



STOWARZYSZENIE

www.klir.pl

KLUB INŻYNIERII RUCHU

Biuro Zarządu - ul. Leśna 40
62-081 Przeźmierowo k/Poznań
skr. poczt. nr 20 • tel/fax 061- 814 25 25

INFORMACJA

NR **48**

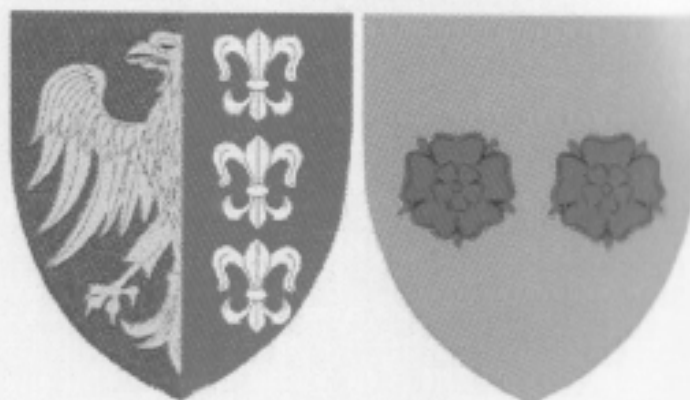
Bielsko-Biała, marzec-kwiecień 2003

CZWARTE SPOTKANIE NA PODBESKIDZIU

Trochę historii....

**Był rok 1990,
drugie spotkanie
klubowe poza
Warszawą.**

Zastanawialiśmy się
wówczas nad
problemami
komunikacyjnymi
związanymi z
przebiegiem „dużego



ruchu tranzytowego przez zabytkowe miasto przygraniczne- Cieszyn”.

W kilka lat później, w 1996 roku, znów spotkaliśmy się w województwie bielskim.

Gościliśmy w hotelu „Jawor”, w uroczej, uzdrowskiej miejscowości Jaworze. Wówczas przedmiotem naszych rozważań były możliwości rozwoju układu komunikacyjnego województwa bielskiego w powiązaniu z siecią drogową Czech i Słowacji. Zjazd połączony było z wyjazdem za granicę na spotkanie ze służbami inżynierii ruchu w Ostrawie i z Polakami na Zaolziu.

„Jawor”, z wielu zresztą powodów, pozostał do dziś w pamięci uczestników spotkania (szczególnie Piotrusia).

Kolejne, trzecie spotkanie na Podbeskidziu- w 1999 roku.

Już, niestety, nie w województwie bielskim, które „pożegnaliśmy” wskutek nowego podziału administracyjnego kraju.

Gościliśmy w Bystrej, pięknej miejscowości u stóp Klimczoka.

Dyskutowaliśmy, nadzwyczaj burzliwie, o nowym podziale kompetencji w kwestii zarządzania ruchem i drogami. Poszerzyliśmy swoją wiedzę w zakresie projektowania dróg / zastosowanie geotekstyliów, programy komputerowe i ścieżek rowerowych.

I- co równie ważne- poznawaliśmy walory krajobrazowe, atrakcyjnego pod tym względem, Podbeskidzia.

Po raz kolejny, już czwarty, z prawdziwą radością- jak zawsze- gościmy Was w Beskidach.

Tym razem w Bielsku-Białej, w bardzo nam przyjaznym OW „Transportowiec” u stóp Szyndzielni.

Rozmawiać będziemy o parkowaniu w miastach, systemie sterowania i monitorowania sygnalizacji oraz pomiarach ruchu o nowościach w oznakowaniu i programach komputerowych dla projektowania..

Referaty opracowali m.in. nasi poznańscy koledzy: Olek Deskur, Piotruś Graczyk, Wiesiek Bartoszewicki i Tomek Borowski.

Bardzo, bardzo dziękujemy Wam za życzliwość i... chęci, o które coraz trudniej.

Kochamy Was oczywiście za to, że jesteście z nami, no... może jeszcze troszeczkę za to, że się Wam "chciało chcieć".

Szczególne podziękowanie dla władz naszego miasta. Pan Prezydent Bielska-Białej Jacek Krywult objął patronat nad naszym KLIR-owskim seminarium oraz zapewnił gościnne progi bielskiego Ratusza. Niech stowarzyszeniowe obrady, będą elementem inżynierskiego wsparcia władz w problemach, które i w tym mieście oczekują na rozwiązanie, a zarazem Klubu podziękowaniem.

Wszystkich, którzy i tym razem odpowiedzieli na nasze zaproszenie, witamy z radością i nadzieją, że wyniesiecie ze spotkania znacznie szerszą wiedzę na tematy nas nurtujące i zachwycicie się atmosferą, klimatem i urokiem Bielska-Białej tak bardzo, że zechcecie tu powrócić.

W imieniu organizatorów spotkania

Ula Chmiel

Życie kulturalne w Bielsku- Białej czyli czym możemy się pochwalić.

Zastanawiacie się, skąd taki wybór. To oczywiste, wyczerpaliśmy, przy okazji poprzednich spotkań, tematy dotyczące spraw zawodowych i walorów turystyczno- krajoznawczych Podbeskidzia.

Poza tym- nie samą pracą człowiek żyje!

W Bielsku, w dziedzinie kultury, dzieje się wiele. Dwa teatry, klasyczny Teatr Polski i "Banialuka"- teatr lalkowy. Kilka słów o tym drugim. Wbrew pozorom, nie jest to wyłącznie teatr dla dzieci, w repertuarze znajduje się wiele sztuk dla dorosłych. I rzecz, o której warto wiedzieć: co dwa lata Bielsko gości teatry lalkowe z całego świata w ramach "Międzynarodowego Festiwalu Teatrów Lalkowych". "Banialuka", główny organizator festiwalu, jest jego wielokrotnym laureatem.

Tuż obok "Banialuki", dosłownie! mające siedzibę w tym samym budynku, Biuro Wystaw Artystycznych. Bardzo prężne, wśród wielu znakomitych prezentacji ciekawostka- w ubiegłym roku Bielsko, jako jedno z dwóch miast w Polsce (oprócz Warszawy) prezentowało kalendarze Pirelli.

I najważniejsza, najbardziej prężna instytucja kulturalna Bielska, o której chcę napisać najwięcej- Bielskie Centrum Kultury, nowoczesna placówka oferująca bogaty i różnorodny program imprez o wysokim poziomie artystycznym. W ciągu 14 lat istnienia BCK gościł prawie wszystkie gwiazdy polskiej muzyki rozrywkowej, najlepsze zespoły orkiestrowe, a także artystów najwyższej światowej klasy, których koncertów wysłuchały tysiące osób przyjeżdżających tu z całej Polski południowej, Czech i Słowacji.

U progu działalności BCK podjęto decyzję, że koncerty muzyki klasycznej będą miały w Bielsku wiernych melomanów. Z kilkunastu widzów, którzy pojawiali się początkowo na koncertach muzyki poważnej, liczba słuchaczy wzrosła do kilkuset, z trudem mieszczących się w sali "Domu Muzyki" podczas spotkań Festiwalu Kompozytorów Polskich.

Ambicją naszego miasta było stworzenie w stolicy Podbeskidzia interesującego przedsięwzięcia muzycznego o wymiarze krajowym. I taką imprezą stał się ów Festiwal, największe święto muzyki na Podbeskidziu.

Pierwsza, trzydniowa edycja poświęcona była twórczości **Henryka Mikołaja Góreckiego**.

Podczas festiwalu można było usłyszeć m.in. koncert klawesynowy zagrany przez córkę kompozytora Annę czy II kwartet smyczkowy w wykonaniu Kwartetu Śląskiego. Największe



zainteresowanie publiczności wzbudziło jednak wykonanie sławnej III symfonii, przez specjalnie na tę okazję stworzoną Orkiestrę Festiwalową. Orkiestrę poprowadził sam kompozytor, który zgodził się też objąć patronat nad wszystkimi bielskimi festiwalami.

Na bohatera II Festiwalu Kompozytorów Polskich wybrano Wojciecha Kilara. Impreza stała się prawdziwym świętem muzyki polskiej bo, oprócz spotkania muzyków-bielszczan, w bielskich kinach odbywały się projekcje filmów z muzyką Wojciecha Kilara. Na koncerty szybko zabrakło biletów a "Kościelec 1909", suity z filmu "Drakula" i Koncertu Fortepianowego w wykonaniu Petera Jablonskiego wiele osób wysłuchało na stojąco. Kolejny festiwal poświęcony był muzyce Stanisława Moniuszki. Nie chcąc powielać schematu funkcjonujących od dawna imprez, postanowiono pokazać Moniuszkę jako kompozytora pieśni i oper. Wydarzeniami tego festiwalu stały się koncert: inauguracyjny z udziałem Poznańskich Słowików oraz koncert nowych jazzowych aranżacji pieśni kompozytora dokonanych przez Krzesimira Dębskiego a wykonanych przez Justynę Steczkowską i Adama Makowicza.

Następne festiwale poświęcone były Chopinowi i Szymanowskiemu. I jak zawsze, z udziałem wielu sław świata muzyki.

Coraz liczniejsi melomani znajdują w ofercie BCK interesujące propozycje koncertów muzyki klasycznej- kameralnej i symfonicznej. Cyklicznie, co miesiąc, występuje Bielska Orkiestra Kameralna, częstymi gośćmi są też: Orkiestra Filharmonii Śląskiej oraz znakomitości polskiej i światowej instrumentalistyki. Wystarczy wspomnieć występy najlepszej brytyjskiej orkiestry smyczkowej Academy of St. Martin the



Fields czy utalentowanej amerykańskiej skrzypaczki Leili Josefowicz i pianisty Johna Novacka.

Kolejne wyzwanie to stworzenie w Bielsku- Białej cyklu koncertów jazzowych. Bielskie Centrum Kultury postanowiło zarazić jazzem szeroką publiczność. Nie udało się tego zrobić na koncertach polskich jazzmanów, postanowiono więc sprowadzać gwiazdy jazzu światowego. Przyciągnęły one tysiące słuchaczy. Już po pierwszym koncercie **Wyntona Marsalisa** (pierwszym i jedynym -wówczas- w Polsce!) wybuchła w naszym mieście "gorączka jazzowa" a "zarażona" jazzem publiczność wypełnia po brzegi sale koncertowe. Podobnie było na koncertach Adama Makowicza, Urszuli Dudziak (bielszczanki z pochodzenia) czy koncercie **Joe Hendersona**.

Ambicją bielskiego środowiska muzycznego stało się stworzenie własnego zespołu orkiestrowego, pragnąc w ten sposób nawiązać do bogatych tradycji przedwojennego Bielska, w którym działało 1 kilka orkiestr. Ukoronowaniem tych starań stała się powołana w 1982 roku

Bielska Orkiestra Kameralna, która stała się muzyczną wizytówką miasta. Zespół posiada różnorodny repertuar- obok muzyki klasycznej, jazz czy kompozycje filmowe, których wykonanie jest przez muzyczne autorytety oceniane bardzo wysoko, zaś sama orkiestra ma opinię jednego z najlepszych zespołów kameralnych w Polsce. Wystarczy wspomnieć choćby słowa Wojciecha Kilara, który wykonanie przez Bielską Orkiestrę Kameralną swojego utworu "Orawa" uznał za najlepsze z dotychczasowych, czy Adama Makowicza twierdzącego, że podczas polskiego tournée, spośród trzynastu orkiestr, z którymi wystąpił, najlepiej grało mu się muzykę Gershwina właśnie z bielskimi kameralistami..



W BCK działa również Kwintet Smyczkowy, który tworzą muzycy Bielskiej Orkiestry Kameralnej i Orkiestry Filharmonii Śląskiej. Kwintet występuje w wielu ośrodkach muzycznych w całym kraju, dokonując nagrań radiowych i telewizyjnych.

W centrum ćwiczą, doskonalą swój kunszt i występują śpiewacy dwóch zespołów chóralskich: "Ave Sol" i Bielskiego Chóru Kameralnego, który na swoim koncercie ma takie osiągnięcia, jak udział w koncercie 1000-lecia państwa austriackiego. Jest laureatem kilkunastu festiwali krajowych i zagranicznych: Grand Prix w Kaliszu, Legnicy i Międzyzdrojach oraz w Belgii, Francji i Niemczech.

Bielskie Centrum Kultury to nie tylko muzyka, to także Galeria Środowisk Twórczych powstała z chęci i potrzeby prezentowania środowiska plastycznego Podbeskidzia i nie tylko. Wystawy: "Darowane Miejsce", udział w VI Międzynarodowym Biennale Grafiki i Rysunku "Wobec wartości", wernisaże połączone z muzyką- to tylko kilka z wielu dokonań galerii, znaczącej placówki wystawienniczej w Bielsku-Białej.

Pora kończyć, chociaż mogłabym jeszcze i jeszcze. Na koniec więc o tych, którym zawdzięczamy tę mnogość i poziom życia artystycznego w mieście. Wśród wielu sponsorów i propagatorów najważniejsi: Pan Władysław Szczotka, Dyrektor Bielskiego Centrum Kultury, którego wysiłek i zaangażowanie w inicjowaniu i realizowaniu przedsięwzięć kulturalnych dostarcza nam wielu wyjątkowych wrażeń,

niezapomnianych wzruszeń i przeżyć artystycznych oraz Urząd Miejski, nie tylko przychylny ale czynnie uczestniczący we wszystkich działaniach.

Dzięki nim Bielsko-Biała stało się, po Warszawie i Poznaniu, trzecim muzycznym centrum na polskiej trasie koncertowej światowych gwiazd. Zapraszam do Bielska-Białej. Mam nadzieję, że udało mi się przekonać- jeśli nie wszystkich, to wielu z Was- że warto do nas przyjechać nie tylko ze względu na walory turystyczno-krajoznawcze Podbeskidzia.

Urszula Chmiel



Miejski zarząd Dróg w Bielsku-Białej
ul. Grażyńskiego 10

Długość administrowanej sieci drogowej:

☐ Krajowe	25,9 km
☐ Wojewódzkie	9,4 km
☐ Powiatowe	104,4 km
☐ Gminne	421,0 km

Rozpoczęte inwestycje drogowe:

GDDK i A

kolor czerwony (linia ciągła)

- ☐ przebudowa drogi krajowej do parametrów drogi ekspresowej S-1

kolor czerwony (linia przerywana)

- ☐ budowa drogi ekspresowej S-69

MZD

Kolor niebieski

- ☐ budowa Śródmiejskiej Zachodniej Obwodnicy Bielska-Białej w tym przebudowa skrzyżowania „Hulanka”



opracował Wojciech WALUŚ
MZD BIELSKO - BIAŁA

„HULANKA”

Rozpoczęcie tej Inwestycji finansowanej poprzez kredyt uzyskany przez miasto Bielsko-Biała w Europejskim Banku Inwestycyjnym rozpocznie się w drugim kwartale br. roku i potrwa niecałe dwa lata. Oddanie przebudowanego skrzyżowania do użytku zaplanowano na sierpień 2004 roku



Śródmiejska Obwodnica Bielska-Biała



**Przebudowa ulic Cieszyńskiej, Piastowskiej i Konopnickiej wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania z al. Andersa.
Podprojekt 1.2 etap 1.2.1**

Tak w niedalekiej przyszłości będzie wyglądało przebudowane skrzyżowanie na „Hulance”. Prezentowana wizualizacja komputerowa nie jest jedynie luźną koncepcją. Została bowiem sporządzona na podstawie gotowych planów modernizacji jednego z głównych węzłów komunikacyjnych Bielska-Białej. Przyjęte przez Miejski Zarząd Dróg rozwiązania techniczne polegające na wybudowaniu ronda u zbiegu ulicy Cieszyńskiej, Piastowskiej i Konopnickiej oraz poprowadzeniu pod nim dwujezdniowej trasy średnicowej jest zgodne ze standardami i wymogami w tym względzie przyjmowanymi w krajach Unii Europejskiej. Pomysł takiego rozwiązania pojawił się przy okazji weryfikacji planów rozbudowy układu drogowego Bielska-Białej przez Regional Consulting Vienna z Wiednia. Podobne skrzyżowanie do rozwiązania zaprojektowanego w stolicy Podbeskidzia będzie realizowane przy przebudowie ronda w Katowicach koło Spodka. Etap 1.2.1 Podprojektu 1.2 obejmuje przebudowę ulic Cieszyńskiej, Piastowskiej i Konopnickiej wraz z budową dwupoziomowego skrzyżowania al. Andersa jak na wizualizacji.

WYBRANE PROBLEMY POLITYKI PARKINGOWEJ W DUŻYM MIEŚCIE

– teoria i praktyka na przykładzie Poznania

Poznań, luty 2003 r. / aktualizacja tekstu z września
2001

Wstęp

W 2000 roku, w wyniku realizacji Uchwały Rady Miasta Poznania w sprawie przyjęcia i wdrażania polityki transportowej Poznania, jako jeden z czterech programów „uszczegóławiających” opracowany został projekt pt. „*Polityka parkingowa Miasta Poznania*” [1]. Opracowanie sporządzone zostało w formie załącznika do formalnej uchwały organu samorządu Miasta tj. Rady lub Zarządu. Prawdopodobnie jest to pierwszy w kraju dokument kompleksowo regulujący problematykę parkingową w dużym mieście.

Poznań posiada także znaczące osiągnięcia w praktycznym wdrażaniu współczesnych regulacji parkingowych. Jako drugie po Krakowie duże miasto zorganizował Strefę Ograniczonego Postoju, od 9 lat egzekwuje normatyw parkingowy, posiada sprawny, powielany w wielu miastach, system egzekwowania opłat za parkowanie, ostatnio wdrożył w poszerzonej śródmiejskiej Strefie Parkowania automatyczny sposób pobierania opłat.

Niniejszy referat, omawiając wybrane zagadnienia regulowane dokumentem [1], konfrontuje je z dotychczasowymi doświadczeniami Miasta, wskazując zalety i zagrożenia wynikające z istnienia bądź braku poszczególnych regulacji.

W opracowaniu [1] zawarto następującą problematykę:

CELE POLITYKI PARKINGOWEJ

cele generalne

cele bezpośrednie

ZAŁOŻENIA POLITYKI PARKINGOWEJ

ZASADY OGÓLNE POLITYKI PARKINGOWEJ, ZADANIA MIASTA POZNANIA

STREFY I REJONY POLITYKI PARKINGOWEJ

Strefowanie

Obszary ograniczenia swobody parkowania

INSTRUMENTY POLITYKI PARKINGOWEJ

Regulacje parkowania

- Zakazy parkowania
- Parkowanie samochodów osobowych
- Parkowanie autobusów i samochodów ciężarowych.

Dostawy towarów

- Oplaty parkingowe
- Parkowanie mieszkańców stref płatnego parkowania
- Abonamenty z rezerwacją miejsca
- Postoje taksówek
- Carpool
- Parkowanie pojazdów inwalidzkich (należących do osób

nie w pełni sprawnych)

Parkingi strategiczne, zintegrowane z komunikacją zbiorową

System obsługi parkingowej Targów

Parkingi buforowe

Plany parkingowe

Raporty parkingowe

Wymogi (normy i limity) parkingowe

Parkingi kubaturowe

Parkowanie specjalne

Fundusz parkingowy

ZARZĄDZANIE PARKOWANIEM

DZIAŁANIA WDROŻENIOWE

Promocja polityki parkingowej

Projekty wdrożeniowe polityki parkingowej

Kierunki polityki inwestycyjnej w zakresie parkowania

Inwestycje sprzyjające wdrożeniu polityki parkingowej

• Zaspokajanie popytu parkingowego

Niemal wszyscy kierowcy i większość pieszych narzeka na warunki w jakich odbywa się parkowanie pojazdów w polskich miastach. Narzuca się pytanie w rodzaju „kto jest temu winien?”. Większość wskaże na samorządy miast lub innych zarządców sieci drogowych. Tymczasem, **żadna ustawa nie wyznacza organu**

„odpowiedzialnego” za zaspokajanie potrzeb parkingowych obywateli! Oznacza to, że polski ustawodawca, podobnie jak w innych krajach, pozostawił problem parkowania właścicielom pojazdów, traktując postój samochodów tak samo jak na przykład miejsce przechowywania telewizora, czy mebli. Ta zasada wydaje się słuszną, spotyka się jednak ze zdecydowanym protestem i roszczeniami kierowców: „płacę podatki, a zatem powinienem mieć zapewnione znośne warunki do pozostawienia pojazdu wszędzie tam, gdzie się udaję”. Ale przecież podatki płacą wszyscy, także ci, którzy parkują wyłącznie we własnym garażu, nie używają samochodu w dojazdach do zatłoczonych rejonów miast, albo wręcz nie posiadają pojazdu. W sytuacji powszechnego braku wolnych terenów, interes tej drugiej grupy, jest dokładnie odwrotny niż kierowców często jeżdżących „po mieście”. Jedynym regulatorem dostępu do miejsc postoju jest RYNEK, w którym właściciele terenu ustalają warunki ewentualnego jego wykorzystywania przez inne osoby, na przykład przez parkowanie pojazdu. [2]

W opracowaniu [3] wykazano obliczeniowo, że w Śródmieściu Poznania, przy próbie zaspokojenia potrzeb parkingowych na poziomie chociażby standardów normatywnych, popyt przewyższyłby maksymalną możliwość podaży miejsc postojowych o ponad 100%! Potwierdzają to dane z wykresu nr 1. Przed wprowadzeniem w ścisłym centrum Poznania płatnego parkowania, w obszarze późniejszej Strefy Ograniczonego Postoju równocześnie parkowało blisko dwa razy więcej pojazdów (sic!) niż było wówczas legalnych miejsc postoju. Ustanawiając w 1993 roku „Strefę”, Miasto równocześnie precyzyjnie oznakowało wszystkie miejsca dopuszczone do parkowania. Liczba parkujących w SOP samochodów natychmiast spadła do „realnego” poziomu.

Poznań posiada więc zdecydowane argumenty, by za pierwsze założenie swej polityki parkingowej przyjąć zapis: *„Poziom zaspokojenia potrzeb parkingowych wynikać powinien z możliwości przestrzennych, środowiskowych i ekonomicznych Miasta, jego obywateli, gości i podmiotów gospodarczych. Uznając, że nie jest możliwe pełne zaspokojenie popytu parkingowego, i że zadanie takie nie jest ustawowym obowiązkiem Miasta, w polityce parkingowej, oprócz działań własnych, samorząd stosować będzie środki prawne, ukierunkowujące inicjatywy i powinności obywateli i instytucji.”* [1]

Jeżeli uznano, że popytu nie da się zaspokoić, konieczne stają się prawne ograniczenia w korzystaniu z publicznych miejsc postojowych. Zasady i sposoby tych ograniczeń są jednym z najważniejszych atrybutów polityki parkingowej. W Poznaniu podzielono powszechny pogląd, że największe restrykcje powinny dotyczyć postojów pracowniczych, a najmniejsze – klienckich. Jedno z założeń polityki parkingowej [1] brzmi:

Przyjmuje się, że w warunkach deficytu miejsc postojowych zaspokajanie potrzeb parkingowych na terenach publicznych odbywać się będzie według następującej hierarchii:

a) *postoje dojeżdżających do usług (parkowanie krótkoterminowe);*

b) *parkowanie stałych mieszkańców;*

c) *postoje dojeżdżających do pracy (parkowanie długoterminowe);*

Za ograniczeniem parkowania pracowników w śródmieściu przemawiają między innymi:

- łatwiejsza do zaakceptowania niż w przypadku dojazdu do handlu i usług, możliwość dojazdu do pracy transportem publicznym;
- możliwość łatwiejszego niż w przypadku klientów i mieszkańców śródmieścia przygotowania miejsc postojowych na terenach niepublicznych, należących do zakładu pracy;
- aspekty gospodarcze i socjalne (troska o klienta i mieszkańca śródmieścia – podmiotów decydujących o standardzie reprezentacyjnych terenów miasta)
- możliwość zorganizowania dojazdów i parkowania pracowników na zasadzie „carpool”

(„Carpool” polega na przeznaczeniu jednego miejsca postojowego dla kilku pojazdów należących do pracowników dojeżdżających z tego samego kierunku. „Carpool”, oprócz maksymalnie demokratycznego i efektywnego zarządzania parkingami wewnętrznymi, przyczynia się także do zmniejszenia ruchu na ulicach doprowadzających do deficytowego parkingu.)

Ciekawe spostrzeżenia dotyczą skali występującego w śródmieściu Poznania parkowania „pracowniczego”. Jak wynika z

wykresu nr 2, postoje dłuższe niż 2 godziny przed wprowadzeniem odpłatności nie osiągały nawet 20% ogólnej liczby postojów, a przy płatnym parkowaniu spadły początkowo do 5%, by aktualnie ustabilizować się na poziomie ok.10%.

W 2000 roku, Kompleksowe Badania Ruchu [5], podczas parkingowego szczytu w Śródmieściu wykazały około 50% napętnienie parkingów na osiedlach mieszkaniowych! W sytuacji, gdy ponad 70 % właścicieli pojazdów w Poznaniu deklaruje codzienne użytkowanie samochodu, widać, że w mieście osiągnięto pożądane ograniczenie dojazdów samochodami do miejsc pracy w centrum.

