

Agnieszka SZUMILAS¹

BADANIA POMOCNE W ANALIZIE POWIERZCHNI PARKINGOWEJ OSIEDLA MIESZKANIOWEGO POPOWICE WE WROCŁAWIU W LATACH 1975 – 2016

1. Wprowadzenie

Rozwój komunikacyjny, jaki obserwujemy w XXI wieku, stanowi jednocześnie olbrzymi potencjał oraz zagrożenie dla współczesnych miast. Dzięki możliwości szybkiego przemieszczania się, świat stał się mniejszy, bez problemu możemy pokonywać setki kilometrów w niewyobrażalnie krótkim czasie. Odległości nie mierzymy już kilometrami, ale czasem przejazdu. Za skróceniem czasu podróży stoi olbrzymi rozwój inżynierii, który wywiera wpływ na strukturę miast.

Szeroko pojęty fenomen auta w przestrzeni [3] przekłada się na jakość życia mieszkańców. Każde auto pozostawione na parkingu, drodze, czy pod blokiem zajmuje teren, którego powierzchnia jest ograniczona. Niniejszy artykuł stanowi zestawienie badań pomocnych, przeprowadzonych w celu określenia oraz scharakteryzowania problemu parkingowego, na wrocławskim osiedlu Popowice. Celem artykułu jest przedstawienie badań pomocniczych przeprowadzonych do określenia dynamiki narastania problemu parkingowego na wrocławskim osiedlu Popowice

Metodologia pracy obejmuje analizę wzrostu znaczenia powierzchni parkingowej w ujęciu interdyscyplinarnym. Analizy przeprowadzone zostały w kilku obszarach, znajdujących się na pograniczu nauk technicznych oraz społecznych. Pierwszym etapem pracy była analiza źródeł prasowych oraz prasy osiedlowej (Słowo Polskie, Gazeta Wrocławska, Wieczór Wrocławia, Gazeta Popowice – od roku 1975). Artykuły umieszczone w codziennych dziennikach pozwalają przeanalizować ówczesne problemy miasta. Badania zostały uzupełnione o analizę współczesnych opinii mieszkańców. Ostatnim etapem badań była analiza zmian zachodzących w strukturze przestrzennej osiedla na podstawie fotografii satelitarnych. Zestawienie przeprowadzonych badań pozwala określić dynamikę narastania problemu parkingowego w ujęciu społecznym – na podstawie nastrojów społecznych oraz w ujęciu przestrzennym – na podstawie zwiększającej się powierzchni parkingowej.

Osiedle mieszkaniowe Popowice będące przedmiotem niniejszych badań jest zespołem mieszkaniowym wykonanym w technologii wielkopłytywowej znajdującym się, w zachodniej

¹ Katedra Urbanistyki i Procesów Osadniczych, Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej, ul. Bolesława Prusa 53/55, 50-577 Wrocław, e-mail: agnieszka.szumilas@pwr.edu.pl

części Wrocławia. Osiedle powstało na początku lat 70., na terenie zespołu mieszkaniowego mieszka bisko 17 tys. mieszkańców, projekt osiedla powstał pod kierownictwem arch. Witolda Molickiego z Wrocławskiego Miastoprojektu [7].

2. Problemy parkingowe polskich miast w ujęciu urbanistycznym

Badania prowadzone przez zespół naukowców z Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej² dotyczące problemów parkingowych polskich miast objęły strukturę przestrzenną 379 ośrodków liczących powyżej 10 tys. mieszkańców. Badania wykazały m.in., że problem parkingowy pojawia się w miastach liczących powyżej 20 tys. mieszkańców. W ramach badań przeprowadzono również kilkanaście szczegółowych ankiet eksperckich z przedstawicielami władz miasta (przedstawiciele Wydziałów Architektury, Komunikacji, Zarządu Dróg). Ankiety dotyczyły problemów parkingowych oraz realizowanej przez miasto polityki. Ankiety realizowane były we współpracy z lokalnymi władzami. Wnioski z badań można sformułować w następujący sposób:

- 8% spośród badanych miast posiada określoną politykę parkingową, którą wdraża bądź ma zamiar wdrażać.
- 38% analizowanych miast posiada jedynie uchwałę wyznaczającą strefę płatnego parkowania, natomiast
- 54% miast nie posiada regulacji względem parkowania.

