

Agnieszka ZIMNICKA

Wydział Architektury, Politechnika Szczecińska

SYSTEM TRANSPORTOWY JAKO INSTRUMENT ZARZĄDZANIA ROZWOJEM PRZESTRZENNYM MIASTA

Streszczenie. W artykule przedstawiono metodę zintegrowanego zarządzania rozwojem przestrzennym, w którym system transportowy pełni rolę katalizatora i elementu scalającego. Główna idea polega na udrożnieniu przepływu informacji pomiędzy, współzależnymi z punktu widzenia rozwoju przestrzennego, jednostkami samorządowymi. Prezentowany model proponuje sterowanie decyzjami inwestycyjnymi w sektorze prywatnym za pomocą ustaleń planistycznych narzucających poziom dostępności jednostek funkcjonalno-przestrzennych, inwestycji publicznych ogniskujących zainteresowanie inwestorów oraz za pomocą sprawnego transportu publicznego z elementami nietypowymi.

URBAN TRANSPORT SYSTEM AS AN INSTRUMENT IN THE MANAGEMENT OF SPATIAL DEVELOPMENT

Summary. There is presented a method of integrated urban land development management in the article, where transport system plays a role of catalyst and element incorporating various functions. The model proposes influencing investment decisions in the private sector with the planning guides forcing the accessibility level of the particular structural spatial units, public investments focusing the interest of investors, and with the efficient public transport with unique elements.

1. Wstęp

Historia miast ściśle związana jest z przemieszczaniem się ludzi i towarów. Od wieków człowiek osiedlał się wzdłuż szlaków komunikacyjnych: dróg, rzek. Do dziś najważniejszymi elementami kreującymi miasta, wpływającymi w sposób kluczowy na ich sprawność ekonomiczną, są: polityka mieszkaniowa i system transportowy [5]. Na pojęcie miejskiego systemu transportowego, będącego przedmiotem badań, składają się: infrastruktura – jej rodzaj, przepustowość i pojemność oraz usługi transportu zbiorowego. Transport reaguje we wszystkich praktycznie sferach funkcjonowania obszarów zurbanizowanych:

– zagospodarowanie przestrzenne: sieć uliczna stanowi szkielet struktury miasta, system transportowy jest elementem kształtującym rynek przestrzeni zurbanizowanej, jednocześnie sposób zagospodarowania rzutuje na kierunki rozwoju komunikacji;

