

Prof. mgr inż. arch. TADEUSZ TEODOROWICZ-TODOROWSKI

Katedra Planowania Miast i Osiedli

## ROZDZIAŁ RUCHU JAKO CZYNNIK PLANOWANIA MIAST

1. Jesteśmy świadkami burzliwego rozwoju techniki, który w wielu dziedzinach przerasta najśmielsze przewidywania. Szczególnie duży skok nastąpił w rozwoju środków komunikacji. Rozwój raket nasuwa uskrzydlonemu mieszkańcowi Ziemi śmiałe myśli o zagospodarowaniu przestrzeni kosmicznej. Równocześnie jednak zagospodarowanie przestrzeni ziemskiej nie nadąża za rozwojem techniki i wiedzy.

Wzrastająca ilość ludności i postępująca urbanizacja wysuwają na pierwszy plan konieczność szukania rozwiązań przestrzennych, optymalnie odpowiadających potrzebom biologicznym, psychicznym, społecznym i ekonomicznym. Ruch motorowy w mieście o odziedziczonej, najczęściej średnio-wieczno-dziewiętnastowiecznej, strukturze przestrzennej przyczynia się z reguły do znacznych zaburzeń funkcjonalnych i zatrważającego w rozmiarach wzrostu wypadkowości.

Doświadczenia krajów o wysokim wskaźniku motoryzacji winny się stać dla nas przestrożą i bodźcem do podjęcia planowej akcji przebudowy układów komunikacyjnych miast istniejących oraz kształtowania nowych jednostek osadniczych w oparciu o zasadę rozdziału ruchu (ang.: traffic segregation, franc.: circulation dissociée, niem.: Verkehrstrennung, ros.: razobščenie dviżenija).

Niedostrzeżenie zawczasu szybkiego wzrastania stopnia motoryzacji w Polsce oraz krótkowzroczna oszczędność terenów przeznaczonych dla potrzeb organicznie skonstruowanej sieci dróg, ulic, parkingów i garaży, mogą już w krótkim stosunkowo czasie spowodować u nas te objawy dezintegracji organizmów miejskich, które dotknęły kraje o wysokim wskaźniku motoryzacyjnym.

2. Problem ruchu i jego rozdziaku istniał w różnych aspektach od stuleci. Od wydzielonych pasm ruchu kołowego i pieszego w starożytnej Pompei, poprzez koncepcje Leonarda da Vinci pionowego rozdziaku ruchu na dwa poziomy, historia notuje przykłady narastania problemu na długo przed wynalezieniem samochodu.

Szybki wzrost motoryzacji i jej destrukcyjny wpływ na życie mieszkańców dużych aglomeracji (śmierć lub kaleczeń, zapylenie i zatrucie powietrza spalinami, hałas, pochłanianie coraz to większych przestrzeni) powoduje już w naszym stuleciu konieczność rewizji dotychczasowych poglądów i nowego spojrzenia na miasto pod kątem działania czynnika komunikacji motorowej.

Od roku 1922 (*une ville contemporaine*) Le Corbusier rozwija w swoich projektach teoretycznych wiele pomysłów poświęconych rozdziakowi i porządkowaniu ruchu.

W Stanach Zjednoczonych Ameryki, które w roku 1928 posiadały już 21 308 159 zarejestrowanych pojazdów motorowych, rodzi się tzw. "idea Radburn" - pierwszy przykład "planowania na przekór samochodowi" osiedla o poziomej pełnej separacji ruchu pieszego od kołowego. W tym również czasie (1929) C. Perry wprowadza pojęcie "neighbourhood unit" (jednostka sąsiedzka), ogólnie zdefiniowane jako mieszkania wraz z ich otoczeniem tak zorganizowanym, aby ograniczyć wzrastającą szkodliwość wpływu ruchu motorowego.

Jednakże w stosunkach amerykańskich, przy dominującej popularności mieszkalnictwa w domach jednorodzinnych, samochód staje się powodem do przekształcenia miast w olbrzymie organizmy, których przeważającą część stanowią rozpełzające się na niezmiernie obszary bezpostaciowe "suburbia". Wielopoziomowe sploty gigantycznych węzłów bezkolizyjnych dróg ("freeways"), nałożonych na bezkresną szachownicę sieci ulicznej amerykańskich megalopolis, zadziwiają techniczną doskonałością, ale potęgują równocześnie chaos, będący wynikiem żywiołowej supremacji samochodu nad człowiekiem.

Na tle doświadczeń amerykańskich rodzą się w przodujących pod względem rozwoju motoryzacji krajach Europy nowe koncepcje urbanistyczne, szukające wyjścia z impasu wywołanego infiltracją pojazdów motorowych do najmniejszych nawet komórek miejskich aglomeracji.

