

Anna ŻAK

PROPOZYCJA ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNEGO  
REWALORYZOWANEJ PRZESTRZENI ŚRÓDMIEŚCIA GLIWIC

**Streszczenie.** Artykuł przedstawia propozycję przekształceń systemu komunikacyjnego śródmieścia Gliwic związaną z projektowaną Drogo-  
wą Trasą Średnicową i pierwszą linią Kolejowego Ruchu Regionalnego  
w GOP. Prezentowane rozwiązanie jest próbą zharmonizowania potrzeb  
w zakresie transportu oraz niezbędnych przeobrażeń urbanistycznych  
z zachowaniem klimatu charakterystycznego dla rewaloryzowanego his-  
torycznego układu miejskiego.

Wykonane zostało w ramach zamkniętego konkursu SARP na opracowa-  
nie koncepcji szczegółowego planu zagospodarowania śródmieścia Gli-  
wic. Zakres i wielkość wprowadzonych zmian w komunikacji indywidu-  
alnej i zbiorowej dostosowane są do specyfiki miasta, uwzględniają  
aktualne prognozy ruchu i potrzeby użytkowników.

## 1. WPROWADZENIE

Koncepcja miasta jako organizmu przestrzennego, w którym znajdują zas-  
pokojenie wszystkie funkcje spełniane przez jego mieszkańców, jest kon-  
cepcją tradycyjną, która w zasadzie nie uległa zmianie do dziś. Dynamicz-  
ny rozwój przemysłowy w XIX i XX w. przekształcił wiele miast w bezładnie  
rozprzestrzeniającą się w terenie zabudowę o różnorodnych funkcjach

1,3,5. Współcześnie pojęcie miasta w jego granicach administracyjnych  
często staje się nieaktualne, co dobrze obrazuje przykład Górnośląskiego  
Okręgu Przemysłowego. Można jednak wyodrębnić strefy funkcjonalne, które  
określają zasięg wpływu obszaru miejskiego. Strefę centralną stanowi  
śródmieście - zespół przestrzenny o zwartej i intensywnej zabudowie, sku-  
piający funkcje mieszkaniowe, usługowo-administracyjne, a nawet i przemy-  
słowe. W wielu miastach śródmieście ma charakter obszaru o wysokich war-  
tościach historycznych. Do nich należą Gliwice, których trzon urbanistycz-  
ny układu miejskiego, pochodzący z XV w., zachował się do dziś w prawie  
niezmienionej formie. Wielowiekowe przeobrażenia doprowadziły do ukształ-  
towania Gliwic, geograficznie najbardziej na zachód wysuniętego miasta GOP,

jako wielofunkcyjnego ośrodka miejsko-przemysłowego i naukowego.

Rozwojowi miasta nie towarzyszyło powstawanie nowych inwestycji komunikacyjnych, co w konsekwencji spowodowało obecną niewydolność historycznie wykształconego układu uliczno-drogowego.

## 2. AKTUALNY STAN I POTRZEBY W ZAKRESIE KOMUNIKACJI

Przeprowadzone obserwacje, badania i analizy systemu komunikacyjnego w Gliwicach wykazały:

- duże zagęszczenie i skupianie się potoków pojazdów ze znacznym udziałem ruchu tranzytowego,
- brak dogodnych połączeń zarówno w komunikacji indywidualnej, jak i zbiorowej z nowymi osiedlami,
- znaczne zadania przewozowe komunikacji masowej i potrzebę stworzenia funkcjonalnych powiązań komunikacyjnych z rejonami podmiejskimi i obszarem aglomeracji górnośląskiej,
- konieczność budowy dworca komunikacji autobusowej miejskiej i dalekobieżnej z pełnym zapleczem dla pasażerów,
- wyczerpanie przepustowości wielu ulic, mimo wprowadzania różnych zmian w sterowaniu i organizacji ruchu,
- braki w obsłudze parkingowej,
- nieprzystosowanie komunikacji kolejowej do prowadzenia korzystnych dojazdów z rejonów podmiejskich i pozamiejskich,
- potrzebę istotnych zmian i rozbudowy komunikacji tramwajowej,
- konieczność zintensyfikowania wysiłków na ochronę istniejących historycznych zespołów zabudowy i środowiska naturalnego,
- możliwość eliminacji wielu urządzeń, w tym również komunikacyjnych z obszaru śródmieścia,
- stałe pogarszanie się warunków użytkowania i bezpieczeństwa ruchu pieszych i zmotoryzowanych.

