

Białystok i rozwój jego układu komunikacyjnego w historycznym opracowaniu

Charakterystyka i znaczenie miasta Białegostoku

Białystok liczy obecnie około 300 tys. mieszkańców i jest najważniejszym miastem północno-wschodniej części Polski ^[1]. Pomimo tego, że na terenie wokół miasta nie ma praktycznie żadnych zasobów bogactw naturalnych, jest on największym skupiskiem przemysłu w województwie. Założenia rozwoju gospodarczego Białegostoku opierają się głównie na przemyśle lekkim, elektromaszynowym, rolno-spożywczym i materiałowym budowlanych.

Najbardziej dynamiczny okres rozwoju miasta przypadł na lata po drugiej wojnie światowej. W okresie tym były budowane zakłady przemysłowe lokalizowane z dala od centrum miasta. Takie rozwiązanie zmusza pracowników do częstych i dalekich dojazdów do pracy. Odległości od osiedli mieszkaniowych do dzielnic przemysłowych i centrów handlowych są dość znaczne. Powoduje to zacieśnianie związków ruchu z zagospodarowaniem przestrzennym, ponieważ znaczne odległości zmuszają mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz z własnych samochodów. W ten sposób pomiędzy wymienionymi uprzednio jednostkami miejskimi powstają duże potoki ruchu, których struktura, wielkość i charakter są związane z rodzajem źródła, czy celem tego ruchu. Największe nasilenie ruchu występuje w rejonach przemysłowych, głównie podczas szczytu porannego i popołudniowego. Ruch ten ulega stopniowemu rozproszeniu w miarę zbliżania się do centrum miasta i jest to ruch o charakterze krótkotrwałym. Miejscami, gdzie ruch odbywa

się ciągle są osiedla i dzielnice mieszkaniowe i mamy tu do czynienia z ruchem o charakterze długotrwałym. W godzinach rannych jest on powodowany wyjazdami do pracy, a w godzinach popołudniowych wyjazdami na zakupy, czy też powrotami z pracy do domu. Wieczorami ruch jest powodowany głównie wizytami towarzyskimi. Dlatego właśnie zaistniała konieczność budowy nowych oraz rozbudowy już istniejących ulic o charakterze dojazdowym. Początkowo główne skupiska rozwijającego się przemysłu powstawały we wschodniej i zachodniej części miasta: /Bażantarnia, Wygoda, Zaścianki, Starosielce, Dojlidy/. Ponadto przemysł silnie rozwinął się w Fastach, znajdujących się na północ od Białegostoku.

W latach siedemdziesiątych zbudowano szereg zakładów przemysłowych w rejonie Szosy Północno-Obwodowej. Oczywiście poza tymi podstawowymi skupiskami istnieje jeszcze cały szereg pojedynczych zakładów rozrzuconych na terenie całego Białegostoku. Duże znaczenie jako centrum handlowo-usługowe ma rejon ulicy Lipowej, Rynku Kościuszki, i H. Sienkiewicza. Największymi skupiskami ludności są dzielnice i osiedla mieszkaniowe o wysokim typie zabudowy i można do nich zaliczyć: oś. Piasta, Antoniuk, 1000-Lecia Państwa Polskiego, Bema, Białostoczek, Centrum, Dziesięciny, Słoneczny Stok i Zielone Wzgórza.

Układ komunikacyjny Białegostoku – historia jego rozwoju

Białystok jako centrum przemysłowo-usługowo-handlowo-administracyjne oraz podstawowe skupisko ludności w województwie tworzy węzeł drogowy. W okresie, gdy motoryzacja stała na niskim poziomie nie istniała potrzeba prowadzenia analiz układu komunikacyjnego. Ulice były budowane tylko ze względów funkcjonalnych i ich budowa lub rozbudowa była związana ściśle z budową nowych zakładów przemysłowych i osiedli mieszkaniowych. Spowodowało to powstanie mało

funkcjonalnego układu komunikacyjnego, w którym ruch tranzytowy odbywał się praktycznie poprzez centrum miasta.

