

Leszek Bylinko¹

Akademia Techniczno-Humanistyczna w Bielsku-Białej

Logistyczne próby porządkowania Bielska-Białej

Wybrane realizacje z zakresu logistyki miejskiej

Próbując skuteczniej sterować rozwojem miejskiej infrastruktury transportowej zarządcy miast w Polsce odwołują się często do przykładów zagranicznych. Swoisty „benchmark” dla zajmujących się logistyką miejską w Polsce stanowią przykłady niemieckie. Berlin, Monachium, Kassel czy Kolonia regularnie podawane są w literaturze tematu, jako ilustracje skutecznej polityki transportowej i zarządzania miejską infrastrukturą transportową². Rozwiązania stosowane w tych ośrodkach stanowią wartościowy materiał do badań nad zastosowaniem ich w miastach w Polsce. Mimo systemowego charakteru zarządzania miejską infrastrukturą transportową, zastosowanie takich rozwiązań wiąże się z koniecznością uwzględnienia warunków specyficznych danego ośrodka. Właściwe zarządzanie infrastrukturą transportową miasta może zapewnić odpowiednie podejście, które poza warunkami specyficznymi danego miasta i jego możliwościami finansowymi uwzględni także rozwiązania sprawdzone już w praktyce.

Cennym, z punktu widzenia logistyki miast w Polsce, zbiorem metod i technik zarządzania miejską infrastrukturą transportową są przykłady, które szeroko opisywał w swoich „Podstawach logistyki miejskiej” J. Szołtysek. Chodzi tu między innymi o rozwiązania z zakresu tematyki oraz przykłady podziału zadań przewozowych pomiędzy komunikacją zbiorową i indywidualną (Helsinki, Kurytyba, Madryt)³.

Odwołując się do przykładów zagranicznych nie sposób pominąć projektów, które wzbogacały kanon zarządzania logistycznego miejską infrastrukturą, a których miejscem powstania i rozwoju była

Polska. Jednym z takich programów była szeroko opisywana w „Logistyce”, datowana na lata 70., próba realizacji koncepcji dzielnic magazynowych. Koncepcja ta uwzględniała różne aspekty logistyki, podobnie jak uwzględniają to aktualne koncepcje budowy centrów logistycznych. Przedmiotem programu były nowoczesne wówczas rozwiązania modelowe o charakterze dzisiejszych centrów logistycznych. Jedną z planowanych lokalizacji takiej „zintegrowanej dzielnicy magazynowej” miało być Franowo, będące dziś częścią Nowego Miasta – dzielnicy Poznania⁴. W istocie, ale dopiero w latach 90. XX wieku, Franowo rozwinęło się jako poważny ośrodek dystrybucyjny tej części miasta – powstało tu między innymi wiele sklepów wielkopowierzchniowych i magazynów.

Postulat kompleksowości rozwiązań z zakresu logistyki miejskiej

Niewątpliwie zagadnienia związane z logistyką w ramach miasta wymagają rozwiązań kompleksowych. Kompleksowość tych rozwiązań osiągnana jest w różny sposób. Niedobłą zasadą jest, że działania podejmowane w ramach przekształceń miejskich systemów transportowych podejmowane są po fakcie. System logistyki miejskiej stanowią silnie związane ze sobą komponenty i ich wzajemne relacje, które – odpowiednio zarządzane – zaspokoić mogą potrzeby wszystkich podmiotów miasta. Jednym z elementów systemu logistyki miejskiej jest podsystem zarządzania infrastrukturą transportową miasta. Właściwa identyfikacja problemów związanych z zarządzaniem procesami przewozów osób w ramach miejskiego systemu transportowego może nie tylko zapewnić szybką reakcję na zaistniałe proble-

my, ale również zapobiegać przyszłym, prawdopodobnym zagrożeniom. Wyróżnienie w strukturze procesów zarządzania miastem procesów zarządzania logistycznego infrastrukturą transportową, której elementem jest właściwe rozpoznanie i oddalona w czasie – przyszła perspektywa stanu infrastruktury transportowej może stanowić warunek konieczny wzrostu poziomu życia mieszkańców i rozwoju samego miasta.

