

MICHAŁ BEIM
BOGUSZ MODRZEWSKI

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

**DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA
I UKŁAD PRZESTRZENNO-FUNKCJONALNY
KAMPUSU UNIWERSYTECKIEGO MORASKO
W POZNANIU**

Abstract: Transport Accessibility and Spatial and Functional Arrangement of the University Campus Morasko in Poznań. The purpose of the article is an attempt to define basic spatial and functional problems of university campus of Morasko – such as realities of its utilization, or functional estimation of the whole complex against the city background. Especially significant aspect (which has never clearly been defined) is the conception of communication connection between city of Poznań and university complex. Then follows its ultimate urban design picture, spatial relationships between university buildings and their near and far surroundings, as well as planned investments related to its future development. Taking into consideration that the idea of university campus of Morasko emerged over 30 years ago – when urban paradigm was different and far from sustained development context – and present instantly changing reality of investment, campus Morasko as itself might be a source of knowledge as spectacular and long term development case.

In the article authors focused on spatial and functional consequences of this particular development, as seen by its daily users and urban scientists, not without however, it's symbolic localization (and meaning) in the city context.

Wstęp

W toku ponad 900-letniej historii relacji między miastami i ich uniwersytetami, należy wyróżnić dwa okresy: pierwszy, kiedy odpowiednia suma materialnych, kulturowych i społecznych zasobów miast umożliwiała powstawanie ośrodków rozwijających wiedzę oraz drugi, kiedy rozwój uniwersytetów stawał się z czasem kluczowym czynnikiem wpływającym na rangę i rozwój miast. Związek ten w obu okresach miał też wymiar relacji przestrzennych, a w zasadzie ich konsekwencji w postaci nie tylko wpisujących się w tkankę miasta gmachów (lub całych urbanistycznych założeń, mających

dla otaczającej przestrzeni charakter krystalizujący), ale także nieustannie pulsującego życia akademickiego, które nie tylko intelektualnie, ale i kulturalnie, demograficznie oraz ekonomicznie wspomagało rozwój ośrodka miejskiego. Relacja między miastem a uniwersytetem polega zatem na „wzajemnym świadczeniu sobie usług w zakresie zaspokajania egzystencjalnych dla obu układów potrzeb” (Modrzewski 2006). Zaliczyć do nich należałoby także współtworzenie samego wizerunku miasta. Dzieje się tak także współcześnie, nawet jeśli przyjąć, że działalność uniwersytecka w dużym (jeśli nie przeważającym) stopniu skierowana jest na tworzenie relacji o charakterze zewnętrznym i sieciowym, w których kreowanie wizerunku miasta, jako gospodarza uniwersytetu, ma charakter umowny i symboliczny. Mimo małego nacisku na jakość przestrzennego tworzenia fenomenu miasta w sensie dosłownym – fizjonomicznym, kwestii wzajemnych relacji: miasto macierzyste – uniwersytet, nie sposób zignorować. Na ich charakter ekonomiczny, społeczny, intelektualny, kulturotwórczy i prestiżowy, jak najbardziej wpływa przestrzenna lokalizacja ośrodka.

1. Geneza i rozwój kampusu

Zwyczajowa nazwa kampusu pochodzi od wsi Morasko, włączonej w administracyjne granice Poznania w 1987 r. (obecnie jest to wysunięta na północ dzielnica miasta) oraz Góry Moraskiej, największego wzniesienia w okolicy (153 m. n.p.m.). W rzeczywistości kampus jest zlokalizowany w pobliżu wsi Umultowo, położonej na południe od wsi Morasko. Koncepcja kampusu jest owocem projektu konkursowego z 1974 r.¹ Na realizację projektu zakładano maksymalnie jedną dekadę. Kampus pierwotnie miał stanowić istotny element tzw. Północnego Pasma Rozwojowego – jednego z kluczowych założeń *Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego*, zatwierdzonego w 1975 r. Plan miał być realizacją idei pasmowego rozwoju struktur urbanistycznych, (tzw. megastruktur). Począwszy od dzielnicy Piątkowo, ekstensywnie rozwijające się pasmo terenów zabudowanych, o szerokości ok 2 km, którego szkielet stanowić miała szybka kolejka miejska, sięgać miała do Murowanej Gośliny, przekraczając po drodze Wartę. Jedną z jego środkowych części – dzielnica nauki na Morasku (tzw. Poznańskie Zgrupowanie Nauki), o powierzchni 400 ha, miała być przeznaczona na przyszłą lokalizację licznych uczelni i instytucji, w tym: Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, poznańskich szkół artystycznych, Akademii Ekonomicznej, Akademii Wychowania Fizycznego oraz Polskiej Akademii Nauk. Cała dzielnica (a w zasadzie samoistne miasto w mieście) docelowo miała pomieścić ponad 30 tys. studentów. Z czasem jednak, względnie utopijną ideę Północnego Pasma zweryfikowano i zarzucono z przyczyn zewnętrznych (kryzys industrialnego, ekstensywnego modelu rozwoju miasta) i wewnętrznych (koszty

¹ Zrealizowanego przez architekta Jerzego Gurawskiego, wspólnie z Marianem Fikusem i Janem Godlewskim.

