Miejsca parkingowe niewyznaczone (dzikie)	828
Wyznaczone parkingi (płatne i bezpłatne)	501
Suma: 2687	
Liczba mieszkań: 6844	
Szacunkowa liczba mieszkańców: 20 532	
Wskaźnik parkingowy = 0,39	

We wszystkich przypadkach przestrzeń parkingowa rozmieszczona jest w strukturze osiedli. Miejsca postojowe zajmują teren wzdłuż dróg publicznych, dróg wewnętrznych oraz wolne place. Parkingi lokalizowane pierwotnie w odległości kilkudziesięciu metrów od wejść do klatek stopniowo oddalały się od mieszkań i zajmowały coraz większy teren.

Badania wykonane przez autorkę wykazały, że w każdym z trzech analizowanych osiedli mieszkaniowych struktura parkingowa podlegała podobnym przemianom. Liczba miejsc postojowych wzrastała w kolejnych latach, zajmując coraz większy obszar przy drogach, chodnikach, a następnie anektując tereny zielone. Jednocześnie odległość miejsc postojowych od domów

stopniowo zwiększała się. Na podstawie zdjęć lotniczych oraz informacji zawartych w osiedlowych gazetkach możliwe było zidentyfikowanie kolejnych parkingów<sup>328</sup>, które zajmowały przestrzeń w latach 2007–2017.

Dla Kozanowa wyróżniono aż 21 nowych parkingów, dla Nowego Dworu – 15, dla Popowic – 9. Rola i znaczenie przestrzeni parkingowej rosła wraz z liczbą samochodów, co skutkowało pojawieniem się w przestrzeni osiedli szlabanów, płatnych parkingów oraz zarezerwowanych miejsc postojowych.

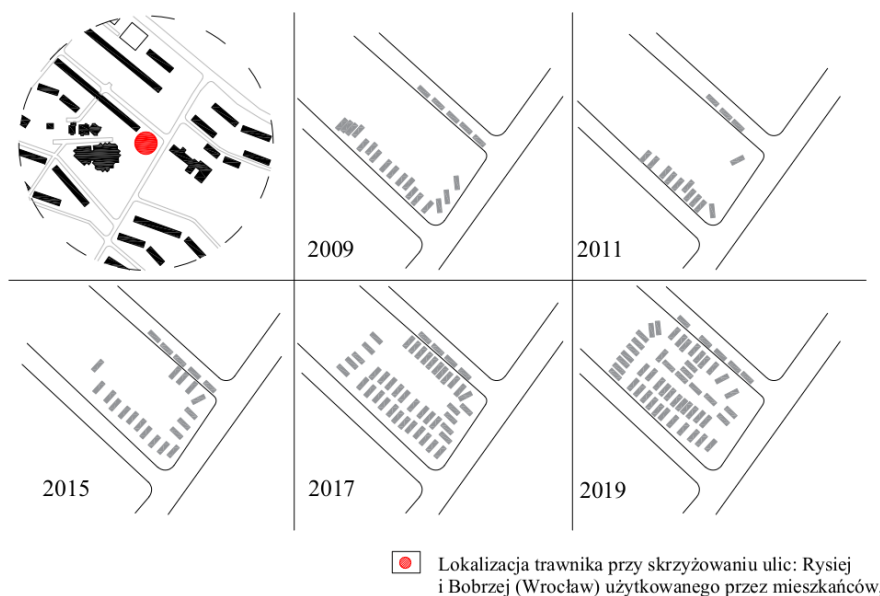


Il. 43. Powierzchnia miejsc postojowych na osiedlach: Popowice, Nowy Dwór, Kozanów; opracowanie własne

Schemat powyżej przedstawia realną powierzchnię, jaką zajmują obecnie miejsca postojowe, oraz powierzchnię hipotetyczną, konieczną do zapewnienia wskaźnika parkingowego o wartości 1,0. Dla prezentowanych osiedli waha się ona w granicach 13,91–17,10 ha. Z przeprowadzonej dla wrocławskich osiedli analizy wynika, że niemożliwe jest zapewnienie wskaźnika parkingowego równego 1,0 w postaci parkingów terenowych w istniejącej zabudowie, a co za tym idzie – wszelkie lokalne działania polegające na utwardzaniu kolejnych placów czy groźeniu przestrzeni nie przyniosą pożądanego skutku.

Analiza zdjęć lotniczych pozwoliła również zaobserwować, na jakich obszarach parkowało z każdym rokiem coraz więcej samochodów (il. 44). Schemat zamieszczony poniżej przedstawia dawny trawnik, który przekształcił się w nieutwardzony plac. Obszar ten zlokalizowany jest przy skrzyżowaniu ulicy Bobrzej i Rysiej we Wrocławiu (teren osiedla Popowice) i wykorzystywany był przez mieszkańców jako parking.

<sup>328</sup> Skatalogowane inwestycje parkingowe z lat 2007–2017 obejmowały zarówno nowe inwestycje, jak i zmodernizowane parkingi (np. utwardzone).



Il. 44. Rosnąca liczba samochodów na trawniku przy ul. Bobrzej we Wrocławiu;  
opracowanie własne na podstawie analizy zdjęć lotniczych

## 6.2. Przestrzeń parkingowa osiedli Wrocławia z I połowy XXI w.

### 6.2.1. Tendencje w kształtowaniu współczesnej zabudowy mieszkaniowej w Polsce

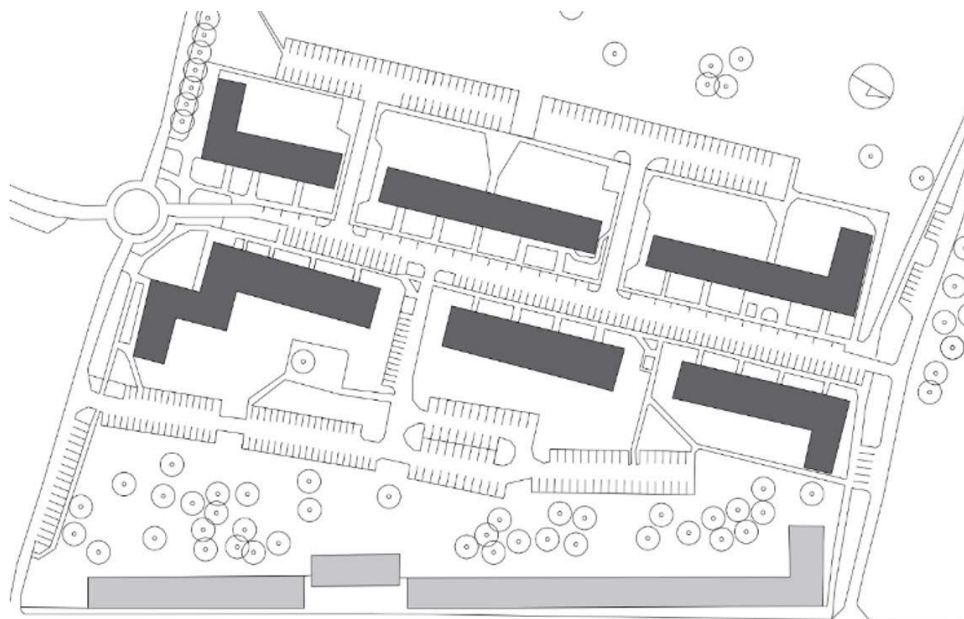
Zabudowa mieszkaniowa w krajach europejskich jest zróżnicowana<sup>329</sup>. W Austrii, Belgii, Danii, Finlandii, Francji, Luksemburgu, Portugalii i Słowacji zabudowa jednorodzinna jest najczęściej spotykaną formą zamieszkania. Natomiast w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, w Czechach, Węgrzech, Polsce, Estonii dominuje zabudowa wielorodzinna.

W Polsce budownictwo mieszkaniowe wielorodzinne od początku XXI w. rozwijało się intensywnie. Z każdym rokiem liczba mieszkań oddawanych do użytku rosła. Wraz z liczbą mieszkań wzrastała liczba osiedli deweloperskich, które obecnie stanowią większość oddawanych do użytku inwestycji mieszkaniowych. Raport przygotowany przez Główny Urząd Statystyczny<sup>330</sup> pt. *Gospodarka miesz-*

<sup>329</sup> N. Winston, *Multifamily housing and resident life satisfaction in Europe: an exploratory analysis*, "Housing Studies" 2017, Vol. 32, No. 7, pp. 887–911, doi: 10.1080/02673037.2017.1280776.

<sup>330</sup> GUS, *Gospodarka mieszkaniowa w latach 2013–2017*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/infrastruktura-komunalna-nieruchomosci/> [dostęp: 15.02.2020].

kaniowa w latach 2013–2017 donosi, że w 2017 r. wydano pozwolenia i dokonano zgłoszenia zgodnie z projektem budowy dla 243 tys. mieszkań w nowych budynkach mieszkalnych (gdzie 62,3% stanowiły mieszkania w budynkach o dwóch mieszkaniach i wielomieszkaniowych). Pozostałe pozwolenia i zgłoszenia dotyczyły mieszkań w budynkach jednorodzinnych. Z roku na rok liczba pozwoleń i zgłoszeń wzrastała. W 2017 r. (w porównaniu do 2013 r.) zwiększyła się o 84,8%.



Il. 45. Parkingi na terenie osiedla TBS Brochów we Wrocławiu; opracowanie własne

Rosnąca liczba inwestycji mieszkaniowych przełożyła się na lokalizacje nowych osiedli, które budowane są coraz dalej od centrum, potęgując tym samym zjawisko rozlewania się miast. W obszarach centralnych wzrasta natomiast liczba osiedli grodzonych. Na podstawie badań warszawskich oraz łódzkich inwestycji przeprowadzonych przez Paulinę Tobiasz-Lis ustalono, że osiedla grodzone znajdują się w najbardziej zaludnionej i zabudowanej części miasta, gdzie trudno o wolne przestrzenie pod nowe zespoły mieszkaniowe<sup>331</sup>. Mieszkańcy osiedli grodzonych są najczęściej zadowoleni z formy zamieszkania, jaką wybrali. Cenią dbałość o wspólny teren oraz bezpieczeństwo. Lokalizacja osiedla grodzonego nie odpowiada jednak mieszkańcom sąsiednich zespołów<sup>332</sup>, których przestrzeń prywatna jest otwarta i dostępna dla wszystkich mieszkańców, również tych mieszkających za ogrodzeniem. Problem parkingów w przestrzeni współczesnego polskiego

<sup>331</sup> P. Tobiasz-Lis, *Osiedla grodzone w Łodzi...*

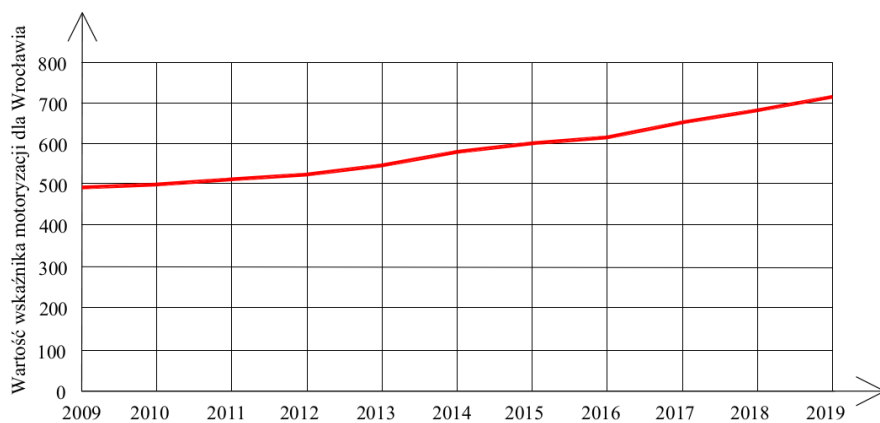
<sup>332</sup> D. Owczarek., *Zamknięte osiedla...*



osiedla podjęło kilku badaczy<sup>333, 334, 335</sup>. J. Burdziński przedstawił parking, jako element krajobrazu miasta<sup>336</sup>. Autor w bardzo otwarty sposób pisał o przestrzeniach, które są nieodłącznym elementem krajobrazu miejskiego. Nie unikał tematu, nie maskował problemu. Stwierdził, że parkingi stanowią znak naszej epoki. Wymagają tym samym odpowiedniego zagospodarowania przestrzeni, bez względu na fakt czy są inwestycją czasową czy docelową. Nie są to jedynie przestrzenie dla samochodów, ale również dla ludzi, którzy poruszają się po nich, dlatego obszary te wymagają zaprojektowania oraz odpowiedniego zagospodarowania.

### 6.2.2. Parkingi wybranych osiedli mieszkaniowych (2000–2020)

W powiecie wrocławskim od początku XXI w. systematycznie wzrastała liczba mieszkań oraz liczba zarejestrowanych samochodów osobowych. Analiza planów miejscowych dla Wrocławia nie wykazała znaczącej ewolucji zapisów względem wskaźników parkingowych. Sam wskaźnik parkingowy nieco zmalał w analizowanym okresie (z 1,0 do 0,8), ale liczba planów zawierających zapisy szczegółowe, dotyczące dodatkowych wymagań względem lokalizacji parkingów, stanowi jedynie kilka procent.



