

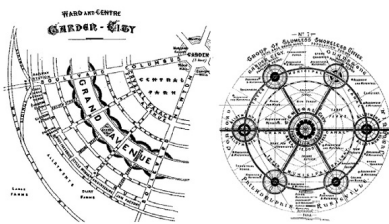
Komunikacja publiczna w kontekście rozwoju przestrzennego miasta cz. II

Utworzono: czwartek, 05, kwiecień 2012 08:29 Magdalena Rafalska



Nieuchronną konsekwencją gwałtownego rozwoju przestrzennego jednostek osadniczych stała się konieczność zapewnienia jej mieszkańcom możliwości w miarę sprawnego poruszania się między jego dzielnicami, z obrzeży do centrum i odwrotnie.

O ile w miastach polskich problem zakorkowanych ulic i przeciążenia komunikacyjnego pojawi się dopiero pod koniec XX w., miasta europejskie zmagają się z nim już w XIX. Londyn tych czasów jest równie nieprzejezdny jak współczesne aglomeracje. Próby regulacji sytuacji przez działania ograniczające dopuszczalną ilość pojazdów na ulicach, czy zakaz posiadania w jednej rodzinie więcej niż jednego auta, nie przynoszą spodziewanych rezultatów. Jedynym wyjściem z sytuacji okazuje się rozwój komunikacji zbiorowej.



Idea miasta ogrodu miała połączyć zalety mieszkania na wsi i w mieście oraz zapobiec masowemu pustoszeniu obszarów wiejskich Wielkiej Brytanii. Każdą z jednostek miało zamieszkiwać ok. 30 000 ludzi. Każdy pierścień miał być podzielony głównymi ulicami na 6 części. Centralną część miał stanowić kompleks parkowo-ogrodowy z budynkami użyteczności publicznej (ratusz, szpital itp.). Dalej następowała galeria ze sklepami, 500 m pierścień zabudowy mieszkaniowej, aleja parkowa, znowu pas zabudowy mieszkaniowej, wąski pas przemysłu i tereny rolnicze i rekreacyjne.

Komunikacja publiczna w kontekście rozwoju przestrzennego miasta cz. II

Utworzono: czwartek, 05, kwiecień 2012 08:29 Magdalena Rafalska

W Londynie pierwsza komunikacja zbiorowa pojawiła się już w 1829 r. Początkowo były to omnibusy konne, później zaczęły je wypierać pojazdy z silnikami spalinowymi. Władze Londynu bardzo szybko zrozumiały, że najlepszym rozwiązaniem będzie „schowanie” miejskiej kolei pod ziemię, tak żeby nie była bezpośrednim uczestnikiem ruchu drogowego. Pierwszą linię metra utworzono w 1863 r.

W dużych miastach polskich, do których dotarła kolej pojawił się najpierw problem skomunikowania odległych, budowanych często poza granicami miasta lub na jego peryferiach dworców kolejowych z innymi dzielnicami. Pojawiające się nowe ulice i trasy tramwajowe stanowiły specyficzny trzon rozrastających się miast. Wzdłuż nich powstawały nowe zabudowania, ośrodki usługowe, przemysłowe i mieszkalne.

W początku XX wieku w większości dużych miast warunki mieszkalne stawały się coraz gorsze. Na skutek uprzemysłowienia wzrosło zanieczyszczenie środowiska, robotnicy pracowali w niezdrowych warunkach. Ubogie warstwy społeczne zamieszkiwały ciasne śródmiejskie dzielnice, silnie przeludnione, a mieszkańcy o wyższym statusie społecznym coraz częściej decydowali się na zamieszkanie poza miastem lub na jego obrzeżach. Rozpoczął się bardzo nieprzyjazny dla miast proces dezurbanizacji - rozwoju przedmieść kosztem centrum miasta.

Urban sprawl do Polski dotarł pod koniec XX w. Coraz większa dostępność samochodu spowodowała, że jeden z podstawowych czynników kształtujących miasto - szybka dostępność niezbędnych funkcji - w zasadzie przestał obowiązywać. Ludność masowo zaczęła migrować do modnych podmiejskich „sypialni”, gdzie różnorodność mieszkań i działek otoczonych zielenią była dużo większa niż w samym mieście. Takie niekontrolowane rozlewnie się dzielnic na obrzeża miasta, przy ograniczonej dostępności transportu zbiorowego, spowodowało konieczność używania indywidualnego samochodu do codziennych dojazdów. Efektem tego bardzo szybko stało się specyficzne „podwójne” oblicze centrum: dzienne, stojące w korkach w drodze do pracy i szkoły, i nocne - wyludnione, częściowo zamierające po zakończeniu pracy biur i banków. Z drugiej strony, wzmożony ruch samochodowy wymógł na władających miastami konieczność budowy potężnych arterii komunikacyjnych, prowadzących z centrów na peryferie, stanowiących jednak jednocześnie o specyficznym podziale miasta na obszary po obu stronach arterii.

