

# Integracja w strukturze miasta za pół darmo, czyli o szczęściu w nieszczęściu

**Sposób kształtowania systemu transportu publicznego nie jest wyłącznie wewnętrznym problemem przedsiębiorstw transportowych, ale niesie w sobie pytanie o przyszłość miast, stan środowiska, trwałość równowagi energetycznej. Od czasu masowej motoryzacji operuje on w warunkach konkurencji o klienta, jakkolwiek nie byłby stopień interwencjonizmu państwa, regionu, czy miasta. Jeśli transport publiczny będzie źle oceniany, będzie pełnił coraz mniejszą rolę w strukturze przewozów – ze wszystkimi konsekwencjami w postaci deglomeracji (a nawet dezurbanizacji) i wielorakich kosztów, które one przynoszą.**

Aby ocena publiczna systemu transportu wypadła pomyślnie, potrzeba nie tylko wewnętrznej pracy nad jego utrzymaniem i modernizacją, lecz również planowania przestrzennego ukierunkowanego na zrównoważony rozwój. Komisja Europejska w swojej *Zielonej księdze o obywatelskim transporcie* powiada, że do efektywnego wykorzystania transportu publicznego konieczne jest podejście zintegrowane, łączące aspekty technologiczne, organizacyjne i planistyczne. Transport publiczny w aspekcie planistycznym musi obsługiwać zarówno główne cele podróży, jak i obszary peryferyjne orazi rolnicze (CEC, 1995, pkt. 15). Musi też należycie współpracować nie tylko na styku podsystemów (np. kolej – autobus, tramwaj – autobus), lecz również na styku z systemem dróg pieszych, rowerowych, a nawet kołowych („Park & Ride”).

Jedną z postaci integracji sieci transportowej jest więc integracja strukturalno-przestrzenna, pojęta jako odpowiedniość sieci transportowej i struktury miasta. We wszystkich zadaniach związanych z tą formą integracji jest pole do działania dla planistów przestrzennych, urbanistów i architektów. Mogą oni bardzo znacznie przyczynić się do tego, by użycie transportu publicznego było łatwe, bezpieczne i efektywne

oraz aby nie nosiło piętna społecznego upośledzenia. Choć nie wyłącznie planiści decydują jaki ma być model ruchu w mieście i jego newralgicznych obszarach (bo te są raczej wynikiem miejskiej struktury, siły gospodarczej i panujących wzorców kulturowych), to jednak mogą oni w znacznym stopniu wpływać na poziom dostępności i wydajność transportu publicznego, na spójność miejskiej przestrzeni publicznej – a co za tym idzie na ogólny poziom życia w mieście.

Chcąc zadośćuczynić zasadzie bliskiego dostępu do najważniejszych generatorów ruchu należy postawić pytanie w jaki sposób wpisać korytarze ruchu w istniejącą strukturę przestrzenną – zwłaszcza w obszarach centralnych, gdzie teren ma najwyższą wartość. Ponieważ wydajne korytarze pojmowane są jako korytarze w pełni segregowane, więc przy braku możliwości finansowania tuneli lub wiaduktów, odpowiedź czynników miejskich na postulaty tradycyjnie pojętej modernizacji jest najczęściej negatywna. W efekcie nie robi się nic – albo co gorsza punktowo otwiera śródmieście dla samochodów (przebudowa wlotu ulicy Zielonej w Łodzi, 1998 r.) – co tylko pogłębia efekty kongestii, i to przeniesionej w inne, bardziej centralne miejsce.

## Segregacja ruchu czy dostępność

Żeby w istniejących warunkach doprowadzić wydajne trasy publicznego transportu do węzłowych punktów śródmieścia, należy poddać krytyce sama zasadę segregacji. W teorii segregacja służyła bezpiecznej i wzajemnie niekonfliktowej eksploatacji wszystkich środków transportu. W praktyce zaś owocowała uprzywilejowaniem samochodu kosztem transportu publicznego. Jest wiele przykładów na to, gdzie separacja torowiska tramwajowego od przestrzeni ruchu pieszego przyniosła utrudnienia, zwłaszcza dla niepełnosprawnych, dostęp do przystanków. Przykładem niech będzie przecięcie trasą samochodową ulicy Świdnickiej we Wrocławiu. Tramwaje dostępne niegdyś z krawężnika handlowych ulic centrum<sup>1)</sup> zostały wyrzucone na wyspę dostępną tylko z podziemnego przejścia. Nikt wówczas (w połowie lat 70.) nie myślał o udostępnieniu przystanku dla wózków inwalidzkich; jest to praktycznie niemożliwe ze względu na brak miejsca na windy na wysepkach tramwajowych (oczywiście warto postawić pytanie czy arteria była niezbędna i czy rzeczywiście nie mogła być lepiej, czyli drożej, zaprojektowana?).

