



Analizowanie struktury i rozwoju miasta w oderwaniu od układu komunikacyjnego jest rzeczą niezwykle trudną i zupełnie pozbawioną sensu. Siatka dróg, ulic, placów, stanowiąca graficzny obraz przestrzeni miasta jest z każdym z nich jednoznacznie kojarzona. Definiuje miasto, nadaje mu kształt widziany z lotu ptaka czy zwyczajnie - z mapy.

Komunikacja to jeden z sześciu podstawowych czynników decydujących o rozwoju jednostki osadniczej (rys. 1). Żeby w pełni zrozumieć jego znaczenie, należy odpowiedzieć sobie na jedno, na pozór proste pytanie: dlaczego powstało miasto? Odpowiadało na to zagadnienie wielu teoretyków urbanistyki, przytoczę tu jedną z tych odpowiedzi. Przyczyny powstania miasta według J. M. Chmielewskiego:



- miasto powstaje jako charakterystyczny objaw życia gospodarczego, społecznego i kulturalnego,
- ludność przechodzi z pasterskiego trybu życia do zajęć rolniczych, tworząc pierwotną i najprostszą formę osadnictwa - wieś,
- postęp życia gospodarczego i społecznego, przyrost ludności, rozwój rzemiosł i handlu powodują powstanie większych skupisk ludności w postaci

Komunikacja publiczna w kontekście rozwoju przestrzennego miasta cz. I

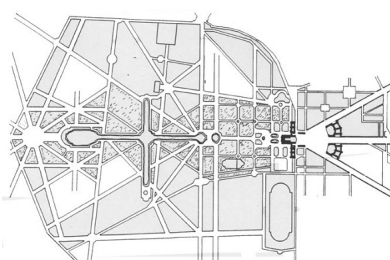
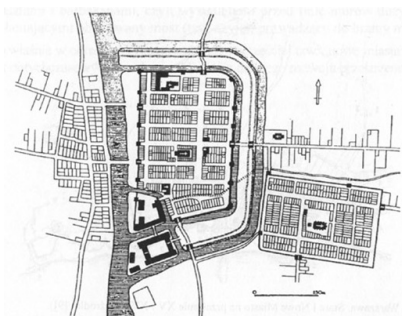
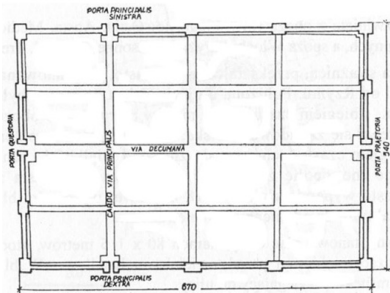
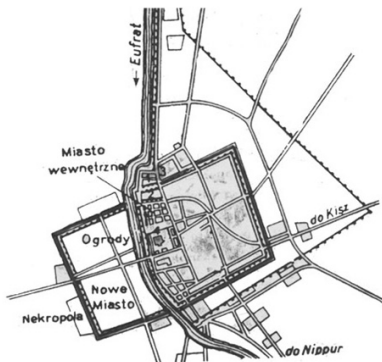
Utworzono: środa, 04, kwiecień 2012 08:35 Magdalena Rafalska

osiedli o wyższym stopniu rozwoju – rodzi się miasto.

Czynnik komunikacyjne:

- wpływ zewnętrznych szlaków komunikacyjnych na rozwój miasta; miasto zakładano w miejscach dostępnych komunikacyjnie,
- lokalizacja w pobliżu morza i rzek, które stanowiły niegdyś podstawowy element sieci transportu towarów i ludzi,
- wpływ wewnętrznych dróg na kształt miasta, połączenie odległych jego części, połączenie bram wejściowych do miasta,
- położenie w okolicy szlaków handlowych sprzyjających wymianie towarowej.

Przeglądając znane i zachowane rysunki przedstawiające plany miast od tych najdawniejszych starożytnej Persji, Mezopotamii, przez miasta Grecji, Rzymu, rozwiązania warowni średniowiecza, nowożytne założenia renesansu i baroku, nie sposób nie zauważyć, jak istotną rolę odgrywa w nich komunikacja - układ ulic służących do poruszania się pieszego czy konnego przez miasto.