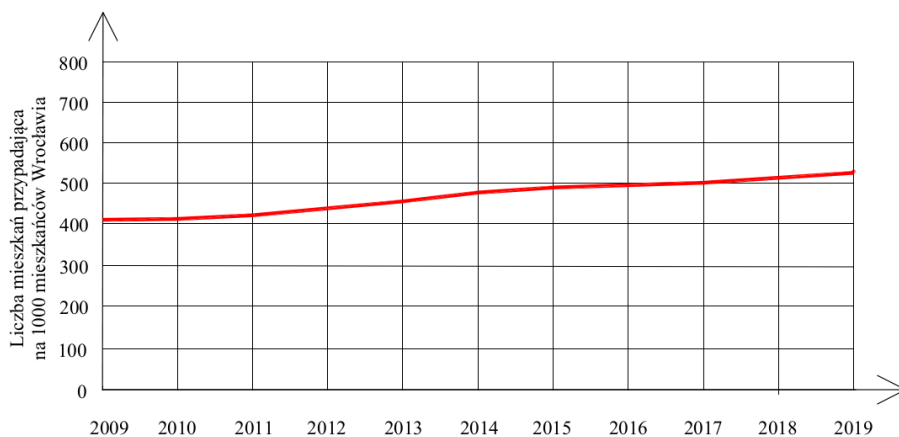
Wykres. 6. Wartość wskaźnika motoryzacji dla Wrocławia w latach 2009–2019; opracowano na podstawie danych „Vademecum Samorządowca dla Wrocławia”, zakres dostępnych danych obejmuje dane od 2009 r., <https://svs.stat.gov.pl> [dostęp: 02.02.2023]

<sup>333</sup> K. Strumitło, *Luksus, na jaki każdy sobie założył...*

<sup>334</sup> B. Wieteska-Rosiak, *Problematyka lokalizacji...*

<sup>335</sup> J. Włosek, *Znaczenie konsultacji społecznych...*

<sup>336</sup> J. Burdziński, *Parking – elementem...*



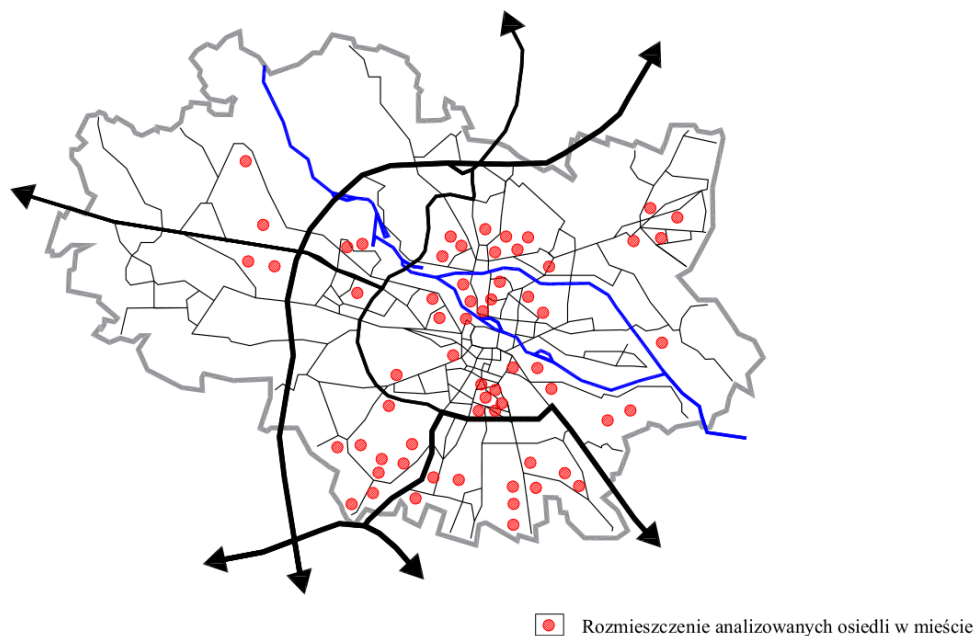
Wykres. 7. Liczba mieszkań przypadająca na 1000 mieszkańców Wrocławia; opracowano na podstawie danych „Vademecum Samorządowca dla Wrocławia”, zakres dostępnych danych obejmuje dane od 2009 r., <https://svs.stat.gov.pl> [dostęp: 02.02.2023]

Celem analiz prezentowanych w ramach niniejszej pracy było przebadanie organizacji przestrzeni parkingowej oraz lokalizacji miejsc postojowych na wielorodzinnych osiedlach mieszkaniowych oddanych do użytku po roku 2000. Zebrano informacje na temat różnych inwestycji mieszkaniowych: kameralnych (liczących kilkanaście mieszkań) oraz olbrzymich, kilkietapowych założeń, które przewidują 1000–2900 mieszkań. Wszystkie skatalogowane osiedla (il. 46) zlokalizowane zostały w granicach administracyjnych Wrocławia, posiadają miejsca postojowe w garażu podziemnym oraz na terenie inwestycji. Baza danych objęła 74 inwestycje których budowę rozpoczęto w latach 2000–2020. Zawierała ona następujące informacje:

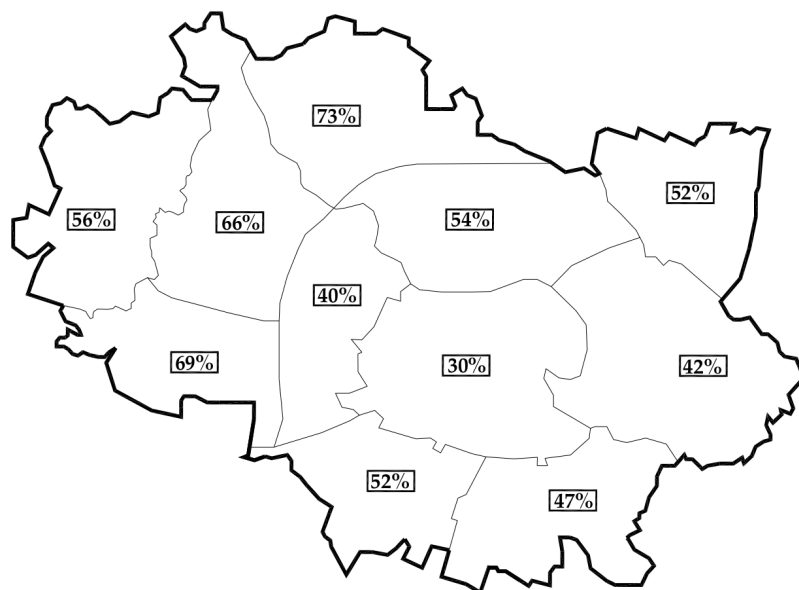
- nazwa inwestora;
- adres inwestycji;
- rok oddania inwestycji do użytkowania;
- liczba mieszkań;
- liczba miejsc postojowych w garażu podziemnym;
- liczba miejsc postojowych zależnych (podwójnych) w garażu podziemnym;
- liczba miejsc postojowych terenowych.

Zebrany materiał pozwolił określić, że większość inwestycji posiada miejsca postojowe terenowe oraz zlokalizowane w garażu podziemnym. Analizom poddano relację pomiędzy miejscami podziemnymi oraz terenowymi w badanym okresie. Proporcja między dwoma typami miejsc postojowych w poszczególnych latach jest przedstawiona na wykresie poniżej. Z zebranych danych wynika, że większość miejsc postojowych umieszczono w parkingach podziemnych zlokalizowanych pod terenem inwestycji. Liczba miejsc

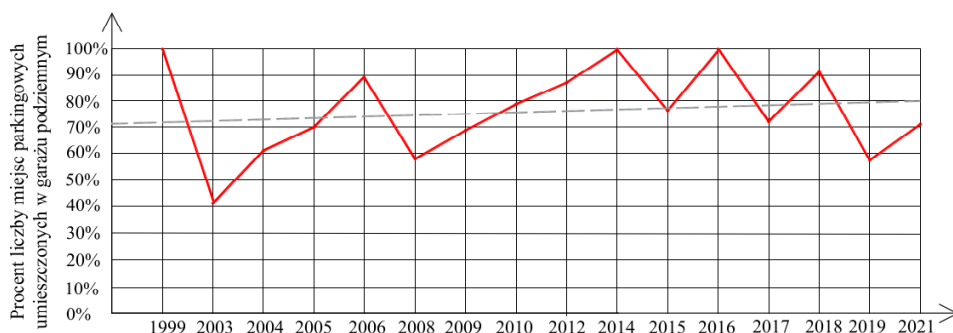
postojowych podziemnych jest większa niż liczba miejsc postojowych terenowych dla aż 86% zebranych osiedli.



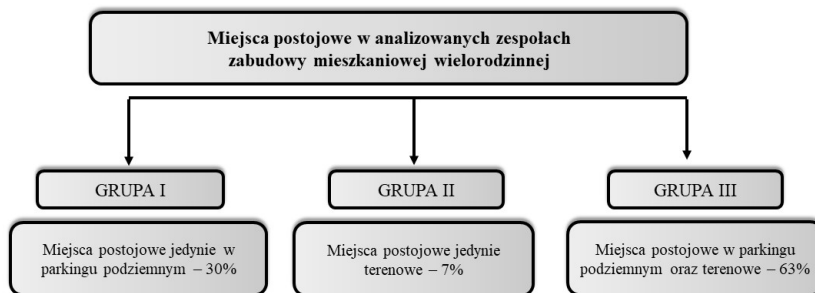
Il. 46. Rozmieszczenie analizowanych osiedli w strukturze Wrocławia; opracowanie własne



Il. 47. Udział samochodu osobowego w codziennych podróżach mieszkańców; opracowanie własne na podstawie Kompleksowych Badań Ruchu we Wrocławiu i aglomeracji przeprowadzonych w 2018 r.



Wykres 8. Wyrażona procentowo liczba miejsc postojowych zlokalizowanych w garażu podziemnym dla analizowanych osiedli w ujęciu rocznym; opracowanie własne



Schemat 13. Miejsca postojowe w analizowanych zespołach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w podziale na trzy grupy; opracowanie własne

Po roku 2018 zaczęto realizować miejsca parkingowe zależne. Jako miejsca zależne należy rozumieć takie, do którego dostęp odbywa się poprzez inne miejsca postojowe. Najczęściej jako przedłużenie standardowego miejsca postojowego lub gdy auto usytuowane jest na platformie podwieszanej nad innym autem. Miejsca te przeznaczone są dla rodzin posiadających więcej niż jeden samochód. Spośród skatalogowanych osiedli miejsca zależne posiadało 14 inwestycji. Dziesięć spośród nich zostało oddanych do użytku po 2018 r. Miejsca zależne nie są wygodne dla mieszkańców, jednak pozwalają oszczędzić przestrzeń deweloperowi.

Problem liczby oraz organizacji miejsc postojowych na osiedlach mieszkaniowych przy wysokich wskaźnikach parkingowych sprawia wiele problemów zarówno natury organizacyjnej, jak i przestrzennej. Jak wynika z powyższych badań dotyczących osiedli nowo budowanych, aby uniknąć problemów natury przestrzennej oraz ograniczyć powierzchnię inwestycji, miejsca postojowe bilansowane są w garażu podziemnych. Takie rozwiązanie pozwala również deweloperowi na osiągnięcie planowanej intensywności zabudowy. Miejsca postojowe terenowe, jeśli występują, znajdują się w zatokach przy drogach

wewnętrznych lub na parkingach terenowych towarzyszących inwestycjom. Natomiast na osiedlach realizowanych w drugiej połowie XX w. przestrzeń możliwa do zagospodarowania na funkcje parkingowe skończyła się. Parkingi zajmują każdą możliwą przestrzeń pod blokiem, na chodniku oraz na trawniku. W Polsce nie istnieją obecnie przepisy pozwalające na rozdzielenie funkcji mieszkaniowej oraz parkingowej. Dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej inwestorzy zobowiązani są zapewnić minimalny wskaźnik parkingowy.



Il. 48. Auta zaparkowane wzdłuż drogi, ul. Nyska, Wrocław; fot. A. Szumilas



## ROZDZIAŁ VII. Podsumowanie

Badania, które autorka zrealizowała oraz zaprezentowała w monografii, pozwalają na podsumowanie kilku dziesięcioleci w kontekście planowania, przekształcania oraz realizacji przestrzeni parkingowych. Był to czas niezwykle intensywny zarówno pod względem politycznym, społecznym, jak i gospodarczym. Wszelkie globalne procesy polegające na zmianie stylu życia społeczeństwa czy wzroście znaczenia transportu indywidualnego przełożyły się na kształtowanie osiedli mieszkaniowych oraz wpłynęły na mobilność mieszkańców.

