

Infrastruktura drogowa w miastach a kształtowanie zrównoważonej struktury urbanistycznej cz. II

Utworzono: wtorek, 20, marzec 2012 08:45 Michał Stangel



W europejskich metropoliach z doskonale funkcjonującym transportem publicznym i siecią ścieżek rowerowych, np. w Kopenhadze, Barcelonie, Londynie czy Paryżu, mieszkańcy żyjący i pracujący w śródmieściu mogą z powodzeniem funkcjonować bez samochodu, jednak wydaje się, że takie rozwiązania byłyby zbyt radykalne w warunkach polskich, gdzie poziom motoryzacji w ostatnich latach systematycznie rośnie.

Sytuacja polskich miast

Jak zauważa Michał Beim: „W większości władze polskich miast, choć w podejmowanych strategiach deklarują zrównoważony rozwój, prowadzą promotoryzacyjną politykę transportową. W efekcie priorytetem jest budowa nowych jezdni dla samochodów, podczas gdy znaczenie ruchu pieszego, rowerowego czy transportu publicznego jest niedoceniane. Piesi są rugowani z chodników przez parkujące pojazdy, o rowerzystach rzadko kiedy się myśli, a rozwój transportu publicznego stanowi tylko realizację planów sprzed wielu dekad, a nie jest odpowiedzią na współczesne kierunki rozwoju miast. W efekcie polskie miasta mają wyższy poziom motoryzacji (np. w Warszawie przypada 536 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, w Poznaniu - 515, Krakowie - 464) niż ich zachodnie odpowiedniki (Berlin - 318, Wiedeń - 392, Paryż - 417).” [1]

Dlatego potrzeba zrównoważonego kształtowania struktury urbanistycznej jest szczególnie istotna w kontekście rozwoju polskich miast, zapotrzebowania na nowe mieszkania i suburbanizacji. Doświadczenia krajów zachodnich pokazują potrzebę kształtowania nie „osiedli-sypialni”, lecz zwartych dzielnic miejskich z siatką ulic. Ulice są nie tylko miejscem poruszania się samochodów, ale też elementem przestrzeni publicznej, łączącym funkcje komunikacji samochodowej, publicznej, rowerowej i pieszej. W skali dzielnicy ulica może integrować lokalną społeczność i

Infrastruktura drogowa w miastach a kształtowanie zrównoważonej struktury urbanistycznej cz. II

Utworzono: wtorek, 20, marzec 2012 08:45 Michał Stangel

współtworzyć tożsamość miejsca. Walory ulic miejskich jako przestrzeni „integrujących przestrzeń” związane są zarówno z ukształtowaniem sieci ulic i czytelnymi powiązaniem, jak i z walorami estetycznymi - odpowiednim kształtowaniem nawierzchni, „małej architektury”, zieleni czy pierzei zabudowy.

Spojrzenie na infrastrukturę drogową z punktu widzenia inżynierii ruchu koncentruje się na płynności ruchu, niezależnie od jego rodzaju. Takie podejście pomija jednak zasadniczo kwestię jakości życia, którą w mieście osiągnąć można nie tyle przez zwiększanie przepustowości ulic dla koniecznych dojazdów, co przez odpowiednie zaplanowanie dostępnych lokalnie elementów takich jak infrastruktura społeczna, usługi, tereny zieleni itp.

Jak zauważa Michał Beim [1]: znaczenie inwestycji transportowych jest jednak dużo większe niż tylko ich wpływ na rozkład ruchu w mieście. W obliczu bardzo ułomnego systemu planowania przestrzennego inwestycje w infrastrukturę transportową stają się właściwie jedynym skutecznym narzędziem pozostającym w rękach publicznych, które pozwala kreować politykę przestrzenną, wpływając na zagospodarowanie działek. Infrastruktura transportowa w praktyce decyduje o rozmieszczeniu potencjałów urbanistycznych: lokalizacji nowych osiedli, terenów inwestycyjnych czy skupisk handlu. Decyzje w tym zakresie mogą zatem prowadzić do rozwiązywania problemów transportowych, ale także do tworzenia nowych, w miarę jak ludzie dostosowują swoje zachowania do zmieniającego się układu dróg.