Przełomowym momentem w historii rozwoju miast, podobnie jak w wielu innych dziedzinach życia, było wynalezienie maszyny parowej i rewolucja przemysłowa. Rozwijający się burzliwie przemysł przyciągał do miast tysiące ludzi poszukujących lepszego życia. Władze większości miast nie były przygotowane na tak dużą migrację. Powstawanie dzielnic i zakładów przemysłowych też było nowością, z

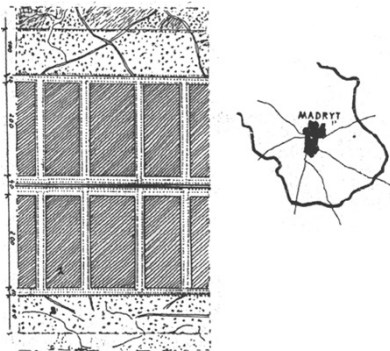
Utworzono: środa, 04, kwiecień 2012 08:35 Magdalena Rafalska

takimi problemami nie borykały się dotąd miasta w żadnej epoce. W efekcie miasta zaczęły się rozwijać w sposób niekontrolowany i chaotyczny.

W odpowiedzi projektanci i naukowcy zaczęli poszukiwać metod na rozwiązanie tych problemów. Powstało wiele projektów miast „idealnych”, których wdrożenie miało powstrzymać niekontrolowany rozwój jednostek. Opracowania te były, jak na tamte czasy niezwykle odważne i nowatorskie. W czasach, w których powstawały nie były doceniane w sposób taki, na jaki niewątpliwie zasługiwały.

Nie sposób nie wspomnieć w tym miejscu teoretycznego założenia hiszpańskiego urbanisty Arturo Soria y Mata - znanego pod nazwą miasta linearnego. Soria y Mata zafascynowany był tematyką komunikacji w mieście. W swojej pracy kierował się kilkoma zasadami, z których najważniejsza brzmiała: Z problemów komunikacji wywodzą się wszystkie inne problemy urbanistyki. Uważał on, że najlepszym miastem jest takie miasto, w którym na dojazdy docelowe człowiek poświęcić musi jak najmniejszą ilość czasu. Hasło to wydaje się być w aktualne również współcześnie.

Miasto linearne w wizji Sorii miało połączyć peryferyjne dzielnice Madrytu. Zaprojektowane zostało w sposób niezwykle prosty i logiczny – wzdłuż poprowadzonej linii kolejowej, a więc w formie długich i wąskich pasm zabudowy towarzyszącej szlakom komunikacyjnym. Trakcja przebiegać miała przez środek miasta (służyć miała celom komunikacji osobowej w ciągu dnia i komunikacji towarowej nocą), a w regularnych odstępach byłaby przecinana ulicą łączącą obie strony miasta. Pomiędzy terenami mieszkaniowymi miały znajdować się tereny rolnicze. Budynki mieszkalne miały być domami wolnostojącymi, z dużą liczbą terenów zielonych.



Nowatorski obraz miasta pokazał między innymi też Tony Garnier, architekt i urbanista francuski żyjący na przełomie XIX i XX w. W swoim projekcie miasta przemysłowego po raz pierwszy zastosował świadomy i przemyślany układ funkcjonalny miasta. Garnier wyraźnie zróżnicował trzy podstawowe funkcje: produkcji, mieszkania i higieny. Zaproponował, rozróżnienie między siecią połączeń międzymiejskich, podmiejskich i miejskich oraz zasadę strefowania. Według tej teorii poszczególne części miast tworzą jednolitą całość, każdy z sektorów dysponuje obiektem dominującym o indywidualnym charakterze. natomiast

Utworzono: środa, 04, kwiecień 2012 08:35 Magdalena Rafalska

elementem integrującym jest także zielen. Garnier zastosował pasmowy układ miasta. Chciał uzyskać jednolite, a jednocześnie optymalne warunki nasłonecznienia, dogodność komunikacji z możliwością sukcesywnego rozwoju. Układ ulic bazuje na układzie szachownicowym. Najistotniejszą innowacją jest umożliwienie pieszym poruszania się po mieście w sposób dowolny, bez przestrzegania sieci ulic. Cały bowiem obszar miasta traktowany jest jako wielki park.

Miasto - ogród Ebeneзера Howarda to kolejny projekt, w którym autor szukał odpowiedzi na problemy urbanizacji. Zespół miast satelitarnych, połączonych systemem transportu zbiorowego, mających za zadanie dociążenie przeludnionego miasta centralnego. Jednocześnie w systemie miasta ogrodu, Howard chciał połączyć zalety mieszkania na wsi i w mieście.

Magdalena Rafalska
Biuro Planowania Przestrzennego
Urząd Miasta Olsztyna