Obszarami najczęściej wymienianymi przez władze miast, jako problemowe w kontekście zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc postojowych, były śródmieścia oraz osiedla wielopłytowe zrealizowane w latach 70. – 90. XX w. Do dalszych analiz wybrano osiedla mieszkaniowe wykonane w technologii wielopłytowej. Jest to obszar zamieszkania, środowisko życia setek tysięcy mieszkańców. Komunikacja [4] kołowa oraz rozwiązanie parkingów są elementami przestrzeni, które budzą silne emocje wśród mieszkańców. Problem auta w przestrzeni osiedla jest zagadnieniem skomplikowanym, wpisującym się w nurt problemów obsługi komunikacyjnej terenów mieszkaniowych. Układ komunikacyjny obejmuje takie elementy przestrzenne, jak: ulice dojazdowe, parkingi, drogi pożarowe, ścieżki rowerowe oraz ciągi piesze. Niezmiernie istotne są również potrzeby mieszkańców oraz innych użytkowników osiedla. Potrzeby te – często wykluczają się. Nie ulega wątpliwości, że każdy mieszkaniec chce mieć zapewnione bezpieczne miejsce parkingowe, w bliskiej odległości od domu [1]. Również ten sam mieszkaniec chce mieszkać w pobliżu terenu zielonego [1] Idąc dalej – ten sam mieszkaniec chce kupować w lokalnym sklepie, nie chce jednak omijać samochodów dostawczych stojących na chodnikach. Nie należy zapominać o ważnej funkcji społecznej, jaką pełni ulica. Ulica – jako przestrzeń publiczna osiedla. Miejsca, gdzie możemy kogoś spotkać, zatrzymać się, pospacerować. Trafnie problemy komunikacyjne na osiedlu komentuje Gronostajska: ...”*Pogodzenie wszystkich uwarunkować*

² Badania realizowane w ramach projektu: System modyfikowalnych prefabrykowanych obiektów wielopoziomowych – Uni Parking w technologii bi- Concrete., finansowanego realizowanych w programu: Demonstrator +, badania urbanistyczne realizowane przez zespół: prof. dr hab. inż. arch. Robert Masztalski, dr inż. arch. Anna Lower, dr inż. Michał Lower, dr inż. arch. Marcin Michalski, dr inż. Paweł Pach, dr inż. arch. Agnieszka Szumilas

biorąc pod uwagę ograniczoną przestrzeń, jaką można przeznaczyć na budowę parkingów ze względu na jej cenę, jest bardzo złożonym zagadnieniem. Korzystnie jest zagospodarować przestrzeń, która jest już wykorzystywana na inne cele. Takimi dobrym rozwiązaniem są garaże wielopoziomowa, garaże budowane pod ziemią w różnego rodzaju nasypach lub pod częścią mieszkalną budynków”... [4].