Suburbanizacja nie służy ani przestrzeni miasta ani jego mieszkańcom. Powoduje osłabienie więzi międzyludzkich, osłabia identyfikację mieszkańców z miastem, degradowe przestrzeń publiczną. Jednocześnie zajmowanie coraz większych przestrzeni pól, lasów i łąk pod zabudowę bezpowrotnie niszczy naturalny krajobraz regionu, pogarszając jakość funkcjonowania jego mieszkańców. Monofunkcyjne osiedla nie zaspokajają podstawowych potrzeb mieszkańców, powodując konieczność ciągłego przemieszczania się w rejony na tyle odległe, że niezbędne staje się użycie samochodu.

Procesu suburbanizacji nie można cofnąć. Można minimalizować jego skutki przez np. organizacją funkcjonalnego transportu zbiorowego, zachęającego do

Komunikacja publiczna w kontekście rozwoju przestrzennego miasta cz. II

Utworzono: czwartek, 05, kwiecień 2012 08:29 Magdalena Rafalska

pozostawienia samochodu w domu, a także budowę przyjaznego systemu ścieżek rowerowych, i dążąc do przełamania monofunkcyjnych dzielnic przez wprowadzanie do nich innej formy zainwestowania.

Widząc postępujące zagrożenie kraje Unii Europejskiej uchwaliły w maju 2007 r. tak zwaną Kartę Lipską - dokument mający na celu zapobieganie dalszej degradacji miast. Karta Lipska zwraca szczególną uwagę na zintegrowany rozwój miast, jako ośrodków wiedzy i innowacji.



Wśród wielu postulatów, zaleceń i działań strategicznych, treść Karty Lipskiej zawiera takie wytyczne:

- Tworzenie i zapewnianie przestrzeni publicznej wysokiej jakości, poprzez dobry standard budownictwa (niem. Baukultur). Jest to szczególnie ważne dla zachowania dziedzictwa architektonicznego. Budynki historyczne, przestrzenie publiczne oraz ich wartość miejska muszą koniecznie zostać zachowane. Przyciąga to inwestorów, siłę roboczą, turystów i umacnia jedność oraz tożsamość mieszkańców.
- Modernizacja sieci infrastruktury i poprawa wydajności energetycznej. Zakłada się tworzenie lub rozwijanie zrównoważonego, dostępnego i niezbyt kosztownego transportu miejskiego, posiadającego skoordynowane połączenia z sieciami transportu regionalnego. Należy łączyć (integrować) różne rodzaje transportu, ze szczególnym uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- Promowanie sprawnego i korzystnego cenowo transportu miejskiego: zrównanie szans w dotarciu do miejsc pracy, integracja z resztą miasta, uporządkowanie przestrzeni publicznej (np. strefy uspokojonego ruchu), dostosowanie ulic do potrzeb pieszych i rowerzystów, a nie wielkich potoków samochodowych.

Urbanistyka światowa zatoczyła swego rodzaju koło. Od greckiego państwa-miasta, rzymskiego obozu, przez miasto przemysłowe, suburbanizację, wraca do podstawowych zasad planowania miasta jako centralnego, wielofunkcyjnego ośrodka, przyjaznego dla mieszkańców, szanującego walory przyrodnicze, wyposażonego w sprawny transport zbiorowy.

Magdalena Rafalska
Biuro Planowania Przestrzennego
Urząd Miasta Olsztyna

Komunikacja publiczna w kontekście rozwoju przestrzennego miasta cz. II

Utworzono: czwartek, 05, kwiecień 2012 08:29 Magdalena Rafalska

Materiał został przygotowany na Seminarium Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu poświęcone „Przyszłości komunikacji zbiorowej w Olsztynie” (Wilimowo k. Olsztyna, marzec 2012). Honorowy patronat nad seminarium objął Prezydent m. Olsztyna Piotr Grzymowicz.