

ARKADIUSZ KOŁOŚ

Transport publiczny w dzielnicach staromiejskich polskich miast

Zarys treści: W artykule zawarto wyniki badań nad transportem publicznym w dzielnicach staromiejskich. W pracy zwrócono również uwagę na współczesną zmianę podejścia do transportu – odejście od dominującej roli samochodu jako czynnika decydującego o cechach system transportu na rzecz potrzeb człowieka.

Słowa kluczowe: stare miasto, transport publiczny, dostępność transportowa

Wprowadzenie

Profesor Z. Górka, pisząc monografię krakowskiej dzielnicy staromiejskiej, trafnie zwrócił uwagę na to, że „dostępność komunikacyjna jest warunkiem sprawnego funkcjonowania (...). Jednocześnie zabytkowa dzielnica i jej układ przestrzenny są niedostosowane do wymogów współczesnego ruchu kołowego” (Górka 2004).

Jednym z elementów wpływających na dostępność komunikacyjną jest transport publiczny. Funkcjonowanie komunikacji miejskiej obsługującej stare miasto jest zatem zarówno niezbędne, jak i trudne do realizacji. Chęć rozpoznania tego problemu zrodziła zatem cele niniejszego artykułu. Są nimi:

- analiza obsługi dzielnic staromiejskich przez komunikację publiczną;
- próba opisanie rodzajów obsługi komunikacyjnej dzielnic staromiejskich.

Przedmiotem badania były wobec tego:

- dzielnice staromiejskie – za takie uznano wyodrębniające się układy przestrzenne, których lokacja nastąpiła w okresie średniowiecza (dla

uproszczenia przyjęto rok 1500), a za granice tych obszarów przyjęto linię średniowiecznych murów obronnych;

– linie transportu publicznego o charakterze komunikacji miejskiej, organizowane przez gminę miejską (lub związek komunikacyjny); do badania przyjęto miasta powyżej 50 tys. mieszkańców; uznano, że w mniejszych ośrodkach transport publiczny ma znaczenie marginalne.

Ostatecznie spośród 58 miast o średniowiecznej genezie, liczących ponad 50 tys. mieszkańców przeanalizowano 57 przypadków. Nie zbadano Ełku i Piły – przyczyną był brak możliwości wyróżnienia obszaru staromiejskiego. W przypadku Krakowa osobno potraktowano Kraków i Kazimierz, które w średniowieczu nie tylko były oddzielnymi miastami, lecz także terenami fizycznie oddzielonymi Starą Wisłą i przedmieściem Stradom.

Stan badań

Problematyka obsługi komunikacyjnej śródmieść była poruszana przez wielu autorów. B. Maliszowa (1974) skłaniała się ku pogładowi Le Corbusiera, który uważał, że „centra miast są chore – trzeba je zburzyć i budować na nowo”. Analizując śródmieścia polskich miast, autorka wskazywała jako czynnik tej „choroby” problemy z dostępnością, a przede wszystkim niedorozwój transportu publicznego i nieprzystosowanie układu ulicznego do potrzeb współczesnej motoryzacji. Ewolucję poglądów można prześledzić na przykładzie publikacji J. Malaska (1981), który ciągle jeszcze usiłował dostosować centrum do ruchu samochodowego, lecz uwzględnił również konieczność jego ograniczenia. Zauważył przy tym, że zmniejszenie roli motoryzacji indywidualnej powinno współgrać z rozwojem transportu publicznego i jego preferencją. Na problemy transportowe śródmieść zwracał uwagę T. Lijewski (1997), wskazując przy tym regres transportu publicznego w okresie transformacji społeczno-ekonomicznej w Polsce. Pogorszenie warunków życia w mieście jako skutek rozwoju motoryzacji i wynikającej zeń kongestii opisywała (na przykładzie regionu West Midlands w Wielkiej Brytanii) B. Meyer (1996)

Obecnie częściej podkreśla się konieczność dostosowania systemu transportu do układu przestrzennego miasta i potrzeb człowieka, a nie samochodu.

Konieczność ograniczenia ruchu samochodowego, zwłaszcza w centralnych dzielnicach miast, wskazywali m.in. S. Gaca, W. Suchorzewski i M. Tracz (2009). Największą nadzieję na rozwiązanie problemów transportowych miast upatrywali oni w polityce zrównoważonego rozwoju, której jednym z celów jest zmniejszenie uzależnienia od samochodu poprzez dostępność alternatywnych środków transportu. Potrzebę podniesienia jakości transportu publicznego tak, aby był on konkurencyjny, zauważył również A. Rudnicki (1999).