Jednak jakiegokolwiek nie byłyby marzenia, samochód i tramwaj konkurują o przestrzeń miasta. Ponieważ okazało się, że wilk nie może być syty, a owca cała, dzisiaj rzecz leży w dużej mierze w proporcjach, w jakich faworyzuje się poszczególne sektory transportu. Kariera, którą zrobiły ulice handlowe wyłącznie (albo głównie) przeznaczone dla transportu publicznego jest chyba jedną z największych w nowoczesnych dziejach transportu miejskiego. I to przede wszystkim w krajach o najwyższym poziomie motoryzacji. Nie bardzo wiadomo dlaczego do tej pory ulice takie są w Polsce tak rzadkie. Chyba dlatego, że decyzje w Polsce nadal

<sup>1)</sup> Podobny sposób myślenia, jeśli chodzi o penetrację strefy pieszej przez tramwaj (ale szczęśliwie nie przebijanie tranzytowych arterii), reprezentuje nadal wiele krajów wschodnioeuropejskich – przykład: Brno, Koszycy.

podejmują ci, dla których modernistyczny ideał pełnej segregacji jest nadal fundamentem profesjonalnej wiary.

Ale i klasyczne torowisko uliczne ma przyszłość. Jeśli odpowiednią polityką spowodujemy, że obciążenia ulic ruchem kołowym staną się tak małe, by nie stanowić przeszkody dla płynnego ruchu tramwaju, można pogodzić się z brakiem warunków do wydzielenia torowiska. W Wiedniu mówi się na przykład o możliwości przyspieszenia tramwajów (*Straßenbahnbeschleunigung*), jeśli uzyska się potoki samochodowe na ulicach z wbudowanym torowiskiem nie większe od 5000 poj./dobę (*Verkehrskonzept*, 1994 r.). W Zurychu natomiast zakazano parkowania na większości ulic z wbudowanym torowiskiem, a sterowana komputerowo sygnalizacja świetlna włącza w godzinie szczytu zaporowo długie fazy na wlotach do centrum.

### Tramwaj czy metro

Przykład wiedeński jest jeszcze dodatkowo symptomatyczny, ponieważ stanowi argument w dyskusji zwolenników i przeciwników metra. W północno-zachodnich dzielnicach koncepcja *Beschleunigung* niektórych klasycznych linii tramwajów oznaczała bowiem rezygnację z szeroko zakrojonych planów rozbudowy SKM (z lat 70.). Podnosi się bowiem, że w praktyce metro jest mniej dostępne – bo ma rzadko rozmieszczone stacje (każda stacja, to wyższe koszty i niższa prędkość), a dojście do peronów bywa uciążliwe, nieprzyjemne i niebezpieczne, zwłaszcza przy głębokim prowadzeniu trasy. Nie jest bowiem dobrym rozwiązaniem umieszczenie wejść oddalonych kilkadziesiąt albo nawet dwieście metrów od samych peronów. Środki transportu naziemnego, dzięki wzrokowej komunikacji pasażerów z wnętrzem ulicznym, jak również dzięki osobom oczekującym na przystankach przy-



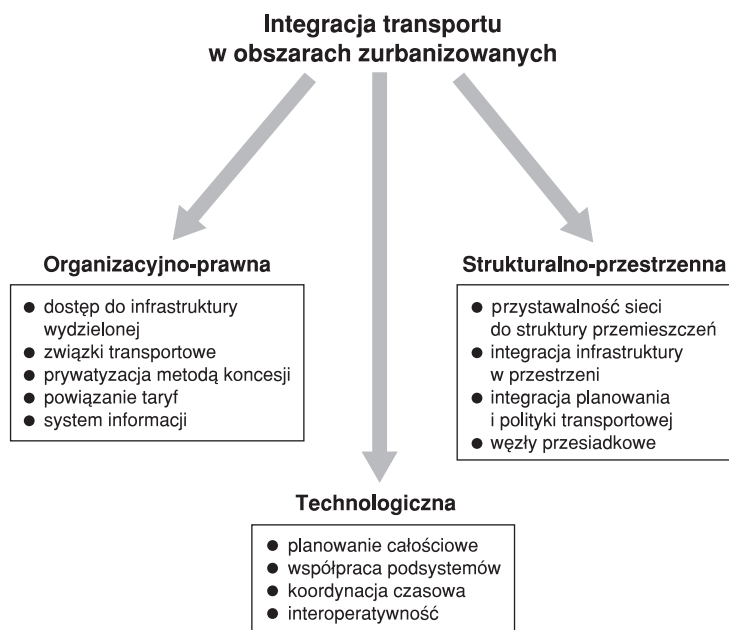
Sztrasburg – przystanek tramwaju na Place de l'Home de Fer; atrakcyjna w miastach średniej wielkości stała się integracja nowych środków transportu bezpośrednio w przestrzeni ulicy, jest ona jednak możliwa przy odpowiedniej polityce transportowej