### 3. PROPONOWANY KIERUNEK PRZEOBRAZEŃ ŚRÓDMIEŚCIA GLIWIC

Kłopoty komunikacyjne, szczególnie odczuwalne w śródmieściu Gliwic oraz nowo projektowane elementy systemu transportowego w skali województwa, tj. Drogową Trasą Średnicową (DTS) i Kolejowy Ruch Regionalny (KRR) zmusiły do poszukiwania rozwiązań uwzględniających konieczne zmiany wraz z wynikającymi korektami programowymi i kompozycyjno-urbanistycznymi. Szczególnie dotyczy to śródmieścia, w którym każda zmiana czy przeobrażenie jest najbardziej widoczne i odczuwalne dla mieszkańców.

Wszelkie przekształcenia urbanistyczne tego obszaru powinny być realizowane z zachowaniem skali charakterystycznej dla danego układu, z poszanowaniem dziedzictwa przeszłości, z zastosowaniem elementów strukturalnych z właściwemu miejscu zasadami kompozycyjnymi. Postępowanie takie nosi miano rewaloryzacji systemu miejskiego, rozwoju z zachowaniem ciągłości czasowej i przestrzennej. Dotyczy to także sieci komunikacyjnej w obszarze śródmieścia, która uwzględniając potrzeby w zakresie transportu musi być zharmonizowana z przeobrażeniami urbanistycznymi, z zachowaniem klimatu charakterystycznego dla rewaloryzowanego historycznego układu.

Taką próbą rozwiązania jest propozycja "Koncepcji miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania śródmieścia Gliwic" opracowana przez pracowników Katedry Planowania Przestrzennego i Urbanistyki Politechniki Śląskiej w Gliwicach przy udziale przedstawicieli różnych branż (praca konkursowa).

Koncepcja urbanistyczna rewaloryzacji śródmieścia Gliwic przewiduje zmiany programowo-przestrzenne tego obszaru przez wprowadzenie przemieszanych funkcji usługowych i mieszkalnych <sup>2</sup>. Jej realizacja opiera się na wykorzystaniu istniejących i funkcjonujących struktur, ich uzupełnieniu w ramach rezerw terenowych i odpowiedniej adaptacji zgodnie z postulatami ciągłości kształtowania systemu urbanistycznego miasta <sup>2,4</sup>.