W celu utrwalenia tej tendencji, w rozdziale „instrumenty polityki parkingowej” w [1] zapisano *„Na parkingach wewnętrznych, należących do jednostek podległych Urzędowi Miasta, w przypadku rezerwowania miejsc postojowych dla pracowników i w razie deficytu tych miejsc, stosowana będzie zasada „carpool” tj. przeznaczanie miejsc w pierwszej kolejności dla samochodów dowożących większą liczbę pracowników. Zaleca się innym instytucjom wprowadzanie podobnych regulacji na własnych parkingach.”*

Niewątpliwie ewentualne wdrożenie zasady „carpool” wśród pracowników podległych Samorządowi Miasta będzie także dobrą propagandą uchwalanej polityki parkingowej.

- Parkowanie mieszkańców centrum miasta

O wiele większym problemem, niż parkowanie „pracownicze” jest parkowanie samochodów należących do mieszkańców terenów objętych ograniczeniami swobody parkowania.

Kiedy w latach 1991 – 92 pracowano w Poznaniu nad założeniami do Utworzenia Strefy Ograniczonego Postoju, szacowano, że liczba samochodów mieszkańców była bliska (ok.90%) liczby dostępnych publicznie miejsc. W tej sytuacji, konsultujący ówczesne projekty komunikacyjne Miasta eksperci holenderscy uważali za absurd przyznanie mieszkańcom darmowych lub prawie darmowych uprawnień do parkowania w Strefie. W tych warunkach - argumentowali, całe przedsięwzięcie nie ma sensu, bowiem w Śródmieściu stać będą niemal wyłącznie pojazdy mieszkańców – a bez klientów centrum miasta przestanie pełnić swoją funkcję. Rezygnację z jakichkolwiek uprzywilejowań dla mieszkańców, argumentowali koniecznością ponoszenia przez nich kosztów zamieszkiwania w „najatrakcyjniejszym” obszarze miasta.

Mimo tych ostrzeżeń, Miasto zdecydowało się przyznać „identyfikatory” wszystkim, zameldowanym na stałe w obszarze SOP, posiadaczom samochodów. Rzeczywistość okazała się znacznie mniej groźna. Wyznaczając w Strefie 2100 miejsc postojowych, wydano równocześnie około 1600 identyfikatorów dla mieszkańców (ok. 75% łącznej liczby miejsc), a jak wynika ze stałych pomiarów (wykres nr 3), w godzinach funkcjonowania Strefy, parkuje stale mniej niż 1/3 pojazdów posiadających identyfikatory. Po rozszerzeniu granic Strefy w godzinie maksymalnej akumulacji (11-12), w IV kwartale 2002, w tzw. podstrefie A, parkuje przeciętnie ok. 31% pojazdów z identyfikatorem. W podstrefach „B” i „C”, obejmujących obrzeżne obszary centrum, wskaźnik ten wynosi odpowiednio ok. 30 i ok. 7%, mimo, że wydano dla tych terenów identyfikatory w ilości odpowiadającej ok. 50% liczby miejsc. Łącznie w „dużej”, liczącej około 5550 miejsc Strefie, wydano blisko 3300 identyfikatorów.

Przyczyn mniejszego niż prognozowano „zainteresowania” mieszkańców parkowaniem w Strefie jest co najmniej kilka:

- wskaźnik motoryzacji w śródmieściu jest znacznie niższy od przeciętnego, wynoszącego w Poznaniu, w 2000 roku - 350 (430) samochodów osobowych na 1000 mieszkańców; (liczba w nawiasie obejmuje także tzw. samochody ciężarowe o ładowności do 2t); [6]
- nawet niezwykle preferencyjny, ale jednak koszt (obecnie 120 zł rocznie) zniechęcił część mieszkańców, zwłaszcza posiadających własne garaże, do wykupienia identyfikatora; są też i tacy, którzy wykupili identyfikator, ale z parkowania „na ulicy” korzystają sporadycznie;
- towarzyszące utworzeniu Strefy uporządkowanie i oznakowanie miejsc postojowych przyczyniło się do kilkunastoprocentowego wzrostu ich liczby;
- Strefa wymusiła dużą rotację w wykorzystaniu miejsc; znacząca część mieszkańców opuszcza Strefę w godzinach jej funkcjonowania

Skala ostatniego zjawiska niestety w Poznaniu nie jest rozpoznana, bowiem nie przeprowadzano badań napelnienia Strefy, w czasie gdy jej przepisy nie funkcjonują. Symptomatyczne jest jednak, że wielu mieszkańców SP domaga się przywrócenia jej obowiązywania w aktualnie „bezpłatne” soboty, kiedy znalezienie miejsca postoju w centrum graniczy z cudem.

Swego czasu Poznań bulwersował protest mieszkańców znajdującej się poza Strefą Parkowania, „handlowej” ulicy J. H. Dąbrowskiego, gdzie Miasto, w miejsce dotychczasowego pobierania opłat przez inkasentów, wprowadziło identyczne jak w podstrefie „B” Strefy Parkowania stawki i automaty parkingowe, nie przyznając mieszkańcom identyfikatorów. Ponieważ na sąsiednich ulicach parkowanie jest bezpłatne, a mieszkańcy ul. J. H. Dąbrowskiego nie posiadali dotąd żadnych uprawnień do parkowania na „swojej” ulicy, ich sytuacja pozornie nie zmieniła się, albo nieznacznie zmieniła na korzyść, bowiem cena za parkowanie została obniżona o ok. 6%. Mimo to, niektórzy mieszkańcy nie płacili, domagając się przyznania praw analogicznych jak mieszkańcom Strefy. Protest był głośny, w okresie przedwyborczym szczególnie wspierany przez niektórych polityków. Problem dotyczył około 120 miejsc postojowych, 450 rodzin oraz nieznannej liczby pracowników i klientów. Charakterystyczne, że w obronie „nowych” zasad nie odezwał się żaden z właścicieli sklepów, barów czy kina, przed którymi po raz pierwszy od wielu lat klient może znaleźć miejsce postoju. W końcu władze Miasta przyznały identyfikatory mieszkańcom spornej ulicy - pobrano ich 70.

Powyższe doświadczenia skłaniają do kilku wniosków:

- Zmiany w organizacji parkowania, zwłaszcza dotyczące mieszkańców obszarów objętych nowymi regulacjami, są problemem równie politycznym, co socjologicznym i technicznym. Powinny być więc poprzedzane maksymalnie szerokim rozpoznaniem, a po ich wdrożeniu stale monitorowane. Kontynuowane w Poznaniu przez 10 lat pomiary dają podstawę do obalenia wielu potocznych mitów dotyczących skali poszczególnych zjawisk i problemów parkowania.

Preferencje dla mieszkańców są celowe i powinny być uzasadnione ochroną funkcji mieszkaniowych w śródmieściu - głównie przed ubożeniem oraz tendencją do dewiacji struktury socjalnej. W przyszłości może się okazać konieczne działanie tego typu także na niektórych osiedlach mieszkaniowych. Wtedy będą niezbędne uzupełnienia polityki parkingowej o odpowiednie instrumenty dla tych terenów – w ramach szerszych projektów urbanistycznych i socjalnych. Jednak dopiero w powyższych warunkach, bowiem zbyt wczesne i precedensowe działanie bez takich

uwarunkowań osłabi inicjatywę dla samodzielnego rozwiązywania tych problemów przez obecne spółdzielnie mieszkaniowe lub innych właścicieli budynków oraz terenów.

- Względem mieszkańców obszarów o ograniczonej swobodzie parkowania niezwykle trudno wprowadzić regulacje, odczuwane przez większość (w tym także klientów i pracowników) jako sprawiedliwe.

Problem „sprawiedliwego” dostępu mieszkańców do miejsc publicznych próbuje rozwiązać projekt nowej polityki parkingowej [1]. Wymaga to jednak bardzo wielu kontrowersyjnych ustaleń oraz użycia nowego, także kontrowersyjnego, instrumentu regulacji parkowania, tzw. planu parkingowego. Zgodnie z [1] taki plan obejmowałby:

inwentaryzację istniejących miejsc postojowych i ocenę stanu parkowania;

określenie aktualnych oraz docelowych (maksymalnych, dopuszczalnych) pojemności parkingowych obszaru;

projekt rozmieszczenia miejsc postojowych na terenach publicznych;

propozycje stosowania instrumentów polityki parkingowej;

granice stref i rejonów regulacji, podział na sektory;

zalecenia w zakresie ewentualnych regulacji szczegółowych;

bilans parkingowy w perspektywie rozwojowej;

urbanistyczne wymogi (normy i limity) parkingowe;

uzgodnienie z miejskimi służbami urbanistycznymi (zgodność z planami miejscowymi i wytycznymi Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta);

ocenę publicznej promocji planu;

ewentualne relacje związane z funduszem parkingowym (ocenę nakładów i wpływów);

Przy założeniu posiadania planów parkingowych, na ich obszarach projekt [1] przewiduje następujące regulacje:

W stosunku do mieszkańców obszaru śródmiejskiego i pozostałych terenów na których Miasto wprowadzi ograniczenia swobody parkowania, stosowane będą preferencje, gwarantujące utrzymanie jednego samochodu

na 1 gospodarstwo domowe. W pozostałych obszarach mieszkaniowych mogą mieć zastosowanie szczególne zasady, opracowane w formie planu parkingowego obszaru, jednak tylko wtedy, gdy plan taki będzie integralny z szerszym projektem (np. społeczno - urbanistycznym), wywołanym innymi racjami polityki komunalnej miasta. (...)

Dla mieszkańców obszarów objętych strefami płatnego parkowania, wyznaczone będą sektory preferencyjnego parkowania, zdefiniowane w planach parkingowych (...)

Preferencje (identyfikatory) dla mieszkańców stref płatnego parkowania obowiązywać będą tylko w jednym sektorze strefy i tylko dla jednego samochodu na gospodarstwo domowe.

Abonamenty roczne dla sektora zamieszkania **będą pełnopłatne** (...), w przypadku gdy na terenie nieruchomości zamieszkannej przez właściciela pojazdu:

- znajduje się parking płatny,
- gdy projekt zabudowy bądź przebudowy nieruchomości zatwierdzony został (w toku normalnie obowiązującej procedury przez organy Miasta) po 1 stycznia 1995 roku;

(Od uchwalenia Miejscowego Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego obowiązuje normatyw wymagający zapewnienia odpowiedniej ilości miejsc postojowych na działce inwestora.)

- znajduje się w granicach działki parking, przeznaczony dla obsługi nie mieszkaniowych funkcji budynku (z wyłączeniem miejsc postojowych przeznaczonych dla wyładunku towarów i dla służb alarmowych) albo teren, zabudowany garażami oraz innymi obiektami budowlanymi o charakterze tymczasowym, jest możliwy do użytkowania dla celów parkowania i wystarczający dla liczby pojazdów co najmniej równorzędnej liczbie mieszkań na terenie posesji;

Abonamenty dla sektora zamieszkania **będą częściowo płatne** (z zastosowaniem ulgi), jeżeli na terenie nieruchomości zamieszkannej przez właściciela pojazdu znajduje się dojazd z ulicy do miejsc przydatnych do parkowania, nawet gdy wymaga to stosunkowo nieznacznej adaptacji terenu. Odpłatność wtedy będzie proporcjonalna do liczby stanowisk (ewentualnie potencjalnej liczby

stanowisk) w stosunku do liczby gospodarstw domowych na terenie posesji.

Przy określaniu potencjalnej liczby miejsc parkowania wykluczona będzie część lub całość terenu, którego zagospodarowanie znamionuje pożądane, trwałe, funkcjonalne i estetyczne urządzenie oraz uporządkowanie dla celów rekreacyjnych i środowiskowych (zieleni i miejsca wypoczynku oraz zabaw dziecięcych).

Przy określaniu potencjalnej liczby miejsc parkowania w celu naliczenia wysokości opłaty, grupę posesji znamionującą brak przegród pomiędzy nimi oraz komplementarną organizację dojazdu i funkcji obsługi mieszkańców, traktować się będzie w sposób uprzywilejowany, uwzględniając w sposobie obliczenia ulgi tylko połowę liczby potencjalnych miejsc.

Abonamenty roczne dla sektora zamieszkania **z pełną ulgą** (w wysokości nie większej niż 50 godzin parkowania na najtańszym miejscu w sektorze) dotyczyć będą wyłącznie inwalidów oraz mieszkańców tych posesji (lub grupy posesji), gdzie brak jest fizycznych możliwości organizacji miejsc parkowania w obrębie zamieszkałej posesji (lub grupy posesji)(...) [1]

„Zawłaszczanie” przestrzeni przez parkujące pojazdy

Jak prawie każde miasto, Poznań powstał i rozwijał się „bez samochodu”. Nie tylko Stare Miasto, nie tylko dzielnice z przełomu dziewiętnastego i dwudziestego stulecia, ale nawet budowane w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku wielkie osiedla mieszkaniowe nie były i praktycznie nie mogą być przygotowane na przyjęcie współczesnej ilości samochodów. Wprawdzie najdokuczliwsze wydają się być zatory na jezdniach, ale jednak te JEZDNIE, także w historycznym centrum, istnieją „od zawsze”. Samochód w ruchu wykorzystuje powierzchnie przeznaczone wcześniej dla pojazdów konnych. Nie zachowały się natomiast powierzchnie dla postojów. Miejsca dawnych stajni w śródmieściu zajęły oficyny mieszkalne, na peryferiach powstały osiedla. Parkujący w śródmieściu samochód zajmuje więc przestrzeń przeznaczoną wcześniej na inne cele - przede wszystkim jezdnie, chodniki, pasy zieleni ulicznej i niezabudowane place, w tym działki na których budynki specjalnie wyburzono. Tworzy to jednoznaczny konflikt, nie tylko między korzystającymi z samochodów i

innymi użytkownikami terenów publicznych. Parkujący „gdzie chce” samochód osobowy, a zwłaszcza ciężarowy jest „wrogiem” przede wszystkim innych samochodów, czyli pojazdów w ruchu i parkujących zgodnie z przepisami!

Opisane konflikty rozstrzygalne są jedynie w formie jasnej polityki przestrzennej i parkingowej Miasta. Truizmem wydaje się być konieczność ograniczania czy wręcz likwidowania parkowania w terenach zabytkowych lub szczególnie cennych dla środowiska. Projekt [1] wypowiada się w tym zakresie jednoznacznie: *W terenach chronionych ze względów historycznych lub przyrodniczych oraz na ciągach komunikacyjnych ze szczególną koncentracją funkcji handlowej przewiduje się wyznaczenie obszarów ruchu uspokojonego zawierających rejony wolne od ruchu i parkowania samochodów, stanowiące tzw. strefy aktywności publicznej.*

Niestety, praktyka w tym zakresie nie najlepiej rokuje. Wprowadzony jeszcze w latach siedemdziesiątych zakaz ruchu i parkowania na wąskiej, handlowej ulicy Półwiejskiej, stale jest ignorowany - popularny poznański „deptak” pełen jest samochodów. (p. zdjęcie nr 10) W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych trzeba było stoczyć zacieklą batalię, by odbudowywany, zabytkowy wiadukt Teatralny przeznaczyć wyłącznie dla pieszych, rowerów i tramwajów. Obecnie, mimo że piękny obiekt miałby znaleźć się w ciągu najbardziej atrakcyjnej „strefy aktywności publicznej” nadal jego „nie-samochodowość” uznawana jest przez wielu (także wpływowych) poznańców za błąd młodego samorządu I kadencji. Jak dalece problemy parkingowe są nasyczone „polityką”, świadczy stanowisko Komisji Polityki Przestrzennej Rady Miasta Poznania, która dyskutując nad nowym planem miejscowym dla otoczenia jeziora Malta, wyraziła zgodę na urządzenie dużego parkingu w lesie, równocześnie sprzeciwiając się przeznaczeniu pod parking ostatnio odzyskanych przez prywatnych właścicieli, zdewastowanych terenów po byłej bazie budowlanej.

Mimo, że wszyscy jesteśmy pieszymi, a użytkownikami pojazdów tylko bywamy, agresja samochodu na chodniki ciągle posiada wielu zwolenników. W Poznaniu chodniki są bardzo wąskie, rzadko, nawet w reprezentacyjnych miejscach, osiągają większe od 4-metrowych szerokości. A jednak pojawiają się kolejne postulaty ich zawężania, oczywiście w celach parkingowych. W okolicach Międzynarodowych Targów Poznańskich, podczas bardziej popularnych imprez chodniki

zajmowane są na całej szerokości. Na najbardziej poznańskiej z ulic, Świętym Marcinie, legalnie i nielegalnie, samochody zajmują ponad 60 procent przestrzeni, zmuszając pieszych do ruchu w zupełnie nie pasującym do tak ważnego miejsca ścisłu.

Na szczęście są i przykłady pozytywne – na czele ze Starym Rynkiem, który - bez samochodów, skutecznie stąd usuwanych przez Straż Miejską - stanowi bodaj największą atrakcję turystyczną miasta. Na pobliskich Alejach K. Marcinkowskiego dla odzyskania chodnika dla pieszych wystarczyło, towarzyszące uruchomieniu SOP pieczołowite wyznaczenie miejsc postoju (p. zdjęcia nr 8).

W powyższej sytuacji, projekt poznańskiej polityki parkingowej [1] wyjątkowo dużo uwagi poświęca ochronie przestrzeni przed nazbyt agresywnym parkowaniem. Oprócz cytowanych wcześniej, szereg dalszych zapisów chronić ma nie tylko przyrodę, zabytki, pieszych czy rowerzystów, ale także kierujących pojazdami w ruchu:

Dążyć się będzie do poszanowania praw publicznych wszystkich użytkowników terenów miejskich, w tym powstrzymania zawłaszczania przez parkujące samochody nie przeznaczonych dla nich przestrzeni publicznych, czyli:

- *traktów przeznaczonych dla pieszych (chodników);*
- *powierzchni przeznaczonych dla funkcji nie komunikacyjnych (np. zieleni, ekspozycji itp.);*
- *obszarów obsługi, przeznaczonych dla innych uczestników ruchu (transportu publicznego, taksówek, rowerów) oraz innych samochodów (poza przypadkami celowego wykorzystywania parkowania, jako sposobu uspokajania ruchu);*
- *terenów ochrony środowiska naturalnego i kulturowego;*
- *pozostałych miejsc, których wykorzystywanie dla celów parkowania deprecjonuje walory ekonomiczne, funkcjonalne i symboliczne przestrzeni miasta;*

Uznaje się konieczność wyznaczenia stref uspokojenia ruchu, w których regulacje parkowania i ruchu eliminować będą samochodowy ruch tranzytowy, a liczba miejsc postojowych będzie limitowana (ograniczona „z góry”). Na terenach o szczególnych walorach kulturowych,

przyrodniczych lub znaczących w krajobrazie miasta, przewiduje się wyznaczanie rejonów ruchu pieszego, wolnych od ruchu i parkowania samochodów.

Polityka parkingowa uwzględni przesłanki polityki społecznej i przestrzennej, w stosunku do terenów mieszkaniowych oraz osób nie w pełni sprawnych.

Zakazy parkowania:

Przyjmuje się systematyczną likwidację parkowania samochodów na chodnikach i innych drogach pieszych. Podczas modernizacji i wszystkich inwestycji na terenach publicznych wymagane będzie fizyczne oddzielenie (np. krawężnikiem lub odmienną nawierzchnią) przestrzeni przeznaczonej dla pieszych i rowerów od miejsc postojowych dla samochodów.

W terminie do..... zlikwidowane zostaną wszystkie miejsca postojowe przylegające bezpośrednio do pasów ruchu na ulicach klas S, GP i G (ekspresowej, głównej ruchu przyspieszonego i głównej). Lokalizowanie miejsc postojowych w pasach drogowych tych ulic dopuszczone będzie wyłącznie pod warunkiem wytyczenia jezdni manewrowej, lub (na ulicach klasy G i modernizowanych ulicach klasy GP) – pasa manewrowego.

W terminie do..... zlikwidowane zostaną wszystkie parkingi funkcjonujące w oparciu o nie zalegalizowany przez zarząd drogi wjazd na jezdnię (np. przez chodniki, skwery, w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu itp.).

Z dniem zarządzający ruchem w Poznaniu wprowadzi zakaz postoju pojazdów ciężarowych (powyżej 1.5 tony ładowności) na terenach publicznych, za wyjątkiem wyznaczonych specjalnie w tym celu miejsc. (...) [1]

Starając się powstrzymać zawłaszczanie coraz większych terenów przez parkujące pojazdy na szczęście, oprócz „kija”, czyli zakazów, można też proponować „marchewkę”, a więc nowe miejsca postojowe w przestrzeni neutralnej względem potrzeb innych użytkowników, przyrody i zabytków. Takich miejsc na powierzchni współczesnego śródmieścia praktycznie nie ma. „Naturalnym” miejscem dla postoju pojazdów stają się parkingi podziemne. W tym zakresie, do

połowy lat dziewięćdziesiątych praktyka w Poznaniu była „zerowa”. Od kilku lat, wskutek konsekwentnego stosowania uchwalonego w 1994 roku (w ramach miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego) normatywu parkingowego, niemal wszystkie nowe, śródmiejskie budynki, tak mieszkaniowe, jak handlowe czy usługowe, wyposażane są w podziemne parkingi. Problemem pozostaje parkowanie „ogólnodostępne”. Wobec konkurencyjnego parkowania „na ulicy”, mimo wskazywania przez Miasto wielu potencjalnych miejsc na parkingi kubaturowe, żaden z inwestorów komercyjnych nie zdecydował się na budowę takiego obiektu. Dopiero wprowadzenie płatnego parkowania na całym obszarze centrum i obietnica zlikwidowania części miejsc postojowych na jezdniach i ulicach spowodowało zainteresowanie prywatnych inwestorów budową parkingu pod znajdującym się w samym „sercu” Poznania – Placem Wolności. W tym rejonie, już samo wyznaczenie miejsc postojowych przyczyniło się do poprawy warunków – tak dla pieszych, jak parkujących i jadących (p. zdjęcia nr 9).

Zgodnie z opisaną wyżej praktyką i cytowanym wcześniej założeniem, według projektu [1] Miasto nie będzie samo budować nowych parkingów, a jedynie stwarzać warunki do ich powstania. Odpowiednie zapisy brzmią:

Miasto Poznań wykonywać będzie, między innymi, następujące zadania:

- *udostępnianie dla parkowania terenów publicznych, w zakresie odpowiadającym ogólnym interesom publicznym;*
- *organizowanie, ewentualnie także wspieranie środkami własnymi, prywatnych inicjatyw kapitałowych i organizacyjnych, zgodnych z polityką parkingową Miasta;*
- *dążenie do zrównoważenia pojemności parkingowej z popytem komunikacyjnym w opracowywanych planach parkingowych i wydawanych decyzjach urbanistycznych;*
- *utrzymanie w odpowiednim stanie miejsc parkowania na swoich terenach;*
- *pozyskiwanie nowych miejsc postojowych, poprzez inwestycje własne lub partycypacje w innych przedsięwzięciach, porządkujących racjonalne wykorzystanie terenów publicznych;*
- *stwarzanie warunków dla opłacalności inwestowania w miejsca parkingowe na obszarach deficytu miejsc;*

- zorganizowanie i rozwijanie systemu parkingów przesiadkowych i buforowych zapewniających miejsca postojowe dla pojazdów, których kierowcy udają się do obszarów o ograniczonej swobodzie parkowania;
- organizowanie i koordynowanie współdziałania wszystkich podmiotów zaangażowanych w rozwiązywanie problemów parkingowych, także na terenach nie miejskich;

Przyjmuje się, że parkingi kubaturowe powstawać będą na zasadach komercyjnych

W strefie śródmiejskiej, a w szczególności w rejonach centralnych oraz na innych terenach obowiązywania stref płatnego parkowania, wybudowanie parkingu kubaturowego będzie łączone z likwidacją części miejsc postojowych „przykrawężnikowych” w pasach ulicznych, do ilości zgodnej z pojemnością parkingową obszaru.

Miasto Poznań wspierać będzie budowę podnoszących estetykę śródmieścia parkingów kubaturowych, poprzez:

- bieżącą aktualizację (...)katalogu pt. „Propozycja lokalizacji parkingów wielopoziomowych w Poznaniu” i udostępnianie wskazanych katalogiem gruntów miejskich;
- zawieranie zobowiązań o likwidacji „przykrawężnikowych” miejsc postojowych na przylegających do przyszłego parkingu kubaturowego(...)

W porozumieniu z właścicielami baz transportowych, zostanie opracowany katalog potencjalnych miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych na terenie Poznania i okolic.

Ponadto, projekt [1] wskazuje 19 najbardziej pożądaných lokalizacji nowych parkingów kubaturowych w Śródmieściu i 8 lokalizacji dla parkingów P&R; przewiduje wdrożenie specjalnego systemu obsługi Międzynarodowych Targów Poznańskich, reguluje funkcjonowanie istniejących i budowy nowych parkingów buforowych (tzw. park & go) oraz rozważa możliwość powstania specjalnego funduszu parkingowego.

