

ROZWÓJ OBSZARÓW MIEJSKICH A NOWE WYZWANIA DLA ORGANIZACJI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Artykuł obejmuje problematykę rozwoju miast i nowych wyzwań dla transportu publicznego. Zaprezentowano zagadnienia związane z wysoką emisją spalin, zanieczyszczeniem środowiska oraz rozwiązań dla tych problemów.

WSTĘP

U progu XXI wieku w dobie globalizacji wielowymiarowej ośrodki miejskie na całym świecie przeżywają burzliwy rozwój. Ta sytuacja rodzi liczne problemy, między innymi. Komunikacyjne, społeczne czy środowiskowe z którymi muszą się borykać mieszkańcy i „użytkownicy” miast. Ośrodki miejskie są zatem zobligowane do przekształceń zarówno w sferze strukturalnej jak i komunikacyjnej. W tym celu wdrażane są liczne zmiany mające dostosować infrastrukturę miejską do potrzeb współczesnego społeczeństwa. Rozwój terenów miejskich jest ściśle związane z procesami urbanizacji. Przez pojęcie urbanizacji [łac. Urbanus-miejski] rozumiemy zespół przemian odbywający się na kilku płaszczyznach: [1]

- Przemian przestrzennej- urbanizacja dotyczy przestrzennej rozległości terenów miejskich, złożoności form osadnictwa miejskiego jak i obszarów zurbanizowanych. Oznacza to powiększanie obszarów zagospodarowania przestrzennego w sposób typowy dla miasta, niezależnie od granic administracyjnych miasta.
- Przemian demograficznej- urbanizacja dotyczy przemieszczania się ludności z terenów wiejskich do miast, koncentracji ludności w miastach i stałym wzroście liczby mieszkańców na danym obszarze.
- Przemian ekonomicznej – urbanizacja polega na stałym wzroście liczby ludności zatrudnionej w zawodach poza rolniczych.
- Przemian społecznej – urbanizacja przyczynia się do upowszechniania wśród mieszkańców i użytkowników miast tzw. Miejskiego stylu życia jak również przyczynia się do przenikania miejskich wzorów społecznych, kulturowych i ekonomicznych na wieś.

Czynnikami determinującymi procesy urbanizacji są przede wszystkim migracje ludności oraz rozwój przemysłu i handlu. W obliczu takiej sytuacji miasta stają się zbyt małe i zbyt ciasne. Konsekwencją takiego stanu stają się wysokozurbanizowane obszary metropolitarne (metropolie). Metropolie uważa się za najwyższą i najbardziej rozwiniętą formę urbanizacji miast. Obszar metropolitarny składa się z centrum w postaci pojedynczego miasta oraz sąsiednich miast i gmin t.j. Otoczenia z którego część mieszkańców czynnych zawodowo codziennie dojeżdża do pracy zlokalizowanej w centrum. Obszar metropolitarny jest więc tożsamy z pojęciem dziennego basenu zatrudnienia, lub funkcjonalnego regionu miejskiego opartego na codziennych podróżach do pracy znajdującej się w centrum. Uwzględnia również znaczenie jakie dla kształtowania, wzmocnienia rozwoju układu, jakim jest obszar metropolitarny ma fakt wzajemnej zależności centrum miasta i otoczenia. [2]

Umiejętne zarządzanie terenami gęsto zaludnionymi- współczesnymi miastami i wpasowanie się w obecny, bardzo dynamiczny styl życia ludzi, którzy są niejako użytkownikami miasta, staje się dużym wyzwaniem dla władz rozwijających się przestrzeni miejskich, zarówno dużych metropolii jak również mniejszych miast wojewódzkich czy gminnych.

1. ROZWÓJ OBSZARÓW MIEJSKICH

Liczne podmioty funkcjonujące na terenie miasta zaangażowanie są w jego rozwój. Proces rozwoju miasta odbywa się na wielu płaszczyznach, w których podmioty wchodzą ze sobą w relacje kooperacyjne a zarazem konkurencyjne. Każde z nich realizuje ważne dla siebie zadania obierając najistotniejsze strategie działania. Jednocześnie miasto powinno być traktowane jako obszar, który wpływa na zachowanie podmiotów funkcjonujących na jego terenie i przyczynia się do osiągnięcia ważnych celów społecznych i ekonomicznych . [3] Nie można zapomnieć o najważniejszych użytkownikach przestrzeni miejskiej, a mianowicie mieszkańcach miasta. Miasta chcąc się rozwijać w sposób innowacyjny muszą posiadać szeroką ofertę dla swoich mieszkańców i użytkowników. Przede wszystkim stwarzać możliwości do znalezienia zatrudnienia, jak również obszary miejskie powinny być miejscem, w którym wiedzę i kreatywność mogą rozwijać młodzi ludzie. Należy, jednakże podkreślić, że tak ważne sfery jak sztuka, kultura, rozrywka nie mogą być pomijane w kształtowaniu dzisiejszych miast.[4]