Chronologia rozwoju infrastruktury transportowej
oraz kluczowych inwestycji Kampusu Morasko

Rok ukończenia	Nazwa inwestycji
1986	Pierwsze domy mieszkalne na osiedlu Uniwers
1987	Włączenie terenów Moraska w granice miasta Poznania
1990	Oddanie pierwszych domów mieszkalnych na osiedlu Różany Potok
1991	Uruchomienie linii autobusowych 90 i A (linia pospieszna liczona według podwójnej taryfy)
1995	Pierwsza część budynku Wydziału Fizyki
1997	Uruchomienie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju
2002	Ukończenie Wydziału Matematyki i Informatyki
2002	Pływalnia Uniwersytecka
2003	Oddanie do użytku Wydziału Biologii
2003	Uruchomienie linii 98 łączącej kampus z PST
2004	Oddanie do użytku Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych
2005	Szeroka debata publiczna na łamach poznańskich publikatorów nt. problemów komunikacyjnych kampusu
2006	Uruchomienie systemu rowerów publicznych
2006	Oddanie pierwszych mieszkań budowanych między osiedlami Różany Potok a Uniwers przez prywatnego dewelopera (tzw. Zielone Tarasy)
2007	Oddanie do użytku Wydziału (dawniej Instytutu) Nauk Politycznych i Dziennikarstwa
2008	Oddanie do użytku ostatniej części Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych – tzw. budynku laboratoriów

Źródło: Opracowanie własne (tab. 1-3).

realizacji i błąd w prognozach demograficznych, znacznie zawyżających spodziewaną liczbę mieszkańców miasta). Dla kampusu oznaczało to koniec roli ogniwa w strukturze Pasma Rozwojowego i peryferyjny, w stosunku do głównego środka ciężkości rozwoju miasta, charakter. Odtąd stanowić miał samodzielny byt, luźno związany (przestrzennie) z miastem.

Projekt kampusu jako całości z założenia miał się wpisywać w otaczające środowisko przyrodnicze. Wzdłuż esplanady uniwersyteckiej (traktowanej jako główny element krystalizujący, lub tzw. PFEI²) miały się rozwijać pasma zabudowy uniwersyteckiej (w kształcie litery L). Etapowo miały narastać (odśrodkowo) kolejne realizacje uniwersyteckich ośrodków, a sam środek układu (odpowiadający w przybliżeniu dzisiejszej lokalizacji osiedla Różany Potok) pozostawał rozcięty (pod kątem 45%) przez pasmo terenów chronionych. Transport miała zapewniać linia Szybkiej Kolei Miejskiej z głównym przystankiem (stacja pasażerska) na esplanadzie. Kolejne elementy komunikacji bezpośrednio związanej z obsługą kampusu miały stanowić pętle: ulic zbiorczych (wewnętrzna obwodowa komunikacja autobusowa) i trasy szybkiego

² PFEI – wg terminologii zaproponowanej przez prof. M. Fikusa – przestrzenno-funkcjonalny element integrujący (por. Fikus 1999, s. 55).

ruchu (zewnętrzna)³. Na miejscu planowanej SKM w 1997 r. została oddana trasa Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Trasa również została okrojona w stosunku do wcześniejszych założeń i nie dociera do kampusu. (tab. 1).

Zgodnie z prawem minimalizacji wysiłku⁴, mimo zarzucenia planów rozwoju pasmowego idea kampusu przetrwała w swoistej hibernacji i przy sprzyjających warunkach rozpoczęła się stopniowo materializować w ciągu ostatnich dwudziestu lat. Kolejne realizowane inwestycje stanowiły głównie budynki dydaktyczno-naukowe i osiedla mieszkalne. Niewybudowanie akademików (i pozostałej infrastruktury socjalnej) oznaczało jednak znaczne komplikacje komunikacyjne dla odizolowanego przestrzennie, ale i niesamodzielnego funkcjonalnie, miasteczka akademickiego.

2. Kampus uniwersytecki Morasko w układzie przestrzennym miasta

Kampus, położony na peryferiach miasta, nie funkcjonuje w jego panoramie w sensie dosłownym. Trudno byłoby także zaliczyć zabudowania kampusu do grona tych zespołów architektonicznych, które przez swoją formę i funkcję oddziałują na jego wizerunek. Przestrzenna izolacja zespołu uniwersyteckich zabudowań zawęża ich oddziaływanie (przez bezpośrednią percepcję oraz kinestetyczną eksplorację) do grona bezpośrednio zainteresowanych użytkowników, wizytatorów i profesjonalistów zainteresowanych fizjonomicznymi i użytkowymi aspektami urbanistycznymi. Obiekty są odizolowane od struktury miasta nie tylko przestrzennie ale również funkcjonalnie. Kampus będący celem codziennych podróży blisko 10 tys. studentów i pracowników pozostaje w strukturze miasta niewidzialny. Swoją strukturą warunkuje codzienny tryb życia tysięcy swoich użytkowników, czego jednym z najbardziej zauważalnych przejawów jest charakter połączeń komunikacyjnych i wewnętrzna struktura przestrzenna kampusu (ryc. 1).