• Stawki opłat za parkowanie i sposoby ich pobierania.

Jak wcześniej wykazano, ograniczenia swobody parkowania są także problemem politycznym. Jeżeli tak, to wysokość opłat za parkowanie zależy bezpośrednio od celów polityki, jaką prowadzi właściciel czy administrator terenów objętych opłatami. W przypadku

miasta, bardzo „niepolitycznym” celem jest zysk, zwany enigmatycznie „pozyskiwaniem funduszy”. A przecież, opłaty za parkowanie są najczystsza formą uzyskiwania środków na infrastrukturę transportową. „Najczystsza”, bo w przeciwieństwie do wszelkich pośrednich podatków, płaconych „ryczałtowo”, opłaty za parkowanie zbierane są proporcjonalnie do stopnia wykorzystywania przez płatnika określonej przestrzeni i w dodatku dokładnie w miejscu tego wykorzystania. Jeżeli nie „zysk”, jeżeli nie „opłaty za korzystanie z przestrzeni lub ze środowiska”, pozostają cele „porządkowe” i „sprawiedliwości społecznej”.

W takich warunkach, cena za parkowanie powinna gwarantować utrzymanie porządku i zapewniać możliwość postoju każdemu chętnemu do poniesienia kosztów. W takim też duchu utrzymane są zapisy wprowadzającej SOP, uchwały Rady Miejskiej Poznania (z września 1992) w sprawie określenia miejsc i ustalenia opłat za parkowanie pojazdów w centrum Poznania:

wysokość opłaty (...) może ulegać zmianom (...) wg zasad zapewniających 10-30% wolnych miejsc postojowych w godzinach największego zatłoczenia

dochody Miasta z opłat za parkowanie w SOP przeznaczone są na cele związane z poprawą komunikacji i parkowania

Mimo zmieniających się stawek, regulaminów, obszaru Strefy i przepisów ogólnych, powyższe zasady nadal nieźle funkcjonują i w projekcie [1] proponowane są do utrzymania. Na wykresie nr 4 pokazano, jak zmieniały się ceny za pół godziny parkowania w centrum Poznania. Cena za godzinę, do końca 1994 roku wynosiła 1zł, w 1995 i 1996 (do 31 października) – 1.60 zł, a później – dwukrotność opłaty za pół godziny. Jak widać, przez pierwsze lata Miasto zachęcało promocyjną ceną do parkowań krótkotrwałych. Niestety, nie czytający regulaminu Strefy kierowcy, nagminnie próbowali opłacać dłuższe postoje, łącząc kilka kart półgodzinnych. W efekcie - z preferencji zrezygnowano, nie wracając do nich nawet po zainstalowaniu w całej SP (w 2001 roku) automatów parkingowych, przy których możliwe jest ustanowienie dowolnie elastycznej taryfy.

Wykres nr 6 pokazujący zmienność dobową napelnienia Strefy wskazuje, że utracono w Poznaniu z początkową ceną i podwyżką w 1995 roku. Później nie zawsze podwyżki nadążały za wzrostem popytu, natomiast stosunkowo słabe napelnienie SP w latach 2000 - 2002 roku

wynika po prostu z włączenia do niej miejsc znacznie mniej atrakcyjnych niż w ścisłym centrum. Te spostrzeżenia dały asumpt do obniżenia (od sierpnia 2001) opłat w tzw. podstrefach „B” i „C”. Mimo to, napelnienie w strefie C jest bardzo niskie – 31%. Zagospodarowanie tego obszaru jest mało atrakcyjne, ale nie powinno się w nim z opłat rezygnować. Położone za terenami kolejowymi i rzeką Wartą bezpłatne miejsca wypełnione są „na okrągło”. Oszczędni poznaniacy gotowi są dochodzić codziennie dwa razy po pół lub więcej kilometra, ale za parkowanie nie płacić. Także wykres nr 7, pokazujący szczytową akumulację na miejscach płatnych, wskazuje, że napelnienie Strefy zasadniczo (jeżeli pominąć parkowania niezgodne z prawem o ruchu drogowym) utrzymuje się w granicach założonych u jej powstania i że w powiększonej SP konieczne było zróżnicowanie cen. Wdrożona automatyzacja poboru opłat daje teoretycznie szanse jeszcze lepszego dopasowania cen do ustaleń wspomnianej Uchwały, ale przeszkodą stają się warunki formalne: skomplikowana procedura podejmowania decyzji o nowych cenach i kłopoty z jej uzewnętrznieniem. Już dziś powierzchnia każdej z ustawionych na granicach podstref tablic przekracza 2m². Najważniejszym (promocyjnie i politycznie) przeciwwskazaniem dla większej niż obecnie mozaiki cen jest ich potencjalna niezrozumiałość, zwłaszcza dla gości Miasta, czy innych kierowców zjawiających się w SP sporadycznie.

Poznań posiada bogate doświadczenia, co do sposobów pobierania opłat za parkowanie. W latach 1993 – 2001 opłaty w SOP, później w SP opłacane były kupowanymi wcześniej kartami postojowymi o dwóch „nominatach”, pół- i jedno-godzinnych. Przy dłuższym parkowaniu można było łączyć karty godzinne, a od jesieni 1996 roku, także półgodzinne. System ten był bardzo wygodny dla zapobiegliwych poznaniaków, natomiast uciążliwy dla przyjezdnych, którzy, mimo ostrzegawczych tablic umieszczonych już na wjazdach do miasta, z reguły poszukiwali kart dopiero we wnętrzu Strefy, narażając się na „złapanie” przez sprawną w Poznaniu Służbę Parkingową. Funkcjonowanie kart postojowych przyczyniło się do powstania nielegalnego interesu. W najatrakcyjniejszych miejscach Strefy na kierowców czatowali, najczęściej małoletni, „naganiacze”, wskazujący wolne miejsca i sprzedający (po zawyżonej cenie) karty postoju. Zdarzyły się także próby fałszowania kart.

Wad tych nie posiadają, wprowadzone w 2001 roku w SP, a także w kilku miejscach poza nią - parkomaty. Niestety, automatyzacja poboru opłat obciążona jest innymi wadami. Parkomat wymaga wyjścia i powrotu do pojazdu, posiadania odliczonej gotówki lub wcześniej kupionej karty chipowej, zajmuje miejsce na chodniku. Najkorzystniejsza dla parkujących w SP sytuacja panowała do końca 2001 roku, kiedy opłatę można było wnieść albo w automacie, albo wypełniając kartę postoju. Tej ostatniej możliwości obecnie zabrakło. Poza SP w Poznaniu istniały także stałe i czasowe (głównie w okolicach MTP) miejsca postojowe, na których opłaty pobierali wynajęci inkasenci. Obecnie w wielu miejscach zostali oni zastąpieni parkomatami. Tu już nie ma wątpliwości - na (opisanej w punkcie 3 referatu) ul. J. H. Dąbrowskiego bezduszne automaty parkingowe wykazały swą zdecydowaną wyższość w stosunku do „ludzkich” inkasentów.

Ciekawe poznańskie doświadczenie dotyczy pobierania opłat od osób, które nie - wykupiły biletu lub przekroczyły czas opłaconego parkowania. Początkowo, wezwani przez Straż Parkingową do biura Strefy płacili tylko za czas od chwili wypisania wezwania do momentu pojawienia się w Biurze plus niewielką opłatę manipulacyjną. W przypadku szybkiego przyścia do Biura, sumaryczna kara nie była duża, a jej uciążliwość związana była głównie ze stratą czasu.

Poznański aparat egzekucji opłat za parkowanie był i prawdopodobnie jest relatywnie skuteczny. W połowie lat dziewięćdziesiątych nie udawało się odzyskać około 10% - 15% należnych opłat. (Aktualnie takie dane nie są dostępne). Potwierdzała się zasada, że nie wysokość kary, ale jej nieuchronność zniechęca do popełniania wykroczeń. Wydanie ministerialnych przepisów wymusiło jednak sztywny cennik opłat karnych, niezależnych od czasu wniesienia opłaty (obecnie w wysokości nie większej niż dziesięciokrotność stawki podstawowej) i „złapany” przez Straż Parkingową nie jest już tak motywowany do szybkiego wnoszenia zaległej opłaty.

Jak widać, poznańskie doświadczenia z płatnym parkowaniem wskazują, że niestety najsłabszym ogniwem systemu opłat jest człowiek - nieuczciwy inkasent, „naganiacz”, „sprzedawca” biletów o niewykorzystanym czasie parkowania, „krzykacz” wymuszający korzystne dla siebie decyzje, koniunkturalny polityk i nie uwzględniający samorządowych doświadczeń ministerialny prawnik. W tych warunkach, polityka parkingowa Miasta pozbawiana zostaje finezji, a doświadczenia socjologiczne i inżynierskie muszą zejść na drugi plan.

- Rekompensowanie „strat” wynikających z ograniczeń swobody parkowania

Wprowadzaniu regulacji parkingowych niemal zawsze towarzyszą głosy o potrzebie rekompensowania stosowanych restrykcji. Jak wykazano wcześniej, zarządzający przestrzenią publiczną (najczęściej: Miasto) nie jest do tego zobowiązany, ale względy polityczne w praktyce jednak rekompensaty wymuszają. Projekt polityki parkingowej [1] w tym zakresie przyjmuje dwa założenia:

- *Strefowanie polityki parkingowej opierać się będzie na dopuszczeniu ograniczeń swobody parkowania w śródmieściu i innych obszarach chronionych przyrodniczo lub kulturowo, a dla pozostałych obszarów, na stwarzaniu warunków zaspokojenia potrzeb*
- *Ograniczenia w swobodzie parkowania powinny być rekompensowane poprawą dostępności transportem publicznym do obszaru ograniczeń.*

Problemy „zadośćuczynienia” mieszkańcom obszarów objętych ograniczeniami omówiono w punkcie 3. Wśród przybywających na te tereny najczęstszym postulatem „rekompensacyjnym” jest budowa nowych parkingów. W warunkach względnej równowagi przepustowości ulic z pojemnością parkingową, zwiększanie ilości miejsc postojowych nie jest racjonalne. W rachubę wchodzi więc jedynie poprawa standardu parkowania, względnie jego redystrybucja, w miejsca o większej dostępności. Pierwsza z możliwości wiąże się z budową parkingów kubaturowych, co omówiono w punkcie 4, druga, to poszukiwanie powiązań z komunikacją publiczną lub organizacja parkingów typu „park & go”. Takie parkingi, zwane buforowymi, zorganizowano w Poznaniu w 1999 roku, podczas radykalnego poszerzania Strefy Parkowania. Znajdują się one na obrzeżu Strefy, są strzeżone i płatne po znacznie niższych cenach (jeden z parkingów jest bezpłatny) niż miejsca w przyległej podstrefie. Parkingi buforowe cieszą się umiarkowanym zainteresowaniem, tym większym im bliższe są Staremu Miastu i Placowi Wolności – centralnym punktem Poznania.

Mimo kilkukrotnych prób nie udało się w naszym mieście zorganizować systemu park & ride. Składa się na to wiele przyczyn, przede wszystkim gospodarczych (nieznana opłacalność nowego w mieście systemu) i przestrzennych (wymagają atrakcyjnych lokalizacji), ale także taryfowych i kompetencyjnych. Złożone związki komunikacji publicznej z polityką parkingową wymagają szerokiego

omówienia, co uczyniono m.in. w pracy [7]. Jeden z postawionych tam wniosków wskazywał, że „najszlachetniejszą” i najprostszą formą park & ride w mieście wielkości Poznania, jest pozostawienie samochodu na parkingu przy miejscu zamieszkania i udanie się do centrum tramwajem lub autobusem. Jak już wspomniano, wyniki KBR [5] wskazują, że wielu poznaniaków tak czyni. Jak jednak zachęcić innych? Oczywiście - konkurencyjnymi standardami podróży, a przede wszystkim porównywalnym czasem i niższym kosztem.

W kwestii „przyspieszenia” komunikacji publicznej spektakularne fakty miały miejsce w latach 1997-99. Oddano do użytku Poznański Szybki Tramwaj, uruchomiono na największych „tramwajowych” skrzyżowaniach w mieście - Rondzie Kaponiera i przy moście Teatralnym „inteligentną” sygnalizację ze zdecydowanym priorytetem dla pojazdów szynowych, uchwalono politykę transportową, roztaczając przed tramwajami świetlaną perspektywę. Niestety ciągle drogie są bilety MPK. Mimo, że tańsze niż w innych miastach, mimo stałej od dwóch lat ich ceny - są droższe niż wynikałoby to z inflacji w latach 1994 - 2003. Ostatnio, półgodzinna jazda tramwajem i tak samo długie parkowanie w centrum, kosztują tyle samo (wykres nr 4). Niestety, od kwietnia 2003, przesądzona jest 10% podwyżka cen MPK. Relacja ceny litra benzyny do ceny półgodzinnego biletu w ostatnich latach ustabilizowała się na poziomie około 2:1 (wykres nr 5).

Oczywiście takie wyniki nie mogą stanowić zachęty do pozostawienia samochodu w domu i przesiadki na tramwaj, ale o ile w innym świetle stawiają ponoć najwyższą w Polsce (4zł/h - która relatywnie jest taka sama jak w 1992 r. czyli w momencie podejmowania decyzji o wprowadzeniu SOP) cenę za parkowanie w ścisłym centrum miasta...

- Wpływ ograniczeń parkowania na zjawiska gospodarcze

Niestety w tej dziedzinie brak w Poznaniu jakichkolwiek badań, mogących pozwalających obiektywnie ocenić skutki już wprowadzonych i prognozować rezultaty planowanych w mieście regulacji parkingowych. Można tylko stwierdzić, że przy budowie nowych obiektów poza śródmieściem, szczególnie hipermarketów, ich właściciele z reguły decydują się na wykonanie znacznie większej niż wymaga to poznański normatyw parkingowy liczby miejsc postojowych dla klientów. Z kolei otoczenie wielu sklepów w centrum i wszystkich bardzo popularnych w Poznaniu targowisk może sugerować, że dla handlowców najważniejsze jest parkowanie własnego pojazdu. Do straganów na śródmiejskich

rynkach trzeba „przedzierać się” przez zwarty kordon samochodów dostawczych, przed wieloma, nawet ekskluzywnymi sklepami i bankami, na wykupionej „kopercie” zamiast pojazdów klientów, cały dzień stoją samochody właścicieli. W poprzednich punktach referatu była już mowa o zastawianiu ulic pieszych (najczęściej pojazdami „dostawczymi”) czy braku głosu kupców w sporze o dostępność miejsc na „handlowej” ulicy J. H. Dąbrowskiego.

Doświadczenia z miasta zachodnich, czy innych polskich miast (np. Torunia, Leszna, czy Lublina), a nawet Poznania (Stary Rynek), gdzie skutecznie udało się uwolnić reprezentacyjne place i ulice wjazdu i parkowania samochodów, wskazują, że miejsca takie stają się szczególnie atrakcyjne dla mieszkańców i gości miasta, a więc i interesy właścicieli lokali nie powinny na utworzeniu stref pieszych ucierpieć. Autorzy [1] są przekonani, że strefy piesze mogą stać się wizytówką miasta, także w sensie gospodarczym – jako miejsce szczególnie pożądane przez handlowców i usługodawców. Stąd nazwanie śródmiejskich obszarów wyłączonych z ruchu i parkowania pojazdów strefami aktywności publicznej (p. także: punkt 4 referatu).

Wydaje się, że dla działalności gospodarczej szczególnie istotna jest stabilność podejmowanych przez Miasto decyzji. Regulacje wywoływane polityką parkingową Miasta, (np. plany parkingowe obszarów, normatywy lub limity, ograniczenia w swobodzie dostępu i parkowania, taryfy opłat, bilanse parkingowe itp.), stanowić powinny istotny czynnik informacji o bieżących i długofalowych warunkach racjonalnej lokalizacji przestrzennej inwestycji oraz innych form aktywności gospodarczej. Ważne jest także zaakceptowanie (przez polityków i prowadzących działalność gospodarczą) zasady ogólnej, że nie jest właściwe wynoszenie nie ograniczonych korzyści z prowadzenia dowolnej formy aktywności gospodarczej, kosztem funkcjonowania (problemów i konfliktów) sąsiednich terenów, inwestycji i obiektów. Odwrotnie: właściciel (użytkownik terenu) powinien uwzględnić interes publiczny i zasady współżycia społeczności miejskiej podejmując i lokalizując działalność na swym terenie, w następstwie ponosząc konsekwencje własnych decyzji - także za wywołane przez nią problemy i konflikty związane z parkowaniem.

Przy takich założeniach, odpowiednie zapisy projektu polityki parkingowej dla Poznania [1] brzmią:

- „Użytkownicy terenów (obiektów), poprzez respektowanie norm definiowanych polityką parkingową

Miasta winni dostosowywać rodzaj aktywności gospodarczej na swym terenie do możliwości przestrzennych i środowiskowych; podobnie inwestorzy winni respektować te kryteria w racjonalnym z punktu widzenia dobra publicznego wyborze obszaru i lokalizacji inwestycji.

- Za zapewnienie miejsc parkowania samochodów mieszkańców, pracowników i klientów odpowiada użytkownik zarządzający terenem, jako miejscem zamieszkania, pracy i świadczeniem usług.

- W stosunku do wszystkich inwestorów realizujących swoje zadania w granicach miasta, stosować się będzie wymóg zapewnienia miejsc postojowych na warunkach zdefiniowanych niniejszym dokumentem" (polityką parkingową)

- Postoje taksówek

Występujący w Poznaniu deficyt miejsc na postojach jest wynikiem nadmiaru taksówek. Konsekwentne egzekwowanie od taksówkarzy przepisów parkingowych (w szczególności nie zajmowania miejsc za znakiem oznaczającym koniec postoju) może przyczynić się do unormowania sytuacji. Miasto nie ma obowiązku wyznaczania bezpłatnych postojów taxi. Przeciwnie, bezpłatność parkowania taksówek jest sprzeczna z zasadami rynkowego udostępniania miejsc deficytowych. Tylko specyficzna funkcja usług taksówkowych pozwala na udzielenie – ograniczonego do rozsądnych rozmiarów – przywileju.

Ciekawym doświadczeniem z centrum Poznania jest wyznaczanie postojów w miejscach, w których dopuszczenie zwykłych, przykrawężnikowych miejsc postojowych nie jest możliwe z powodów przeciwpożarowych, albo innych uwarunkowań wymagających stałego dostępu do ważnego obiektu, czy natychmiastowej ewakuacji parkujących samochodów. Kierowcy taksówek zawsze są w pobliżu swoich pojazdów, a więc ewakuacja możliwa jest niemal natychmiastowo. W ten sposób szereg postojów w Poznaniu wytyczono pod muzeami, archiwum, czy bankami.

Projekt [1] proponuje następujące regulacje dla postojów taksówkowych:

- Uznaje się, że dotychczasowa ilość i wielkość postojów taksówek w strefie śródmiejskiej jest wystarczająca. Na terenach administrowanych przez Miasto dopuszcza się rezerwowanie dla taksówek nowych miejsc jedynie w przypadkach zastępowania postoju likwidowanego lub

wyznaczenia 2-3 stanowiskowego postoju dla wzywanych radiowo taksówek, oczekujących nie dłużej niż 15 minut na klienta.

- Preferuje się wyznaczanie postojów taksówkowych w miejscach, w których parkowanie stałe wykluczone jest ze względów bezpieczeństwa przyległych obiektów.

Kolejne dwa zapisy proponowane są alternatywnie:

- Uznając, że taksówki stanowią niezbędny element funkcjonowania systemu transportowego i bezpieczeństwa Miasta, ustala się zerową odpłatność za korzystanie z wyznaczanych na terenach miejskich postojów taksówek.

albo:

- Uznając, że działalność taksówkowa podlegać powinna w pełni uwarunkowaniom rynkowym, ustala się, że w terminie do..... ogłoszone zostaną przetargi na wynajmowanie miejsc na dotychczasowych „ogólnodostępnych” postojach taxi.

- Egzekwowanie przepisów parkingowych

Systematyczne badania w poznańskiej Strefie Parkowania pozwalają także ocenić skalę popełnianych w tym terenie wykroczeń parkingowych. Wprawdzie brakuje danych co do ilości ukaranych kierowców, ale z wykresu nr 1 widać, że samo zorganizowanie w 1993 roku Strefy i pojawienie się w niej wielu strażników radykalnie ograniczyło postoje niezgodne z prawem. Podobny efekt, widoczny na wykresie nr 7, przyniosło poszerzenie Strefy. Widoczny spadek wykroczeń w latach 1999-2002 można wiązać ze znacznie energiczniejszym i bardziej pryncypialnym niż wcześniej, stanowiskiem Zarządu Miasta III kadencji. Podstawową przyczyną radykalnego spadku wykroczeń w 2001 roku było towarzyszące przygotowaniom do wdrożenia parkomatów wzmocnienie kontroli wykonywanych przez Straż Miejską, często wspólnie z Policją Państwową.

Trzeba jednak stwierdzić, że wykroczenia przeciwko przepisom parkingowym traktowane są, tak przez źle parkujących, jak i niestety niektórych funkcjonariuszy, „z przymrużeniem oka”, jako zjawiska „mało szkodliwe”. W środkach masowego przekazu ośmiesza się energiczniejsze próby porządkowania parkowania (np. blokowanie kół).

Pojawiają się regularne apele o oddelegowanie Straży Miejskiej do „pożyteczniejszych zadań”, na przykład do „robienia porządku”. Charakterystyczne, że za nieporządek jednoznacznie uznaje się

papierek, leżący na chodniku, ale już nie zastawiający go w całości samochód! Strażnik nakładający największą ilość mandatów nie może tego się wstydzić, ale powinien spodziewać się wyróżnienia za skuteczną pracę i przywracanie porządku. Egzekwujący przestrzeganie polityki parkingowej muszą mieć za sobą jednoznaczne wsparcie organów tę politykę kreujących.

Projekt [1] poświęca egzekwowaniu polityki parkingowej szczególnie dużo uwagi:

- *Uznaje się, że skuteczne egzekwowanie odnoszących się do parkowania przepisów prawa o ruchu drogowym oraz zasad i regulacji ustalonych niniejszym dokumentem jest podstawowym warunkiem powodzenia polityki parkingowej Miasta.*
- *Wdrożone zostaną działania likwidujące atmosferę tolerancji dla popełniających wykroczenia przeciwko przepisom parkingowym.*
- *W celu wyeliminowania zbędnych zakazów i ujednolicenia ograniczeń uznanych niniejszą polityką parkingową za celowe, w terminie do..... zostanie dokonany przegląd stosowanych w Poznaniu zakazów i ograniczeń parkowania.*
- *Straż Miejska zostanie wzmocniona w takim stopniu, by penalizacja nieprawidłowego parkowania w Poznaniu wynosiła co najmniej 10% tego typu wykroczeń.*
- *W celu walki z nielegalnym parkowaniem, oprócz stosowania blokad, Straż Miejska częściej stosować będzie mandaty kredytowe, „umieszczane za wycieraczką”.*

(Wieloletnia praktyka upomnień o nieopłaceniu postoju, stosowana w SP przez Służbę Parkingową ZDM, wskazuje, że ta najprostsza forma egzekucji w Poznaniu może być skuteczna.)

- *W porozumieniu z Policją Państwową, w terminie do..... zostaną ustalone warunki i wdrożona praktyka wywożenia pojazdów pozostawionych w miejscu, gdzie jest to zabronione, utrudnia ruch lub zagraża jego bezpieczeństwu.*
- *Wprowadzone zostaną coroczne nagrody dla najsukuteczniej walczących ze złym parkowaniem Strażników Miejskich i funkcjonariuszy Służby Parkingowej ZDM.*
- Problem akceptacji społecznej dla polityki parkingowej

Polityka parkingowa jest jedynie narzędziem do realizacji ogólnych celów polityki Miasta, szczególnie w aspektach przestrzennych i transportowych. Narzędzie to, ze względu na szereg mitów dotyczących rzekomych praw do swobodnego, nie skrępowanego prawa do postoju samochodu w dowolnym miejscu i czasie, musi być odczuwane restrykcyjnie, zwłaszcza, że pozytywne efekty polityki objawiają się nie w sferze samego parkowania, ale w sprawniejszym funkcjonowaniu systemu transportowego miasta (wyższy standard transportu publicznego, poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego, na określonych ulicach większa swoboda RUCHU samochodów), a generalnie: ład przestrzenny, poprawa estetyki i poszanowania prawa w mieście. W tym kontekście promocja polityki parkingowej powinna koncentrować się, nie tyle na jej ustaleniach, ale na celach i spodziewanych efektach...

