

1/08  
Sierpień 2008



# Euro Polska Parking

Magazyn branżowy dotyczący zagospodarowania przestrzeni parkingowych



**GOLDBECK**

[www.magazyn-europarking.pl](http://www.magazyn-europarking.pl)

Europejskie  
Wydawnictwo  
**EWIT**  
Informacji  
Technicznych



# Euro Parking 08

## 24-26 września 2008 Messe Augsburg



### PLAN TEMATYCZNY FORUM EURO-PARKING 2008 Niemcy, Augsburg 24-26 września 2008

#### A. POLITYKA I PLANOWANIE MIEJSC PARKINGOWYCH

1. Praktyczne doświadczenia dotyczące zagospodarowania miejsc parkingowych przestrzeni publicznej:
  - nowoczesne metody pomiaru miejsc parkingowych,
  - postępowanie związane ze skargami obywatelskimi przeciwko środkom zagospodarowania miejsc parkingowych,
  - projektowanie dróg i miejsc postojowych,
  - doświadczenie związane z konwencjonalnymi i nowoczesnymi metodami wyznaczania miejsc parkingowych.
2. Bezpieczeństwo publiczne, pozyskanie środków na zagospodarowania miejsc parkingowych, sposoby postępowania z nieprawidłowo zaparkowanymi autami.

#### B. BUDYNKI PARKINGOWE

1. Aktualne przykłady projektów parkingów wielokondygnacyjnych:
  - przedstawienie nowych różnorodnych projektów parkingów wielokondygnacyjnych,
  - parking przy szpitalu,
  - parking przy lotnisku,
  - „mobilne” parkingi wielokondygnacyjne,
  - ekskluzywne parkingi wielokondygnacyjne.
2. Planowanie parkingu wielokondygnacyjnego. Budynki parkingowe przyjazne dla użytkowników i zarządców budynków parkingowych. Sposoby modernizacji parkingów w przypadku zbyt małej ilości zasobów miejsc parkingowych.
3. Technika w parkingach wielokondygnacyjnych:
  - urządzenia alarmowe,
  - technologia ochrony przeciwpożarowej,
  - technika wentylacji,
  - technika odwadniania.
4. Oświetlenie parkingów:
  - koszty a korzyści,
  - innowacyjne koncepcje oświetlenia,
  - przykładowe realizacje.
5. Urządzenia parkingowe:
  - systemy barier,
  - monitoring,
  - detektory miejsc postojowych.
6. Parking a środowisko:
  - spaliny,
  - hałas,
  - wkomponowanie zieleni w budowlę parkingowe.
7. Modernizacja parkingów:
  - techniczna analiza stanu budowy,
  - metody i materiały do modernizacji (w szczególności pokrycie),
  - planowanie ruchu ulicznego podczas modernizacji parkingu,
  - ekskluzywne architektoniczne projekty zmodernizowanych parkingów.

#### C. FUNKCJONOWANIE BUDOWLI PARKINGOWYCH

1. Funkcjonowanie urządzeń do parkowania:
  - metody planowania wymiarów i obciążeń oraz prognozy dochodów,
  - wady i zalety różnych modeli parkingowych,
  - koszty użytkowania i możliwości ich obniżenia,
2. Marketing parkingowy:
  - marketingowe korzyści parkingów,
  - reklama w i na budynkach parkingowych,
  - events: przestrzeń parkingowa to nie tylko możliwość pozostawienia auta,
  - niezwykle pomysły serwisu dla użytkowników,
  - obsługa klienta.

#### D. INNOWACYJNE TECHNOLOGIE ORAZ SPECJLANE ROZWIĄZANIA

1. Technologie przyszłości:
  - automatyczne parkowanie aut osobowych (demonstracja różnego rodzaju możliwości),
  - nowoczesne metody płatności za parking,
  - systemy rozpoznające właściwości i pojazdy.
2. Automatyczne systemy parkingowe - kiedy są prawdziwą alternatywą:
  - porównanie różnego rodzaju projektów oraz doświadczeń eksploatacji,
  - windy samochodowe, przykłady oraz rozwiązania techniczne.

#### E. PARKOWANIE INNYCH POJAZDÓW DROGOWYCH I PARKOWANIE POZA MIASTAMI

1. Parkowanie rowerów:
  - zaparkowanie roweru w nowoczesnym mieście,
  - wyposażenie miasta w stojaki rowerowe.
2. Parkingi dla samochodów ciężarowych i autobusów:
  - stacje paliwowe, dworce towarowe komunikacji miejskiej dla autobusów,
  - technologie, przykłady i możliwości ich rozwiązania,
  - rozbudowa, przebudowa oraz budowa nowych dworców komunikacji miejskiej, stacji paliwowych i centrów przeładunkowych,
  - szeroki zasięg systemu informacyjnego, parkingowego oraz systemu rezerwacji miejsc dla samochodów ciężarowych,
  - alternatywa parkowania samochodów ciężarowych przy autostradach.



ul. Żeromskiego 29  
26-600 Radom  
tel./fax: 048 384 57 12  
biuro@ewit-targi.pl

sponsorzy:



Spółka Innowacyjnych  
Technologii Ruchu  
Drogowego



## 24-26 września 2008 - Messe Augsburg

## Od Redaktora Naczelnego



*Otrzymują Państwo do rąk pierwszy w Polsce magazyn poświęcony branży parkingowej. Można by powiedzieć za Benedyktem Chmielowskim, autorem pierwszej polskiej encyklopedii powszechnej Nowe Ateny, parafrazując jego wypowiedź, że parking jaki jest, każdy widzi. Czy na pewno? Żyjemy w czasach ogromnego przyspieszenia technologicznego. To co otaczało nas kilka lat temu, dziś jest przestarzałe i często szkodliwe ze wszystkimi tego konsekwencjami. To przyspieszenie w wielu dziedzinach naszego życia powoduje, że coraz trudniej jest być na bieżąco.*

*Parkowanie jest nierozłącznie związane z transportem, ale nie tylko z nim. Wraz ze zwiększającą się ilością samochodów oraz z ich coraz większym wpływem na nasze życie, obok pozytywów, pojawiają się nowe problemy, są to. m.in. korki samochodowe, miasta zdominowane przez samochody, degradacja środowiska, koszty utrzymania dróg, wypadki, czy niszczenie przestrzeni życiowych. Trzeba sobie z nim radzić. Samochodów będzie przybywać, ich wpływ na nas będzie wzrastał.*

*W magazynie EuroParking Polska chcemy poruszać ważne tematy oraz informować o nowoczesnych i funkcjonalnych rozwiązaniach. Chcemy przekazywać Państwu aktualności branży parkingowej, zarówno rodzimiej jak i zagranicznej. Jesteśmy jednocześnie otwarci na Państwa propozycje i sugestie.*

*Z pierwszego numeru EuroParking Polska dowiedzą się Państwo m.in. o inteligentnym systemie parkingowym zainstalowanym na Stadionie Olimpijskim w Pekinie, o nowatorskich projektach parkingów wielopoziomowych stosowanych w Niemczech, problemach związanych z ograniczonymi miejscami parkingowymi i próbami ich rozwiązywania oraz o międzynarodowych targach EuroParking 2008 dotyczących planowania, budowy, modernizacji oraz zagospodarowania miejsc parkingowych, które odbędą się w Augsburgu w dniach 24-26 września. Poznają Państwo również nowe produkty i technologie.*

*Oddając w Państwa ręce pierwszy numer magazynu EuroParking Polska, mamy nadzieję, że spełni on Państwa oczekiwania oraz będzie dla Państwa źródłem interesujących i ważnych informacji.*

Zapraszamy do lektury,

Paweł Błach

*Paweł Błach*

redaktor naczelny  
i zespół redakcyjny



nr 1 sierpień 2008

### REDAKCJA

**Redaktor naczelny:**  
Paweł Błach  
blach@rbt.pl

**Zespół redakcyjny:**  
dr Uwe Arndt  
Małgorzata Czerwiec  
Maren Mayerling

**Korekta:**  
Redakcja

**Skład i łamanie:**  
Eliza Wilczyńska  
Rafał Wilczyński

**Adres Redakcji**  
ul. Zeromskiego 29  
26-600 Radom  
tel. 048-384 57 11  
fax 048-384 57 12  
redakcja@magazyn-europarking.pl

**Reklama**  
Konrad Fryszak  
tel. 048-384 57 10  
fax 048-384 57 12  
reklama@magazyn-europarking.pl  
fryszak@rbt.pl

### Druk



Polskie Zakłady  
Graficzne Sp. z o.o.  
www.dobraDrukami.pl

Nakład 3000 egz.

### Wydawca

Europejskie Wydawnictwo Informacji  
Technicznych Sp. z o.o.  
ul. Zeromskiego 29  
26-600 Radom  
tel. 048-384 57 11  
fax 048-384 57 12  
info@wydawnictwo-ewit.pl  
www.wydawnictwo-ewit.pl

KRS: 0000217384,  
NIP 9562132438

Kapitał zakładowy: 50 000 zł  
Sąd Rejonowy dla Miasta Stołecznego  
Warszawy w Warszawie,  
XIX Wydział Gospodarczy KRS



Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych oraz zastrzega sobie prawo do skracania i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Za treść reklam i ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

### PARKINGI

PEKIN 2008: Park Olimpijski .....	5
Ograniczona przestrzeń parkingowa.....	6
Parking wielokondygnacyjny „Stadtpalais Potsdam” .....	8
16,000 m <sup>3</sup> betonu pod ziemią .....	10

### WYDARZENIA

I Europejskie Forum Branżowe EuroParking 2008 .....	11
GUEP Dzień planowania w Augsburgu .....	12
PlusColleg: renowacja budynku i prawo .....	13
16 – te fachowe sympozjum dotyczące utrzymania w należytym stanie budowli z betonu .....	14
Impulsy 2008 .....	14

### PRODUKTY

Szlabany hydrauliczne .....	15
Dostęp pod kontrolą .....	16
Brama do garaży zbiorczych ET 500 .....	17
Nowy szlaban Beninca – EVA 5 .....	17
Waga jednego ramienia .....	18

### WYWIAD

Wywiad z Heiko Könicke – organizatorem targów AFAG ..	19
W Szwajcarii parkowanie, to sztuka parkowania – rozmowa z Felixem Kollerem .....	20

### TECHNOLOGIE

Wewnętrzna łączność telefoniczna w wielopoziomowych parkingach za pomocą Intercom over IP .....	22
---	----



5 Pekin 2008

Organizacja Igrzysk Olimpijskich w Pekinie, to nie tylko sport. To również zapewnienie odpowiedniej ilości przystępnych miejsc parkingowych.