Wzrost liczby samochodów w polskich miastach jest istotnym czynnikiem przekładającym się na liczbę oraz rozmieszczenie miejsc postojowych w poszczególnych lokalizacjach. W analizowanym przedziale czasowym przeanalizowanych liczba samochodów wzrosła lawinowo, a rola auta zmieniła się z dobra luksusowego na codzienny, ogólnodostępny środek transportu. Ogromna liczba samochodów w środowisku mieszkaniowym doprowadziła do polaryzacji poglądów względem miejsc postojowych. Z każdym rokiem rosła liczba zwolenników poruszania się samochodami, optujących za betonowaniem kolejnych przestrzeni, rosła również liczba przeciwników pragnących uwolnić ich wnętrza urbanistyczne od spalin i odzyskać tereny rekreacyjne.

Wspólnoty mieszkaniowe, w myśl zwiększenia liczby miejsc parkingowych, podejmowały różne działania polegające na poszerzaniu strefy parkingowej. Inwestycje te nie przynosiły w dłuższej perspektywie pożądanego efektu. Utwardzanie kolejnych placów, trawników czy grodzenie przestrzeni powodowały jedynie obniżenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej i nie rozwiązywały problemu parkingowego<sup>337</sup>

Narzędziem warunkującym liczbę miejsc postojowych w nowych inwestycjach mieszkaniowych jest Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego.

---

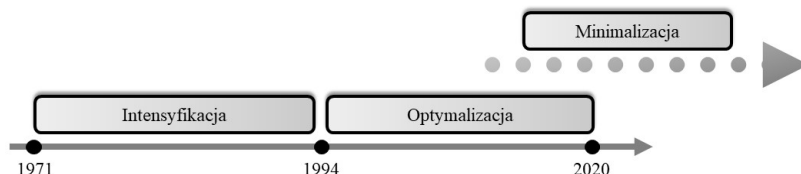
<sup>337</sup> Podrozdz. 5.3, 5.4, 6.1.2.

W analizowanym okresie czasu (2000–2020) nie zaobserwowano znaczącej zmiany wartości minimalnego wskaźnika parkingowego dla zabudowy mieszkaniowej. W MPZP przyjmowane były zazwyczaj wskaźniki o wartości 1,0–1,5 w zamyśle zaspokajające potrzeby parkingowe mieszkańców. Miejsca postojowe na terenie nowych osiedli mieszkaniowych są lokalizowane w parkingu podziemnym lub w systemie mieszanym (miejsca postojowe naziemne i podziemne). Na terenie wielu osiedli funkcjonuje system rezerwacji, miejsca są kupowane bądź wynajmowane przez konkretnego mieszkańca. Dodatkowo deweloperzy coraz częściej stosują miejsca postojowe zależne, a mieszkańcy zobligowani są umową do zakupu miejsca postojowego. Należy również podkreślić najważniejszy aspekt związany z zarządzaniem przestrzenią postojową: nie uzyskamy równowagi parkingowej na terenach mieszkaniowych, oferując bezpłatne parkowanie przy ulicy oraz płatne w przygotowanej do tego infrastrukturze.

## 7.1. Model rozwoju parkingów osiedlowych

Badania przeprowadzone przez autorkę w ramach niniejszej pracy pozwoliły zgłębić problem parkingów w urbanistyce współczesnych osiedli mieszkaniowych pod względem planowania, realizacji i przyszłości. Na podstawie analizy, która zakresem czasowym obejmowała kilkadziesiąt lat, natomiast zakresem przestrzennym Europę Zachodnią, Polskę oraz miasto Wrocław, wyodrębniono trzy płynnie po sobie następujące etapy, które stanowią model rozwoju przestrzeni parkingowej w osiedlu mieszkaniowym na przykładzie Polski, a są to:

- A. Intensyfikacja,
- B. Optymalizacja,
- C. Minimalizacja.



Schemat 14. Model rozwoju parkingów osiedlowych w Polsce po 1971 r.; opracowanie własne

**Ad A. Intensyfikacja.** Etap ten obejmuje dynamiczny przyrost przestrzeni parkingowej w Polsce, co związane jest z silną urbanizacją kraju. Jako początek okresu intensyfikacji przyjęto rok 1971, w którym podjęto decyzję



o produkcji Fiata 126p na skalę krajową. Tym samym można było prognozować przyrost aut w przestrzeni mieszkaniowej człowieka, który przełoży się na wzrost znaczenia przestrzeni parkingowej. Rok 1971 otwiera również dziesięciolecie, w którym w przestrzeni polskich miast pojawią zespoły mieszkaniowe na niespotykaną dotąd skalę.

**Ad B. Optymalizacja.** Etap optymalizacji obejmuje okres blisko dwudziestu lat. Został zapoczątkowany ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym z 1994 r., wzmocniony kolejną ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r. oraz uszczegółowiony rozporządzeniami<sup>338</sup>. Najważniejsza dla tego etapu jest konieczność ustalenia liczby miejsc postojowych w odniesieniu do terenów mieszkaniowych wielorodzinnych, które polega na określeniu minimalnej liczby miejsc do parkowania w stosunku do liczby lokali mieszkalnych. Natomiast szczegółowe regulacje obejmujące dodatkowe wytyczne pojawiają się w różnej formie.

**Ad C. Minimalizacja.** Etap minimalizacji przestrzeni parkingowej rozpoczyna się w połowie drugiego dziesięciolecia XXI w. Jest to czas, kiedy z jednej strony wskaźnik motoryzacji wyrażony poprzez liczbę pojazdów w odniesieniu do tysiąca mieszkańców osiąga w Polsce wartość bliską 600, co przekłada się na chroniczny brak miejsc postojowych. Z drugiej strony w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (w odniesieniu do terenów mieszkaniowych) zaczynają pojawiać się zapisy nie tylko optymalizujące przestrzeń postojową, ale też bardziej restrykcyjne, których celem jest ograniczenie liczby miejsc postojowych.

Prezentowany model rozwoju parkingów osiedlowych widoczny był pośrednio we wszystkich etapach badań, jak analizy literaturowe, regulacje planistyczne, zmiany struktury parkingowej osiedla czy opinie mieszkańców.

## 7.2. Ewolucja standardów parkingowych

Polityka parkingowa<sup>339</sup> względem terenów mieszkaniowych w Polsce jest zbieżna z popularnym w Europie systemem określania minimalnych wskaźników parkingowych dla poszczególnych funkcji zarówno w Szwecji, Czechach, Niemczech, Wielkiej Brytanii, jak i w innych krajach. W myśl tej koncepcji poszczególne tereny mieszkaniowe są samowystarczalne i bilansują

<sup>338</sup> Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii, § 4, pkt 7, Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii (gmina).

<sup>339</sup> A. Lower, A. Szumilas, *Parking Policy as a Tool of Sustainable Mobility-Parking Standards in Poland vs. European Experiences*, "Sustainability" 2021, Vol. 13, 11330, <https://doi.org/10.3390/su132011330> [dostęp: 10.02.2022].

swoje potrzeby na własnym terenie. W Polsce decyzje planistyczne względem parkingów podejmowane są lokalnie na podstawie ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Każde miasto samodzielnie decyduje o przyjętej polityce mobilności, w tym również o polityce parkingowej oraz przyjętych wskaźnikach. Kierunki polityki przestrzennej określone są w Studiach Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz na poziomie prawa lokalnego, w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Należy zaznaczyć, że problemowi parkingowemu w kolejnych dziesięcioleciach poświęcano więcej miejsca i uwagi. Analiza zapisów kilkuset (547) planów miejscowych w kontekście standardów parkingowych dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej pozwoliła na wyodrębnienie nielicznych nowych koncepcji związanych z ograniczeniem liczby miejsc postojowych, bilansowaniem potrzeb parkingowych poza terenem działki lub współużytkowaniem parkingów między mieszkańcami różnych nieruchomości.

Należy również podkreślić wartość kilku procent skatalogowanych planów, które postawiły przed parkingiem więcej wymagań niż jedynie określenie minimalnej liczby miejsc postojowych. Plany te określają maksymalną liczbę miejsc postojowych, stawiają wymagania kompozycji terenu inwestycji, dopuszczają parking poza terenem osiedla oraz warunkują liczbę miejsc postojowych np. od odległości do przystanku komunikacji publicznej. Tendencja ta, choć nowa i incydentalna w Polsce, znajduje swoje uzasadnienie w doświadczeniach innych krajów europejskich. Trzeba zaznaczyć także, że liczba zapisów dotyczących obszarów mieszkaniowych wielorodzinnych znajdujących się w historycznych obszarach lub centrach miasta jest znacznie bardziej restrykcyjna niż dla analizowanych obszarów mieszkaniowych. W ciągu 20 lat nie zauważono znaczących zmian względem ustalania wartości wskaźnika parkingowego dla zabudowy mieszkaniowej.

### 7.3. Kształtowanie parkingów w strefach mieszkaniowych

Polityka parkingowa względem terenów mieszkaniowych w Polsce<sup>340</sup>, jak zaznaczono w powyższym podrozdziale, obejmuje głównie stosowanie minimalnych wskaźników parkingowych dla nowych inwestycji przy jednoczesnej możliwości darmowego pozostawiania auta przy ulicy. Tymczasem liczba samochodów sukcesywnie rośnie, zwiększa się natężenie ruchu, coraz

---

<sup>340</sup> U.p.z.p., art. 15, Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii, rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii (gmina).

dotkliwiej odczuwalne jest zjawisko kongestii. Ponadto mieszkańcy niechętnie rezygnują z samochodu, a sama własność miejsca parkingowego jest ważna w postrzeganiu nieruchomości.

Wszelkie raporty oraz prognozy publikowane od początku XX w. nie przewidziały, jak olbrzymi będzie przyrost liczby samochodów w polskich miastach. Przyrost ten przełożył się bezpośrednio na przestrzeń parkingową w środowisku mieszkaniowym człowieka, która pochłonęła kolejne funkcje:

- W kontekście osiedli wykonanych w technologii wielkopłytowej należy zaznaczyć, że ówczesne obowiązujące normatywy przewidywały liczbę miejsc postojowych obligatoryjnych, a także zakładały rezerwy, które w przyszłości miały zostać przeznaczone na olbrzymie parkingi terenowe lub wielopoziomowe, w zależności od potrzeb. Rezerwy te zostały jednak w absolutnej większości zabudowane, a samochody zajęły miejsca postojowe, drogi pożarowe, chodniki oraz trawniki. Wiele wspólnot mieszkaniowych oraz spółdzielni stara się stworzyć dodatkowe miejsca postojowe. Inwestycje te polegają na betonowaniu kolejnych obszarów przeznaczonych dla pojazdów właścicieli. W kontekście całego osiedla nie rozwiązują one problemu, tylko zmniejszają przestrzeń biologicznie czynną. Popularne są również płoty, bramy i szlabany ograniczające dostęp samochodom z innych nieruchomości (podrozdz. 5.2–5.4). Rozwiązania takie utrudniają ruch, uniemożliwiają przejazd pojazdom uprzywilejowanym i komplikują piesze poruszanie się mieszkańcom. Z przeprowadzonych badań wynika, że mnożenie parkingów terenowych na terenie osiedli wykonanych w technologii wielkopłytowej nie rozwiąże problemu przechowywania aut, a jedynie zmniejszy jakość przestrzeni, w której poruszają się mieszkańcy.
- Problem przetrzymywania samochodu w osiedlach nowych, oddanych do użytku w ostatnim dwudziestolecu jest znacznie bardziej złożony. Deweloperzy zobligowani są zrealizować liczbę miejsc postojowych przewidzianą w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub decyzji o warunkach zabudowy. Miejsca te należy zlokalizować na terenie inwestycji. Z analizy zebranego materiału oraz wielu rozmów z przedstawicielami różnych środowisk można wywnioskować, że rozwiązanie to odbierane jest negatywnie. Po pierwsze, mieszkańcy niechętnie wykupują miejsca postojowe, jeżeli posiadają alternatywę darmowego parkowania na ulicy. Po drugie, deweloperzy niechętnie budują miejsca postojowe, ponieważ podrażają one koszt inwestycji. Dodatkowo parking między budynkami powstaje zamiast przestrzeni zielonej lub rekreacyjnej. Parkowanie samochodu jest problematyczne zarówno dla

projektanta, inwestora, jak i użytkownika. Analiza zebranego materiału pokazuje, że miejsca postojowe w nowych osiedlach mieszkaniowych są zlokalizowane w parkingu podziemnym lub w systemie mieszanym (miejsca postojowe naziemne i podziemne). Na terenie osiedli funkcjonuje system rezerwacji miejsca są wykupione bądź wynajęte przez konkretnego mieszkańca. Dla obniżenia kosztów deweloperzy coraz częściej stosują miejsca postojowe zależne, a mieszkańcy zobligowani są umową do zakupu miejsca postojowego.

