

RM. 36

Wpływ planowania na zmianę struktury
przestrzennej miast.

Dzisiejsza struktura przestrzenna naszych miast jest w głównej mierze wynikiem procesów gospodarczych, technicznych i społecznych XIX-go wieku. Jakkolwiek bowiem miasta, te niemal wszystkie, są pochodzenia średniowiecznego, to jednak cechy dawnego układu przetrwały jedynie w częściach śródmiejskich. A nawet tutaj zostały z czasem wypaczone przez kolejne adoptacje. W wieku XX-ym zarówno możliwości techniczne i gospodarcze, jak i poglądy społeczne uległy tak znacznej ewolucji, że ramy przestrzenne osiedli miejskich i wewnętrzny ich układ nie mogą być dziś uznawane za wystarczające i odpowiednie.

W ciągu XX-go wieku rozwija się odrodzona wiedza i sztuka urbanistyczna, która stawia sobie za cel wytworzenie takiego układu przestrzennego miasta, który odpowiadałby dzisiejszym potrzebom człowieka i społeczeństwa, tak jak miasto średniowieczne odpowiadało zamierzeniom ówczesnym.

Oczywiście urbanistyka nowoczesna nie od razu doszła do określenia celów i metod postępowania, które odpowiadałyby dzisiejszym potrzebom. Przeciwnie, jak każda nowa i rozwijająca się dziedzina myśli ludzkiej, przechodziła urbanistyka szereg wyraźnych faz rozwoju. A nawet dzisiejszych osiągnięć nie można nazwać czymś ostatecznym. Niewątpliwie będą one podlegały dalszemu doskonaleniu i ściślejszemu precyzowaniu. Rozwój taki wynika niemal z samej natury planowania. Każdy rozsądny plan bowiem przede wszystkim powinien być elastyczny. To znaczy powinien awzględnić stopniową zmianę podstawowych



warunków życia i umożliwić naginanie do nich przyjętych w danym etapie rozwiązań.]

Urbanistyka sama więc przechodzi stałą ewolucję, co oczywiście musi odbijać się na rzeczywistych formach i układach, które stwarza. Jest rzeczą istotną, by zdać sobie sprawę z głównych faz rozwoju wiedzy urbanistycznej. Na podstawie studiów przeprowadzonych w tej dziedzinie^{x)} można wyraźnie wyodrębnić cztery stadia rozwoju urbanistyki.

Pierwsze stadium to okres, w którym poszczególne funkcje miasta, na które składają się praca, mieszkanie i odpoczynek były rozrzucone na przestrzeni miasta w sposób mniej lub więcej przypadkowy. Urbanistyka stawiała sobie za cel wówczas fragmentaryczną sanację bloków, przebijanie arterii komunikacyjnych i regulowanie sposobu zabudowy działek.

Druga faza pokrywa się z okresem wybujałego funkcjonalizmu. Pod wpływem panujących prądów w architekturze ideał urbanistyczny miasta polegał na jasnym wyodrębnieniu poszczególnych funkcji miasta w formie oddzielnych dzielnic. Struktura tych dzielnic pojmowana była na skutek tego w sposób raczej jednostronny na wzór części maszyny, które spełniają określone role i nie poza tym.

W tym czasie jednak rozwijające się prądy społeczne postawiły przed planującymi nowe zagadnienie. Realizacja budownictwa społecznego w formie osiedli robotniczych wykazała, że jednostronna funkcjonalność nie jest wzorem właściwym dla organicznego rozwoju osadnictwa. Z tą chwilą urbanistyka wchodzi w trzecią fazę rozwoju, która charakteryzuje się pewnym uniwersalizmem. W planach

x) Mam tu na myśli przede wszystkim studia Jana Chmielczewskiego, które zostały ujęte w formie materiału stanowiącego część raportu polskiego na kongres urbanistyczny w Hastings w roku 1946.

miast występuje ten prąd w postaci dążności do tworzenia dzielnic miasta, które posiadały ^{by} wprowadzić określoną dominantę funkcjonalną, ale poza tą funkcją główną, w każdej dzielnicy występują i inne funkcje w stopniu koniecznym dla zachowania różnorodnej struktury zawodowej ludności i dla organicznego kształtowania poszczególnych dzielnic. W ten sposób dzielnice mieszkaniowe zostały wyposażone w ośrodki społeczne i handlowe niezbędne dla ich obsługi. Nawet praca w rzemiośle i nieuciążliwym przemyśle została dopuszczona do dzielnic mieszkaniowych. Podobnie śródmieście przestało być traktowane jako "czysta" dzielnica interesów i plany zabudowania przewidywały wewnątrz śródmieścia niezbędne powierzchnie mieszkaniowe.