Fot. J. Wesolowski

czyniają się natomiast do bardziej bezpiecznej przestrzeni publicznej. Nawet duże potoki ruchu w metrze są często wymuszone poprzez system dystrybutorów urządzonych w duchu specyficznie pojętej integracji. Tęgo rozwiązania często można by uniknąć: w bardzo wielu przypadkach powierzchniowa obsługa wieloma liniami naziemnymi da lepsze efekty niż pojedynczy korytarz SKM o sztucznie skumulowanym potoku pasażerów.

### Integracja elementem proekologicznej polityki transportowej

Problem zapewnienia odpowiedniej swobody ruchu trasom transportu publicznego jest tym bardziej skomplikowany, im więcej tras mamy do dyspozycji. Istnieje znaczny zasób konkretnych środków: od wzbudzonej przez tramwaj (albo omnibus<sup>2)</sup> sygnalizacji świetlnej, przez przyjazną pieszemu segregację poziomą (*pull methods*), po ograniczanie chłonności parkingowej i opłaty za wjazd do centrum (*push methods*). Wszystkie one sprowadzają się właściwie do jednego: integracja transportu w strukturze centrum poprzez uprzywilejowanie transportu publicznego wobec samochodu. Badań nad kosztami zewnętrznymi poszczególnych form przemieszczania (*Vivier*, 1999 r.) stanowią dzisiaj wystarczającą podstawę teoretyczną do takich działań, jakże rzadko w Polsce uwzględnianą w praktyce polityki przestrzennej. W ramach proekologicznej przebudowy polskich śródmieść, z nadrzędnym celem stworzenia atrakcyjnego habitatu, z całą pewnością zmieści się udrożnienie strukturalnie zintegrowanych korytarzy dla publicznego transportu – i to już dostępnymi środkami. Nieodbudowanie zniszczonych Embarcadero Freeway w San Francisco i West Side Highway w Nowym Jorku dowodzi, że nawet jeśli przyszło do zamykania obciążonych ulic, zmniejszenie przepustowości wcale nie oznacza zwiększenia kongestii na trasach alternatywnych – skoro nowe drogi indukują ruch (Peirce, Sierra Club). Przy ostrym deficycie chłonności systemu drogowego, to struktura mia-



Trzy postacie integracji systemu transportowego tworzą powiązaną ze sobą całość, wydajny system transportowy oznacza działanie na trzech płaszczyznach

<sup>2)</sup> Wszystkie postacie wieloosobowego pojazdu kołowego, niezależnie od rodzaju napędu.

sta i podporządkowane jej rozwiązania transportowe dyktują wielkość kongestii i miejsca jej występowania.

Wyważenie proporcji między środkami ułatwiającymi funkcjonowanie transportu publicznego (*pull methods*), a środkami ograniczającymi ruch samochodów (*push methods*) jest również domeną planowania przestrzennego. Ono, wraz z politykami, powinno odpowiedzieć na pytanie jakie są potrzeby firm i handlu, jaka jest specyfika zagospodarowania przestrzennego każdego miasta w szczególności.

### Przesiadkowość czy rozgałęźność

Próbując wprowadzić kolej regionalną do centrum trzeba rozstrzygnąć problem czy nie wystarczy dogodnie urządzenie węzła przesiadkowego? To oczywiście zależy od użytej technologii i odległości dominujących dojazdów. Warto jednak wziąć pod uwagę, że czas oczekiwania poza pojazdem jest odbierany po trzykroć gorzej, niż czas oczekiwania wewnątrz pojazdu (CEC, 1995 r., pkt. 39). Obecnie przewagę więc mają opinie, że lepiej rozwijać układy rozgałęźne, ponieważ unika się w ten sposób nadmiernej liczby przesiadek – jeśli pozwala to uzyskać odpowiednią częstotliwość. Dla uatrakcyjnienia środków transportu warto nawet dopuścić do kongestii na krótkich odcinkach śródmiejskich: w Bazylei tramwajowa linia średnicowa ma tramwaj co 64 sekundy – co jest lepszym wynikiem, niż ma najczęściej jeżdżące metro (każda linia co 7 i pół minuty). Liczy się bowiem nie tyle prędkość jazdy jednego środka, co czas trwania jazdy i komfort całej podróży.