#### 7.4. Zmiana stosunku mieszkańców do przestrzeni parkingowej

Podejście społeczeństwa zarówno do posiadania samochodu, jak i do przestrzeni parkingowej znacznie się zmieniło w ciągu analizowanych pięćdziesięciu lat. W latach 70. samochód był towarem luksusowym, a ze względu na stosunkowo małą liczbę samochodów w mieście parkowanie nie stanowiło problemu. Wraz z początkiem lat 70. parking stał się elementem obecnym w krajobrazie miasta, lecz nie dominującym. W projektach wielkich osiedli mieszkaniowych parkingi były planowane i realizowane równoległe z zabudową mieszkaniową. Zgodnie z obowiązującą normą zakładano miejsca postojowe: podstawowe, rezerwowe oraz czasowe. Parkingi lokalizowano nie dalej niż 300 m od budynku. W swoim założeniu projekty olbrzymich zespołów mieszkaniowych zaspokajały ówczesne potrzeby parkingowe mieszkańców. Projekty osiedli przewidywały również rezerwy terenowe pod kolejne inwestycje parkingowe, kiedy liczba samochodów wzrośnie. W olbrzymiej większości dodatkowe parkingi pozostały na papierze, a rezerwa terenowa została zabudowana i przeznaczona na inne cele, związane z rozwojem zabudowy mieszkaniowej i usług.

Na obszarze centrum miast możliwe było określenie kilku etapów charakteryzujących ewolucję przestrzeni parkingowej, która stanowiła odpowiedź na rosnącą liczbę samochodów oraz oczekiwania mieszkańców (patrz podrozdz. 5.5):

- lata 1975–1979 – tworzenie zatok parkingowych;
- lata 1980–1989 – parkingi otwarte, terenowe służące wszystkim mieszkańcom;
- lata 1990–1999 – parkingi celowe (przeznaczone dla konkretnej grupy użytkowników: klientów biur, teatru, urzędu) oraz parkingi kubaturowe.

W latach 80. wysoki wskaźnik motoryzacyjny stanowił chlubę miasta. Był on wyznacznikiem nowoczesności i zamożności społeczeństwa. W latach 90., po zmianie systemu gospodarczego oraz otwarciu granic, posiadanie auta stało się znacznie prostsze i tańsze. Wzrost liczby samochodów przełożył się na

wzrost oczekiwań mieszkańców względem przestrzeni parkingowej. Mieszkańcy zwracali uwagę na zbyt małą liczbę parkingów przeznaczonych na konkretne funkcje (np. teatr, kino, restauracja). Auto przestało być produktem luksusowym, a stało się środkiem potrzebnym do realizacji codziennych celów. Tematem obecnym w literaturze oraz codziennej prasie początku lat 90. były kradzieże. Zarówno opracowania naukowe, jak i opinia publiczna skłaniały się do lokalizacji parkingów jak najbliżej miejsca zamieszkania, do grodzienia, pilnowania oraz monitorowania. Istnieją opracowania naukowe sugerujące lokalizację auta jak najbliżej wejścia do budynku wielorodzinnego, na terenie pozbawionym zieleni wysokiej, tak aby auta widoczne były bezpośrednio z okien.

## 7.5. Quo vadis, mobilności?

W ciągu kilkudziesięciu lat znacznie zmieniła się mobilność mieszkańców miast. Kiedy auto było przedmiotem luksusowym, jego przestrzeń, w tym przestrzeń parkingowa była towarem ogólnodostępnym. W przeciągu kilkudziesięciu lat sytuacja odwróciła się. Samochód jest obecnie stosunkowo tanim środkiem przeznaczonym do codziennych podróży, natomiast znacznie wzrosła wartość terenów parkingowych. Warto zaznaczyć, że wiele miast stara się odwrócić ten trend w stronę zainteresowania transportem zbiorowym.

W zakończeniu pracy autorka pragnęłaby sięgnąć w przyszłość poprzez przedstawienie najnowszych badań naukowych związanych z rozwojem technologii oraz wpływu pandemii COVID-19 na mobilność społeczeństwa. Są to dwa zagadnienia, które pośrednio wpłyną również na urbanistykę miast.

### 7.5.1. Koszty przestrzeni parkingowej

Tematem przewijającym się przez wiele zagadnień związanych z problemem parkowania są wszelkie koszty. Z każdym kolejnym rokiem XXI w. wzrastała zarówno liczba zwolenników i przeciwników samochodu, jak i cena miejsca postojowego. Tematem ceny, jaką wszyscy ponosimy za darmowe parkowanie, zajmuje się naukowo wspomniany już autorytet w niniejszej dziedzinie, Donald Shoup. Swoją kilkusetstronicową książkę zatytułował *The High Cost of Free Parking* (pol. *Wysoki koszt darmowego parkowania*). On, a po nim kolejni badacze zwracają uwagę na fakt, że nigdy nie uzyskamy równowagi parkingowej, oferując bezpłatne parkowanie przy ulicy oraz płatne w przygotowanej do tego przestrzeni.

Miejsce postojowe ma swoją wartość rynkową oraz określoną cenę. Cena ta wliczona jest w koszt nieruchomości bądź stanowi dodatkową opłatę, którą mieszkaniec musi ponieść, by z niego korzystać bez względu na fakt, czy akceptuje takie rozwiązanie. Niejednokrotnie cena miejsca postojowego przewyższa cenę samochodu. Najważniejszymi determinantami wpływającymi na wybór miejsca postojowego są dwie zmienne: koszt i czas. Czynniki te istotne są zarówno dla mieszkańców chcących ograniczyć codzienne wydatki, jak i dla deweloperów pragnących obniżyć koszt inwestycji (w Londynie uwolnienie inwestycji od minimalnych wskaźników pozwoliło zrealizować tańszy parking w okolicy<sup>341</sup>). Parkowanie samochodów wiąże się z wieloma kosztami<sup>342</sup>, są to koszty wliczone w cenę inwestycji mieszkaniowej bądź cykliczne polegające na korzystaniu z okresowego abonamentu. Analizę kosztów parkowania oraz ich wpływ na posiadanie samochodu podjęli holenderscy naukowcy<sup>343</sup>, którzy potwierdzają, że niedrogi parking przy terenie mieszkaniowym zmniejsza koszty posiadania samochodów, a tym samym zwiększa popyt na ich posiadanie. Podobne wnioski przedstawili John Golias, George Yannis i Michel Harvatis<sup>344</sup>, którzy analizowali determinanty wyboru miejsca postojowego przy ulicy oraz poza nią. Z badań wynika, że koszt parkowania ma najistotniejszy wpływ na wybór miejsca postojowego. Pozostałe istotne zmienne mają związek z czasem, tj. czasem poszukiwania miejsca postojowego, czasem parkowania oraz czasem dojścia między miejscem postojowym a miejscem docelowym. Kierowcy preferują parking przyuliczny ze względu na jego dostępność<sup>345</sup>, w obszarze o niewystarczającej liczbie miejsc postojowych 5–17% kierowców decyduje się zaparkować nielegalnie, kiedy zbliżają się do celu.

W przypadku nowych inwestycji mieszkaniowych w Polsce na deweloperach spoczywa obowiązek spełnienia wymagań dotyczących zapewnienia minimalnego wskaźnika parkingowego. W zależności od lokalizacji oraz rodzaju inwestycji obowiązek ten spełniony jest w postaci parkingu podziemnego lub terenowego. Miejsca postojowe są przypisane konkretnym mieszkańcom.

<sup>341</sup> E.J. Taylor, *Land Use Policy...*

<sup>342</sup> D. Shop, *The High Cost...*

<sup>343</sup> F. Ostermeijer, H.R. Koster, J. van Ommeren, *Residential parking costs and car ownership: Implications for parking policy and automated vehicles*, "Regional Science and Urban Economics" 2019, Vol. 77, No. 6, pp. 276–288, <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2019.05.005> [dostęp: 15.03.2022].

<sup>344</sup> J. Golias, G. Yannis, M. Harvatis, *Off-Street Parking Choice Sensitivity*, "Transportation Planning and Technology" 2002, Vol. 25, No. 4, pp. 333–348, doi: 10.1080/0308106022000019620.

<sup>345</sup> J. Parmar, P. Das, F. Azad, S. Dave, R. Kumar, *Evaluation of Parking Characteristics: A case study of Delhi*, "Transportation Research Procedia" 2020, Vol. 48, pp. 2744–2756; K. Kurnicki, *How to park a car? Immobility and the temporal organization of parking practices*, "Mobilities" 2020, Vol. 15, No. 5, pp. 708–724, doi: 10.1080/17450101.2020.1802132.

Nowi lokatorzy tym samym zostają zobowiązani do zakupu miejsca postojowego przy zakupie lokalu mieszkaniowego, bez względu na fakt czy posiadają samochód oraz czy takiego miejsca faktycznie potrzebują. Jak pokazuje praktyka wspólnot mieszkaniowych zlokalizowanych w obszarze o wysokiej intensywności zabudowy, zakupione puste miejsca postojowe w garażu podziemnym są następnie wynajmowane mieszkańcom z okolicy.

### 7.5.2. Rozwój technologii a użytkowanie samochodów

Jednym ze scenariuszy rozwoju transportu indywidualnego na świecie jest wzrost znaczenia, a nawet dominacja pojazdów autonomicznych, czyli takich, które poruszają się przy pomocy systemów elektronicznych, kamer oraz czujników, bez udziału człowieka. Przyszłościowe poruszanie się pojazdami autonomicznymi, wynajmowanymi w razie potrzeby zmieni sposób użytkowania terenu w kontekście zapotrzebowania miejsc postojowych. Parkingi nie będą potrzebne w miejscu zamieszkania – tu wystarczy swojego rodzaju przystanek, natomiast problem stanowić będzie zapewnienie miejsca dla pojazdów pozostających w spoczynku. Prognozuje się, że w niedalekiej przyszłości postęp motoryzacyjny będzie coraz bardziej ukierunkowany na postęp technologiczny, w tym rozwój pojazdów autonomicznych. Pracuje nad nimi wiele koncernów samochodowych, jak Volvo, Ford, Mercedes-Benz, Audi, Nissan, BMW, Renault, Tesla oraz Google. Systemy takie mają na celu ułatwienie jazdy, ale mogą być również przyczyną komplikacji w przypadku kolizji<sup>346</sup>.

Pierwsze samochody oraz autobusy autonomiczne pojawiły się na ulicach niektórych miast w formie eksperymentalnej. Badania dotyczące identyfikacji rzeczywistych doświadczeń podczas podróży autobusem autonomicznym<sup>347</sup> zostały przeprowadzone w Finlandii. Było to pierwsze takie badanie podczas jazdy. Pasażerowie po przejażdżce opisali swoje wrażenia oraz odczucia. Nie zaobserwowano różnic w postrzeganiu bezpieczeństwa między płciami. Zauważono jednak, że młodszy pasażerowie czuli się bezpieczniej niż starsi.

Tematem stosunkowo często poruszonym w międzynarodowej literaturze jest zaufanie do elektroniki. Badane są również ankietywo preferencje

<sup>346</sup> J. Ondruš, E. Kolla, P. Vertaľ, Ž. Šarić, *How Do Autonomous Cars Work?*, "Transportation Research Procedia" 2020, Vol. 44, pp. 226–233, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.02.049> [dostęp: 15.03.2022].

<sup>347</sup> P. Launonen, A.O. Salonen, H. Liimatainen, *Icy roads and urban environments. Passenger experiences in autonomous vehicles in Finland*, "Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour" 2021, Vol. 80, pp. 34–48, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.03.015> [dostęp: 15.03.2022].

konsumentów dotyczące możliwości korzystania z warunkowo lub w pełni zautomatyzowanych systemów jazdy<sup>348,349</sup>. Respondenci w większości są pozytywnie nastawieni do pojazdów autonomicznych, jednak uznają je bardziej jako alternatywę niż jako substytut istniejących środków transportu<sup>350</sup>. Wnio- ski z badań ankietowych przeprowadzonych wśród 873 respondentów<sup>351</sup> wska- zują że na zaufanie oraz chęć korzystania z autonomicznej taksówki mają: płeć, wiek, sytuacja zawodowa, wielkość miasta oraz miesięczny dochód. Wiele zależy również od zaufania do technologii i chęci rezygnacji z własnego samochodu. Mieszkańcy wolą zachować obecny samochód lub kupić pojazd autonomiczny niż korzystać z samochodów współdzielonych<sup>352</sup>.

Rozwój pojazdów autonomicznych na masową skalę będzie miał swoje od- zwierciedlenie w urbanistyce miasta, układzie dróg czy zagospodarowaniu terenu. Zarówno rozwój systemów autonomicznych, jak i współdzielona mo- bilność wpłyną na kształtowanie terenów komunikacyjnych, w tym na zna- czenie i lokalizację miejsc postojowych. Z punktu widzenia urbanistyki wy- zwaniem będzie zagospodarowanie terenów komunikacyjnych związanych z ładowaniem czy parkowaniem samochodów autonomicznych. Jednocześnie w omawianej formule możliwe byłoby rozłączenie funkcji mieszkaniowej od parkingowej, co dałoby nowe możliwości komponowania przestrzeni miesz- kaniowej. Obecnie jest to jeszcze zagadnienie futurystyczne, jednak trzeba mieć na uwadze różne scenariusze.