Jak dotąd do najważniejszych działań związanych z promowaniem polityki parkingowej w Poznaniu można zaliczyć wydanie w 1993 roku wysoko nakładowego folderu o powstającej wówczas SOP, opracowanie przez Miejską Pracownię Urbanistyczną i Biuro Promocji Miasta katalogu pt. „Propozycje lokalizacji parkingów wielopoziomowych”, oraz – w ramach promowania całościowej polityki transportowej – działanie tzw. Forum Komunikacyjnego, prezentacje publiczne podczas „Dnia bez samochodu” i, poświęconą problemom komunikacyjnym, stałą audycję w Wielkopolskiej Telewizji Kablowej, z udziałem Wiceprezydenta Poznania i dyrektora Zarządu Dróg Miejskich.

Ewentualnemu uchwaleniu polityki parkingowej powinna towarzyszyć znacznie bardziej nasilona promocja. Zgodnie z wnioskami z punktu 4 niniejszego referatu, bardzo przydatne w tym zakresie byłyby działania poprawiające standardy poznańskiego transportu publicznego, w tym powstanie załączka systemu P&R. Samo powstanie, nawet jednego parkingu tego typu, wskaże, że obok restrykcji stosuje się pewne rekompensaty i zachęty do pożądanых zachowań komunikacyjnych. Można też liczyć, że kierowca korzystający sporadycznie z P&R przekona się, iż nie wszędzie TRZEBA dojeżdżać własnym pojazdem i także w innych podróżach rozważy możliwość jazdy tramwajem lub rowerem, albo oboma tymi środkami transportu, o ile zapewni się na przystankach strzeżone parkingi rowerowe.

Projekt [1] proponuje następujące zapisy:

- *Uznaje się potrzebę jawności, popularyzacji i publicznego wyjaśniania zasadniczych założeń najpierw*

uchwalanej, w przyszłości zaś realizowanej polityki parkingowej.

- Za najważniejsze zadania w promowaniu nowej polityki parkingowej Miasta uznaje się:

- publiczne przedstawianie efektów rozdysponowania środków finansowych pozyskanych z opłat parkingowych, z zaleceniem poprawiania w pierwszej kolejności warunków parkowania w mieście;
- jak najszybsze wdrożenie systemu P&R;
- energiczną akcję propagandową, wyjaśniającą wysoką szkodliwość nieprzepisowego parkowania i wspierającą wysiłki służb porządkowych ścigających takie wykroczenia;
- zaangażowanie autorytetów do rozsądzania oraz wyjaśniania decyzji ograniczających swobodę parkowania;
- publiczne informowanie o rzeczywistych, finansowych i społecznych kosztach parkowania w mieście i jego poszczególnych obszarach;
- zachęcanie (w miarę możliwości także fiskalne, np. poprzez ulgi podatkowe) właścicieli terenów do budowy wysoko standardowych parkingów (w tym wielopoziomowych, nadziemnych i podziemnych, oraz innych - w obrębie realizowanych obiektów kubaturowych);
- promocję terenów miejskich na których niezbędne są i zarazem możliwe inwestycje parkingowe;

- Wprowadzany będzie system bieżącej informacji o wolnych miejscach parkowania wraz z systemem monitoringu stanu zajętości miejsc w poszczególnych rejonach miasta

- W terminie do.... opracowany zostanie plan działania w zakresie promowania przyjętej w Mieście polityki parkingowej.

Wnioski końcowe

Oprócz wniosków zawartych w poszczególnych punktach niniejszego referatu, poznańskie doświadczenia parkingowe skłaniają do następujących stwierdzeń:

- Celowe jest sporządzanie dla miast dokumentów regulujących możliwie kompleksowo politykę parkingową. Ich uchwalenie daje

podstawę do systematycznego i pozbawionego partykularyzmu wdrażania nawet najbardziej kontrowersyjnych regulacji. Samo sporządzenie projektu polityki parkingowej, nawet gdy nie jest on uchwalany, pozwala politykom i zarządzającym ruchem zorientować w szerokości tematyki i współzależności problemów, które rozwiązywane pojedynczo mogą doprowadzić do niekorzystnych skutków w innych sferach funkcjonowania Miasta.

- Polityka parkingowa Miasta, bez skutecznej promocji i konsekwentnej egzekucji wprowadzanych regulacji, skazana jest na niepowodzenie.

- Dla uzyskania obiektywnej oceny występujących zjawisk konieczne jest stałe, fachowe monitorowanie sytuacji parkingowej w mieście. Szczególną troską należy objąć badania „przed” i „po” wprowadzeniu zmian w dotychczasowych uregulowaniach.

Wykorzystane opracowania:

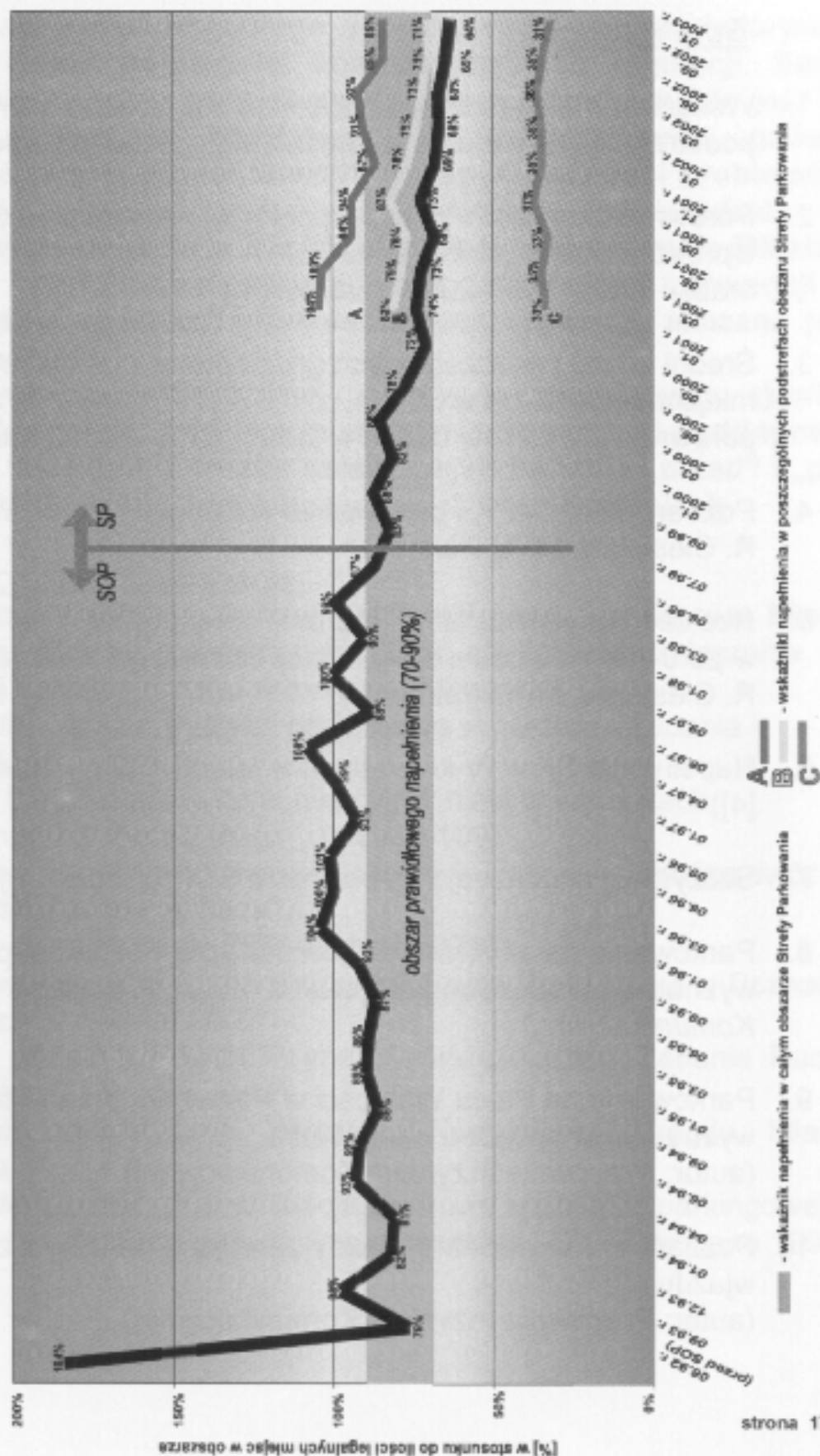
- [1] *Aleksander Deskur , Andrzej Krych: „Polityka parkingowa Miasta Poznania; Poznań, październik 2000 r.”* (projekt załącznika do formalnej uchwały organu samorządu Miasta)
- [2] *Aleksander Deskur „Polityka parkingowa w mieście - zadania i możliwości”*
(Konf. n. t. – „Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego”, Poznań 1997)
- [3] *Zenon Stachowski „Polityka parkingowa w Poznaniu; analiza dwóch opracowań z próbą syntezy”*
(ekspertyza na zlecenie ZDM Poznań, 1995)
- [4] *Pracownia Inżynierii Komunikacyjnej „Strefa Parkowania w Poznaniu – raport za IV kwartał 2002”*
- [5] *BIT s.c: Miasto i Powiat Poznań - Kompleksowe Badania Ruchu 2000 – etap C - wyniki badań*
- [6] *Materiały statystyczne Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Poznania*
- [7] *Aleksander Deskur: „Komunikacja zbiorowa w polityce parkingowej”*
(Konf. n. t. – „Polityka parkingowa w miastach - 3” – Zakopane 1998)

Spis ilustracji:

1. Wskaźniki maksymalnego napelnienia w obszarze SP oraz w podstrefach w Poznaniu w latach 1992 - 2003" (źródło: [4])
2. Porównanie rozkładu czasów postojów na obszarze SP przed wprowadzeniem „strefy” w 1992 r oraz w latach 1997-2003” (źródło: [4])
3. Średni udział poszczególnych grup opłat w postojach na miejscach płatnych w SP, porównanie wyników badań w latach 1993 – 2003 (źródło: [4])
4. Poznań. Bilety MPK i parkowanie w SOP/SP; cena 1/2 h (źródło: R. Ciesielski, MPU Poznań)
5. Rozkład ceny biletu MPK Poznań i ceny etyliny, w porównaniu z cenami wg inflacji liczonej od 1994 roku (źródło: R. Ciesielski, MPU Poznań)
6. Napelnienie SP w IV kwartałach w latach 1993 – 2003 (źródło: [4])
7. Szczytowa akumulacja na obszarze SOP (źródło: [4])
8. Parkowanie na al. K. Marcinkowskiego w Poznaniu; przed i po wyznaczeniu sposobu parkowania (autor: *Pracownia Inżynierii Komunikacyjnej*)
9. Parkowanie na Placu Wolności w Poznaniu; przed i po wyznaczeniu sposobu parkowania (autor: *Pracownia Inżynierii Komunikacyjnej*)
10. Poznań ul. Półwiejska. Pojazdy parkujące na ulicy z zakazem wjazdu (autor: *Pracownia Inżynierii Komunikacyjnej*)

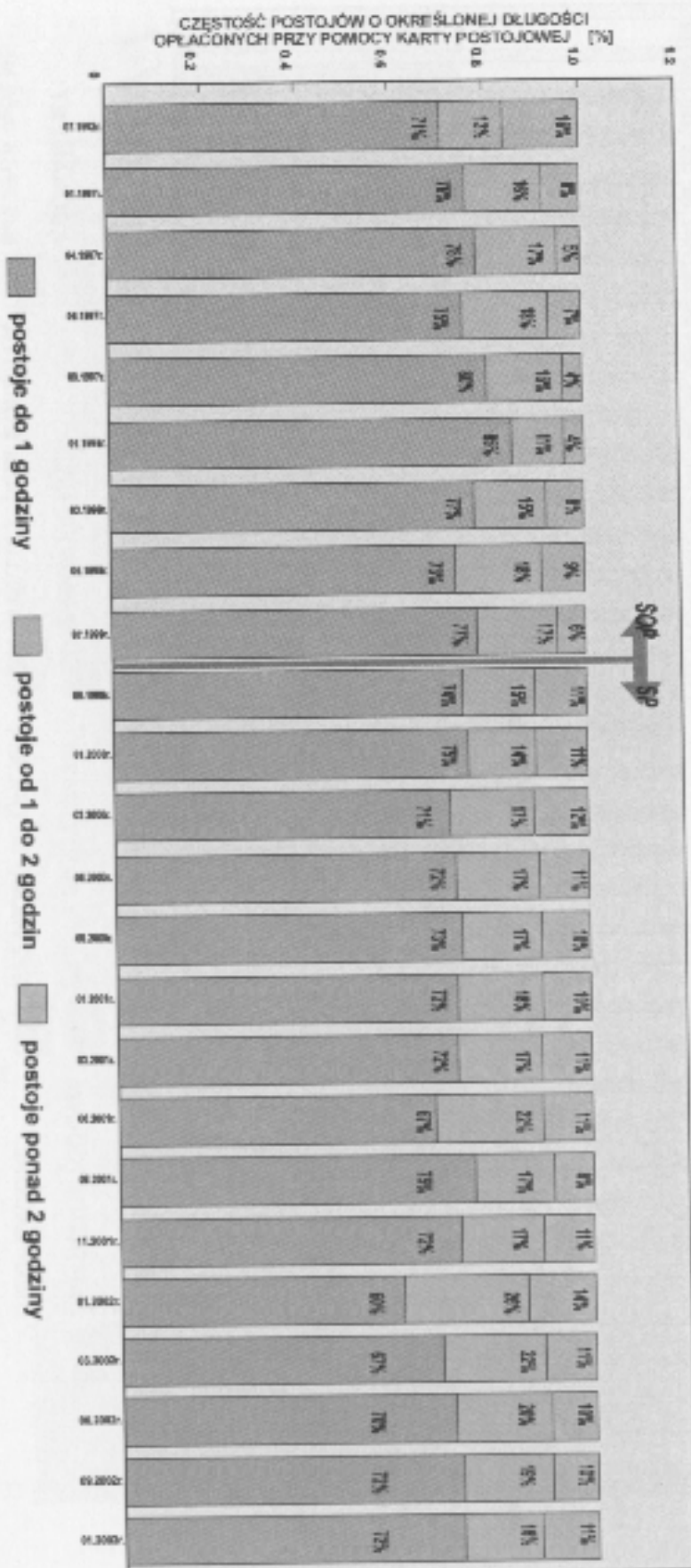
wykres nr 1.

**WSKAŹNIKI MAKSYMALNEGO NAPEŁNIENIA W OBSZARZE STEFY PARKOWANIA
ORAZ W PODSTREFACH W POZNANIU**
W LATACH 1992 - 2003



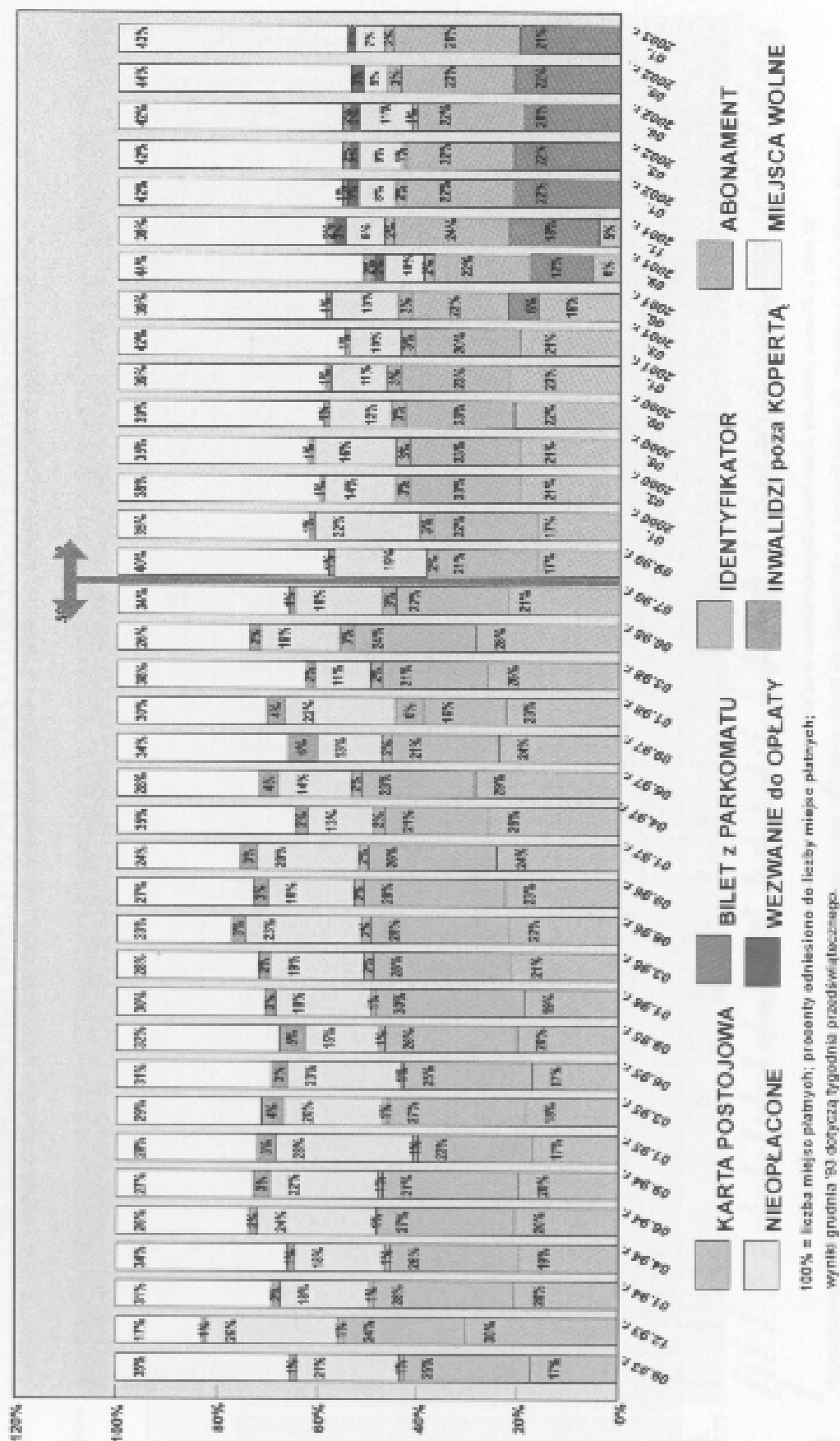
wykres nr 2

**PORÓWNIANIE ROZKŁADU CZASÓW POSTOJÓW NA OBSZARZE SP
PRZED WPROWADZENIEM "STREFY" W 1992 r., oraz w latach 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002 i 2003.**



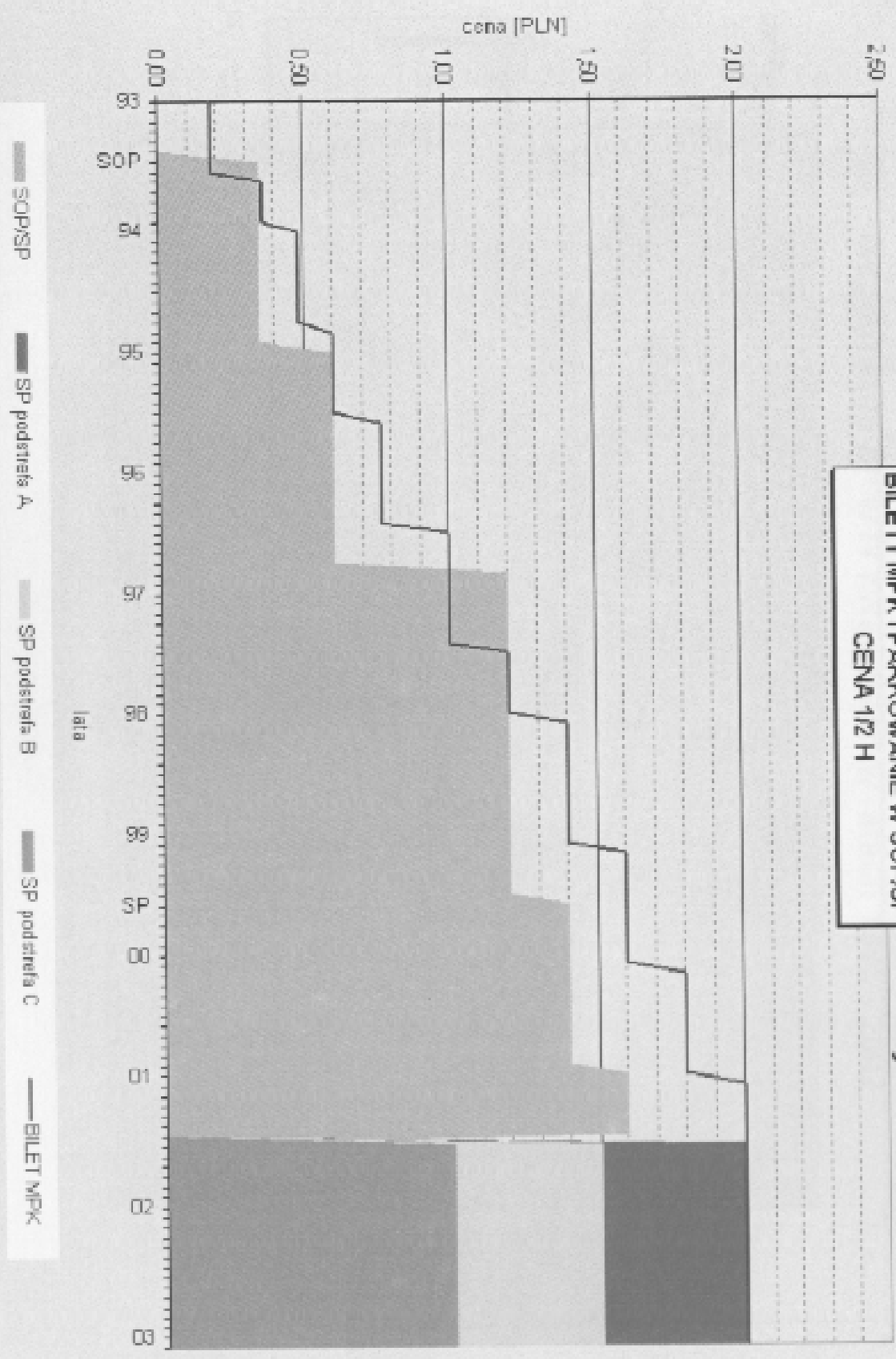
wykres nr 3

ŚREDNI UDZIAŁ POSZCZEGÓLNYCH GRUP OPŁAT W POSTOJACH NA MIEJSCACH PŁATNYCH W SP
porównanie wyników badań w latach 1993 - 2003