Zagadnienia rozwoju i rozwiązywania problemów funkcjonowania miast nabierają nowego znaczenia w świecie dynamicznych przemian. Gwałtowny wzrost liczby ludności obszarów miejskich i zapotrzebowania na przewozy w ramach miast wymuszają uporządkowanie oraz integrację działań zmierzających do ich logistycznego systematyzowania. Niestety, w większości przypadków integracja taka przybiera charakter zarządzania interwencyjnego, podejmowanego po zajściu zdarzeń dla miasta niekorzystnych. Kompleksowość rozwiązań stosowanych w ramach logistyki miejskiej, poza perspektywą integracyjną powinna uwzględniać również długą perspektywę czasową.

Do niedawna uważano, że miejskie inwestycje drogowe nie nadążają za rozwojem transportu wyłącznie z powodu braku pieniędzy i gdyby budować drogę za drogą i poszerzać stare, udałoby się przywrócić znośne warunki jazdy. Opracowania studialne i doświadczenia państw Zachodu, zmuszają do rewizji takich opinii. Obrazki z zatłoczonych ulic europejskich metropolii są tego najlepszą ilustracją. Nigdzie – niezależnie od nakładów – nie udało się nadażyć drogowcom za rozwojem motoryzacji i wzrostem zapotrzebowania na przewozy.

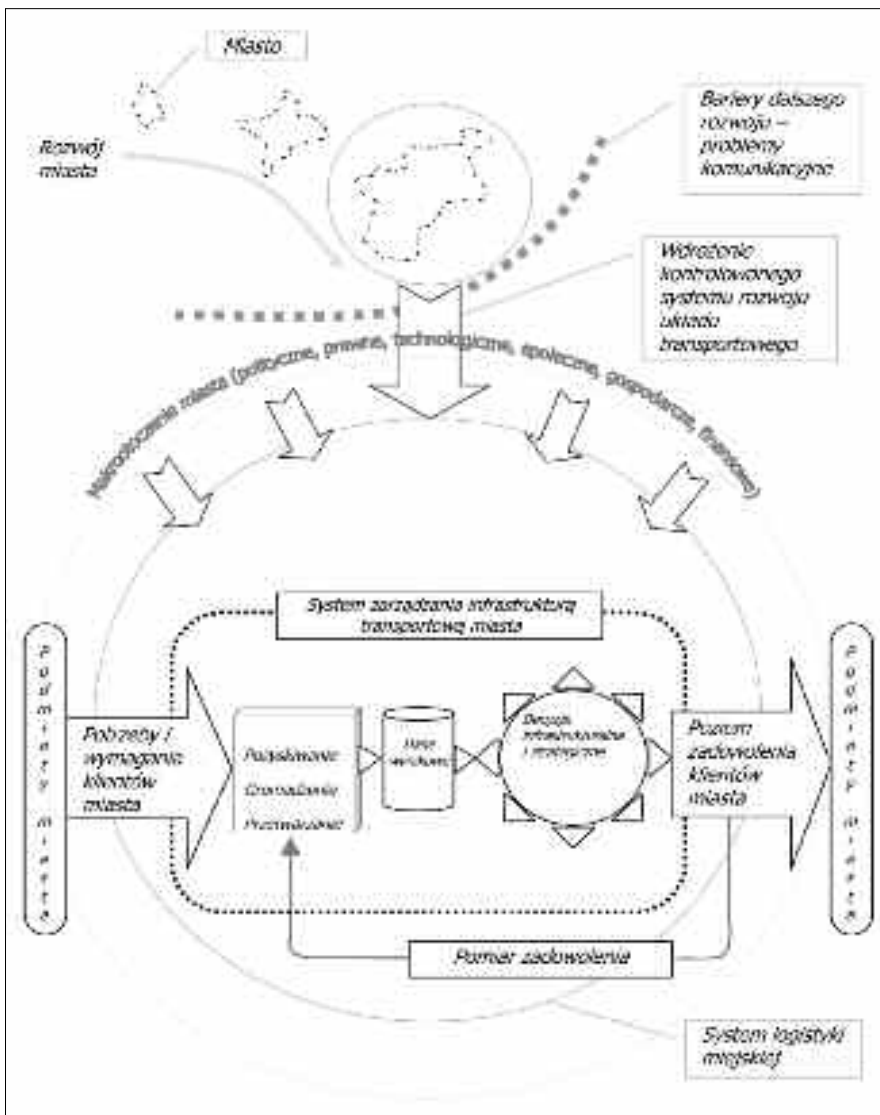
Problematyka kongestii transportowej i projekty z zakresu logistyki miejskiej nie są wyłączną domeną naszych czasów. Uciążliwość transportu odczuwana była

¹ Mgr inż. L. Bylinko jest pracownikiem Zakładu Logistyki i Jakości w Katedrze Zarządzania na Wydziale Zarządzania i Informatyki AT-H w Bielsku-Białej (przyp. red.).