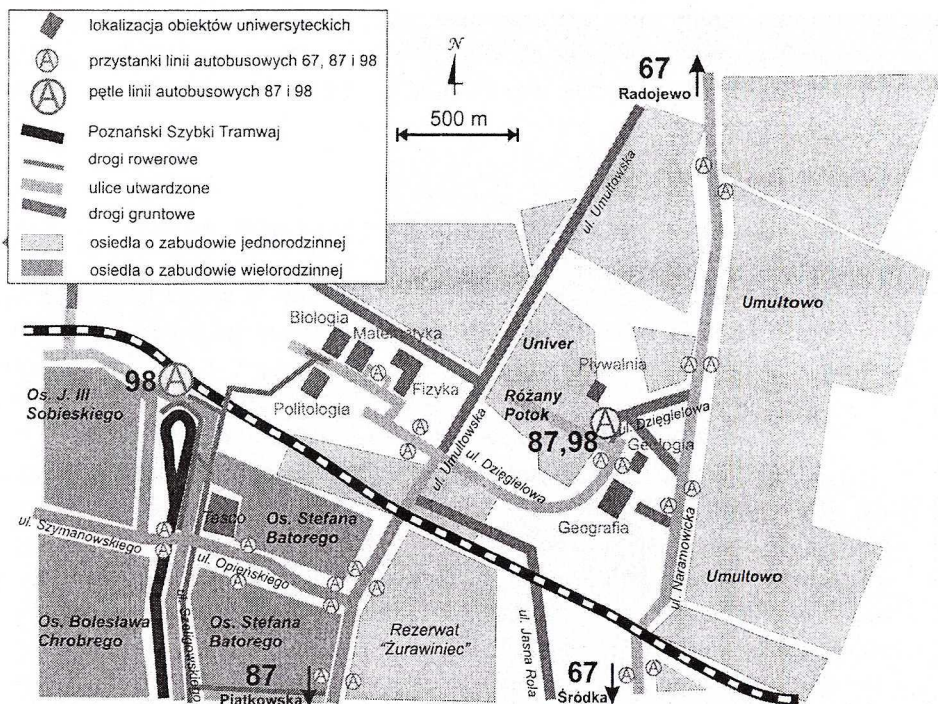
Powstające obiekty kampusu funkcjonują w świadomości mieszkańców miasta i nie tylko – są także jedną z jego architektonicznych wizytówek⁵. O ile jednak miejska część Uniwersytetu (Collegium Minus i Maius) stanowi jeden z najważniejszych, urbanistycznych elementów poznańskiej transurbacji⁶, będąc częścią jednego z najbardziej charakterystycznych zespołów – tzw. Forum Cesarskiego o wybitnie krystalizującym

³ Dodatkowym uzupełnieniem miał być system ulic wewnętrznych.

⁴ Prawo minimalizacji wysiłku zakłada (m.in.), że „raz rozpoczęte działania przebiegają z dużą bezwładnością” (Chmielewski 2001, s. 284).

⁵ W grudniu 2004 r. Stowarzyszenie Architektów Polskich (SARP) przyznało Nagrodę Roku 2003 dla obiektów Wydziału Matematyki i Informatyki Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, (na Kampusie Morasko), za najlepszy obiekt architektoniczny wzniesiony ze środków publicznych.

⁶ *Transurbacja* – terytorialno-infrastrukturalne przemieszczenia osadnicze, urbanizacja w wymiarze poziomym (w odróżnieniu od zjawiska urbanizacji pionowej – przenikania „miejskiego” modelu życia na obszary wiejskie (Zimowski 2000).



Ryc. 1. Układ komunikacyjny na Kampusie Morasko i w jego otoczeniu

Źródło: Opracowanie własne.

charakterze, o tyle kampus Morasko takiego charakteru nie osiągnął. Także, w przeciwieństwie do rozbudowywanego kampusu Politechniki Poznańskiej (projektowanego i realizowanego nad Wartą, w sąsiedztwie wybitnych, historycznych układów urbanistycznych Chwaliszewa, Ostrowa Tumskiego i Śródki zespołu urbanistycznego o porównywaną rozległość i złożoność), kampus Morasko nie ma wybitnej lokalizacji w strukturze miasta, krajobrazowej ekspozycji w jego panoramie i urbanistycznego sąsiedztwa, które budowałyby prestiż miejsca i zapewniałyby nieocenione korzyści koncentracji wartości przestrzennych, kulturowych i krajobrazowych, które skoncentrowały się nad Wartą. Obiekty kampusu UAM pozostają całkowicie wyizolowane z tkanki miasta i z formalnego punktu widzenia mogą być traktowane jako niezależne przestrzenie i krajobrazowo⁷, ale już nie funkcjonalnie – jest to nadal tylko „miejsce pracy”. Brakuje bowiem infrastruktury, umożliwiającej socjalne i indywidualne funkcjonowanie studentów i pracowników kampusu. Rodzi to rzecz jasna konsekwencje funkcjonalne, a przede wszystkim komunikacyjne⁸. Jakkolwiek w wizji jednego z twórców kampusu, architek-

⁷ Nie tyle nawet „miasto w mieście”, co „miasto poza miastem” – organizm żywotnie związany z rozwojem miasta, lecz przestrzennie od niego niezależny.

⁸ Omówione w rozdziale poświęconym relacjom komunikacyjnym kampusu z miastem.

ta J. Gurawskiego miałyby on być w założeniu obszarem nieomal samowystarczalnym funkcjonalnie, swoistym zamkniętym (dosłownie) laboratorium interakcji pokoleń, dziedzin naukowych, filozofii oraz miejscem styku natury i kultury, to jest to nadal wizja raczej idylliczna.

3. Obsługa kampusu transportem publicznym

Wraz z rozwojem osiedli mieszkaniowych i kampusu obsługa komunikacyjna ulegała systematycznemu wzmocnieniu. Pierwszymi liniami dojeżdżającymi do Różanego Potoku była linia zwykła nr 90 oraz linia pospieszna A. Pierwsza rozpoczęła kursowanie dopiero od 1991 r., kiedy na osiedlach Różany Potok i Uniwers zaczęło mieszkać więcej mieszkańców, w kolejnym roku na Różany Potok wydłużono linię pospieszną A. Prawie przez pół dekady funkcjonowania osiedla Uniwers mieszkańcy byli zdani na transport indywidualny.