#### 4. KONCEPCJA SIĘCI DROGOWO-ULICZNEJ

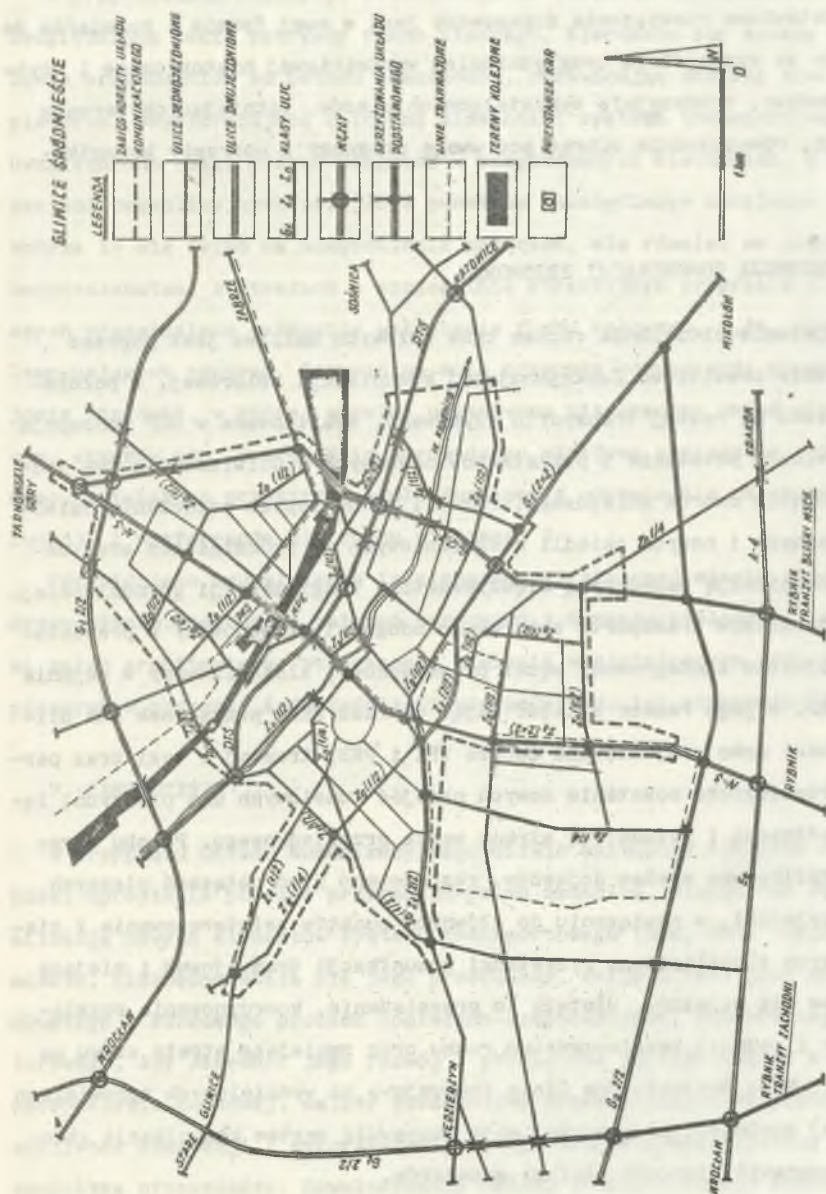
Podobne podejście cechuje proponowane rozwiązanie sieci komunikacyjnej z odpowiednim dostosowaniem zakresu i rozmiaru wprowadzanych zmian do specyfiki miasta. Wymaga to zmian (korekty planu ogólnego) w całym ogólnomiejskim układzie drogowo-ulicznym, którego integralnym elementem jest rejon śródmieścia. Wprowadzono trasy różniące się zasięgiem i funkcjami, a więc obsługujące ruch międzyregionalny, regionalny, międzymiastowy i miejski. Schemat sieci wraz z klasami i przekrojami jezdni przedstawiono na rys.1.

Proponowany podstawowy układ sieci drogowej dla Gliwic przewiduje powstanie obrzeżnych tras odciążających o wysokiej klasie technicznej - tranzyt wschodni i zachodni, na południu projektowanej autostrady A-4 (Kraków-Wrocław), na północy obejmuje istniejącą drogę międzyregionalną nr 4. Dzięki temu uciążliwy ruch tranzytowy skierowany zostaje na ciągi przebiegające poza terenami intensywnego zainwestowania. Powiązanie między nimi i pozostałymi ważniejszymi trasami przewidziano na bezkolizyjnych węzłach.

Z układem typ połączone są główne ciągi wewnątrzmięjskie:

- projektowana DTS prowadzona w wykopie będącym śladem nie istniejącego kanału, mająca dzięki temu całkowicie bezkolizyjny przebieg w rejonie śródmieścia. Pozwala to na pozostawienie istniejącego układu ulic na obecnych poziomach wysokościowych. Powiązanie z układem uzupełniającym ulic miejskich bezkolizyjnymi węzłami poza rejonem ścisłego śródmieścia,
- projektowana trasa N-S, która włączona zostaje w system uliczny. Przejście nad torami kolejowymi estakadą wykorzystującą sprzyjające ukształtowanie terenu.

Obie trasy charakteryzuje dobra dostępność komunikacyjna na całym przebiegu. Rozwiązanie takie wpływa na ograniczenie uciążliwości DTS w obszarze śródmieścia Gliwic, pozostawiając możliwość budowy w przyszłości tunelu miejskiego. "Krzyż" tworzony przez te trasy uzupełniony jest gęstą siecią istniejących bądź modernizowanych ulic z zachowaniem ciekawych osi kompozycyjnych, ich atrakcyjnych dominant i zamknięć. Planowana



Rys. 1. Układ komunikacyjny śródmieścia Gliwic na tle układu miejskiego  
 Fig. 1. Communication system of Gliwice Centre against the background of urban system

jest rozbudowa sięgaczy obsługujących kwartały zabudowy, zaprojektowano place i miejsca parkingowe.