2. Stan badań realizowanych współcześnie w zakresie analizy problemu parkingowego na osiedlach wieloblokowych

Szczegółowa analiza problemu parkingowego na terenie osiedli mieszkaniowych wykonanych w technologii wielopłytywnej nie była dotąd przedmiotem samodzielnego opracowania, jednak problem ten poruszany jest pośrednio przez badaczy zajmujących się kreowaniem lub modernizacją zespołów mieszkaniowych. Grzegorz Wojknot [6] w ramach badań analizował projektowe założenia wielopłytywne z lat 70 – 90. XX wieku. Liczba miejsc postojowych, w szczecińskich osiedlach mieszkaniowych była jednym z analizowanych czynników. W projekcie Osiedla Arkońskiego założono 15 – 20 miejsc postojowych oraz 5 – 15 miejsc garażowych przypadających na 1000 mieszkańców. Jednak liczby te już w latach 70. XX w. zostały uznane za niewystarczające. Liczba miejsc parkingowych została podniesiona do 149 miejsc postojowych oraz 50 garażowych zlokalizowanych w boksach garażowych, przypadających na 1000 mieszkańców. W projekcie zakładano również budowę parkingów terenowych oraz dwupoziomowych garaży na obrzeżach osiedla oddalonych od miejsca zamieszkania – do 500 m. Finalna liczba ówczesnie zrealizowanych miejsc parkingowych stanowiło 50% zapotrzebowania jakie określał obowiązujący Normatyw Urbanistyczny. Podobna liczba miejsc parkingowych projektowana była na osiedlu Hetmańskim w Szczecinie (gdzie już w latach 80. widoczny był brak miejsc postojowych) oraz na osiedlu Słonecznym, gdzie założono 187 miejsc postojowych przypadających na 1000 mieszkańców. Z problemem braku miejsc postojowych boryka się również bydgoska dzielnica Fordon, badania prowadzone przez Szumilas [5] w 2015 roku wykazały, że niedostatek liczby miejsc postojowych jest olbrzymi. Wyznaczone miejsca parkingowe przy drogach wewnętrznych stanowiły 233 pozycje, przy drogach publicznych 278. Natomiast liczba samochodów zaparkowana w miejscach niedozwolonych wynosiła 239. Inwentaryzacja wykazała, że miejsc parkingowych brakuje dla 70% mieszkańców.

Natomiast współczesnymi problemami wrocławskich osiedli wielkopłytywych zajmowały się Borowik [1] oraz Gronostajska [4] oraz częściowo Mironowicz [2]. Problem parkingowy nie był bezpośrednio analizowany przez badaczki, jednak stanowił jeden z problemów, zgłaszanych przez mieszkańców w ankietach. Mieszkańcy jednego z wrocławskich osiedli – Gaj zwracają uwagę w badaniach Borowik na znaczny wzrost liczby samochodów w ostatnich latach. Sugerują oni również zmiany organizacji przestrzennej osiedla. Niedostatki w parkingach oraz garażach widzi na Gaju 67%, spośród 273 ankietowanych. Mieszkańcy po pierwsze chcieliby zwiększenia liczby parkingów i dróg osiedlowych, za czym opowiedziało się 38,3% ankietowanych, po drugie zwiększenie ilości placów zabaw i zieleni [1] 30,4%. Również w najnowszej publikacji Izabeli Mironowicz: *Analiza Funkcjonalna Osiedli Wrocławskich* [2], czytamy, że do pierwszoplanowych problemów wskazywanych przez 2/3 mieszkańców należą problemy związane z różnymi formami

mobilności: samochodowej, pieszej oraz rowerowej. Mieszkańcy postulują za poprawą jakości dróg i parkingów, chodników, ścieżek dla rowerów, oświetlenia oraz bezpiecznych przejść dla pieszych [2].

3. Prognozy rozwoju komunikacji indywidualnej oraz wskaźniki motoryzacyjne przyjmowane w latach 70.

Nie ulega wątpliwości, że liczba miejsc parkingowych na osiedlach wielkoblokowych jest za mała, jednak należy zwrócić uwagę na teorię i praktykę realizowanych osiedli. Prognozy rozwoju motoryzacji zakładały gwałtowny przyrost liczby samochodów, który odbiegł od realnej liczby samochodów o 10 – 15%, prognozy można zatem uznać za celne. Istniały również wytyczne dotyczące liczby miejsc postojowych uzależnione od lokalizacji osiedla w strukturze miasta.

- Osiedla mieszkaniowe zlokalizowane w centrum miasta: 240-260 miejsc postojowych / 1000 mieszkańców
- Osiedle mieszkaniowe zlokalizowane w śródmieściu: 290-320 miejsc postojowych / 1000 mieszkańców
- Osiedla mieszkaniowe zlokalizowane na obszarach istniejącej zabudowy intensywnej: 330 – 350/ miejsc postojowych / 1000 mieszkańców
- Osiedla mieszkaniowe nowoprojektowane zlokalizowane w zabudowie intensywnej: 370 – 390/ miejsc postojowych / 1000 mieszkańców

Prezentowane powyżej zalecane współczynniki liczby miejsc postojowych należy uznać za trafne, są one nieco mniejsze od współcześnie stosowanych wskaźników.