6 Ograniczona przestrzeń parkingowa

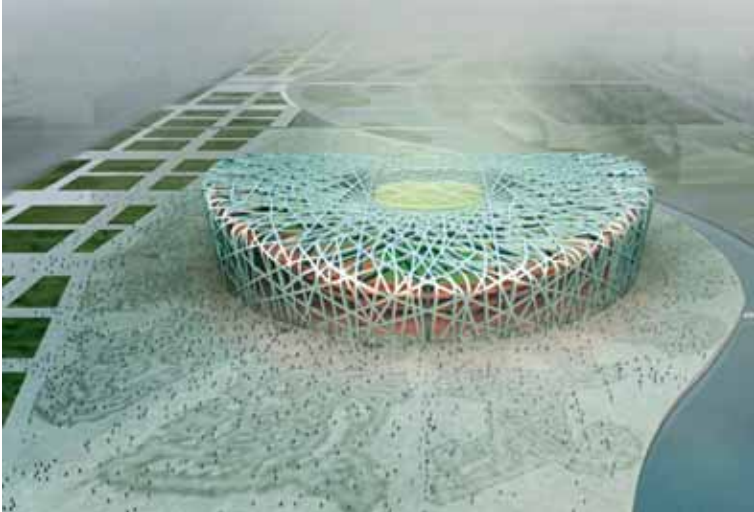
Przyjazne dla użytkowników parkingi w centrach miast oraz przy dworcach i lotniskach, przyczyniają się do zrównoważenia oraz usprawnienia komunikacji.



17 16,000 m<sup>3</sup> betonu pod ziemią

Udana kombinacja tradycji i architektury budowlanej: w ten sposób jednym zdaniem można trafnie opisać parking podziemny w Wiesbaden „Kurhaus, Casino/Staatstheater”.

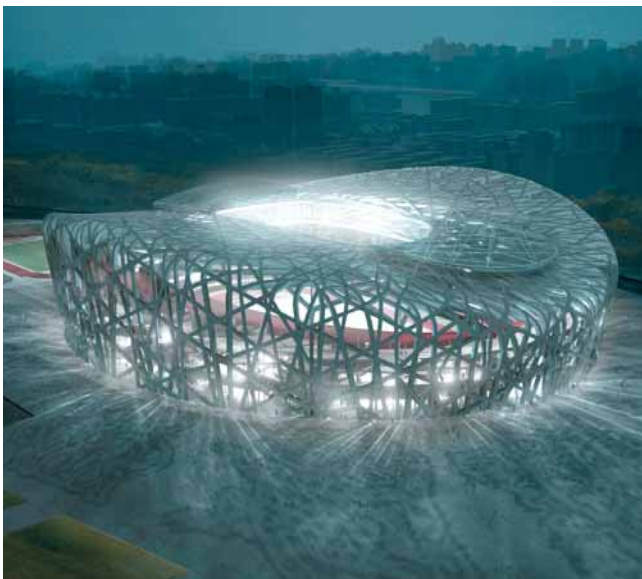
# PEKIN 2008: Park Olimpijski



*Przemysłany system parkingowy odciąża środowisko, co w Pekinie jest bardzo istotne*

*Inteligentny system parkingowy IdentiPark, zaprojektowany przez Nortech International, zastosowany został w garażu podziemnym stadionu narodowego w Pekinie. Stadion ten stanowi centralną część Parku Olimpijskiego. IdentiPark oferuje wiele korzyści, począwszy od bezstresowego i przyjaznego użytkownikom otoczenia, do maksymalizacji udogodnień, które zapewniają zwiększenie dochodów i opłacalności.*

Jednym z poważnych wyzwań dla organizatorów Igrzysk Olimpijskich w Pekinie jest za wysoka zawartość substancji szkodliwych w mieście i w jego okolicach. W celu zredukowania zanieczyszczenia powietrza przeniesionom. in. ponad 100 fabryk przemysłu chemicznego, farmaceutycznego oraz produkcji stali poza miasto. Poza tym ponad 300 tysięcy taksówek i busów zastąpionych zostało przez mniej szkodliwe dla środowiska pojazdy, a piece węglowe wymieniono na gazowe.



*System zainstalowany został w podziemnym garażu stadionu*

## Parkowanie jako wkład do ochrony środowiska

Na czym polega wkład IdentiParku do środowiska? Między innymi na kierowanie samochodu do najbliższego wolnego miejsca parkingowego. W ten sposób minimalizuje się emisję substancji szkodliwych do atmosfery. System zmierza do tego, by pojazdy nie krążyły w poszukiwaniu wolnych miejsc. Dodatkowo urządzenia rejestrują dane w czasie rzeczywistym, a uzyskane informacje są wykorzystywane do kontroli wentylacji i oświetlenia. Ponadto IdentiPark automatycznie dopasowuje i reguluje natężenie oświetlenia do warunków otoczenia, przez co minimalizuje zużycie energii. Te rozwiązania przyczyniają się do efektywnego użytkowania parkingu.

## Co oferuje system?

Generalny dyrektor technologii nawigacyjnych Pekinu, pan Robin Zhang, tak komentował wybór IdentiParku dla Parku Olimpijskiego: „IdentiPark wybrałem z wielu powodów obok zapewnienia, że Nortech International już od ponad 37 lat planuje i produkuje elektroniczne systemy dla sektora parkingowego. O moim wyborze zdecydowała, przede wszystkim, jego obecność na rynku światowym, wspierana przez najlepsze wyniki usług serwisowych. Wraz z IdentiParkiem otrzymałem możliwość indywidualnego dopasowania systemów parkingowych, tak, aby na najwyższym poziomie spełniać specjalne życzenia klientów, pozostając jednocześnie konkurencyjnym na rynku. Nortech został uwzględniony w każdej części naszego projektu, tak, że zagwarantowane jest bezproblemowe uruchomienie IdentiParku”. Do tej pory IdentiPark zaistniał w Ameryce Północnej, w Europie, na Bliskim Wschodzie i w Afryce.

[www.identipark.com](http://www.identipark.com)

# Ograniczona przestrzeń parkingowa

– integracja aspektów urbanistycznych, komunikacyjnych i gospodarczych



QPark

Nowoczesny standard przyjaznych dla użytkownika parkingów: bezkolizyjne uliczki, pochyłe ustawienie, miejsca postojowe o szerokości 2,5 m, ruch jednokierunkowy, dobre oświetlenie.

*W tym artykule autor chce poruszyć temat ograniczonej przestrzeni, na których wybudować można parkingi. By zrozumieć powody problemów z parkowaniem występujących w wielu państwach, w tym w Polsce, uwzględnić należy wielość zachodzących na siebie okoliczności: urbanistycznych, komunikacyjnych oraz gospodarczych. Autor artykułu jest wyspecjalizowanym planistą, inżynierem, rzeczoznawcą, który działa aktywnie międzynarodowo. Z uwagi na złożoność problematyki, autor nie rości sobie żadnych praw do ścisłości. Na podstawie wybranych przykładów autor chce wyjaśnić wielowątkowość tematyki i zachęcić do dyskusji. Szczegółowe omówienia poszczególnych zagadnień pojawiać się będą z czasem.*

## Różne cele, oczekiwania i życzenia

Temat parkowania często postrzegany jest bardzo emocjonalnie. W dzisiejszych czasach wiele osób posiada samochód. Wraz z nieustannie rozwijającą się motoryzacją, mamy coraz więcej aut, a tym samym potrzebujemy coraz więcej parkingów. Przeciętny czas parkowania samochodu osobowego, według ustaleń największego niemieckiego klubu aut ADAC, wynosi około 23 godzin na dobę. Wybierając się w podróż, musimy ruszyć z parkingu. Kończąc ją musimy również zaparkować. Odnosząc się do tego zadać sobie można przewrotne pytanie: czy parkowanie nie jest ważniejsze od samej jazdy? Z pewnością nie, ale nie obejdziemy się bez niego. Dla kierowcy parkowanie jest koniecznością, bardzo ważną częścią samej jazdy. Każdy kierowca chce zaparkować swój pojazd blisko celu, ale również w miejscu bezpiecznym od kradzieży, wandalizmu, czy trudnych warunków pogodowych.

Pytanie brzmi zatem: gdzie i jak to zrobić? Wraz z rozwijającą się motoryzacją, odnotowano całkowitą zmianę postrzegania tematu parkowania przede wszystkim w aglomeracjach miejskich.

## Rozwój miast

Gminy, na terenie których odbywa się parkowanie, mają rozterki, czy przeznaczać dokładnie tyle miejsca na parkowanie, ile po-

trzebują użytkownicy, czy też nie. Wiele europejskich miast przeżywa głębokie i zmierzające w złą stronę procesy z tym związane. Rozwój motoryzacji przyczynia się do przeladowania miast samochodami. W przyszłości ten proces może się nasilić, lub spowodować, że miasta będą od samochodów wolne. W pierwszym wypadku przestrzeń parkingowa i ruch drogowy będą się nadal rozwijały głównie dla komunikacji samochodowej, co powodować będzie obniżanie standardów życia w sensie urbanistycznym, ale także socjologicznym, gospodarczym, zdrowotnym, środowiskowym, czy bezpieczeństwa. To doświadczenie wywołać może inną skrajność – miasta wolnego od aut, co może być zagrożeniem dla miejskiego życia, ponieważ część miejsc będzie trudniej osiągalna, zakładając, że komunikacja publiczna nie zastąpi z powodzeniem komunikacji samochodowej. Według czynników socjodemograficznych prowadzi to do poszukiwania nowego zrównoważonego rozwiązania. W interesie wielu europejskich miast jest dziś takie pokierowanie procesem urbanizacji, by był jak najbardziej funkcjonalny. Powinno być tyle aut osobowych ile to konieczne, do ruchu zaś powinno być ich dopuszczonych na tyle mało, na ile to możliwe.