Wszystkie te trzy dotychczas omówione fazy rozwoju urbanistyki nie odważyły się na zasadniczą krytykę struktury przestrzennej miasta. W planach dążono wprowadzić do uzyskania funkcjonalnej "czystości" i korekty samorzutnie i bezplanowo zabudowujących się powierzchni, niemniej jednak struktura miasta pozostawała w istocie ta sama. Polegała ona na mniej lub więcej koncentrycznym rozwoju osiedla w obrębie jego granic administracyjnych i na układzie wyraźnie zagęszczającym się w miarę zbliżania się do środka miasta. Kliny zieleni wciągające się ku środkowi osiedla w praktyce sprostawały się do wąskich pasm zieleni ustawicznie narażonych na stopniowe zabudowywanie w miarę gospodarczego i ludnościowego rozwoju.

Tym, jak dziś mówimy, "klasycznym" zasadom urbanistyki współczesne prądy przeciwstawiają strukturę miasta opartą na innych przesłankach. Czwarta, to jest obecna faza rozwoju urbanistyki wychodzi przede wszystkim z zupełnie innego poglądu na komunikację w mieście.

Powierzchniowo biorąc komunikacja, ta podstawowa funkcja wiążąca, zajmuje stosunkowo bardzo niewiele miejsca. Jeśli jednak uwzględnimy rolę ciągów komunikacyjnych w aktywizacji gospodarczej terenów bezpośrednio związanych z nią, to urasta ona do jednego z podstawowych czynników. Z drugiej strony komunikacja w okresie kolejnictwa oraz ruchu samochodowego i rozwiniętego lotnictwa wyznaczona jest układem fizjograficznym terenu i określonymi normami spadków, skrzyżowań i powierzchni. Oba te czynniki sprawiają, że układ komunikacyjny miasta, jakkolwiek zajmuje niewielką powierzchnię pod swoje urządzenia, musi być rozpięty w przestrzeni miasta i jego okolicy w postaci pewnej sieci wiążącej istotne punkty stosunkowo przestrzennie rozrzucone. Rozpatrywanie struktury miasta od strony ruchu zmusza do wyraźnego rozsunięcia jego elementów.

Drugim podstawowym punktem wyjścia współczesnej urbanistyki jest elastyczność planu. Wyraża się ona w przewidzianiu dostatecznych rezerw terenowych na pomieszczenie szlennych i wytwarzających się funkcji miasta. W dotychczasowych schematach rozwoju miasta była mowa jedynie o trzech funkcjach statycznych: pracy, mieszkaniu i odpoczynku. Okazało się jednak, że zmienione warunki gospodarcze i techniczne wymagają znacznego rozszerzenia dotychczas stosowanych powierzchni. Nadto jednak jesteśmy dziś w okresie wytworzenia się nowej funkcji miasta, którą określamy jako współzycie albo więź społeczną. Ściśle biorąc jest to ta sama funkcja, która w mieście starożytnym skupiała się na agorze, a w mieście średniowiecznym w rynku i placach przykościelnych. Dziś jednak potrzeba kontaktów wzajemnych wzrosła proporcjonalnie do zaludnienia miast i wymaga przewidywania znacznych terenów

na cele życia zbiorowego i kulturalnego: od kultury ciała i odpoczynku poczynając, a kończąc na muzeach i bibliotekach. Zaspokojenie tych potrzeb w skali masowej występuje szczególnie silnie w związku z nowym pojęciem demokracji i uspołecznieniem kultury.

Poza funkcjami dziś już występującymi musimy przewidywać dalszą ich ewolucję, a nawet możliwość powstawania funkcji dziś jeszcze nieznanych. Wszystko to razem wzięwszy musi do rezerwowania bardzo znacznych obszarów w obrębie miasta.

[Jeśli te nowe wymagania przestrzenne powiązać z zasadą układu komunikacyjnego, to dojdziemy do wniosku, że teren w granicach administracyjnych miasta dyńajmniej nie stanowi właściwych ram dla nowej struktury przestrzennej. W nowych planach miasta dąży się do tego, by organicznie ukształtowane dzielnice miasta rozsunać niejako i umieścić w przestrzeni, która z jednej strony zapewniałaby dostateczne rezerwy terenowe, z drugiej zaś pozwoliła na właściwe rozwinięcie sieci powiązań komunikacyjnych. W ten sposób od klasycznego kształtu schematu miasta skupionego przechodzimy dziś do układów "rozluźnionych".]