Przedstawione rozwiązanie dopasowane jest w swej formie i rozmiarze do otoczenia ze szczególnym uwzględnieniem wartościowej historycznie i użytkowo zabudowy, tradycyjnie wykształconych placów, istniejących terenów zielonych, równocześnie biorąc pod uwagę prognozy i potrzeby komunikacyjne.

##### 5. KONCEPCJA KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

Zmniejszenie obciążenia ruchem tras kołowych możliwe jest poprzez wprowadzenie prawidłowo funkcjonującej komunikacji zbiorowej, z położeniem nacisku na rozwój transportu szynowego. Realizowana w GOP koncepcja KRR przewiduje powstanie 9 przystanków osobowych w Gliwicach, w tym jednego w obrębie dworca kolejowego. Pozwoli to na lepsze połączenie dzielnic obrzeżnych i nowych osiedli mieszkaniowych ze śródmieściem oraz usprawni komunikację pasażerską międzymiastową w aglomeracji górnośląskiej. Obsługę pasażerów transportu zbiorowego udogodni proponowany w prezentowanym projekcie zintegrowany węzeł przesiadkowy, zlokalizowany w rejonie dworca PKP. W jego ramach działać mają: dworzec PKP, przystanek KRR Gliwice Główne, nowo projektowane dworce WPK i PKS, tramwaj i taxi oraz parkingi. Przewidziano powstanie nowych przejść tunelowych dla pieszych, łączących północną i południową stronę węzła przesiadkowego. Po obu stronach zmodyfikowano system dojazdów, rozbudowano sieć połączeń pieszych (bezkolizyjnych), w nawiązaniu do głównych punktów zainteresowania i ciągów pieszych zlokalizowano przystanki komunikacji tramwajowej i miejsca parkingowe dla pojazdów. Ułatwia to przesiadanie, koordynowanie rozkładów jazdy i podnosi bezpieczeństwo ruchu oraz zmniejsza straty czasu na przejazdy. Nowo projektowane linie tramwajowe na wydzielonych torowiskach o wysokiej zdolności przewozowej mają usprawnić system komunikacji zbiorowej i poprawić standard obsługi pasażerów.

Prezentowane rozwiązanie wraz z projektowanymi zmianami przestrzenno-programowymi jest zgodne z wcześniejszymi założeniami rewaloryzacji przestrzeni śródmiejskiej 4,5 .



## 6. KOMUNIKACJA PIESZA

W proponowanej koncepcji komunikacji na obszarze śródmieścia Gliwic uwzględniono także potrzeby ruchu pieszego. Kierowano się zasadą oddzielenia przechoźniów od potoku samochodów, przewidując odrębną sieć dróg pieszych, współpracującą z innymi elementami systemu transportowego. Uwzględniono ciągi piesze biegnące w uczęszczanych kierunkach, z rozwiązaniami bezkolizyjnych przejść w punktach szczególnego nasilenia ruchu. Wpływa to nie tylko na udogodnienie połączeń, ale również na podniesienie bezpieczeństwa. W strefach o szczególnie atrakcyjnym programie dla pieszych przewidziano całkowite wyłączenie ruchu kołowego, m.in. ciąg handlowo-usługowy centrum. Szczególna rola przypada komunikacji pieszej w rejonie Starówki, w której w pełni uszanowano historyczny układ ulic i placów, skwerów itp. W projekcie wprowadzono strefową segregację ruchu kołowego, zwiększono przestrzeń ogólnodostępną z odpowiednim ukierunkowaniem funkcji i preferencją dla ruchu pieszego 2 .

Przewidziano uzupełnienie istniejącej osi zielonej miasta z bogatym drzewostanem, rozbudowę założeń parkowych i terenów zielonych z elementami małej architektury. Wzbogacenie zielenią wykształconych przestrzeni pieszych w obszarze śródmieścia Gliwic podniesie ich atrakcyjność.