Tabela 1

Rok	Ludność mieszkańców Polski	Liczba mieszkańców przypadająca na 1 samochód	Wskaźnik motoryzacji
1980	35,9 mln	16,2	62
1985	37,7 mln	10,4	96
1990	39,1 mln	6,4	140
1995	40,2 mln	4,9	200
2000	38,65 mln	4,0	250
2005	38,19 mln	3,1	323,4
2010	38,53 mln	2,2	447,4
2014	38,44 mln	1,9	519,9

Źródło: Opracowanie własne, na podstawie [7] oraz danych GUS (http://wskaznikizrp.stat.gov.pl/komponenty/export/005001007001K_liczba_samochodow_0sobowych_na_1000_ludnosci_pl.pdf)

4. Problemy parkingowe mieszkańców poruszane w lokalnej prasie, lata 1975 – 2016.

Lokalna prasa odzwierciedla życie mieszkańców, przedstawione w niej artykuły dotyczą w dużej mierze codziennego życia każdego człowieka, w tym również problemów komunikacyjnych, nowych inwestycji, czy opinii mieszkańców. Na potrzeby niniejszej pracy przeanalizowano artykuły, komunikaty oraz notatki prasowe dotyczące szeroko pojętych problemów związanych z posiadaniem samochodu w mieście, w przestrzeni osiedla Popowice. Skatalogowany oraz przeanalizowany materiał pochodził z następujących dzienników: *Słowo Polskie* (lata 1976-1985, 1990-1992), *Gazeta Wroclawska* (2005- 2016), *Wiecór Wrocławia* (1990-1999), *Nasze Popowice – Gazeta Osiedlowa* (2005-2015). Prezentowany materiał został niejako wyłuskany spośród blisko 4 200 codziennych wydań dzienników oraz 42 numerów gazet osiedlowych.

Analiza ww. materiału pozwala stwierdzić, z jakimi problemami dotyczącymi funkcjonowania osiedla borykali się mieszkańcy od początku jego istnienia. W latach 70. XX w. problemy lokalizacji miejsc postojowych w centrum miasta oraz na osiedlu zajmowały dalekie miejsce, prasa donosiła o budowie kolejnych osiedli, dróg, powierzchni oddawanych mieszkań [9] oraz o dalszych -mocno wygórowanych – planach rozbudowy zabudowy mieszkaniowej Wrocławia [10]. Natomiast problemy Popowic [13,11] dotyczyły braku podstawowej infrastruktury społecznej, w tym żłobków, przedszkoli oraz usług handlowych. W roku 1975 Popowice z jednej strony cieszyły się złą sławą osiedla gdzie nie można nic kupić ani zjeść, natomiast z drugiej strony budynki mieszkaniowe osiedla zostały zgłoszone do konkursu na „Wrocławski dom roku 1974” [8] po roku 1976 temat osiedla Popowice nie pojawiał się w prasie, natomiast w latach 80. oraz na początku lat 90. XX w. artykuły publikowane w dziennikach – traktowały głównie o systemie komunikacyjnym dróg zbiorczych okalających osiedle, apele mieszkańców dotyczyły budowy wysepek dla pieszych, oznakowania przejść oraz wprowadzenia świateł.

Problemy parkingowe zyskały na znaczeniu w połowie lat 90., dotyczyły one zarówno centrum miasta [12], jak i osiedli mieszkaniowych. Na początku lat 90, w związku ze wzrostem wskaźnika motoryzacji oraz zmianą systemu gospodarczego, która pozwoliła na sprowadzanie używanych samochodów za zachodniej granicy w przestrzeni miast zaczęło brakować miejsca, centrum Wrocławia zostało objęte ograniczeniami ruchu [14] oraz opłatami parkingowymi [15], co nie spotkało się z aprobatą mieszkańców [17], którym nie spodobał się pomysł pobierania opłaty za postój przy ulicy, w miejscu nie strzeżonym [16]. Jednocześnie, już na początku lat 90. XX w. (1992) Pojawiły się problemy związane z brakiem miejsc parkingowych [18], pozostawianiem samochodu w miejscu niedozwolonym, oraz parkowania we wnętrzach kwartałów zabudowy [14]