Także we współczesnym planowaniu przestrzennym coraz częściej uważa się, że miasto wraz ze swoją przestrzenią publiczną powinno być kreowane dla ludzi, a nie dla samochodów (m.in. Borowski 2001; Gehl 2009).

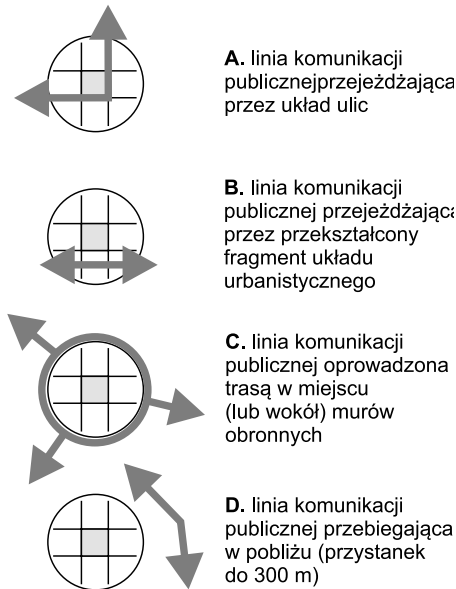
Problemy transportowe obszarów staromiejskich, ze względu na ich kształt urbanistyczny i wartość zabytkową, są szczególne. Wynikają przede wszystkim z uwarunkowań historycznych, które analizowali między innymi M. Kulesza (2011) oraz J. Słodczyk (2012).

Obsługa zabytkowych części miasta była tematem opracowania A. Zalewskiego (1996a). Badał on tendencje i zasady obsługi komunikacyjnej zabytkowych obszarów miast zachodnioeuropejskich. Podkreślając konieczność ograniczeń w ruchu kołowym w nieprzystosowanych do niego układach urbanistycznych, wskazywał na silną zależność kształtowania obsługi komunikacyjnej i polityki transportowej w skali całego miasta (aglomeracji). Ponadto zwracał uwagę na relację między transportem a ruchem turystycznym, tak istotnym w obszarach zabytkowych.

Ten sam autor opracował również koncepcję obsługi komunikacyjnej zabytkowego centrum Łowicza (Zalewski 1996b), gdzie jednak rola transportu publicznego była minimalna, ze względu na wielkość miasta.

Źródła danych i metoda badania

Aby zrealizować cel artykułu, sporządzono bazę danych obejmującą informacje o liczbie ludności badanych miast, liczbie linii komunikacyjnych obsługujących miasto i jego obszar staromiejski. Ważnym elementem było także wskazanie sposobu obsługi komunikacyjnej starego miasta, a dokładniej relacji



Ryc. 1. Teoretyczne sposoby obsługi dzielnicy staromiejskiej komunikacją publiczną

Źródło: opracowanie własne.

zewnątrz „starego miasta”, w miejscu dawnych murów obronnych lub wokół nich – bardzo często w postaci tzw. „ringu”;

D – pojazdy transportu publicznego obsługujące obszar przejeżdżają ulicami położonymi na zewnątrz „starego miasta”, niezwiązanymi w żaden sposób ze staromiejskim układem urbanistycznym. Na potrzeby artykułu przyjęto, że odległość od krawędzi „starego miasta” do najbliższego przystanku nie może przekraczać 300 m.

Założeniem artykułu było przypisanie każdej dzielnicy staromiejskiej określonego sposobu obsługi: A, B, C, D. W niektórych sytuacjach dopuszczano oczywiście rodzaje mieszane, np. AB, CD, ABCD. Analizę tę przeprowadzono w oparciu o dostępne materiały kartograficzne (głównie plany miast, a także dane Google Earth) oraz informacje uzyskane od zarządów komunikacji lub

między kształtem przestrzennym układu urbanistycznego a siecią transportową. Aby taką zależność określić, wskazano *a priori* teoretyczne sposoby obsługi obszaru staromiejskiego przez transport publiczny. Wyróżniono 4 podstawowe rodzaje (ryc. 1).