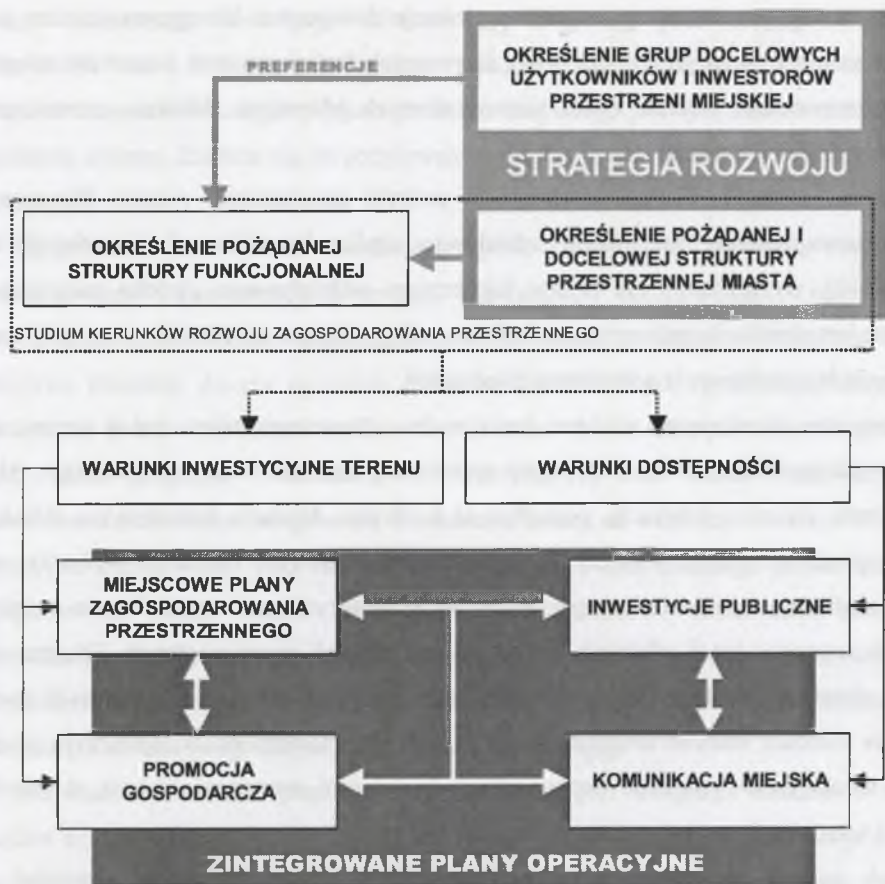
- gospodarka: transport zapewnia połączenia zewnętrzne aktywizujące działalność gospodarczą, przyczynia się do zwiększania zasięgu lokalnego i regionalnego rynku pracy, ponadto system transportowy sam w sobie generuje zatrudnienie, rozwój gospodarczy wymusza zwiększanie parametrów systemu transportowego;
- struktura społeczna: udostępnia wysokiej jakości środowisko mieszkaniowe, zwiększa zasięg oddziaływania infrastruktury społecznej, uwarunkowania kulturowe wpływają w znaczący sposób na zachowania transportowe;
- środowisko przyrodnicze: transport reguluje penetrację i inwestowanie na terenach o wysokich walorach naturalnych, profiluje sposoby przemieszczania się mieszkańców, a jednocześnie stanowi źródło degradacji, np.: zatrucie powietrza, hałas, kolizje i zatłoczenie.

Od sprawności systemu transportowego miasta zależy jego produktywność, jakość życia, pracy i rekreacji mieszkańców. Biorąc pod uwagę, iż:

- system transportowy kreuje silne bodźce urbanizacyjne,
- rozwój systemu transportowego stanowi jedno z zadań własnych gmin, a inwestycje infrastrukturalne transportu przeprowadzane są głównie ze środków publicznych,
- planowanie miejskich systemów transportowych odbywa się na szczeblu samorządowym, można przyjąć, że władze lokalne świadomie kształtujące system transportowy mogą sterować rozwojem podległych mu (a także sąsiednich) obszarów. Odpowiedni rozwój systemów transportu może stać się instrumentem w usprawnianiu funkcjonowania miasta.

2. Model zarządzania rozwojem przestrzennym zintegrowanego z planowaniem systemu transportowego

Model zarządzania rozwojem przestrzennym zintegrowanego z kształtowaniem systemu transportowego miasta opiera się na wnioskach z analiz procesów urbanizacyjnych, funkcjonowania miasta i jego komunikacji. Zintegrowano planowanie systemu transportowego na wszystkich trzech poziomach planistycznych - od strategii po plany operacyjne.



Rys. 1. Model zarządzania rozwojem przestrzennym miasta zintegrowanego z planowaniem systemu transportowego

Fig. 1. The model of a urban land development management integrated with urban transport planning

Punktem wyjścia jest zdefiniowanie „odbiorcy” przestrzeni miejskiej w rozumieniu pożądanego profilu użytkownika i inwestora. Odpowiedzi na pytanie o grupy docelowe szukać trzeba w dokumentach strategii rozwoju. Misja miasta w sposób pośredni opisuje preferencje samorządu w tym zakresie. Teorie lokalizacyjne [10] oraz analizy zachowań przestrzennych mieszkańców i przedsiębiorstw [3] [7] pokazują, w jak zróżnicowany sposób przebiegają decyzje o inwestycjach w rozwój przestrzenny. Współczesne koncepcje specjalizacji funkcjonalnej regionów i miast opierają się właśnie na wyodrębnianiu grup docelowych, na podstawie uwarunkowań oraz strategii rozwoju. Cała koncepcja marketingu terytorialnego bazuje na relacjach klient – produkt (w rozumieniu miasto lub region) [2], [8], [11] i dlatego identyfikacja klienta w tych relacjach pozwoli na odpowiednie kształtowanie produktu. Zawężając zbiór odbiorców i inwestorów można ograniczyć i uszczegółowić

wytyczne rozwoju przestrzennego, a także preferencje dostępności. Następnym krokiem jest sprecyzowanie wymagań grup docelowych dotyczących funkcjonowania i zasobów miasta. Staranne rozpoznanie potrzeb rynku ułatwia również późniejsze działania promocyjne zachęcające do inwestowania.