3. Nowe koncepcje rozwiązania struktury przestrzennej miast z punktu widzenia potrzeb człowieka i samochodu, a nie samochodu i człowieka, znane są jako: angielskie "nowe miasta" (new towns) - głównie satelity Londynu i Glasgow; szwedzkie założenia w otoczeniu Stockholmu; francuskie "wielkie zespoły" (grands ensembles), czy też ostatnio lansowane "miasta równoległe", powstające obok istniejących ośrodków macierzystych (przykład: Toulouse-le-Mirail), zachodniemieckie projekty z wyróżniającymi się koncepcjami "organicznego" układu H.B. Reichowa.

W projektach dotyczących istniejących zagęszczonych ośrodków wielkomiejskich zjawia się przeplatanie urządzeń komunikacyjnych z kubaturami typu architektonicznego na skalę dotychczas nie spotykaną (przykład: projekty dla Los Angeles - autor E.M. Khoury). Dla obiektów tego rodzaju zostaje ukuty termin "architektury ruchu", której teoretycznym przykładem w skali całego miasta jest MO'TOPIA z ruchem motorowym przebiegającym dachami ciągłej zabudowy, zaprojektowanej na układzie prostokątnym przez G.A. Jellicoe.

Projekt pierwszego oficjalnego miasta-satelity Moskwy SPUTNIKA, obliczonego na 65-80 tys. mieszkańców, stanowi przykład doceniania problemu rozdziału ruchu przez urbanistów radzieckich.

Pionierską pracą teoretyczną, która szybko zajęła należne jej miejsce w literaturze fachowej i która stała się może źródłem niewyczerpanych inspiracji w rozwiązywaniu konfliktu między człowiekiem i samochodem, stała się tzw. Raport Buchanan'a tj. studium perspektywicznego rozwoju ruchu w miastach, wykonany w latach 1961-63 na zlecenie angielskiego Ministra Transportu. We wnioskach końcowych autorzy skromnie stwierdzają, że studia ich stanowią pierwsze stadium wielkiego zadania dalszego pogłębiania problemu, głównie z punktu widzenia społecznego ujęcia formy i organizacji aglomeracji miejskich, dodając równocześnie, że stworzenie warunków do rozprawienia się z ruchem motorowym związane będzie z koniecznością olbrzymiej urbanistycznej przebudowy.

4. Przegląd nowych koncepcji urbanistycznych i ich częściowej realizacji pozwala na wyodrębnienie podstawowych tendencji, wskazujących kierunki dalszych opracowań, za-

daniem których jest zmniejszenie skutków żywiołowego rozprzestrzeniania się chęci i mody posiadania pojazdu motorowego. Jako najważniejsze wymienić należy: - Zwiększenie intensywności zabudowy mieszkaniowej bez uszczuplania udziału zieleni użytkowania publicznego, - maksymalną koncentrację usług miejskich we wspólnym centrum o dużym napięciu kompozycyjnym, stanowiącym kontrast bardziej rozluźnionych układów terenów mieszkaniowych, - no we formy centrum, oparte na zasadzie całkowitego wyodrębnienia ruchu pieszego, przy równoczesnym wprowadzeniu pionowego rozdziału ruchu między dwa lub więcej poziomów, - konstruowanie układu komunikacyjnego w nawiązaniu do jasno wydzielonych stref funkcjonalnych, w celu eliminacji ruchu nie mającego nic wspólnego z daną strefą.









Jako najważniejszą należy jednak wymienić tendencję tworzenia na obszarze organizmu urbanistycznego dwóch niezależnych, krzyżujących się jedynie w różnych poziomach - systemów: ruchu pieszego i ruchu pojazdów mechanicznych. Idea ta, przekreślająca wartość umieszczanych w podręcznikach urbanistycznych tzw. charakterystycznych przekrojów poprzecznych ulic o pasmach ruchu pieszego towarzyszących nierozłącznie jezdniom - nie jest jednakże rewolucyjną nowością: system komunikacji Wenecji jest jej historycznym precedensem.