A – pojazdy transportu publicznego obsługujące badany obszar przejeżdżają średniowiecznymi ulicami „starego miasta”;

B – pojazdy transportu publicznego obsługujące badany obszar przejeżdżają ulicami położonymi na terenie „starego miasta”, ale powstałymi w XIX lub XX wieku wskutek przebudowy układu urbanistycznego;

C – pojazdy transportu publicznego obsługujące obszar przejeżdżają ulicami położonymi na

przewoźników dotyczące przebiegu linii komunikacyjnych (częściowo również o charakterze kartograficznym).

W większości przypadków określenie sposobu obsługi komunikacyjnej (A, B, C, D) było względnie proste (np. w Krakowie, Warszawie, Stargardzie Szczecińskim itp.). W części ośrodków problemem było wyznaczenie dokładnych granic obszaru staromiejskiego zarówno ze względu na brak danych (np. w Łomży, Ostrołęce), jak i późniejsze przebudowy, które zmieniły pierwotny układ urbanistyczny (np. w Piotrkowie Trybunalskim). W niektórych sytuacjach konieczne było skorzystanie z informacji o charakterze historycznym w celu dokładnego zweryfikowania przebiegu średnio-wiecznych granic miasta (najczęściej murów obronnych), czyli granic analizowanych obszarów. W kilku skrajnych sytuacjach jednoznaczne określenie sposobu obsługi było praktycznie niemożliwe. Szczególnie trudno było odróżnić sposoby A i B, C i D, a także B i C. Przyjęto wówczas wyniki bardziej prawdopodobne. Warto także zaznaczyć, że w przypadku Wrocławia przyjęto najszersze granice miasta średniowiecznego, co spowodowało m.in. zaliczenie al. Kazimierza Wielkiego do sposobu obsługi „B”, chociaż ulica ta mogłaby być jednocześnie przykładem na sposób „C” w stosunku do pierwotnego, XIII-wiecznego, przebiegu murów obronnych (por. Krassowski, 1990).

Transport publiczny w dzielnicach staromiejskich – wyniki badań

Spośród 57 badanych dzielnic staromiejskich 18 było obsługiwanych komunikacją tramwajową i autobusową, 1 trolejbusową i autobusową, a 38 wyłącznie autobusami. Układ komunikacyjny tworzyło od 3 (Włocławek) do 41 (Gdańsk) linii komunikacyjnych (tab. 1), a przeciętną dzielnicę staromiejską obsługiwało około 15 linii. Linie te obsługiwały 211 przystanków, spośród których 46 znajdowało się w obrębie 22 dzielnic staromiejskich, a pozostałe 165 w promieniu do 300 m od granic starego miasta. W 8 miastach autobusy przejeżdżały przez stare miasto, nie zatrzymując się.

Tab. 1. Charakterystyka transportu publicznego w dzielnicach staromiejskich badanych miast

Wskaźnik		Suma	Min.	Maks.	Średnia	Mediana
Linie komunikacyjne obsługujące dzielnicę	Liczba	955	3	41	16,75	15
	Udział w ogóle linii w badanym mieście	-	7%	100%	61%	67%
Liczba przystanków obsługujących dzielnicę	Razem	211	1	16	3,7	3
	Wewnątrz	46	0	10	0,81	0
	Zewnątrz	165	0	9	2,89	3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze stron internetowych zarządów transportu miejskiego i przewoźników.

Interesująca jest różnica pomiędzy:

1. zależnością liczby ludności i liczbą linii transportu publicznego badanych miast (ryc. 2a), a
2. relacją liczby ludności i liczby linii obsługujących dzielnicę staromiejską (ryc. 2b).

Nie było niczym zaskakującym, że większe miasto posiadało więcej linii komunikacyjnych. Współczynnik korelacji na poziomie 0,91 tylko potwierdza intuicyjne odczucie. Inaczej wygląda zależność pomiędzy wielkością miasta a ilością linii obsługujących stare miasto. Można wręcz stwierdzić brak takiej zależności. W najmniejszych badanych ośrodkach było to często poniżej 10 linii (choć czasem wszystkie linie kursujące w mieście podjeżdżały w okolice dzielnicy staromiejskiej), ale w największych liczba ta oscylowała zaledwie wokół 20–30 linii. Przykładowo Stare Miasto w Krakowie było obsługiwane przez 25 linii – tyle samo, co w Zielonej Górze lub Ostrowie Wielkopolskim. Wrocław posiadał 31 linii „staromiejskich”; mniej niż Rybnik (35).