Istotnym z punktu widzenia zarówno urbanistyki, jak i funkcjonowania miasta jest system carsharingu, czyli współdzielenia samochodu, który pole- ga na udostępnianiu auta różnym użytkownikom na określony czas. Sprawny system pozwoliłby na zwiększenie intensywności wykorzystywania jednego samochodu oraz ograniczył liczbę samochodów w gospodarstwach domowych.

<sup>348</sup> Ch.O. Schneble, D.M. Shaw, *Driver's views on driverless vehicles: Public perspectives on defining and using autonomous cars*, "Transportation Research Interdisciplinary Perspectives" 2021, Vol. 11, 100446.

<sup>349</sup> T. Morita, S. Managi, *Autonomous vehicles: Willingness to pay and the social dilemma*, "Transportation Research Part C: Emerging Technologies" 2020, Vol. 119, 102748, <https://doi.org/10.1016/j.trc.2020.102748> [dostęp: 15.03.2022].

<sup>350</sup> K. Hilgarter, P. Granig, *Public perception of autonomous vehicles: A qualitative study based on interviews after riding an autonomous shuttle*, "Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour" 2020, Vol. 72, pp. 226–243, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.05.012> [dostęp: 15.03.2022].

<sup>351</sup> B. Kaltenhäuser, K. Werdich, F. Dandl, K. Bogenberger, *Market development of autonomous driving in Germany*, "Transportation Research Part A: Policy and Practice" 2020, Col. 132(C), pp. 882–910.

<sup>352</sup> Z. Tian, T. Feng, H.J.P. Timmermans, B. Yao, *Using autonomous vehicles or shared cars? Results of a stated choice experiment*, "Transportation Research Part C: Emerging Technologies" 2021, Vol. 128, 103117.



Jeden samochód może służyć kilku bądź kilkunastu osobom. Organizacja sprawnego systemu carsharing wymaga jednak integracji wielu procesów, budowania zaufania społeczeństwa do nowej formy mobilności, sprawnego systemu rezerwacji oraz zmian w organizacji przestrzeni miasta, tak aby auta współdzielone znajdowały się w dogodnych oraz atrakcyjnych lokalizacjach.

### 7.5.3. Zmiana znaczenia samochodu podczas pandemii COVID-19

Pandemia COVID-19 stanowi fenomen w skali świata, który wpłynie na wiele aspektów naszego życia, w tym na mobilność społeczeństwa. Temat ten w ujęciu całościowym oraz indywidualnym stanowił częste zagadnienie poruszane w międzynarodowych badaniach ostatnich dwóch lat. Pandemia COVID-19 zwróciła uwagę na kruchość wyborów związanych z mobilnością dotyczącą innych środków transportu niż auto. Tydzień po wybuchu pandemii zaobserwowano masowy spadek pasażerów w metrze bostońskim, liczba ta była mniejsza o 85%<sup>353</sup>. Co prawda od tego momentu liczba pasażerów rosła, ale nie osiągnęła poziomu sprzed pandemii<sup>354</sup>. Również w historycznym centrum Rzymu<sup>355</sup> mobilność piesza oraz obciążenie metra zmniejszyły się o 95%, ruch samochodów osobowych o 70%, ciężarowych o 40%. Dodatkowo co piąte gospodarstwo domowe nieposiadające samochodu postanowiło kupić auto ze względu na swobodne i bezpieczne poruszanie się w czasie pandemii. Z badań wykonanych w Indiach<sup>356</sup> wynika, że 80% osób dojeżdżających do pracy autem w czasie pandemii ma zamiar korzystać z tej samej formy dojazdu do pracy po pandemii.

Auto w większości badań otrzymywało wysoką notę ponieważ zapewniało użytkownikom dobre samopoczucie oraz poczucie bezpieczeństwa dodatkowo przy zmniejszonym ruchu na drogach stało się szybszym środkiem transportu<sup>357</sup>. Rower natomiast postrzegany był różnie. Zmniejszony ruch podczas

<sup>353</sup> R. Basu, J. Ferreira, *Sustainable mobility in auto-dominated Metro Boston: Challenges and opportunities post-COVID-19*, "Transport Policy" 2021, Vol. 103, pp. 197–210.

<sup>354</sup> Dane z roku 2021.

<sup>355</sup> S. Carrese, E. Cipriani, Ch. Colombaroni, U. Crisalli, G. Fusco, A. Gemma, N. Isaenko, L. Mannini, M. Petrelli, V. Busillo, S. Saracchi, *Analysis and monitoring of post-COVID mobility demand in Rome resulting from the adoption of sustainable mobility measures*, "Transport Policy" 2021, Vol. 111(C), pp. 197–215.

<sup>356</sup> S. Das, A. Boruah, A. Banerjee, R. Raoniar, S. Nama, A.K. Maurya, *Impact of COVID-19: A radical modal shift from public to private transport mode*, "Transport Policy" 2021, Vol. 109(C), pp. 1–11.

<sup>357</sup> D.A. Hensher, E. Wei, M.J. Beck, C. Balbontin, *The impact of COVID-19 on cost outlays for car and public transport commuting. The case of the Greater Sydney Metropolitan Area after three months of restrictions*, "Transport Policy" 2021, Vol. 101, pp. 71–80.

pandemii stworzył szczególną okazję dla osób, które chciały skorzystać z tej formy mobilności, a obawiały się o bezpieczeństwo. Z analiz przeprowadzonych w Australii wynika, że aktywność rowerowa mieszkańców kontynentu rzeczywiście wzrosła w trakcie pandemii, jednak wzrost ten związany był raczej z rekreacją niż dojazdami do pracy<sup>358</sup>. Istnieją również pozytywne przesłanki dotyczące użytkowania terenu<sup>359</sup>, ponad 75% ankietowanych Hiszpanów zaakceptowałoby ograniczenia w korzystaniu z samochodu po powrocie do normy, a aż 90% zgadza się na zwiększenie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów na ulicach miasta.

Transport publiczny odbierany był przez mieszkańców miast zdecydowanie negatywnie<sup>360</sup>. Obawa przed zakażeniem w środkach transportu masowego oraz olbrzymi spadek liczby pasażerów w okresie najsurowszych restrykcji mogą skutkować w przyszłości masowym przejściem do transportu indywidualnego. Zrozumienie wyborów związanych ze środkiem transportu należy rozważać całościowo w ujęciu indywidualnym, społecznym oraz środowiskowym<sup>361</sup>. Priorytetem dla miast powinno być skierowanie wszystkich wysiłków na zapewnienie bezpiecznego i wydajnego transportu publicznego kreowanego w zgodzie ze zrównoważonym rozwojem.

---

<sup>358</sup> G. Fuller, K. McGuinness, G. Waitt, I. Buchanan, T. Lea, *The reactivated bike: Self-reported cycling activity during the 2020 COVID-19 pandemic in Australia*, "Transportation Research Interdisciplinary Perspectives" 2021, Vol. 10, 100377, <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100377>

<sup>359</sup> S. Awad-Núñez, R. Julio, B. Moya-Gómez, J. Gomez, J. Sastre González, *Acceptability of sustainable mobility policies under a post-COVID-19 scenario. Evidence from Spain*, "Transport Policy" 2021, Vol. 106(C), pp. 205–214.

<sup>360</sup> Ch. Eisenmann, C. Nobis, V. Kolarova, B. Lenz, Ch. Winkler, *Transport mode use during the COVID-19 lockdown period in Germany: The car became more important, public transport lost ground*, "Transport Policy" 2021, Vol. 103, pp. 60–67, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.01.012>

<sup>361</sup> M. Cusack, *Individual, social, and environmental factors associated with active transportation commuting during the COVID-19 pandemic*, "Journal of Transport & Health" 2021, Vol. 22, 101089.

## Bibliografia

- [1] Asplund D., Pyddoke R., *Optimal pricing of car use in a small city: A case study of Uppsala*, "Transport Policy" 2021, Vol. 114, pp. 88–103, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.09.008>
- [2] Awad-Núñez S., Julio R., Moya-Gómez B., Gomez Juan, Sastre González J., *Acceptability of sustainable mobility policies under a post-COVID-19 scenario. Evidence from Spain*, "Transport Policy" 2021, Vol. 106(C), pp. 205–214.
- [3] Barter P.A., *A parking policy typology for clearer thinking on parking reform*, "International Journal of Urban Sciences" 2015, Vol. 19, No. 2, pp. 136–156, doi: 10.1080/12265934.2014.927740.
- [4] Basu R., Ferreira J., *Sustainable mobility in auto-dominated Metro Boston: Challenges and opportunities post-COVID-19*, "Transport Policy" 2021, Vol. 103, pp. 197–210.
- [5] Bieda K., *Parkingi w osiedlach mieszkaniowych*, „Teka Komisji Urbanistyki i Architektury, PAN Oddział w Krakowie” 1976, t. X, s. 41–53.
- [6] Bratro E., *Problem postoju samochodowego*, odbitka z „Wiadomości Drogowych” 1936, nr 114–115.
- [7] Brown A.E., *Car-less or car-free? Socioeconomic and mobility differences among zero-car households*, "Transport Policy" 2017, Vol. 60, pp. 152–159.
- [8] Buehler R., Gerike R., Götschi T., Pucher J., *Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland*, "Transport Reviews" 2016, Vol. 37, No. 1, pp. 4–28.
- [9] Buehler R., Pucher J., Kunert U., *Prepared for the Brookings Institution Metropolitan Policy Program. April 2009. Making Transportation Sustainable: Insights from Germany*, <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/126828/1/DB1178.pdf>
- [10] Burdziński J., *Parking – elementem krajobrazu miasta*, „Architektura Krajobrazu” 2007, t. 3, s. 49–54.
- [11] Carrese S., Cipriani E., Colombaroni Ch., Crisalli U., Fusco G., Gemma A., Isaenko N., Mannini L., Petrelli M., Busillo V., Saracchi S., *Analysis and monitoring of post-COVID*

- mobility demand in Rome resulting from the adoption of sustainable mobility measures*, "Transport Policy", Vol. 111(C), pp. 197–215.
- [12] Christiansen P., Fearnley N., Usterud Hanssen J., Skollerud K., *Household parking facilities: relationship to travel behaviour and car ownership*, "Transportation Research Procedia" 2017, Vol. 25, pp. 4185–4195.
- [13] Chwalibóg K., *Ewolucja struktury zespołów mieszkaniowych*, Warszawa 1976.
- [14] Crouch S., Shaftoe H., Fleming R., *Bezpieczne mieszkanie, dom i osiedle*, przeł. A. Degler, Warszawa 2003.
- [15] Cusack M., *Individual, social, and environmental factors associated with active transportation commuting during the COVID-19 pandemic*, "Journal of Transport & Health" 2021, Vol. 22, 101089.
- [16] Czado J., *Możliwości rehabilitacji wielkich zespołów mieszkaniowych na przykładzie wybranych państw zachodnich*, „Architektura” 2012, R. 109, z. 29, s. 25–38.
- [17] Czarnecki W., *Planowanie miast i osiedli*, t. 5. Sieć komunikacji miejskiej, Poznań 1957.
- [18] Czarnecki W., *Podstawy urbanistyki i architektury*, cz. 2–3. Architektura, Białystok 1985.
- [19] Czarnecki W., *Podstawy urbanistyki i architektury*, cz. 1. Urbanistyka, Bydgoszcz 1979.
- [20] Dąbrowski J., *Zagadnienia motoryzacji w Polsce*, w: *Zjazd Motoryzacyjny*, Londyn 1948, s. 9–15.
- [21] Das S., Boruah A., Banerjee A., Raoniar R., Nama S., Maurya A.K., *Impact of COVID-19: A radical modal shift from public to private transport mode*, "Transport Policy", Vol. 109(C), pp. 1–11.
- [22] Dumnicki J., Kreczmer L., Remisz L., *Parkingi w miastach*, Warszawa 1979.
- [23] Dumnicki J., Kreczmer L., *Samochód w osiedlu*, Warszawa 1978.
- [24] Eisenmann Ch., Nobis C., Kolarova V., Lenz B., Winkler Ch., *Transport mode use during the COVID-19 lockdown period in Germany: The car became more important, public transport lost ground*, "Transport Policy" 2021, Vol. 103, pp. 60–67, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.01.012>
- [25] Filas R., *Czytelnictwo gazet i czasopism w Polsce u progu lat 90.*, Kraków 1990.
- [26] Flasiński K., *Od drukarni do Facebooka. Przemiany prasy codziennej w Szczecinie w latach 1989–2014*, Warszawa 2015.
- [27] Fuller G., McGuinness K., Waitt G., Buchanan I., Lea T., *The reactivated bike: Self-reported cycling activity during the 2020 COVID-19 pandemic in Australia*, "Transportation Research Interdisciplinary Perspectives" 2021, Vol. 10, 100377.
- [28] Gabiś A., *Osiedle idealne czy peryferyjne siedlisko? Okoliczności powstania i analiza założenia przestrzenno-architektonicznego wrocławskich Kuźnik*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 2016, t. LXXVI, s. 439–471.
- [29] Gehl J., *Życie między budynkami: użytkowanie przestrzeni publicznych*, Kraków 2013.
- [30] Gierczak J., *Fenomen auta w przestrzeni*, Wrocław 1994.
- [31] Golias J., Yannis G., Harvatis M., *Off-Street Parking Choice Sensitivity*, "Transportation Planning and Technology" 2002, Vol. 25, No. 4, pp. 333–348.