Widziana wcześniej jako mało wartościowa miejska komunikacja publiczna, uzyskała całkiem nowe znaczenie. Na całym świecie, przede wszystkim w metropoliach, zaczęto ją postrzegać jako sensowną alternatywę dla kierowców indywidualnych. Wykorzystanie samochodów osobowych skoncentrowało się na takich podróżach, dla których są one po prostu najlepszym środkiem transportu (duże zakupy, podróżowanie z małymi dziećmi, niepełnosprawni ruchowo, dostęp do terenów wiejskich, urlop, czas wolny itd.) Jednocześnie tworzyły się alternatywne propozycje dla kierowców, np. podwójna komunikacja, która wymagała specjalnych miejsc parkingowych, np. Park and Ride (P+R), Park and Rail (również P+R), Parkowanie i jechanie z kimś (P+M), Carsharing and Bike and Ride (B+R). Również w komunikacji indywidualnej rozwinęły się możliwości korzystania z wielu środków komunikacji, do których należą samochody, motory i ostatnio, w coraz większym stopniu, rowery.

## Podsumowanie

Użytkownicy samochodów osobowych zawsze oczekują wystarczającej ilości miejsc parkingowych u celu swojej podróży, które ponadto powinny być łatwe w obsłudze, pewne i bezpłatne. Rozwój w dziedzinie motoryzacji i ruchu drogowego będzie postępował. Ważnym jest, by stosując rozwiązania mające poprawić działanie komunikacji, mieć na uwadze jej złożoność i wpływ jaki ma na różne dziedziny ludzkiego życia.

## Przyjazne dla użytkownika parkingi w centrach miast

Sz szczególnie w bardzo zagęszczonych centrach miast postawienie podziemnego lub nadziemnego parkingu, niezależnie od tego czy oddzielnie czy w integracji z innymi budynkami, jest bardzo kosztowne. Dlatego określając optymalną, pod względem gospodarczym, liczbę miejsc parkingowych, unika się w inflacji przy nadpodaży. Parkingi wielokondygnacyjne są kosztowne w utrzymaniu. Jednak przyjazne dla użytkowników parkingi w centrach miast są wymogiem dla gospodarki.

## Centra handlowe

Centra handlowe, sklepy z materiałami budowlanymi i ogromne sklepy meblowe ze zintegrowanymi urządzeniami parkingowymi, oferują wystarczającą ilość miejsc parkingowych dla wszystkich klientów (poruszających się samochodami osobowymi) również w godzinach szczytu. Optymalna osiągalność i łatwość w obsłudze, to istotne części składowe marketingu. Przestrzenie parkingowe finansowane są w większości przez udział w kosztach lub subwencjonowanie.



Irmischer / GVT mbH, Berlin

*P. C. Paunsdorf Center Leipzig: 2.800 miejsc parkingowych zewnętrznych i 4.500 miejsc w parkingach kondygnacyjnych.*

## Dworce, lotniska, Park & Ride

Jako połączenie między komunikacją indywidualną i komunikacją podmiejską, dążymy do celu oferując na dworcach i lotniskach wystarczającą ilość miejsc parkingowych dla samochodów osobowych dla przesiadających się pasażerów. Finansowanie tego rodzaju parkingów bywa bardzo różne: od pełnego finansowania ze środków publicznych aż do nastawionego na zyski zagospodarowania dużych przestrzeni przy lotnisku i ważnych dworcach. Często oferowana jest również zróżnicowana taryfa parkingowa uzależniona od odległości.



Irmischer / GVT mbH, Berlin

*Parking wielokondygnacyjny położony blisko terminalu na lotnisku w Zürichu zawierający łącznie 8.000 miejsc parkingowych.*



Kosarew / GVT, Berlin

*P+R parking wielokondygnacyjnych Monachium- Fröttmaning z 1276 miejscami parkingowymi, zintegrowany z dworcem metra i dworcem autobusowym.*

## Przedsiębiorstwa, szpitale, targi...

Jako przykłady zintegrowanego użytkowania służyć może wiele lokalizacji przedsiębiorstw, instytucji, szpitali, uczelni i targów, przy których stworzono wystarczającą ilość miejsc parkingowych dla współpracowników i klientów, zapewniając jednocześnie funkcjonalność. Przy tym parkingi wielokondygnacyjne często używane są w systemie konstrukcji o niskich kosztach, który częściowo, albo całkowicie, finansowany jest przez parkowanie odpłatne.



Bilfinger Berger Parking GmbH

*Parking wielokondygnacyjny kliniki uniwersyteckiej w Düsseldorfie z 300 miejscami parkingowymi jako uzupełnienie miejsc parkingowych na terenie kliniki. Wewnętrzny dziedziniec parkingu wielokondygnacyjnego w Monachium z około 4.700 miejscami parkingowymi.*

## Automatyczne systemy parkingowe

Automatyczne systemy parkingowe preferowane są w szczególności wtedy, gdy w danych warunkach urbanistycznych i budowlano-technicznych nie można było zastosować niezbędnej liczby miejsc parkingowych. Przy pilotowym projekcie w stolicy landu-Monachium, sfinansowanie inwestycji wyniosło 40.000 Euro za jedno miejsce parkingowe. Użytkownicy za koszty eksploatacji i utrzymania płacą 72 Euro miesięcznie.



Animacia Wdhr, Frolzheim

*Automatyczny garaż odziemny dla mieszkańców Monachium, znajdujący się przy ulicy Donnerberger, z 284 miejscami parkingowymi (w użyciu od 2006 roku)*

**dr hab. inż Iłja Irmischer, Berlin [www.gvt.eu](http://www.gvt.eu)**



W samym sercu poczdamskiego śródmieścia z betonowych prefabrykatów powstał, oferujący ponad 500 miejsc, parking wielokondygnacyjny „Stadtpalais”.

Parking wielokondygnacyjny

# „Stadtpalais Potsdam”

Innowacyjna koncepcja parkingu z betonowych prefabrykatów

*Od pewnego czasu sytuacja przestrzeni parkingowych w poczdamskim śródmieściu nie jest już napięta. Po rozbiórce dwóch nieużywanych budynków, w ciągu zaledwie siedmiu miesięcy, na miejskim terenie, powstał nowoczesny trzypoziomowy parking z ponad 500 miejscami postojowymi wewnątrz i na zewnątrz budynku. Nowy parking „Stadtpalais” integruje się z historyczną architekturą budynków stojących w centrum miasta, a swoją nazwę zawdzięcza bliskości historycznego domu towarowego „Stadtpalais Potsdam”.*

## Wymogi budowlane

Planowanie budowy okazało się nie lada wyzwaniem. Zgodnie z obowiązującym prawem nowy parking musi być architektonicznie oraz kolorystycznie dopasowany do sąsiednich oraz historycznych budynków i nie może zmieniać otoczenia ani go uszkodzić podczas prac budowlanych. Z powodu bardzo ciasnej przestrzeni – 90 m długości, 33 m szerokości i zaledwie 14 m wysokości, parking został wybudowany na dziedzińcu wewnętrznym. 200 tonowy dźwig został użyty podczas jego stawiania.

## Projekt budynku

Plany budynku dotyczące przestrzeni parkingowej wymagały ekonomicznych i szybkich do zrealizowania oraz przyjaznych dla użytkownika rozwiązań. Firma BREMER wspólnie z inwestorami zdecydowała się na opatentowaną strukturę opartą całkowicie na żelazo-

betonowych prefabrykowanych częściach, która zapewnić ma jazdę na wszystkich poziomach oraz bezkolizyjne parkowanie. Trzy piętra parkingowe wyprodukowanych w jakości F-90, zostały zaprojektowane w systemie rozdzielnych poziomów z wewnętrznymi betonowymi rampami, których celem jest jak najwydajniejsze wykorzystanie powierzchni. Wysokość ramp może zostać znacznie zredukowana. Rampy są odpowiednio szerokie oraz posiadają stosowne za-



Powstałe w zakładzie prefabrykaty z betonu dostarczone na miejsce inwestycji za pomocą 200 tonowego dźwigu.

Bremer AG



Opatentowana konstrukcja daje możliwość bezkolizyjnej jazdy i parkowanie na trzech poziomach.

okrąglenia. Zaprojektowano je tak z premądytacją, by podwyższyć komfort jazdy i były przyjaźniejsze dla użytkowników. Koncepcję parkingu wielokondygnacyjnego udoskonalono wprowadzając nowoczesny system oświetlenia wraz z oświetleniem awaryjnym, nowoczesne urządzenia wyciągowe, przeciwpożarowe oraz monitorujące z bezpośrednim łączem do centrali systemu parkowania „Stadt Potsdam”. Również farby zostały tak dobrane, by idealnie pasowały do otoczenia.

### Fundament oraz wodoodporna betonowa niecka

Boczne ściany i dno najniższego poziomu parkingu zostały wybudowane jako wodoodporna betonowa niecka. Wodoodporny beton gwarantuje ochronę przed wodami gruntowymi. Z uwagi na złą sytuację podłoża na terenie budowy – ziemia zawiera skupiska torfu – planiści zdecydowali się na użycie pali wibrowanych w zaprawie murarskiej. Na palach położono żelazobetonowe warstwy nim zainstalowano właściwe fundamenty.

### Podłogi i ich konstrukcja

Na obszarze podłogi – patent firmy Bremer – użyte zostały sprzężone płyty z czterema żebrami każde, które są wspierane na belkach lub odpowiednio ściętych ścianach. Umieszczone w przeciwnych kierunkach pojedyncze płyty zamknięte zostały siłowo, a planiści dodatkowo przewidzieli w szczelinie płyt miejsce, które zalewane jest betonem. Ponad 16 metrowa konstrukcja jest stabilna, wysokość sufitu, włączając 40 cm szeroki wiąznię belkowych, to tylko 2,75 m. To gwarantuje wysoki komfort użytkowania.

### Powierzchnie pasów ruchu

Ponieważ znajdujące się na terenie parkingu wielokondygnacyjnego powierzchnie pasów ruchu narażone są na ciągłe wpływy środowiska, np. mróz, solenie dróg zimą, zużycie poprzez ruch pojazdów, zgodnie z zarządzeniem DIN 1045-1 zastosowano wysokowartościowy beton (klasa trwałości C45/55, klasa warstwy XF), co zapewnia trwałość i żywotność powierzchni pasa ruchu.