Wraz z oddaniem do użytku Poznańskiego Szybkiego Tramwaju w 1997 r. układ linii autobusowych w całej północnej części Poznania uległ reorganizacji. Zmiany objęły również połączenie z kampusem. Linia pospieszna A została skierowana w miejsce dawnej linii C (łączącej wschodnie i zachodnie dzielnice Poznania), a przebieg linii nr 90 uległ skróceniu. Główną przyczyną skrócenia linii 90 była konieczność pokonywania przejazdu kolejowego zlokalizowanego bezpośrednio przed obszarem kampusu, który walcie przyczyniał się do kłopotów z utrzymaniem rozkładu jazdy. Na Różany Potok została więc skierowana krótka linia nr 87 łącząca osiedle z pętlą szybkiego tramwaju. Następnie, na skutek protestów mieszkańców, którzy stracili połączenie z częścią osiedli piątkowskich, na terenie których zlokalizowane są szkoły podstawowe, w których uczą się dzieci z Różanego Potoku, przebieg linii został zmieniony – autobusy kończą bieg na pętli tramwajowej Piątkowska, po drodze dowożąc pasażerów również do linii PST. Obecnie autobus 87 jeździ co 25 min.

W związku z sukcesywnym wzrostem liczby dojeżdżających do kampusu i osiedli uniwersyteckich w 2003 r. została uruchomiona – stanowiąca obecnie podstawowe połączenie z kampusem – linia 98. Linia ma względnie krótką, ale za to krętą trasę. Wyrusza z Os. J. III Sobieskiego, na przystanku Szymanowskiego zabiera osoby, które od strony centrum miasta przyjechały szybkim tramwajem, wjeżdża na teren kampusu, aby dowieźć biologów, fizyków i matematyków, po czym wraca na ulicę Dziegiełową i udaje się w stronę Os. Różany Potok, tak aby dowieźć geografów i geologów. Autobus początkowo kończył bieg na kampusie, przy Wydziale Fizyki, na pętli zaimprovizowanej z części parkingu dla samochodów osobowych przeznaczonego dla studentów i gości (fot. 1). Duże zainteresowanie studentów wschodniej części kampusu i mieszkańców było przyczyną wydłużenia, w 2004 r., trasy do WNGiG oraz na osiedle.

Autobus linii 98, zwłaszcza w godzinach porannego szczytu (7.30-9.00) cieszył się do 2006 r. ogromnym zainteresowaniem. Autobusy kursowały wówczas w poran-



Fot. 1. Przystanek autobusowy przy wydziałach matematyki i informatyki oraz fizyki (fot. M. Beim)

tramwajowej, która biegłaby przez kampus. Debata zakończyła się obietnicą budowy jeszcze w 2005 r. przejścia przez tory kolejowe oraz chodnika i drogi rowerowej łączących kampus z pętlą PST, a także uruchomienia wypożyczalni rowerów publicznych.

Od czasu uruchomienia chodnika i drogi rowerowej w 2006 r. (rok później niż obiecywano) liczba pasażerów linii 98 zmniejszyła się, gdyż część studentów wydziałów najbardziej wysuniętych na zachód decyduje się dochodzić od pętli PST do miejsca nauki. Na początku 2008 r. miejski przewoźnik zdecydował się nawet na zmniejszenie liczby kursów, a częstotliwość została zredukowana do 8 min w porannym szczycie i do 12 min w ciągu dnia.

Należy nadmienić, że obsługa Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych wspierana jest także przez linię 67 jadącą z prawobrzeżnej części miasta (z Ronda Śródka) do Radojewa. Warto podkreślić, że ze względu na oddalenie budynków WNGiG o ok. 1,5 km od pozostałej części kampusu, autobus nie odgrywa praktycznie żadnej roli w dojazdach na pozostałe wydziały. Autobusy kursują w taktach 15 i 2-minutowym, w zależności od pory dnia. Dopiero od 2005 r. na Różany Potok wjeżdżają autobusy nocne 248 (obecnie są to trzy kursy w ciągu nocy).



Fot. 2. Parkingi przy Wydziale Biologii (fot. B. Modrzewski)

nym szczycie co 6-7 minut, a poza nim co 11 minut. Nie były w stanie zaspokoić popytu, a studenci i pracownicy musieli często czekać na kolejny pojazd, gdyż nie wszyscy chętni mieścili się w przegubowym ikarusie (typu 280). Właśnie ta sytuacja zaowocowała szeroką debatą na temat obsługi komunikacyjnej kampusu, która rozpoczęła się wiosną 2005 r. Bezpośrednim powodem była publikacja informacji przez poznańskie masmedia, że władze uniwersyteckie są przeciwnie wpisaniu do projektu zmian studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego linii

tramwajowej, która biegłaby przez kampus. Debata zakończyła się obietnicą budowy

jeszcze w 2005 r. przejścia przez tory kolejowe oraz chodnika i drogi rowerowej łączących kampus z pętlą PST, a także uruchomienia wypożyczalni rowerów publicznych.

Od czasu uruchomienia chodnika i drogi rowerowej w 2006 r. (rok później niż obiecywano) liczba pasażerów linii 98 zmniejszyła się, gdyż część studentów wydziałów najbardziej wysuniętych na zachód decyduje się dochodzić od pętli PST do miejsca nauki. Na początku 2008 r. miejski przewoźnik zdecydował się nawet na zmniejszenie liczby kursów, a częstotliwość została zredukowana do 8 min w porannym szczycie i do 12 min w ciągu dnia.

Należy nadmienić, że obsługa Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych wspierana jest także przez linię 67 jadącą z prawobrzeżnej części miasta (z Ronda Śródka) do Radojewa. Warto podkreślić, że ze względu na oddalenie budynków WNGiG o ok. 1,5 km od pozostałej części kampusu, autobus nie odgrywa praktycznie żadnej roli w dojazdach na pozostałe wydziały. Autobusy kursują w taktach 15 i 2-minutowym, w zależności od pory dnia. Dopiero od 2005 r. na Różany Potok wjeżdżają autobusy nocne 248 (obecnie są to trzy kursy w ciągu nocy).