Taka ewolucja urbanistyki stała się możliwa dzięki studiom w dziedzinie planowania regionalnego i planowania kraju jako całości. W tej skali dopiero bowiem wyraźnie występuje potrzeba badania różnych związków i współzależności poszczególnych elementów planu i lokalizacji tych elementów, nie w uzależnieniu od mniej lub więcej przypadkowych granic administracyjnych, ale w harmonii z podłożem naturalnym i dążeniami społecznymi zbiorowości.

[Dotychczas mówiliśmy zatem o wpływie planowań wyższych szczebli na planowanie miejscowe, który przejawiał się postaci metody myślenia, która pozwoliła na zasadniczą krytykę dotychczasowej struktury miasta i znalezienie przesłanek dla nowego jej kształ-

towania.]

Wpływ planowania krajowego na planowanie ośrodków miejskich przejawia się jednak ^{u każdego, że} i w innej postaci. W logicznym systemie planowania poszczególne miasto nie stanowi celu i przedmiotu samo w sobie, ale wynika z określonych współzależności w skali regionu. Plany regionalne zaś są ^{połączeniem} przekształcone w wytycznych opracowanych w postaci planu krajowego.

Oczywiście wpływ planu krajowego uwidacznia się tym silniej, im wyższy szczebel w hierarchii osadnictwa zajmuje dane miasto.

[Z natury rzeczy plan krajowy zajmuje się jedynie głównymi punktami struktury przestrzennej] i nie może całkowicie określać struktury osiedla, które rozwija się w oparciu o możliwości i potrzeby lokalne. [Nie mniej jednak plan ten w stosunku do większości ośrodków miejskich pozwoli na określenie wielu niewiadomych, które dla urbanisty planującego miasto, w przeciwnym razie, pozostawałyby jedynie w sferze domysłów.]

Pierwszym warunkiem dla rozsądnego planu miasta jest oparcie przewidywanych rozwiązań na możliwie wszechstronnej analizie zarówno warunków przyrodzonych, jak i wytworzonych przez działalność ludzką. [Nie należy jednak spodziewać się, aby analiza taka mogła odpowiedzieć na szereg istotnych pytań, które dotyczą rozwoju miasta w zależności od czynników zewnętrznych w stosunku do organizmu miejskiego. Dla uzyskania jakichkolwiek wniosków w tej dziedzinie urbanistę dawny zmuszony był do stworzenia szeregu założeń i hipotez, które miały mało szans na znalezienie pokrycia w istotnym rozwoju zjawisk gospodarczych. W ten sposób koncepcja planu na takich, na ogół dowolnie przyjmowanych, założeniach oparta, z góry skazana była na nieaktualność.]

Dopiero przesądzenie (tego typu założeń w całości) struktury przestrzennej kraju i ścisłe powiązanie polityki realizacyjnej z planowaniem przestrzennym wszystkich szczebli daje możliwość oparcia planu poszczególnego miasta na bardziej pewnych podstawach. Jeśli nawet rzeczywisty bieg życia odchyli się od linii przewidywanej, wówczas zawsze jeszcze pozostaje pewna miara tych odchyżeń, która pozwoli na zawarcie błędu w określonych granicach i odpowiednią korektę planu.

Jakkolwiek wpływy planu krajowego na planowanie miast pod tym względem może dotyczyć różnych problemów, ograniczymy się tutaj do omówienia jedynie trzech podstawowych i typowych zagadnień, które występują przy opracowaniu planu każdego miasta.

Pierwszym z nich jest zagadnienie przyszłego rozwoju ludnościowego i związanej z tym wielkości projektowanych założeń. Odpowiedź na to pytanie uzyskiwało się dawniej w drodze analizy krzywej wzrostu ludnościowego. Wynik określony był kierunkiem tej krzywej w przyszłości, który pozostawał oczywiście w zależności od wzrostu dotychczasowego, skorygowanego w drodze przyjęcia mniej lub więcej optymistycznych założeń gospodarczych. Dzisiejsza urbanistyka, która operuje układami elastycznymi i rozluźnionymi nie próbuje stawiać tak dokładnej prognozy. Ogranicza się natomiast do określenia rzędu wielkości miasta.