W okresie szybkiego rozwoju motoryzacji w związku ze znacznym nasileniem natężeń ruchu na układzie komunikacyjnym zaistniała konieczność jego gruntownej modernizacji poprzez wykonywanie nowych nawierzchni, poszerzanie istniejących i tworzenie nowych odcinków ulic. W roku 1972 łączna długość wszystkich ulic układu podstawowego wynosiła 55 114 km, w tym 10% ulic posiadało nawierzchnię brukowaną, 12% nawierzchnię z kostki kamiennej, a 78% posiadało nawierzchnię asfaltową. Ulice o nawierzchni nieutwardzonej występowały tylko jako ulice drugorzędne. Największy rozwój układu komunikacyjnego przypadł na lata 1975-1979. W okresie tym łączna długość ulic o nawierzchni asfaltowej wzrosła z 43 039 km w roku 1975 do 51 904 km w roku 1979. Udział ulic o nawierzchni brukowanej zmalał do 2%. Równolegle ze zmianami na odcinkach międzywęzłowych postępowały zmiany w samych węzłach. W roku 1972 na 37 skrzyżowań było 14 skrzyżowań zwykłych, a w roku 1981 ich liczba spadła do 7. W tym też czasie zbudowano dwa skrzyżowania dwupoziomowe oraz zainstalowano sygnalizację świetlną na 6 skrzyżowaniach, a przebudowie uległo 9 skrzyżowań [\[11\]](#).

Dynamiczne zmiany polityczne i społeczno-gospodarcze ostatnich lat spowodowały szereg istotnych zmian w sferze komunikacji. Duży wzrost wskaźnika komunikacji indywidualnej w stosunku do prognozowanego oraz potoków międzynarodowych ruchów tranzytowych z przejść granicznych z Białorusią i Litwą spowodowały bardzo znaczne wzrosty natężeń ruchu na niektórych ulicach i drogach, zwłaszcza krajowych i wojewódzkich [\[12\]](#). Wynikiem tej sytuacji jest drastyczne obniżenie poziomów swobody ruchu, a także blokady niektórych odcinków ulic. Zjawiska takie nasilają się przede wszystkim w szczytach komunikacyjnych, a spowodowane są przede wszystkim brakiem podstawowych elementów układu ulicznego takich jak obwodnice zamiejskie i śródmiejskie jak również niedostosowanie

parametrów technicznych miejskich dróg ekspresowych, ulic śródmiejskich, osiedlowych i międzyosiedlowych do rzeczywistej sytuacji ruchowej.

Jak już powyżej wspomniano Białystok tworzy węzeł drogowy. W skład tego węzła wchodzi następujące drogi sieci krajowej:

a) o charakterze międzyregionalnym:

- Warszawa – Białystok – Sokółka – granica państwa Nr 18,
- granica państwa – Suwałki – Białystok – Lublin – Rzeszów Nr 19,
- Białystok – Bobrowniki – granica państwa Nr 66,

b) o charakterze regionalnym:

- Białystok – Grajewo – Ełk Nr 669,
- Białystok – Sokoły – Wysokie Mazowieckie Nr 678,
- Białystok – Supraśl – granica państwa Nr 676.

Poza tym w skład węzła wchodzi drogi wojewódzkie w kierunku:

- Bielska Podlaskiego przez Juchnowiec,
- Kruszewa,
- Wojszek przez Stanisławowo.

Zagospodarowanie miasta a kierunki codziennych podróży

Rozmieszczenie mieszkań, miejsc pracy i usług pozwala wyjaśnić, dlaczego rozwój ulic nie jest wyłącznie zagadnieniem budowlanym. Każde z tych miejsc tworzy potrzeby przemieszczania się, a ich wzajemna odległość wpływa na wybór sposobu podróży. W historycznym opisie Białegostoku szczególnie widoczny jest związek lokalizacji przemysłu z dojazdami. Nie oznacza to jednak, że cały ruch między dzielnicami można opisać jednym strumieniem. Podróże do pracy, szkoły, handlu i usług nakładają się na siebie w różnym czasie. Analiza układu wymaga więc odróżnienia kierunku

podróży od jej celu oraz wskazania, kiedy dana potrzeba obciąża poszczególne połączenia.

