

Bernard Rzczyński¹

CENTRUM MIASTA – WĘZEL GORDYJSKI URBANISTYKI KOMUNIKACYJNEJ

W artykule zawarto rozważania i refleksje na temat rozwoju centrów miast w aspekcie możliwości ich obsługi komunikacyjnej. Wiele przykładów dotyczy rozwoju miasta Poznania.

W miastach starożytnych centrum wyznaczała agora czy forum, w miastach średniowiecznych był nim rynek, który na ogół pełnił tę funkcję aż do końca XIX w. Gdy dotychczasowe miasto rozwijało się terytorialnie nie przez aglutynację (tj. przyłączanie do swego obszaru czyli inkorporację) okolicznych przedmieść czy wsi, lecz poprzez uzupełnienie dotychczasowego organizmu miejskiego nową, przylegającą doń osadą lokowaną, jako tzw. *n o w e m i a s t o*, zazwyczaj powielające (czasem częściowo, w zależności od topografii), rozplanowanie istniejącego, odtąd *s t a r e g o m i a s t a*, wówczas wyłaniał się problem funkcji centrum dla obu tych miast. Przykładowo w Poznaniu pierwszą trasę (i linię) tramwaju konnego w 1880 r. z dworca kolejowego poprowadzono na Stary Rynek, czyli do centrum średniowiecznego (rys.1).

Terytorialnie centrum miasta bywa zamiennie określane śródmieściem, jednak pod względem układu urbanistycznego, architektury i wyobrażenia mentalnego, występują w nim zazwyczaj następujące odrębne obszary – subcentra:



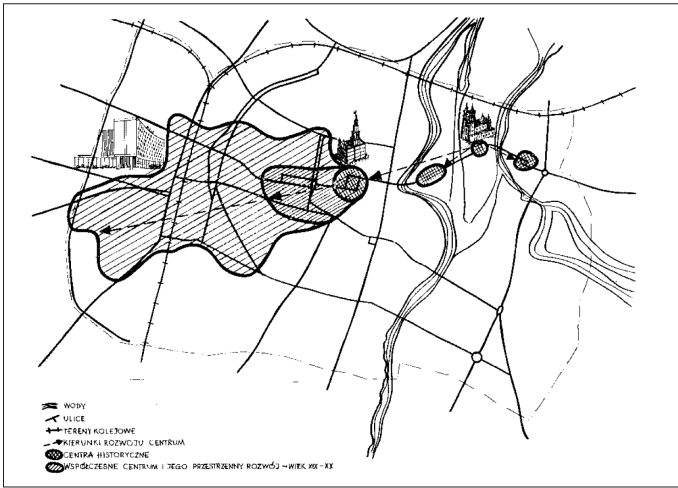
Rys. 1. Stary Rynek w Poznaniu według rozplanowania miasta z 1253 r.
Źródło: [2]

- miasto historyczne w obrębie dawnych murów, czyli rozplanowania średniowiecznego,
- miasto nowe, tj. obszar obejmujący rozplanowanie nowej jednostki miejskiej, często w granicach obwałowań obronnych, rozszerzający się terytorialnie po ich likwidacji na początku XX w. o nowe elementy układu urbanistycznego,
- otoczenie stacji kolejowej jako efektu wprowadzenia nowego środka komunikacji miasta ze światem w XIX w., wokół której powstawały zakłady produkcyjne i zespoły mieszkaniowe, przez co stawała się ona nowym rdzeniem miasta; było to w istocie powtórzenie zasady powstawania targów na skrzyżowaniu (czyli w prostym węźle) dróg kołowych jako impulsu do osadnictwa w tym miejscu; współcześnie takimi czynnikami w kształtowaniu nowych struktur urbanistycznych w przestrzeni publicznej miasta są m.in. kompleksy sportowe i rekreacyjne oraz miejsca kultu religijnego.

Niezależnie od formy powstawania i funkcjonowania tych elementarnych rdzeni miasta, faktem są dwa procesy przemian terytorialnych i znaczeniowych w kontekście problemu centrum miasta:

- pierwszy – w miarę rozwoju inwestycyjnego (infrastrukturalnego, technologicznego) i potencjału usługowego (w różnych dziedzinach, hierarchiach znaczeniowych dla społeczeństwa, gospodarki i zadań zarządczych państwa oraz skalach przestrzennego ciężenia/oddziaływania/dostępności) dynamiczne scalanie się poszczególnych subcentrów;
- drugi – ekspansja terytorialna centrum (przykład Poznania – rys.2 [2]) z etapami rozwoju wczoraj–dziś–jutro (rys. 3 [3]), która etiologicznie objaśniana bywa:
 - pelzającą transpozycją wielu dotychczasowych funkcji centralnych miasta,
 - rzekomą koniecznością aneksji terenów poza dotychczasowym obszarem centrum dla realizacji tych funkcji, co poza pewnymi racjami społecznymi (np. skróceniem drogi obywatela do urzędu miasta przez lokalizację tam jego ekspozytury) bądź w zakresie obsługi tych terenów agendami różnych służb publicznych (np. usług komunalnych czy ratownictwa ekologicznego) skutkuje przekształcaniem ich dotych-

¹ Prof. dr hab., dr inż. arch., b.rzczyński@ue.poznan.pl



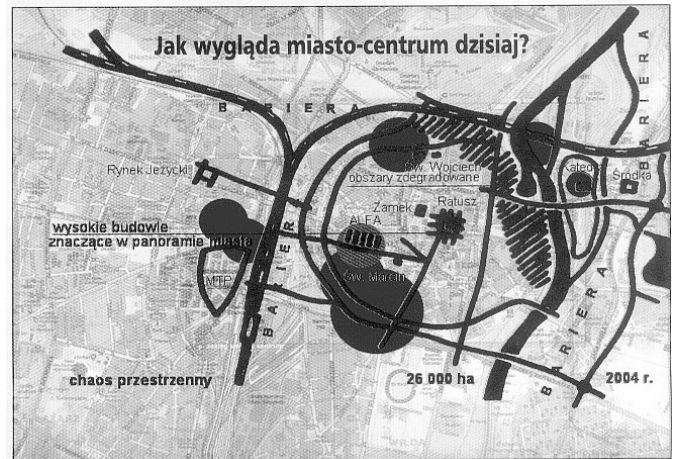
Rys. 2. Kierunki historycznej ekspansji centrum Poznania

czasowej struktury mieszkaniowo-handlowej, nieraz także rekreacyjnej, w strukturę obciążoną wszelkimi (a przynajmniej wieloma) dolegliwościami, w postaci ograniczenia swobody i bezpieczeństwa użytkowania panującymi w centrum, w tym lawinami potoków ruchu samochodowego, spowolnioną i zawodną funkcjonalnie komunikacją publiczną oraz dyskryminacją praw i potrzeb ruchu pieszego.

Przemiany w funkcji spełnianej przez poszczególne tereny miasta powodują oczywistą zmianę w ich użytkowaniu, a przede wszystkim wymagają adaptacji infrastrukturalnej i usługowej do nowych zadań, co wiąże się z potrzebą reorientacji ich zagospodarowania przestrzennego. Podobne problemy występują w otoczeniu miasta, zwłaszcza aglomeracji o znaczeniu metropolitalnym, które w miarę rozwoju znaczeniowego miasta i terytorialnego rozszerzania się suburbii wiodą nie tylko do reorientacji w definicji funkcjonalnej i charakteru zagospodarowania przestrzennego, ale także w kwestii zasięgu obszaru jej grawitacji do metropolii. Dotychczasowa „wieś spokojna, wieś wesola” przejmuje zadania urbanistyczne z całym dobrodziejstwem i ciężarem tego bagażu.

W miastach polskich obserwuje się dążność do amerykanizacji portretu architektonicznego centrum przez wypełnianie go wieżowcami (przykład projektu dla Warszawy – rys. 4) – nieraz z prześciganiami się, w którym mieście uda się wznieść wyższy od już znanych – co ma oczywiście swe przełożenie na uwarunkowania urbanistyczne i dostępność samochodem osobowym. Przy braku koordynacji między koncepcją i funkcją p i o n u (tj. wieżowca) i możliwościami terenowymi, uwarunkowaniami bezpieczeństwa technicznego i ekologicznego oraz ofertą dostępności transportowej *poziomu* (tj. dyspozycji urbanistycznych, nawet z wykorzystaniem przestrzeni podziemnych), zaplątanie się w węzeł gordyjski jest bliskie.