Naturalną konsekwencją rozwijania układów rozgałęźnych jest łączenie różnych środków transportu we wspólnych korytarzach. Zrodzone w toku ewolucji tramwaju technologie hybrydowe (jak w Karlsruhe) pozwalają bardzo dobrze kształtować trasy, częstotliwość i kierunki obsługi tak wydawałoby się sztywnego środka, jakim jest kolej sieci krajowej. Na porządku dziennym w Zachodniej Europie są łączone pasy tramwajowo-autobusowe, które pozwalają autobusom ominąć zatłoczone jezdnie, a pasażerom łatwiej się przesiadać (na drugim biegunie, znanym autorowi z autopsji, znajdują się polskie przykłady pokrywających się tras tramwajów i autobusów o zupełnie nieskoordynowanych przystankach i zupełnym braku krzyżowej informacji). Ponadto



Ipswich – przystanki autobusowe i podjazdy przed dworcem kolejowym; typowe, proste rozwiązanie ułatwiające przesiadanie się  
Fot. J. Wesolowski

wieloszynowe tory tramwajowe nie są w istocie niczym nowym w dziejach transportu, a ich potrzeba będzie coraz bardziej aktualna, wraz z integracją kolei w obszarze miasta, jeśli istniejący system tramwajowy ma niestandardowy rozstaw szyn. Zależnie od potrzeb – czyli parametrów taboru – mogą to być trasy trój- albo czteroszynowe (Stuttgart, Mülheim a. d. Ruhr).

Węzłów przesiadkowych oczywiście nie unikniemy. Rzecz jednak w tym, że jeśli ich rozplanowaniem ma rządzić zasada pełnej segregacji ruchu – to trudno będzie maksymalnie skrócić i ułatwić drogi dojeżdżenia. Jeśli mamy do czynienia z niewielkimi prędkościami, to jednopoziomowe przejścia są najlepsze. Jednym z najbardziej interesujących rozwiązań jest dworzec Kassel Wilhelmshöhe (1991 r.), gdzie udało się dzięki obszernemu, zadaszonemu placowi pogodzić prostotę rozwiązania z monumentalizmem architektury publicznej – ale bez nadmiernej segregacji dróg. Autorzy tego rozwiązania nie cofnęli się przed odgięciem linii tramwajowej w celu doprowadzenia jej bezpośrednio do budynku recepcyjnego. Nie da się tego łatwo zrobić, jeśli tramwaj będzie traktowany zbyt sztywno – jak choćby w kuriozalnym przypadku urbanistycznego otoczenia Dworca Kaliskiego w Łodzi (ok. 1995 r.). Na co dzień można też dążyć do przesiadania najprostszego – w poprzek peronu (patrz terminale autobusowe hanowerskiej Stadtbahn).

### Góra do Mahometa...?

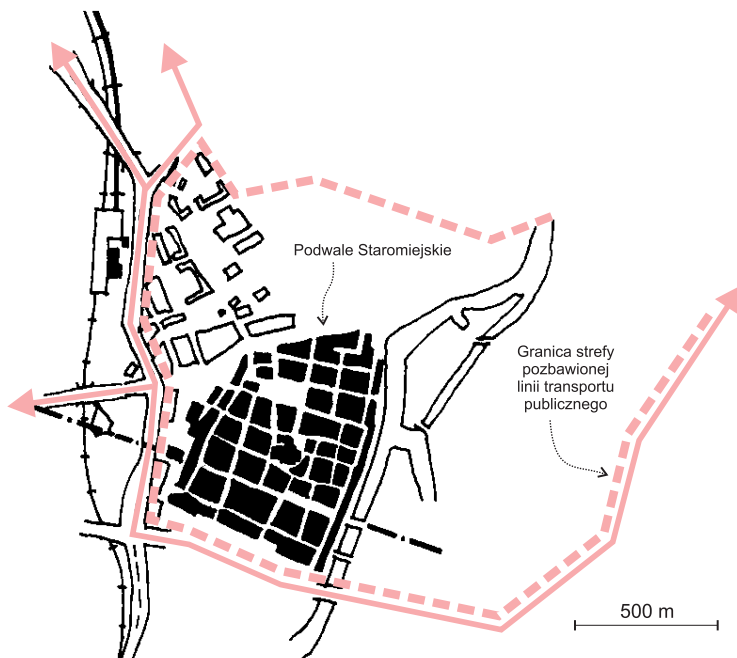
Ominięciem problemu może być prowadzenie szybkiej linii obok celu podróży. Zwykle kończy się to żałośnie, jeśli pasażerowie mają do wyboru inny środek transportu. Coś takiego stało się ze Stadtbahn w Wiedniu (1899 r.) albo z metrem w Cleveland (1955 r.), czy z tramwajem w Neapolu (lata 30.?). Czy miasto „przyjdzie” do linii transportu, czy linia transportu ma „przyjść” do miasta? Jeśli mowa o transportie publicznym, to stworzenie sięgającej stacji i przystanków zhumanizowanej przestrzeni publicznej ma podstawowe znaczenie dla jego użyteczności, a co za tym idzie – popularności. To pierwsze może mieć miejsce wówczas, gdy miasto przeżywa okres rozwoju ludnościowego i gospodarczego (powiększanie się centrum). We wszystkich innych przypadkach na plan pierwszy wysuwa się zawsze problem czy aby restrukturyzacja przestrzenna nie ma się odbyć kosztem upadku struktur istniejących, oraz czy „zbliżenie się” miasta do linii transportu jest w ogóle gospodarczo możliwe.