Dokument strategii rozwoju określa cele polityki przestrzennej miasta. Planowana struktura miasta powinna mieć solidną podbudowę w analizach trendów urbanizacyjnych [1], [3], [6], [12], uwzględniających obszar faktycznego oddziaływania ośrodka miejskiego. Konieczne jest określenie spójnego modelu formy całego obszaru zurbanizowanego [12] oraz wytycznych do kształtowania pomniejszych jednostek.

Dokumentem określającym strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta jest w warunkach polskich studium uwarunkowań i kierunków rozwoju zagospodarowania przestrzennego. Aby studium stało się rzeczywistością, potrzebne są konkretne działania inwestycyjne. Władze miasta poprzez określenie poziomu dostępności poszczególnych obszarów wpływają na decyzje lokalizacyjne inwestorów prywatnych. Mogą to uczynić zarówno w formie zapisów planu miejscowego, jak i własnych inwestycji czy działań organizacyjnych. Dlatego po ustaleniu docelowej struktury przestrzennej i jednostek funkcjonalnych należy ustalić dwie dodatkowe wartości: warunki inwestycyjne terenu oraz jego dostępność. W lapidarnym ujęciu oznacza to określenie standardu dopuszczalnej działalności inwestycyjnej oraz określenie sposobu i standardu jego obsługi komunikacyjnej.

Model zakłada sprzężenie wizji rozwoju miasta zbudowanej przez samorząd z preferencjami poszczególnych, spójnych z wizją, grup mieszkańców i firm. Priorytetem jest uzyskanie przestrzeni możliwie najbardziej przyjaznej działalności przedstawicieli grup docelowych. Ich dotychczasowe zachowania transportowe są wskazówką dla projektantów określających warunki dostępności poszczególnych subjednostek miejskich.

3. Dostępność jako czynnik selekcyjny dla inwestycji

Kształtując wytyczne dostępności obszaru samorząd wzmacnia oddziaływanie wytycznych inwestycyjnych na zachowania grup docelowych. Dobra dostępność jest uznawana za podstawowy atut rozwojowy ośrodków miejskich. Dobra – nie znaczy jednak powszechna. Ograniczanie dostępności jest ważne szczególnie w aspekcie ochronnym. Znane są przykłady stref zupełnego zakazu poruszania się pojazdami zmotoryzowanymi (np. Kraków, Poznań, Praga) dla ochrony walorów naturalnych lub kulturowych. Stosowane są

metody zaniechania inwestycji infrastruktury drogowej, jako środek świadomego ograniczenia ruchu i forsowania środków transportu o mniejszych pojemnościach czy wysokich kosztach. Potencjalny klient produktu miejskiego jest tym samym zmuszany do dokonania wyboru. Zakłada się, że pozytywnie zareagują przedstawiciele strategicznych grup docelowych.

Ograniczenia w wyborze środka transportu znakomicie wpływają również na selekcjonowanie i koncentrację inwestycji. Hipermarkety nie powstają w niedostępnych samochodem śródmieściach, deptaki koncentrują handel i usługi wymagające stałego przepływu klientów, dworce ogniskują inwestycje, podobnie jak ograniczanie dostępności zewnętrznej terenów mieszkaniowych – to pobieżne wnioski sformułowane na podstawie analiz badań programu Transland [14], Transplus[15] oraz badań własnych. Dobór instrumentów sterowania dostępnością w miastach zależy od wizji jego rozwoju (Dla kogo miasto jest kształtowane? Jaki stan ma być osiągnięty?) oraz lokalnego profilu zachowań transportowych (Jakie bodźce oddziałują na mieszkańców? Jakie mają preferencje komunikacyjne?). Wytyczne dostępności mogą być wdrażane bezpośrednio przez samorządy z pomocą regulacji prawnych (w tym planistycznych), inwestycji publicznych (infrastruktura) oraz transportu zbiorowego (organizacja i zarządzanie usługą).