Z kolei jeżeli spojrzymy na relację pomiędzy wszystkimi liniami komunikacji miejskiej a tymi obsługującymi obszar staromiejski (ryc. 3), to możemy zauważyć, że im mniejsze miasto, tym więcej spośród wszystkich istniejących linii obsługiwało również dzielnicę staromiejską. (Przykładowo dla wskazanych powyżej miast: w Krakowie Stare Miasto było obsługiwane przez 16% linii, we Wrocławiu – 34%, w Zielonej Górze – 76%, Ostrowie Wielkopolskim – 81%, a w Rybniku – 85%.) Wyraźna liniowa zależność dotyczyła jednak tylko

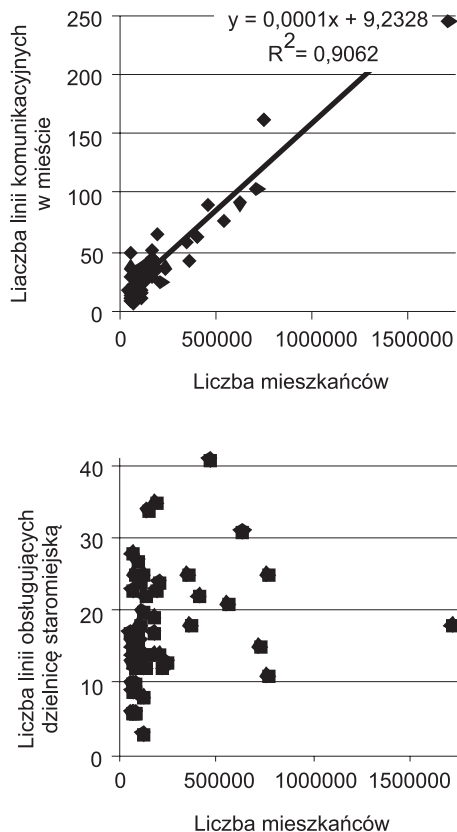
miast mniejszych, a dla całej populacji miast miała raczej charakter logarytmiczny.

W najmniejszych miastach wynikało to prawdopodobnie z dążenia do efektywności ekonomicznej całego układu komunikacyjnego. Skoro największa ilość celów podróży znajdowała się w starym mieście, to tam były kierowane przede wszystkim połączenia. Linii pomijających centrum nie opłacało się uruchamiać.

Sytuację taką można również częściowo tłumaczyć małym znaczeniem dzielnic staromiejskich w dużych miastach (np. Starówkę obsługiwało jedynie 18 linii, tj. 7% wszystkich, podobnie Kazimierz – odpowiednio 11 i 7%).

W ostatnim czasie w niektórych miastach na nowo pojawiły się autobusy komunikacji miejskiej wjeżdżające w głąb obszaru staromiejskiego (niekiedy po wielu latach przerwy).

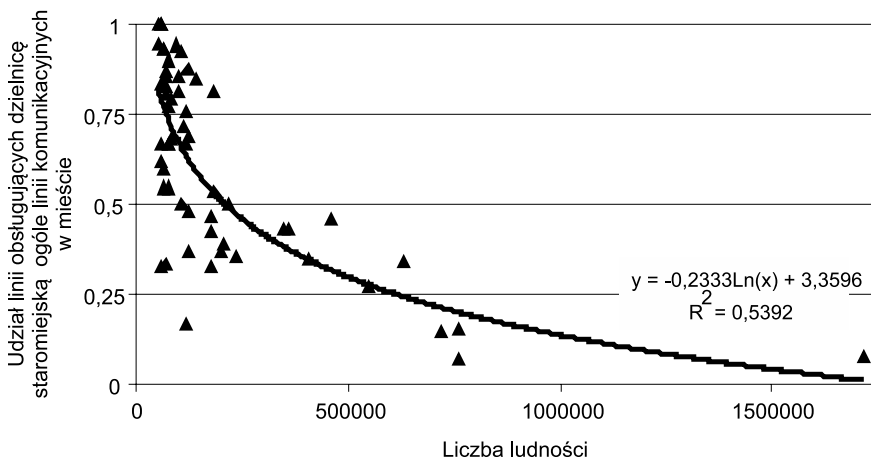
Mające głównie charakter socjalny (poprawienie dostępności komunikacyjnej dla osób starszych, często mieszkających w dzielnicach staromiejskich), linie takie uruchomiono w Tczewie, Raciborzu i Kielcach (linia bezpłatna stanowiąca głównie dojazd do Urzędu Miasta). Z kolei, mająca częściowo charakter turystyczny, linia 100 w Gdańsku wjeżdża na zamknięty dla ruchu Długi Targ (fot. 1).



