

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

Utworzono: środa, 21, marzec 2012 08:28 Michał Stangel



W planowanych nowych zespołach urbanistycznych kwestie dostępności komunikacyjnej pełnią podstawową rolę, ale coraz częściej wraca się też do wartości tradycyjnej urbanistyki i zwraca szczególną uwagę na kształtowanie siatki ulic jako elementu budującego strukturę miasta. Przykładami mogą być tu duże projekty urbanistyczne z Wrocławia i Gdańska.

Wrocław, Plac Społeczny

Obszar o powierzchni ok. 40 ha zlokalizowany jest w Śródmieściu Wrocławia na wschód od historycznego centrum, w pobliżu Odry. Na obszarze zwanym Placem Społecznym znajduje się węzeł głównych ulic w centrum Wrocławia, w tym tzw. trasy W-Z w ciągu ul. Oławskiej. W aktualnej polityce miejskiej Wrocławia, w wyniku prowadzonych prac planistycznych obszar ten ma stać się fragmentem centrum miasta z gęstą, kwartałową tkanką urbanistyczną ściśle zintegrowaną z otoczeniem

W roku 2007 odbył się konkurs na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru Placu Społecznego, w którym zwyciężył zespół Gottesman Szelcman Architecture Sarl z Paryża. W zwycięskiej koncepcji zaproponowano likwidację estakad i przeniesienie ruchu tranzytowego do tunelu. Zaproponowano strukturę kwartałów z siatką ulic i gęstą zabudową obrzeżną o średniej wysokości 5 kondygnacji (z punktowymi wyższymi dominantami) o przemieszanych funkcjach miejskich - budynki mieszkalne z usługami w parterach oraz m.in. zabudowa miasteczka akademickiego nad Odrą. Zaproponowano też sekwencję przestrzeni zielonych w tym nowe place miejskie i zieloną aleję pieszą ze ścieżką rowerową. Na podstawie zwycięskiej koncepcji oraz prac nagrodzonych II i III miejscem sformułowano dziewiętnaście wniosków pokonkursowych, które zostały później uwzględnione w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

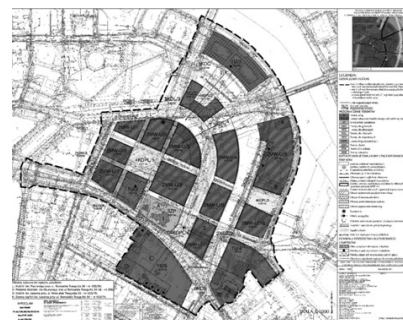
Infrastruktura drogowa w miastach a kształtowanie zrównoważonej struktury urbanistycznej cz. III

Utworzono: środa, 21, marzec 2012 08:28 Michał Stangel

Plan miejscowy opracowany przez Biuro Rozwoju Wrocławia został uchwalony w styczniu 2010 r. Plan stanowi podstawę prawną do realizacji zagospodarowania obszaru, poprzez stworzenie nowej, zwartej struktury miejskiej złożonej z ulic i kwartałów zabudowy mieszkaniowo usługowej. Równoległe z planem opracowano koncepcję komunikacyjną wraz z symulacjami docelowego obciążenia ruchem. Układ komunikacyjny przewiduje dwie ulice lokalne, w tym ul. Kujawska jako bulwar o szerokości 50 m z pasami zielni i trzema szpalerami drzew. Obsługę kwartałów zapewni kilkanaście ulic dojazdowych oraz ulic wewnętrznych. Ulice będą posiadały ciągłe pierzeje zabudowy, wyznaczone przez zapisaną w planie obowiązującą linię zabudowy.

W obszarze przewidziano też cztery nowe przestrzenie piesze, w tym obudowany pierzejami ze wszystkich stron kwadratowy plac miejski o powierzchni 0,7 ha o charakterze „małego rynku”. Uzupełnieniem planu miejscowego są bryłowe wizualizacje pokazujące ogólne gabaryty docelowej struktury miejskiej. Plan określa elementy struktury komunikacyjnej i położenie poszczególnych dróg w terenie, natomiast rozwiązania drogowe, w tym rzędne poszczególnych ulic, ustalone mają być w dalszym etapie prac. Obecnie trwa postępowanie przetargowe na opracowanie wielowariantowej koncepcji przebiegu docelowego układu drogowego (termin składania wniosków w lipcu 2011; przewidywany termin opracowania koncepcji w połowie 2012 roku) .