Ulica jako przestrzeń miejska

Według kryteriów komunikacyjnych klasyfikacja drogi wynika przede wszystkim z funkcji drogi i przyporządkowanych drodze odpowiednich parametrów technicznych. W ten sposób ulice miejskie klasyfikuje się jako drogi główne, zbiorcze, lokalne lub dojazdowe. Normatywne parametry określają parametry techniczne jak minimalne odstęp między skrzyżowaniami, czy możliwość parkowania wzdłuż drogi, a także geometrię i wymiary linii rozgraniczających, pasów drogowych, skrajni czy odległości chodnika od jezdni. W terenie zabudowanym odstęp między skrzyżowaniami mogą być odpowiednio mniejsze, natomiast w istniejącej strukturze miejskiej zazwyczaj dużo mniejsze od normatywnych są zarówno odległości od skrzyżowań, jak i szerokości pasów rozgraniczających i odległości chodników [9].

Według kryteriów urbanistycznych drogi przebiegające na terenach miejskich możemy podzielić na arterie drogowe układu podstawowego (autostrady, drogi ekspresowe i główne) oraz ulice miejskie układu obsługującego, które oprócz funkcji komunikacji samochodowej pełnią także rolę miejskich przestrzeni publicznych (w aspekcie funkcjonalnym, przestrzennym, społecznym i kulturowym). Ulice miejskie, które sprzyjają kontaktom międzyludzkim i dają środowisku miejskiemu odpowiednią jakość są w europejskiej strefie kulturowej także głównym wyznacznikiem orientacji w przestrzeni.

Przykłady ulic w śródmieściach polskich miast pokazują, że niejednokrotnie drogi funkcjonujące jako główne lub zbiorcze są też ulicami miejskimi o bogatych

Infrastruktura drogowa w miastach a kształtowanie zrównoważonej struktury urbanistycznej cz. II

Utworzono: wtorek, 20, marzec 2012 08:45 Michał Stangel

walorach kompozycyjnych i przestrzennych, w których dobrze zintegrowany jest ruch pieszy czy rowerowy, a pierzeje zabudowy z usługami w parterach dostępnymi bezpośrednio z ulicy oraz zieleń miejska nadają im charakter reprezentacyjnych i funkcjonalnych miejskich przestrzeni komunikacyjnych. Przykładami mogą tu być choćby ulica Marszałkowska w Warszawie, Aleja Trzech Wieszczów w Krakowie czy Aleja Korfa w Katowicach.

Rodzaj ulicy / Nazwa angielska (UDC)	Rola w strukturze / charakterystyka
Droga główna, arteria <i>Main Road</i>	Główne drogi zapewniające połączenia między różnymi częściami miasta i dojazd do miasta
Aleja, Bulwar <i>Avenue or Boulevard</i>	Powiązania dzielnic i osiedli Funkcja reprezentacyjna Szpalery drzew wzdłuż krawędzi; zieleń rozdzielająca i izolacyjna
Lokalna ulica handlowa <i>High Street</i>	Ulica budująca tożsamość dzielnicy. Handel i usługi w parterach, w tym lokale gastronomiczne i inne funkcje powiązane z chodnikami; pełne pierzeje usługowe; przemieszanie funkcji, ruch pieszy, ścieżki rowerowe, elementy wystroju artystycznego
Ulica lub Plac <i>Street or Square</i>	Ulica w dzielnicach mieszkaniowych, lokale usługowe w narożnikach ulic itp., zieleń
Uliczka strefa pieszo jezdna, droga osiedlowa, podwórkowa <i>Mews / Courtyard</i>	Przemieszanie ruchu samochodów, pieszych i rowerów; pierwszeństwo pieszych; znaczne ograniczenie prędkości; parkowanie wzdłuż ulicy

W tradycyjnej, kwartałowej strukturze miejskiej ulice układu obsługującego tworzą gęstą i czytelną siatkę połączeń, dającą wiele możliwości poruszania się pomiędzy oddalonymi od siebie miejscami. W modernistycznej urbanistyce w mieście pojawiły się nowe formy dróg, bez tradycyjnej obudowy pierzejami: zarówno drogi szybkiego ruchu, jak i drogi dojazdowe, w tym ślepo zakończone (fr. „cul de sac”). Taki układ ulic zapewnia obsługę komunikacyjną, jednak nie stymuluje ulic jako przestrzeni miejskiej. Nurt powrotu do tradycyjnej tkanki miejskiej, wyrażony np. w angielskim podręczniku *Urban Design Compendium* [14] proponuje powrót do klasyfikacji ulic ze względu na ich rolę w strukturze przestrzennej tak, jak w tabeli.

dr inż. arch. Michał Stangel

Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego

Wydział Architektury

Politechnika Śląska

Spis literatury zawiera część III.