Bardzo niekorzystne, z punktu widzenia zarządzania transportem, jest samo umiejscowienie przystanków autobusowych. Zarówno w części zachodniej, jak i wschodniej kampusu

znajdują się one znacznie dalej od budynków niż studenckie czy pracownicze miejsca parkingowe dla samochodów. Pomijając już inne argumenty na rzecz samochodu (choćby czas dojazdu z centrum miasta na kampus) czyni z samochodu – wbrew zasadom zrównoważonego rozwoju – uprzywilejowaną formę lokomocji. Ponadto, z punktu widzenia estetycznego i przestrzennego taka lokalizacja miejsc parkingowych rozbija integralność kampusu (fot. 2).

Zła organizacja transportu publicznego skutkuje wyższym niż w przypadku pozostałych obiektów uniwersyteckich wykorzystaniem samochodu. Badania wykazały, że ponad 13% studentów wybiera samochód w codziennych dojazdach na Kampus Morasko, podczas gdy średnia dla wszystkich poznańskich uczelni wynosi ok. 9%⁹. Dodatkowo, sam obszar obejmujący swym zasięgiem oba osiedla uniwersyteckie jest, jak ukazały Kompleksowe Badania Ruchu z 2000 r., drugim z najbardziej zmotoryzowanych obszarów miasta – na tysiąc mieszkańców przypada 619 samochodów osobowych, wyższy współczynnik (750 sam. osob./1000 mieszk.) motoryzacji ma tylko sąsiedni obszar dawnej wsi Umultowo¹⁰.

4. Problem tramwaju na Morasko i rowery publiczne

Jak wspomniano, debata nad dokumentem studium, który miał określić nową polityką przestrzenną miasta, wywołała publiczną dyskusję nt. tramwaju na Morasko. Przeciw przedłużeniu opowiadały się zarówno władze miasta, sceptycznie nastawione do dalszego rozwoju sieci transportu szynowego w Poznaniu oraz władze uniwersyteckie, które w nowej inwestycji upatrywały „zagrożenia integralności kampusu” czy obawami przed najazdami „watah”. Szczególny sprzeciw wyrażał główny projektant kampusu Gurawski powołując się na koncepcję samowystarczalnej, odizolowanej od miasta przestrzeni miasteczka uniwersyteckiego. Wizja przedstawiona przez niego podczas dyskusji brzmiała następująco: *Na kampus nie dojeżdża się tramwajem; tam się żyje – mieszka, uczy nie tylko wybranego zawodu, lecz tego wszystkiego, co czyni nas ludźmi światłymi, kulturalnymi. Fizyk spotyka wybitnych humanistów, chodzi na ich wykłady. Humanista ociera się o metafizyczną wręcz stronę nauk ścisłych – poznaje zasady działania laserów, informatyki, nanotechnologii. (...) Razem tworzą drużyny sportowe uniwersytetu, biegają po łąkach i ścieżkach, pomagają zwierzętom, uczą się jazdy konnej*” oraz, że „młody człowiek dostając zawiadomienie, iż został przyjęty na studia w kampusie UAM na Morasku, szczęśliwy pakuje plecak, bierze ulubioną rakietę tenisową i – choćby mieszkał na Piątkowie (w sąsiedniej dzielnicy – przyp. autorów) – na parę lat opuszcza dom rodzinny, by wrócić doń jako inny człowiek, pełen wiedzy, samoświadomości i umiejętności życia w społeczności”¹¹.

⁹ Beim *et al.* (2006).

¹⁰ Kompleksowe Badania Ruchu Poznań (2000).

¹¹ Gurawski (2005).

W konsekwencji dyskusji władze miasta zobowiązały się do stworzenia systemu rowerów publicznych. System ten miał być alternatywą dla przepełnionych, zwłaszcza w porze szczytu, autobusów przegubowych. Ponadto, wypożyczenie roweru miało pozwolić nie tylko na realizację podróży z pętli do konkretnego obiektu dydaktycznego lecz także umożliwić przemieszczenia się między rozrzuconymi na znacznym obszarze budynkami poszczególnych wydziałów. Podstawą systemu była budowa sieci samoobsługowych wypożyczalni rowerów. W ramach inwestycji obok budowy przejazdu przez tory kolejowe oraz systemu dróg rowerowych na terenie Kampusu, zamierzano postawić 6 wiat typu lekkiego o architekturze korespondującej z otoczeniem, wyposażonych w zabezpieczenia przed wejściem osób niepowołanych oraz w system monitoringu wizyjnego. Dla każdego roweru miał zostać przygotowany specjalny stojak z systemem automatycznej identyfikacji.

Ostatecznie, ze względu na koszt budowy systemu wypożyczalni automatycznych na 200 rowerów wynoszący ok. 1,3 mln zł (co odpowiada zakupowi nowego niskopodłogowego autobusu przegubowego) zdecydowano się na ustawienie ręcznej wypożyczalni tylko na pętli PST na 25 rowerów. W 2008 r. ogłoszono przetarg na kolejne 100 rowerów, jednak system wypożyczania pozostanie bez zmian. Mimo że same rowery publiczne w żadnej mierze nie przyczyniły się do rozwiązania problemów dojazdu, to spotkały się jednak z pozytywnym odbiorem studentów i mieszkańców Poznania i są wykorzystywane przede wszystkim w celach rekreacyjnych. Wypożyczenie rowerów dla posiadaczy biletów okresowych MPK było do 2008 r. bezpłatne, wymagało tylko podpisania specjalnego regulaminu. Od wiosny 2008 r., wraz ze zwiększeniem liczby rowerów wprowadzono odpłatność za wynajem podczas weekendów. Największą wadą wypożyczalni jest jednak to, że funkcjonuje tylko w okresie wiosennym i jesiennym. Zimą jest nieczynna ze względów atmosferycznych, a latem ze względu na brak studentów. W okresie ferii letnich, z powodu znacznej redukcji liczby połączeń autobusowych (kursy co 25-30 min.), rowery publiczne mogłyby być realnym uzupełnieniem i uatrakcyjnieniem oferty miejskiego przewoźnika; tak się jednak nie dzieje.