Rozwojowi miasta towarzyszy również rozwój podmiotów gospodarczych funkcjonujących na jego obszarze. W skutek tego tereny miejskie zaczynają się rozrastać przestrzennie. Adoptowane są nowe okolice podmiejskie na potrzeby przemysłowe. Ta sytuacja prowadzi do napływu mieszkańców z rejonów wiejskich i jednocześnie zmianę źródła ich utrzymania. Tereny podmiejskie adoptowane są na nowe osiedla, co prowadzi do powiększania się obszarów miejskich. [5] Przez długi czas miasta rozrastały się odpowiednio do swoich możliwości ekonomicznych. Wyróżnia się dwa zasadnicze nurty tego rozrostu: [6]

- aglutynacja , czyli dolepanie kolejnego ciągu miasta do części już istniejącej i funkcjonującej. Struktura ta dąży przede wszystkim do wykształcenia się gwiazdowego układu urbanistycznego rozwijanego wzdłuż traktów transportowych oraz z zagospodarowaniem terenów między traktowych.
- rozwój policentryczny, jest przeciwieństwem powyższej aglutynacji polega na wykształceniu się układu urbanistycznego przez utworzenie się całkiem nowego niezależnego miasta obok dawnego. Utworzenie dzielnicy handlowej przy stacji kolejowej zlo-

kalizowanej na peryferiach miasta, bądź często przyległe rozwijającej się strefy przemysłowej z korzystnym układem komunikacyjnym względem miasta istniejącego i sukcesywnym zrostaniem się tych rejonów z miastem.

2. ROZLEWANIE SIĘ MIAST

Rozbudowa miast następuje wówczas kiedy tereny centralne są zbyt drogie oraz gdy specyfika miasta nie pozwala na dalsze zagospodarowanie tych obszarów. Należy pamiętać, iż niejednokrotnie w centralnych strefach mieści się historyczna część miasta, której przebudowa jest z wielu względów niemożliwa. W związku z powyższym znaczna część mieszkańców decyduje się na zamieszkanie na terenach podmiejskich lub w dzielnicach oddalonych w znacznym stopniu od strefy centralnej. Podyktowane jest to z jednej strony względami ekonomicznymi jak również przekonaniem, iż w dzielnicach bardziej odległych od centralnej części są lepsze warunki do zdrowego stylu życia, większa przestrzeń, mniej zanieczyszczone środowisko. Takie osiedla nazywane są potocznie „sypialniami miast”.

Wzrost aktywności obszarów podmiejskich jak i wzrost na tym terenie liczby ludności jest określony mianem suburbanizacji z łac. suburbium oznaczającego peryferyjny. Jest ona jednym z czterech etapów rozwoju miasta: [7]

- urbanizacji – rozwój obszarów miejskich, najbardziej w częściach centralnych miasta
- suburbanizacji – dalszy rozwój obszarów miejskich w strefie zewnętrznej
- reurbanizacji – modernizacji i odnowy miast w tym centrum, zmiany struktury gospodarczej, polepszenie jakości środowiska naturalnego, wprowadzanie nowych technologii.
- dezurbanizacji – którą cechuje spadek liczby ludności na obszarach centralnych, a następnie w częściach zewnętrznych, prowadzi do zmniejszania się aglomeracji.

Skutki procesów związanych z suburbanizacją dotyczą wielu aspektów życia, są zarówno pozytywne jak i negatywne. Naukowiec wskazuje jednak więcej negatywnych aspektów tego zjawiska. Najczęściej wymieniane są negatywne konsekwencje dla środowiska naturalnego, polegające na zagospodarowywaniu nowych obszarów ingerując tym samym w środowisko naturalne oraz utrata ładu przestrzennego. [8]

W Polsce rozwój stref podmiejskich związany jest w zasadniczej mierze z migracją ludności na obrzeża miast. Dla większości polskiego społeczeństwa najlepszą formą mieszkalną jest własny dom w spokojnej okolicy jednocześnie w bliskiej odległości od miasta, nie jest to jednak osiągalne dla ludzi o niskich dochodach dlatego też migracje dotyczą głównie osób zamożnych, lepiej sytuowanych często też lepiej wykształconych. Spadek liczby ludności w miastach jest skutkiem ujemnego salda migracji ludności. Ta sytuacja jest rezultatem rozlewania się miast (Urban Splay) i osiedlania się ludności miejskiej na przedmieściach i terenach około-miejskich.