Temat braku miejsc postojowych nagminnie podejmowany był w gazecie *Nasze Popowice*, na równi z innymi tematami związanymi z funkcjonowaniem dzielnicy. Problemy parkingowe poruszane w lokalnej gazecie można podzielić na kilka bloków tematycznych:

- Remonty istniejących miejsc postojowych
- Budowa parkingu przy ul. Starogranicznej
- Budowa Parkingu przy ul. Rysiej [18]

- Lokalizacja miejsc parkingowych dla rowerów
- Montaż szlabanów przy blokach

W *Naszyc Popowicach* wielokrotnie pojawiają się informacje o ogromnym, ciągle nierozwiązanym problemie parkingowym. Na osiedlach rośnie liczba samochodów, a mała liczba miejsc parkingowych nie zmienia się, co skutkuje nieprawidłowym ich parkowaniem i tym samym utrudnia możliwość swobodnego poruszania się pieszych.

5. Rosnąca powierzchnia parkingów w analizie zdjęć satelitarnych oraz inwentaryzacji terenu.

Rosnącą powierzchnię parkingową potwierdzają również zdjęcia satelitarne z lat 2003 – 2016, wykonywane z częstotliwością kilku razy w roku. Największy przyrost powierzchni parkingowej, zaobserwować można przy ulicy Rysiej – łączącej Legnicką i Popowicką. Parkingi przeznaczone na kilkaset samochodów (od roku 2007) zajęły teren polany oraz zieleńca przy kościele – powierzchni (wcześniej) biologicznie czynnej. Zatoki parkingowe oraz parkingi zlokalizowane bezpośrednio przy blokach nie zwiększyły swojej powierzchni znacząco.

Wyniki inwentaryzacji terenu potwierdziły opinie mieszkańców dotyczące braku miejsc postojowych oraz wykazały, jak duży jest to problem. Wiele miejsc jest zlokalizowanych w pasie drogi bądź na chodnikach, nagminnie jest pozostawianie auta na trawniku. Dodatkowo w strukturze osiedla widoczne są olbrzymie parkingi płatne bądź bezpłatne, które podkreślają wrażenie morza samochodów.

Tabela 1

Rodzaj miejsca postojowego	Liczba miejsc parkingowych
Miejsca parkingowe wyznaczone przy drogach publicznych	835
Miejsca parkingowe niewyznaczone przy drogach publicznych	529
Miejsca parkingowe niewyznaczone na drodze wewnętrznej (bez strefy ruchu)	585
Wyznaczone parkingi bezpłatne	893
Wyznaczone parkingi płatne	420
Suma: 3 262	
Liczba mieszkań 5 563	
Szacunkowa liczba mieszkańców 16 689	
Liczba miejsc parkingowych przypadająca na mieszkanie – 0,57	

Źródło: Opracowanie własne, na podstawie inwentaryzacji terenu (wrzesień 2016)



Rys. 1. Struktura osiedla Popowice. 1. Budynki Usługowe, 2. Wydzielone parkingi terenowe, 3. Zabudowa mieszkaniowa, 4. Parkingi przy ul. Starogranicznej, 5. Parkingi przy ul. Rysiej
 Fig. 1. Structure of Popowice housing estate 1. Service buildings, 2. Parking area, 3. Residential buildings, 4. Parking area – Starograniczna Street. 5. Parking area - Rysia Street
 Źródło: Opracowanie własne

6. Podsumowanie

Badania przeprowadzone w celu określenia skali problemów parkingowych osiedla Popowice we Wrocławiu, wykazały – w ujęciu społecznym, że Osiedle (jak wiele innych zespołów zabudowy wykonanych w technologii wielopłytywowej) boryka się z problemem parkingowym. Jednocześnie jest to istotne utrudnienie dla mieszkańców osiedla, które wpływa na codzienną jakość życia. Problem ten, zauważony w połowie lat 90., ciągle rośnie. Zapotrzebowanie na powierzchnię parkingową jest olbrzymie, co wielokrotnie mieszkańcy potwierdzili w ankietach. Zagadnienia związane z obsługą komunikacyjną osiedla zajmowały pierwsze miejsce w ankietach, jak również często pojawiały się w lokalnej oraz osiedlowej prasie.