## 7. ZAKOŃCZENIE

W przypadku układu komunikacyjnego Gliwic występuje zjawisko niemożności sprostania przezeń przypadającym mu zadaniom. Wiążąc ten fakt z realizacją nowych elementów systemu transportowego (DTS, KRR) obejmujących miasto, niezbędna stała się jego przebudowa. Każde miasto jest wynikiem długiego i złożonego procesu społeczno-gospodarczego, politycznego i kulturowego. Aby zapewnić jego rozwój i prawidłowe funkcjonowanie w dłuższej perspektywie czasowej, należy szczegółowo przeanalizować przydatność, możliwość adaptacji i wykorzystanie całego istniejącego majątku, będącego spuścizną przeszłości. Rewaloryzacja układu urbanistycznego śródmieścia Gliwic ma na celu przywrócenie mu tych cech, które w doświadczeniu historycznym sprawdzały się jako sprzyjające powstawaniu korzystnych zjawisk

społecznych. Przedstawiona "Koncepcja miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania śródmieścia Gliwic" stara się zharmonizować wymogi w dziedzinie przestrzennej, programowej i komunikacyjnej. Uwzględnia postulowane 3,4 kierunki poprawy warunków komunikacyjnych.

Zakres i wielkość wprowadzanych zmian nie pozostaje w sprzeczności z wykształconym historycznie układem miasta. Wiele projektowanych elementów cechuje śmiałość i nieszablonowość rozwiązań (ekrany akustyczne, ściany tłumiące itp.), które pozwalają na osiągnięcie kompromisu między przeszłością a przyszłością, szczególnie w zakresie komunikacji. Przedstawiona propozycja, uwzględniająca wartości socjologiczne, psychologiczne i przestrzenne przy jednoczesnej ochronie naturalnego środowiska, ukierunkowana jest na zapewnienie zachowania historycznie wykształconych przestrzeni miejskich, utrzymanie ich spójności i ciągłości dla dobra miasta i mieszkańców Gliwic.

#### LITERATURA

- 1 Komunikacja miejska w miastach zabytkowych, Międzynarodowe Sympozjum, Kraków 1975.
- 2 Koncepcja miejscowego planu szczegółowego zagospodarowania śródmieścia Gliwic. Opis techniczny pracy konkursowej, Gliwice 1984.
- 3 Ostrowski W.: Urbanistyka współczesna. Arkady, Warszawa 1975.
- 4 Planowanie obsługi transportowej obszarów śródmiejskich miast średniej wielkości. IKS, Kraków 1984.
- 5 Problemy projektowania miejskich układów komunikacyjnych. Konferencja naukowo-techniczna, Warszawa 1966.

Recenzent:

Doc.dr hab.inż. Andrzej Rudnicki

Wpłynęło do Redakcji 10.06.1987



THE IDEA OF COMMUNICATION SOLUTION OF THE SPACE OF GLIWICE CENTRE  
BEING UNDER RENOVATION

## S u m m a r y

The article presents a suggestion of communication system changes in Gliwice centre connected with a project of the Cross-Town Road and the first line of the Local Railway Traffic in Upper Silesia Industrial Region (GOP).

The presented idea is an attempt of harmonizing the needs of transport with the necessary town-planning changes while preserving the climate that is characteristic for the renovated historic urban system.

It was made for the exclusive competition of SARP (Society of Polish Architects) to work out the idea of detailed development plan of the centre of Gliwice. The range and quantity of the changes introduced into the individual and group communication are adjusted to the town character; they take into account the present traffic prognoses and needs of the users.

ПЛАН ПЕРЕСТРОЙКИ СЕТИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА  
ЦЕНТРА ГОРОДА ГЛИВИЦЕ

## Р е з ю м е

В работе предлагается проект перестройки сети городского транспорта г. Гливице в связи с проектировкой диаметальной автострады и первой линии Региональной железной дороги в Горносилезском промышленном округе.

Представленное решение является пробой совмещения потребностей в области транспорта и необходимых пространственных преобразований с сохранением характерного климата исторической застройки города.

Выполнена в рамках закрытого конкурса САПР разработка концепции подробного плана застройки центра г. Гливице. Вводимые изменения в сети городского и индивидуального транспорта приспособлены для специфики города с учётом актуальных потребностей.