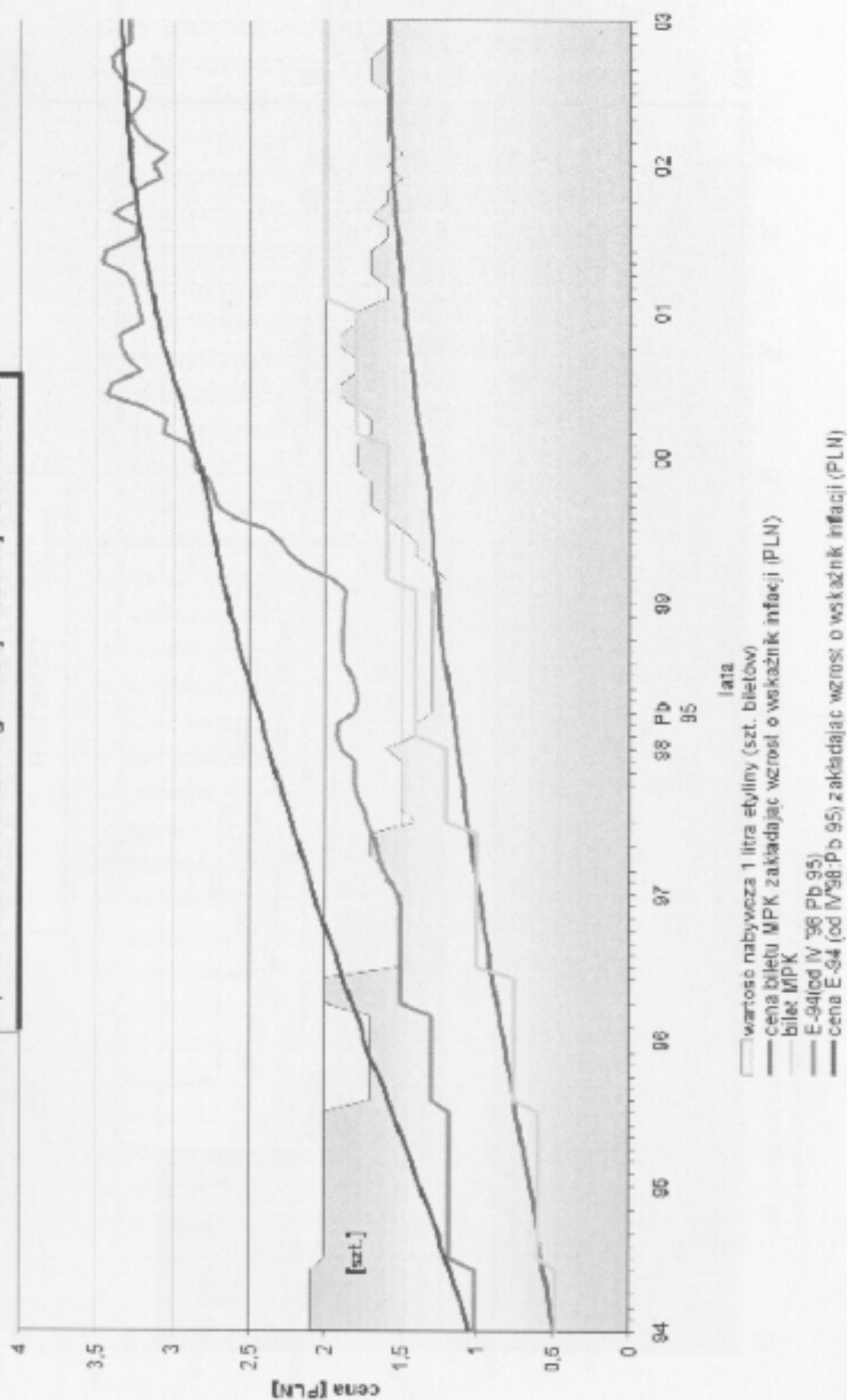
POZNAŃ
BILETY MPK I PARKOWANIE W SOP/SP
CENA 112 H

wykres nr 4



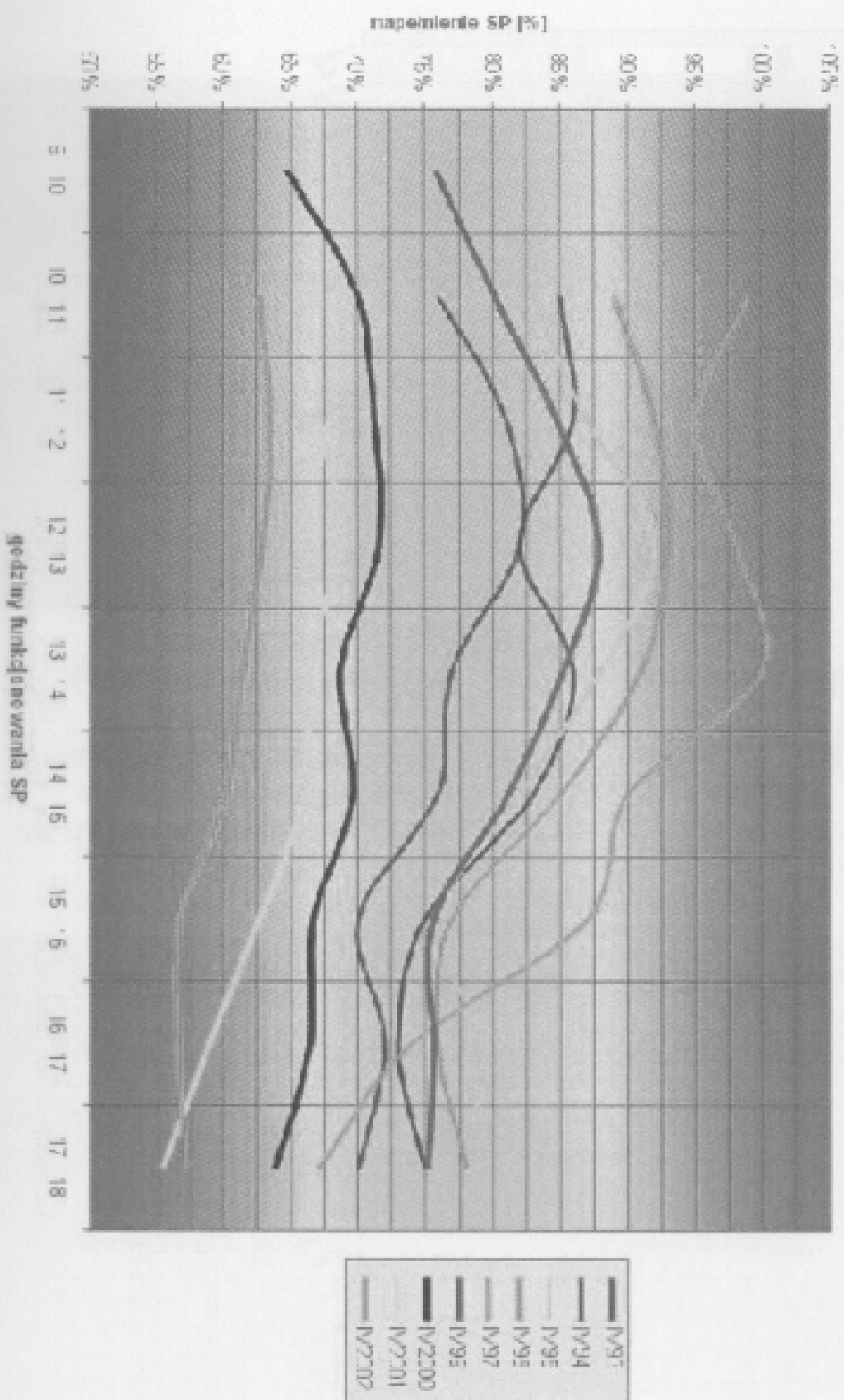
wykres nr 5

Ceny biletu MPK Poznań i ceny etyliny
w porównaniu z cenami wg. inflacji liczonej od roku 1994



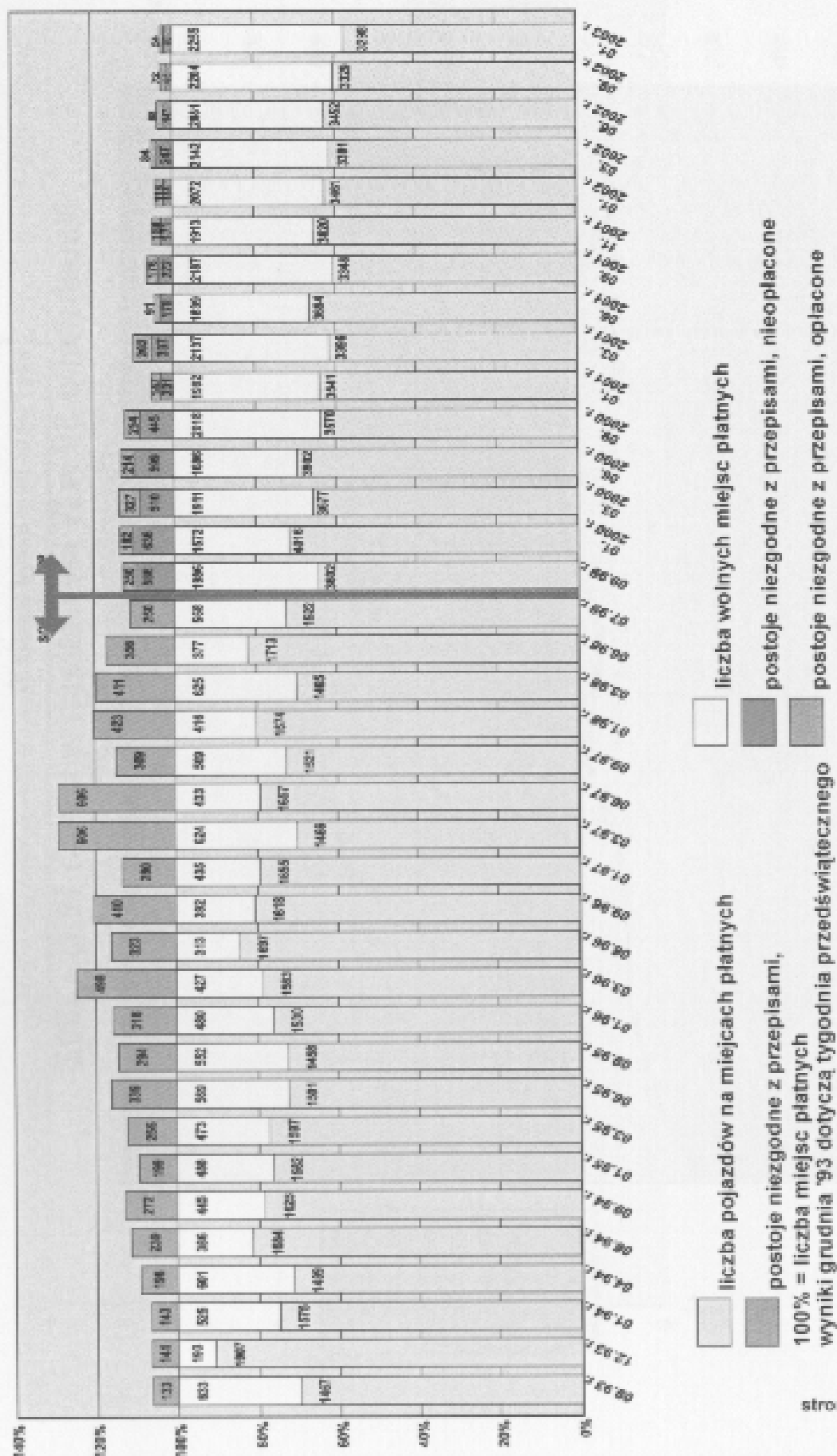
wykres nr 6

Napełnienie SP w IV kwartałach w latach 1993 - 2002



wykres nr 7 SZCZYTOWA AKUMULACJA NA OBSZARZE SP

% odniesiono do liczby miejsc płatnych



ZDJ. NR 8



al. Karola Marcinkowskiego w Poznaniu.

Parkujące ukośnie pojazdy zajmują równocześnie większą część chodnika i część jezdni.

Pieszym nie pozostawiono nawet przepisowego 1.5m

Wyznaczenie równoległego sposobu parkowania nie utrudnia niewielkiego ruchu samochodów i pozostawia wygodny chodnik dla pieszych.



ZDJ. NR 9



Plac Wolności w Poznaniu.

Przed wyznaczeniem sposobu parkowania samochody stoją w dwóch, a nawet w trzech rzędów.

Dojazd do miejsca postoju wymaga jazdy wzdłuż po chodniku. Radykalnie utrudniony ruch pieszych, zajęty skrajny pas ruchu dla samochodów.

Bez zmniejszenia liczby parkujących samochodów, wyznaczając ukośny sposób parkowania, zapewniono zgodny z prawem o ruchu drogowym dostęp do wszystkich miejsc postoju, uwolniono część pasa ruchu, ograniczono utrudnienia w ruchu pieszych.



ZDJ. NR 10



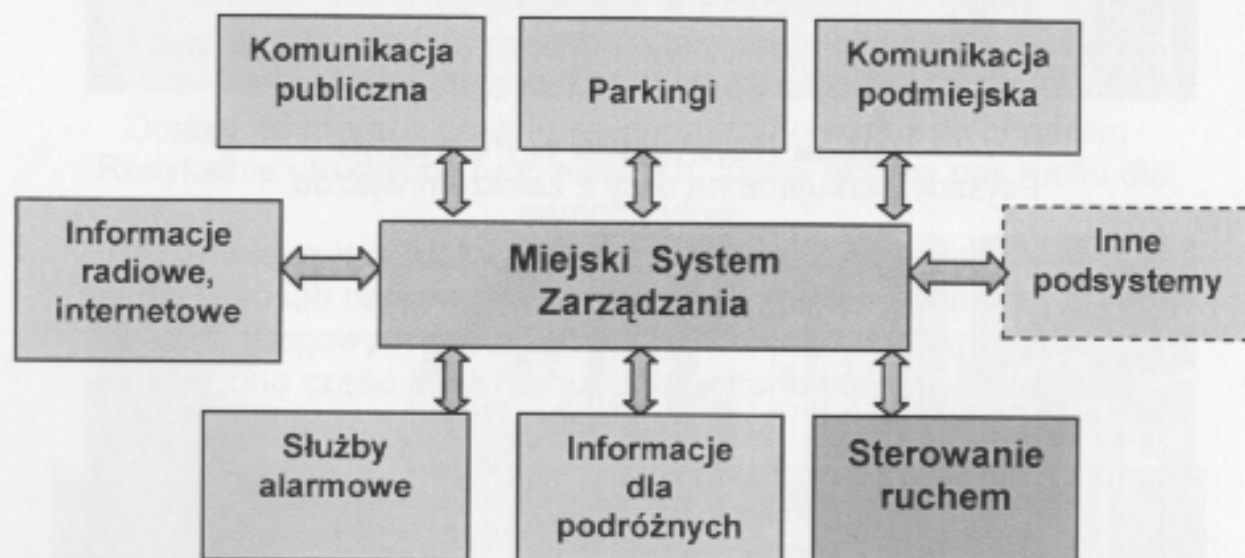
ulica Półwiejska w Poznaniu
Pojazdy parkujące na ulicy z zakazem wjazdu



System sterowania i monitorowania sygnalizacji oraz pomiarów ruchu MSR-SM

Systemy sterowania ruchem instalowane są w celach optymalizacji sterowania, poprawy przepustowości, udzielania priorytetów wydzielonym użytkownikom ruchu na ciągach, podobszarach oraz terenach całych miast. Niezależnie od funkcji sterowania monitorują ruch oraz pracę urządzeń sygnalizacji świetlnej, podstawowego narzędzia sterowania ruchem w miastach.

W zaawansowanych technicznie miastach są jednym z elementów zintegrowanych systemów zarządzania ruchem, obok systemów: parkingowych, obsługi komunikacji publicznej - miejskiej i podmiejskiej, wspomagania pracy służb alarmowych i publicznych, informacji wizualnej oraz radiowej i internetowej o pogodzie i utrudnieniach w ruchu itp.



Na dzień dzisiejszy tylko nieliczne miasta w Polsce rozpoczęły budowę niektórych z elementów systemu zarządzania ruchem (zarządzanie komunikacją publiczną, informacje przystankowa, dynamiczne informowanie kierowców o wolnych miejscach parkingowych, sterowanie skoordynowane).

Jeszcze mniej liczne widzą konieczność konstruowania takich struktur. Braki pieniędzy tłumaczą bierność miejskich samorządów. Powinnością Stowarzyszenia jest przybliżanie im tych zagadnień,

upowszechnianie sprawdzonych w wielu miastach świata metod rozwiązywania czy tylko minimalizowania problemów komunikacyjnych aglomeracji. Celowości projektowania i budowy dających się zintegrować i wzajemnie wykorzystać struktur podsystemów.

Tematem niniejszego referatu jest *system sterowania, monitorowania sygnalizacji oraz pomiarów ruchu*. System od trzech lat praktycznie wdrażany w Polsce, produkt polskich inżynierów, będący alternatywą dla ofert firm zagranicznych.

System MSR-SM przeznaczony jest do sterowania i nadzoru funkcjonowania drogowych sygnalizacji świetlnych obsługiwanych (generalnie) przez sterowniki rodziny MSR. Jego możliwości opisują poniższe podpunkty:

- dokonywanie całościowego przeglądu pracy urządzeń sygnalizacji i szybką ocenę ich funkcjonowania (mapa miasta),
- automatyczne gromadzenie danych o funkcjonowaniu systemu jako całości i pracy poszczególnych sygnalizacji, zdarzeniach zachodzących w systemie, awariach sygnalizacji, szybkości reakcji operatora i konserwatora na wystąpienie awarii, ręcznych ingerencjach operatorów w pracę poszczególnych sygnalizacji,
- przeglądanie danych dotyczących funkcjonowania programów sygnalizacji,
- obsługę logów funkcjonujących w sterownikach sygnalizacji świetlnej oraz transmisję ich zawartości do serwera systemu
- wizualizację pracy poszczególnych sygnalizacji systemu (mapy skrzyżowań oraz diagramy paskowe), a przez to ocenę funkcjonowania realizowanych programów sygnalizacji i systemu detekcji,
- zapis i późniejsze odtworzenie funkcjonowania sygnalizacji (informacji o realizowanych sterowaniach, i zgłoszeniach pojawiających się na detektorach),
- zdalną zmianę trybu pracy lub realizowanego programu sterowania każdego ze sterowników dołączonych do systemu (sterowanie lokalne, centralne załączenie określonego programu sygnalizacji, centralne załączenie światła ogólnoczerwonego, centralne załączenie światła żółtego-migającego, centralne wyłączenie sygnalizacji),

- dokumentowanie pracy systemu – opcje drukowania mapy miasta, map skrzyżowań, diagramów paskowych, logu systemowego oraz logów sterowników,
- automatyczne zbieranie danych o ruchu z wykorzystaniem sterowników dołączonych do systemu, wprowadzanie parametrów określających sposób wykonywania pomiarów,
- wizualizację zebranych danych o ruchu, drukowanie wyników pomiarów,
- drukowanie planów skrzyżowań wraz z rozmieszczeniem elementów sygnalizacji (sygnalizatorów, pętli, detektorów itp.),
- łatwe dołączanie kolejnych sygnalizacji do systemu lub wprowadzanie zmian dotyczących sygnalizacji już istniejących dzięki zastosowaniu edytora mapy miasta oraz map skrzyżowania przyjaznych dla użytkownika.

Zastosowanie systemu MSR-MS umożliwia :

- poprawę szybkości reagowania służb związanych z utrzymaniem sygnalizacji na występujące awarie i w efekcie skrócenie czasu awarii oraz optymalizacja wykorzystania zasobów służb do prowadzi do zmniejszenia kosztów utrzymania sygnalizacji,
- szybki przegląd zgromadzonych danych o występujących awariach sygnalizacji,
- zdalną ocenę efektywności funkcjonowania realizowanych programów sygnalizacji dzięki jej wizualizacji dokonywanej w czasie rzeczywistym oraz możliwości przeglądania zarejestrowanych plików sterowań i zgłoszeń na detektorach; pozyskana w ten sposób wiedza pozwala na szybsze dokonywanie modyfikacji programów eliminując problemy ruchowe,
- dokonywanie automatycznej zdalnej zmiany trybu pracy i programów sygnalizacji (np. przełączenie na światło żółte-migające, wyłączenie sygnalizacji na ciemno) lub zmiany realizowanego programu sterowania,
- automatyczne zbieranie danych o ruchu, zdalne, sterowanie procesem zbierania danych, wizualizacja zebranych danych, eksportowanie danych do programu Excel,
- udostępnienie wszystkich gromadzonych przez system danych wielu użytkownikom (służbom utrzymania sygnalizacji, zarządzającemu ruchem, projektantom sygnalizacji świetlnych).

Mapa miasta, mapy skrzyżowań, diagramy paskowe oraz pliki logu mogą być drukowane co umożliwia dokumentowanie w formie pisemnej

funkcjonowania urządzeń sterujących, programów sygnalizacji, urządzeń detekcji oraz całości systemu.

Pod względem sprzętowym **system składa się z następujących elementów (rys 1) :**

- serwera systemowego,
- terminali klientów np. terminala operatora systemu, zarządzającego ruchem, służb utrzymania sygnalizacji, projektanta sygnalizacji świetlnych,
- bloku transmisji danych,
- łącz transmisji danych,
- sterowników drogowych sygnalizacji świetlnych.

System wykorzystuje transmisję danych pomiędzy komputerem a sterownikami poprzez modemy po liniach: komutowanych publicznej sieci telefonicznej, stałych (własnych inwestora, zbudowanych specjalnie dla celów systemu lub dzierżawionych) lub po sieci telefonii komórkowej GSM. W obrębie jednego systemu stosowany może być mieszany układ połączeń.

Korzystanie z sieci GSM umożliwia dodatkowo implementację zdalnego powiadamiania (MSR) INFO-SMS.

Jeżeli stosowana jest transmisja danych z wykorzystaniem linii komutowanych (kablowych lub GSM), sterowniki realizują funkcję oddzwaniania (call- back).

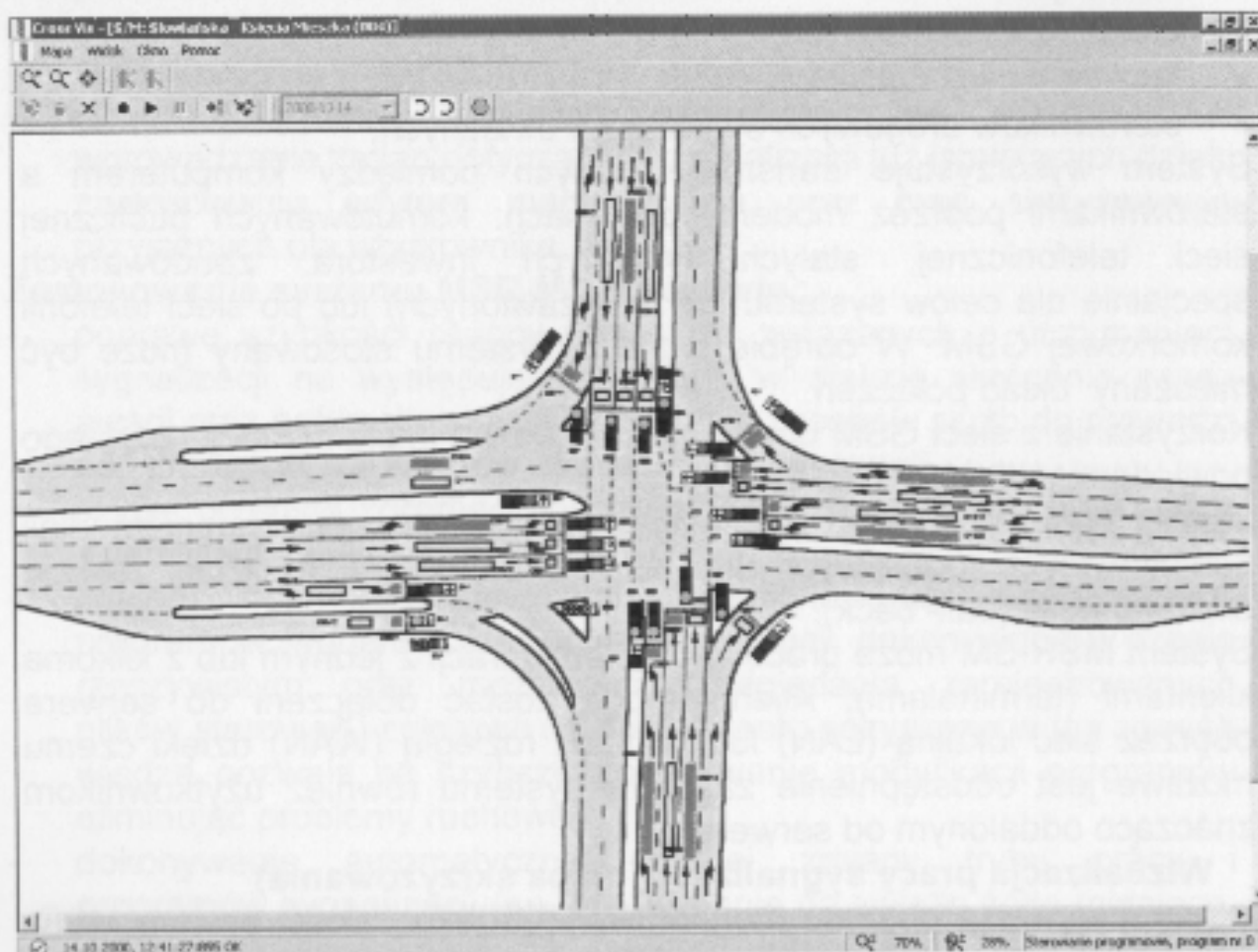
System MSR-SM może pracować w konfiguracji z jednym lub z kilkoma klientami (terminalami). Klienci mogą zostać dołączeni do serwera poprzez sieć lokalną (LAN) lub poprzez rozległą (WAN) dzięki czemu możliwe jest udostępnienie zasobów systemu również użytkownikom znacząco oddalonym od serwera.

Wizualizacja pracy sygnalizacji (mapa skrzyżowania)

Poza obserwacją obszaru monitorowanego jako całości system MSR-SM umożliwia szczegółowy podgląd każdego skrzyżowania przez przywołanie mapy skrzyżowania z naniesionymi na niej symbolami przedstawiającymi oznakowanie poziome, sygnalizatory świetlne, detektory pojazdów, przyciski dla pieszych, czujniki selektywne (wykrywające np. pojazdy transportu zbiorowego, pojazdy straży pożarnej, pogotowia ratunkowego, policji), stany wejść i wyjść sterownika sygnalizacji. Łatwy w obsłudze edytor pozwala na wczytanie pliku zawierającego mapę skrzyżowania oraz nanoszenie na mapę symboli oznakowania poziomego, sygnalizatorów, detektorów, wejść i wyjść. Symbole mogą być przesuwane, obracane, skalowane. Istnieje

możliwość definiowania tzw. wektora zapytań zawierającego listę poleceń dla sterownika dotyczących rodzaju transmisji danych do systemu wraz z okresami w jakich polecenia mają być wysłane (rys. 2).

Podgląd pracy sygnalizacji realizowany jest w czasie rzeczywistym na podstawie informacji o stanach grup sygnalizacyjnych oraz detektorów przesyłanych przez sterownik. Wizualizacja odwzorowuje więc aktualny stan sygnalizacji.



Rysunek 2. Mapa skrzyżowania

Otwarcie kilku okien map skrzyżowania umożliwia dokonywanie jednoczesnego podglądu pracy kilku sygnalizacji.