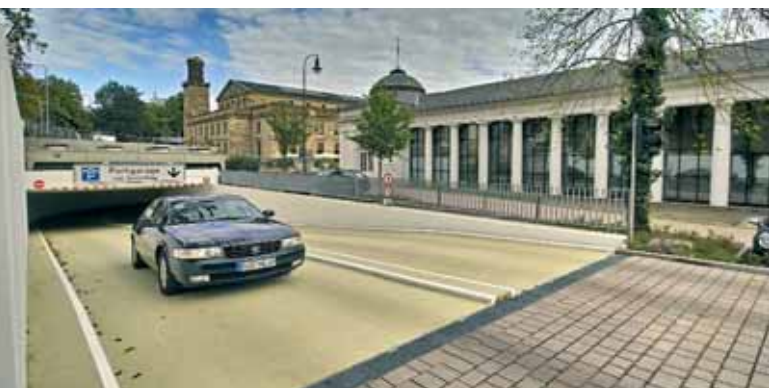
[www.bremerbau.de](http://www.bremerbau.de)

### Tablica budowlana: Parking wielokondygnacyjny „Stadtpalais Potsdam”

<b>Inwestor:</b>	Gebrüder Esch Wohnungsbaugesellschaft mbH (Troisdorf)
<b>Najemca:</b>	Karstadt Immobilien AG & Co KG (Essen)
<b>Generalne przedsiębiorstwo:</b>	BREMER AG
<b>Lokalizacja:</b>	Poczdām
<b>Wymiary parkingu:</b>	długość: 90,56 m szerokość: 32,84 m wysokość: 13,85 m
<b>Miejsca parkingowe:</b>	wewnętrzne 477, zewnątrzne: 17
<b>Czas budowy:</b>	7 miesięcy
<b>Oddanie do eksploatacji:</b>	październik 2004

Parking podziemny pod Bowling Green w Wiesbaden

## 16,000 m<sup>3</sup> betonu pod ziemią



Anselment, Möller/Partner GmbH

*Udana kombinacja tradycji i architektury budowlanej: w ten sposób jednym zdaniem można trafnie opisać parking podziemny w Wiesbaden „Kurhaus, Casino/Staatstheater”. Dwupiętrowy parking zbudowany został bezpośrednio pod historycznym kompleksem Kurhaus (hala montażowa), kolumnadą Kurhausu i heskim teatrem państwowym tzw. Bowling Green. Z 450 podziemnymi i 70 umieszczonymi na zewnątrz miejscami parkingowymi, nowy parking zdecydowanie przyczynił się do rozładowania parkingów w śródmieściu przede wszystkim podczas imprez kulturalnych w teatrze i Kurhausie.*

### Koncepcja i przygotowania do budowy

Zaplanowanie dwupiętrowego garażu podziemnego z bezpośrednim dostępem do Kurhausu i Casino stawiało przed planistami duże wyzwania. Przede wszystkim ważne było symetryczne zintegrowanie garażu z chronionym zabytkowym wyglądem Bowling Green. Znaczenie miało więc harmonijne wkomponowanie w architekturę powierzchni zarówno trzech stylów architektonicznych ramp wjazdowych i wyjazdowych jak



*By doprowadzić podziemny garaż do stanu surowego, zużyto mniej więcej 16,000 m<sup>3</sup> betonu.–*

również trzech uformowanych w kształcie elipsy klatek schodowych. Kolejną trudnością było położenie chronionego obszaru źródeł leczniczych. Żeby nie naruszyć istniejących prądów wód gruntowych, założono wiele syfonów, które prowadzą wodę pod długim na 175 m i szerokim 30 m budynkiem. Szczególnym utrudnieniem było przesunięcie z placu budowy ponad

dwudziestu przewodów podziemnych. Prace te musiały być wykonane bardzo starannie.

### Drażnienie oraz podpory

Podczas realizacji budowy pod dziedzińcem placu Kurhaus, zastosowano nowoczesny sposób budowania. Najpierw wybetonowane zostały zewnętrzne ściany i sufit parkingu, a następnie grunt – usunięto ok 26,000 m<sup>3</sup> ziemi. Dzięki temu możliwe było szybkie ponowne wykorzystanie dziedzińca Kurhausu, a utrudnienie związane z hałasem zostało zminimalizowane. Podstemplowanie historycznego budynku postawiło kolejne wyzwania. Żeby wstrząsy nie zagrażały funkcjonowaniu Kurhausu i Casina, planiści, przy bardzo ograniczonej przestrzeni budowlanej pod Kurhausem, postawili na metodę drażnienia za pomocą wysokiego ciśnienia.

### Wytrzymałe pokrycie dna

Dla ochrony betonowych ścian, ale również jako pomoc w poruszaniu się po parkingu, zastosowano barwne powierzchnie ścienne i podłogowe. Wszystkie betonowe sufity i płyty podłogowe ramp zaopatrzone są w specjalny barwny system ochronny powierzchni, który czyni powierzchnie bardzo odpornymi.

### Przyjazny dla użytkownika

Garaż podziemny pod Bowling Green ma dużo do zaoferowania pod względem użyteczności dla kierowców. Wyróżnić tu należy rozstawienie miejsc parkingowych z szerokością 2,5 m jak również bezkolizyjne uliczki. Szeroka oferta miejsc parkingowych dla matek z dziećmi i wysokość wjazdu 2,20 m stanowi kolejne ułatwienia. Parking pod Bowling Green w Wiesbaden otrzymał wyróżnienie ADAC jako parking przyjazny dla użytkownika.

[www.beton.org](http://www.beton.org)

### Tablica budowlana:

<b>Administrator:</b>	Züblin Parking Bowling Green GmbH, Frankfurt
<b>Kierownictwo:</b>	Innopark GmbH, Wiesbaden
<b>Projekt architektoniczny i konstrukcja nośna:</b>	Anselment, Möller & Partner GmbH, Karlsruhe
<b>Plan powierzchni:</b>	Büro Karl Bauer, Karlsruhe
<b>Realizacja:</b>	Ed. Züblin AG, Frankfurt
<b>Lokalizacja:</b>	Wiesbaden
<b>Wielkość podziemnego garażu:</b>	powierzchnia 175 x 30 m 2 poziomy
<b>Czas budowy:</b>	2 lata
<b>Oddanie do eksploatacji:</b>	Maj 2006

# I Europejskie Forum Branżowe



*Euro-Parking 2008 to forum branżowe dotyczące planowania, budowy, modernizacji oraz zagospodarowania miejsc parkingowych, które odbędzie się w Augsburgu (Niemcy) w dniach 24-26 września 2008 roku.*

Wszyscy obserwujemy natężenie ruchu w Europie. Oczywistym skutkiem tej sytuacji jest fakt spowolnienia ruchu ulicznego i wzrost zapotrzebowania na miejsca parkingowe w śródmieściu, centrach handlowych, przy wielkich przedsiębiorstwach, czy lokalnych instytucjach.

**EuroParking 2008** wychodzi naprzeciw oczekiwaniom inwestorów oraz zarządców i prezentuje profesjonalne forum branży parkingowej. Podczas trzydniowej imprezy będzie można zapoznać się z najnowszymi rozwiązaniami systemów parkingowych, ich modernizacją, a także z aktualnymi informacjami, innowacjami i rozwiązaniami związanymi z szeroko pojętą techniką parkingową.

Organizatorzy informują, że we wrześniu w Augsburgu obecni będą niemal wszyscy ważni przedstawiciele branży parkingowej z Europy. Impreza została tak pomyślana, aby każdy mógł uczestniczyć w interesujących go wydarzeniach, spotkaniach i wykładach. Z uwagi na międzynarodowy charakter

impresy, wszystkie wydarzenia będą odbywać się w języku angielskim, jednak istnieje możliwość tłumaczenia wystąpień.



Organizatorem imprezy jest AFAG, niemiecka firma specjalizująca się w organizacji targów i spotkań branżowych. AFAG jest organizatorem między innymi targów

Interlift – wiodących międzynarodowych targów branży dźwigowej, czy targów GrindTed- międzynarodowej imprezy branżowej dotyczącej techniki szlifierskiej. Dzięki przedstawicielstwu firmy w wielu krajach (w tym w Polsce) uczestnictwo w Euro-Parking jest w zasięgu wszystkich firm związanych z branżą w Europie, a nawet poza nią.

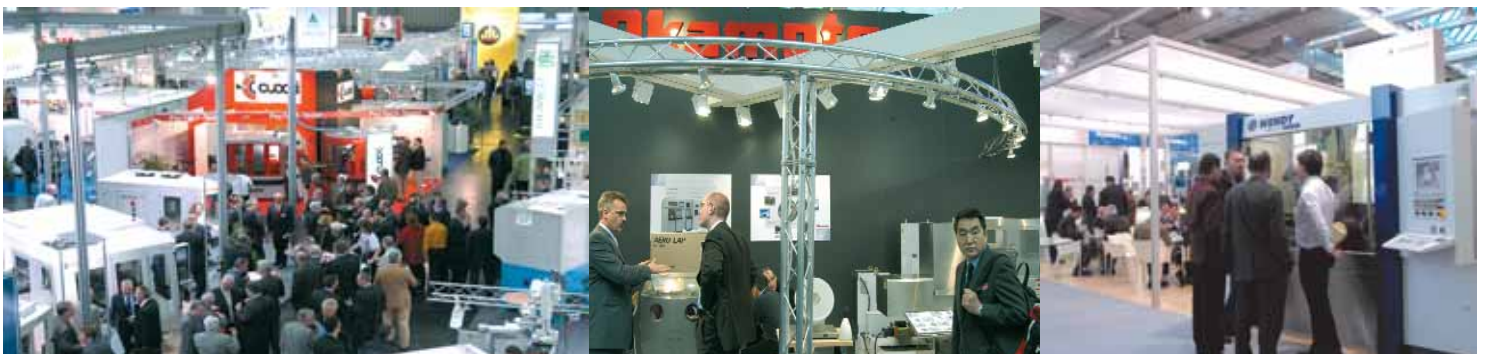
Targi powstają przy współpracy z: EUROPARKING – magazynem branżowym dotyczącym zagospodarowania przestrzeni parkingowych

Sponsorem targów jest:

- Wydawnictwo Kleffmann
- ADAC
- GIVT Spółka Innowacyjnych Technologii Ruchu Drogowego

**Redakcja EuroParking Polska**

**Więcej informacji: [www.europarking2008.de](http://www.europarking2008.de)**



Targi Forum Branżowego



Planertag organizowany przez GUEP cieszy się coraz większym zainteresowaniem

# GUEP Dzień planowania w Augsburgu

## GUEP

Gütegemeinschaft  
Planung der Instandhaltung  
von Betonbauwerken e.V.