Stawanie się *homo motoricus*, zawodność usługowa systemów transportu publicznego, wywoływana również kongestią ruchu samochodowego na trasach bez wydzielonych torowisk tramwajowych i bez wydzielonych pasów ruchu autobusowego, stałe podwyższanie taryf w tym systemie,



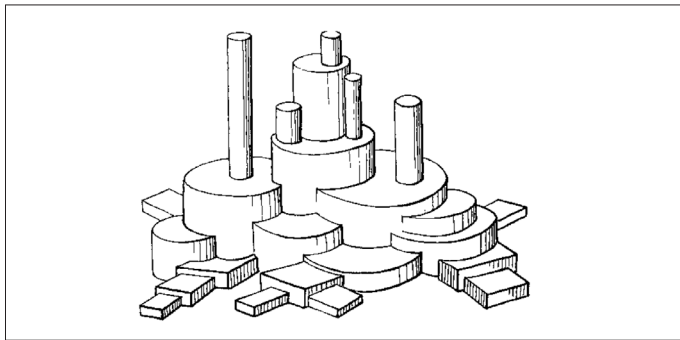
Rys. 3. Rozwój terytorialno-funkcjonalny centrum Poznania



Rys. 4. Projekt perspektywy centrum Warszawy

skłaniające do weryfikacji rachunku ekonomicznego w modal split: transport publiczny–samochód osobowy (zwłaszcza przy przejazdach grupowych tym ostatnim – niestety jeszcze rzadkich – w tym samym kierunku i na podobną odległość), niewystarczająca rozbudowa sieci infrastruktury ulicznej, także dla ruchu postojowego i oczywiście dla tranzytu – skutkują stałym obniżaniem się prędkości ruchu w coraz bardziej powiększającym się centralnym obszarze miasta, zwłaszcza zaś aglomeracji, a to wiedzie do ewidentnych strat ekonomicznych i ekologicznych.

Centrum miasta jest i będzie nadal terenem grawitujących doń strumieni wszelakiego ruchu: pieszego (w mniejszych miastach także rowerowego), motorowego, przede wszystkim samochodów osobowych, ale i gospodarczego, w tym nie tylko dostawczego dla handlu, lecz także innych: zaopatrzeniowego, budowlanego, służb komunalnych itd. oraz oczywiście środków transportu zbiorowego (tramwajowego, autobusowego itd.).

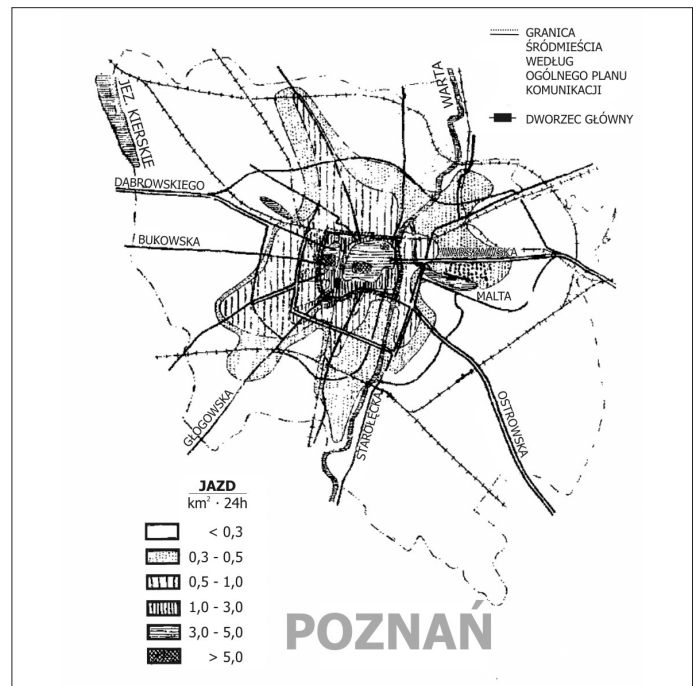


Rys. 5. Bryły mas komunikacyjnych w mieście z wyraźnymi wzniesieniami ku śródmieściu i wierzchołkami szczytów natężenia tych mas w centrum miasta

W stereometrycznym rysie gęstość tych strumieni jawi się (w przyjętej skali wymiarowania) w postaci brył mas komunikacyjnych, zwiększających rozmiar i wysokość od peryferii ku centrum, by w jego ognisku osiągać postaci kominowe, wzniesienia szczytowe (rys.5.). Miarami takich brył mogą być np. liczba osób przewożona w danym obszarze środkami transportu zbiorowego (lub odrębnie samochodami osobowymi) w jednostce czasu (roku, dobie, godzinie szczytu itd.) bądź ciężar ładunków podobnie rejestrowanych.

W rysie planimetrycznym, gęstość powierzchniowo-czasowa jazd samochodowych w mieście (ale także w większym obszarze) może być odwzorowana izokondentami, czyli liniami (poziomicami) równej gęstości wprowadzonymi przez autora do teorii inżynierii miejskiego ruchu dostawczego i towarowego już w 1985 r. [5].