Ryc. 2. Zależność pomiędzy liczbą mieszkańców badanych miast a liczbą linii obsługujących te miasta (a) i ich dzielnice staromiejskie (b)

Uwaga: Na rycinach 2 i 3 Kraków jest uwzględniony dwa razy.

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3. Zależność pomiędzy liczbą mieszkańców a udziałem linii obsługujących dzielnice staromiejskie w ogóle linii w badanych miastach

Źródło: opracowanie własne.



Fot. 1. Autobus linii 100 przejeżdża przez Długi Targ w Gdańsku (fot. A. Kołoś)

Rodzaje obsługi

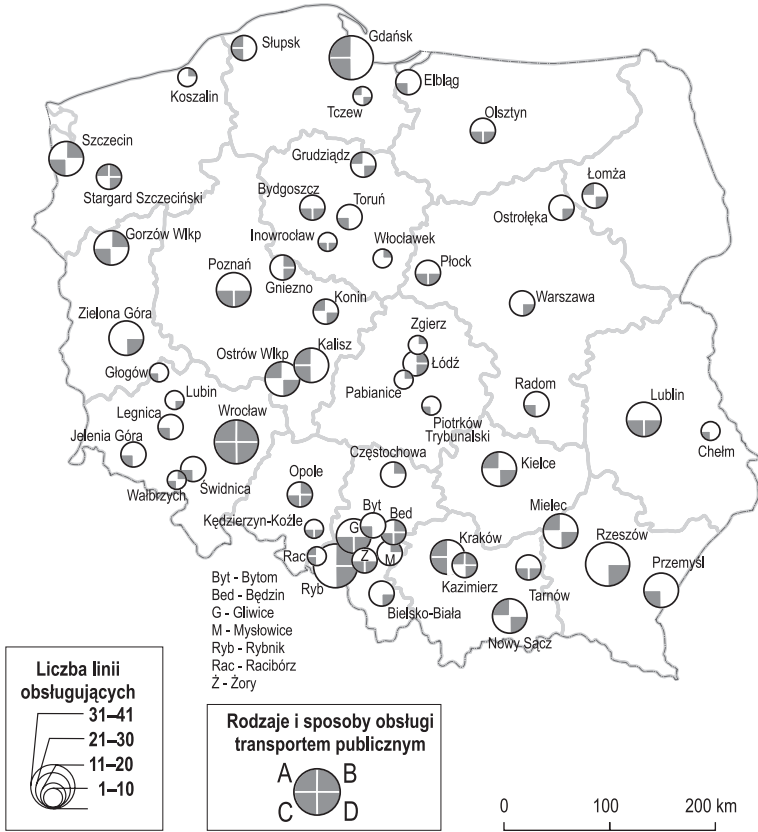
Analizę sposobów przestrzennej obsługi starych miast przeprowadzono w oparciu o przyjęte modele (ryc. 1, tab. 1). Sposób A stwierdzono w 16 przypadkach, B w 17, a C i D zauważono po 32 razy. W większości przypadków stwierdzono współistnienie co najmniej 2 sposobów, a rekordzistą był Wrocław, obejmujący wszystkie sposoby. Ta metoda postępowania pozwoliła na wydzielenie 11 rodzajów obsługi (tab. 2, ryc. 4).