Przykład tramwaju na Morasko pokazuje, że gdyby miasto konsekwentnie rezerwowało tereny pod budowę nowej linii to obecne kontrowersje nie występowałyby – projekt urbanistyczny miasteczka uniwersyteckiego musiałby uwzględniać rozwiązania transportowe umożliwiające dojazd od innych części Poznania. Wraz z oddaniem do użytku kolejnych obiektów, budowa tramwaju wydaje się coraz bardziej zasadna i nieunikniona. Ponadto, realizacja linii tramwajowej przez środek kampusu może przyczynić się do naprawy błędów popełnionych na poziomie tworzenia koncepcji urbanistycznej – wokół przystanków będzie mogła wykształcić się „przestrzeń społeczna” integrująca różne wydziały obecnie poprzecinane między sobą miejscami parkingowymi. Podobne doświadczenia mają inne europejskie czy amerykańskie kampusy, na obszarze których estetycznie wykonane linie tramwajowe stanowią oś integrującą obiekty, wnoszą nową jakość przestrzeni, jednocześnie ograniczając uciążliwości wynikające z indywidualnej motoryzacji.

5. Jakość ruchu niezmotoryzowanego w obrębie kampusu

Ze względu na to, że główną oś, wzdłuż której rozwijana jest zabudowa zachodniej części kampusu zajmuje jezdnia zapewniająca dojazd do obiektów oraz miejsca parkingowe dla samochodów studentów i pracowników, obszar wewnętrzny kampusu nie odgrywa roli integrującej. Wzdłuż tej osi komunikacyjnej nie ma też rozwiązań zapewniających wygodne przemieszczanie się pieszych. Wprawdzie istnieją chodniki wzdłuż tej osi, jednak nie stanowią one jednego, reprezentacyjnego trotuaru, ale zbiór luźno połączonych ze sobą dojazdów do poszczególnych miejsc parkingowych. Główny ruch pieszy, według założeń projektu powinien odbywać się po północnej stronie budynków – między lasem, kampusem. Rozwiązanie takie nie sprawdziło się jednak. Nie pomogło temu sztuczne wymuszanie kierunków ruchu pieszego, przez ograniczanie liczby wejść dostępnych dla studentów. Wejścia dla studentów do Wydziału Fizyki oraz Wydziału Matematyki i Informatyki znajdują się po północnej stronie, podczas gdy przystanek autobusowy oraz miejsca parkingowe zlokalizowane są po południowej stronie budynku. Dopiero najnowsze realizacje: Wydział Biologii i Wydział Politologii, starają się dostosować układ komunikacyjny budynków do rzeczywistych potrzeb, a nie abstrakcyjnych idei projektantów.

Lokalizacje wejść „od tyłu” powodują permanentne protesty studentów, zwłaszcza Wydziału Fizyki, w którego budynku reprezentacyjne wejście umieszczone jest również po południowej stronie. Stanowisko władz uczelnianych jest jednak niezmiennie – wejście nadal służy jedynie pracownikom wydziału. Podczas debat padają różne argumenty, jednak najciekawsze przedstawił sam projektant Gurawski, dla którego taka lokalizacja jest nieprzypadkowa, gdyż *dla architekta to najbardziej atrakcyjna strona założenia. Obawiał się, że gdyby odwrócił wejście od strony głównych podjazdów na teren uniwersytecki, zaplecze budynku zmieniłoby się w graciarnię*¹².

Owoce wspomnianej debaty o tramwaju było wdrożenie systemu rowerów publicznych oraz budowa chodnika i drogi rowerowej między kampusem a pętlą Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (niecałe 700 m długości). Chodnik bardzo szybko zyskał przychylność studentów i pracowników, przez co okazało się, że przyjęte założenia projektanta lub inwestora odnośnie do szerokości trotuaru, ograniczonej do minimalnej szerokości wymaganej przez prawo (1,5 m), były błędne. Oddziaływanie szybkiej komunikacji szynowej na zachowania transportowe mieszkańców i studentów po raz kolejny w Poznaniu okazało się niedocenione – niedoszacowane. W efekcie piesi nagminnie wchodzą na sąsiednią drogę rowerową.

Sama droga rowerowa jest oddzielona od chodnika nie tylko kolorem nawierzchni, ale różnicą niwelety. Rozwiązanie takie w pełni zasługuje na pochwałę, jednak zastosowanie nawierzchni z betonowej kostki brukowej (tzw. polbruk) za-

¹² Por. Majewski (2002), s. 19.

miast zalecanej przez kluczową literaturę¹³ przedmiotu nawierzchni bitumicznej nie spotkało się z pozytywnym przyjęciem środowisk rowerowych¹⁴. Już po pierwszych kilkunastu miesiącach nawierzchnia uległa degradacji, a na kostce pojawiły się znaczne nierówności.

Przy okazji dojścia do pętli PST wykonano też liczący nieco ponad 200 m odcinek drogi rowerowej wzdłuż parkingów samochodowych i Wydziału Biologii, który ze względu na ponadnormatywnie wysokie krawężniki oraz rodzaj nawierzchni (tzw. polbruk) rowerzyści zazwyczaj omijają bitumiczną jezdnią. Ponadto, sama realizacja drogi rowerowej wzdłuż parkingów wydaje się niepotrzebna, gdyż na jezdniach na terenie kampusu obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h.