Planowana transformacja obszaru Placu Społecznego wpisuje się w omówiony we wstępie trend kreowania zwartej, zrównoważonej struktury miejskiej, która redukować może potrzeby transportowe mieszkańców, a dostęp do usług i miejsc pracy lokalnie bezpośrednio przekłada się na jakość życia. Jak wyjaśniał dyrektor Biura Rozwoju Wrocławia Tomasz Ossowicz, filozofia rozwoju miasta ma na celu, żeby utrzymać znaczną liczbę mieszkańców w Śródmieściu, niekoniecznie w samym centrum, ale w Śródmieściu (...) [8].



Młode Miasto w Gdańsku

Innym przykładem roli infrastruktury drogowej w realizacji dużego projektu urbanistycznego jest Młode Miasto - nowa dzielnica śródmiejska powstająca na dawnych terenach Stoczni Gdańskiej. Pomysł zagospodarowania terenów postoczniowych jako nowej dzielnicy miejskiej z funkcjami m mieszkaniowymi i

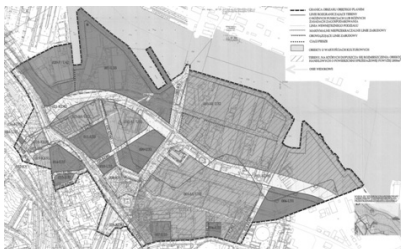
Infrastruktura drogowa w miastach a kształtowanie zrównoważonej struktury urbanistycznej cz. III

Utworzono: środa, 21, marzec 2012 08:28 Michał Stangel

usługowymi powstał w roku 1994, kiedy zaprzestano działalności w północnej części zakładu i władze stoczni oraz miasta zleciły opracowanie dla niej studium zagospodarowania zespołowi Mieczysławowi Kochanowskiemu z Politechniki Gdańskiej. Powstały główne założenia przekształcenia monofunkcyjnych terenów przemysłowych w wielofunkcyjną strukturę miejską, z nową arterią komunikacyjną oraz szerokim bulwarem, tzw. Drogą do Wolności. W roku 1999, po upadku stoczni, powstała spółka Synergia 99, zajmująca się koordynacją działań. Na jej zlecenie koncepcję zagospodarowania terenów postoczniowych opracowało bostońskie biuro Sasaki. W planach miejscowych dla terenów postoczniowych, uchwalonych w roku 2004, a przygotowanych przez Biuro Rozwoju Gdańska, zaplanowano tu funkcję komercyjną i mieszkaniową, ze znaczącym udziałem i wysoką jakością przestrzeni publicznych, priorytetem ruchu pieszego oraz dostępem transportu publicznego. Przewidziano intensywną zabudowę, a także zachowanie oraz twórcze nawiązanie do charakteru i tożsamości kulturowej miejsca [4].

Obecnie większość terenów należy do firmy BPTO, która nabyła je od spółki Synergia 99, oraz do Drewnicy Development, wyłonionej z Synergii 99 w roku 2008 w wyniku jej reorganizacji. BPTO opracowało szczegółowe projekty urbanistyczne oraz wytyczne projektowe (design code), określające funkcje i gabaryty budynków, a także zasady kształtowania przestrzeni publicznych z pierzejami. Faza planistyczna i urbanistyczna są już zakończone; rozpoczęła się współpraca z inwestorami i deweloperami, którzy będą realizować poszczególne obiekty [12].

Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska przygotowuje do realizacji inwestycję drogową „Budowa ulicy Nowej Wałowej – etap I, podetap 2 „Przedłużenie” – odcinek od ulicy Nowomiejskiej do Bramy Oliwskiej”, w ramach której ma powstać jezdnia dwupasmowa o szerokości pasa ruchu 3,5 m, chodniki oraz droga rowerowa. Nad terenem kolejowym planowany jest stalowy wiadukt, natomiast nad ulicą Jana z Kolna żelbetowa estakada. Ulica Nowa Wałowa będzie główną arterią Młodego Miasta, która umożliwi realizację inwestycji na terenach postoczniowych. Ulica realizowana będzie w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego pomiędzy miastem Gdańsk a BPTO. Pierwszy odcinek Nowej Wałowej ma kosztować ok. 120 mln zł, z czego miasto poniesie 40% kosztów budowy. W ramach porozumienia gmina swoją część ma spłacać przez 15 lat z wpływów z podatków od firm, które zainwestują w Młodym Mieście, a firma BPTO zobowiązała się pokryć różnicę, jeśli nie będzie odpowiedniej liczby firm i wpływy z podatków nie pokryją kolejnych miejskich rat.