W roku 2015 liczba osób zamieszkująca w miastach, w porównaniu z rokiem poprzednim zmniejszyła się o 37 769 (2%), a spadek nastąpił w 13 województwach. Natomiast na terenach wiejskich zamieszkuje o 20 712 osób (1%) więcej niż w poprzednim roku. Największy przyrost przypada na województwa pomorskie i wielkopolskie. A więc prężnie działające regiony polskie. Najbardziej zmniejszyła się liczba mieszkańców terenów wiejskich w uboższych województwach: lubuskim, świętokrzyskim, podlaskim, lubelskim. [9]

3. ROZWÓJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Naukowiec podkreślają również wpływ zjawiska suburbanizacji na zwiększenie potrzeb transportowych i komunikacyjnych w obszarze około-miejskim. Z nowych obszarów nieregularnej zabudowy mieszkańcy muszą dojechać do miasta, do szkoły czy do centrów handlowych. W tym celu konieczne jest skorzystanie z środka transportu. Z racji tego iż słaba jest dostępność komunikacji publicznej na terenach podmiejskich mieszkańcy najczęściej wybierają własny środek transportu jakim jest samochód. W związku z powyższym coraz częściej mamy do czynienia z kongestią transportową która tworzy się na drogach dojazdowych do centrum miasta w godzinach porannych i popołudniowych kiedy ruch na drogach jest najbardziej intensywny. Również kwestie związane z ekologią i ochroną środowiska są niezwykle ważne. Na całym świecie dąży się do opracowania strategii, które ograniczą szkodliwą emisję spalin. Rozwiązaniem problemu wydaje się być transport zbiorowy który skutecznie mógłby ograniczyć efekt kongestii oraz zmniejszyć emisję spalin. W związku z dużą świadomością społeczeństwa dotyczącą ekologii, jak również rygorystycznymi przepisami unijnymi w zakresie zrównoważonego rozwoju miast, coraz więcej samorządów inwestuje w nowoczesne rozwiązania jakimi są bezemisyjne pojazdy wykorzystywane w komunikacji miejskiej. Miasta kupują nowoczesne autobusy elektryczne, trolejbusy czy tramwaje.

Transport indywidualny w znacznym stopniu przyczynia się do spadku popytu na przewozy komunikacją miejską. Należy jednak zauważyć, iż nie tylko wzrost motoryzacji indywidualnej jest głównym czynnikiem spadku zainteresowania komunikacją zbiorową. Jednym z powodów spadku popytu na usługi z zakresu komunikacji miejskiej jest nieumiejętne zarządzanie komunikacją miejską, przez organy zajmujące się tą kwestią.

Komunikacja publiczna, która sprawdzała się w mniejszym lub większym stopniu przed laty w polskich miastach, w dzisiejszej dobie jest już nie atrakcyjna, i zdaje się nie nadążać za zmieniającą się rzeczywistością. Jednocześnie należy wspomnieć, iż wraz ze wzrostem cen energii elektrycznej, wzrostem cen paliw rosną koszty organizacji transportu komunikacji miejskiej co skutkuje wzrostem cen usług transportowych.

Patrząc przez pryzmat rozwijających się struktur miejskich i zagospodarowania terenów podmiejskich pod osiedla mieszkalne lub inne inwestycje należy zauważyć iż kwestie komunikacyjne należy rozpatrywać szerszej na poziomie gmin lub aglomeracji. Postrzeganie miasta jako wyizolowanego z otoczenia organizmu jest błędne i rodzi liczne problemy związane z przemieszczaniem się mieszkańców i z szeroko pojętą mobilnością użytkowników miast. Zatem należy stwierdzić, iż sprawne zarządzanie komunikacją miejską ma duże znaczenie dla sprawnego funkcjonowania miasta i otoczenia z nim sąsiadującego.

Organizatorzy transportu miejskiego podejmują wiele działań zmierzających do zmniejszenia załoczenia komunikacyjnego jak również do zmniejszenia emisji spalin i zanieczyszczenia środowiska. W tym celu coraz więcej polskich miast inwestuje w komunikację miejską znaczne środki finansowe przeznaczone z budżetu. Organizatorzy komunikacji miejskiej powinni tak zorganizować transport zbiorowy aby stał się on racjonalną alternatywą dla transportu indywidualnego.

Dla usprawnienia i zmodernizowania komunikacji miejskiej a przede wszystkim dla dostosowania jej do obecnych trendów panujących w Unii europejskiej, z dniem 1 marca 2011 weszła w życie Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym [Dz.U.2011 Nr 5 poz.13]. Ustawa określa zasady organizacji i funkcjonowania przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym na terytorium Polski.[10] Ustawa ta stanowi o wykonywaniu przewozów

pasażerskich na zasadach w niej określonych, które do tej pory były wykonywane na podstawie Ustawy o transporcie drogowym. Od stycznia 2017 roku transport drogowy będzie wykonywany tylko według tej Ustawy.