6. Architektoniczne i urbanistyczne dylematy przestrzeni publicznych kampusu

Zespołowi uniwersyteckich zabudowań z pewnością nie można odmówić wpisania się skalą i architektonicznym charakterem w otaczający kontekst przyrodniczy i krajobrazowy, co zresztą musiało wynikać z niezwykle pogłębionych badań i analiz krajobrazu, przeprowadzanych przez jego twórców w ciągu tworzenia koncepcji, a następnie wielu lat jej konkretyzacji materialnej i przestrzennej. Obiekty dydaktyczne pozostają rozbite na dwie, praktycznie niezależne, części. Dominuje horyzontalna, oszczędna, modernistyczna architektura z żółtą cegłą na elewacjach.

Charakterystyczną cechą urbanistyczną całego zespołu uniwersyteckiego jest brak niemal jakichkolwiek, czytelnie wyodrębnionych przestrzeni integrujących społecznie. W części zachodniej kampusu, esplanada uniwersytecka będąca w zamyśle rdzeniem całego układu o największej koncentracji ruchu pieszego i najwyższym potencjale interakcji społecznych – a zatem najważniejsza funkcjonalnie przestrzeń publiczna kampusu – pozostaje tylko przestrzenią komunikacyjną, w której dominują parkingi.

W części wschodniej kampusu trudno mówić o jakiegokolwiek przestrzeni wewnątrz (w przypadku dwóch sąsiadujących ze sobą budynków). Jedynym miejscem predestynowanym do aranżacji przestrzeni kontaktów większych grup studentów mogłoby być dziedziniec budynku Collegium Geographicum. Niestety, dziedziniec pozostaje niedostępny dla studentów, a argumentem przeciw otwarciu dziedzińca jest rzekomy hałas, który mogliby powodować wypoczywający w przerwach studenci, a który przeszkadzałby prowadzącym zajęcia w salach zlokalizowanych wokół dziedzińca.

Centralnym obszarem projektu pozostaje uniwersyteckie osiedle Różany Potok (projekt do 1995 r., realizacja – do 1998). Jest to, w skali całego kampusu, jedyny jego

¹³ Por. *Podręcznik...* (1999) oraz *Entwicklung* (2000).

¹⁴ Por. Rakower (2007).

Tabela 2

Ewaluacja urbanistyczna zespołu

Aspekt	Kontekst	Opis	Ocena
Położenie zespołu	przestrenny	przestrzenna izolacja od sąsiednich zespołów urbanistycznych	neutralna
Położenie zespołu	przestrenny	brak ważnego sąsiedztwa urbanistycznego	negatywna
Położenie zespołu	przestrenny	brak bezpośrednich połączeń komunikacyjnych	negatywna
Położenie zespołu	kompozycyjny (architektura krajobrazu)	uwzględnienie charakteru tła krajobrazowego w kompozycji kampusu (forma na tle)	pozytywna
Walory krajobrazowe	kompozycyjny (architektura krajobrazu)	płynne relacje między architekturą i zielenią	pozytywna
Walory krajobrazowe	kompozycyjny (architektura krajobrazu)	niewielki stopień wykorzystania zielonych przestrzeni jako publicznych	neutralna
Walory krajobrazowe	kompozycyjny (architektura krajobrazu)	horyzontalny układ brył	pozytywna
Percepcja kinestetyczna zespołu	urbanistyczny	przestrzenna dyspersja obiektów kampusu	negatywna
Percepcja kinestetyczna zespołu	urbanistyczny	nieistniejące lub zakłócone połączenia piesze między poszczególnymi zespołami architektonicznymi i urbanistycznymi kampusu (część zachodnia, osiedle Różany Potok, część wschodnia)	negatywna
Percepcja kinestetyczna zespołu	urbanistyczny	dominacja komunikacji samochodowej, a co za tym idzie przestrzeni parkingów w centralnych przestrzeniach publicznych kampusu	negatywna
Percepcja kinestetyczna zespołu	urbanistyczny	niefunkcjonalność elementu integrującego (esplanady) w stosunku do jego (projektowanej) rangi – niska atrakcyjność kinestetyczna przy zbyt długim przebiegu	neutralna
Percepcja kinestetyczna zespołu	urbanistyczny	niewykorzystane wnętrza urbanistyczne (o nieokreślonej funkcji)	neutralna
Percepcja wizualna zespołu	architektoniczny	rozsądna (ludzka) skala obiektów	pozytywna
Percepcja wizualna	architektoniczny	zindywidualizowany detal architektoniczny („podpis architekta”)	pozytywna
Percepcja wizualna	architektoniczny	twórcza kontynuacja architektoniczna (nawiązanie skalą, charakterem zabudowy i detalem do istniejącego kontekstu przy zachowaniu autorskiego charakteru bryły)	pozytywna
Percepcja wizualna	architektoniczny	zachowanie charakterystycznego tworzywa w całym kompleksie (żółta cegła)	pozytywna
Percepcja wizualna	architektoniczny	identyfikacja wejść do budynków	neutralna
Percepcja wizualna	architektoniczny	wewnętrzne (otwarte) przestrzenie publiczne (wykorzystane, lub niewykorzystane)	neutralna

Łączne zestawienie ocen

Kontekst	Ocena pozytywna	Ocena neutralna	Ocena negatywna	Ocena dominująca
Przestrzenny	0	1	2	negatywna
Krajobrazowy	3	1	0	pozytywna
Urbanistyczny	0	2	3	negatywna
Architektoniczny	4	2	0	pozytywna
Łącznie	7	6	5	