Rząd wielkości wynika po pierwsze z roli jaką dane miasto spełnia jako ośrodek usługowy. Na podstawie studiów w skali krajowej można było określić rząd wielkości ludności, która powinna koncentrować się w stolicy państwa, prowincji, województwa, podregionu i powiatu. Jeżeli miasto poza tym przewidywane jest jako ośrodek przemysłowy, to również na podstawie planu krajowego można obliczyć, z jaką ilością ludności należy się liczyć dodat-

Dopiero przesądzenie (tego typu założeń w całości) struktury przestrzennej kraju i ścisłe powiązanie polityki realizacyjnej z planowaniem przestrzennym wszystkich szczebli daje możliwość oparcia planu poszczególnego miasta na bardziej pewnych podstawach. Jeśli nawet rzeczywisty bieg życia odchyli się od linii przewidywanej, wówczas zawsze jeszcze pozostaje pewna miara tych odchyleń, która pozwoli na zawarcie błędu w określonych granicach i odpowiednią korektę planu.

Jakkolwiek wpływ planu krajowego na planowanie miast pod tym względem może dotyczyć różnych problemów, ograniczymy się tutaj do omówienia jedynie trzech podstawowych i typowych zagadnień, które występują przy opracowaniu planu każdego miasta.

Pierwszym z nich jest zagadnienie przyszłego rozwoju ludnościowego i związanej z tym wielkości projektowanych założeń. Odpowiedź na to pytanie uzyskiwało się dawniej w drodze analizy krzywej wzrostu ludnościowego. Wynik określony był kierunkiem tej krzywej w przyszłości, który pozostawał oczywiście w zależności od wzrostu dotychczasowego, skorygowanego w drodze przyjęcia mniej lub więcej optymistycznych założeń gospodarczych. Dzisiejsza urbanistyka, która operuje układami elastycznymi i rozluźnionymi nie próbuje stawiać tak dokładnej prognozy. Ogranicza się natomiast do określenia rzędu wielkości miasta.

Rząd wielkości wynika po pierwsze z roli jaką dane miasto spełnia jako ośrodek usługowy. Na podstawie studiów w skali krajowej można było określić rząd wielkości ludności, która powinna koncentrować się w stolicy państwa, prowincji, województwa, podregionu i powiatu. Jeżeli miasto poza tym przewidywane jest jako ośrodek przemysłowy, to również na podstawie planu krajowego można obliczyć, z jaką ilością ludności należy się liczyć dodat-

kowo w danym ośrodku. [Stosunek pomiędzy obu grupami ludnościowymi może być oczywiście w różnych miastach różny. Często z funkcjami stolicy województwa łączyć się będzie jedynie niki przemysł usługowy, podczas gdy wielkie miasto przemysłowe może być zaledwie ośrodkiem powiatowym.] Na tle danych studiów nad warunkami lokalnymi w danym mieście pozwolą na dosyć ścisłe określenie właściwego rzędu wielkości miasta, z którym należy się liczyć w miarę realizacji planu ogólnokrajowego.

W ten sposób planujący otrzymuje już podstawową wytyczną, od której zależy skala rozwiązań przestrzennych, a nierzadko w związku z tym kierunek rozwoju miasta. Mając bowiem określony rząd wielkości planujący będzie mógł często ograniczyć się do wyboru najlepszych terenów na dany cel, zamiast niepotrzebnie rezerwować pierścieniowe rozmieszczenia obszary na dzielnice mieszkaniowe.

Drugim zagadnieniem, które występuje zresztą w ścisłym związku z poprzednim ^{jest} określenie podstawowych funkcji miasta.

Tam tu na myśli różne możliwe funkcje pracy, jaką wykonuje ludność, zamieszkała w danym mieście. Odpowiedź na to podstawowe pytanie opierała się dawniej jedynie na studiach nad istniejącą strukturą zawodową i dotychczasowym zainwestowaniem miasta, względnie na przewidywaniach związanych z położeniem danego ośrodka. Bez określenia jednak planu produkcji w skali państwowej i bez ustalenia istotnych potrzeb osadnictwa w dziedzinie usług, przewidywania te mogą w sposób nieokreślony odbiegać od istotnego rozwoju zjawisk.