Analiza osiedla Popowice w ujęciu przestrzennym wykazała, że wskaźnik ilości miejsc parkingowych w przeliczeniu na mieszkanie wynosi 0,6. Chcąc zapewnić mieszkańcom Popowic minimalny wskaźnik parkingowy = 1,0 (1 samochód/ 1 mieszkanie) należałoby

stworzyć 2 300 miejsc parkingowych, co przekłada się na parking terenowy o powierzchni 5,75 ha. Jest to działanie niemożliwe, ponieważ obszar nowych parkingów należałoby wyodrębnić z przestrzeni rekreacyjnej osiedla, podobnie jak zrobiono przy ul. Rysiej. Wyniki badań pokazują również, że problemy parkingowe osiedli mieszkaniowych wykraczają poza możliwości i budżet spółdzielni mieszkaniowych, pojedyncze nowe zatoki postojowe – nie rozwiążą problemu. Problem braku miejsc postojowych na osiedlach z wielkiej płyty należy rozpatrywać w kontekście całego miasta. Lokalny brak miejsc postojowych wpisuje się w globalny problem niesprawnego systemu transportowego wielu aglomeracji, w którym za dużą uwagę – my mieszkańcy skupiamy na transporcie indywidualnym, jednocześnie posiadamy za mało alternatyw aby z tej formy transportu zrezygnować.

BIBLIOGRAFIA

1. Borowik I.: *Blokowiska – miejski habitat w oglądzie socjologicznym. Studium jakości wrocławskich środowisk mieszkaniowych*, Oficyna Wydawnicza Arboretum, Wrocław 2003.
2. Mironowicz I.: *Analiza Funkcjonalna osiedli Wrocławia*, Fundacja Dom Pokoju, Wrocław 2016.
3. Gierczak J.: *Fenomen Auta w Przestrzeni*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1994.
4. Gronostajska B.: *Kreacja i modernizacja przestrzeni mieszkalnej*, Oficyna Wroclawska Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, 2007.
5. Szumilas A.: *Kronika Bydgoska 2015, vol 36, Możliwości rozwiązania problemów parkingowych osiedli z wielkiej płyty w świetle istniejących dokumentów planistycznych, na przykładzie północnej części dzielnicy Fordon w Bydgoszczy*, Towarzystwo Miłośników Miasta Wrocławia, Bydgoszcz 2016 s. 339- 409.
6. Wojknot G.: *Osiedle Mieszkaniowe w strukturze miasta XX wieku*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 2004.
7. *Propozycje do konkursu – Wrocławski dom roku 1974* [brak inf. o aut.], *Słowo Polskie*, Wrocław, 30 stycznia 1974, nr 25 (8847), s.4.
8. *Rok budownictwa mieszkaniowego* [brak inf. o aut.], *Słowo Polskie*, Wrocław, 25-26 stycznia 1975, nr 21 (8843) s.3.
Batalia o 68 tys. Izb [brak inf. o aut.], *Słowo Polskie*, Wrocław, 7 stycznia 1975, nr 5 (8829), s.6.
9. *Polskie miasta w liczbach* [brak inf. o aut.], *Słowo Polskie*, Wrocław, 16 styczeń 1975, nr 13 (8835), s.4.
10. *Rok budownictwa mieszkaniowego* [brak inf. o aut.], *Słowo Polskie*, Wrocław, 25-26 stycznia 1975, nr 21 (8843) s.3.
11. *Rosną Popowice* [brak inf. o aut.], *Słowo Polskie*, Wrocław, 23 maj 1975, nr 117 (8939), s.4.