W Gdańsku mamy do czynienia z historycznym obszarem centralnym, który w wyniku modernistycznego planowania został pozbawiony sieci transportu publicznego w stopniu bodaj nie mającym precedensu w żadnym z dużych polskich miast. W efekcie mamy tramwaj, który od lat zatrzymuje się „pośrodku niczego” (arteria przelotowa i przejścia podziemne) i obszar, który w bliskiej odległości od centrum staje się dość standardowym przedmieściem. Nie twierdzą, że warto dziś rezygnować z pieszego pasażu na Długiej, ale dłaczego w zamian nie jest obsługiwane Podwale Staromiejskie? Czy brak infrastruktury transportowej nie jest przypadkiem jedną z przyczyn, dla których przeciwległy

brzeg Motławy jest postrzegany jako swego rodzaju szara strefa w mieście, tylko pozornie tak blisko położona?

W polskich realiach słabość integracji transportu w strukturze miasta demonstruje się nawet w przypadku rozlicznych realizacji „na surowym korzeniu” – i to nawet takich, które pozornie spełniają warunki dobrego planowania. Przykładem tego jest utrzymująca się przez dziesięciolecia niezdolność Tychów do stworzenia dworca i jego otoczenia, które miałyby odpowiedni standard dla centrum miasta. W efekcie kolej państwowa odgrywa coraz mniejszą rolę w obsłudze również tego kierunku górnośląskiej konurbacji (tym bardziej, że upadek techniczny i moralny PKP nie ma sobie równych w lepiej rozwiniętej części Europy). Wiele zależy od sposobu prowadzenia trasy. Jeśli – jak na podłódzkim Widzewie – obudowuje się tramwaj szybką wielopasmową arterią, a przystanki oddziela tunelowymi przejściami, efekt jest daleki od komfortu dla użytkownika transportu publicznego – w przeciwieństwie do użytkownika samochodu. Słychać już powszechnie narzekania na korki na obsługującej ten kierunek ulicy – najszerzej w mieście. Diabeł tkwi bowiem również w urbanistycznym szczególe. Z transportem publicznym nieodwołalnie wiąże się promocja ruchu pieszego, którego nie wolno chować do odrażających i niebezpiecznych tuneli. Pieszy ma nie tylko takie samo jak samochód, ale większe prawo do ulicy, ponieważ jego poruszanie się prawie nic nie kosztuje; jest natomiast warunkiem żywej miejskiej przestrzeni.

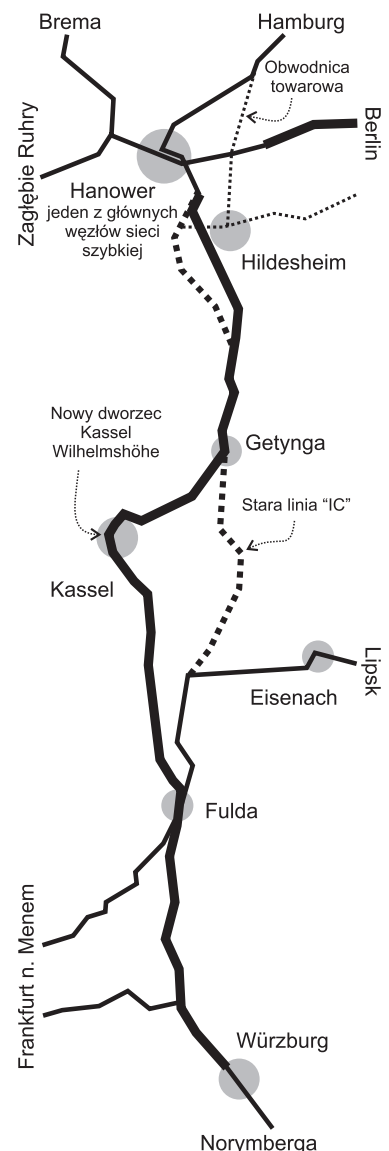
Te niekorzystne wyniki związane z oczekiwaniem, że „miasto przyjdzie do kolei” można skonfrontować z efektami uzyskiwanymi w przypadku wprowadzenia kolei bezpo-