Rysunek 3. Jednoczesne wyświetlanie 3 map skrzyżowań (przykład)

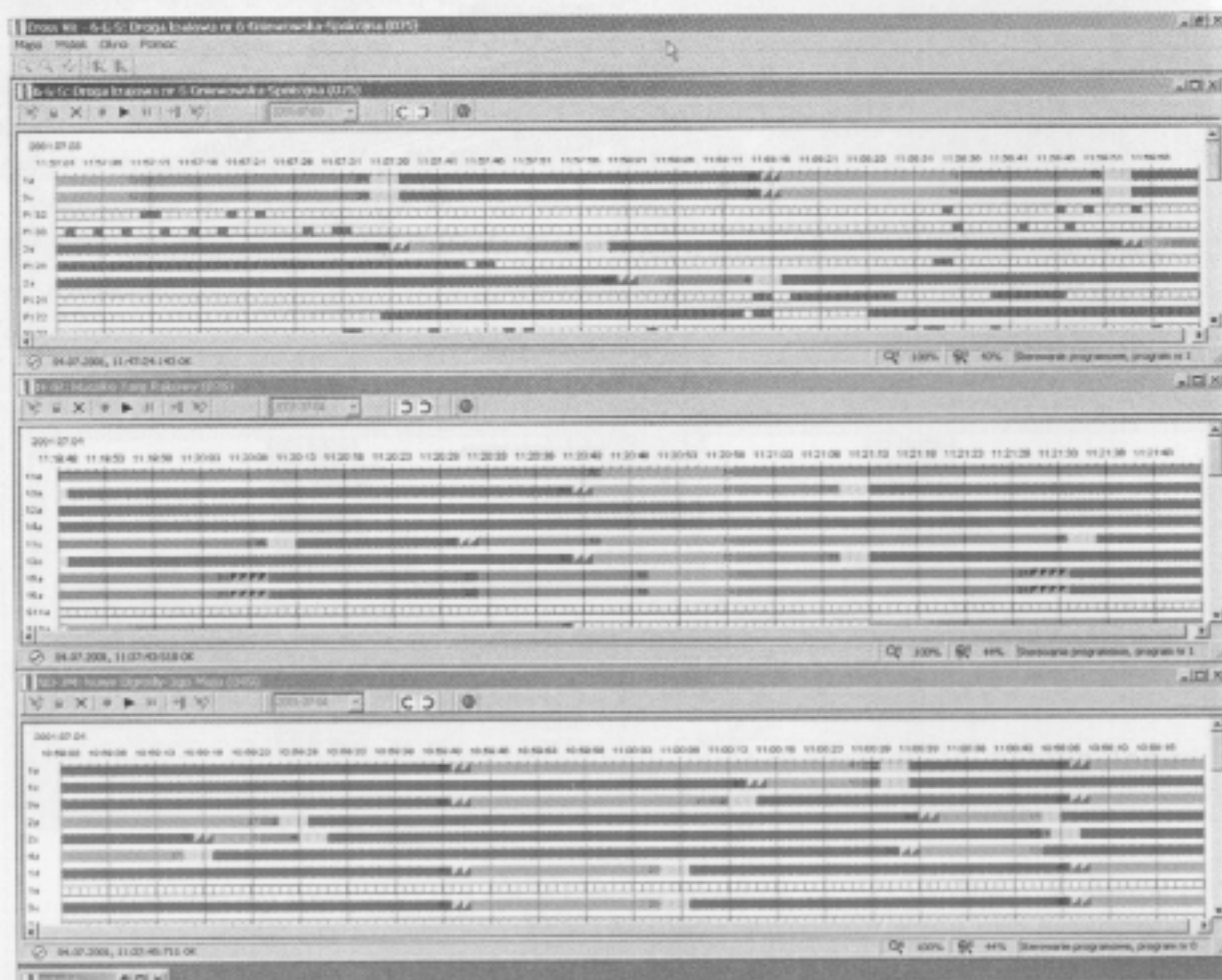
Wizualizacja programów sygnalizacji i sygnałów detekcji (diagramy paskowe).

Szczegółowy podgląd przebiegów sterowań w grupach sygnalizacyjnych oraz przebiegów sygnałów z detektorów (w tym selektywnych), wejść i wyjść sterownika może być także zrealizowany przez otwarcie okna mapy skrzyżowania i wybranie opcji wyświetlania diagramów paskowych.

Diagramy wyświetlane są w czasie rzeczywistym na podstawie informacji o stanach grup sygnalizacyjnych oraz detektorów przesyłanych przez sterownik. Wizualizacja odwzorowuje więc aktualny stan sygnalizacji, a nie jej symulację jej pracy

Otwarcie kilku okien map skrzyżowań z włączonymi opcjami wyświetlania diagramów umożliwia dokonywanie jednoczesnego podglądu sterowań w grupach sygnalizacyjnych na różnych skrzyżowaniach na przykład w celu obserwacji jakości koordynacji na

arteriach koordynowanych z zaimplementowanymi programami stałocyklicznymi akomodacyjnymi.

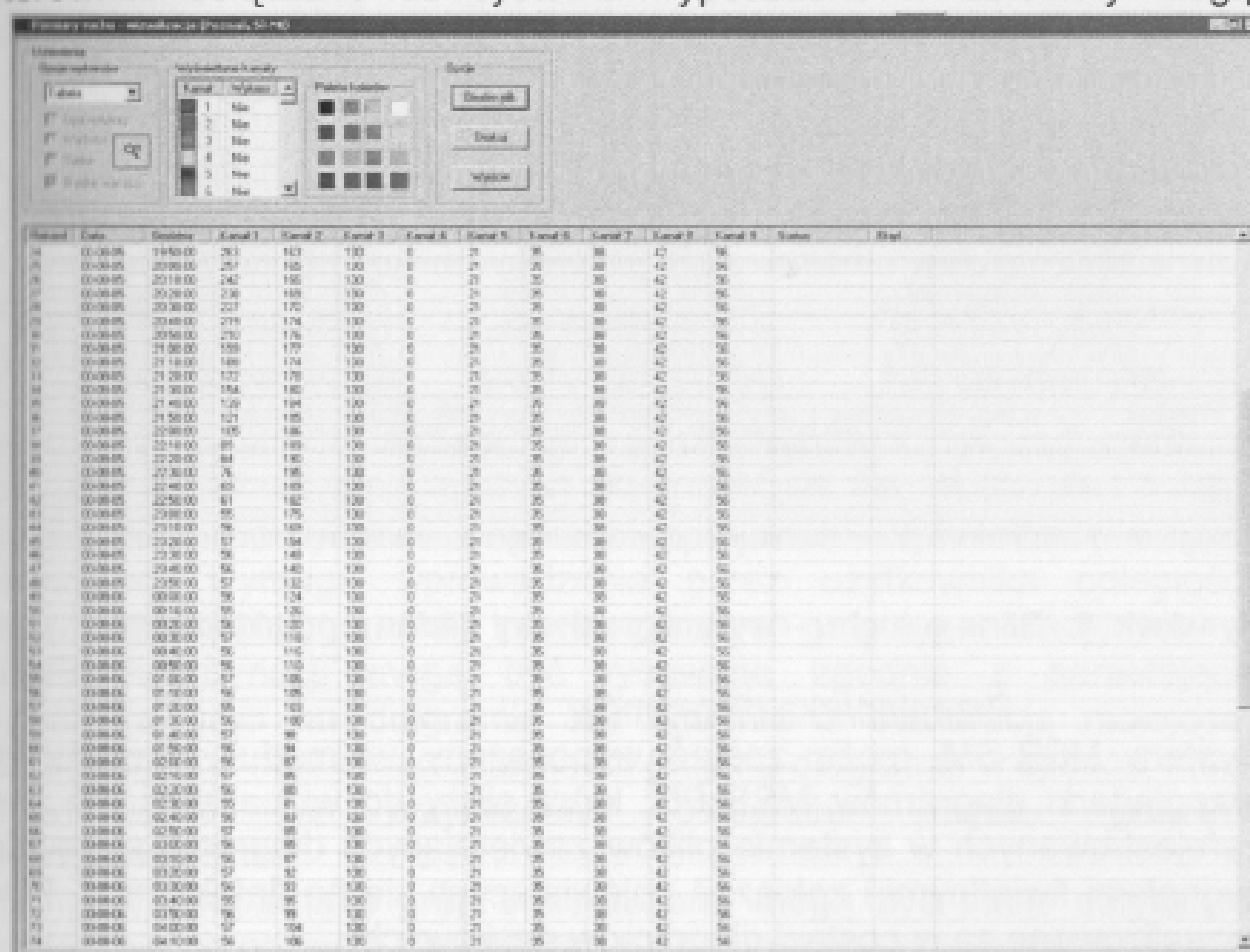


Rysunek 4. Jednoczesne wyświetlanie diagramów 3 sygnalizacji (przykład)

Gromadzenie informacji o pracy systemu i poszczególnych sygnalizacji. Dla każdego urządzenia dołączonego do systemu jest automatycznie zakładany plik (tzw. log) urządzenia, do którego wpisywane są zdarzenia związane z pracą tego urządzenia wraz z czasem i datą ich wystąpienia (np. nawiązanie i zerwanie połączenia, informacje o błędach i awariach, potwierdzenia błędów przez operatora, zmiany stanu pracy sterownika, reakcje na wymuszenia z centrum, zmiany trybu pracy i programu sygnalizacji). W poszczególnych dniach pracy systemu każdego dnia tworzone są osobne logi dla każdego dołączonego do

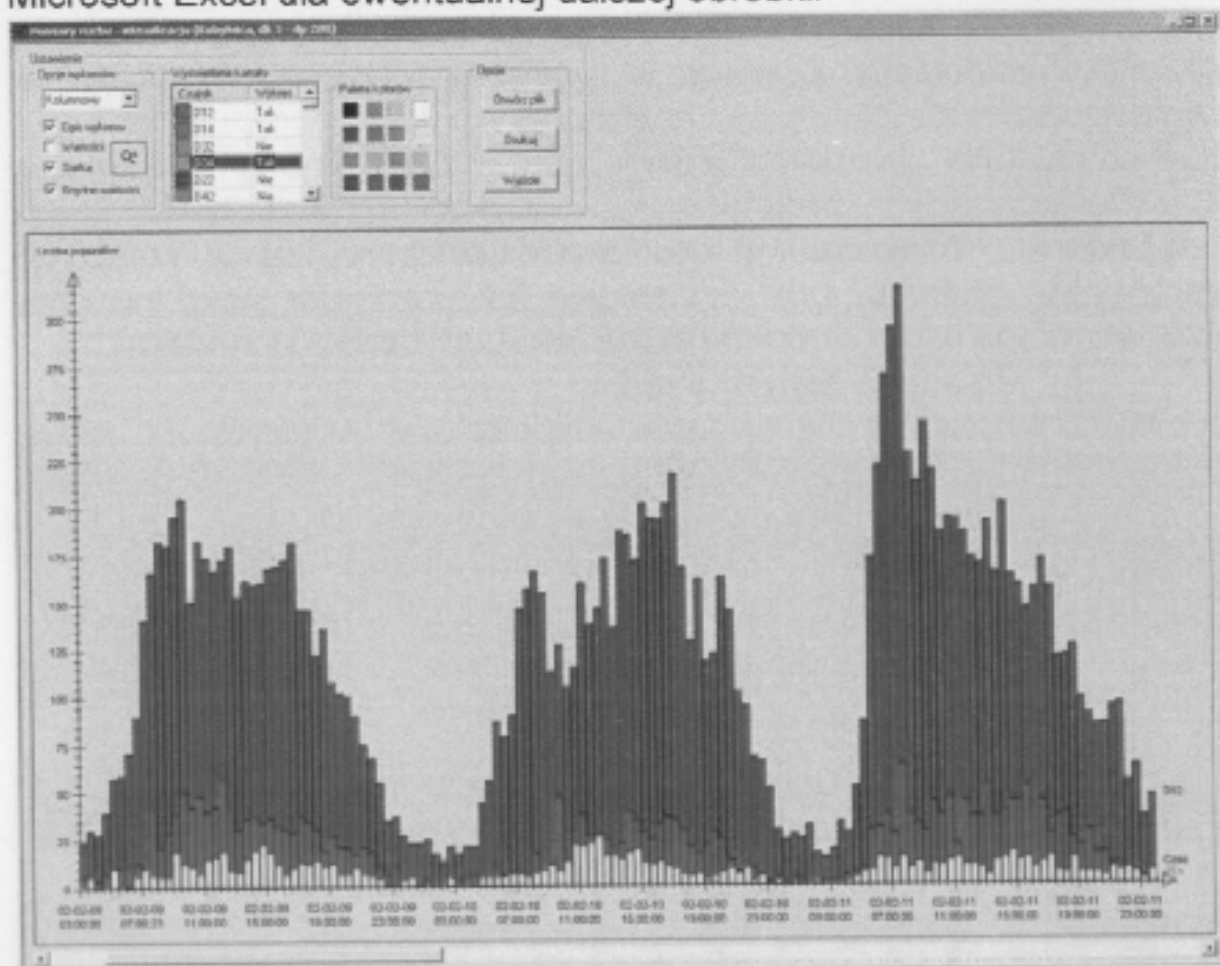
systemu jest automatycznie zakładany plik (tzw. log) urządzenia, do którego wpisywane są zdarzenia związane z pracą tego urządzenia wraz z czasem i datą ich wystąpienia (np. nawiązanie i zerwanie połączenia, informacje o błędach i awariach, potwierdzenia błędów przez operatora, zmiany stanu pracy sterownika, reakcje na wymuszenia z centrum, zmiany trybu pracy i programu sygnalizacji). W poszczególnych dniach pracy systemu każdego dnia tworzone są osobne logi dla każdego dołączonego do systemu urządzenia. Logi założone w przeszłości i zawartość logu dnia bieżącego mogą być w dowolnej chwili odczytane przez operatora.

Zbieranie danych o ruchu



dokonywać pomiarów ruchu. System MSR-SM umożliwia programowanie parametrów związanych z pomiarami (konfigurowanie pomiarów) jak również sterowanie rejestracją (włączanie, wyłączanie, transmisja danych), okresów rejestracji oraz ich liczbą (rys. 5) i graficzną (rys. 6) prezentację.

Zebrane dane mogą zapisane do plików akceptowanych przez program Microsoft Excel dla ewentualnej dalszej obróbki.



Rysunek 6. Dane o ruchu – wykres paskowy (jeden z przykładów)

Przeglądarka diagramów.

System MSR-SM może zostać wyposażony w moduł programowy przeglądarki diagramów MSR-PD, która służy do wizualizacji off-line zarejestrowanych w systemie plików zawierających diagramy sterowań sygnałami świetlnymi i zgłoszeń pojawiających się na detektorach. Pliki wizualizowane są w postaci diagramów paskowych

Aplikacja MSR-PD umożliwia jednoczesne przeglądanie plików dotyczących kilku (maksymalnie 16 skrzyżowań) zarejestrowanych tego samego dnia. Pliki są synchronizowane w czasie, dzięki czemu

użytkownik ma możliwość oceny realizacji programów sygnalizacji przez sterowniki w obszarze od kilku do kilkunastu skrzyżowań.

Dane dotyczące kolejnych skrzyżowań są indeksowane, co ułatwia użytkownikowi orientację w obserwowanych diagramach. Dostępne opcje umożliwiają swobodne konfigurowanie pasków grup i detektorów wyświetlanych na ekranie.

MSR-PD umożliwia stworzenie pliku zbiorczego obejmującego przebiegi sterowań i zgłoszeń na detektorach dla wszystkich wczytanych skrzyżowań.

Diagramy grup sygnalizacyjnych uzupełniane są wartościami długości sygnałów lub offsetów początków i końców sygnałów względem deklarowanego przez użytkownika początku cyklu (wskazanej przez użytkownika zmiany stanu w wybranej grupie). Wyświetlanie długości sygnałów pozwala w połączeniu z analizą diagramów zgłoszeń na detektorach na ocenę jakości realizowanych sterowań, ocenę długości czasów oczekiwania uczestników ruchu na sygnał zielony itp. Wyświetlanie offsetów sygnałów pozwala na ocenę długości realizowanych cykli sygnalizacji oraz ocenę wzajemnych relacji sygnałów zielonych w grupach sygnalizacyjnych, co ma szczególne znaczenie jeżeli realizowane jest sterowanie acykliczne akomodacyjne.

Na diagramy nakładane mogą być wiązki koordynacji, w postaci odcinków droga-czas wynikających z zadeklarowanych przez użytkownika teoretycznych prędkości poruszania się pojazdów na odcinkach międzywęzłowych, albo w postaci odcinków droga-czas wynikających z rzeczywistych prędkości przejazdu od początku sygnału zielonego do początku sygnału zielonego w grupach koordynowanych i od końca sygnału zielonego do końca sygnału zielonego w tych grupach. Rysowane proste uwzględniają wprowadzane przez użytkownika maksymalne prędkości przejazdu. Wyświetlenie wiązek koordynacji wymaga wprowadzenia przez użytkownika odległości między liniami zatrzymań dla koordynowanych grup sygnalizacyjnych.

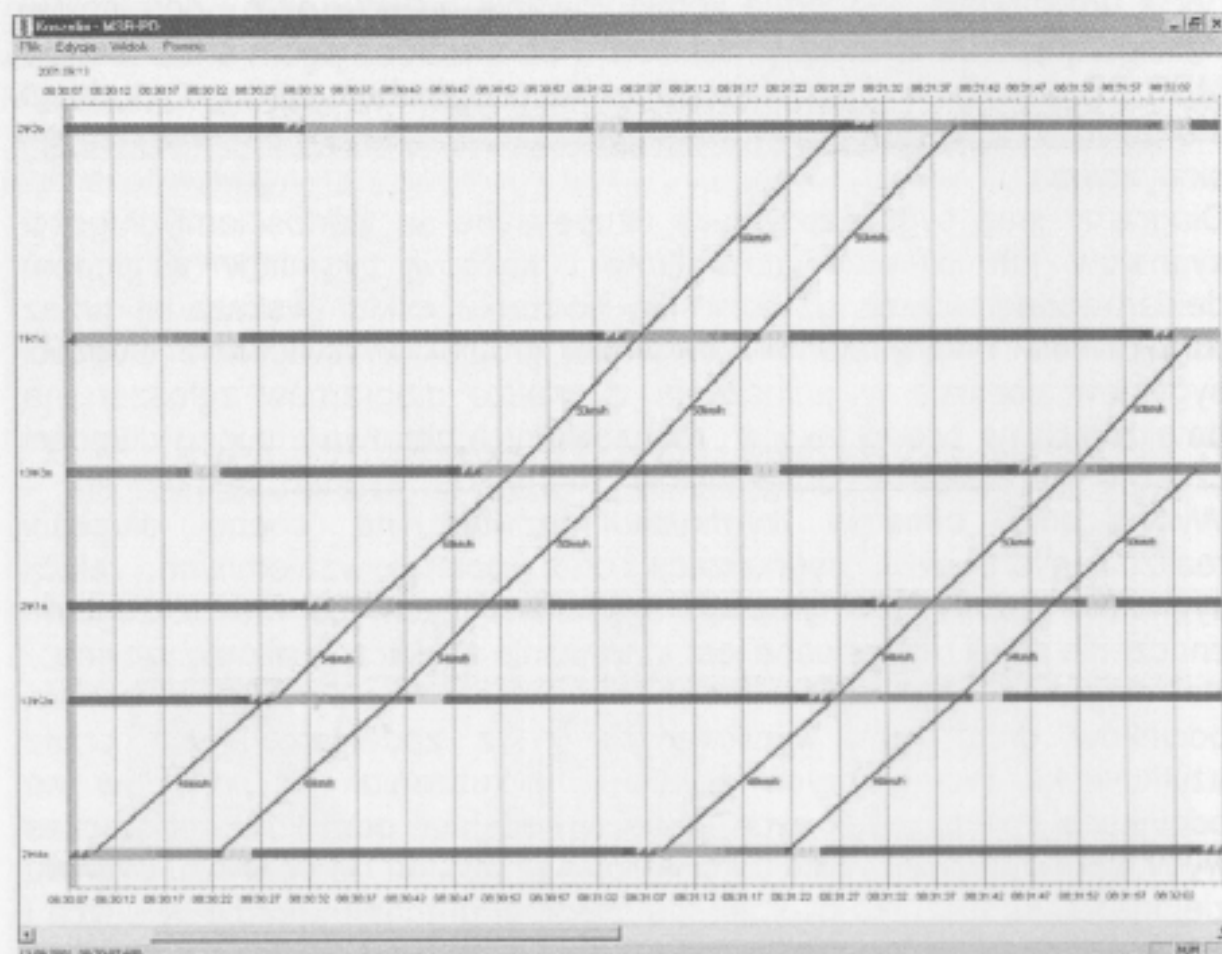
Wiązki koordynacji mogą być rysowane zgodnie z narastającą numeracją grup na diagramie lub zgodnie z numeracją malejącą. Użytkownik ma możliwość ustawiania grup na diagramie w sposób, który odzwierciedla (w przybliżeniu) odległości między grupami koordynowanymi.

Pomiędzy diagramami grup umieszczone mogą być paski dotyczące detektorów co pozwala na przykład na obserwację przejazdu pojazdów komunikacji zbiorowej na ciągu koordynowanym jeżeli pojazdy komunikacji zbiorowej mają wydzielone detektory np. detektory

selektywne.

Oprogramowanie umożliwia dokonanie zmian bitmap reprezentujących poszczególne sygnały świetlne.

Wyświetlane diagramy mogą być drukowane.



Rysunek 7. Przebieg diagramów z wyświetlanymi wiązkami koordynacji (przykład).

Wiązki koordynacji rysowane zgodnie z malejącą numeracją grup na diagramie

Struktura sprzętowa systemu:

- Serwer systemowy MSR-SM-PC :komputer kompatybilny z IBM PC.
- Terminale klientów :komputery kompatybilne z IBM-PC połączone z serwerem sieciami LAN lub WAN
- Szafa transmisji danych MSR-SM-STD: moduły portów szeregowych, modemy, przyłącza linii transmisji danych.

- Łącza transmisji danych: Realizowane rodzaje komunikacji serwer-sterownik komunikacja za pośrednictwem komutowanej sieci telefonicznej,
 - a) komunikacja z wykorzystaniem linii dzierżawionych,
 - b) komunikacja za pośrednictwem sieci GSM,
 - c) system mieszany,
 - d) bezpośrednia transmisja szeregową RS 232.
- Sterowniki sygnalizacji świetlnej MSR-S: Wymagane wyposażenie sterownika MSR-S

- a) modem,
- b) złącze transmisji danych, przewód transmisji danych, przewód transmisji szeregową RS232.

- Telefon komórkowy odbioru komunikatów SMS (opcja).

Oprogramowanie:

- Architektura systemu: architektura Client-Server.
- Oprogramowanie systemowe: Windows 2000.
- Oprogramowanie aplikacyjne: pakiety CrossEngine, CrossVis, Cross Count, Diagram Viewer (opcja)
- Protokół komunikacji pomiędzy aplikacjami TCP-IP.

Pojemność systemu:

- Maksymalnie 64 sygnalizacje (możliwość rozbudowy systemu do 128 sygnalizacji).

Co nowego w dziedzinie oznakowania proponuje APM z Bielska Białej.

WPROWADZENIE

Stosowanie diod świecących (LED) w drogowych znakach zmiennej treści było do niedawna problematyczne. Na przykład światło ich było zbyt słabe w porównaniu z urządzeniami wykorzystującymi światłowodowy - białe diody świecące dostępne są dopiero od niedawna, a ich światłość nie osiąga jeszcze poziomu diod czerwonych lub żółtych.

Konstrukcje diodowe o większej mocy świetlnej tylko w nieznacznym stopniu ogniskują światło i w związku z tym ich jasność punktowa jest niewielka.

Podczas eksploatacji często pojawia się intensywne zjawisko fantomowe. Obserwujemy je, gdy promienie słońca padają na powierzchnie odbłaskowe we wnętrzu diody. Wszystkie punkty świecące zapalają się wtedy białym światłem a symbole stają się nierozpoznawalne (refleksy są często mocniejsze od aktywnie emitowanego światła).

W dotychczasowych wyświetlaczach jeden punkt świetlny często zbudowany był z kilku diod. Światło fantomowe zwalczano czarnymi poziomymi lamelkami lub umieszczając przed znakiem perforowane zasłony. Szyba czołowa konieczna także do ochrony diod przed wpływami atmosferycznymi powodowała odbicia powierzchniowe i osłabiała siłę światła. Wyświetlacze z pełną grafiką i oparte na pikselach nie nadawały się lub były zbyt kosztowne do przedstawiania szerokiej gamy tradycyjnych symboli stosowanych w sygnalizacji drogowej.

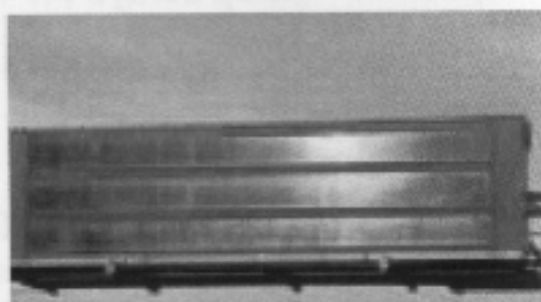
Firma SWARCO FUTURIT od 1997 roku opracowała i stosuje z powodzeniem nową konstrukcję w tym zakresie.