12. Parkowanie w centrum nadal bezpłatne [brak inf. o aut.], *Wieczór Wrocławia*, 13 stycznia 1992, nr 8 (6660).
13. Będziemy płacić na parkingach nie strzeżonych [brak inf. o aut.], *Wieczór Wrocławia*, 9 stycznia 1992, nr 6 (6658).
14. Płatne parkingi w centrum miasta [brak inf. o aut.], *Wieczór Wrocławia*, 3 marca 1992, nr 46 (6898).
15. Parkingowy Zamęt – Nasza Sonda [brak inf. o aut.], *Wieczór Wrocławia*, 8-10 maj 1992, nr 90 (6942).
16. Pomyśl gdzie parkujesz [brak inf. o aut.], *Wieczór Wrocławia*, 14-15 czerwca 1995, nr 114 (7726).
17. Po zmianie organizacji ruchu w centrum. Skuteczniej już jest – zakorkowane podwórka [brak inf. o aut.], *Wieczór Wrocławia*, 21 maj 1992, nr 99 (6950)
18. Nasze Popowice, nr I 2005. <http://www.smpopowice.pl/index.php/numery-archiwalne/2015>.

BADANIA POMOCNE W ANALIZIE POWIERZCHNI PARKINGOWEJ OSIEDLA MIESZKANIOWEGO POPOWICE WE WROCŁAWIU W LATACH 1975 – 2016

Streszczenie

Zwiększająca się liczba samochodów przyczynia się do degradacji przestrzeni mieszkaniowej człowieka. System komunikacyjny osiedli wykonanych w technologii wielkopłytowej nie zostały zaprojektowane na tak olbrzymią ilość samochodów, którą musi obsłużyć. Liczba ta zwiększała się z roku na rok – dochodząc w XXI wieku do ilości krytycznej. Analiza problemu parkingowego jest tematem stosunkowo skomplikowanym. Wymaga ona podejścia interdyscyplinarnego. Wzrost znaczenia samochodu w życiu człowieka uwarunkowany jest szeregiem czynników, związanych z rozwojem motoryzacji, spadkiem cen samochodów, stylem życia a także czynnikami społecznymi.

Celem artykułu jest przedstawienie badań pomocniczych przeprowadzonych do określenia dynamiki narastania problemu parkingowego na wrocławskim osiedlu Popowice (Popowice są wrocławskim osiedlem wybudowanym w technologii wielkopłytowej w latach 70. XX wieku, które obecnie - jak większość osiedli boryka się z problemem parkingowym).

Metodologia pracy obejmuje analizę wzrostu znaczenia powierzchni parkingowej w ujęciu interdyscyplinarnym. Analizy przeprowadzone zostały w kilku obszarach, znajdujących się na pograniczu nauk technicznych oraz społecznych. Pierwszym etapem pracy była analiza źródeł prasowych oraz prasy osiedlowej (*Słowo Polskie*, *Gazeta Wrocławska*, *Wieczór Wrocławia*, *Gazeta Popowice* – od roku 1975). Artykuły umieszczone w codziennych dziennikach pozwalają przeanalizować ówczesne problemy miasta. Badania zostały uzupełnione o analizę współczesnych opinii mieszkańców. Ostatnim etapem badań była analiza zmian zachodzących w strukturze przestrzennej osiedla na podstawie fotografii satelitarnych. Zestawienie przeprowadzonych badań pozwala określić dynamikę narastania

problemu parkingowego w ujęciu społecznym – na podstawie nastrojów społecznych oraz w ujęciu przestrzennym – na podstawie zwiększającej się powierzchni parkingowej.

RESEARCHES HELPFUL IN ANALYSIS OF PARKING SURFACE IN POPOWICE HOUSING ESTATE IN WROCLAW IN THE YEARS 1975 – 2016

Summary

Analysis of the parking problem is a complicated issue. Research requires an interdisciplinary approach. The rise of importance of a car in our life, is conditioned by many factors: the development of motorization, the decline in car prices, the lifestyle and social factors. The aim of the article is to presents research conducted to determine the dynamics of accumulation of parking problem on the Popowice housing area in Wroclaw.

The analyzes were conducted in several areas belonging to the technical and social sciences. The first stage of the work was analysis of press sources (1975 – 2016). The articles in daily newspapers show the problems of the city at that time.

Studies have been complemented with the analysis of contemporary opinion of inhabitants. The last stage of the research was to analyze satellite photographs from the years 2007–2015. A summary of the research conducted can be used to determine the dynamics of urban parking problems.