² Na powyższe przykłady wskazywała m.in. B. Tundys w swojej książce „Logistyka miejska. Koncepcje Systemy Rozwiązania”, Difin Sp. z o. o., Warszawa 2008.

³ Szołtysek J., *Podstawy logistyki miejskiej*, wyd. 2, Wydawnictwo AE w Katowicach, Katowice 2009.

⁴ Pisał o tym I. Fechner w artykule „Koncepcja dzielnic magazynowych z lat 70.”, *Logistyka* nr 6/2004, s. 12-13.



Rys. 1. Uproszczony model procesów zarządzania logistycznego infrastrukturą transportową miasta.

na każdym etapie jej rozwoju. Można stwierdzić, że kluczową rolę odegrały tutaj zaniedbania kilkudziesięciu ostatnich lat. Negatywne skutki przewozów w ramach miast wywoływały potrzebę logistycznego porządkowania obszarów miejskich jednak już na przełomie XIX i XX wieku. Do określenia zakresu działań nie używano wówczas dzisiejszej logistycznej terminologii, ale istota problemu pozostaje taka sama.

Logistyczne porządkowanie miasta na przełomie XIX i XX wieku

Bardzo interesującym, historycznym przykładem „logistycznego zarządzania

obszarami miejskimi”, porządkującym układ transportowy miasta, który miał przywrócić miastu dostępność transportową i utracone role ogniskujące życie społeczności lokalnej, są prace koncepcyjne Maxa Fabianiego⁵. Prace te dotyczyły Bielska i Białej⁶ i zostały opublikowane w 1899 roku. Obejmowały one dwa zasadnicze zakresy problemów: uporządkowanie istniejącej zabudowy oraz wytyczenie planu przyszłościowego rozwoju miasta. Była to koncepcja zakładająca praktycznie nieograniczone możliwości rozrostu, którego powodzenie zależało od transportowej dostępności miasta.

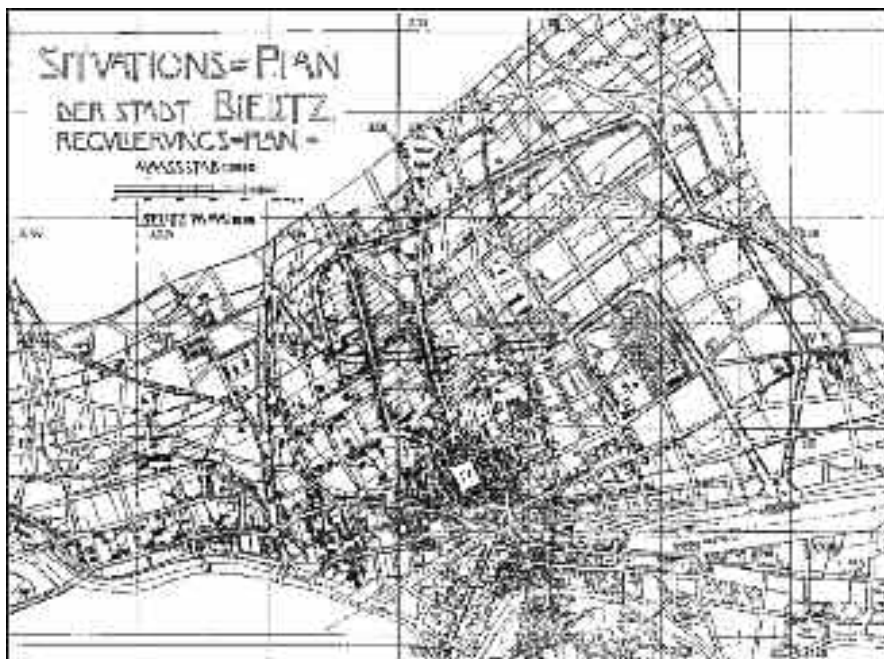
W wyniku tamtych zabiegów porządkowania Bielska i Białej uformowało się