Źródło: Opracowanie własne.

element zrealizowany konsekwentnie niemal w całości. Osiedle zaprojektowano na krzyżu ulic z centralnym placem pośrodku. Ciąg z zachodu na wschód miał umożliwiać proste przejście z części zachodniej (gdzie zlokalizowany jest budynek Wydziału Fizyki), do wschodniej (budynek Instytutu Geologii) kampusu, zwanej też częścią „kampus B”. Ciąg z północy na południe łączy miejsce lokalizacji pływalni uniwersyteckiej i punkt widokowy w dolinie Różanego Potoku. Jednak mimo centralnego położenia osiedle nie łączy odległych zespołów dydaktycznych w przewidziany w projekcie sposób. Zaprojektowany centralny plac osiedla – który jest jedynym elementem Osiedla Różany Potok, który nie doczekał się dokończenia realizacji, pozostaje w zasadzie martwy, stanowiąc parking znajdujący się obok restauracji, a zamknięcie jego głównych osi spacerowych oraz zaniechanie ich przedłużenia zgodnie z pierwotnym projektem zniekształca pieszą komunikację między poszczególnymi częściami kampusu.

Kryteria oceny przestrzennej kampusu zestawiono w tabeli 2. Łączną, indywidualną ewaluację przedstawiono w tabeli 3. Przeprowadzona ocena wykazała, że o ile w skali architektonicznej, w kontekście przyrodniczym kampus prezentuje się pozytywnie, o tyle jego położenie i urbanistyczna zwartość oraz atrakcyjność są jego zdecydowanie słabszymi stronami. Ogólna ocena zespołu pozostaje pozytywna, głównie dzięki wysokiemu poziomowi zrealizowanej architektury.

Podsumowanie

W prezentowanym, krótkim opracowaniu nie sposób odnieść się do wszystkich aspektów transportowych, architektonicznych i urbanistycznych kampusu UAM na Morasku. Opisany przykład pozwala jednak na ukazanie najważniejszych problemów, które mogą być wskazówkami dla innych kampusów. Reasumując, o ile kampus uniwersytecki Morasko jest przykładem zgrupowania interesujących zespołów architektonicznych, o tyle trudno o nim rozprawiać w kategoriach udanej realizacji urbanistycznej, ze względów funkcjonalnych, a przede wszystkim transportowych.

Biorąc nawet pod uwagę to, że w dużej mierze jest to nadal plac budowy (o relatywnie dużym rozmachu), nie sposób jednak nie stwierdzić, że w toku jego realizacji niektóre zamierzenia projektantów przestrzeni uniwersyteckiej zostały całkowicie zignorowane, inne natomiast nie sprawdziły się. O ile uniwersytetowi, jako instytucji nie sposób odmówić wybitnej, miastotwórczej roli, o tyle jego nowa emanacja przestrzenna pozostaje w dalszym ciągu eksperymentem urbanistycznym, względnie luźno związanym z przestrzenią miasta oraz dalekim od wewnętrznej integralności.

Literatura

- Beim M., Rusak Z., 2006, *Miejskie rowery publiczne w obsłudze transportowej kampusu uniwersyteckiego „Morasko” w Poznaniu*. Transport Miejski i Regionalny nr 12, s. 30-37.
- Beim M., Kossowski T., Mazurczak M., 2006, *Stan i perspektywy rozwoju komunikacji publicznej kampusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu w opinii studentów*. Transport i Komunikacja nr 4, s. 66-71.
- Chmielewski J. M., 2001, *Teoria Urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Entwicklung und Potentiale des Fahrradverkehrs*, Upi-Bericht 41, Heidelberg.
- Fikus M., 1999, *Przestrzeń w zapisach architekta*. Wydział Architektury i Planowania Przestrzennego Politechniki Poznańskiej, Poznań–Kraków.
- Gurawski J., 2005, *Tam ma być gaj Akademos*. „Gazeta Wyborcza” nr 107, Poznań, wyd. pop. z 10.05, Miasto, s. 7.
- Kodym-Kozaczko G., 2005, *Rozwój Poznania w planowaniu urbanistycznym*, [w:] *Architektura i Urbanistyka Poznania w XX wieku*, T. Jakimowicz (red.). Wyd. Miejskie, Poznań.
- Kompleksowe Badania Ruchu Poznań 2000*. BIT s.c./Urząd Miasta Poznania, Poznań, 2000.
- Majewski J. S., 2002, *Kampus*. Architektura-Murator nr 1, s. 18-27.
- Modrzewski J., 2006, *Uniwersytet w układzie lokalnym i regionalnym*, [w:] *Přinos univerzity k transformaci regionů, Ostravské univerzity v Ostravě*, J. Kapounova (red.). Ostrava.
- Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury „Postaw na rower”*. Kraków 1999, C.R.O.W./ZG PKE.
- Rakower R., 2007, *Poznań Rowerzystów – Raport o komunikacji rowerowej podsumowujący 2006 r.* Stowarzyszenie Sekcji Rowerzystów Miejskich, Poznań.
- Robakowska A., Trybuś J., 2005, *Od Zamku do Browaru. O architekturze Poznania ostatnich stu lat*. Galeria Miejska Arsenal w Poznaniu, Poznań.
- Skórnicki P., 2005, *Tam ma być gaj Akademos*. „Gazeta Wyborcza” nr 107, Poznań, wyd. pop. z 10.05, Miasto, s. 7.
- Zimowski L., 2000, *Modelowanie w teorii urbanizacji*. Wyd. Rast, Poznań.