Najciekawsze były ośrodki, w których pojazdy komunikacji miejskiej poruszały się bezpośrednio w średniowiecznym układzie urbanistycznym (sposób A); odnotowano 16 takich przypadków. Interesujące, że w żadnym z nich obsługa transportem publicznym nie ograniczała się do tras wewnątrz dzielnicy staromiejskiej. Najczęściej liniom przebiegającym przez staromiejskie uliczki towarzyszyły linie prowadzone według sposobu D (11 miast) lub

Tab. 2. Sposoby i rodzaje obsługi dzielnicy staromiejskiej przez linie transportu publicznego

Środek transportu:		Autobus i trolejbus	Autobus	Tramwaj i autobus	Razem
Sposoby obsługi	A	-	11	5	16
	B	-	8	9	17
	C	1	20	11	32
	D	1	23	8	32
Rodzaje obsługi	ABCD	-	-	1	1
	ABD	-	1	1	2
	AC	-	3	2	5
	AD	-	7	1	8
	B	-	3	3	6
	BC	-	1	2	3
	BCD	-	1	1	2
	BD	-	2	1	3
	C	-	8	3	11
	CD	1	7	2	10
D	-	5	1	6	
Razem		1	38	18	57

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 4. Rozmieszczenie i rodzaje obsługi komunikacyjnej dzielnic staromiejskich
 Źródło: opracowanie własne.

C (6). Wynikało to najprawdopodobniej z trudności w prowadzeniu ruchu wewnątrz dzielnicy.

Sposób A stwierdzono niezależnie od wielkości miasta i we wszystkich częściach Polski. Pojawiał się zwykle w miastach o dużym pod względem obszarowym starym mieście (Kraków, Wrocław, Gdańsk), ale dotyczył również niewielkich układów urbanistycznych (Łomża, Mielec, Nowy Sącz – fot. 2). W ośrodkach tych autobusy i tramwaje jeżdżące wewnątrz starych miast posiadały tam również przystanki: od 1 (w większości przypadków) do 10 (w Gdańsku). Wyjątkiem był Kalisz, gdzie przystanki zlokalizowano na granicy Starego Miasta.



Fot. 2. W Nowym Sączu na przystanku w Rynku zatrzymują się 24 (z 34) linie autobusowe (fot. A. Kołoś)

Nieco odmienny charakter miała komunikacja prowadzona według sposobu B. Dotyczył on 17 przypadków. Zaledwie 3 razy (Kraków-Kazimierz, Wrocław i Stargard Szczeciński) towarzyszył sposobowi A. W 8 miastach koegzystował z sposobami C lub D, a w kolejnych 6 istniał samodzielnie. Ten rodzaj rozwiązania obsługi komunikacyjnej pojawiał się głównie w zachodniej części Polski i w oczywisty sposób był powiązany z przekształceniami urbanistycznymi, jakie zaszły w badanych dzielnicach staromiejskich w wieku XIX i XX.

Można wyróżnić co najmniej dwa powody zasadniczych przemian. Pierwszym były przekształcenia dokonywane w związku z rozwojem miast przemysłowych, nie tyle „w”, co „obok” analizowanych starych miast (np. Będzin, Łódź). Drugi wynikał z konsekwencji zniszczeń wywołanych kataklizmami w tym przede wszystkim II wojną światową (dotyczy to m.in. Wrocławia, Szczecina – fot. 3, czy Koszalina).

Sposób B mógł także wiązać się z marginalizacją roli starego miasta. Stąd aż w 7 ośrodkach brakuje przystanków położonych wewnątrz dzielnicy staromiejskiej, mimo istnienia na tym obszarze linii komunikacyjnej, przykładowo w Będzinie, Gnieźnie czy Rybniku.

W 27 badanych miastach (największymi były Warszawa, Poznań, Lublin) nie stwierdzono funkcjonowania transportu publicznego wewnątrz dzielnicy staromiejskiej. Rozwiązaniem tej sytuacji było organizowanie transportu poprzez budowę okalającej średniowieczne miasto obwodnicy. Bardzo często była ona wykorzystywana również przez transport publiczny. Sposób ten (C) stwierdzono w 21 miastach nieposiadających transportu publicznego wewnątrz badanych dzielnic, w tym w 11 sposób ten występował samodzielnie, a w dalszych 10 łącznie ze sposobem D. (Ponadto w kolejnych 11 przypadkach wspólnie z A i B, o czym była mowa wcześniej.) Nie można wskazać zależności między komunikacją miejską a położeniem miasta czy jego liczbą ludności.

6 miast było obsługiwanych wyłącznie w sposób D. Były to ośrodki, w których stare miasto zostało albo całkowicie zmarginalizowane (np. Starówka), albo jego powierzchnia była niewielka w porównaniu do współczesnego centrum (np. Rzeszów).