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

Utworzono: środa, 21, marzec 2012 08:28 Michał Stangel

Podsumowanie

Kształtowanie infrastruktury drogowej w miastach jest ściśle powiązane z kształtowaniem formy urbanistycznej i struktury osadniczej. Sprzężenie zwrotne pomiędzy obsługą istniejących funkcji a dostępnością komunikacyjną terenów pod nowe inwestycje stanowi mechanizm rozwoju i przekształcania się struktur miejskich. Struktura osadnicza pozostaje więc w ścisłym związku z kierunkiem rozbudowy układu drogowego. W Polsce wciąż dynamicznie rośnie poziom motoryzacji mieszkańców, ale w Unii Europejskiej coraz częściej mówi się o potrzebie nie tyle zapewniania płynności dla potrzeb komunikacyjnych, co redukcji tych potrzeb, oraz promowania alternatywnych środków transportu. W praktyce oznacza to postulaty realizacji infrastruktury społecznej i usług w wielofunkcyjnych dzielnicach, co ograniczy codzienne potrzeby podróży, oraz promowanie alternatywnych środków transportu jakimi są komunikacja piesza, rowerowa i miejska zbiorowa, które są dużo mniej terenochłonne od indywidualnej komunikacji samochodowej. Ulice miejskie powinny nie tylko umożliwiać płynny ruch samochodowy, ale także przestrzeniami publicznymi, społecznymi, z małą architekturą, pierzejami, ścieżkami dla rowerów itp. Ulica jest wtedy elementem szerzej rozumianej zrównoważonej struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta.

dr inż. arch. Michał Stangel

Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego

Wydział Architektury

Politechnika Śląska

Artykuł przygotowany na V Międzynarodową Konferencję Naukowo-Techniczną „Ochrona środowiska i estetyka a rozwój infrastruktury drogowej” – Zamość, 7-9 września 2011 r., zorganizowaną przez lubelskie oddziały: SITK, GDDKiA, RDOŚ, TUP oraz Politechnikę Lubelską – Katedrę Dróg i Mostów.

Literatura:

1. Beim, M: Raport z zakorkowanego miasta. Rzeczpospolita - "Plus Minus", 07-08.05.2011, s. P10-P11.
2. Bergier T., Kronenberg J. (red.): Wyzwania zrównoważonego rozwoju w Polsce, Fundacja Sendzimira, Kraków 2010
3. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego Centrum w rejonie placu społecznego we Wrocławiu, uchwała nr XLV/1366/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dn. 21 stycznia 2010 r.
4. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gdańsk Nowe Miasto – Stocznia, Plac Solidarności. Uchwała nr XXVIII/903/04 Rady Miasta Gdańska z dn. 30

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

Utworzono: środa, 21, marzec 2012 08:28 Michał Stangel

września 2004 r.

5. Chmielewski, J.: Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast, Warszawa 2004

6. Farr, D.: Sustainable Urbanism. Urban Design with nature, New Jersey 2008

7. Lorens, P.: Gospodarowanie przestrzenią a polityka równoważenia rozwoju w: Studia Regionalne i Lokalne nr 4(22)/2005

8. Protokół z dyskusji i głosowania nad projektem uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu z dnia 21 stycznia 2010 roku, <http://www.um.wroc.pl/m130788/p130794.aspx>

9. Rozporządzenie Ministra transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

10. Thackara, J.: Na grzbiecie fali. O projektowaniu w złożonym świecie, Wydawnictwo Academica, Warszawa 2010

11. Stangel M., Miasta dla ludzi – rozmowa z Janem Gehlem, Architektura-Murator 02/2009

12. www.youngcity.pl

13. Komisja Wspólnot Europejskich, ZIELONA KSIĘGA: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, KOM(2007) 551 wersja ostateczna

14. Urban Design Compendium, English Partnerships, London 2005

Road infrastructure in urban areas in the shaping of a sustainable urban structure

This paper presents the relations between shaping roads infrastructure in urbanized areas, and sustainable urban development. As new building need circulation support, and new roads provide better conditions for new buildings, this positive feedback loop is among the main mechanisms of urban growth. The relations of urban form and roads can be discussed in two scales: the whole city, and local neighborhoods. In both cases the street may be seen as more than just space where cars move, and should be treated as an urban space and a substantial element of urban structure with active build frontages, bicycle lanes, greenery, comfortable paving, etc. A dense urban street grid can support local functioning and the use of local services, which reduces traffic needs.

Key words: sustainable urbaism, spatial planning, urban design, neighborhood,

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

Utworzono: środa, 21, marzec 2012 08:28 Michał Stangel

compact city, neighborhood unit, street, mobility