Z jednej strony pozwala ona na indywidualny układ pojedynczych, różnobarwnych punktów świetlnych wzgl. symboli bez stosowania szyby czołowej, z drugiej strony specjalny układ optyczny zawierający diodę

świecącą powoduje znaczne ogniskowanie światła i wyraźnie redukuje światło fantomowe.

W tradycyjnych diodach nie posiadających dodatkowego zabezpieczenia optycznego światło słoneczne zostaje zogniskowane przez szklany korpus diody na jej powierzchni odblaskowej i odbite. To tzw. światło fantomowe jest najczęściej mocniejsze od światła aktywnie emitowanego i stąd niepożądane. Odbicia światła bardzo znacznie wpływają na czytelność i identyfikację treści znaku.

Istotnym czynnikiem dobrej identyfikacji znaku jest stosunek jaskrawości, tzn. stosunek światłości powierzchni świecących do nie świecących.



Rys. 1 odbicia światła

Jeżeli padające światło słoneczne powoduje niejako świecenie powierzchni normalnie nie świecących, to informacja staje się trudno czytelna lub nieczytelna, co może mieć fatalne skutki dla ruchu drogowego.

BUDOWA OPTYCZNA

Firma **SWARCO FUTURIT** skonstruowała układ optyczny poprawiający sprawność diod świecących. Zastosowanie przedniego układu optycznego powoduje optymalne wykorzystanie światła diod. Ponadto układ ten zapobiega odbłaskom i odbiciom i do minimum redukuje niepożądane światło fantomowe, porównywalnie z urządzeniami wykorzystującymi światłowody. Stąd można zrezygnować z szyby czołowej będącej źródłem znacznych refleksów światła słonecznego (patrz Rys. 1). Brak tej szyby oznacza zbyteczność ogrzewania, które miało poprzednio przeciwdziałać jej zaparowaniu. Norma europejska EN 12966 dotycząca znaków zmiennej treści zawiera istotne wymagania stawiane sygnałom, zwłaszcza ich dobrej czytelności i identyfikacji także w trudnych warunkach otoczenia. Najważniejszymi parametrami jest tutaj jaskrawość i stosunek jaskrawości.

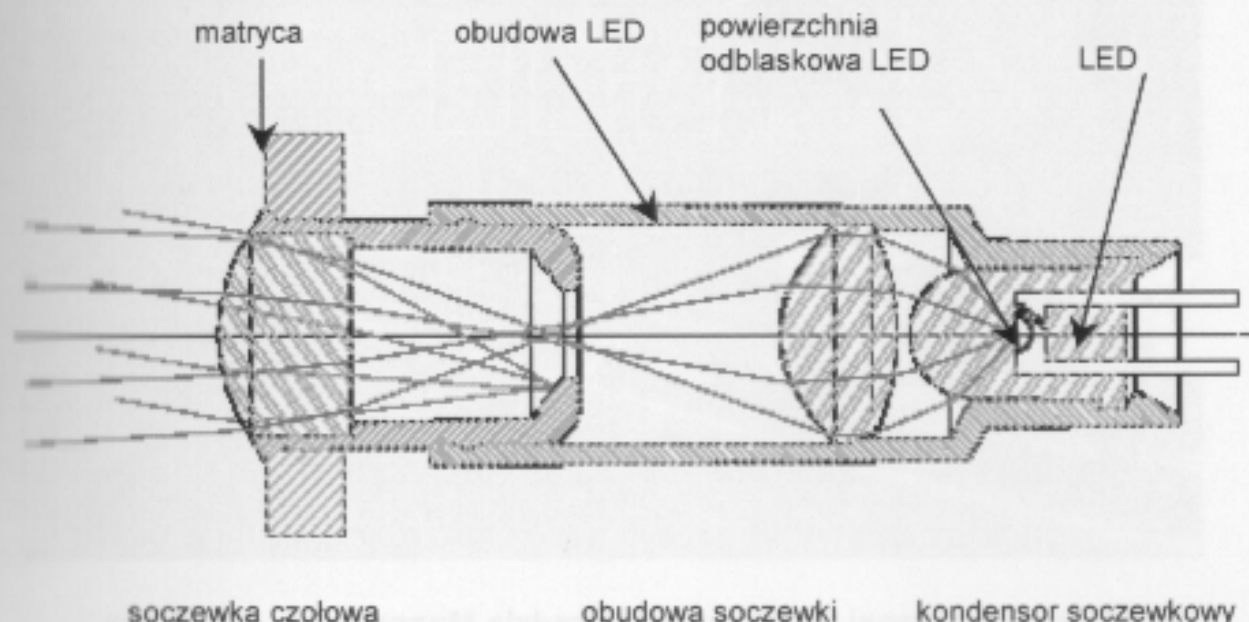
Jaskrawość opisuje ilość światła oddanego przez oświetloną powierzchnię i określa widoczność znaku, tzn. odległość, z jakiej ten znak jest rozpoznawalny wzgl. czytelny.

Stosunek jaskrawości opisuje stopień, w jakim świecące treści znaku odznaczają się od bezpośredniego otoczenia. Biały znak np. na jasnym tle jest z pewnością słabo widoczny, nawet gdy aktywnie emitowana ilość światła jest duża.

Kombinacja tych dwóch najważniejszych warunków optycznych w znakach drogowych zmiennej treści gwarantuje ich dobrą identyfikację także w trudnych warunkach atmosferycznych.

UKŁAD OPTYCZNY Układ optyczny SWARCO FUTURIT (rys. 2) osiąga żądany stosunek jaskrawości przez znaczną redukcję odbłasku aż do kąta padania promieni słonecznych 5° . Gdy promienie słoneczne padają pod kątem mniejszym niż 5° , to natężenie oświetlenia jest tak małe, że dobry stosunek kontrastu pozostaje zachowany przez samą wysoką jaskrawość światła aktywnie emitowanego przez znak. Zatem układ optyczny produkcji FUTURIT zapewnia stale wysoki stosunek kontrastu (ok. 20:1) a przez to optymalną czytelność we wszystkich warunkach, także przy niskiej pozycji słońca.

Rys. 2 schemat ideowy układu optycznego:



Powierzchnia odbłaskowa i szklany korpus diody kierują emitowane światło w żądanych kierunkach. Zastosowany kondensator soczewkowy zbiera niemal cały strumień światła emitowany przez diodę i kieruje go na soczewkę czołową, co znacznie poprawia sprawność optyczną. Soczewka czołowa odpowiednio rozdziela światło i jednocześnie wraz z przysłoną zapobiega przedostaniu się światła słonecznego do diody. Ponieważ układ ten jest niejako wolny od światła fantomowego, dlatego można zrezygnować z daszka. Zasadniczą zaletą polega jednak na tym, że znak sam się czyści, ponieważ przy braku daszka (przeciwsłonecznego- deszczowego) woda deszczowa stale czyści matrycę. Pod względem mechanicznym układ ten składa się z dwóch części: soczewki czołowej z jej obudową i przysłoną oraz diody z jej obudową i kondensorem soczewkowym. Obudowa układu optycznego jest pasownie osadzona w płycie matrycy a diody łączą się ze swoimi obudowami na zatrzask. Stąd cały zespół optyczny wykazuje bardzo niewielkie tolerancje wymiarów. Obie obudowy połączone są ze sobą na zatrzask i w ten sposób gwarantują zachowanie właściwego odstępu między soczewkami. Metoda ta sprawdziła się w znakach zmiennej treści wykonanych przez SWARCO FUTURIT dla Holandii i dopuszczonych przez władze holenderskie miasta Rijkswaterstaat



Rys. 3 Znaki zmiennej treści na autostradzie Monachium – Salzburg (Niemcy)

(Signaalgevers) oraz została przetestowana według wszystkich wytycznych i w skrajnych warunkach pogodowych przez niezależne instytuty badawcze (INTRON). Oczywiście istnieją układy optyczne o różnych właściwościach przeznaczone do różnych zastosowań, jednakże charakterystyka strumienia światła diod zależy wyłącznie od zastosowanego układu optycznego. Wartości kontrastu wymagane w normie europejskiej EN 12966 są sprawdzane tylko przy pozycji słońca 10° dlatego, że we ww. tradycyjnych wyświetlaczach diodowych z szybą szklaną i mechaniczną osłoną właśnie w takiej sytuacji może dojść do powstania znacznych odblasków i odbić, gdy słońce znajduje się nisko - treść znaku staje się wtedy nieczytelna. Układ optyczny opatentowany przez SWARCO FUTURIT osiąga stosunek kontrastów 20 także przy położeniu słońca 5° . Dzięki temu znaki zmiennej treści są dobrze widoczne i czytelne także w trudnych warunkach świetlnych (rys. 3).

(referat opracowano na podstawie materiałów dostarczonych przez Swarco Futurit)

Postęp w dziedzinie komputerowego wspomagania projektowania.

1. Collaborative Engineering - globalizacja w zakresie CAD.
2. Interoperacyjność nowoczesnych systemów projektowania.

Collaborative Engineering oraz interoperacyjność to dwa hasła wytyczające nowe kierunki podejścia do komputerowego projektowania na świecie. Brak dosłownego i jednoznacznego tłumaczenia tych pojęć oraz mała popularność nie wynika z ich braku w Polsce. Technologie te, znane na Zachodzie od kilku lat, do Polski wchodzi niepostrzeżenie wraz z coraz większym zaangażowaniem firm zagranicznych w naszym kraju jak i dużym zainteresowaniem naszymi wysokiej klasy specjalistami.

„Kolaboracja inżynierska”, to w pozytywnym tego słowa znaczeniu globalna współpraca projektantów wszystkich szczebli i branż na każdym poziomie inwestycji z pominięciem barier zarówno lokalizacyjnych jak i językowych, modelowych, rysunkowych. Nie ma już znaczenia czy projektanci siedzą przy sąsiednich biurkach, w sąsiednich biurach, miastach czy krajach.

Interoperacyjność, to druga cecha nowoczesności w procesie projektowania. O ile Collaborative Engineering dotyczy usunięcia barier na tym najwyższym poziomie - choć słowo „usunięcie” nie oddaje do końca właściwości tej cechy - to interoperacyjność usuwa różnice na poziomie przyzwyczajęń projektantów i narzucaniu im „lepszych” standardów. Chodzi tu o to, by wyeliminować jeszcze zbyt często nękający nas problem wymiany czy raczej zgodności dokumentacji, pomiędzy wszystkimi stronami biorącymi udział w procesie inwestycji, a więc projektantami wszystkich branż, geodetami, wykonawcami, bez potrzeby narzucania, którejkolwiek ze stron „swojego standardu”. Eliminacja ta, właśnie przy interoperacyjności, dokonuje się bezboleśnie, niejako niezauważalnie.

Przykładem nie może więc tu być jeden, drugi czy trzeci system, ta czy inna technologia. I tak to wygląda w praktyce. Dzięki Collaborative Engineering oraz interoperacyjności zacierają się różnice pomiędzy systemami CAD. To nie przypadek, że hasła takie jak MX Standard, MX Road, MX Rail, InRoads, InRail, środowiska MicroStation, AutoCAD, Arenium, a więc uznawany w Polsce i na świecie „top”, nie tylko w naszej dziedzinie projektowania, to od niedawna (styczeń 2003r.!) jedna rodzina.

HISTORIA PODATKU VAT NA USŁUGI ZWIĄZANE Z BUDOWĄ I UTRZYMANIEM DRÓG I OBIEKTÓW MOSTOWYCH

1. CO TO SĄ USŁUGI ZWIĄZANE Z BUDOWĄ I UTRZYMANIEM I DRÓG I OBIEKTÓW MOSTOWYCH

Usługami integralnie związanymi z procesem budowy i przebudowy (modernizacji) lub remontem autostrad, dróg, ulic, placów miejskich oraz obiektów mostowych są niezbędne w procesie inwestycyjnym:

GRUPA USŁUG - A:

- usługi geologiczne, (obecnie PKWiU poz. 122 symb.ex.74.20.7 zał. Nr 3 do ustawy o VAT)
- usługi geodezyjno – kartograficzne, (j. w.)

oraz w zależności od potrzeb usługi projektowe:

GRUPA USŁUG - B:

- studium techniczno ekonomicznego,
- koncepcji programowej,
- projektu budowlanego,
- projektów: organizacji i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- projektu wykonawczego,

projekty dotyczą wszystkich branż infrastruktury technicznej znajdującej się w pasie drogowym i niezbędnej dla funkcjonowania drogi, w skład każdego z powyższych opracowań wchodzi również elementy inżynierii ruchu z pomiarami ruchu i opracowania ekologiczne. [Źródło dla grupy A i B: „Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań” GDDP Warszawa 2000 r.]

GRUPA USŁUG C:

W procesie budowy niezbędne są, wymagane ustawowo:

- nadzory budowlane,
- nadzory inwestorskie
- nadzory autorskie projektantów.

W ramach utrzymania autostrad, dróg, ulic, placów miejskich oraz obiektów mostowych wykonuje się nie tylko:

GRUPA USŁUG D:

- oczyszczanie, usuwanie śniegu i lodu (PKWiU poz. 128 symb.90.00.30 zał. Nr 3 do ustawy o VAT),

lecz także:

GRUPA USŁUG E:

- utrzymywanie w pożądanym stanie technicznym obiektów drogowych i mostowych oraz infrastruktury związanej (w tym: odwodnienia, oświetlenia, łączności),
- inwentaryzację (ewidencję) urządzeń w pasie drogowym,
- pomiary, ocenę stanu i nośności nawierzchni oraz obiektów,
- pomiary ruchu,
- projektowanie organizacji ruchu (lub zmian w organizacji ruchu),
- montaż i utrzymanie elementów organizacji ruchu oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- nanoszenie oznakowania poziomego

2. POCZĄTEK HISTORII – USTAWA O PODATKU OD TOWARÓW I USŁUG...

Ustawa z dnia 8 stycznia 1993 r. o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym – Dz. U. Nr 11, poz. 50. Ustawa weszła w życie w dniu 5 lipca 1993 r.

Kluczowym dla sprawy jest art. 18 o treści

„Art. 18. 1. Stawka podatku wynosi 22%, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Dla towarów i usług wymienionych w załączniku nr 3 do ustawy stawka podatku wynosi 7%.”

W ustawie i załącznikach do ustawy nie ma zapisu o stawce VAT dla usług związanych z budową dróg i obiektów mostowych. **Obowiązuje więc stawka 22%** zgodnie z art. 18 ust.1.

3. TRZECIA NOWELIZACJA USTAWY O PODATKU OD TOWARÓW I USŁUG ...

Nowelizacja z dnia 9 grudnia 1993 r. – Dz. U. Nr 129 poz. 599. Ustawa o zmianie ustawy o VAT weszła w życie z dniem 1 stycznia 1994 r. Bez zmiany treści ust. 2 w art. 18, w załączniku 1 do ustawy „Wykaz towarów i usług, których sprzedaż lub świadczenie usług jest objęte stawką w wysokości 7%” znajdują się zapisy:

W poz. 71, bez podania symbolu SWW/KU: „*Usługi związane z utrzymaniem i modernizacją dróg kołowych oraz obiektów mostowych (z wyłączeniem KU 72601)*”.

W poz. 72, bez podania symbolu SWW/KU: „*Usługi (roboty) związane z budową dróg i obiektów mostowych*”

Z usług w poz. 71 wyłączono tylko utrzymanie ulic i placów miejskich (KU 72601). Usługa ta objęta jest inną stawką. Pozostałe usługi w poz. 71 i 72, związane z utrzymaniem i budową dróg i obiektów mostowych, objęte są stawką podatku 7%. Gdyby ustawodawca chciałby ograniczyć zakres usług, to by to zapisał (jak to uczyniono w poz. 71).

4. ZDARZENIE I :

INTERPRETACJA MINISTERSTWA FINANSÓW Z 13.12.1994 R.

Pismo PP3-8217/2983/94MN Dyrektora Departamentu Podatków Pośrednich z 13.12.1994 r. (do wiadomości izb skarbowych i urzędów kontroli skarbowej), opublikowane w Biuletynie Skarbowym nr 4 z 1995 r. (wyciąg):

„*W związku z licznymi pytaniami dotyczącymi stawki podatku od towarów i usług od sprzedaży usług projektowania budowlanego KU-37 związanych z realizacją inwestycji drogowych, wymienionych w poz. 72 zał. Nr 2 do ustawy z dnia 8 stycznia 1993 r. o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 11, poz.50 z późn. zm.) Ministerstwo Finansów uprzejmie informuje, iż stawka podatku odniesiona jest w tej pozycji do robót budowlanych wykonywanych na obiektach budowlanych wykonywanych na obiektach budownictwa drogowego. Sługi projektowe nie są robotą budowlaną. Główny Urząd Statystyczny sklasyfikował je w KU-37 i jako nie wymienione w przepisach, zgodnie z art. 18 ust. 1. opodatkowane są stawką podatku w wysokości 22%.*”

5. OBWIESZCZENIE MINISTRA FINANSÓW Z DNIA 31 MARCA 1995 R.

„Obwieszczenie w sprawie ogłoszenia załączników do ustawy o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym, z uwzględnieniem nomenklatury wynikającej z Klasyfikacji wyrobów i usług w zakresie usług.” Dz. U. Nr 44, poz. 231.

W obwieszczeniu zapisano:

„2. zmiana nomenklatury, o której mowa w ust. 1, **nie powoduje zmian wysokości opodatkowana od towarów i usług po dniu 31 marca 1995 r.**

„3. Wykazy określone w załącznikach do obwieszczenia stosuje się od 1 kwietnia 1995 r.”

W załączniku 3 do obwieszczenia „Wykaz towarów i usług, których sprzedaż lub świadczenie usług **jest objęte stawką w wysokości 7%**” znajdują się zapisy:

W poz. 81, bez podania symbolu SWW/KWiU: **„Usługi związane z utrzymaniem i modernizacją dróg kołowych oraz obiektów mostowych z wyłączeniem utrzymania ulic i placów miejskich”**

W poz. 82, bez podania symbolu SWW/KWiU: **„Usługi (roboty) związane z budową dróg i obiektów mostowych”**

Podobnie jak w trzeciej nowelizacji ustawy o VAT, wyłączeniu podlegają wyłącznie usługi związane z utrzymaniem ulic i placów miejskich

6. ZDARZENIE II :

WYROK NACZELNEGO SĄDU ADMINISTRACYJNEGO

Z interpretacją Ministerstwa Finansów w piśmie PP3-8217/2983/94MN, nie zgodził się Naczelny Sąd Administracyjny. W wyroku z dnia 7.03.1997 r. sygn. akt SA/Kr 735/96 NSA orzekł:

„1. Umieszczenie po stronie usługi wyrażenia w nawiasie „roboty” nie daje w świetle reguł interpretacyjnych jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, jaki jest zakres działalności objętej stawką 7%: „usługi (roboty) związane z budową dróg i obiektów mostowych” (zał. Nr 3 do ustawy z dnia 8 stycznia 1993 r. o podatku dochodowym od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym – Dz. U. Nr.11 poz. 50 ze zm.).

2. Wątpliwości spowodowane brzmieniem przepisu należy interpretować na korzyść podatnika”.

W uzasadnieniu sąd stwierdził m.in.:

„Konstrukcja spornej normy prawnej nasuwa wątpliwości interpretacyjne.

Umieszczenie po stronie usługi wyrażenia w nawiasie „roboty” nie daje w świetle reguł interpretacyjnych jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, jaki jest zakres działalności objętej stawką 7%.

już sama ta okoliczność każe podchodzić z bardzo dużą ostrożnością do zawężania zakresu tego przepisu. Trudno bowiem zgodzić się z poglądem, iż wątpliwości spowodowane brzmieniem przepisu można interpretować na niekorzyść podatnika.

A taka sytuacja ma miejsce w niniejszej sprawie.

Niezależnie od powyższego trzeba zwrócić uwagę na fakt, iż zasadniczym wyrażeniem określającym zakres przepisu jest słowo „usługi”.

Gdyby ustawodawca zamierzał ograniczyć zakres przepisu do robót budowlanych, to inaczej by sformułowałby ten przepis, wskazując wyraźnie na roboty budowlane, a nie umieszczając słowo „roboty” w nawiasie po słowie „usługi”.

Dlatego trudno zaakceptować autorytatywny pogląd organów podatkowych, iż słowo „roboty” uszczegóławia zakres wyrażenia „usługi”.

W takiej sytuacji przyjęcie stawki 22% nie znajduje dostatecznego oparcia w wyżej wymienionym przepisie, a zaskarżona decyzja jawi się jako naruszająca prawo materialne.”

[informacja wg J. Zubrzyckiego „Klasyfikacja usług a stawki VAT” Unimex, Wrocław 1998 r.]

Wyrok NSA przywrócił normalność, urzędy skarbowe na terenie całego kraju, powołując się na treść poz. 82 zał. Nr 3 do ustawy o podatku VAT, wydawały biurom projektowym pisma potwierdzające 7% stawkę za projektowanie dróg i mostów. Miało to swoje odbicie również w publikacjach „Doradcy Podatnika”. Chociaż, z upływem czasu wyrok NSA ulegał zapomnieniu i u niektórych autorów dawało się zauważyć niepewność, co do tej stawki.

7. DWUDZIESTA NOWELIZACJA USTAWY O PODATKU OD TOWARÓW I USŁUG...

Nowelizacja z dnia 20 listopada 1999 r. – Dz. U. Nr 95 poz. 1100. Ustawa o zmianie ustawy o VAT weszła w życie z dniem 1 stycznia 2000 r.

W nowelizacji zmieniono treść pozycji nr 81 i 82 w załączniku 3 do ustawy „Wykaz towarów i usług, których sprzedaż lub świadczenie usług jest objęte stawką w wysokości 7%”, nowa treść tych pozycji brzmi:

Poz. 81, bez podania symbolu SWW/KWiU: „*Usługi związane z budową utrzymaniem, remontami i modernizacją autostrad, dróg, ulic, placów miejskich oraz obiektów mostowych*”,

Poz. 82, bez podania symbolu SWW/KWiU: „*Oplaty pobierane za przejazdy autostradami płatnymi*”

W dwudziestej nowelizacji ustawy o VAT, nie występują żadne wyłączenia z zakresu usług, o których mowa w poz. 81, dotyczącej usług związanych budową utrzymaniem, remontami i modernizacją autostrad, dróg, ulic, placów miejskich oraz obiektów mostowych”. Usunięcie słowa „roboty” w nawiasie są tego potwierdzeniem. W dalszym ciągu obowiązywała 7% stawka podatku VAT na usługi projektowe związane z drogami. Trwało to do sierpnia 2002 r. to jest do opisanego poniżej zdarzenia 3.

8. ZDARZENIE 3 :

INTERPRETACJA MINISTERSTWA FINANSÓW Z dnia 6.8.2002 R.

Po wyroku NSA z dnia 7.03.1997 r. sygn. akt S.A./Kr 735/96 NSA, przez blisko 5 lat, stawka podatku VAT 7% od projektowania dróg i mostów nie wzbudzała wątpliwości zarówno w Ministerstwie Finansów jak i urzędach skarbowych. Do dnia dzisiejszego, wg naszej opinii nie zaszły żadne okoliczności zmieniające stan faktyczny i prawny istniejący w dniu wydania wyroku NSA z roku 1997 i trwający do dzisiaj.

Dnia 6 sierpnia 2002 r., ówczesna Podsekretarz Stanu Irena Ożóg, z upoważnienia Ministra Finansów, w piśmie PP1 0602/703/02/DSz/854537. do Marszałków Sejmu Marka Borowskiego i Macieja Płażyńskiego, cofnęła czas przywracając stan istniejący po piśmie PP3-8217/2983/94MN Dyrektora Departamentu Podatków Pośrednich z 13.12.1994 r. do wyroku NSA.

W treści pisma Ireny Ożóg można m.in. przeczytać (podkreślenia autorów): „Ustawa z dnia 20 listopada 1999 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym (Dz.U. Nr 95, poz. 1100), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2000 r., zmieniona została m.in. treść zał. Nr 3. Z poz. 81 i poz. 82 utworzono jedną pozycję 81 w brzmieniu: „Usługi związane z budową, utrzymaniem, remontami i modernizacją autostrad, dróg, ulic, placów oraz obiektów mostowych” – bez wyłączania z tej grupy usług w zakresie utrzymania ulic i placów miejskich (stosownej zmiany dokonano jednocześnie w zał. Nr 2 do ustawy).

zmiana powyższa spowodowała włączenie do usług (robót) wymienionych uprzednio, tj. przed 1 stycznia 2000 r. opodatkowanych stawką VAT 7% także usług w zakresie utrzymania ulic i placów miejskich, KU 72601. Natomiast do zakresu tych usług (robót), tj. do poz. 81 zał. Nr 3 do w/w ustawy, w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia nie zostały włączone usługi projektowe.