*Ochrona przeciwpożarowa będzie głównym tematem trzeciego GUEP Planertag (dnia planowania) w Augsburgu.*

*25 września 2008 roku GUEP po raz pierwszy zorganizuje swój Planertag w Augsburgu w ramach EuroParkingu 2008 – fachowych targów dotyczących planowania, budowy, renowacji i zagospodarowania przestrzeni parkingowych. Tematyka targów dotyczy będzie kwestii doprowadzenia do należytego stanu betonowych budynków ze szczególnym uwzględnieniem ochrony przeciwpożarowej.*

Często podczas planowania architekt znajduje się między przysłowiowym „młotem, a kowadłem”, czyli między wymaganiami konserwatora zabytków, a prawem budowlanym. Zgodnie z dyrektywą mówiącą o naprawie betonowych budynków, należy uwzględnić wszystkie kwestie ochrony przeciwpożarowej. Przy czym ochrona taka należy do jednych z najważniejszych budowlanych wymagań.



Z tego powodu Planertag w Augsburgu poświęcony został w szczególności tej tematyce. W fachowych referatach przedstawiony zostanie przegląd istotnych zarządzeń przeciwpożarowych, dowiedzieć się będzie można, na trzech praktycznych przykładach, jak należy je stosować. Ponadto omówione zostaną prawa i obowiązki planisty pod względem odpowiedzialności prawnej. Przedyskutowana będzie również kwestia tego, co ma pierwszeństwo: zabytek, czy prawo budowlane.

[www.guep.de](http://www.guep.de)



PlusColleg:

# Renowacja budynku i prawo



Prezentacja praktyczna cieszyła się szczególnym powodzeniem.

W kwietniu PlusColleg ponownie zorganizował w Kassel seminarium parkingów wielokondygnacyjnych na temat: „Renowacja budynku i prawo”. Urozmaicona tematyka wykładów oraz praktyczna i obrazowa prezentacja spotkały się z dobrą reakcją uczestników.



Reinhard Muth (GF LiftConsulting GmbH, Weisbaden)

Rüdiger Fritsch referował na temat problemów z odpowiedzialnością i gwarancją podczas renowacji budynków i postawił pytanie: **Jak długo będą istnieć wady prawne?** Wyjaśnił kilka przykładów i przeprowadził porównanie odnośnie czasu trwania pomiędzy VOB a BGB. Dużym zainteresowaniem uczestników cieszył się również temat wind. **W jakim stanie jest winda? Czy powinna zostać poddana renowacji?** To część pytań, na które padały odpowiedzi. Reinhard Muth (GF LiftConsulting GmbH, Weisbaden) wyjaśniał, jak jego przedsiębiorstwo może być pomocne innym zakładom przy analizie stanu windy i dobieraniu odpowiednich środków modernizacji – wraz z celem optymalizacji kosztów zarówno przy doprowadzaniu wind do należytego stanu jak i przy późniejszej konserwacji oraz przeglądzie technicznym.

## W praktyce

W części praktycznej technicy do spraw izolacji, na przykładzie eksponatów, zademonstrowali uczestnikom jak w trzech krokach, za pomocą płynnego sztucznego tworzywa, można odnowić i lepiej uszczelnić rampę. Na początku przedstawio-

no izolację nośnika IPB oraz powierzchni z podkładem i z rysami o powierzchni nieregularnej. Otoczenie nośnika IPB było zaskakująco proste i dla uczestników szybko stało się jasne, że



Seminarium parkingów wielokondygnacyjnych odbywające się w Kassel

wysokiej jakości płynne tworzywa sztuczne można stosować elastycznie. Następnie wykonano pancierz z włókny. Potem nastąpiło rozcieranie wierzchniej warstwy zaprawy murarskiej za pomocą kielni murarskiej i pełno powierzchniowe posypywanie piaskiem kwarcowym dla poprawienia szorstkości. Na sam koniec zademonstrowano aplikację odpornej mechanicznie warstwy struktury. Mały krąg uczestników pozwolił przy tym na zadawanie pytań i wymianę doświadczeń.

[www.pluscolleg.de](http://www.pluscolleg.de)

# 16 – te fachowe sympozjum

dotyczące utrzymania w należytym stanie budowli z betonu



*Wspólnota Dóbr Krajowych Doprowadzania do Należytego Stanu Budynków Betonowych – to rozwinięcie skrótu LIB NRW (Landeseigenschaftsinstandsetzung von Betonbauten NRW e. V.) – już po raz 16 – ty organizuje sym-*

*pozjum. Na cieszącej się dużym zainteresowaniem imprezie informowano o zastosowaniu i rozwoju dyrektyw, udzielano praktycznych wskazówek oraz przedstawiano interesujące obiekty z zakresu utrzymania budynków w należytym stanie.*

Program stał na wysokim poziomie, podobnie jak jego referenci: inżynier dyplomowany Heinz-Dieter Dickhaut wypowiedział się na temat szczególnych osiągnięć utrzymania budynków betonowych w należytym stanie oraz późniejszych kłopotów i błędach planistów. W wykładzie dra inż. Michaela Fiebricha była mowa o specyfice ochrony betonowych budynków w odniesieniu do wymogów planistów i wykwalifikowanej kadry kierowniczej. Dr inż. Turgay Öztürk jako najważniejszy punkt swojego wystąpienia przedstawił temat głębokiego impregnowania wodoodpornego stalowych konstrukcji z betonu w celu uniknięcia kosztownego doprowadzenia budynku do odpowiedniego stanu. Martin Wallmann, na przykładzie parkingu wielokondygnacyjnego uniwersytetu w Wuppertalu, przybliżył tematykę wymogów nowoczesnych systemów OS. Gerd Motzke uświetnił program tematem o gwarancji oraz przedawnienia przy katodycznej ochronie przed korozją.

[www.lib-nrw.de](http://www.lib-nrw.de)

## Impulsy 2008

*Z inicjatywy przedsiębiorstw Schneider Intercom GmbH oraz Geutebrück GmbH z wiosny tego roku, pod nazwą Impulsy 2008, otworzono całkiem nową sieć sklepów dla specjalistów z przemysłu komunikacji i bezpieczeństwa, urzędu oraz administracji.*

Producenci systemów komunikacyjnych oraz systemów bezpieczeństwa, wykonali razem projekt, co jest nowością w branży. Dziesięciu różnych specjalistów zaprezentowało rozwiązania zgodnie z zasadą: kompletny system jest czymś więcej niż sumą swoich części. Z tego powodu na pierwszym planie wykładów i dyskusji nie stała technika, lecz korzyści i zalety nowego zintegrowanego systemu.

[www.impulse2008.de](http://www.impulse2008.de)



*Centralnym punktem dyskusji były korzyści i zalety systemu*

APRIMATIC

## Szlabany hydrauliczne



*W aktualnej ofercie firmy APRIMATIC znajdują się dwa modele szlabanów hydraulicznych, które mogą współpracować z ramieniem o długości od 3,0 m do 6,5 m.*

Nowoczesna technologia hydrauliczna zastosowana w szlabanach ZT 64 oraz ZT 60 posiada wiele zalet względem najpopularniejszych obecnie szlabanów elektromechanicznych. Główną z nich jest oczywiście duża siła dostarczana równomiernie przez siłownik, co gwarantuje płynną pracę nawet długiego ramienia w całym zakresie ruchu. Podwójna blokada hydrauliczna jest w stanie utrzymać ramię w każdej pozycji, co jest szczególnie doceniane w położeniu dolnym ramienia (uniemożliwia siłowe otwarcie przejazdu). Odpowiednie zawory regulujące przepływ oleju umożliwiają ustawienie optymalnej prędkości ruchu ramienia, a więc czasu otwarcia. Za bezpieczeństwo podczas kolizji odpowiadają ultraczułe zawory typu „BY-PASS”, które redukują siłę nacisku ramienia w przypadku napotkania przeszkody. Dużym atutem szlabanów hydraulicznych serii ZT jest solidna ramowa konstrukcja oraz system mocowania ramienia do kolumny. Najechanie pojazdu na barierę powoduje złamanie ramienia w miejscu mocowania nie uszkadzając przy tym samej kolumny i przymocowanego do ramy napędu.

Dobór odpowiedniej kolumny bariery zależy od długości ramienia oraz posadowienia (lewa lub prawa strona wjazdu). Decyzję o miejscu instalacji należy więc podjąć przed zamówieniem urządzenia. Instalację bariery ułatwia dedykowana podstawa montażowa przeznaczona do zatopienia w fundamencie.

Przystępny proces programowania i regulacji ogranicza do minimum czas potrzebny na uruchomienie urządzenia. Dodatkowo akcesoria tj.: fotokomórki, pętle indukcyjne, lampy sygnalizacyjne, odbiornik radiowy, można podłączyć bezpośrednio do układu sterującego napędem, który jest umieszczony wewnątrz obudowy kolumny. Układ sterujący umożliwia ponadto sterowanie drugim szlabanem (slave) w przypadku, gdy wjazd obsługują dwa szlabany otwierane przeciwsośnie. Ramię można rozłączyć od siłownika hydraulicznego specjalnym kluczem, co umożliwia ręczną obsługę bariery w przypadku np. braku zasilania.

Na zamówienie szlabany dostępne są w obudowach wykonanych ze stali nierdzewnej inox. Aluminiowe ramiona o przekroju 25x90 mm do długości 4,5 m posiadają gumowy odbojnik na całej swojej długości, który dodatkowo chroni pojazd w przypadku ewentualnej kolizji. Ramiona o długości od 5 do 6,5 m wykonane z aluminium mają przekrój 50x100 mm. Oba modele wyposażone są w ostrzegawcze naklejki z logo APRIMATIC. Ramiona można wyposażyć w podpory stałe lub ruchome.