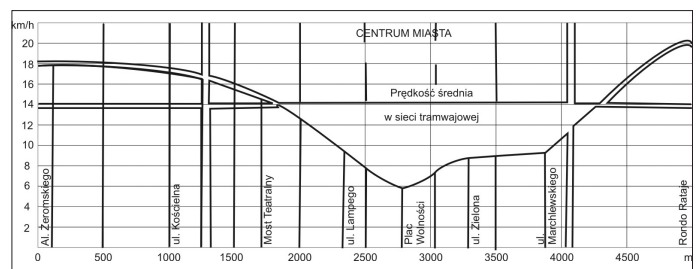
Gęstość ta, mierzona liczbą jazd przypadających na jednostkę powierzchni w określonej jednostce czasu (np. jazda/km².24h lub jazda/ha.h) daje obraz poziomu koncentracji ruchu samochodowego w analizowanym obszarze i czasie (rys.6). Na obu rysunkach możliwe jest pokazanie odpowiedniego nagromadzenia również innych uczestników ruchu miejskiego, a także operowanie dalszymi (dobieranymi do celu analizy) miarami, np. wielkością pracy przewozowej, wykonanej na danym obszarze przez określone jednostki transportowe (ruchowe) w rozważanej jednostce czasu.



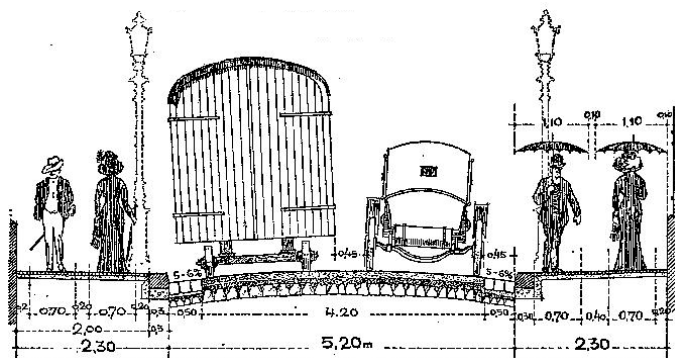
Rys.6. Gęstość przestrzenno-czasowa jazd samochodowych w ruchu towarowym i dostawczym w obszarze miasta Poznania

Niedostatek arterii tranzytowych omijających centrum miasta, i to nie tylko w mniejszych ośrodkach, lecz także w wielu większych miastach, a nawet w metropoliach, powoduje, że główne potoki transportowe w dalszym ciągu obciążają ten obszar bezpośrednio lub w najlepszym razie stycznie, wskutek czego miasto odczuwa wiele deliktów, z których wymienia się przykładowo dwa:

- prędkość podróży tramwajem spada tam do 6–8 km/h (rys. 7), a autobusem do 10–15 km/h; stale zmniejsza się również prędkość podróżowania tymi środkami w całym mieście i wynosi ona obecnie w miastach większych: dla tramwaju 13–16 km/h, a dla autobusu 20–28 km/h; w centrum miasta szybciej można przebyć drogę do 1100 m pieszo niż tramwajem i do 800 m niż autobusem,
- ruch tranzytowy nakładający się na ruch generowany i absorbowany przez ten obszar i jego otoczenie bywa szczególnie dotkliwie odczuwany na ciągach ulic z założenia funkcji urbanistycznej nie przeznaczonych i nieprzystosowanych do tego celu (rys. 8), dezorganizując jednocześnie sprawność przepustową sieci ulicznej tej części miasta, a nierzadko również działając destrukcyjnie na infrastrukturę techniczną i substancję budowlaną.



Rys. 7. Średnia prędkość podróży tramwajem na osi wschód–zachód w Poznaniu



Rys. 8. Minimalna szerokość ulicy o funkcji mieszkalnej według niemieckich przepisów z 1911 r.

Obrazem współczesnej ulicy w centrach miast jest gęszcz samochodów wielu typów z przedzierającymi się między nimi pieszymi, którzy nie mają swobody ruchu (rys. 9).