jedno z najbardziej konsekwentnych i harmonijnych założeń miejskich. W innych miastach przedsięwzięcia tego rodzaju dochodziły do skutku znacznie później. Przykładowo, konkurs na plan regulacji Krakowa został ogłoszony dopiero w latach 1909 – 1910, projekt regulacji Warszawy zaś powstał w 1916 roku. Rozbudowa przemysłu pociągnęła za sobą wzmożoną urbanizację Bielska. Po otwarciu w 1890 roku nowego dworca kolejowego urbanizacja miasta nabrała jeszcze większego tempa. Bielsko stało się ważnym ośrodkiem przemysłowym, w którym zatrudnienie i wynikające z niego problemy transportowe wzrastały dynamicznie z każdym rokiem.

Pod koniec XIX wieku zaszła konieczność wyznaczenia kierunków dalszego rozwoju przestrzennego miasta, uregulowania ciągów komunikacyjnych i wytyczenia nowych arterii dla rozładowania ruchu kołowego. Rada miejska zdecydowała o uporządkowaniu miasta, w tym również układu transportowego. W marcu 1898 roku rozpoczęto prace nad całościowym planem regulacji urbanistycznej. Zadanie to powierzono Maxowi Fabianiemu, słoweńsko – włoskiemu architektowi i urbanście, który w tym samym roku opublikował plan regulacyjny Lublany, zniszczonej w 1895 roku przez trzęsienie ziemi. Pierwsze prace koncepcyjne były prowadzone już od wiosny 1898 roku. W grudniu tegoż roku poszczególne części omówiono na posiedzeniach rady miejskiej i w styczniu 1899 roku zaprezentowano uzgodniony wstępny projekt. Następnie przez kilka miesięcy plan był udostępniony mieszkańcom miasta, którzy mogli zgłaszać sprzeciwy, wnioski i poprawki. Ostateczna wersja planu, znacznie zmodyfikowana w porównaniu do pierwotnej, ukazała się drukiem w dokumencie rady miejskiej, ujętym w 4 części, dotyczącym szczegółowego wykonania planu. Projekt regulacji Bielska składał się z 55 sekcji, obejmując dwa podstawowe zakresy spraw: uporządkowanie istniejącej zabudowy i wytyczenie planu przyszłościowego rozwoju miasta w dwóch fazach: 1 – w ciągu 10 lat dokonanie niezbędnej przebudowy ulic, usunięcie ulic zbędnych, poszerzenie i niwelacja pozostałych, budowa chodników oraz prace renowacyjne; 2 – w dalszej perspekty-

⁵ M. Fabiani był asystentem i współpracownikiem Ottona Wagnera, najpoważniejszej postaci architektury austriackiej tego czasu. W zakresie planowania urbanistycznego M. Fabiani dał się poznać jako autor planu regulacyjnego słoweńskiej Lublany z 1895 r., zniszczonej przez trzęsienie ziemi.

⁶ Bielsko i Biała do roku 1951 były odrębnymi miastami.



Rys. 2. Jeden z planów regulacji Bielska według projektu Maxa Fabianiego. Wytłuszczzoną linią autor projektu przedstawił przebieg planowanych obwodnic miasta.

wie wytyczenie kierunków rozwoju przestrzennego miasta w XX wieku, określenie przyszłościowych arterii komunikacyjnych, nowych dzielnic z określonym przeznaczeniem (między innymi dzielnicą przemysłowo – magazynową).

Według planu, wszystkie arterie komunikacyjne miały korespondować z układem drogowym sąsiedniej Białej, tworzącej de facto z Bielskiem jeden organizm miejski (formalnie dopiero od 1951 roku). Aby rozładować ruch kołowy przelotowy, zaprojektowane zostały dwie obwodnice: wewnętrzna i zewnętrzna. Ponadto, projekt regulacyjny Bielska zakładał podział miasta na 5 stref zabudowy. Pojawiły się nowatorskie w tamtych czasach idee zorganizowania strefy mieszanej, mieszkalno – przemysłowej i strefy ściśle przemysłowej, która ulokowana została na obrzeżach miasta i związana została z bezpośrednim sąsiedztwem linii kolejowej. M. Fabiani widział zależność rozwoju przemysłu w ramach miasta od jego dostępności transportowej. W teorii projekt zakładał radialny układ rozwoju miasta, które rozrastałoby się odśrodkowo od centrum, wzdłuż sieci ulic biegnących prosto w kierunku zewnętrznym i krzyżujących się z okrężnie poprowadzonymi obwodnicami.