W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym wydzielone zostały zgodnie z podziałem administracyjnym różne poziomy zarządzania komunikacją publiczną, zwiększając odpowiedzialność i zaangażowanie samorządów za organizację i finansowanie podlegającego im transportu. Wprowadzone zostały nowe procedury dotyczące planowania i strategii rozwoju systemów transportowych, zwiększając ich dostępność i atrakcyjność, co powinno przyczynić się do podniesienia standardu podróży i satysfakcji użytkowników.

Obowiązek powołania organów zajmujących się zarządzaniem komunikacją zbiorową w poszczególnych jednostkach administracyjnych, w ramach wykonywania zadań służby publicznej w transporcie, jest głęboko przemyślane i ma swoje uzasadnienie. Przesłanką do tego rozwiązania jest przekonanie, że podejmowanie decyzji w bliskiej odległości od miejsca realizacji najszybciej spowoduje właściwy podział zadań przewozowych i pozwoli sprostać rzeczywistym potrzebom mieszkańców danego regionu. Jednocześnie rozwiązania te mają pozwolić na uzyskanie optymalnych kosztów realizacji przewozów w komunikacji zbiorowej na danym terenie oraz podnieść efektywność lokalnej komunikacji pasażerskiej. [11]

PODSUMOWANIE

Miasta stanowią siłę napędową gospodarki kraju, mogą być katalizatorem innowacji oraz kreatywności. Ich rozwój przyczynia się do lepszych perspektyw i większych możliwości dla mieszkańców miast. Jednocześnie są to również miejsca, gdzie skala takich problemów jak: problemy komunikacyjne, wysoka emisja spalin, zanieczyszczenie środowiska, problemy zdrowotne mieszkańców, są olbrzymie i wymagają stałych efektywnych rozwiązań. Wyszukując się na plan pierwszy problemy komunikacyjne są obecnie dużym wyzwaniem dla władz miast. Aktualne trendy w polityce transportowej zmierzają do tego aby rozwiązaniem dotychczasowych problemów komunikacyjnych, była zmiana modelu mobilności użytkowników miast i zmiany nastawienia do komunikacji publicznej. Przez zapewnienie szerokiej dostępności do komunikacji publicznej która wykorzystuje ekologiczne środki transportowe istnieje realna szansa, iż zmniejszy się udział transportu indywidualnego. Polepszenie sytuacji transportowej w miastach spowoduje iż wyzwania stawiane przed władzami miast dotyczące zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich zostaną stopniowo wdrażane i realizowane.

BIBLIOGRAFIA

1. <http://old.stat.gov.pl/bydgoszcz/docs/prez/Markowski.Krzysztof-prezentacja.pdf>
2. Lendziuch J.: Znaczenie obszarów metropolitalnych i ich otoczenia oraz współczesnych procesów metropolizacyjnych w kształtowaniu polityki regionalnej państwa, Wyd. Bałtycki Instytut Spraw Europejskich i Regionalnych, Gdynia 2004
3. Wrana K.: Uwarunkowania i procesy rozwoju miast, Katedra Badań Strategicznych i Regionalnych, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
4. O'Connor J., Shaw K., What next for the creative city?, City, Culture and Society 5, 2014
5. Szymczak M. Logistyka Miejska, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2008
6. Rzczyński B., Technologia i logistyka transportu a dynamika przestrzeni ekonomicznej miasta, Logistyka 2/2004
7. Tundys B., Logistyka miejska, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2013
8. Pod red. Rydzewski T., Smutek J., Wpływ suburbanizacji w strefie oddziaływania wielkiego miasta na dochody gmin z tytułu udziału w podatku dochodowym od osób fizycznych w Polsce, Biuletyn Współczesne aspekty badań przestrzeni geograficznej, Wyd. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2012
9. GUS Powierzchnia ludności w przekroju terytorialnym w 2015 <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20110050013>
11. S. Zamkowska, Rola i zadania organizatora przewozów w świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Logistyka 6/2014

DEVELOPMENT AREAS OF CITIES AND NEW CHALLENGES FOR PUBLIC TRANSPORT

Article includes problematic of development areas of cities and challenges for public transport. It presents issues related with high emission of exhaust, environment pollution and solutions for these problems.

Autorzy:

Mgr **Aleksandra Szczepańska** – Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania, Instytut Logistyki i Zarządzania Logistycznego, e-mail: olabelof@op.pl