Rys.9. Gęszcz samochodów wypełniających przestrzeń ulicy z przedzierającymi się między nimi pieszymi

Podsumowanie

Prześledzenie dylematów współczesnej urbanistyki komunikacyjnej centrum miasta wiedzie do operatywnej refleksji, tj. nie tyle do konstatacji faktów – podobno nieuchronnych – jako następstw procesów przemian cywilizacyjnych (czytaj: techniczno-biznesowych), ile bardziej do dokonania rachunku aksjologicznego, tj. rozważenia jedenastego przykazania „coś za coś”. Miasta zawsze się przekształcały terytorialnie, urbanistycznie i funkcjonalnie i tak będzie nadal, chociaż procesy natężającej się suburbanizacji bywają również objawem eksurbanizacji, tj. wysiedlania się z miasta z powodu doznawanych w nim dolegliwości ekologicznych, bytowych, komunikacyjnych, a dla wielu przedsiębiorstw również ograniczeń infrastrukturalno-przestrzennych i logistycznych, czyli krótko ekonomiczno-biznesowych. Są one wynikiem logistyki politycznej uprawianej przez samorządy i ich organy koncepcyjno-wykonawcze, nierzadko wedle zasady „każdy sobie rzepkę skrobie”, tj. bez zrozumienia dla powinności myślenia i współdziałania w szerszej skali niż tylko własnego podwórka, a poza tym równie nierzadko – odmiennie po każdym przetasowaniu wyborczym władz lokalnych.

Centrum miasta winno być jego portretem, salonem, witrzyną ekspozycji jego wartości kulturowych i areną sprzyjającą kontaktom społecznym, nie zaś jednym wielkim parkingiem, z towarzyszącymi mu kolejkami samochodów osobowych i dostawczych, wędrujących w poszukiwaniu miejsca zatrzymania/wyładunku. Motoryzacja opanowała człowieka fizycznie i psychicznie. Ona wyznacza reguły inżynierii ruchu miejskiego, deformuje prawa innych jego podmiotów, powoduje ograniczenia sprawności komunikacji publicznej, a nawet eliminuje ją z funkcji obsługi miasta.

Miasta muszą się ocknąć z tego chocholego tańca, jako błędnego koła żądań motoryzacji i ślimaczej reifikacji infrastrukturalnych potrzeb dostępności dla niej centrum, bez inwazji na jego obszar. Muszą zejść z poziomu polityki na poziom logistyki. Chcąc to pogodzić, trzeba przysłać mobilność wszelkich podmiotów ruchu widzieć w perspektywie zmienności *modal split* i dyspozycji stosownej bazy infrastrukturalnej. We wstępie podano, iż wiele przykładów dotyczy rozwoju Poznania. Oto jeszcze jeden, którego nie należy powielać. W początku lat 70. ub.w. zaprojektowano deformację naturalnego, radialno-koncentrycznego rozwoju w miasta w układ pasmowy z osią szybkiego tramwaju. Tak powstało nowe miasto północne, ale bez tego tramwaju, którego pierwszy odcinek uruchomiono dopiero przed 15 laty z włączeniem w sieć tramwaju ulicznego, zresztą z coraz bardziej pogarszającą się już ofertą przewozową, a powiązanie go z głównym dworcem kolejowym jako reifikacja I. etapu projektu ma nastąpić przed EURO 2012, czyli około 40 lat od zaprojektowania. Idea – słuszna, praktyka – jak zwykle. Ten defekt naprawiany jest wymuszoną motoryzacją, bez dostosowawczej infrastruktury, zwłaszcza dla ruchu postojowego w osiedlach.

Literatura

1. Gałęcki T., Tatarkiewicz Ś., *Plan szczegółowy zagospodarowania przestrzennego śródmieścia Poznania*, cz. 2, „Kronika Miasta Poznania”, 1969, nr 4.
2. Kondziela H., Olejnik A., *Poznań 1945 i dziś*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1970.
3. Peleszuk T., *City. Jak wykreować nowe centrum miasta?* „Urbanista”, 2005, nr 1.
4. *Poznań 2008. Raport o stanie miasta*, kier. oprac. J. Meissner, Urząd Miasta Poznania, Wydział Rozwoju Miasta, Poznań 2009.
5. Rzczyński B., *Fahrtendichte im innerstaedtischen strassengebundenen Gueter- und Lieferverkehrendeinige (Model) Reduzierungsansatze (am Beispiel der Stadt Poznań)*, [w:] CIMA'85, Československá Vědeckotechnická Společnost, Praha 1985.
6. Rzczyński B., *Ocena eksploatacji systemów transportu zbiorowego w wybranych aglomeracjach Polski*, „Zagadnienia Transportu”, 1978, nr 3–4.
7. Saitz H.H., *Stadt und Verkehr. Verkehrsgerechte Stadt oder stadtgerechter Verkehr?* Transpress VEB Verlag fuer Verkehrswesen, Berlin 1979.
8. Schaechterle K.-H., *Stadtverkehr*, Sonderdruck, 50 Jahre Forschungsgesellschaft fuer das Strassenwesen 1924–1974, Kirschbaum Verlag, Bonn–Bad Godesberg 1974.
9. *Urban pricing. From theory to reality*, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, Brussel 2009.