Dane techniczne	ZT 64	ZT 60
Zasilanie	230 VAC 50 Hz	
Moc silnika	250 W	
Pobór prądu	1,6 A	
Max. ciśnienie robocze	40 bar	
Zakres ruchu ramienia	90°	
Typ oleju	AprimOil HC 13	
Waga z olejem	50 kg	85 kg
Długość ramienia	3,0-4,5m	5,0-6,5m
Czas otwarcia	5 sek.	11 sek
Ilość cykli/dobę	400	300

Adam Pongowski Miwi-Urmet Sp. z o.o.  
www.miwurmet.com.pl

**Aprimatic**  
THE CHAMPION OF AUTOMATION

**urmet**  
MIWI



MIWI-URMET Sp. z o. o. 91-341 Łódź, ul. Pojezierska 90 A, tel. 042 616 21 00, fax 042 616 21 13  
www.miwurmet.com.pl, e-mail: miwi@miwurmet.com.pl

## Dostęp pod kontrolą

Konieczność zarządzania i kontroli ruchu pojazdów na terenie parkingów dużych osiedli mieszkaniowych, czy obiektów przemysłowych, niesie potrzebę zamknięcia wjazdu na dany teren za pomocą jednej lub wielu bram automatycznych lub szlabanów. Przy dużej intensywności pracy korzystniejszym rozwiązaniem jest sterowanie ruchem z wykorzystaniem szlabanów automatycznych. Są lepiej przystosowane do intensywnej pracy, mniej wrażliwe na niekorzystne warunki atmosferyczne, szybciej realizują ruch otwierania/zamykania.



W ofercie Nice Polska znajdują się dwie rodziny szlabanów: WIL oraz SIGNO, a rozpiętość długości ramion (od 3 do 8 m) zabezpiecza praktycznie wszelkie wymagania co do szerokości wjazdu. Sterowanie szlabanami można realizować na kilka sposobów. W przypadku, gdy w pobliżu wjazdu na teren obiektu znajduje się pomieszczenie wartownika nadzorującego ruch pojazdów, zwykle to właśnie on uruchamia zapory wykorzystując przyciski umieszczone w swojej dyżurce (lub na zewnątrz – w pobliżu szlabanu). Drugi sposób, to udostępnienie użytkownikom obiektu możliwości uruchamiania automatyki.

Najczęściej realizowane jest to za pomocą sterowania ra-

diowego. Każdy użytkownik otrzymuje nadajnik radiowy (pilot), jedno- lub wielokanałowy, którego sygnał otwiera/zamyka jeden lub więcej szlabanów, w zależności od sposobu zaprogramowania systemu. W ten sposób można „przydzielić” poszczególnym użytkownikom możliwość sterowania wybranymi szlabanami, a dodatkowo umożliwić sterowanie ruchem. Innym sposobem uruchamiania automatyki jest system kart zbliżeniowych. W takim przypadku uprawniony użytkownik, by podnieść ramię szlabanu musi na chwilę zbliżyć swoją kartę do czytnika umieszczonego w pobliżu szlabanu w takim miejscu, by możliwe było dokonanie tego bez opuszczania pojazdu. Ten sposób sterowania gwarantuje bezpieczeństwo wjazdu/wyjazdu tylko przez uprawnionych do tego użytkowników.

Istnieje też możliwość połączenia obu sposobów z wykorzystaniem jednego sterownika. Nice Polska oferuje nadajniki radiowe FLOR-M, zawierające w swym wnętrzu kompletny układ karty zbliżeniowej. Mogą więc one pełnić zarówno funkcję klasycznego sterownika radiowego jak i zbliżeniowego, co poszerza możliwości konfiguracji całego systemu sterowania wjazdami na danym terenie. W tym przypadku system może być tak skonfigurowany, aby użytkownicy mogli otwierać szlabany, ale również drzwi (karta zbliżeniowa) lub bramy (wielokanałowe piloty).



### WIL

Szlabany elektromechaniczne do wjazdów publicznych i zastosowań przemysłowych o długości ramienia 4 lub 6 m.

**Cechy:**

Wbudowana centrala sterująca może być wyjmowana dla ułatwienia podłączeń i ustawień. Ramię może być zamocowane prawostronnie lub lewostronnie.

**Zawsze pracuje:**

nawet w przypadku braku zasilania szlaban pracuje - można łatwo podłączyć akumulator B12-B.

**Bezpieczny:**

system wykrywania przeszkody przy otwarciu i zamknięciu, podłączenie do 2 linii fotokomórek, odwrócenie ruchu ramienia po przecięciu linii fotokomórek, regulacja prędkości, obsługa semafora. Ograniczniki dla zwolnienia przy otwarciu i zamknięciu mogą być regulowane mechanicznie. Łagodny start i zatrzymanie

**Szybkość działania:**

minimalny czas otwierania od 3,5 sekundy

### SIGNO

Szlabany elektromechaniczne do wjazdów prywatnych, publicznych i zastosowań przemysłowych o długości ramienia do 8,5 m., do pracy bardzo intensywnej.

**Mocny i szybki:** czas otwarcia między 1.8 s do 6.0 s.

**Inteligentny:**

odwrócenie ruchu ramienia w przypadku napotkania przeszkody.

**Zawsze pracuje:**

nawet w przypadku braku zasilania szlaban pracuje - można łatwo podłączyć i schować akumulator PS224.

**Bezpieczny:**

łagodny start przy otwieraniu i zwolnienie przy zamykaniu. Zaawansowana, nowoczesna elektronika, łatwa regulacja siły, prędkości i zwolnienia.

**Funkcja serwisowa:**

kontrolka sygnalizuje potrzebę wykonania konserwacji po wcześniej zaprogramowanej ilości cykli, tryb serwisowy - po uszkodzeniu sprężyny szlaban może pracować awaryjnie (praca skokowa do przyjazdu serwisu).

[www.nice.pl](http://www.nice.pl)

Brama do garaży zbiorczych

## ET 500



ET 500

*ET 500 – pracuje cicho i płynnie, nie wymaga konserwacji. Najbardziej charakterystyczne cechy bramy ET 500, to ekonomiczność, bezpieczeństwo osób oraz funkcjonowanie i bardzo cicha praca nawet przy dużej częstotliwości użytkowania. Ta konstrukcja bramy, praktycznie nie wymagająca konserwacji, jest wyposażona w niezwykający się mechanizm przeciwwagi, dzięki czemu otwiera się i zamyka płynnie, cicho i bezpiecznie.*

### Ilość miejsc parkingowych

Z napędem **SupraMatic H maks.**

do 50 miejsc parkingowych.

Z napędem **ITO 400**

powyżej 50 miejsc parkingowych.

### Zalety:

- spokojny i bardzo cichy bieg bramy
- brama i napęd badane jako całość, gwarantowana długotrwała, oszczędna eksploatacja, bezpieczeństwo obsługi i niskie koszty eksploatacji
- konstrukcja przeznaczona na min. 250 000 cykli bramy
- zajmuje mało miejsca pod nadprożem, pasuje do ciasnych garaży, opcjonalną ramę ościeżnicy można dostać w ofercie w sytuacjach montażowych bez nadproża i boczno mocowania.
- skrzydło bramy ocynkowane, malowane proszkowo w kolorze RAL 9006, pozostałe kolory z palety RAL na życzenie
- minimalne wychylenie się skrzydła bramy poza otwór
- podwójne liny i mechanizm przeciwwagi gwarantują bezpieczną i niezawodną pracę bramy
- łożyskowane rolki z tworzywa sztucznego
- dostępne także z drzwiami przejściowymi

[www.hormann.pl](http://www.hormann.pl)

Nowy szlaban Beninca

## EVA 5



*W 2008 roku Beninca rozszerzyła asortyment o nowy elektro-mechaniczny szlaban Eva 5 o długości ramienia 5 m przeznaczony do intensywnej pracy.*



eva retro intera

Szlaban posiada bardzo stabilne końcówki oraz wał wyjściowy z wielokrotnym, dzięki czemu ramię szlabanu jest odpowiednio stabilne.

Wkrótce dostępny będzie szlaban o długości ramienia do 7,0 m.

### Długość ramienia

szlabanów Beninca wynosi od 2 do 6,5 m.



eva lampeggiante

### Kolumna szlabanu

jest galwanizowana i lakierowana w celu ochrony przed korozją.

### Zalety:

Wbudowana centrala umieszczona jest w górnej części kolumny i posiada liczne funkcje m. in.: łagodny start/stop w celu wygodnej i precyzyjnej pracy, regulację prędkości i siły, współużytkownik, osoba obecna, zamknięcie po przecięciu linii fotokomórek, zwolnienie pracy silnika, regulację prędkości, elektroniczną regulację siły, osobne wejście na otwieranie i zamykanie. Szlaban posiada łatwy w obsłudze, gwarantujący duże bezpieczeństwo, system ręcznego odblokowania.



eva intera

[www.beninca.pl](http://www.beninca.pl)

# Waga jednego ramienia

*Nowoczesne zarządzanie nieruchomością wymaga wzięcia pod uwagę wielu czynników. Nieważne czy opiekujemy się osiedlem mieszkaniowym, biurowcem lub sklepem, do sprawnego funkcjonowania niezbędne jest zgranie i działanie wszystkich elementów: od terminowego wywozu śmieci po sprawny szlaban.*

Pierwszym miejscem, które oglądają nasi goście, klienci czy współpracownicy, jest... parking. Niezależnie od tego jak sprawnie mamy zorganizowaną recepcję, jak elegancko urządzony hol, to właśnie parking może zadecydować o pierwszym wrażeniu, które często jest decydujące. Jeśli nasi goście będą musieli pół godziny szukać miejsca postojowego, albo gdy przy firmowym parkingu będzie stała stara budka, a wjazd ograniczał łańcuch, nie będzie ono dobre. Dlatego już na początku warto pokazać, że jesteśmy nowoczesni i dobrze zorganizowani.

Czasy, gdy szlabany były obsługiwane ręcznie, już minęły. Szlaban elektromechaniczny, to nie tylko większa wygoda ale i sprawność działania oraz bezpieczeństwo użytkownika. Wybierając takie urządzenie warto zwrócić uwagę na łatwość montażu, przystosowanie do intensywnej pracy, czy do zmiennych warunków pogodowych. Wszystkie te cechy posiada szlaban elektromechaniczny B604 firmy FAAC.

Firma FAAC dużą wagę przykładła do bezpieczeństwa i funkcjonalności swoich produktów. Dlatego szlaban B604 posiada zabezpieczenie przeciwwznieseniowe. Nowoczesny moduł, zainstalowany bezpośrednio na płycie centrali sterującej,



kontroluje siłę ciągu szlabanu i w razie awarii blokuje ramię. Całość jest tak skonstruowana, że można je odblokować i opuścić lub podnieść ręcznie.