- [32] Gonzalez J.N., Perez-Doval J., Gomez J., Vassallo J.M., *What impact do private vehicle restrictions in urban areas have on car ownership? Empirical evidence from the city of Madrid*, "Cities" 2021, Vol. 116, 103301.
- [33] Gronostajska B., *Kreacja i modernizacja przestrzeni mieszkalnej*, Wrocław 2007.
- [34] Gronostajska B., *Zespoły mieszkaniowe z wielkiej płyty w XXI wieku – problemy i perspektywy*, „Architecturae et Artibus” 2010, Vol. 2, No. 2, s. 19–26.
- [35] Gzell S., *Urbanistyka XXI wieku*, Warszawa 2020.
- [36] Gzell S., *Wykłady o współczesnej urbanistyce*, Warszawa 2015.
- [37] H.B., *Ku uwadze właścicieli garaży i stacji obsługi*, „Samochód, Motocykl, Samolot”, październik 1937, nr 10, s. 10.
- [38] Harasimowicz J. (red.), *Atlas architektury Wrocławia*, t. 2. *Budowle mieszkalne. Budowle inżynierskie i przemysłowe. Parki, cmentarze, pomniki*, Wrocław 1998.
- [39] Henley S., *The Architecture of Parking*, London 2007.
- [40] Hensher D.A., Wei E., Beck M.J., Balbontin C., *The impact of COVID-19 on cost outlays for car and public transport commuting. The case of the Greater Sydney Metropolitan Area after three months of restrictions*, "Transport Policy" 2021, Vol. 101, pp. 71–80.
- [41] Hilgarter K., Granig P., *Public perception of autonomous vehicles: A qualitative study based on interviews after riding an autonomous shuttle*, "Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour" 2020, Vol. 72, pp. 226–243.
- [42] Irmscher I., *Parking structures*, Vol. 1. *Planning principles*, with contributions of I. Kosarev and A. Schiefenhövel, introd. A. Oswald, transl. J. Jain, Berlin 2013.
- [43] Irmscher I., *Parking structures*, Vol. 2. *Buildings and projects*, with contributions of I. Kosarev, A. Schiefenhövel, Berlin 2013.
- [44] Jacobs J., *Życie i śmierć amerykańskich miast*, przeł. Ł. Mojsak, Warszawa 2014.
- [45] Juzwa N., Gil A., *Rozwój miasta współczesnego na tle procesów uprzemysłowienia*, w: P. Lorens, I. Mironowicz, *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Gdańsk 2012, s. 33–72.
- [46] Kaltenhäuser B., Werdich K., Dandl F., Bogenberger K., *Market development of autonomous driving in Germany*, "Transportation Research Part A: Policy and Practice" 2020, Vol. 132(C), pp. 882–910.
- [47] Komar B., *Analiza historyczna rozwoju osiedli mieszkaniowych: Grünau w Lipsku i im. Tysiąclecia w Katowicach na tle wzorcowych koncepcji mieszkalnictwa XX wieku*, „Architecturae et Artibus” 2012, t. 4, nr 2, s. 13–25.
- [48] Komar B., *Współczesna jakość spółdzielczej przestrzeni osiedlowej w świetle zasad rozwoju zrównoważonego na wybranych przykładach*, Gliwice 2014.
- [49] Kopczyński S., *Samochód: podręcznik do nauki o samochodzie bez pomocy nauczyciela*, Warszawa 1933.
- [50] Korzeniewski W., *Parkingi i garaże dla samochodów osobowych. Wymagania techniczno-prawne. Stan prawny na dzień 31 marca 2000*, Warszawa 2000.
- [51] Korzeniewski W., *Poradnik projektanta budownictwa mieszkaniowego*, Warszawa 1981.

- [52] Kurnicki K., *How to park a car? Immobility and the temporal organization of parking practices*, "Mobilities" 2020, Vol. 15, No. 5, pp. 708–724, doi: 10.1080/17450101.2020.1802132.
- [53] Kurnicki K., *Dzielenie przestrzeni, praktyki graniczenia. Parkowanie, własność i przynależność na polskich osiedlach mieszkaniowych*, „Kultura i Społeczeństwo” 2018, nr 3, s. 143–167.
- [54] Kushner J.A., *Car-Free Housing Developments: Toward Sustainable Smart Growth and Urban Regeneration Through Car-Free Zoning, Car-Free Redevelopment, Pedestrian Improvement Districts and New Urbanism*, "UCLA Journal of Environmental Law and Policy" 2005, Vol. 23, No. 1, pp. 1–25.
- [55] Launonen P., Salonen A.O., Liimatainen H., *Icy roads and urban environments. Passenger experiences in autonomous vehicles in Finland*, "Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour" 2021, Vol. 80, pp. 34–48, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.03.015>
- [56] Lis A., *Struktura przestrzenna i społeczna terenów rekreacyjnych w osiedlach mieszkaniowych Wrocławia z lat 70.–80. ubiegłego stulecia*, Wrocław 2011.
- [57] Lorens P., *Współczesne trendy zmian w strukturze i funkcjonowaniu miast*, w: P. Lorens, I. Mironowicz (red.), *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Gdańsk 2012, s. 6–32.
- [58] Lower A., Lower M., Szumilas A.K., *The location study of Wrocław P&R facilities by the use of fuzzy inference model*, w: *4th International Multidisciplinary Scientific Conference on Social Sciences and Arts, SGEM 2017: conference proceedings, Albena, Bulgaria, 24–30 August, 2017*, Book 5. *Urban planning, architecture and design*, Vol. 2. *Urban studies, planning and development, architecture and design*, Sofia 2017, pp. 275–282.
- [59] Lower A., Masztalski R., Szumilas A., *Wykorzystanie metody logiki rozmytej w tworzeniu systemowych węzłów Park and Ride uwalniających centrum od samochodów*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN” 2016, t. 168, s. 174–185.
- [60] Lower A., Szumilas A., *Parking Policy as a Tool of Sustainable Mobility–Parking Standards in Poland vs. European Experiences*, 2021, Vol. 13, <https://doi.org/10.3390/su132011330>
- [61] Lower M., Lower A., *Determining the criteria for setting input parameters of the fuzzy inference model of P&R car parks locating*, w: N. Thanh Nguyen, Y. Manolopoulos, L. Iliadis, B. Trawiński (eds.), *Computational Collective Intelligence: 8th International Conference, ICCCI 2016, Halkidiki, Greece, September 28–30, 2016: proceedings*, Pt. 1, Cham 2016, s. 239–248.
- [62] Marek T., *Możliwości rozwoju przemysłu samochodowego na tle planu gospodarczego*, w: *Zjazd Motoryzacyjny*, Londyn 1948, s. 25–36.
- [63] Masztalski R., Kryczka P., *The Wrocław urban planning from general plans to studies on land use planning*, „Teki Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajo-brazowych” 2018, nr 14(3), s. 119–136.

- [64] Mei Z., Feng Ch., Ding W., Zhang L., Wang D., *Better lucky than rich? Comparative analysis of parking reservation and parking charge*, "Transport Policy" March 2019, Vol. 75, pp. 47–56.
- [65] Michalak H., *Garaże wielostanowiskowe. Projektowanie i realizacja*, Warszawa 2009.
- [66] Mingardo G., van Wee B., Rye T., *Urban parking policy in Europe: A conceptualization of past and possible future trends*, "Transportation Research Part A: Policy and Practice" 2015, Vol. 74, pp. 268–281.
- [67] Mironowicz I., *Analiza funkcjonalna osiedli*, Wrocław 2016.
- [68] Molicki W., *Domy polskie we Wrocławiu*, w: J. Zasada, A. Zwierzchowski (red.), *Architektura Wrocławia 1945–1995*, Wrocław 1996, s. 33–44.
- [69] Montgomery Ch., *Miasto szczęśliwe: jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasto*, przeł. T. Teszner, Kraków 2019.
- [70] Morita T., Managi S., *Autonomous vehicles: Willingness to pay and the social dilemma*, "Transportation Research Part C: Emerging Technologies" 2020, Vol. 119, 102748, <https://doi.org/10.1016/j.trc.2020.102748>
- [71] Morris D., Enoch M.P., Pitfield D., Ison S., *Car-free development through UK community travel plans*, "Urban Design and Planning" 2009, Vol. 162, No. 1, pp. 19–27.
- [72] Morrison K.A., Minnis J., *Carscapes: the motor car, architecture and landscape in England*, London 2012.
- [73] Murawski W., *Budowa i obsługa samochodu: podręcznik do użytku kursów samochodowych*, Nadrenia 1946.
- [74] Nowak K., *Procesy ludnościowo-osadnicze w Polsce po 1945 r.*, „Problemy Rozwoju Miast” 2020, t. 66, s. 81–97.
- [75] Oglęcka E., *Prawne aspekty planowania terenów zieleni w miastach*, „Studia Miejskie” 2010, nr 2, s. 267–283.
- [76] Olszewski P., Suchorzewski W., *Samochód w śródmieściu*, Warszawa 1983.
- [77] Ondruš J., Kolla E., Vertal P., Šarić Ž., *How Do Autonomous Cars Work?*, "Transportation Research Procedia" 2020, Vol. 44, pp. 226–233, <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.02.049>
- [78] Ostermeijer F., Koster H.R., van Ommeren J., *Residential parking costs and car ownership: Implications for parking policy and automated vehicles*, "Regional Science and Urban Economics" 2019, Vol. 77, No. 6, pp. 276–288, <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2019.05.005>
- [79] Owczarek D., *Zamknięte osiedla, czyli dylemat współczesnych polskich miast. Badanie porównawcze mieszkańców zamkniętych i otwartych osiedli w Warszawie*, „Przegląd Socjologiczny” 2011, t. 60, nr 2–3, s. 365–291.
- [80] Parmar J., Das P., Farhat A., Sanjay D., Ravindra K., *Evaluation of Parking Characteristics: A case study of Delhi*, "Transportation Research Procedia" 2020, Vol. 48, pp. 2744–2756.
- [81] Piccioni C., Valtorta M., Musso A., *Investigating effectiveness of on-street parking pricing schemes in urban areas: An empirical study in Rome*, "Transport Policy" August 2019.

- [82] „Polski Skorowidz Samochodowy” 1937, R. 1938, Vol. 80, pp. 136–147.
- [83] Przystaszewska-Porębska E., Koehler S., *Przegląd osiedli mieszkaniowych*, „Architektura” 1984, R. 38, nr 3, s. 17–40.
- [84] Przystępski W., *Problem budownictwa a motoryzacja*, w: *Zagadnienia motoryzacji w Polsce*, w: *Zjazd Motoryzacyjny 12 do 14 lutego 1944 r.*, Londyn 1948s. 145–152
- [85] Przyłęcka D., *O planowaniu przestrzennym Wrocławia w okresie 1954–1995*, w: J. Zasada, A. Zwierzchowski (red.), *Architekci Wrocławia 1945–1995*, Wrocław 1996, s. 6–26.
- [86] Saeidizand P., Koos F., Kobe B., *Revisiting car dependency: A worldwide analysis of car travel in global metropolitan areas*, “Cities” 2021, 103467.
- [87] Sas-Bojarska A., Walewska A., *Od garden city do ecocity*, w: P. Lorens, I. Mironowicz (red.), *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Gdańsk 2012, s. 118–151.
- [88] Schneble Ch.O., Shaw D.M., *Driver’s views on driverless vehicles: Public perspectives on defining and using autonomous cars*, “Transportation Research Interdisciplinary Perspectives” 2021, Vol. 11, 100446.
- [89] Shoup D. (ed.), *Parking and the City*, New York 2018.
- [90] Shoup D., *The High Cost of Free Parking*, New York 2005.
- [91] Shoup D., *Parking Cash Out*, Chicago 2005.
- [92] Słodczyk J., Klimek R., *Nowe tereny mieszkaniowe w strukturze przestrzennej*, w: J. Słodczyk (red.), *Przemiany struktury przestrzennej miast w sferze funkcjonalnej i społecznej*, Opole 2004, s. 121–137.
- [93] Smagacz-Poziemska M., Bukowski A., Kurnicki K., „Wspólnota parkingowania”. *Praktyki parkowania na osiedlach wielkomiejskich i ich strukturalne konsekwencje*, „Studia Socjologiczne” 2018, nr 1 (228), s. 117–142, doi: 10.24425/119089.
- [94] Strumiłło K., *Luksus, na jaki każdy sobie zasłużył – mieszkać w nowoczesnym i pięknym otoczeniu na miarę XXI wieku*, „Architecturae et Artibus” 2010, nr 2, s. 69–72.
- [95] Stubbs M., *Car Parking and Residential Development: Sustainability, Design and Planning Policy, and Public Perceptions of Parking Provision*, “Journal of Urban Design” 2002, Vol. 7, No. 2, pp. 213–237.
- [96] Szumilas A., *Car-free housing estate project – opportunities, possibilities, perspectives*, “Builder” 2020, Vol. 7 (276), pp. 40–43, doi: 10.5604/01.3001.0014.1616.
- [97] Szumilas A.K., Pach P.A., *Review of parking policies in the case of medium-sized Polish cities*, “Procedia Engineering” 2017, Vol. 192, pp. 863–868.
- [98] Szydelski S., *Poradnik szofera: praktyczne rady i wskazówki prowadzenia i obsługi samochodu*, Lwów–Warszawa–New York 1921.
- [99] Szynol A., *Prasa codzienna na Dolnym Śląsku w latach 1989–2000*, Wrocław 2004.
- [100] Taraszkiewicz A., *Wielorodzinna architektura mieszkaniowa w Polsce okresu transformacji na przykładzie Trójmiasta*, Gdańsk 2004.
- [101] Taylor E.J., *Land Use Policy, Who’s been parking on my street? The politics and uneven use of residential parking space*, “Land Use Policy” February 2020, Vol. 91, 103706.