Dla realizacji założeń planistycznych konieczna jest integracja działań w ramach urzędów miasta. Główne obszary sprzężenia to planowanie przestrzenne, promocja rozwoju gospodarczego, inwestycje publiczne oraz komunikacja miejska. Współpraca wymagać będzie stałego przepływu (o zapotrzebowaniach, problemach operacyjnych), koordynacji przedmiotowej i czasowej działań. Elementem łączącym działania władz ze światem zewnętrznym jest jednostka zajmująca się promocją gospodarczą. Z jednej strony odpowiada ona za wizerunek miasta (na wszystkich poziomach) [8], za przekaz informacji o atrakcjach miasta i możliwościach inwestycyjnych, zachęca do inwestowania, z drugiej - winna absorbować informacje rynku na temat oczekiwań grup docelowych, sygnały o problemach i potrzebach mieszkańców i inwestorów związanych z bieżącym rozwojem przestrzennym.

4. Podsumowanie

Model zintegrowanego zarządzania rozwojem przestrzennym proponuje sterowanie decyzjami inwestycyjnymi w sektorze prywatnym za pomocą ustaleń planistycznych narzucających poziom dostępności jednostek funkcjonalno-przestrzennych, inwestycji publicznych ogniskujących zainteresowanie inwestorów oraz za pomocą sprawnego

transportu publicznego z elementami nietypowymi. Skuteczność takiej metody zależy od dwóch elementów – dobrego rozpoznania rynku (dialog z odbiorcami) oraz skutecznej reklamy (skierowanej przede wszystkim do grup docelowych). Stąd poza jednostkami planistycznymi i zajmującymi się inwestycjami – niezbędna jest również integracja z wydziałami promocji gospodarczej.

Literatura

1. van den Berg Leo, R. Drewett, L.H. Klaasen, A. Rossi, C.H.T. Vijverberg: *Urban Europe – A Study of Growth and Decline*. Oxford: Pergamon 1982.
2. van den Berg Leo, Jan van der Meer, Alexander H.J. Otgaar: *Attractive City, Catalyst for Economic Development and Social Revitalisation*. EURICUR, Rotterdam 1999.
3. van den Berg, Leo: *Urban Systems in a Dynamic Society*. Gower Publishing Co Ltd, Aldershot, Hampshire, London 1987.
4. Hall P., Hay D.: *Growth centers in the European Urban System*. Heinemann Educational Books, Londyn 1980.
5. Douglas, Keare; *The Importance of Spatial Efficiency For Large Cities*. World Bank, Urban Development Division Washington D.C. 1999.
6. Hall P.: *Land-use Change and Transport Policy*. Habitat International, Volume 7, Number ¾, 1983.
7. Klaasen, Leo H.: *The Harmonious City*. Metropolitan Planning 09/1990.
8. Kotler P., Rein I., Heider H.D.: *Marketing Places: Attracting Investment, Industry and Tourism to Cities, Regions and Nations*. Free Press New York 1993; s.19.
9. Kotler P., Rein I., Heider H.D., Asplund X. *Marketing Places Europe*. Prentice Hall 1999.
10. Kuciński K.: *Geografia ekonomiczna*. SGH, Warszawa 2000.
11. Markowski T.: *Marketing miast* Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2002.
12. Regulski J.: *Ekonomika miasta*. PWE, Warszawa 1982.
13. Wegener M.: *Land-Use Transport Interaction: State of the Art*. IRPUD, Dortmund 1999; Deliverable 2a - projekt Transland 4 Program Ramowy Unii Europejskiej.
14. <http://www.inro.tno.nl/transland/products>
15. <http://www.isis-it.com/transplus/doc/public.asp>