Gdańsk – śródmiejska strefa słabo obsługiwana transportem publicznym; potencjalnie najlepsze obszary pozostają poza możliwością rozwoju, dodatkowo Główne Miasto oddalone jest o kilometr od stacji SKM, a linie tramwajowe „okopane” są ruchliwymi jezdniami i przejściami podziemnymi; rozwój intensywny będzie wymagał radykalnej integracji transportu publicznego w strukturze centrum

średnio na ulice centrum. W Bazylei (tramwaje podmiejskie *BLT*) zanotowano wówczas wzrost przewozów na odcinkach zewnętrznych o 20%, a w Manchesterze (*Metrolink*) nawet o 50% (UITP, 1991 r.). Istnieją więc przesłanki, które pozwalają spojrzeć na wprowadzenie środków publicznego transportu do centrów jako bardzo zachęcające również z komercyjnego punktu widzenia.

Na tym jednak nie koniec: zasadniczą rolą transportu publicznego jest przeciwdziałanie upadkowi centrów. Jest on logiczną konsekwencją nieokielzanej mobilności samochodowej i masowej suburbanizacji, a najprawdopodobniej również braku poczucia smaku i tradycji, dzięki którym utrzymują się w dobrym stanie centra prosamochodowych miast francuskich. Wycofywanie transportu publicznego na margines



„Neubaustrecke” Hanower – Würzburg (ukończona w 1991 r.) jest interesującym przykładem integracji sieci szybkich kolei w systemie miejskim kraju; Kassel i Getynga – samodzielne ośrodki ponadregionalnego znaczenia uzyskały bezpośredni dostęp do sieci – ten pierwszy kosztem znacznego odgięcia trasy w trudnym terenie górzystym



struktur jest krokiem w złym kierunku, choć być może niekiedy uzasadnionym – na przykład ze względów konserwatorskich. Jednak tramwaje do tej pory jeżdżą środkiem dzielnic miast historycznych i raczej nikt ich stamtąd nie zamierza usuwać. Nie przypadkiem natomiast amerykańskie *Downtowns*, zdane głównie na samochód, są najmniej wielofunkcyjne i najmniej żywotne, stanowią samotną wyspę otoczoną przez zdegradowany „kołnierz”. Terenochłonność samochodu ogranicza w efekcie dostępność centrum – wygodny transport publiczny jej sprzyja. Stąd wynika podstawowa potrzeba integracji strukturalno-przestrzennej. *Urban sprawl* – niechciany, ale mimo to będący faktem nawet w słynącej z planistycznych rygorów Szwajcarii – stawia tej integracji nowe wymagania, przenosząc zakres zainteresowań na transport coraz dalszych zasięgów.

### Zintegrowane planowanie przestrzenne i transportowe

Miasto jest oczywiście tworem dynamicznym, podlegającym stałym przekształceniom wewnętrznym i zewnętrznym. Wobec samochodowej konkurencji trudno oczekiwać, by naturalny tok wypadków przyniósł wzmocnienie proekologicznej mobilności. Bez interwencjonizmu władz publicznych góra do Mahometa nie przyjdzie. Polityka miejska jest w stanie tak je ukierunkować, aby przeciwdziałać powstawaniu struktur trudnych do obsługi transportem publicznym. Dotyczy to przede wszystkim polityki lokalizacyjnej. Należy tutaj odwołać się do holenderskiej tzw. polityki ABC, która jest próbą skoordynowania poziomu generowania ruchu nowych inwestycji z lokalnie istniejącym potencjałem przewozowym. W szczególności polityka ta sprzyja kształtowaniu się intensywnie zagospodarowanych terenów w sąsiedztwie węzłów publicznego transportu, przede wszystkim dworców.

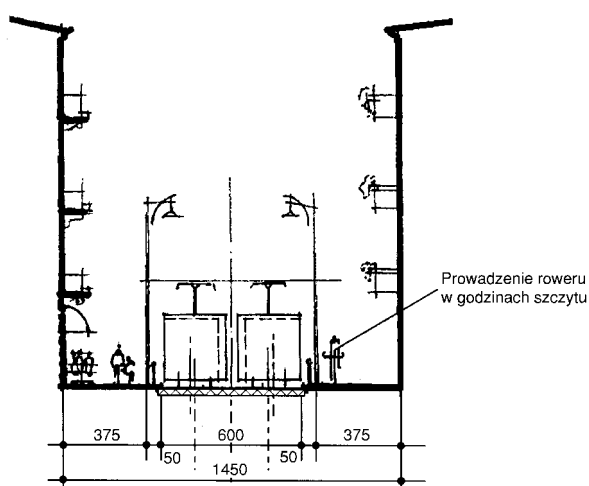
Nieumiejętność zagospodarowania otoczenia transportu publicznego jest jednym z ważnych czynników odstrasżających potencjalnych pasażerów. Wspomniany Łódzki Dworzec Kaliski nie może być efektywnym węzłem dla dojeżdżających do pracy – bo nie uczyniono nic, aby znalazł się w przestrzeni intensywnie zagospodarowanej, grupującej handel i miejsca pracy. Prawie żaden z licznie powstających w mieście supermarketów nie ma godziwie rozwiązane podejścia od przystanków publicznego transportu – co tylko sprzyja niepotrzebnemu wykorzystaniu samochodu. Nawet ten niewielki ruch budowlany, który przyniósł supermarkety, ma posmak niewykorzystanej szansy. Rozdziwiek przestrzenny między infrastrukturą transportową postępuje, zamiast się zmniejszać. Koordynacja planowania i transportu jest niestety nadal bajką o żelaznym wilku.