- [102] Tian Z., Feng T., Timmermans H.J.P., Yao B., *Using autonomous vehicles or shared cars? Results of a stated choice experiment*, "Transportation Research Part C: Emerging Technologies", Vol. 128, 103117.
- [103] Tobiasz-Lis P., *Osiedla grodzone w Łodzi. Przyczyny i konsekwencje zjawiska*, „Space - Society - Economy” 2011, nr 10, s. 99-114.
- [104] Towpik K., Gołaszewski A., Kukulski J., *Infrastruktura transportu samochodowego*, Warszawa 2006.
- [105] Wieteska-Rosiak B., *Problematyka lokalizacji parkingów wielopoziomowych na osiedlach mieszkaniowych z wielkiej płyty*, „Transport Miejski i Regionalny” 2012, nr 7, s. 28-32.
- [106] Wilk H., *Ministerstwo Motoryzacji czy Centralny Urząd Samochodowy? - polska motoryzacja na rozdrożu. Plany, możliwości, instytucje (1944-1948)*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2015, nr 1(25), s. 144-162.
- [107] Winiewicz J., *Dziennikarze o prasie polskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, „Kwartalnik Historii Prasy Polskiej” 1978, t. XVII, nr 4, s. 7-14, [https://bazhum.muzhp.pl/media//files/Kwartalnik\\_Historii\\_Prasy\\_Polskiej/Kwartalnik\\_Historii\\_Prasy\\_Polskiej-r1978-t17-n4/Kwartalnik\\_Historii\\_Prasy\\_Polskiej-r1978-t17-n4-s7-14/Kwartalnik\\_Historii\\_Prasy\\_Polskiej-r1978-t17-n4-s7-14.pdf](https://bazhum.muzhp.pl/media//files/Kwartalnik_Historii_Prasy_Polskiej/Kwartalnik_Historii_Prasy_Polskiej-r1978-t17-n4/Kwartalnik_Historii_Prasy_Polskiej-r1978-t17-n4-s7-14/Kwartalnik_Historii_Prasy_Polskiej-r1978-t17-n4-s7-14.pdf)
- [108] Winston N., *Multifamily housing and resident life satisfaction in Europe: an exploratory analysis*, "Housing Studies" 2017, Vol. 32, No. 7, pp. 887-911, doi: 10.1080/02673037.2017.1280776.
- [109] Włosek J., *Znaczenie konsultacji społecznych projektów infrastrukturalnych na przykładzie systemu parkowania na osiedlu mieszkaniowym*, „Przegląd Budowlany” 2018, R. 89, nr 3, s. 47-50.
- [110] Wojciechowski Ł., *We wstecznym lusterku*, Wrocław 2014.
- [111] Wojciechowski Ł., *Związki architektury modernistycznej i motoryzacji indywidualnej. Wybrane realizacje europejskie 1903-1973*, Wrocław 2019.
- [112] Wojtkun G., *Osiedle mieszkaniowe w strukturze miasta XX wieku*, Szczecin 2004.
- [113] Yan X., Levine J., Marans R., *The effectiveness of parking policies to reduce parking demand pressure and car use*, "Transport Policy" January 2012, Vol. 73, pp. 41-50.
- [114] Zaniewska H., *Ewolucja koncepcji urbanistyczno-architektonicznych budowy osiedli mieszkaniowych*, „Problemy Rozwoju Miast” 2007, t. 4, nr 3, s. 49-55.
- [115] Żarnowski J., *Polska 1918-1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1999.

## Dzienniki lokalne

- [1] *Brudny czy Czysty? Wielkie Sprzątanie*, „Wieczór Wrocławia” 18 VII 1996, nr 138 (8001), s. 9.
- [2] *Automatyczny garaż*, „Wieczór Wrocławia” 30 IV 1987, nr 84 (5671), s. 6.

- [3] *Coraz wolniej jeździ się po zatłoczonych ulicach*, „Wieczór Wrocławia” 8 I 1987, nr 5 (5592), s. 4.
- [4] *Czy samochody będą omijać centrum?*, „Wieczór Wrocławia” 28 IV 1992, nr 83 (6935), s. 5.
- [5] *Dlaczego nie można zwiększyć liczby taksówek*, „Wieczór Wrocławia” 1 IX 1987, nr 169 (5756), s. 6.
- [6] *Drugie centrum*, „Wieczór Wrocławia” 5 V 1988, nr 86 (8452), cykl: *Wrocławskie osiedla. Popowice Południe – Gądów*, s. 12.
- [7] *Dużo ludzi, mało miejsca*, „Wieczór Wrocławia” 24 III 1998, nr 58 (8424), s. 12.
- [8] *Gdzie parkować w centrum miasta*, „Słowo Polskie” 4 V 1990, nr 103 (13 261), s. .
- [9] *Główny plac Wrocławia nie może pozostawać martwy. Co zrobić z rynkiem?*, „Wieczór Wrocławia” 6–8 V 1983, nr 89 (4660), s. 1, 6.
- [10] *Jak rozwiązać problem samochodów na osiedlu*, „Słowo Polskie” 28 IX 1979, nr 217 (10215), s. 6.
- [11] *Jakość samochodów wciąż się pogarsza*, „Wieczór Wrocławia” 8 IX 1987, nr 174 (5761), s. 4.
- [12] *Kierowcy nie płacą za parkowanie w rynku*, „Wieczór Wrocławia” 11 V 1988, nr 92 (5934), s. 7.
- [13] *Kłopotliwe podwórko*, „Wieczór Wrocławia” 4 III 1988, nr 44 (8410), s. 10.
- [14] *Korytarz przewiewu*, „Wieczór Wrocławia” 21 IV 1998, nr 77 (8443), cykl: *Wrocławskie osiedla. Muchobór Wielki*, s. 14.
- [15] *Listy do redakcji: Parking na trawniku*, „Wieczór Wrocławia” 13 V 1997, nr 91 (8205), s. 8.
- [16] *Mamy 100 tys. samochodów osobowych*, „Wieczór Wrocławia” 8 IX 1987, nr 174 (5761), s. 6.
- [17] *Miasto w obiektywie*, „Słowo Polskie”, 19 V 1976, nr 113 (9225), s. 8.
- [18] *Miejsce do parkowania*, „Wieczór Wrocławia” 4 V 1998, nr 85 (8451), s. 15.
- [19] *Mówiący samochód*, „Wieczór Wrocławia” 24–25 V 1980, nr 116 (3936), s. 6.
- [20] *Na Popowicach budują tylko domy*, „Słowo Polskie”, 2 VI 1975, nr 125 (8947), s. 3
- [21] *Nadal sporo kradzieży i włamań do samochodów*, „Wieczór Wrocławia” 7 III 1985, nr 47 (5129), s. 4.
- [22] *Nie chcą być sypialnią*, „Wieczór Wrocławia” 31 III 1998, nr 63 (8429), s. 12.
- [23] *Nie wykorzystujemy parkingowych rezerw*, „Słowo Polskie” 4 III 1975, nr 52 (8874), s. 6.
- [24] *Nowy Dwór – pierwsze osiedle z przestrzennymi mieszkaniami*, „Słowo Polskie” 20 I 1976, nr 15 (9127), s. 4.
- [25] *O parkingach i papierosach*, „Słowo Polskie” 8–10 VIII 1975, nr 174 (8996), s. 6.
- [26] *Od lutego parkowanie w centrum miasta będzie płatne*, „Słowo Polskie” 10 I 1975, nr 8 (8830), s. 4.
- [27] *Osiedla za słupkami*, „Wieczór Wrocławia” 2 VII 1996, nr 126 (7989), s. 9.
- [28] *Osiedle Nowy Dwór we Wrocławiu*, „Architektura” 1980, nr 4, s. 42–50.
- [29] *Parking czy dom?*, „Wieczór Wrocławia” 18 VIII 1998, nr 160 (8526) s. 13.

- [30] *Parking czy podwórko*, „Wieczór Wrocławia” 16 X 1997, nr 201 (8315), s. 7.
- [31] *Parking dla teatru*, „Wieczór Wrocławia” 13 VII 1995, nr 134 (7746), s. 3.
- [32] *Parking niezgody*, „Wieczór Wrocławia” 4 IX 1997, nr 71 (8285), s. 12-13.
- [33] *Parking niezgody*, „Wieczór Wrocławia” 29 I 1998, nr 28 (8386), s. 12.
- [34] *Parkingi wielopoziomowe*, „Wieczór Wrocławia” 10 IV 1996, nr 71 (7934), s. 3.
- [35] *Parkingowy galimatias*, „Wieczór Wrocławia” 22 X 1997, nr 205 (8319), s. 1.
- [36] *Parkingowy zamęt – nasza sonda*, „Wieczór Wrocławia” 11 V 1992, nr 90 (6943), s. 1.
- [37] *Parkometr-inteligent*, „Wieczór Wrocławia” 29 X 1997, nr 210 (8324), s. 3.
- [38] *Po zmianie organizacji ruchu w centrum. Skuteczniej już jest – zakorkowane podwórka*, „Wieczór Wrocławia” 21 V 1992, nr 99 (6950), s. 6.
- [39] *Początek końca samochodu*, „Wieczór Wrocławia” 31 V 1985, nr 106 (5188), s. 6.
- [40] *Podsiadła J., Co tam będzie? Parking, myjnia i sklep spożywczy*, „Wieczór Wrocławia” 20 I 1997, nr 13 (8127), s. 12.
- [41] *Pomysł gdzie parkujesz*, „Wieczór Wrocławia” 14-15 VI 1995, nr 114 (7726), s. 9.
- [42] *Przepiękny park i dużo samochodów*, „Wieczór Wrocławia” 20 I 1998, nr 13 (8379), s. 12.
- [43] *Przez dziurkę od klucza*, „Słowo Polskie” 22-23 XI 1975, nr 259 (9081), s. 3.
- [44] *Rezerwy drzemią na wielu poziomach*, „Wieczór Wrocławia” 23 X 1997, nr 206 (8320), s. 12.
- [45] *Rosną Popowice*, „Słowo Polskie”, 23 V 1975, nr 117 (8939), s. 4.
- [46] *Rynek bez samochodów*, „Wieczór Wrocławia” 4 VI 1981, nr 108 (4208), s. 4.
- [47] *Rynek bez samochodów*, „Słowo Polskie”, 12 X 1990, nr 239 (13 399), s. 7.
- [48] *Samochody nie mogą zmieścić się w mieście?*, „Wieczór Wrocławia” 21 I 1981, nr 17 (4117), s. 4.
- [49] *Samochody wyprowadzają się z Rynku*, „Wieczór Wrocławia” 11 III 1985, nr 49 (5131), s. 5.
- [50] *Samochody zmorą osiedlowych dróg*, „Wieczór Wrocławia” 8 III 1993, nr 46 (7153), s. 7.
- [51] *Samochody, śmieci i wielu gospodarzy*, „Wieczór Wrocławia” 10 II 1998, nr 38 (8396), s. 12.
- [52] *Samochód kontra lokator*, „Wieczór Wrocławia” 21 VII 1998, nr 140 (8506), s. 13.
- [53] *Samooobstuga na parkingach*, „Słowo Polskie” 6 II 1978, nr 39 (9736), s. 5.
- [54] *Składane garaże dla maluchów*, „Słowo Polskie” 25 V 1977, nr 117 (9527), s. 6.
- [55] *Wielopoziomowe parkingi*, „Słowo Polskie” 12 III 1991, nr 60, (13 524), s. 8.
- [56] *Zakorkowane miasto*, „Wieczór Wrocławia” 21 III 1995, nr 57 (7669), s. 1.
- [57] „Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza” czwartek, 17 II 1944, R. 1, nr 40, Londyn, s. 2.
- [58] „Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza” sobota, 3 II 1945, R. 2, nr 30, Londyn, s. 4.
- [59] „Wieczór Wrocławia” 30 I 1995, nr 21 (7633), w cyklu *Problemy miasta*, s. 3.
- [60] *Nieuzasadniony gest projektantów parkingu*, „Wieczór Wrocławia” 18-20 VII 1980, nr 156 (3976), s. 5.
- [61] *Kiedy samochody znikną z Rynku?*, „Wieczór Wrocławia” 23 X 1980, nr 230 (4050), s. 6.