Istotna jest także różnica między rozwojem pojedynczej ulicy i poprawą działania całej sieci. Poszerzenie odcinka może zmienić warunki przejazdu właśnie tam, lecz dalsza część trasy pozostaje zależna od skrzyżowań i połączeń z innymi ulicami. Wąskie gardło może występować poza miejscem widocznym na pierwszym planie analizy. Dlatego historyczne informacje o nawierzchniach i przebudowie węzłów warto czytać łącznie. Opisuja one odmienne elementy tego samego systemu. Zmiana standardu nawierzchni nie odpowiada samodzielnie na pytanie, czy poprawiono ciągłość powiązań i warunki pokonywania całej relacji między źródłem a celem podróży.

Dziedziczenie wcześniejszych decyzji przestrzennych

Układ ulic zachowuje ślady kolejnych etapów rozwoju miasta. Połączenie powstałe dla obsługi określonego zakładu może z czasem przejąć również ruch nowych osiedli i usług. Oznacza to zmianę obciążenia i znaczenia ulicy bez automatycznej zmiany jej parametrów. W takim otoczeniu zadania transportowe narastają na wcześniej ukształtowanej przestrzeni. Historyczny opis pozwala rozpoznawać te zależności, ale wymaga ostrożności przy wskazywaniu jednej przyczyny trudności. Na warunki przejazdu wpływają zarówno cechy odcinka, jak i jego miejsce w sieci, organizacja skrzyżowań oraz sposób obsługi przyległego terenu. Dopiero połączenie tych informacji umożliwia uporządkowany obraz funkcjonowania ulic.

Z tej perspektywy centrum miasta jest równocześnie celem części podróży i obszarem, przez który mogą przechodzić inne relacje. Tych dwóch funkcji nie należy utożsamiać. Ruch zmierzający do śródmiejskich usług ma inne uzasadnienie przestrzenne niż przejazd pomiędzy zewnętrznymi częściami sieci. W materiale źródłowym problem przenikania się funkcji

pojawia się wielokrotnie. Ułatwia zrozumienie, dlaczego autor wiązał ocenę istniejących ulic z potrzebą analizowania powiązań obwodowych. Jest to opis ówczesnego sposobu myślenia o sieci i nie rozstrzyga, jak wygląda obecny stan tych połączeń ani jakie późniejsze inwestycje rzeczywiście wykonano.

Przy odczytywaniu danych trzeba ponadto zachować uwagę wobec zapisu jednostek. Długości takie jak „55 114 km”, „43 039 km” i „51 904 km” zostały pozostawione w oryginalnym brzmieniu. Ich postać budzi wątpliwość i wymaga sprawdzenia w pierwotnym materiale, zanim posłuży do obliczeń. Bez dostępu do niego nie należy dopisywać przecinka ani przyjmować własnego przeliczenia. Historyczna wartość opisu pozostaje związana z przedstawieniem kierunków przemian, ale dokładne porównanie ilościowe wymagałoby potwierdzenia tych zapisów. Takie rozróżnienie pozwala zachować materiał źródłowy i jednocześnie jasno wyznaczyć granice jego dalszego wykorzystania.

Przypisy

1. Odwołanie do pozycji [12] w pracy źródłowej. Załączony dokument nie zawiera opisu tej pozycji w części Literatura; pełnej identyfikacji źródła nie można odtworzyć. [↵](#) [↵](#)
2. Odwołanie do pozycji [1] w pracy źródłowej. Załączony dokument nie zawiera opisu tej pozycji w części Literatura; pełnej identyfikacji źródła nie można odtworzyć. [↵](#)

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach prawa.