Tam, gdzie przez wzgląd na historyczny czy reprezentacyjny charakter miejsca, nie można ustawić szlabanu, dobrym rozwiązaniem mogą być słupki FAAC CITY. Na drodze niepożądanym pojazdom stanie stalowy cylinder z wbudowanym mechanizmem tłokowym, który umożliwi bardzo szybkie schowanie zapory pod ziemię oraz jej wysunięcie. Cylinder jest odporny na działania czynników zewnętrznych, w szczególności na próbę sforsowania przez nadjeżdżający pojazd. Zapory drogowe FAAC CITY występują zarówno w wersji hydraulicznej – przeznaczonej do pracy intensywnej, jak i gazowej – idealnie sprawdzających się w obszarach o mniejszym natężeniu ruchu. Jeśli chcemy zobaczyć jak słupki te sprawdzają się w praktyce, wystarczy odwiedzić Wawel.

Nowoczesny parking, to nie tylko kontrola wjazdu. Jeśli zależy nam na szybkim, prostym i zautomatyzowanym zarządzaniu, powinniśmy zainstalować cały system parkingowy. Umożliwi on nam nie tylko dokładną kontrolę nad tym kto wjeżdża i wyjeżdża, ale także automatycznie pobierać opłaty. System PARK-LITE oparty jest na technologii nośników danych: bilety z kodem kreskowym dla odwiedzających i karty zbliżeniowe dla stałych klientów.

Sprawne działanie instytucji zależy od niezawodności wszystkich jego elementów. Budynek to organizm, w którym każda część ma znaczenie. Dlatego wybierając urządzenia, które mają ułatwić pracę, warto wziąć pod uwagę ich jakość i użyteczność.



*Słupki blokujące osobom nieupoważnionym wjazd na Wawel*

# Wywiad z Heiko Könicke – organizatorem targów AFAQ



Heiko Könicke

*Atrakcyjność naszych śródmieści wraz z ich różnorodnym wyposażeniem, zabytkami i mnóstwem sklepów, które do tego spełniać muszą jeszcze wymagania estetyczne, nie da się utrzymać bez zaawansowanych rozwiązań.*

**EP:** Jak EuroParking rozwinął się w ciągu ostatnich lat?

**HK:** EuroParking stworzony został przez branżę jako uzupełnienie Wiesbaden i rozwinął się bardzo dobrze. W tym miejscu podziękować należy kompetentnemu zespołowi ekspertów: dr inż. Ilja Irmscher (GIVT), dypl. inż. Ralf Stock (ADAC) i Maren Meyerling M. A. (Magazyn EuroParking). Dzięki ich głębokiej znajomości rynku i nieocenionemu zaangażowaniu, które włożyli w ułożenie program wykładów, udało się poruszyć szerokie spektrum aktualnych problemów i wskazać przyszłościowe rozwiązania. Towarzysząca targom wystawa, wraz z 30 przedstawicielami przedsiębiorstw, w idealny sposób ją uzupełnia.

**EP:** Do kogo skierowany jest EuroParking?

**HK:** Fachowa konferencja EuroParkingu zwraca się do szerokiej gamy klientów. W szczególności są to administratorzy, osoby zajmujące się wyposażaniem i dostawą miejsc parkingowych, zarządcy centrów handlowych, klinik i hoteli. Naturalnie zaliczają się do tego również ci, którzy mieli do czynienia z planowaniem i zarządzaniem tego rodzaju obiektami, podobnie jak przedsiębiorstwa budowlane.

**EP:** Jakie tematy poruszane będą na konferencji?

**HK:** Konferencja EuroParkingu fachowo naświetla wszystkie istotne aspekty branży. Zaczynając od planowania i stawiania budynków parkingowych (w szczególności chodzi tutaj o innowacyjne techniki budowania i urządzenia parkingowe), poprzez marketing parkingu wielokondygnacyjnego, reklamę i technikę zagospodarowania aż do renowacji oraz zarządzania przestrzenią parkingową. Kolejny obszar pokazuje rozwiązania problemów przestrzeni parkingowej dla gmin. Parkingi dla samochodów ciężarowych i rowerów omawiane będą dodatkowo.

**EP:** Co będzie można zobaczyć na towarzyszącej targom wystawie?

**HK:** Jak możecie sobie państwo wyobrazić, wystawa przedstawia branżę planowania parkingów od planowania ruchu drogowego, poprzez zagospodarowanie, aż do renowacji budynków betonowych. Będzie można również wybrać się na wyprawę naukową do Monachium, podczas której będzie



można zwiedzić trzy interesujące obiekty: podziemny automatyczny garaż mieszkańców ulicy Donnerberger, Angerhof oraz parking wielokondygnacyjny P 81 przy lotnisku w Monachium.

**EP:** Czy w tym miejscu zdecyduje się pan na prognozę dalszego rozwoju EuroParkingu?

**HK:** W obliczu ciągle rozwijającej się komunikacji indywidualnej, popyt na miejsca parkingowe nadal będzie wzrastał. Atrakcyjność naszych śródmieści wraz z ich różnorodnym wyposażeniem, zabytkami i mnóstwem sklepów, które do tego spełniać muszą jeszcze wymagania estetyczne, nie da się utrzymać bez zaawansowanych rozwiązań.

Wręcz z EuroParkingiem 2008 oferujemy branży doskonałą platformę komunikacyjną. Zainteresowani mogą tu uzyskać kompetentne informacje z pierwszej ręki o aktualnych problemach i możliwych rozwiązaniach.

Jeśli ta oferta zostanie przyjęta, wtedy nastąpi bardzo pozytywny rozwój EuroParkingu. Za dwa lata na EuroParkingu 2010 z pewnością będziemy mogli cieszyć się z wyraźnie większych osiągnięć.

**EuroParking**



Przestrzeń parkingowe zredukowane zostaną do absolutnego minimum

## W Szwajcarii parkowanie, to sztuka parkowania



Felix Koller – kierownik marketingu w przedsiębiorstwie BALLMOOS A. G.

10 lat działa w branży parkingowej. W firmie BALLMOOS A. G. jest odpowiedzialny za marketing, sprzedaż i międzynarodowy rozwój biznesowy.

**EP:** Dlaczego w Szwajcarii parkowanie nazywa się „sztuką parkowania”, a nie po prostu „parkowaniem”?

**Felix Koller:** Właściwie nie wiadomo dlaczego w Szwajcarii używamy innego słowa. Może dlatego, że parkowanie nie

zawsze oznacza to samo, co sztuka parkowania. W Szwajcarii są też pewne różnice w porównaniu do niemieckiego rynku parkingowego.

**EP:** Gdzie są więc różnice między niemieckim a szwajcarskim rynkiem parkingowym?

**FK:** Niemiecki rynek bardzo mocno został ukształtowany przez przedsiębiorstwa parkingowe. W Szwajcarii jest inaczej. W większości przypadków parkingi są prowadzone przez prywatnych właścicieli. Związane jest to z różnorodnymi wymaganiami dotyczącymi technologii, zakresu funkcji i innych środków adaptacji rynku.

**EP:** Jak dochodzi do tworzenia brakujących miejsc parkingowych?

**FK:** Z jednej strony Szwajcarii, ze względu na swoją topologię, ma wysoki udział w nieproduktywnej powierzchni. Z drugiej strony gęstość zaludnienia w Szwajcarii, w porównaniu do powierzchni produktywnej, jest ekstremalnie wysoka. Również ceny gruntów są rekordowo wysokie. Do tego dochodzi względnie wysoka siła sprzedaży, co z kolei odzwierciedla się w dużej liczbie prywatnych pojazdów. Dodatkowo stworzenie przestrzeni parkingowej, w sensie wspierania ruchu publicznego, jest silnie regulowane. Wszystkie te czynniki prowadzą w sumie do zmniejszenia przestrzeni parkingowej.



*Parkowanie w Szwajcarii jest ekstremalnie drogie*

**EP:** Czy są w ogóle miejsca, na których można bezpłatnie zaparkować?

**FK:** Jeszcze są, choć raczej w okolicach wiejskich. W zasadzie w miastach i ich aglomeracjach wszystkie miejsca parkingowe są kontrolowane, względnie podlegają opłacie. W wielu miastach znane są tzw. „niebieskie strefy”, gdzie można bezpłatnie zaparkować swoje auto na pewien ograniczony czas. Gościnnie miejsca znaleźć można również w dzielnicach mieszkaniowych, gdzie z reguły można bezpłatnie zaparkować swoje auto.

**EP:** Jak drogie są miejsca parkingowe?

**FK:** Jednym słowem: drogie. Drogie dla administratorów, ale również bardzo drogie dla użytkowników. Dobrze prowadzony parking wielokondygnacyjny w centralnej części Szwajcarii jest, w najprawdziwszym sensie tego słowa, „dojną krową”. Dobrze prowadzony parking, z punktu ekonomiki i organizacji przedsiębiorstwa, jest też bardzo interesujący i to jest powód, dla którego większość właścicieli parkingów samodzielnie nimi zarządza.

W centrum Zürichu za godzinę postoju na parkingu zapłacimy 4.00 CHF, ale naprawdę będzie drogo, jeśli za parking nie zapłacimy. Mandat za nielegalne parkowanie wynosi od 40 do 100 franków, a po 10 godzinach złego parkowania policja sporządza dodatkowo raport.

**EP:** Czy podejmuje się kroki budowlane, mające zwiększyć ilość przestrzeni parkingowej?

**FK:** Oczywiście nie w taki sposób, w jaki można by było tego oczekiwać. Ilość miejsc parkingowych jest zredukowana do absolutnego minimum. Przedsiębiorstwa, takie jak centra handlowe, czy sklepy meblowe, nie mogą dać do dyspozycji tyle miejsc parkingowych swoim klientom ile potrzebują, muszą utrzymywać określony kontyngent. Prowadzi to nieuchronnie do zmniejszenia jego liczby. Poza tym nowa przestrzeń parkingowa musi być logicznie zagospodarowana.