Fot. 3. Ulica Kardynała Wyszyńskiego w Szczecinie (fot. A. Kołoś)

Wnioski

W obsłudze komunikacyjnej dzielnic staromiejskich zwraca uwagę duże jej zróżnicowanie. Jednocześnie trudno się dopatrzeć zależności pomiędzy rodzajem obsługi komunikacyjnej a położeniem czy wielkością miasta. Pewne znaczenie wydaje się mieć jedynie wielkość starego miasta. Duża obszarowo dzielnica staromiejska wymaga lokalizacji linii i przystanków wewnątrz swych granic. Niewielkie powierzchniowo lub mające małe znaczenie stare miasta mogą zadowolić się obsługą spoza swoich granic.

Wzrastająca świadomość roli, jaką odgrywa dostępność transportowa, przyczynia się do szukania dróg jej poprawy w dzielnicach staromiejskich. W kilku miastach uruchomiono zatem specjalne linie „staromiejskie”. Warto w tym miejscu przywołać przykład Wiednia, w którym, pomimo dobrej dostępności zapewnianej przez kursujące po Ringu tramwaje oraz stacji metra (linii U1 i U3) położonej w samym sercu dzielnicy staromiejskiej pod Stephansplatz, uruchomiono autobusy elektryczne linii 1A, 2A i 3A kursujące wewnątrz dzielnicy. Jest to zapewne kierunek, w którym mogą zmierzać polskie miasta.

Literatura

- Borowski K., 2001, *Śródmiejskie transurbacje technologiczne*, Politechnika Poznańska, Poznań.
- Gaca S., Suchorzewski W., Tracz M., 2009, *Inżynieria ruchu drogowego. Teoria i praktyka*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności WKŁ, Warszawa.
- Gehl J., 2009, *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, Kraków.
- Górka Z., 2004, *Krakowska dzielnica staromiejska w dobie społeczno-ekonomicznych przemian Polski na przełomie XX i XXI wieku. Użytkowanie ziemi i funkcje*, IGiGP UJ, Kraków.
- Krassowski W., 1990, *Dzieje budownictwa i architektury na ziemiach polskich*, t.2, Arkady, Warszawa.
- Kulesza M., 2011, *Zagadnienia morfogenezy i rozplanowania miast średniowiecznych w Polsce*, Ibidem, Łódź.

- Lijewski T., 1997, *Przemiany obsługi komunikacyjnej miast w Polsce*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, III, 29–41.
- Malasek J., 1981, *Obsługa komunikacyjna centrów miast*, WKiŁ, Warszawa.
- Maliszowa B., 1974, *Śródmieście. Wybrane zagadnienia planowania*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Meyer B., 1996, *Kongestia transportowa – główne przyczyny i skutki (na przykładzie polityki transportowej regionu West Midlands – Wielka Brytania)*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, II, 139–156.
- Rudnicki A., 1999, *Jakość komunikacji miejskiej*, Monografie, 5 (71), Oddział SITK w Krakowie.
- Słodczyk J., 2012, *Historia planowania i budowy miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Zalewski A., 1996a, *Tendencje w obsłudze transportowej obszarów zabytkowych w miastach*, [w:] *Rozwój komunikacji a ochrona dziedzictwa kulturowego*, Zeszyty Naukowo-Techniczne oddziału SITK w Krakowie, 48, 189–215.
- Zalewski A., 1996b, *Obsługa komunikacyjna zabytkowego śródmieścia Łowicza*, [w:] *Rozwój komunikacji a ochrona dziedzictwa kulturowego*, Zeszyty Naukowo-Techniczne oddziału SITK w Krakowie, 48, 173–188.
- W pracy wykorzystano też plany miast oraz strony internetowe zarządów (przewoźników) komunikacji miejskiej.

Public transport in Polish old town districts

Summary

The objective of the article was to analyze the public transport service in the Polish medieval old town districts. Four theoretical ways of the public transport service in the old town were distinguished. Based on them 11 types of operate/service in the studied old town district were considered. Large diversity of communication services types in the old town districts is observable.

Keywords: old town district, public transport, accessibility

Arkadiusz Kołoś, arkadiusz.kolos@uj.edu.pl
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Jagielloński
ul. Gronostajowa 7
30-387 Kraków