W związku z powyższym, usługi (roboty) wymienione w poz. 81 załącznika nr 3 do ustawy, w brzmieniu obowiązującym od 1 stycznia 2000 r. dotyczą jedynie robót budowlanych, wykonywanych m.in. na obiektach budownictwa drogowego. Usługi projektowe nie są natomiast usługą budowlaną. Główny Urząd Statystyczny zaklasyfikował usługi projektowe, jak wyżej wskazano do grupowania KU-37, które zgodnie z art. 18 ust. 1 w/w ustawy z dnia 8 stycznia 1993 r. o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym podlegają opodatkowaniu według stawki VAT w wysokości 22%. Także inne czynności pośrednio związane z powyższymi robotami, np. usługi transportowe, bądź nadzoru inwestorskiego (które nie są robotami budowlanymi) podlegają opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług według stawki w wysokości 22%."

Na zakończenie pisma do Marszałków sejmiku pani Irena Ożóg przytacza pismo PPS3-8217/2983/94MN Dyrektora Departamentu Podatków Pośrednich z 13.12.1994 r. jako obowiązujące. W całym swym wywodzie przeoczyła pani Ożóg wyrok NSA z dnia 7.03.1997 r. sygn. akt SA/Kr 735/96, podważający zastosowaną interpretację w tym piśmie. Z tego bełkotu fiskalnego wynika kuriozalna i nie zrozumiała dla podatników. manipulacja treścią zdawałoby prostych słów jak „usługi” i „roboty” i wprowadzanie nie występującego w przepisach podatkowych pojęcia „czynności pośrednio związanych” (czyli nie należących do usług związanych? Lub związanych inaczej w poprawnej politycznie nowomowie?).

NSA zwrócił uwagę, że zasadniczym wyrażeniem określającym zakres przepisu jest słowo „usługi”. A słowo „usługi” w połączeniu ze słowem „roboty” w nawiasie bez objaśnienia, że chodzi o roboty budowlane „nie daje w świetle reguł interpretacyjnych jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, jaki jest zakres działalności objętej stawką 7%”.

Natomiast Pani Ożóg w imieniu Ministra Finansów przekonuje podatników i urzędy skarbowe jakie, nowe treści niesie w ustawie słowo „usługi” po usunięciu słowa „roboty” w nawiasie. Według Ministerstwa Finansów jedyną usługą związaną z budową dróg, ulic i mostów jest tylko budowa tych obiektów. Należy jednak stwierdzić, że zmiana redakcji przepisu nie stanowi istotnej zmiany stanu prawnego lub faktycznego, gdyż nadal zakres usług jest sporny. Należy się spodziewać, że w następnej interpretacji Ministerstwa Finansów dotyczącej treści poz. 81 w zał. Nr 3 do ustawy o VAT dowiemy się, że usługi związane z trzymaniem dróg i ulic dotyczą wyłącznie oczyszczania oraz usuwania śniegu i lodu.

9. TRZYDZIESTA SZÓSTA NOWELIZACJA USTAWY O PODATKU OD TOWARÓW I USŁUG...

Nowelizacja z dnia 4 grudnia 2002 r. – Dz. U. Nr 213 poz. 1809. Ustawa zmieniająca ustawę o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym, ustawę o oznaczaniu wyrobów znakami skarbowymi akcyzy oraz ustawę – Kodeks karny skarbowy.

Wyciąg:

Art. 4. Załączniki nr 1–3, 5, 6 i 8 do ustawy, o której mowa w art. 1, otrzymują brzmienie określone w załącznikach do niniejszej ustawy.

Art. 5. Zmiany w klasyfikacjach statystycznych wydanych na podstawie przepisów o statystyce publicznej oraz w kluczach powiązań pomiędzy tymi klasyfikacjami, wprowadzone po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, nie powodują zmian wysokości opodatkowania podatkiem od towarów i usług oraz podatkiem akcyzowym.

Art. 6. W przypadku gdy po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy wprowadzone zmiany do ustawy, o której mowa w art. 1, dotyczące nowych oznaczeń klasyfikacyjnych towarów, usług oraz obiektów budowlanych (PKWiU, PKOB) prowadziłyby do zmiany dotychczas stosowanych stawek podatku od towarów i usług lub podatku akcyzowego albo prowadziłyby do zwolnienia od podatku lub opodatkowania, podatnik stosuje stawki lub zwolnienie określone w ustawie, o której mowa w art. 1, w brzmieniu obowiązującym na dzień 31 grudnia 2002 r.

Art. 7. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.

**WYKAZ TOWARÓW I USŁUG, KTÓRYCH SPRZEDAŻ LUB
ŚWIADCZENIE JEST OBJĘTE STAWKĄ PODATKU W WYSOKOŚCI
7% [wyciąg]**

Poz.	symbol PKWiU	Nazwa towaru lub usługi (grupy towarów lub usług)
106.	45.21.2	Roboty ogólnobudowlane związane z budową obiektów mostowych, tuneli przejść podziemnych
107.	5.23.1	Roboty ogólnobudowlane związane z budową autostrad, dróg kołowych i szynowych oraz pasów startowych
119.	63.21.22-00.10	Usługi pobierania opłat za przejazd autostradą
122.	74.20.7	Usługi naukowe i techniczne doradztwa związanego z problematyką inżynierską wyłącznie w zakresie: 1) usług geologicznych, 2) geodezyjno-kartograficznych
128.	90.00.30	Oczyszczanie dróg kołowych, ulic, placów i innych terenów, usuwanie śniegu i lodu.

Ostatnia nowelizacja z grudnia 2002 r., zgodnie z treścią artykułów 5 i 6, nie wprowadza zmian w wysokości stawek podatku VAT *w brzmieniu obowiązującym na dzień 31 grudnia 2002 r.*"

**10. USTAWA O NACZELNYM SĄDZIE ADMINISTRACYJNYM I
ORZECZNICTWO NSA.**

Przy ocenie prawnej sytuacji zaistniałej po opublikowaniu pisma stanowiska Ministra Finansów, wyrażonego w piśmie PP1 0602/703/02/DSz/854537 z dnia 6 sierpnia 2002 r. posłużono się artykułem Włodzimierza Gurby, naczelnika wydziału w Departamencie Systemu Podatkowego Ministerstwa Finansów, umieszczonym w Doradcy Podatnika nr 11/2002 z dnia 23.03.2002r. (dodatek: Podatki, Opłaty, Procedury).

„Zgodnie z art. 30 ustawy z 11 maja 1995 r. o Naczelnym Sądzie Administracyjnym (Dz.U. Nr 74, poz. 368 ze zm.) *ocena prawna wyrażona w orzeczeniu sądu wiąże w sprawie zarówno sąd, jak i organ, którego działanie lub bezczynność były przedmiotem zaskarżenia.*

Nie ulega wątpliwości, że oceną prawną zawartą w orzeczeniu związana jest izba skarbowa, której ostateczna decyzja była przedmiotem zaskarżenia i orzekający w sprawie sąd.”

Natomiast czy urząd skarbowy jest także związany oceną prawną wyrażoną w wyroku NSA, formułuje orzecznictwo:

„Związanie organu oceną prawną w rozumieniu art. 30 ustawy o Naczelnym Sądzie Administracyjnym, obejmuje nie tylko organ, którego działanie było przedmiotem orzeczenia sądu, ale także każdy organ orzekający w danej sprawie do czasu ostatecznego rozstrzygnięcia, chyba że nastąpi zmiana stanu prawnego czyniąca pogląd nieaktualnym”. (Wyrok z 22 września 1999 r., sygn. akt I SA 2019/98, opublikowany w ONSA z 2000 r. nr 3/129).

„Naruszenie treści art. 30 ustawy o NSA przez organy Administracyjne musi być konsekwentnie eliminowane poprzez uchylanie wadliwych z tego powodu rozstrzygnięć administracyjnych, już chociażby z uwagi na związanie wcześniej zaprezentowaną oceną prawną także i samego sądu. Bez ścisłego stosowania omawianego przepisu trudno byłoby zresztą zapewnić spójność działania systemu władzy państwowej. Jego nieprzestrzeganie w istocie podważałoby bowiem zasadę sądowej kontroli nad aktami i czynnościami organów administracji obowiązującą w polskim prawie”. (Wyrok z 7 września 1999 r., sygn. akt IV SA 1177/97, niepublikowany).

„Ocena prawna – w rozumieniu art. 30 ustawy o NSA – to wyjaśnienie przez sąd istotnej treści przepisów prawnych i sposobu zastosowania w konkretnym przypadku, a więc nie tylko sama wykładnia w ścisłym tego słowa znaczeniu. Ocena ta może odnosić się do przepisów prawa materialnego jak i prawa procesowego. Ocena prawna ma pozostawać w związku z zakresem kontroli przeprowadzonej przez sąd administracyjny, a wobec tego wiążąca może być tylko ta, której logiczną konsekwencją było uchylene zaskarżonego orzeczenia i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania lub uznania prawnego zarzutu za nieuzasadniony”. (Wyrok z 6 października 1998 r., sygn. akt I SA 1071/97, niepublikowany).

„Niezastosowanie się przez organ administracji państwowej przy ponownym wydaniu decyzji w sprawie, która była rozpoznawana przez Naczelny Sąd Administracyjny, do oceny prawnej wyrażonej przez sąd w wyroku narusza dyrektywę zawartą w art. 30 ustawy o NSA, co skutkuje uchyleniem takiej decyzji. Strona która kwestionuje taką decyzję, ma prawo powoływać się w sądzie na naruszenie art. 30”. (Postanowienie z 16 lutego 1998 r., sygn. akt IV SA 675/97, niepublikowane).

11. USTAWA O ZAMÓWIENIACH PUBLICZNYCH.

Art. 16 Zamawiający obowiązany jest do traktowania na równych prawach wszystkie podmioty ubiegające się o zamówienie publiczne i do prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w sposób gwarantujący zachowanie uczciwej konkurencji.

12. PODSUMOWANIE :

Do oceny sytuacji konieczna jest odpowiedź na następujące pytania:

- a) czy Ministerstwo Finansów jest organem związanym z oceną prawną sądu?
- b) czy pismo, a raczej list adresowany do Marszałków Sejmu jest decyzją administracyjną, którą można zaskarżyć do sądu?
- c) czy można wystąpić do sądu zanim nastąpiło bezpośrednie naruszenie prawa materialnego powoda (np. decyzja administracyjna organu podatkowego w przypadku zakwestionowania zastosowanej przez podatnika stawki VAT)?
- d) czy zmiana numeru pozycji w wykazie oraz połączenie dwóch pozycji w jedną przy jednoczesnym usunięciu wyrazu „(roboty)” w nawiasach jest istotną zmianą stanu prawnego czyniącą pogląd sądu nieaktualnym?
- e) czy zachodzi okoliczność naruszenia dyrektywy zawartej w art. 30 ustawy o NSA?

Bez błędna odpowiedź na powyższe pytania może wymagać wyższej wiedzy prawniczej niż posiadają autorzy niniejszego tekstu. Przy próbie odpowiedzi bazują więc na znajomości języka polskiego i prostej logice:

ad a) Minister Finansów jest organem podatkowym w przypadkach określonych w ordynacji podatkowej (art. 13, § 3 i 4), dla podatnika jest organem odwoławczym wyższego stopnia (stopień pierwszy to urząd skarbowy, drugi stopień to izby skarbowe). Na podstawie art. 14 § 2. ordynacji podatkowej w razie stwierdzenia rozbieżności w orzecznictwie Minister Finansów zawiadamia o tym właściwy sąd lub organ mogący zastosować środki służące do usunięcia rozbieżności. **Nie ulega więc wątpliwości, że jest związany z oceną prawną sądu. W rozpatrywanym przypadku Minister tworzy rozbieżności wbrew ocenie sądu.**

ad b) Na to pytanie powinien wypowiedzieć się prawnik. Pismo zostało opublikowane i na jego podstawie urzędy skarbowe udzielają odpowiedzi podatnikom.

ad c) Według art. 14 § 4. urząd skarbowy, na żądanie podatnika lub płatnika, jest obowiązany udzielić pisemnej informacji o zakresie stosowania przepisów prawa podatkowego w sprawach, w których **nie wszczęto postępowania podatkowego lub kontroli podatkowej**. Wg § 6 tego artykułu, zastosowanie się podatnika lub płatnika do urzędowej interpretacji prawa podatkowego nie może mu szkodzić.

ad d) W uzasadnieniu wyroku z dnia 7.03.1997 r. sygn. akt SA/Kr 735/96 NSA stwierdził, ***„iż zasadniczym wyrażeniem określającym zakres przepisu jest słowo „usługi”. Gdyby ustawodawca zamierzał ograniczyć zakres przepisu do robót budowlanych, to inaczej by sformułowałby ten przepis, wskazując wyraźnie na roboty budowlane, a nie umieszczając słowo „roboty” w nawiasie po słowie „usługi”***. Nowelizacja ustawy nie usuwa rozbieżności na które zwrócił uwagę Sąd. Z tego punktu widzenia nie wystąpiła istotna „zmiana stanu prawnego czyniąca pogląd sądu nieaktualnym”.

Ad e) **Bezwzględnie zachodzi okoliczność naruszenia dyrektywy zawartej w art. 30 ustawy o NSA.**

Wniosek

Należy interweniować na wszystkich szczeblach administracji podatkowej, zasypując organy podatkowe pismami, wykorzystując możliwości zapisane w ordynacji podatkowej i powołując się na ustawę o NSA.

Jednocześnie można, a nawet należy powiadomić Marszałków Sejmu, adresatów pisma Ministerstwa Finansów, że zostali wprowadzeni w błąd przez przeoczenie wyroku NSA.

UCHWAŁA 16/02

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 22.11.2002 r. w sprawie ukonstytuowania się.

Wybrany na Walnym Zebraniu Stowarzyszenia Klubu Inżynierii Ruchu w Nowym Jasińcu w dniu 15.11.2002 r. Zarząd niniejszą Uchwałą konstituuje się następująco:

1. Tadeusz Cudziło – Prezes.
2. Tomasz Borowski – Wiceprezes.
3. Aleksander Deskur – Wiceprezes.
4. Mirosław Eggert - Członek Zarządu.
5. Piotr Jan Graczyk - Członek Zarządu.
6. Paweł Józefowicz - Członek Zarządu.
7. Barbara Zielińska - Członek Zarządu.

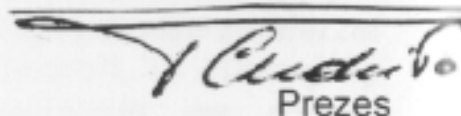
Za zgodność z oryginałem:
T. Borowski

UCHWAŁA 17/03

Zarządu Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu z dnia 08.01.2003 r. w sprawie przyjęcia nowych członków wspierających KLIR.

1. Na podstawie paragrafu 7 Statutu Stowarzyszenia Klubu Inżynierii Ruchu Zarząd KLIR postanawia przyjąć w poczet członków wspierających firmy, które zgłosiły chęć uczestnictwa:
 1. 3M Poland sp. z o.o. z siedzibą w Nadarzynie.
 2. Z.U.I. „Eldro – fi” sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku
2. Na podstawie paragrafu 6 Statutu Stowarzyszenia Klubu Inżynierii Ruchu Zarząd KLIR postanawia przyjąć w poczet członków:
 - Wiesława Bartoszewickiego – Poznań
 - Sławomira Rabendę

Za Zarząd
Tadeusz CUDZIŁO



Prezes

PROTOKÓŁ Z WALNEGO ZEBRANIA STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU W NOWYM JASIŃCU W DNIU 15.11.2002 R.

1. Walne Zebranie otworzył Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu (S-KLIR).
2. Uczestnicy Walnego Zebrania w głosowaniu jawnym wybrali jednomyślnie Prezydium Zebrania w składzie:
 - Aleksander Deskur – przewodniczący,
 - Piotr Jan Graczyk - sekretarz.
3. Jednomyślnie przyjęto Regulamin Zebrania – zał. Nr 1.
4. Jednomyślnie przyjęto porządek Zebrania podany w zawiadomieniu z dnia 17 października 2002 r. – zał. Nr 2.
5. Zebrani w głosowaniu jawnym wybrali jednomyślnie Komisję Wyborczą – Skrutacyjną, która ukonstytuowała się w składzie:
 - Lila Marszałkowska – przewodnicząca,
 - Andrzej Jankowski – sekretarz,
 - Barbara Błaszczkowska – członek,
 - Franciszek Sobkowiak – członek.
6. Komisja Wyborczą – Skrutacyjną podała do wiadomości, że wydano 70 mandatów na ogólną liczbę 111 uprawnionych do głosowania (w tym 103 członków zwyczajnych oraz 8 wspierających). Komisja stwierdziła, że w związku z powyższym Zebranie jest uprawnione do podejmowania wszelkich uchwał.
7. Zebrani w głosowaniu jawnym wybrali przy 69 głosach „za” 0 głosach „sprzeciwu” i 1 „wstrzymującym się” Komisję Uchwał i Wniosków, która ukonstytuowała się w składzie:
 - Eugeniusz Bayer – przewodniczący,
 - Urszula Chmiel – sekretarz,
 - Marek Bartłomowicz – członek.

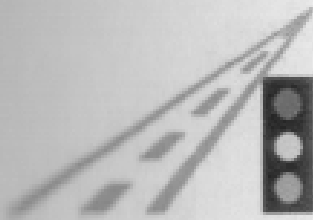
1. Przyjęto sprawozdanie ustępującego Zarządu S-KLIR przedstawione przez Prezesa ustępującego Zarządu i podane w informacji Walnego Zebrania w biuletynie nr 47 – zał. Nr 3.
2. Jednomyślnie przyjęto sprawozdanie ustępującej Komisji Rewizyjnej przedstawione przez kol. Stanisławę Grzelską – zał. Nr 5.
3. Jednomyślnie przyjęto sprawozdanie ustępującego Sądu Koleżeńskiego przedstawione przez kol. Marka Gabzdyla - zał. Nr 6
4. Walne Zebranie jednomyślnie podjęło Uchwałę nr 1 udzielając absolutorium ustępującemu Zarządowi S-KLIR..
5. Walne Zebranie jednomyślnie podjęło Uchwałę nr 2 w sprawie wniosku zgłoszonego przez kol. Zygmunta Uzdalewicza o zmianę w statucie S-KLIR w brzmieniu: "Skreśla się pt. e z par.24 ust. 2 (z tekstu jednolitego Statutu z uwzględnieniem dotychczasowych zmian) jako niezgodny z obowiązującym stanem prawnym, dotyczącym stowarzyszeń." – zał. 4 Protokół 1/2002 Komisji Uchwał i Wniosków.
6. Jednomyślnie przegłosowano wniosek ustępującej Komisji Rewizyjnej brzmiący: "Nowo wybrany Zarząd musi przyspieszyć prace związane z zakończeniem rejestracji zmian w statucie Stowarzyszenia i załatwieniem pozostałych spraw formalnych" – zał. 4 Protokół 1/2002 Komisji Uchwał i Wniosków.
7. Przewodniczący Zebrania zarządził głosowanie tajne na prezesa S-KLIR
8. Komisja Wyborczo – Skrutacyjna ogłosiła przyjęcie 5 wniosków 3 kandydatur na Prezesa S-KLIR:
 - Tadeusz Cudziło (3 wnioski),
 - Tomasz Borowski – nie wyraził zgody na kandydowanie,
 - Mirosław Eggert – nie wyraził zgody na kandydowanie,
9. Walne Zebranie podjęło Uchwałę nr 3, w głosowaniu tajnym na prezesa S-KLIR wybrano Tadeusza Cudziło – zał. Nr 7 protokół 1/2002 Komisji Wyborczej.

1. Komisja Wyborczo – Skrutacyjna ogłosiła przyjęcie kandydatów do Zarządu S-KLIR:
 - Mirosław Eggert – wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Barbara Zielińska - wyraziła zgodę na kandydowanie,
 - Paweł Józefowicz - wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Piotr Jan Graczyk - wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Waldemar Boleń – wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Paweł Piwowarczyk - wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Grażyna Markowicz - wyraziła zgodę na kandydowanie,
 - Mirosław Nowak - wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Tomasz Borowski - wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Aleksander Deskur - wyraził zgodę na kandydowanie.
2. Komisja Wyborczo – Skrutacyjna ogłosiła przyjęcie kandydatów do Komisji Rewizyjnej S-KLIR:
 - Andrzej Hoffmann – wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Urszula Chmiel – nie wyraziła zgody na kandydowanie,
 - Marek Kuzaj – wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Ryszard Piasecki – wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Danuta Sałek – wyraziła zgodę na kandydowanie,
 - Aleksander Konior – wyraził zgodę na kandydowanie,
3. Komisja Wyborczo – skrutacyjna ogłosiła przyjęcie kandydatów do Sądu Koleżeńskiego S-KLIR:
 - Maria Janczyńska – wyraziła zgodę na kandydowanie,
 - Sobolewski Zbigniew – wyraził zgodę na kandydowanie,
 - Danuta Sałek – wyraziła zgodę na kandydowanie.
4. Przewodniczący Zebrania zarządził głosowanie tajne na członków Zarządu, Komisji Rewizyjnej i Sądu Koleżeńskiego S-KLIR.
5. Komisja Wyborczo – skrutacyjna ogłosiła wyniki głosowania do Zarządu S-KLIR – zał. Nr 7 protokół 1/2002 Komisji Wyborczej, Walne Zebranie podjęło Uchwałę nr 4, – do Zarządu weszli:
 - Tomasz Borowski,
 - Aleksander Deskur,

- Mirosław Eggert,
 - Piotr Jan Graczyk,
 - Paweł Józefowicz,
 - Barbara Zielińska.
1. Komisja Wyborczo – Skrutacyjna ogłosiła wyniki głosowania do Komisji Rewizyjnej S-KLIR – zał. Nr 7 protokół 1/2002 Komisji Wyborczej, Walne Zebranie podjęło Uchwałę nr 5, – w skład Komisji weszli:
 - Andrzej Hoffmann,
 - Aleksander Konior,
 - Marek Kuzaj.
 2. Komisja Wyborczo – Skrutacyjna ogłosiła wyniki głosowania do Sądu Koleżeńskiego S-KLIR – zał. Nr 7 protokół 1/2002 Komisji Wyborczej, Walne Zebranie podjęło Uchwałę nr 6, – w skład Sądu weszli:
 - Maria Janczyńska,
 - Danuta Sałek,
 - Zbigniew Sobolewski.
 3. Przewodniczący po wyczerpaniu porządku dziennego i przy braku zgłoszenia sprzeciwu ze strony zebranych – zamknął zebranie.

Sekretarz Walnego Zebrania
Piotr Jan GRACZYK

Przewodniczący Walnego Zebrania
Aleksander DESKUR



Pracownia Projektowa "INŻKOM"
mgr inż. MAGDALENA DRABIK

Pracownia wykonuje projekty w sposób kompleksowy. Poczynając od pomiarów geodezyjnych, badań geologicznych, laboratoryjnych, badań ruchu, poprzez opracowania branżowe związane z uzbrojeniem technicznym terenu po końcowe opracowania drogowe z organizacją ruchu włącznie.

Wykonujemy również opracowania cząstkowe np. tylko projekty organizacji ruchu, czy drobne opracowania drogowe jak np. wjazdy do posesji.

Firma istnieje od 1994 roku. Właścicielem jest Magdalena Drabik absolwentka Wydziału Budownictwa Lądowego Politechniki Krakowskiej a także Studiów Podyplomowych z zakresu Inżynierii Ruchu Politechniki Warszawskiej. Członek założyciel Stowarzyszenia KLUB INŻYNIERII RUCHU.

Zapraszamy do współpracy.

ul. Ruciana 48
43-316 Bielsko-Biała

e-mail: inzkom@pro.onet.pl

tel. fax 33 / 8 150 106
tel. kom. 501 72 66 55

Zawartość biuletynu nr 48

Bielsko– Biała Luty / Marzec 2003

1. Czwarte spotkanie na podbeskidziu	Urszula Chmiel	1
2. Życie kulturalne w Bielsku	Urszula Chmiel	3
3. Informacja Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku- Białej	Wojciech Waluś	8
4. „Hulanka”	Wojciech Waluś	10
5. Wybrane problemy polityki parkingowej w dużym mieście – teoria i praktyka na przykładzie Poznania	Aleksander Deskur	11
6. System sterowania i monitorowania sygnalizacji oraz pomiarów ruchu MSR-SM	Tomasz Borowski	49
7. Co nowego w dziedzinie oznakowania	Piotr Świątański	62
8. Postęp w dziedzinie komputerowego wspomagania projektowania	Maciej Frankowski	67
9. Historia podatku VAT na usługi związane z budową i utrzymaniem dróg i obiektów mostowych	Wiesław Bartoszewicki, Piotr Jan Graczyk	68
10. Uchwała Zarządu nr 16		80
11. Uchwała Zarządu nr 17		81
12. Protokół z Walnego Zebrania w Nowym Jasińcu		82
13. Reklama firmy „INŻKOM”		86
14. Spis treści		87