### Konkluzje

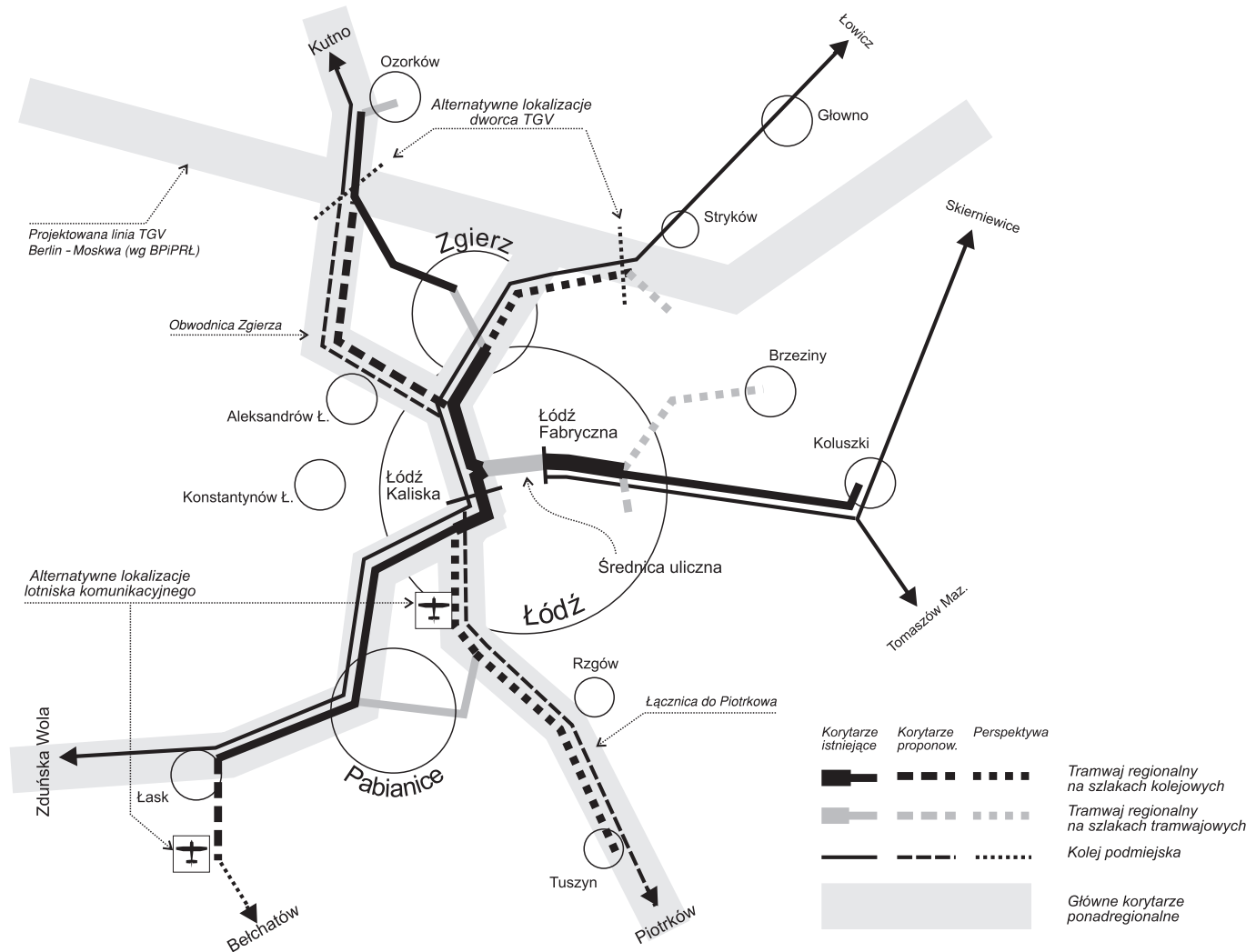
W Polsce na razie jeszcze poziom motoryzacji jest stosunkowo niski, a koszt eksploatacji samochodu stosunkowo wysoki – przez co odejście od środków publicznych nie zdążyło przybrać katastrofalnej dla miasta skali. Czy aby nie jest to kwestią czasu? Cały czas utrzymują się opinie, jakoby transport publiczny negatywnie wpływał na otaczające środowisko. I rzeczywiście: żałosny stan utrzymania systemu