**EP:** Co konkretnie oznacza ta sytuacja dla pana pracy?

**FK:** Ponieważ z uwagi na prawo, właściciele parkingów sami muszą zadbać o ich zagospodarowanie, na pierwszym planie nie stoi już, tak jak kiedyś, jakość usługi i zakres funkcji parkingu, lecz prawie wyłącznie cena. Wiodący producenci szwajcarskiego rynku zareagowali i dopasowali swoją strukturę kosztów, bez oszczędzania na jakości w przygotowaniu. Jest to największym wyzwaniem i jednocześnie najważniejszym warunkiem sukcesu.

Bardzo ważnym jest również, aby dobrze zrozumieć procesy rozwoju sklepów oraz potrzeby ich klientów, czy bierzemy pod uwagę centrum handlowe, park, dom handlowy, czy hotel. Tylko wtedy, gdy się to zrozumie, jest się w stanie przedstawić zakres funkcji systemu parkingowego.

System parkingowy nigdy nie jest wyabstrahowany od reszty. Często jest on punktem węzłowym dużej ilości dopełniających się systemów, które trzeba wdrożyć i zintegrować. Warunkiem wstępnym do tego jest otwarta i elastyczna architektura systemu.

Dla nas jako producentów oznacza to, że zawsze powinniśmy postrzegać parking globalnie: zaczynając od potrzeb klientów, poprzez zarządzanie produktami, aż do zastosowania indywidualnych rozwiązań, w których zawsze mocno uwzględniamy naszych klientów.

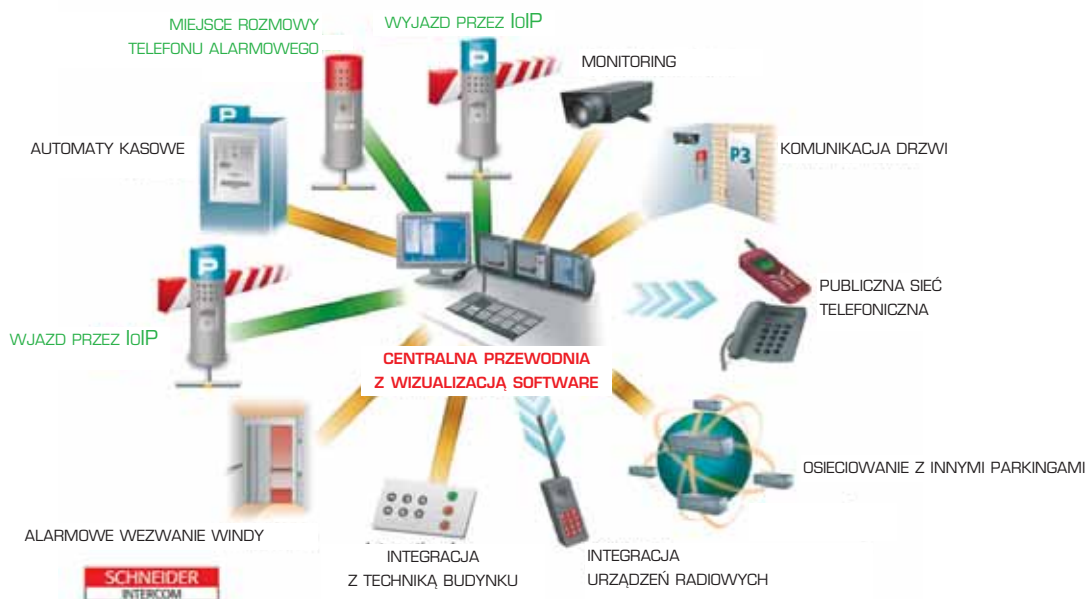


*Parkingami zarządzają często prywatni właściciele*

**EuroParking**

# Wewnętrzna łączność telefoniczna

w wielopoziomowych parkingach za pomocą Intercom over IP



Zarys systemu z rozwiązaniem IoIP dla parkingów wielokondygnacyjnych



W centrali wszystko zbiega się razem

*Intercom over IP idealnie nadaje się do parkingów wielokondygnacyjnych i sieci parkingowych. W przeciwieństwie do Voice over IP transmisja mowy następuje przy szerokości pasma 7 kHz i więcej. Właśnie dlatego integracyjne cyfrowe systemy komunikacyjne i systemy bezpieczeństwa oferują bardzo wysoką jakość sygnału.*

Nazwa Schneider Intercom, jak żadna inna w branży bezpieczeństwa, związana jest z tematem Intercom over IP (IoIP). Schneider Intercom jako jedno z pierwszych przedsiębiorstw już w 2002 roku zaoferował projekty osieciowania dla urządzeń Intercom, wykorzystywanych przez lokalne i globalne sieci (LAN i WAN). Terminale Intercom mogą być również bezpośrednio zintegrowane przez IP. W jednym systemie można elastycznie łączyć analogowy układ czteroprzewodowy, cyfrowy układ dwuprzewodowy oraz technologię IP. Ponadto nadal mogą być wykorzystywane istniejące już urządzenia analogowe.

Możliwa jest również integracja rozwiązań SIP. Schneider Intercom zaprezentował projekt i urządzenie w ramach targów Light & Building 2008. Z nowym interfejsem SIP/IAX można zintegrować telefony IP z oddalonego miejsca w istniejącej już infrastrukturze intercomu. Telefony są wtedy zamieszczone w wykazie sieci IP jako dodatkowe terminale i mogą być widoczne jako takie w GUI (np. Comwin).

## Centralny adres kontaktowy

Z IoIP możliwe jest, że: wszystkie systemy są łączone w jednym stanowisku kontrolnym – automaty kas i biletów, telefony alarmowe, komunikacja mobilna, urządzenia nagłaśniające i telefoniczne, monitoring oraz zarządzanie drzwiami. Centrum kontrolne staje się stanowiskiem do zarządzania i monitorowania całego parkingu. Dzięki temu daje się zastosować w przypadku parkingów wielokondygnacyjnych oraz teleobsługi w sieciach parkingowych. Dzięki zastosowaniu cyfrowej sieci można przyjmować wezwania z różnych parkingów, a zaprogramowane funkcje mogą być sterowane na odległość.

W razie potrzeby można działać szybko, między innymi łącząc zastosowanie komunikacji drzwi i bram oraz alarmowe wywołanie wind zgodnie z normą EN 81. W przypadku alarmu CO meldunki zostają przesłane, przez co drzwi automatycznie się otwierają. Dodatkowo, dzięki przekierowaniu i przekazowi wezwań z personelem nadzoru, można kontaktować się przez cały czas włączając publiczną sieć telefoniczną DEC albo GSM. Jednocześnie sporządzany jest raport z rozmowy i miejsca osoby telefonującej. Kontrola nad kamerami jest możliwa, gdyż sterowane są one z centrum kontrolnego.

## W praktyce

Rozwiązania firmy Schindler Intercom wielokrotnie sprawdziły się w praktyce. W Niemczech około 120 wielokondygnacyjnych parkingów APCOA jest połączonych przez 7 stanowisk dyspozycyjnych. Przedsiębiorstwo parkingowe Q-Park pracuje z istniejącą już na terenie całych Niemiec siecią 70 budynków i prawie 30 budynków COINPARK, podłączonych do centrum kontrolnego w Berlinie.

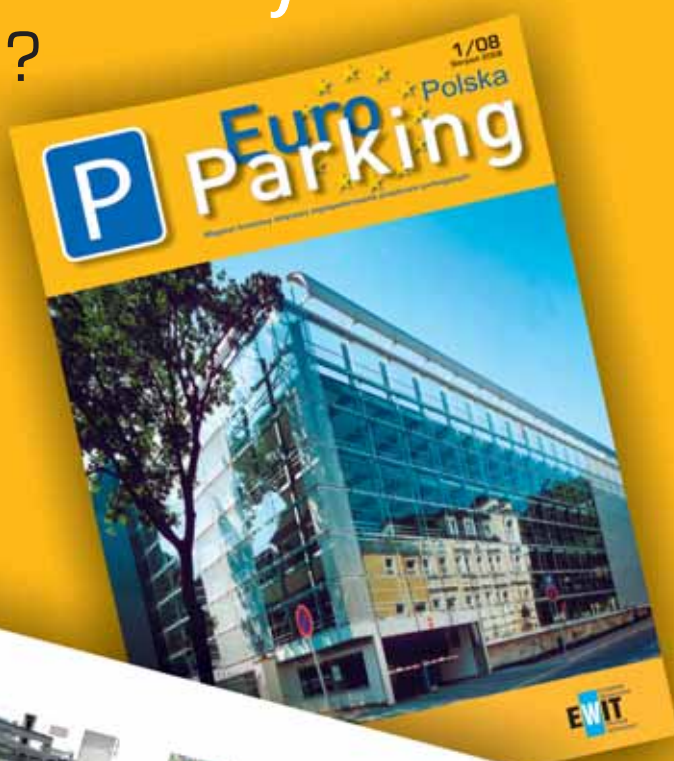
[www.schneider-intercom.de](http://www.schneider-intercom.de)

# Chcesz otrzymywać każdy numer EURO PARKING Polska?

## Zamów prenumeratę roczną!

# 4 WYDANIA

wynosi  
**70 zł brutto**



Aby zamówić prenumeratę kwartalnika EuroParking Polska, wystarczy wypełnić poniższy formularz zamówienia, przesłać go e-mailem lub faksem i dokonać wpłaty. Faktura zostanie wysłana wraz z pierwszym egzemplarzem pisma.

.....  
firma/imię nazwisko

.....  
miejscowość, kod pocztowy

.....  
ulica, nr domu

.....  
telefon

.....  
e-mail

.....  
NIP

**Fax 048-384 57 12**  
**redakcja@magazyn-europarking.pl**

# Euro Parking 08

Targi branżowe dotyczące planowania, budowy, renowacji i zagospodarowania przestrzeni parkingowej:  
24-26 wrzesień 2008



Dokumenty zgłoszeniowe  
do wzięcia udziału w targach dostępne  
na stronie internetowej:

[www.europarking2008.de](http://www.europarking2008.de)

Organizator:

AFAG Messen und Ausstellungen GmbH  
Messezentrum, 86159 Augsburg  
Tel (+49) 0821 - 589 82-370  
Fax (+49) 0821 - 589 82-379  
E-Mail [europarking@afag.de](mailto:europarking@afag.de)

Przy współpracy z:



EUROPARKING – magazyn branżowy dotyczący zagospodarowania przestrzeni parkingowych

Sponsorowany przez:



Spółka Innowacyjnych  
Technologii Ruchu  
Drogowego