[Plan krajowy ustala właściwą strukturę zawodową w zakresie grupy pracującej w eksploatacji (rolnictwo i górnictwo) przemysłu i usług. Określa dalej kolejne etapy, w których będą następowały stopniowe przemieszczenia ludności w poszczególnych gru-

pach. Dane te skonfrontowane z jednej strony z możliwościami surowcowymi w kraju i z importu, z drugiej zaś z potrzebami konsumpcyjnymi pozwalają zlokalizować ważniejsze ośrodki produkcji przemysłowej i rozmieszczenie sieci osadniczej. W ten sposób możliwości rozwoju poszczególnego ośrodka miejskiego mogą być określone jako wynik możliwości zewnętrznych i wewnętrznych opartych na warunkach lokalnych. Określenie zaś prawdopodobnego składu i struktury zawodowej ludności jest podstawą dla dyspozycji terenowej miasta i możliwego stopnia jego zainwestowania.

Trzecim wreszcie podstawowym elementem w rozwiązywaniu przyszłej struktury przestrzennej miasta jest tak zwany układ kierunkowy. Układ ten jest szczególnie ważny we współczesnej urbanistyce, gdyż operuje ona rozluźnionymi dzielnicami miasta, opartymi na pewnych kierunkach komunikacyjnych. Nie dosyć jest wiedzieć, jak wielkie może się stać projektowane miasto i jak będzie w przyszłości kształtować się zagadnienie jego roli i pracy. Planujący musi w istniejącym układzie miasta szukać najdogodniejszych kierunków dla rozwoju poszczególnych jego funkcji. Pod tym względem analiza terenu i dotychczasowego wyposażenia może oczywiście nasunąć wiele słusznych myśli. Niemniej jednak zwłaszcza jeśli chodzi o wielkie ośrodki miejskie, struktura przestrzenna miasta w znacznym stopniu może być podyktowana układem podstawowych kierunków komunikacji krajowej.

Kierunki te, w zależności od tego z czym łączą i przez jakie obszary przechodzą, narzucają charakter aktywności człowieka. W obrębie zaś poszczególnych wielkich ośrodków miejskich takie kierunki stają się osiami, na których krystalizują się niejako określone formy pracy. Tak na przykład kierunek, który wiąże miasto z obszarem jakiegoś zagłębia przemysłowego, czy

portu będzie wytwarzał w mieście warunki korzystne dla umiejscowienia lokalnego przemysłu w takim stopniu w jakim przemysł ten związany jest ze źródłem surowca lub zbytu. Ponieważ zaś w strukturze miasta powinna istnieć określona zależność pomiędzy terenami pracy i dzielnicami mieszkaniowymi i obszarami wypoczynku i w społecznego życia społecznego, tym samym plan krajowy w wielu wypadkach wyjaśnia tę właśnie niewiadomą, która potrzebna jest dla zdecydowania o dyspozycji przestrzennej miasta.

Takie określenie właściwych kierunków rozwoju miasta ma jeszcze to zasadnicze znaczenie, że w układach rozluźnionych i tak planujący musi zdecydować się na wybór tylko niektórych kierunków. Zasada oszczędnego i racjonalnego inwestowania bowiem nie pozwala na wachlarzowate rozprzestrzenienie inwestycji komunikacyjnych we wszystkich możliwych kierunkach w granicach kąta pełnego. Właśnie wybranie najwłaściwszych kilku kierunków, pozwoli zainwestować je silnie w środki szybkiej komunikacji, a tym samym skrócić drogi przejazdów wzdłuż nich. Dzięki temu możliwe jest rozwinięcie układów rozluźnionych miast pasmowo, co zapewnia dogodne powiązanie ze śródmieściem, najbliższe drogi do pracy i pozwala zachować dostateczne rezerwy terenowe dla każdego z elementów miasta. W szczególności zaś daje możliwość silnego i zdrowego powiązania życia mieszkańców miasta z wartościami żywej przyrody i krajobrazu.]

Ramy niniejszego opracowania nie pozwalają na szersze i dokładniejsze omówienie poruszonych tu zagadnień. Zadaniem, jakie sobie postawiłem, było raczej zwrócenie uwagi na fakt, że urbanistyka w dobie dzisiejszej wyszła już ze stosunkowo ciasnego pojmowania miasta jako przedmiotu planowania. Planowanie w Polsce

stanowi dziś konsekwentną całość, w której wszystkie trzy szczeble: planowanie krajowe, regionalne i miejscowe uzupełniają się wzajemnie i wspólnie zajmują się rozwijaniem i ustalaniem struktury przestrzennej swych obszarów, które pozostają ze sobą w ścisłym związku. Podziały, jakie do tego planowania się wprowadza, mają cel i znaczenie formalne - ułatwiają one organizację i metodę pracy. Treść jednak planowania przestrzennego pozostaje zawsze ta sama, a jest nią harmonijne i świadome kształtowanie krajobrazu kulturalnego.

XV.