Realizacja wszystkich założeń planu została obliczona na 1,8 mln koron austro-

-węgierskich. Było to jedną z głównych przyczyn niewykonania planu w całości – kwotę szybko zredukowano o blisko połowę, do 1 mln koron. Ponadto sam projekt wywołał wiele kontrowersji. Pojawiały się opinie, że jest „utopijny”, „pomysłany na jakąś wymagowaną przyszłość” itp. Realizację niektórych postulatów uniemożliwiły sprzeciwy mieszkańców, którym plan został udostępniony do wglądu. Część projektów Fabianiego zmodyfikowano.

Perspektywa czasowa rozwiązań z zakresu logistyki miejskiej

Istotne z dzisiejszej perspektywy było w planach M. Fabianiego „projektowanie na wyrost” z myślą o przyszłym rozwoju miasta. Niestety, rozbudowa miasta po II wojnie światowej do pomysłów tych nie nawiązała i idea Fabianiego poszła w niepamięć. Rysunek 2 przedstawia załącznik do jednego z planów regulacyjnych Bielska M. Fabianiego.

Spośród dwóch zaprojektowanych obwodnic powstał jedynie w 1913 roku liczący 700 m północny odcinek obwodnicy wewnętrznej, będący współcześnie fragmentem ul. Piastowskiej. Główną przyczyną były zbyt wysokie koszty wykupu działek. Po II wojnie światowej ob-

wodnica śródmieścia, bez związku z XIX-wiecznymi zamierzeniami Fabianiego ani nawet bez przeznaczenia jako obwodnicy, jednak powstała.

Do kolejnych realizacji (typowych obwodnic), Śródmiejskiej Obwodnicy Zachodniej oraz fragmentu stanowiącego północną obwodnicę śródmieścia, przystąpiono dopiero w XXI w. Nigdy nie przystąpiono także do budowy obwodnicy staromiejskiej i aż do lat 50. XX wieku ruch tranzytowy w kierunku Cieszyna odbywał się średniowiecznymi uliczkami Starego Miasta. Postulowane rozdzielanie stref zabudowy miało miejsce tylko częściowo. O ile podział na dzielnice z zabudową zwartą, willową i mieszaną jest do dziś wyraźnie widoczny, to przeniesienie zakładów przemysłowych i magazynów poza centrum nastąpiło dopiero pod koniec XX wieku⁷.

Podsumowanie.

Warto przyrzeć się z uwagą opracowaniom Maxa Fabianiego. Mimo naturalnie innej od dzisiejszej skali problemów i kosztów – natężenie ruchu kołowego było nieporównywalnie mniejsze od dzisiejszego – próby rozwiązywania problemów natury obszaru wchodzącego w skład definiowanej dziś od nowa logistyki miejskiej, starały się ujmować bardzo odległą perspektywę czasową. Szanse powodzenia ich realizacji były naówczas nieduże ze względu na małą społeczną świadomość wagi takich rozwiązań oraz polityczną i gospodarczą niestabilność naszego kraju, którego obszar w owym czasie znajdował się na terenie trzech państw zaborczych.

LITERATURA

1. Szoltysek J., *Podstawy logistyki miejskiej*, wyd. 2, Wydawnictwo AE w Katowicach, Katowice 2009.
2. Tundys B., *Logistyka miejska. Koncepcje Systemy Rozwiązania*, Difin Sp. z o. o., Warszawa 2008.
3. Fechner I., „Koncepcja dzielnic magazynowych z lat 70.”, *Logistyka* 6/2004, s. 12-13.
4. Fabiani M., *Regulierung der Stadt Bielitz*, Druck, Friedrich Jesper in Wien, Wiedeń 1899.
5. Chojecka E., *Architektura i urbanistyka Bielska-Białej do 1939 roku: miasto jako dzieło sztuki*, Wydawnictwo Urzędu Miasta Bielska-Białej, Bielsko-Biała 1994.

⁵ Fabiani M., *Regulierung der Stadt Bielitz*, Druck, Friedrich Jesper in Wien, Wiedeń 1899 oraz Chojecka E., *Architektura i urbanistyka Bielska-Białej do 1939 roku: miasto jako dzieło sztuki*, Wydawnictwo Urzędu Miasta Bielska-Białej, Bielsko-Biała 1994.