- [62] Brak tytułu, Komentarz dotyczący parkingów pod zdjęciem „Wieczór Wrocławia” 3 III 1982, nr 18 (4358), s. 8.
- [63] *A może parking na Placu Wolności?* „Wieczór Wrocławia” 28 X 1982, nr 186 (4526), s. 6.
- [64] Brak tytułu, Komentarz dotyczący parkingów pod zdjęciem „Wieczór Wrocławia” 21-23 I 1983, nr 15 (4586), s. 6.
- [65] *Zielone czy betonowe?* „Wieczór Wrocławia” 27-29 I 1984, nr 20 (4846), s. 1.
- [66] *Występ Ulicznego Teatru na dawnym parkingu* „Wieczór Wrocławia” 1-3 III 1985, nr 43 (5125), s. 9.
- [67] Brak tytułu, Komentarz dotyczący parkingów pod zdjęciem „Wieczór Wrocławia” 25-27 X 1985, nr 209 (5291), s. 8.
- [68] *Będziemy płacić na parkingach strzeżonych* „Wieczór Wrocławia” 9 I 1992, nr 6 (6658), s. 4.

## Dokumenty planistyczne oraz regulacje prawne

- [1] Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego m. Poznania, Uchwała rady Miejskiej Poznania nr X/ 58/ 94 z dnia 6 grudnia 1994 r.
- [2] Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa, Uchwała nr VII/58/94 Rady Miasta Krakowa z dnia 16 listopada 1994 r.
- [3] Perspektywiczny Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia na rok 1975 został zatwierdzony Uchwałą Rządu Nr 535/56 z dnia 21 sierpnia 1956 r.
- [4] Plan zagospodarowania m.st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przyjęty przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr XXXVIII/492/2001 w dniu 9 lipca 2001 r.
- [5] Uchwała nr L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
- [6] Uchwała nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
- [7] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi przyjęte uchwałą Nr LXIX/1753/18 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 marca 2018 r.
- [8] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania przyjęte uchwałą nr LXXII/1137/VI/2014 z 23 września 2014 r.
- [9] Uchwała Nr LXXII/1340/VII/2018 Rady Miasta Poznania z dnia 04-09-2018 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Rejon dawnego folwarku Głuszyna” w Poznaniu.

- [10] Uchwała Nr XII/131/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Stare Miasto”.
- [11] Uchwała nr 815/LXVI/2001 Rady Gminy Warszawa-Centrum z dnia 12 lipca 2001 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego kwartału ograniczonego ulicami: Hożą, Mokotowską, Wilczą i Kruczą.
- [12] Uchwała nr LXVI/2058/2009 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 5 listopada 2009 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Ochota Centrum.
- [13] Uchwała Nr CXII/1700/14 z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.
- [14] Uchwała nr III/40/14 Rady Miejskiej W Łodzi z dnia 29 grudnia 2014 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: Prezydenta Gabriela Narutowicza, dr. Stefana Kopcińskiego i Juliana Tuwima na wschód od planowanego przedłużenia ulicy Uniwersyteckiej.
- [15] Uchwała nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
- [16] Uchwała nr L/1521/2009 Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy.
- [17] Uchwała nr LI/1803/02 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 26 września 2002 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulicy Trawowej i Krzemienieckiej we Wrocławiu – część A (Dz. Urz. Woj. Doln. Nr 266, poz. 4472) na obszarze objętym planem.
- [18] Uchwała nr LI/3167/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 18 maja 2006 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonie obszaru rozwoju Śródmieście we Wrocławiu.
- [19] Uchwała nr LVI/1338/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 24 maja 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie nieruchomości położonej przy ul. Braci Gierymskich 149 we Wrocławiu.
- [20] Uchwała nr XXII/485/16 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 marca 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Księcia Witolda i Zyndrama z Maszkowic we Wrocławiu.
- [21] Uchwała nr LXI/1683/2013 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Nowa Praga II.

- [22] Uchwała nr LXIII/1545/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 października 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic gen. Kazimierza Pułaskiego i Stanisława Małachowskiego we Wrocławiu.
- [23] Uchwała nr 496/XXXVI/2000 Rady Gminy Warszawa Centrum z dnia 28 sierpnia 2000. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu ulicy Bartyckiej.
- [24] Uchwała nr LXXXV/2213/2014 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 3 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów przemysłowych w rejonie ulicy Orłów Piastowskich – część I.
- [25] Uchwała Nr VII/91/2019 Rady Gminy Dobra z dnia 27 czerwca 2019 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Dobra, dla przebudowy linii 220 kV Krajnik-Glinki.
- [26] Uchwała nr XCII/2350/2014 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 16 października 2014 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Miasto – Ogród Sadyba część I.
- [27] Uchwała nr XCIII/2382/2014 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 30 października 2014 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Wierzbna w rejonie ul. Krasickiego.
- [28] Uchwała Nr XI/156/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 14-05-2019 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ul. Unii Lubelskiej w Poznaniu.
- [29] Uchwała nr XII/131/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Stare Miasto”.
- [30] Uchwała nr XLI/2534/05 Rady Miejskiej Wrocławia, z dnia 29 września 2005 roku. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania północnej części obszaru Gajowice.
- [31] Uchwała nr XV/440/19 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 21 listopada 2019 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulicy Nowodworskiej we Wrocławiu.
- [32] Uchwała nr VI/55/15 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 15 stycznia 2015r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Księży Małego i Wielkiego we Wrocławiu – część północna.
- [33] Uchwała nr LXI/859/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Płaszów-Rybitwy”.
- [34] Uchwała nr XV/635/19 Rady Miejskiej W Łodzi z dnia 16 października 2019 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei Marszałka Józefa Piłsudskiego oraz ulic: Henryka Sienkiewicza, Nawrot i płk. Jana Kilińskiego.

- [35] Uchwała nr XVII/301/11 Rady Miejskiej w Łodzi, w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w dolinie rzeki Sokołówki, obejmującej rejon Parku im. A. Mickiewicza oraz projektowanego Stawu Wasiaka.
- [36] Uchwała nr XXIV/215/V/2007 Rady Miasta Poznania z dnia 23 października 2007 r. w/s uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Czechosłowackiej, Przełęcz w Poznaniu.
- [37] Uchwała nr XXIX/756/16 Rady Miejskiej W Łodzi z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei Tadeusza Kościuszki i ulic: Zachodniej, Ogrodowej, Północnej, Wschodniej, Prezydenta Gabriela Narutowicza, Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima i Andrzeja Struga.
- [38] Uchwała Nr XXX/412/VI/2012 Rady Miasta Poznania z dnia 17-04-2012 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Osiedle Rusa” w Poznaniu.
- [39] Uchwała Nr XII/128/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 07-06-2011 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Osiedle Zodiak” w Poznaniu.
- [40] Uchwała Nr XXXI/299/V/2008 Rady Miasta Poznania z dnia 18 stycznia 2008 r. w/s zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania.
- [41] Uchwała nr LXXXVI/976/IV/2006 Rady Miasta Poznania z dnia 24 stycznia 2006 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „ŁAZIENNA” w Poznaniu.
- [42] Uchwała nr XXXIV/273/IV/2003 Rady Miasta Poznania z dnia 2 grudnia 2003 r. – w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Strzeszyna – rejon ulic Koszalińskiej i M. Wańkowicza w Poznaniu.
- [43] Uchwała Nr VIII/44/86 Miejskiej Rady Narodowej we Wrocławiu z dnia 29.01.1986 w sprawie Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia do 2000 r.
- [44] Uchwała Nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia z 11 stycznia 2018 r.
- [45] Uchwała Nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia zatwierdzono uchwałą nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 r.
- [46] Uchwała Nr XLVIII/680/98 Rady Miejskiej Wrocławia dnia 30 stycznia 1998 r. w sprawie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia.

- [47] Uchwała nr XXI/104/88 Miejskiej Rady Narodowej we Wrocławiu z dnia 10 czerwca 1988 r. w sprawie Utworzenie Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Wrocławia do 2000 r.
- [48] Uchwała nr XXI/110/69 Rady Narodowej m. Wrocławia w sprawie Podstawowych Kierunków Rozwoju Wrocławia (w źródle nie podano daty).
- [49] Uchwała Rady Narodowej m. Wrocławia Nr 100/683/73 (w źródle nie podano daty) w sprawie Planu Ogólnego zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia do roku 1985.
- [50] Norma ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/pravo-a-legislativa/prehled-platnych-pravnich-predpisu/dalsi-predpisy/norma-csn-73-6110-projektovani-mistnich-komunika>.
- [51] The London Plan, The spatial development strategy for greater London, march 2021 [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the\\_london\\_plan\\_2021.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/the_london_plan_2021.pdf)
- [52] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym, Dz. U. z 1994 r. Nr 89, poz. 415.
- [53] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717.
- [54] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 grudnia 1994 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 140.
- [55] Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, Dz. U. z 2021 r., poz. 2404.
- [56] Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy, Dz. U. z 2021 r., poz. 2405.
- [57] Zarządzenie nr 118 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 15 czerwca 1964 r. w sprawie wskaźników wykorzystania terenów zainwestowania miejskiego, Dz. Bud., Dz. Urz. z 22 sierpnia 1964 r. Nr 14, poz. 40.
- [58] Załącznik do Zarządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, Nr 9 z dnia 29 stycznia 1974 roku, w sprawie wskaźników i wytycznych urbanistycznych dla terenów mieszkaniowych w miastach, Dz. Bud., nr 2 z dnia 25 lutego 1974 r.
- [59] Obwieszczenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 4 lutego 1999 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 140.



## Raporty

- [1] GUS, *Bank Danych Lokalnych*, <https://bdl.stat.gov.pl>
- [2] GUS, *Gospodarka mieszkaniowa w latach 2013–2017*, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/infrastruktura-komunalna-nieruchomosci/>
- [3] CBOS, *Komunikat z badań: Korzystanie z internetu*, [https://www.cbos.pl/SPIS-KOM.POL/2020/K\\_085\\_20.PDF](https://www.cbos.pl/SPIS-KOM.POL/2020/K_085_20.PDF)
- [4] GUS, *Statystyczne Vademecum Samorządowca*, <https://svs.stat.gov.pl>
- [5] Izba Wydawców Prasy dla Komisji Kultury i Środków Przekazu Sejmu RP, *Prasa lokalna w Polsce 2014 – sytuacja, główne problemy, perspektywy rozwoju*, Warszawa, 31 marca 2014 r., [https://www.iwp.pl/pliki/Polska\\_prasa\\_lokalna\\_raport\\_20140331.pdf](https://www.iwp.pl/pliki/Polska_prasa_lokalna_raport_20140331.pdf)
- [6] Ministerstwo Infrastruktury, *Polityka Transportowa Państwa na lata 2005–2025*, [http://www.transeko.pl/prace/ptp\\_15\\_marca\\_05\\_r.pdf](http://www.transeko.pl/prace/ptp_15_marca_05_r.pdf)
- [7] Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>
- [8] *Motorisation rates in the EU, by country and vehicle type*, <https://www.acea.auto/figure/motorisation-rates-in-the-eu-by-country-and-vehicle-type/>
- [9] *Raport Busradar.pl: Transportowe zwyczaje Polaków*, <https://www.slideshare.net/BusradarPL/raport-transportowe-zwyczaje-polakw>
- [10] *Wskaźnik zrównoważonego rozwoju. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców*, [http://wskaznikizrp.stat.gov.pl/komponenty/export/005001007001K\\_liczba\\_samochodow\\_osobowych\\_na\\_1000\\_ludnosci\\_pl.pdf](http://wskaznikizrp.stat.gov.pl/komponenty/export/005001007001K_liczba_samochodow_osobowych_na_1000_ludnosci_pl.pdf)







**Wydawnictwa Politechniki Wrocławskiej  
są do nabycia w sprzedaży wysyłkowej:  
zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl  
www.ksiegarnia.pwr.edu.pl**

**ISBN 978-83-7493-239-4**



9 788374 932394 >