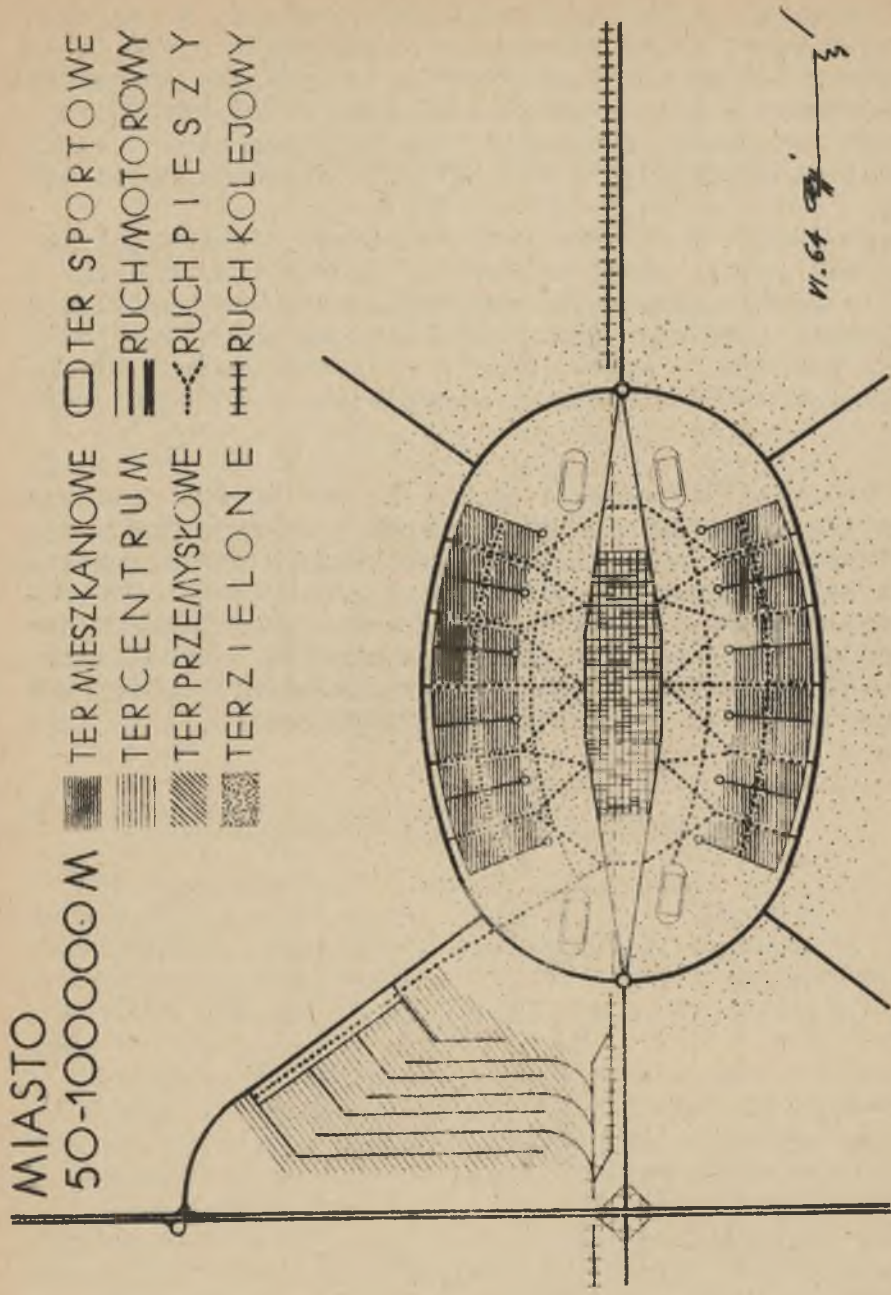
### Wnioski

Według aktualnych prognoz, w Polsce do roku 1980 areał terenów zainwestowania miejskiego wzrośnie o około 210 000 ha, przy równoczesnym wzroście wskaźnika motoryzacyjnego w skali krajowej do 40 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców, zaś w skali Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego do 60 sam. os. na 1000 mieszkańców (Gliwice na wet 90 sam. os. na 1000 mieszk.).

W oparciu na doświadczeniach i studiach badawczych krajów wyprzedzających nas w rozwoju motoryzacji, należy przystąpić bezwzględnie do racjonalnej przebudowy przestrzennej urbanistycznych organizmów istniejących w kierunku maksymalnego ich przystosowania do dzisiejszych i przyszłych potrzeb. Projekty planów zagospodarowania przestrzennego nowych miejskich jednostek osadniczych na

MIASTO  
50-100000 M

- |   |                  |   |               |
|---|------------------|---|---------------|
|  | TER MIESZKANIOWE |  | TER SPORTOWE  |
|  | TER CENTRUM      |  | RUCH MOTOROWY |
|  | TER PRZEMYSŁOWE  |  | RUCH PIE SZ Y |
|  | TER ZIELO N E    |  | RUCH KOLEJOWY |



leży poprzedzać wnikliwymi studiami wstępnymi i wariantami koncepcji, które pozwolą na określenie optymalnych parametrów wszystkich funkcji życia miejskiego organizmu.

Stosowanie zasady pełnego rozdziału ruchu, zapewniającej jego maksymalną sprawność i bezpieczeństwo - winno się stać obowiązującym i bezwzględnie przestrzegany nakazem.

Przykładając do planów przestrzennych probierz gospodarczy nie należy nigdy zapominać, że podstawą naszego ustroju - chyba najbardziej przystosowanego do wdrażania postępowych i rewolucyjnych rozwiązań we wszystkich dziedzinach techniki - jest stworzenie społeczeństwu warunków godnych wieku samochodu, cybernetyki i podboju kosmosu.

6. Zamieszczony schemat miasta na 50-100 000 mieszkańców jest teoretyczną próbą autora - uproszczonego ujęcia nowych zasad projektowania struktury przestrzennej z punktu widzenia potrzeb człowieka i samochodu. Katedra Planowania Miast i Osiedli stawia sobie zaszczytne zadanie pogłębiania problemu zarówno w pracach badawczych, jak i dydaktycznych, w szczególnym nawiązaniu do potrzeb terenów związanych z eksploatacją górniczą.