tramwajowego wydaje się na to wskazywać – jednak to się powoli zmienia. Usuwając trasy na margines pozbawia się go jednej z podstawowych przewag nad samochodem – wszak samochód zwykle umożliwia krótsze czasy przemieszczania się, nawet wliczywszy kłopoty z parkowaniem. Zwiększenie stopnia strukturalno-przestrzennej integracji transportu jest konieczne, a może się ono odbyć bez nadmiernych kosztów związanych z budową w pełni segregowanych korytarzy, ale po przyjęciu proekologicznej polityki przestrzennej i związanej z nią promocji zrównoważonej mobilności. W Polsce istnieją jednak przeszkody w obowiązującym sposobie myślenia, które powodują, że integracyjne pomysły zatrzymują się na barierze niemożności, np. braku pieniędzy. Ale jednocześnie ciche przyzwolenie – na kolejny dziki parking albo kolejną niezintegrowaną z transportem inwestycję – jest też formą decyzji, rodzajem powszechnie akceptowanego *laissez-faire*, w wyniku którego deglomercja i suburbanizacja doprowadzi do atrofii miasta.

Kiedyś wydawało się, że tradycyjne środki transportu naziemnego – wobec braku dostępnych korytarzy – doszły do kresu rozwoju. Ratunek upatrywano w kolejach bezkolejowych – nawet w stosunkowo małych miastach, jak Norimberga czy ostatnio Katania. Na każdym bodaj etapie istnieje pole dla modernizacji istniejących form transportu, a konieczność ewolucyjnego rozwijania systemu transportowego wydaje się bardziej odpowiednia w sytuacji, gdy wzrost ludnościowy miast jest dość powolny. Doświadczenia upadku centrów w miastach, które postawiły na rozwój transportu indywidualnego, spowodowały w świecie zachodnim dość powszechną politykę ograniczania ruchu samochodów i promocji publicznego transportu. Wpisanie naziemnych korytarzy w struktury miejskie stało się odtąd zadaniem dla organizacji ruchu – i co bardziej świadomych polityków. Przeinwestowanie zaś – nawet w postaci budowy bezkolejowych kolei – i tak będzie niewystarczające do powstrzymania samochodowej kongestii i stworzenia środowiska przyjaznego



Łódź – linia średnicowa tramwajów regionalnych i miejskich na ulicach Narutowicza i Zielonej – propozycja konkursowa SARP (P. Szymański i J. Wesołowski, 1998); oszczędna konsolidacja węzła kolejowego i integracja tramwaju w strefie pieszej centrum, tory trójszynowe, wagony o różnych gabarytach



Łódzki tramwaj regionalny – jedna z możliwości urządzenia systemu

ludziom. Być może konieczność oszczędzania na inwestycjach jest dzisiaj paradoksalnie szczęściem w nieszczęściu – na co mianowicie poszłyby środki, gdyby dzisiaj obficie były do dyspozycji? Strukturalno-przestrzenna integracja jest w znacznej mierze sztuką dokonywania wyborów, a jeszcze bardziej kompromisów: nie ma rozwiązań idealnych, ale są rozwiązania zdecydowanie złe przy zastosowaniu określonych kryteriów. Czy istnieje jednak powszechna zgoda co do celów nadrzędnych i pełna świadomość związków między transportem a kształtem miasta, która pozwoliłaby podejmować dojrzałe decyzje?

□

Źródła:

- [1] CEC, 1995 – Commission of the European Communities, The Citizens' Network. Fulfilling the Potential of Public Transport in Europe. European Communities Green Paper, Bruksela 29 listopada 1995 r., COM (95)601 final.

- [2] Peirce, Sierra Club – Neal R. Peirce, Do Widened Roads Create Their Own Gridlock?, na witrynie Sierra Club, URL: <http://www.sierraclub.org/spraw/transportation/gridlock.asp> [XI 2000].

- [3] UITP, 1991 – Green Light For Towns, UITP, Bruxelles, 1991.

- [4] Verkehrskonzept, 1994 – Magistrat der Stadt Wien, Verkehrskonzept Wien. Generelles Maßnahmenprogramm, jako: H. 9 der Sonderreihe zum neuen Wiener Verkehrskonzept, Beitr(ge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Bd. 52, 1994.

- [5] Vivier, 1999 – Jean Vivier, Urban Transport Pricing, (w) „Public Transport International”, nr 5/99, UITP, Bruxelles, s. 28.

Autor  
Jacek Wesołowski  
Instytut Architektury i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej