SPIS TREŚCI – CONTENTS

ZAGADNIENIA PRZESTRZENNE 7

1. Magdalena ABRAMCZYK, Wojciech KORBEL – Definiowanie i rola wytycznych konserwatorskich w projektowaniu architektonicznym 9
Defining and role of conservation guidelines in architectural design

2. Piotr ZIERKE, Joanna KOŁATA – Spójność przestrzenna wsi Wierzenica 23
Architectural coherence of the village of Wierzenica

3. Jan GAŁĄZKA, Piotr ZIERKE – Tuczno – przyszłość stracona wraz z rynkiem? 33
Tuczno – future lost with its market square?

4. Magdalena JAGIEŁŁO-KOWALCZYK, Ewa STACHURA, Dominika POLUK – Spatial transformation of a heritage city by infill development: the case of Raciborz Old Town 65
Przekształcenie przestrzenne miasta o znaczeniu zabytkowym poprzez zabudowę uzupełniającą na przykładzie miasta Raciborza

5. Adrianna BRECHELKE, Zuzanna KASPERCZYK-BRODECKA – Nieużytki w zabudowie obszaru starych miast Poznania i Kołobrzegu – problemy i potencjały 85
Wastelands in the area of the old towns of Poznań and Kołobrzeg – problems and potentials

6. Tomasz SZUMAN, Wojciech SKÓRZEWSKI – Działania mające kształtować przestrzeń Poznania w odniesieniu do miejsc parkingowych i wpływ na zachowania komunikacyjne ich użytkowników 109
Activieties aimed at shaping the architectural space of the city of Poznań in context of parking spaces and their impact on transportation behaviour of users

7. Karolina KUNIK, Adam NADOLNY – Tereny kolejowe i elektrownie wiatrowe w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego a postępowanie administracyjne w organie administracji architektoniczno-budowlanej 127
Local spatial development plans and administrative proceedings of the architectural and construction administration authority: railway areas and wind power plants

8. Jacek TOMASZEWSKI, Dominika PAZDER – Kolej metropolitalna jako wyzwanie inwestycyjne i szansa dla regionu 141
Metropolitan railway as an investment challenge and opportunity for the region

9. Martyna PUC, Dominika PAZDER – Problematyka wyznania obszarów metropolitalnych w Polsce 161
Problems of designating metropolitan areas in Poland

10. Izabela BUDZYŃSKA, Wojciech SKÓRZEWSKI – Krajobrazy priorytetowe wskazane w audycie krajobrazowym a dokumenty planistyczne 181
Priority landscapes recommended in the ladscape audit and planning documents

11. Szymon FIEREK, Bartosz KAŹMIERCZAK – Graphical delimitation of settlement units. A tool for assessing the compactness of the urban structure in the context of the Tod Index Examination 207
Narzędzie do oceny zwartości struktury miejskiej w kontekście badania indeksu Transit Oriented Development

12. Agnieszka SERAFIN, Adam NADOLNY – Wpływ nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym na trwające procedury planistyczne na przykładzie gminy Suchy Las 225
Impact of the novelization of the planning and spatial management act on the continuing planing procedures on the example of the community Suchy Las in Poland

ZAGADNIENIA EKOLOGICZNE 241

13. Anna JANUCHTA-SZOSTAK, Agata OGORZELSKA, Sonia PEPLIŃSKA – Modernizacja rynków małych i średnich miast wobec wyzwań adaptacji do zmian klimatu 243
Modernization of the market squares of small and medium-sized towns facing the challenges of adaptation to climate change

14. Aleksandra OSIAK, Agnieszka KASIŃSKA-ANDRUSZKIEWICZ – Zieleń na osiedlach deweloperskich 261
Greenery in developer estates

15. Monika TROJANOWSKA – Kształtowanie zrównoważonych osiedli miejskich: ekoosiedli – wybrane zagadnienia 281
Creating sustainable urban design: eco neighbourhoods – selected issues

16. Kalina KĘDZIERSKA, Bartosz KAŹMIERCZAK – Rola rzeki w ożywianiu miasta. Przykład Poznania na tle europejskich osiągnieć w kształtowaniu waterfrontów 295
Role of river in revitalization of the city. Example of Poznan compared to European accomplishments in developing waterfronts

17. Katarzyna ŻURAWSKA, Agnieszka KASIŃSKA-ANDRUSZKIEWICZ – Skuteczność instrumentów planowania przestrzennego w kreowaniu zrównoważonego rozwoju Kostrzyna nad Odrą 311
Effectiveness of spatial planning instruments in creating sustainable development of Kostrzyn nad Odrą

18. Harshitha KUNTAMUKKULA, Kamal Kethani THOTTEMPUDI – Assessing disaster management governance for flood mitigation in Indian cities: Lessons from poor governance and recommendations for effective risk reduction 335
Ocena zarządzania klęskami żywiołowymi a łagodzenie skutków powodzi w indyjskich miastach: wnioski z niewłaściwego zarządzania i zalecenia dotyczące skutecznego ograniczania ryzyka

ZAGADNIENIA SPOŁECZNE 349

19. Ernestyna SZPAKOWSKA-LORANC – Narrarcja i antynarracja w architekturze współczesnej 351
Narrative and anti-narrative in contemporary architecture

20. Matylda RAKOWICZ, Agata GAWLAK – Problemy dostępności budynków oświaty w województwie wielkopolskim na wybranych przykładach 363
Problems of accessibility of educational buildings in Wielkopolska based on selected examples

21. Barbara PREJZNAR, Milena PANIAK – Współczesny plac miejski jako ilustracja potrzeb mieszkańców. Plac św. Ducha w Krakowie i jego historyczne zmiany funkcjonalne 387
Modern city square as an illustration of residents' needs. Holy Spirit Square in Cracow and its historical functional changes

22. Aleksandra WALCZAK – Historyczny Plac miejski jako współczesne miejsce pamięci 399
Historic city Squares as a contemporary memorial

23. Magdalena PĘKAŁA, Bartosz KAŹMIERCZAK – Nie-miejsca w miejsca – przegląd narzędzi i metod wspomagających efektywną partycypację społeczną w procesach związanych z przekształcaniem przestrzeni 413
Turning non-places into places – searching for directions to create a tool supporting citizen participation in conducting effective social participation in the spatial planning process

24. Olivia KŁOSOWSKA – Współistnienie kultur w przestrzeni miejskiej: analiza zjawiska wielokulturowości w kontekście miast I badanie interakcji międzykulturowych w przestrzeni publicznej 451
Co-existence of cultures in urban space: analysis of multiculturality in the context of cities and researching intercultural interactions in public

25. Agnieszka MATUSIK – Tendencje rozwoju miast nadbrzeżnych w kontekście zmian klimatycznych 467
Development trends of coastal cities in the context of climate change

26. Agnieszka KASIŃSKA-ANDRUSZKIEWICZ – Brak przestrzeni społecznych i kontynuacji założeń urbanistycznych wsi Skórzewo jako wynik suburbanizacji Poznania 477
Lack of social spaces and continuation of the town planning assumptions in the village Skórzewo as a result of the urban sprawl of Poznań

27. Suava ZBIERSKI-SALAMEH, Bartosz KAŹMIERCZAK, Dominika PAZDER – Post-Socialist Urban-periphery development towards sustainability: combining deliberative and desing intervention to create the socialscape in the rural county of Tarnowo Podgórne in Wielkopolska region 501
Posocjalistyczny rozwój obszarów peryferyjnych w kierunku zrównoważonego rozwoju: łączenie interwencji deliberatywnej i projektowej w kreowaniu krajobrazu społecznego powiatu Tarnowo Podgórne w województwie wielkopolskim

ZAGADNIENIA PRZESTRZENNE

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.1

Magdalena ABRAMCZYK*, Wojciech KORBEL**

DEFINIOWANIE I ROLA WYTYCZNYCH KONSERWATORSKICH W PROJEKTOWANIU ARCHITEKTONICZNYM

Projektowanie architektoniczne jest procesem twórczym związanym z licznymi uwarunkowaniami dotyczącymi stanu istniejącego i jego kontekstu, jak również oczekiwaniami względem projektowanej funkcji, formy i konstrukcji obiektu. Informacje o uwarunkowaniach przekazywane są w formie wytycznych projektowych. Wytyczne te winny wspierać proces projektowy poprzez stosowne ewidencjonowanie potrzeb i oczekiwań, realizację analiz i badań, systematyzowanie wyników oraz przekazywanie tych danych między uczestnikami procesu projektowego. W artykule zanalizowano literaturę przedmiotu dotyczącą wytycznych projektowych, a w szczególności wytycznych konserwatorskich. Skoncentrowano się na ich roli i podjęto próbę zdefiniowania przedmiotowego pojęcia, jego form oraz celów, którym wytyczne te mają służyć.

Słowa kluczowe: wytyczne projektowe, zalecenia konserwatorskie, wytyczne konserwatorskie, proces projektowania w obiektach zabytkowych

1. WPROWADZENIE

Projektowanie architektoniczne to złożony, wieloetapowy proces realizowany przez architekta w celu wykonania zamierzenia budowlanego. Składa się on z wielu etapów obejmujących, w zależności od rodzaju przedsięwzięcia, prace przedprojektowe, opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego, przygotowanie projektu koncepcyjnego, budowlanego i wykonawczego. Często w skład tego procesu wchodzi także przygotowanie materiałów przetargowych [Bogucka 2020]. Ze względów

* Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Architektury Struktur Miejskich A-9. ORCID: 0000-0002-5101-3747.
** Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Architektury Struktur Miejskich A-9. ORCID: 0000-0003-1163-4407.

formalnoprawnych szczególnie ważnym dokumentem opracowanym przez zespół projektowy jest projekt budowlany. Aby go wykonać, należy m.in. zgromadzić i przeanalizować wymogi zleceniodawcy oraz informacje dotyczące miejsca i warunków inwestycji. Wymogi te są zbiorem wytycznych pozyskiwanych z różnych źródeł. Umiejętność ich gromadzenia oraz weryfikacji warunkuje prawidłowe sporządzenie projektu.

W odniesieniu do obiektów zabytkowych największy wpływ na możliwości projektowe mają wytyczne konserwatorskie. Wynikają one m.in. z historii budynku, jego konstrukcji, dotychczasowych funkcji oraz aktualnego stanu obiektu uwzględniającego stopień degradacji zabytku. Mogą odnosić się także do planowanych w przyszłości form użytkowania. W sposób szczególny wiążą się zarówno z prezentowanymi przez inwestora potrzebami, jak też z wyrażanymi, zwłaszcza przez urząd konserwatora zabytków, oczekiwaniami dotyczącymi wymaganej ochrony dziedzictwa kulturowego.

Znajomość pojęcia, zakresu i znaczenia wytycznych konserwatorskich jest istotna dla osób wykonujących prace analityczne związane z ochroną zabytków, inwestujących w obrębie zabytku oraz samych użytkowników obiektów zabytkowych. Jest ona ważna również dla architektów i urbanistów, konserwatorów dzieł sztuki, urzędników, naukowców, a nawet polityków angażujących się w szeroko rozumiane zagadnienia procesu budowlano-inwestycyjnego.

Celem niniejszego artykułu jest analiza opisanych w literaturze definicji oraz form wytycznych konserwatorskich i ich znaczenia w projektowaniu architektonicznym na tle szerszego zbioru wytycznych projektowych. Analizie poddane zostały istniejące definicje wytycznych projektowych oraz ich odniesienie do wytycznych konserwatorskich. Podjęto także próbę zdefiniowania pojęcia wytycznych konserwatorskich.

2. WYTYCZNE PROJEKTOWE

2.1. Wytyczne projektowe – definicja pojęcia

Zgodnie z definicją z *Wielkiego słownika języka polskiego* [WSJP 2023] wytyczna to oficjalne zalecenie dotyczące postępowania w wybranej sprawie. W słowniku wskazano, że „wytyczne" mogą być stosowane jako termin urzędowy i określać zalecenia w sposobach prowadzenia polityki zagranicznej lub szkolenia kierowców.

W opracowaniach fachowych „wytyczne projektowe" to reguły, jakie powinien uwzględniać projektant przy tworzeniu produktu lub systemu. Definicja ta odnosi się do wielu rodzajów projektowania, takich jak projektowanie graficzne, projektowanie oprogramowania (*user experience design*) czy wzornictwo.

Wytyczne projektowe to element szczególne ważny w procesie projektowania architektonicznego i urbanistycznego. Projektowanie to dotyczy tworzenia opra-

cowań planistycznych, w tym planów przestrzeni urbanistycznej i krajobrazu, budynków wraz z ich wnętrzami, budowli, a także otaczających je obiektów małej architektury i roślinności.

Wytyczne projektowe (*design guidelines*) to zalecenia powstałe na podstawie informacji oraz rekomendacji pozyskanych z różnych źródeł. Mają one pozwolić na realizację projektu w sposób możliwie najlepszy, tj. gwarantujący najwyższe możliwe standardy, oraz zgodny z prawem, przyczyniając się do spełnienia narzuconych wymagań [Malec 2018]. Powinny umożliwić sprostanie pokładanym w projekcie oczekiwaniom. Są one wskazówkami pomagającymi projektantowi w podjęciu właściwych decyzji związanych z potrzebami klienta i lokalnej społeczności. Dobrze przygotowane i jednoznaczne wytyczne projektowe mogą więc być korzystne nie tylko dla projektanta i inwestora, lecz również dla ogółu społeczeństwa, wpływając pozytywnie na kreację ładu przestrzennego.

W wytycznych nie podaje się konkretnych rozwiązań, są to jedynie kierunki i reguły, które pomagają osiągnąć rozwiązanie projektowe [*Your Old House*… 2003]. Powstają one przy uwzględnieniu ergonomii i wzorców antropometrycznych człowieka [Rawski, Kłopotowski 2022]. Mają również swoje źródło w dotychczasowych doświadczeniach, aktualnie obowiązujących kanonach sztuki, badaniach naukowych, uwarunkowaniach kulturowych oraz wymaganiach użytkownika i inwestora [Zając 2017].

W szerszym kontekście mogą być traktowane także jako narzędzie zarządzania zmianami w przestrzeni, a podejmująca tę problematykę specjalistyczna literatura mówi o formach wytycznych urbanistycznych. Są one wykorzystywane do sporządzania szczegółowych planów rozwoju miast lub rewitalizacji istniejących przestrzeni. Urbanistyczne wytyczne projektowe mogą dotyczyć zagadnień planowania przestrzennego oraz oddziaływania na krajobraz kulturowy i naturalny. Zawiera się w tym kształtowanie przestrzeni publicznych oraz ich sekwencji, kreowanie formy architektonicznej i gabarytów projektowanej zabudowy wraz ze sposobami jej harmonizacji z zabudową istniejącą, tworzenie właściwych systemów transportu i opracowywanie wielu zagadnień pokrewnych.

W krajach o dobrze rozwiniętych instrumentach planowania przestrzennego pisemne i ilustrowane wytyczne dostarczają licznych i szczegółowych informacji dotyczących kierunku rozwoju nowych i przebudowywanych budynków. Wiedza ta zdobywana jest na podstawie analizy występujących lokalnie form urbanistycznych i współkształtujących je budynków, w tym obiektów historycznych oraz innych charakterystycznych dla regionu budowli. Wytyczne pozwalają więc na wypracowanie lokalnych wzorców i reguł projektowych dla dalszego rozwoju przestrzennego.

Znaczenie wytycznych projektowych silnie podkreślane jest w brytyjskiej literaturze fachowej dotyczącej projektowania architektonicznego i urbanistycznego. W Wielkiej Brytanii przygotowano poradnik wspierający działania projektantów na rzecz kształtowania pięknej, trwałej i użytecznej przestrzeni. *National Design Guide* (NDG) zawiera ilustrowane wytyczne projektowe opracowane na podstawie wiedzy najlepszych specjalistów z zakresu brytyjskiej architektury i urbanistyki.

W dokumencie tym, przygotowanym przez Brytyjskie Ministerstwo Mieszkalnictwa, Wspólnot i Samorządu Lokalnego (Ministry of Housing, Communities & Local Government), wyróżniono 10 cech dobrego projektu. Są to: integracja z otoczeniem, wzmocnienie tożsamości miejsca, spójna forma zabudowy, dobra dostępność komunikacyjna, pozytywny wpływ na środowisko naturalne, inkluzywne przestrzenie publiczne, właściwa i zintegrowana forma użytkowania, funkcjonalne i „zdrowe" budynki, wydajne wykorzystanie zasobów oraz wysoka trwałość obiektów [Ministry of Housing, Communities & Local Government 2021]. Każda z tych cech została w publikacji omówiona odrębnie wraz z działaniami mającymi prowadzić do jej osiągnięcia. Analiza przedmiotowych zapisów umożliwiła w badaniu określenie katalogu rodzajów wytycznych projektowych.

Cechy wskazane w NDG wraz z wymaganymi działaniami i wyznaczone na ich podstawie poszczególne rodzaje wytycznych przedstawiono w tab. 1.

Tab. 1. Wytyczne projektowe w kontekście cech dobrego projektu

Cecha dobrego projektu wg NDG	**Działania priorytetowe potrzebne do określenia wytycznych wg NDG**	**Określany w badaniu rodzaj wytycznych**
Integracja z otoczeniem, czyli kontekst miejsca	– badanie cech otoczenia i zlokalizowanych w nim obiektów – analiza lokalnej historii i dziedzictwa kulturowego – identyfikacja elementów mogących sprzyjać integracji nowej zabudowy z otoczeniem	dotyczące właściwej relacji inwestycji i jej zakresu z otoczeniem
wzmocnienie tożsamości miejsca	– identyfikacja cech charakterystycznych miejsca – identyfikacja potrzeb i oczekiwań lokalnej społeczności – analiza możliwej ingerencji w obiekt i wpływu obiektu na tożsamość miejsca w sposób wzmacniający atrakcyjność	wzmacniające tożsamość miejsca i jego społeczną akceptację
spójna forma zabudowy	– analiza występowania form zabudowy, w tym form zabudowy zwartej – analiza występowania form wnętrz urbanistycznych – określenie priorytetów w sposobie kształtowania nowej zabudowy, np. dotyczących dostępności komunikacyjnej	na rzecz spójnego zagospodarowania przestrzennego i żądanej formy urbanistycznej
dobra dostępność komunikacyjna	– analiza dostępności pieszej – analiza dostępności kołowej, w tym transportu zbiorowego – określenie priorytetów w hierarchii ruchu – określenie możliwości wykorzystania obszarów zieleni, zwłaszcza w systemie komunikacji pieszej i rowerowej	dotyczące zasad funkcjonowania komunikacji i transportu

pozytywny wpływ na środowisko naturalne	– analiza istniejących zasobów oraz dostępności zielonej i błękitnej infrastruktury – analiza możliwości zwiększenia bioróżnorodności – określenie priorytetów dla rodzajów powiązań obszarów zieleni istniejącej i projektowanej	dotyczące rozwoju bioróżnorodności i sposobów ochrony oraz optymalnego korzystania z zasobów naturalnych
inkluzywne przestrzenie publiczne	– analiza funkcjonowania i dostępności istniejących przestrzeni publicznych oraz ich wzajemnej zależności – analiza potrzeb w sposobie zmian funkcjonowania i aranżacji przestrzeni publicznej – określenie działań potrzebnych dla poprawy funkcjonowania przestrzeni, ich integracji, atrakcyjności i bezpieczeństwa	dotyczące wzmocnienia estetyki, bezpieczeństwa, uspołecznienia i integracji poszczególnych przestrzeni publicznych
właściwa forma użytkowania	– analiza uwarunkowań i potrzeb w sposobach użytkowania budynków i sąsiadujących z nimi przestrzeni – określenie możliwości wdrażania integrujących i hybrydowych form użytkowania przestrzeni dostosowanych do szerokiego grona odbiorców	dotyczące różnorodności form wykorzystania i możliwości adaptacji do zmieniających się w czasie potrzeb
funkcjonalne i zrównoważone rozwiązania	– analiza lokalnych potrzeb w działaniach chroniących środowisko – określenie zasad kreacji zrównoważonego i odpornego na zagrożenia lokalnego środowiska życia	kształtujące rozwiązania optymalne, funkcjonalne i zrównoważone
wydajne wykorzystanie zasobów	– analiza zasad korzystania z lokalnych materiałów budowlanych i nośników energii – określenie potrzeb w sposobach ich wykorzystania	dotyczące racjonalnego korzystania z zasobów lokalnych
wysoka trwałość obiektu	– określenie zasad na rzecz wzmocnienia odporności – określenie zasad na rzecz prostoty zarządzania i użytkowania – określenie katalogu materiałów i technologii wzmacniających trwałość	sprzyjające tworzeniu rozwiązań trwałych i odpornych na różnorodne zagrożenia

Źródło: opracowanie autorskie na podstawie poradnika *National Design Guide*.

Warto dodać, że wiele wytycznych projektowych, dla zapewnienia powszechności ich stosowania, wynika z funkcjonujących regulacji prawnych. Są one jednak tylko jednym ze źródeł ich powstawania. Na tle prezentowanych powyżej działań służących kształtowaniu wytycznych jednoznacznie widać role inwestorów, projektantów, naukowców, ekspertów oraz szeroko rozumianej społeczności we współtworzeniu wytycznych projektowych. W konsekwencji wpływa to na formy powstających wytycznych, poczynając od artykułowanych ustnie oczekiwań, poprzez opracowania naukowe i badawcze, a kończąc na wspomnianych już literalnych wymogach prawa.

2.2. Cele wytycznych projektowych

Wytyczne projektowe tworzą ramy dla powstających projektów architektonicznych i urbanistycznych, ich podstawowym celem powinna być kreacja możliwie najwyższej jakości przestrzeni, w której szczególną rolę odgrywają kontekst i tożsamość miejsca, funkcjonalna i racjonalnie zaprojektowana forma zabudowy, jej powiązania komunikacyjne oraz związek ze środowiskiem naturalnym i przestrzeniami publicznymi.

Wytyczne projektowe mają służyć kreacji dobrej architektury poprzez oddziaływanie na proces tworzenia dobrego projektu [Zając 2017]. Są niezwykle pomocne w kształtowaniu ram inwestycyjnych zamierzenia budowlanego. Wyznaczają granice, w których może poruszać się architekt i urbanista, będąc realnym wsparciem w podejmowanych decyzjach. Mają zapewnić pożądaną tożsamość architektoniczną kreowanej przestrzeni i wskazywać sposób jej użytkowania [Mississippi State University 2015].

Ważną rolą wytycznych jest zapewnienie możliwie najwyższej jakości i funkcjonalności projektowanych obiektów oraz towarzyszących im przestrzeni przy jednoczesnym spełnieniu oczekiwań inwestorów i przyszłych użytkowników.

Wytyczne projektowe i ich odpowiednia organizacja są również niezwykle cenną pomocą i elementem integralnym w edukacji studentów oraz w nieustającym procesie samodoskonalenia się praktykujących architektów [Kowaltowski 2020].

3. WYTYCZNE KONSERWATORSKIE

3.1. Wytyczne konserwatorskie – definicja pojęcia

W najbardziej ogólnym sposobie zdefiniowania wytycznych konserwatorskich są one szczególną formą wytycznych projektowych określających oczekiwania dotyczące projektowanych zmian w obiektach zabytkowych [Zierke 2014]. Wytyczne konserwatorskie to opracowania pozwalające zrozumieć zasady i standardy ochrony obiektów zabytkowych [*Your Old House*… 2003]. Na tle prezentowanych powyżej *National Design Guidelines* w sposób szczególny są one związane z kontekstem i tożsamością kulturową.

W literaturze fachowej podkreśla się, że wytyczne konserwatorskie uwzględniają przede wszystkim historię, dziedzictwo i kulturę miejsca, bezpośrednie otoczenie oraz szeroki kontekst. Wskazują zwłaszcza te cechy, które zasługują na zachowanie i podkreślenie. Mają za zadanie pozwalać na identyfikację lokalnego stylu, typologii zabudowy, sposobu wykorzystania lokalnych materiałów oraz charakteru detali historycznych [Ministry of Housing, Communities & Local Government… 2021].

W kontekście ogółu wytycznych projektowych wytyczne konserwatorskie obejmują głównie grupę zagadnień związanych z szeroko rozumianą tożsamością zabyt-

ku, w tym z jego formą, funkcją i konstrukcją oraz kreowaną przez zabytek tożsamością miejsca. Poniższy rysunek pokazuje wyłonione w toku analizy elementy będące przedmiotem szczególnych badań i oddziaływania wytycznych konserwatorskich.



Rys. 1. Przedmiot oddziaływania wytycznych konserwatorskich na tle ogółu wytycznych projektowych NDG [opracowanie autorskie]

Wytyczne konserwatorskie skupiają się więc na substancji zabytkowej, wyznaczając w pierwszej kolejności zakres możliwych działań. Prawidłowo ustalone wytyczne konserwatorskie pomagają określić planowany efekt końcowy podporządkowany dobru obiektu [Narodowy Instytut Dziedzictwa 2021]. Przy sporządzaniu wytycznych konserwatorskich istotne jest wskazanie logiki ich tworzenia oraz przywołanie analizy przypadku, na podstawie którego dane wytyczne są opracowywane.

Wytyczne konserwatorskie powstają w wyniku wielobranżowej współpracy konserwatorów, architektów i konstruktorów [Narodowy Instytut Dziedzictwa 2021]. Są przygotowywane na podstawie badań i analiz istniejących obiektów zabytkowych. Uwzględniane są w projektach dotyczących nowo powstających budynków w otoczeniu zabytku będącego ich środowiskiem kulturowym. W szczególności odnoszą się jednak do samych budynków zabytkowych, w których planowana jest ingerencja.

W literaturze przedmiotu wytyczne konserwatorskie najczęściej rozumiane są jako dokumenty wydawane przez urząd konserwatora zabytków [Stachańczyk 2010]. Ich tworzenie to działanie polegające na dociekaniach studialnych i formułowaniu stosownych podsumowań. Wytyczne mogą być wydawane dla opracowań architek-

tonicznych lub planistycznych [Welc-Jędrzejewska 2008] i dotyczyć konkretnego obiektu, grupy obiektów, założeń urbanistyczno-architektonicznych [Kuter 2004] lub urbanistycznych, w tym ogrodowo-parkowych [Stachańczyk 2010; Lipińska 2016]. Mogą być przedstawiane za pomocą ilustracji [Majdecki, Majdecka-Strzeżek 2022], fotografii, dokumentacji pisemnej, rysunkowej lub szkiców [Welc-Jędrzejewska 2008].

3.2. Cele wytycznych konserwatorskich

Wytyczne i zalecenia konserwatorskie winny opierać się na siedmiu podstawowych zasadach, a najważniejszą z nich jest ochrona stanu dotychczasowego zabytku i powstrzymanie się od działań mogących pogorszyć jego stan. W ślad za tym doktryna konserwatorska wskazuje na potrzebę działań ograniczających interwencję projektową w zabytek oraz odróżniających wprowadzane współcześnie zmiany od stanu pierwotnego [Narodowy Instytut Dziedzictwa 2018]. Pełną listę zasad przedstawiono w tab. 2.

Tab. 2. Zasady dotyczące stawianych celów w realizacji prac konserwatorskich

Zasady konserwatorskie	**Sposób realizacji zasad konserwatorskich**
primum non nocere	(z łac., po pierwsze nie szkodzić) naczelna zasada niepogarszania stanu budynku
poszanowanie oryginalności	maksymalna ochrona oryginalnej substancji zabytku i wszystkich jego wartości (materialnych i niematerialnych)
minimalna ingerencja	powstrzymywanie się od działań niekoniecznych; wprowadzanie jedynie niezbędnych zmian
ochrona i zabezpieczenie	niestosowanie materiałów i metod, które na oryginał działają niszcząco
odróżnialność ingerencji	czytelność i zaznaczenie wprowadzonych zmian
odwracalność zmiany	możliwość powrotu do stanu oryginalnego
dokumentowanie	wykonywanie i wykazanie wszelkich prac zgodnie z najlepszą wiedzą i na najwyższym poziomie

Źródło: Narodowy Instytut Dziedzictwa 2018.

Wytyczne konserwatorskie mają więc na celu ograniczenie do minimum utraty wartości zabytku spowodowanej zmianami, którymi mogą być remont obiektu, przebudowa, rozbudowa, rewitalizacja oraz inne działania inwestycyjne, przy czym zabytek winien być tu rozumiany jako pojedynczy obiekt budowlany, ich zespół lub założenie urbanistyczne.

Odpowiednio przygotowane wytyczne konserwatorskie powinny chronić lub przywracać zabytkowi utracone cechy. Mowa tu głównie o walorach historycznych takich jak styl, stosowane materiały oraz techniki budowlane. W szerszym kontekście mają za zadanie chronić wartości przestrzeni kulturowej, zwłaszcza poprzez odpowiednie oddziaływanie na wymagania stawiane w dokumentach planistycznych.

Wytyczne sporządzane są w celu prawidłowego określenia w dokumentacji projektowej rodzajów i kolejności dopuszczalnych działań oraz wymaganych do użycia materiałów, technologii i metod [Narodowy Instytut Dziedzictwa 2021]. Ich celem jest także zapewnienie prawidłowej komunikacji między specjalistami w dziedzinie konserwacji zabytków, architektami i inwestorami.

3.3. Zakres merytoryczny wytycznych konserwatorskich

Zakres merytoryczny wytycznych konserwatorskich jest zależny od przedmiotu, którego dotyczą. W jednym przypadku zakres ten może być bardzo obszerny, w innym – bardziej ograniczony [Stachańczyk 2010]. W obiektach szczególnie ważnych, kluczowych dla historycznego dziedzictwa kraju, w których istnieje prawdopodobieństwo dokonania kolejnych odkryć historycznych, wytyczne zawierają bardzo szczegółowe zalecenia i ograniczenia. W obiektach bardziej współczesnych i o mniejszym znaczeniu historycznym wytyczne mogą mieć charakter mniej szczegółowy i ograniczać się wyłącznie do ogólnych rekomendacji.

Mogą dotyczyć kwestii funkcjonalnych, technicznych i estetycznych. W konkretnych rozwiązaniach projektowych mogą być bardzo szczegółowe, kształtując m.in. wymagania dla stolarki okiennej i drzwiowej, posadzek, pokrycia dachowego, tynków, wprowadzania dodatkowych elementów czy konieczności wymiany substancji [Narodowy Instytut Dziedzictwa 2018].

Mogą też odnosić się do działań planistycznych. W publikacji Narodowego Instytutu Dziedzictwa [Narodowy Instytut Dziedzictwa, *Remont, renowacja*…] zamieszczono przykład tworzenia wytycznych konserwatorskich dotyczących gminnego programu rewitalizacji[1]. W publikacji wskazano etapy pracy obejmujące kolejno: analizę materiałów historycznych, ikonograficznych, kartograficznych, planistycznych i konserwatorskich; inwentaryzacje zasobów dziedzictwa; ewidencjonowanie i waloryzację elementów krajobrazu kulturowego oraz sformułowanie wytycznych dla ochrony obiektów zabytkowych, w tym ich wyglądu zewnętrznego.

Kwestią odrębną, choć szczególnie ważną są regulacje prawne dotyczące powstawania oraz zakresu wytycznych i zaleceń konserwatorskich oraz ich związku z formą ochrony prawnej zabytku (wpis do rejestru lub na Listę Skarbów Dziedzictwa, uznanie za pomnik historii, utworzenie parku kulturowego lub ochrona poprzez ustalenia w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego[2]).

Wytyczne konserwatorskie wprowadzane są m.in. w różnych dokumentach formalnych powstających na szczeblach samorządowych, dla których ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wraz z ustawą o rewitalizacji tworzą

[1] Tworzenie gminnych programów rewitalizacji podparte jest ustawą dotyczącą rewitalizacji.

[2] Formy ochrony zabytków regulowane są w artykule 7 ustawy dotyczącej ochrony i opieki nad zabytkami.

podstawowe ramy planistyczne. Wprowadzane są w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dotyczących obszarów objętych ochroną konserwatorską lub obszarów wpływających na postrzeganie zabytków w szerszym kontekście urbanistycznym. Ich zakres merytoryczny dotyczy nowo projektowanych obiektów w kontekście zabytkowej tkanki [Jaśkiewicz 2009].

Wytyczne wynikają z regulacji prawa budowlanego oraz innych odrębnych przepisów techniczno-budowlanych. Przede wszystkim jednak znajdują one odzwierciedlenie w ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Powyższa ustawa wskazuje Generalnego Konserwatora Zabytków koordynującego działalność wojewódzkich konserwatorów jako podmiot uprawniony do wydawania „instrukcji i wytycznych", ustalania ogólnych kierunków działania oraz mogący żądać sprawozdań z działalności podległych mu organów. Wytyczne te nie mogą dotyczyć rozstrzygnięć spraw załatwianych w drodze decyzji administracyjnych.

Do 2003 r. urzędy konserwatora zabytków również wydawały „wytyczne konserwatorskie", jednak w sformalizowanej obecnie wersji dokument ten nosi nazwę „zaleceń konserwatorskich" [Gmiter 2018]. Przywołana powyżej ustawa[3] mówi, że zalecenia te wydawane są przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków na wniosek właściciela lub posiadacza zabytku, współkształtując zakres możliwych prac budowlanych. Konserwator przedstawia w formie pisemnej zalecenia określające możliwy sposób korzystania z zabytku oraz formę jego zabezpieczenia i wykonania prac konserwatorskich. Podawany jest też zakres dopuszczalnych zmian, które mogą być wprowadzone w obiekcie. Stosowne wymagania mogą także wynikać z zaleceń pokontrolnych urzędu konserwatora dotyczących usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w sposobie użytkowania obiektu zabytkowego[4]. Przewidziano do nich postępowanie odwoławcze oraz kary za niewykonywanie zaleceń.

Do momentu wejścia w życie Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. słowa „wytyczne" i „zalecenia" używane były zamiennie i równoznacznie, również w literaturze naukowej. Wyżej wymieniona ustawa usystematyzowała i wzmocniła pojęcie zaleceń, nadając mu znaczenie administracyjne.

Z tego względu nie należy mylić zaleceń konserwatorskich w rozumieniu Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z omawianym tu pojęciem wytycznych konserwatorskich [Zalasińska 2010]. „Wytyczne" są bowiem znacznie szerszym terminem niż obowiązujące w przestrzeni prawnej „zalecenia", obejmują zarówno problematykę nadzoru Głównego Konserwatora Zabytków nad podległymi mu służbami, jak też odrębne formy wytycznych procesu projektowego realizowanego przy zabytkach.

[3] W artykule 27 ustawy dotyczącej opieki nad zabytkami opisane są zalecenia konserwatorskie.

[4] W artykule 40 ww. ustawy opisane są kontrole konserwatorskie oraz pokontrolne zalecenia konserwatorskie.

3.4. Różnorodność form i znaczenie wytycznych konserwatorskich

Mimo że wytyczne konserwatorskie są przeważnie kojarzone z biurem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, w rzeczywistości pochodzą z różnych źródeł i mogą być przedstawiane w różnorodnej formie.

Indywidualne uwarunkowania każdego z obiektów wzmacniają odmienność samych wytycznych. Niejednokrotnie budynki wykonane w tym samym okresie, pełniące tę samą funkcję i zaprojektowane przez tego samego autora tylko z racji odmiennego kontekstu generować będą różne wytyczne konserwatorskie.

Analiza zgromadzonej w toku pracy literatury oraz własne doświadczenia projektowe autorów badania pozwoliły na identyfikację i systematykę odrębnych, odpowiedzialnych za powstawanie wytycznych konserwatorskich podmiotów oraz tworzonych przez nie form opracowań. Systematykę tę przedstawiono w tab. 3.

W jej świetle gromadzenie wytycznych obejmuje proces pozyskiwania informacji od specjalistów, weryfikacji możliwości ich zastosowania i przewidzianych prawem „konsultacji" z odpowiednimi urzędami odpowiedzialnymi za opiekę nad zabytkami.

Prawidłowa i trafna ocena projektu architektonicznego, zwłaszcza przez odpowiedni urząd konserwatora zabytków, jest możliwa poprzez dostarczenie stosownych opracowań eksperckich. Architekt jako twórca i lider procesu projektowego odpowiedzialny jest za wyczerpujące zgromadzenie niezbędnych informacji oraz uwzględnienie w swojej pracy tego szczególnie ważnego i bogatego źródła wiedzy. Dla prac w obrębie zabytkowego budynku kluczowe będą opracowania inwentaryzacyjne i poszukiwawcze, w tym kwerendy czy opracowania analityczne tworzone m.in. przez architektów, archeologów, konserwatorów dzieł sztuki, konstruktorów czy pozostałych projektantów branżowych.

Dla działań służących rozbudowie zabytku, a zwłaszcza projektowaniu nowych budynków lub ich zespołów w przestrzeniach ochrony konserwatorskiej, szczególnego znaczenia nabierają różnorodne analizy krajobrazowe, analizy kompozycyjne i widokowe, badania cech charakterystycznych przestrzeni kulturowej (formy, powiązań i wyposażenia przestrzeni publicznych, gabarytów budynków, detali architektonicznych itp.), a także cech towarzyszącej szaty roślinnej czy szczegółowe opracowania dendrologiczne.

Rolą urzędu konserwatora zabytków jest przede wszystkim wydawanie wytycznych konserwatorskich w formie pisemnych zaleceń na podstawie dostępnych i dostarczonych informacji oraz weryfikacja proponowanych rozwiązań projektowych. Wytyczne konserwatorskie są więc pojęciem bardzo szerokim, organizującym i przetwarzającym gromadzoną wiedzę szeroko rozumianych zespołów badawczo-projektowych.

Tab. 3. Źródła i formy wytycznych konserwatorskich

Źródła – podmioty opracowujące lub wydające wytyczne konserwatorskie	**Formy wytycznych konserwatorskich**
Wymagania organów administracji	
urzędy konserwatora zabytków	ustne konsultacje i spotkania
	notatki z narad koordynacyjnych
	opinie konserwatorskie
	zalecenia konserwatorskie (Dz.U. z 2003 r., nr 162, poz. 1568)
	decyzje konserwatorskie (pozwolenia, nakazy) (Dz.U. z 2003 r., nr 162, poz. 1568)
organy władzy samorządowej	plany zagospodarowania przestrzennego
	decyzje lokalizacyjne (WZiZT) (Dz.U. z 2003 r., nr 80, poz. 717)
	programy opieki nad zabytkami
	gminne programy rewitalizacji (Dz.U. z 2015 r., poz. 1777)
organy władzy odwoławczej, w tym sądowniczej	decyzje administracyjne i wyroki sądowe
Niezależne opracowania eksperckie	
projektanci branży architektonicznej	opracowania inwentaryzacyjne architektoniczne
	autorskie opracowania, bazy danych, badania i kwerendy
	projekt koncepcyjny: – architektoniczny – architektoniczno-urbanistyczny – wielobranżowy
projektanci innych branż, geodeci, akustycy, audytorzy energetyczni, rzeczoznawcy itd.	opracowania inwentaryzacyjne i eksperckie (inne niż architektoniczne)
archeolodzy	program prac archeologicznych (Dz.U. z 2003 r., nr 162, poz. 1568)
konserwatorzy dzieł sztuki	program prac konserwatorskich (Dz.U. z 2003 r., nr 162, poz. 1568)
Inne	
członkowie lokalnej społeczności	dokumenty opracowane na podstawie indywidualnego zaangażowania, potrzeb i oczekiwań

Źródło: opracowanie autorskie.

4. PODSUMOWANIE

Wytyczne konserwatorskie to jedno z głównych narzędzi ochrony zabytków architektury. Gwarantują zachowanie autentyczności i integralności zabytku oraz ochronę wartości kulturowych otaczającej zabytek przestrzeni. Znaczenie mają

więc zarówno dla substancji zabytkowej, jak i dla jej otoczenia, w którym planowana jest lokalizacja obiektów nowo projektowanych.

Służą jako rekomendacje, którymi kierują się konserwatorzy i specjaliści z branży budowlanej podczas prac wykonywanych przy zabytkach. Umożliwiają specjalistom oraz inwestorom realizowanie projektów, przez co wytyczne te winny być rozumiane i gromadzone w możliwie jak najszerszym kontekście.

W opracowywaniu wytycznych konieczne jest uwzględnianie podstaw naukowych, prawnych i doktryny konserwatorskiej. Pozyskanie wytycznych jest niewątpliwie procesem czasochłonnym, ale wartym wysiłku, dlatego projektanci i inwestorzy nie powinni traktować go jako utrudnienia w realizacji inwestycji, lecz jako pomoc i przewodnik w zachowaniu kluczowych cech zabytku.

Pozyskiwanie wytycznych konserwatorskich jest też niezwykle interesującym procesem badawczym związanym z odkrywaniem przeszłości budynku i jego bezpośredniego otoczenia, przynoszącym ogromną satysfakcję w toku jego realizacji.

LITERATURA

Bogucka Z., 2020, *Sztuka projektowania*, „Zawód: Architekt", nr 71, s. 74-79.

Gmiter M., 2018, *Przewodnik po procesie inwestycyjnym w obiektach zabytkowych*, Presscom, Wrocław.

Jaśkiewicz M., Szczepańska E., Barański J.A., Bigaj L., Antosiewicz T., Jędrychowski I., Burnóg J., 2009, *Możliwości lokalizacji obiektów wysokościowych w aspekcie ochrony panoramy miasta Krakowa – analiza*, Urząd Miasta Krakowa, Biuro Planowania Przestrzennego, Kraków.

Kowaltowski D.C.C.K., Gomes da Silva V., de O. Neves L., Deliberador M.S., Zara O.O.D.C., Colleto G.M., Victorio E.R., 2020, *Action research and architectural sustainable design education: a case study in Brazil*, "International Journal of Technology and Design Education", no. 30, 815-836.

Kuter S., 2004, *Rola wytycznych konserwatorskich w planach rewitalizacji miast*, „Roczniki Humanistyczne", nr 52, s. 469-473.

Lipińska B., 2016, *Ocena stanu po powodzi wraz z dokumentacją fotograficzną oraz wytyczne konserwatorskie dla odbudowy i rewaloryzacji zabytkowego ciągu Potoku Jelitkowskiego od zbiornika IV Subisława do zbiornika III Pomorska*, „Most Wiedzy".

Majdecki L., Majdecka-Strzeżek A., 2022, *Ochrona i konserwacja zabytkowych założeń ogrodowych*, PWN, Warszawa, s. 351-352.

Malec T., 2018, *Projektowanie architektoniczne. Wprowadzenie do zawodu architekta*, Helion, Gliwice.

Ministry of Housing, Communities & Local Government, 2021, *National Design Guide. Planning practice guidance for beautiful, enduring and successful places*, London.

Mississippi State University. Office of Planning Design and Construction Administration, 2015, *Appendix: Architectural Design Guidelines*.

Narodowy Instytut Dziedzictwa, 2018, *Podstawowe zasady konserwatorskie*.

Narodowy Instytut Dziedzictwa, 2021, *Definiowanie projektowania konserwatorskiego – postulaty*.

Narodowy Instytut Dziedzictwa, *Remont, renowacja, rewaloryzacja zabytku jako przedsięwzięcie rewitalizacyjne*.

Rawski K., Kłopotowski M., 2022, *Accessibility of public space / Dostępność przestrzeni publicznej*, in: *Future of the city*, eds. D. Gawryluk, D.A. Krawczyk, Publishing House of Białystok University of Technology, Białystok, pp. 135-157.

Stachańczyk R., 2010, *Problematyka standardów w postępowaniu i dokumentacji konserwatorskiej na potrzeby rewaloryzacji zabytkowych parków i ogrodów*, „Kurier Konserwatorski", nr 7, s. 43-50.

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003 r., nr 80, poz. 717).

Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2003 r., nr 162, poz. 15680.

Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz.U. z 2015 r., poz. 1777).

Welc-Jędrzejewska J., 2008, *Ochrona zabytków w planowaniu przestrzennym*, „Kurier Konserwatorski", nr 1, s. 5-9.

Wielki słownik języka polskiego, 2023, *Wytyczna* [hasło], https://wsjp.pl/haslo/podglad/26277/wytyczna (dostęp: 12.10.2023).

Your Old House: Guide for Preserving San Jose Homes, 2003.

Zając A., 2017, *Poprawa dostępności architektonicznej przestrzeni miejskiej. Między normami projektowania a doświadczeniem użytkowników*, „Studia KPZK", nr 176, s. 264-277.

Zalasińska K., 2010, *Charakter prawny zaleceń konserwatorskich*, „Kurier Konserwatorski", nr 6, s. 11-15.

Zierke P., 2014, *Poszanowanie dziedzictwa architektonicznego w procesie projektowania na przykładzie Irlandii*, Politechnika Poznańska, Poznań.

DEFINING AND ROLE OF CONSERVATION GUIDELINES IN ARCHITECTURAL DESIGN

Summary

Architectural design is a creative process involving numerous conditions relating both to the existing condition and its context, as well as expectations with regard to the designed function, form and construction of the building. Information on the conditions is provided in the form of design guidelines. These guidelines should support the design process by appropriately recording needs and expectations, carrying out analyses and studies, systematising the results and communicating these data between the participants in the design process. This paper examines the literature on the issue of design guidelines and, in particular, conservation guidelines. It focuses attention on their role and makes a contemporary attempt at the author's definition of the concept in question, its forms and the purposes these guidelines are intended to serve.

Keywords: design guidelines, conservation recommendations, conservation guidelines, design process in historic buildings

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.2

Piotr ZIERKE[*], Joanna KOŁATA[**]

SPÓJNOŚĆ PRZESTRZENNA WSI WIERZENICA

W pracy zaprezentowano metodę oceny poziomu spójności architektonicznej na terenie wsi Wierzenica w powiecie poznańskim. Jej celem jest wyznaczenie, a następnie waloryzacja elementów form architektonicznych mających wpływ na kształtowanie spójnej architektury. Działania te mają pozwolić na ocenę stanu architektury na analizowanych obszarach, a w konsekwencji przyczynić się do podniesienia poziomu ładu przestrzennego. Wyniki badania pokazały zmianę poziomu spójności przestrzennej w poszczególnych okresach badawczych we wsi Wierzenica. Zastosowana metoda badawcza umożliwiła sprawdzenie, czy dany obszar jest spójny pod względem architektonicznym, a także czy grupa obiektów na danym obszarze przyczynia się do wzrostu czy spadku poziomu spójności. Szczególną zaletą badania jest wskazanie cech, które przeważają na analizowanym terenie, oraz tych, które należałoby wprowadzić do architektury współczesnych budynków, aby podnieść lub w razie potrzeby obniżyć poziom spójności przestrzennej.

Słowa kluczowe: spójna architektura, spójność przestrzenna, ład przestrzenny, powiat poznański, Wierzenica

1. WPROWADZENIE

„Spójność” to termin często występujący w polskich i zagranicznych pracach naukowych. Chociaż jego geneza związana jest z matematyką – topologią [Mioduszewski 1994], a twórcą pierwszych definicji przestrzeni spójnych był słynny polski matematyk Stefan Banach [Girard 1996], pojęcie to jest spotykane także w naukach społecznych [Larsen 2014], ekonomicznych [Pastuszka 2011], fizycznych i chemicznych [Churski 2011]. W ujęciu przestrzennym koherencja jest też zjawiskiem wielo-

[*] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0002-9460-2920.
[**] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0003-2465-866X.

aspektowym, które najczęściej dotyczy spójności terytorialnej. W architekturze i urbanistyce termin ten występuje zwykle w pracach badających relacje przestrzenne, m.in. Kevina Lyncha [1966], Christophera Alexandra [1977] czy Fumihiko Maki [1964]. Już w 1923 r. Le Corbusier pisał, że „domy muszą być spójne" [2012], a Nikos Salingaros stwierdził, że „przestrzeń jest odczuwana pozytywnie tylko wtedy, kiedy jest spójna" [2018].

W pracach polskich naukowców pojęcie spójności w aspekcie przestrzennym jest często używane w kontekście rozważań dotyczących ładu i chaosu przestrzennego [Zawadzka 2017; Kantarek 2010; Wróblewska 2016] i wtedy zjawisko to jest zwykle postrzegane jako ważna składowa ładu przestrzennego. Czasami nawet terminy te są stosowane zamiennie [Kozłowski et al. 2017; Kolipiński 2007]. Niestety ocena poziomu ładu lub nieładu przestrzennego jest procesem skomplikowanym, opartym często na subiektywnych odczuciach widzów. Środkiem zaradczym w tej sytuacji może stać się metoda oceny poziomu spójności przestrzeni, która opiera się na mierzalnych kryteriach odnoszących się do cech architektonicznych analizowanego obszaru. Dane zebrane podczas badania mogą zostać wykorzystane do stworzenia postulowanego przez ekspertów „jednolitego i porównywalnego systemu monitorowania" [Śleszyński, Markowski, Kowalewski 2018] planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz „systemu monitoringu i stałej oceny stanu zagospodarowania przestrzennego" [*Koncepcja Przestrzennego*…].

2. CEL PRACY I OBSZAR BADAŃ

Głównym celem pracy jest zaprezentowanie wyników analizy cząstkowej dotyczącej poziomu spójności przestrzennej, które zostały opracowane na podstawie autorskiej metody badawczej na terenie wsi Wierzenica. Rezultaty badania razem z planowanymi analizami innych miejscowości położonych na terenie powiatu poznańskiego przyczynią się do ustalenia poziomów spójności, które wpływają pozytywnie i negatywnie na przestrzeń architektoniczną.

Obszar prezentowanego badania obejmuje miejscowość Wierzenica, która jest jedną z najstarszych wsi na terenie gminy Swarzędz [Kobza 2018], zlokalizowaną w powiecie poznańskim, w odległości ok. 4 km od północno-wschodnich granic Poznania. Najwcześniejsze wzmianki o niej pochodzą z I poł. XIII w. Historyczny układ wsi nie zmienił się znacznie od wieków. Na jej terenie znajduje się tylko kilkanaście budynków, które wybudowane zostały po II wojnie światowej. Potwierdza to porównanie zabudowy obecnej i tej sprzed ponad 100 lat (rys. 1 i 2). Oprócz historycznych budynków folwarcznych i mieszkalnych (czworak, pięciorak i dwa sześcioraki) na obszarze wsi zlokalizowany jest także zabytkowy kościół pw. Świętego Mikołaja z II poł. XVI w. oraz dwór Augustyna Cieszkowskiego z połowy XIX w. [Libicki, Libicki 2013].



Rys. 1. Plan Wierzenicy z 1911 r. [Archiwum Map Zachodniej Polski]



Rys. 2. Wierzenica w 2019 r. – Schwarzplan [Archiwum Map Zachodniej Polski]

Innymi ciekawymi obiektami na terenie Wierzenicy są drewniana karczma podcieniowa najprawdopodobniej z XVII w. [*Rejestr zabytków*…] i drewniany młyn na rzece Głównej z połowy XIX w. – oba zaliczane do „stylu krajowego" [Jakimowicz 1994]. W ewidencji zabytków gminy Swarzędz znajdują się także plebania z II poł. XX w., kostnica z przełomu XIX i XX w. oraz kilka budynków inwentarskich i magazynowych współtworzących zespół dworsko-folwarczny [*Zarządzenie*…].

Ze względu na niski poziom rozwoju przestrzennego w II poł. XX w. i w XXI w. oraz przeważającą zabudowę powstałą w zbliżonym okresie Wierzenica jest dobrym miejscem do badań poziomu spójności przestrzennej. Z przykrością należy jednak stwierdzić, że architektura dużej części wsi, zwłaszcza historycznej zabudowy mieszkalnej, uległa w ostatnich latach znacznym przekształceniom obejmującym zastosowanie innej niż oryginalna kolorystyki oraz materiałów wykończeniowych ścian zewnętrznych i pokryć dachowych, a także zmianę proporcji otworów okiennych. Może to wpływać na mniejszy poziom spójności przestrzennej tego – wydawałoby się – stosunkowo spójnego pod względem architektury obszaru.



Rys. 3. Wierzenica, ul. Wierzenicka [Archiwum WAPP, autor: Paulina Czaplińska]

3. METODA BADANIA POZIOMU SPÓJNOŚCI PRZESTRZENNEJ

W celu wykonania analizy spójności na terenie Wierzenicy przeprowadzono studia literatury przedmiotu, archiwalnych fotografii i dokumentacji dostępnej w biurze konserwatora zabytków, a także kwerendę terenową. Pozwoliło to na szczegółowe scharakteryzowanie form budynków wybudowanych w analizowanej miejscowości w różnych okresach historycznych.

Zaprezentowana w niniejszej pracy autorska metoda badawcza opiera się przede wszystkim na ilościowym porównaniu cech architektonicznych budynków. Zostały one wybrane na podstawie studiów literatury przedmiotu, przede wszystkim prac badawczych prof. Andrzeja Niezabitowskiego, który wyróżniał trzy cechy kardynalne obiektów architektonicznych: kształt, rozmiar i ukierunkowanie [Niezabitowski 2017]. Według prawa bliskości, na które powoływał się w swojej książce *O strukturze przestrzennej obiektów architektonicznych*, obiekty zlokalizowane w bliskiej odległości są postrzegane „jako jedna, spójna grupa, jeśli inne cechy tych elementów, takie jak np. zróżnicowane kształty, tekstury czy kolory, nie stanowią istotnej przeszkody w takim

spostrzeganiu" [Niezabitowski 2017]. Te same cechy są sugerowane w badaniach przestrzennych w wymienianej przez Niezabitowskiego ekologicznej teorii percepcji J. Gibsona. Powyższe teorie stały się podstawą do wyboru następujących elementów form architektonicznych służących do przeprowadzenia analizy poziomu spójności przestrzennej:

1) kształty:
   - proporcje bryły budynku (stosunek wysokości do długości i szerokości),
   - rodzaj dachu,
   - nachylenie połaci dachowej,
   - proporcje ścian kalenicowych do wysokości dachu,
   - proporcje otworów okiennych;
2) rozmiary:
   - wysokość budynku,
   - długość budynku,
   - szerokość budynku;
3) ukierunkowanie:
   - usytuowanie budynku w stosunku do drogi (np. kalenicowe lub szczytowe);
4) kolory:
   - kolor ścian zewnętrznych,
   - kolor dachu.

Poziom spójności przestrzennej stanowi średnią arytmetyczną wyłonioną na podstawie obliczonych wcześniej współczynników dominacji każdej z analizowanych cech w badanym okresie. Obliczenie współczynników dominacji odbywało się na podstawie wzoru:

$$D = (n / N) \times 100\%,$$

gdzie:
D – współczynnik dominacji danej cechy fizycznej,
n – liczba budynków charakteryzujących się występowaniem danej cechy,
N – łączna liczba budynków na badanym obszarze.

Na podstawie wcześniejszych badań i obserwacji przeprowadzonych w różnych miejscowościach powiatu poznańskiego ustalono wstępnie, że obszary, na których współczynnik spójności przestrzennej jest mniejszy niż 0,5, należy uznać za niespójne, natomiast te powyżej 0,5 za spójne pod względem przestrzennym. Nawiązując do wspomnianych wcześniej celów niniejszej pracy, omawiane badanie stanowi sprawdzenie tego założenia w stosunkowo spójnej według autora przestrzeni miejscowości Wierzenica.

Ze względu na charakterystyczne cechy ułatwiające określenie czasu budowy obiektów na terenie analizowanej wsi w badaniu zaproponowano następujące cztery okresy ich powstania: przed 1945 r., między 1946 a 1959 r., między 1960 a 1989 r. oraz po 1989 r.

Analizą objęto 30 budynków, a więc zdecydowaną większość obiektów, które są dostrzegalne z przestrzeni publicznych i nie są w stanie ruiny. Aż 24 analizowane budynki (80%) powstały przed 1945 r., 2 obiekty – w latach 1946-1959, 1 – w latach 1960-1989 oraz 3 – po 1989 r.

4. WYNIKI

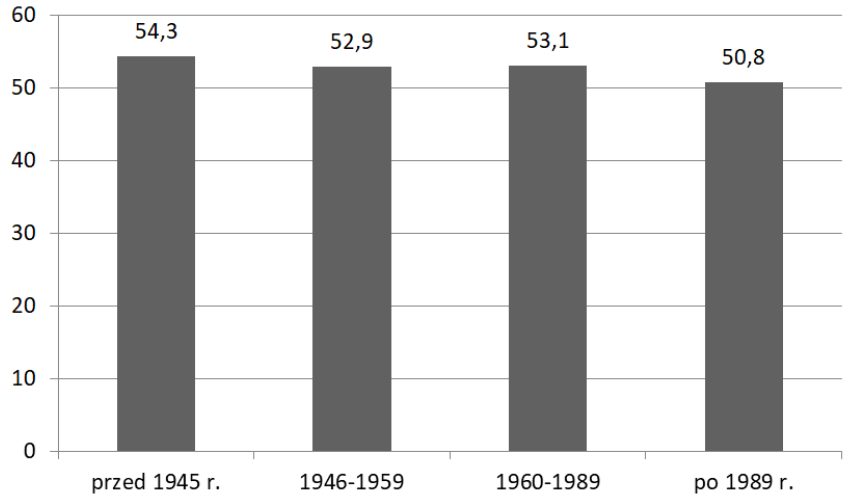
Tabela 1 przedstawia przeważające cechy architektoniczne budynków w Wierzenicy w poszczególnych okresach badawczych. Cechom tym towarzyszą współczynniki dominacji obliczone na podstawie prezentowanego w poprzednim rozdziale wzoru. Cechy, które w danym okresie dominują, czyli stanowią ponad 50% ogółu, a także uzyskane przez nie wartości współczynników dominacji zostały pogrubione.

Tab. 1. Stopień dominacji cech fizycznych zabudowy w Wierzenicy

Nr	Kryterium	Przeważający zakres lub wartość / współczynnik dominacji							
		przed 1945 r.		do 1959 r.		do 1989 r.		od 1990 r.	
1	liczba kondygnacji nadziemnych	**2**	**62,5%**	**2**	**61,5%**	**2**	**63,0%**	**2**	**60,0%**
2	wysokość budynku [m]	9,1-11,0	50,0%	9,1-11,0	47,4%	9,1-11,0	45,0%	9,1-11,0	45,0%
3	długość budynku [m]	10,9-18,1	41,7%	10,9-18,1	46,2%	10,9-18,1	44,4%	10,9-18,1	43,3%
4	szerokość budynku [m]	**5,5-18,9**	**87,5%**	**5,5-18,9**	**84,6%**	**5,5-18,9**	**85,2%**	**5,5-18,9**	**83,3%**
5	proporcje H/L	1/2,705--1/3,392	27,8%	1/2,705--1/3,392	26,3%	1/2,705--1/3,392	25,0%	1/2,705--1/3,392	25,0%
6	proporcje L/W	**1/0,310--1/1,456**	**83,3%**	**1/0,310--1/1,456**	**80,8%**	**1/0,310--1/1,456**	**81,5%**	**1/0,310--1/1,456**	**83,3%**
7	proporcje H/W	**1/0,850--1/1,998**	**72,2%**	**1/0,850--1/1,998**	**68,4%**	**1/0,850--1/1,998**	**70,0%**	**1/0,850--1/1,998**	**70,0%**
8	proporcje Hw/Hr	1/1,237--1/1,648 i 1/1,649--1/2,060	26,3%	1/1,237--1/1,648 i 1/1,649--1/2,060	23,8%	1/0,000--1/0,412, 1/1,237--1/1,648 i 1/1,649--1/2,060	22,7%	1/0,000--1/0,412, 1/1,237--1/1,648 i 1/1,649--1/2,060	22,7%
9	typ dachu	**D**	**70,8%**	**D**	**73,1%**	**D**	**74,1%**	**D**	**66,7%**
10	pochylenie dachu (w stopniach)	**37,3-48,6**	**60,9%**	**37,3-48,6**	**60,0%**	**37,3-48,6**	**57,7%**	**37,3-48,6**	**51,7%**
11	proporcje okien	0,828--1,184	33,3%	0,828--1,184	31,8%	0,828--1,184	33,3%	0,828--1,184	34,6%
12	usytuowanie w stosunku do drogi	K	43,5%	K	44,0%	K	46,2%	K	41,4%
13	kolor ścian	b	32,2%	b	29,5%	b	30,3%	b	25,3%
14	kolor dachów	**g**	**68,8%**	**g**	**63,5%**	**g**	**64,8%**	**g**	**58,3%**
	Ilość przeważających elementów		7/14		7/14		7/14		7/14
	WSPÓŁCZYNNIK SPÓJNOŚCI		**54,3%**		**52,9%**		**53,1%**		**50,8%**

Badanie pokazuje, że najwyższy poziom spójności został zaobserwowany w najstarszym okresie badawczym, a więc w przypadku zabudowy powstałej przed 1945 r. W następnych okresach poziom koherencji spadał, choć niewielki wzrost został odnotowany w latach 1960-1989.

Rysunek 4 pokazuje, że najbardziej dynamiczny spadek poziomu spójności przestrzennej w Wierzenicy nastąpił po 1989 r.



Rys. 4. Stopień dominacji cech fizycznych zabudowy w Wierzenicy w poszczególnych okresach badawczych

5. PODSUMOWANIE

Zaprezentowane w pracy badanie przedstawia metodę oceny poziomu spójności architektonicznej na przykładzie wsi Wierzenica. Analiza potwierdziła, że poziom spójności przestrzennej jest najwyższy wśród najstarszych budynków powstałych przed 1945 r., mimo że niektóre z nich zostały w ostatnich latach przebudowane. Wraz ze wzrostem liczby nowej zabudowy, projektowanej często w różnych stylach architektonicznych, poziom spójności zwykle spada. Przypadek Wierzenicy jest o tyle ciekawy, że niewielki wzrost poziomu badanego współczynnika nastąpił między 1960 a 1989 r., a więc w czasie, w którym powstawała zabudowa utrzymana w duchu modernizmu, różniąca się stylistycznie od wcześniejszych budynków. Z tego okresu pochodzi jednak zaledwie jeden analizowany obiekt na terenie Wierzenicy, więc trudno doszukiwać się w zaobserwowanej anomalii wyraźnego trendu. Mimo że po 1989 r. powstały jedynie trzy analizowane we wsi budynki, to

właśnie w przypadku obiektów najnowszych utrata spójności ich architektury była szczególnie zauważalna. Wzrost liczby budynków w tym okresie o 11% przyczynił się do spadku poziomu spójności z 53,1% do 50,8%, a więc o 4,33%. Świadczy to niestety o nie najlepszej jakości nowej architektury, która w niewystarczającym stopniu odwołuje się do historycznego kontekstu przestrzennego, przez co współczynnik spójności Wierzenicy niebezpiecznie zbliża się do granicy 50%, wyznaczającej przestrzenie niespójne.

Nasuwa się pytanie, jakie elementy form architektonicznych należałoby zastosować w przyszłych budynkach, aby Wierzenica zachowała spójność architektoniczną. Prezentowana analiza daje odpowiedź, że powinny one mieć następujące cechy:

- dwie kondygnacje nadziemne,
- szerokość w zakresie od 5,5 do 18,9 m,
- proporcje długości budynku do jego szerokości w zakresie od 1/0,310 do 1/1,456,
- proporcje wysokości budynku do jego szerokości w zakresie od 1/0,850 do 1/1,998,
- dachy dwuspadowe,
- kąty pochylenia połaci dachowej w zakresie między 37,3 a 48,6 stopni,
- ciemnoszary kolor pokryć dachowych.

Powyższe dane zebrane na terenie Wierzenicy pokazują, jak zmieniał się poziom spójności architektury w poszczególnych okresach badawczych. Prezentowane badanie potwierdza także duży potencjał omawianej metody. Pozwala ona m.in. na:

- skontrolowanie, czy dany obszar jest spójny pod względem architektonicznym i w jakim stopniu,
- sprawdzenie, czy wybrana grupa obiektów istniejących na danym obszarze jest spójna pod względem architektonicznym,
- zweryfikowanie, czy grupa obiektów na danym obszarze przyczynia się do wzrostu czy spadku poziomu spójności,
- wskazanie tych cech, które przeważają na analizowanym terenie, oraz tych, które należałoby wprowadzać do architektury współczesnych budynków, aby podnieść poziom spójności przestrzennej.

Przedstawiona w niniejszej pracy metoda badawcza będzie w dalszym ciągu dopracowywana i być może w przyszłości stanie się jednym z narzędzi wspomagających ocenę ładu przestrzennego na analizowanych obszarach.

LITERATURA

Aleksander C., Ishikawa S., Silverstein M., Jacobson M., Fiksdahl-King I., Angel S., 1977, *A Pattern Language*, Oxford University Press, New York.

Churski P., 2011, *Spójność a przestrzeń – dylematy polityki regionalnej*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna", 15, s. 99-108.

Girard J.Y., 1996, *Coherent Banach Spaces: a continuous denotational semantics extended abstract*, "Electronic Notes in Theoretical Computer Science", vol. 3, pp. 275-297.

Jakimowicz T., 1994, *Ku pożytkowi piękności. O zabudowie folwarków w Wielkopolsce*, w: *Architektura niedostrzegana. Budownictwo folwarczne Wielkopolski*, Wydawnictwo ABOS, Poznań, s. 17-27.

Kantarek A.A., 2010, *Tranzyt a spójność formy miasta*, „Czasopismo Techniczne. Architektura", 107, z. 3, 1-A, s. 163-170.

Kobza A., 2018, *Dzieje wsi okolic Swarzędza: szkice i materiały do historii powiatu poznańskiego*, Spółdzielnia Mieszkaniowa w Swarzędzu, Swarzędz.

Kolipiński B., 2007, *Ład przestrzenny w Polsce – stan i problemy. Ekspertyza wykonana na zlecenie MRR*, Warszawa, https://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/ Ewaluacja_i_analizy/Raporty_o_rozwoju/Raporty_krajowe/Documents/Ekspertyza_Lad_przestrzenny_w_Polsce_stan_i_problemy_20072011.pdf (dostęp: 6.06.2019).

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011, s. 155, http://www.wzs.wzp.pl/sites/default/files/files/19683/89272000_1412985316KoncepcjaPrzestrzennegoZagospodarowaniaKraju2030.pdf (dostęp: 22.03.2021).

Kozłowski L., Wajer Z., Brzezińska-Rawa A., Dziekoński O., Bielska B., Birek E., Flanz S., Goszczyński W., Karwacki A., Knieć W., Koziński G., Kurowska I., Marciniak Ż., Marcysiak T., Mentkowski P., Muszyńska-Jeleszyńska D., Podhorecki A., Rogatka K., Skowroński J.W., Skrzatek M., Sobczak-Piątstka J., Sobiech M., Wincek A., Wrońska A., Wroński S., 2017, *Kształtowanie ładu przestrzennego w województwie kujawsko-pomorskim. Diagnoza i działania*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń.

Larsen C.A., 2014, *Social cohesion: Definition, measurement and developments*, Institut for Statskundskab, Aalborg Universitet, Aalborg.

Le Corbusier, 2012, *W stronę architektury*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa.

Libicki M., Libicki P., 2013, *Dwory i pałace wiejskie w Wielkopolsce*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań.

Lynch K., 1995, *Quality in City Design*, in: *City Sense and City Design. Writings and Projects of Kevin Lynch*, eds. T. Banerjee, M. Southworth, The MIT Press, Cambridge.

Maki F., 1964, *Investigations in collective form*, Washington University School of Architecture, St. Louis.

Mioduszewski J., 1994, *Wykłady z topologii. Topologia przestrzeni euklidesowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.

Niezabitowski A.M., 2017, *O strukturze przestrzennej obiektów architektonicznych*, Wydawnictwo Naukowe „Śląsk", Katowice.

Pastuszka S., 2011, *Spójność ekonomiczna, społeczna i terytorialna Unii Europejskiej – konwergencja czy dywergencja*, „Biblioteka Regionalisty", 11, s. 179-189.

Rejestr zabytków nieruchomych województwa wielkopolskiego, http://poznan.wuoz.gov.pl/sites/default/files/obrazki/wlk-rej5.pdf (dostęp: 14.07.2022).

Salingaros N., 2018, *Space is experienced positively only when it is coherent: Campus design*, part 8, https://www.cnu.org/publicsquare/2018/08/06/space-experienced-positively-only-when-it-coherent-campus-design-part-8 (dostęp: 26.10.2020).

Śleszyński P., Markowski T., Kowalewski A., 2018, *Studia KPZK*, t. 182: *Studia nad chaosem przestrzennym*, cz. 3: *Synteza. Uwarunkowania, skutki i propozycje naprawy chaosu przestrzennego*, Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa.

Wróblewska D., 2016, *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego*, Wydawnictwo Polskiego Internetowego Informatora Geodezyjnego, http://www.geomatyka.eu/publikacje/isbn9788394735715/isbn9788394735715.pdf (dostęp: 15.03.2021).

Zarządzenie nr WOM.0050.1.16.2018 Burmistrza Miasta i Gminy Swarzędz z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie przyjęcia Gminnej Ewidencji Zabytków Gminy Swarzędz, http://bip.swarzedz.eu/fileadmin/BIP/Prawo/Zarzadzenia_Burmistrza/2018/06_02_2018/BRN001BA9EEDAFD_027870.pdf (dostęp: 7.07.2022).

Zawadzka M., 2017, *Miejsce-zetknięcia-fasad. Niewidzialny nośnik spójności oraz dynamiki formy urbanistycznej*, „Teka Komisji Urbanistyki i Architektury PAN. Oddział w Krakowie", t. 45, s. 375-386.

ARCHITECTURAL COHERENCE OF THE VILLAGE OF WIERZENICA

Summary

This paper presents a method for assessing the level of architectural coherence in the village of Wierzenica in the poviat of Poznan. Its aim is to determine and then evaluate the elements of architectural forms that influence the creation of coherent architecture. These actions should allow to assess the condition of architecture in the analysed areas and, consequently, contribute to raising the level of the spatial order The results of the study show the change in the level of spatial coherence over the different periods in Wierzenica. The applied research method made it possible to check whether a given area is architecturally coherent and also whether a group of buildings in a given area contributes to increasing or decreasing the level of coherence. A particular advantage of the study is that it identifies the features that prevail in the analysed area and those that should be introduced into the architecture of contemporary buildings in order to increase or, if necessary, decrease the level of spatial cohesion.

Keywords: coherent architecture, spatial coherence, spatial order, Poznan poviat, Wierzenica

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.3

Jan GAŁĄZKA[*], Piotr ZIERKE[**]

TUCZNO – PRZYSZŁOŚĆ STRACONA WRAZ Z RYNKIEM?

Tuczno – małe polskie miasto w województwie zachodniopomorskim – straciło podczas II wojny światowej swój rynek wraz ze wszystkimi blokami urbanistycznymi wokół niego. Miasto zaczęło rozwijać się na miejscu swoich przedmieść, pozostawiając nieodbudowane swoje dotychczasowe centrum. Celem niniejszego artykułu była analiza urbanistycznej przeszłości i teraźniejszości miasta. Podjęto także próbę znalezienia odpowiedzi na pytanie, dlaczego historyczny rynek tuczyński nie został odbudowany, oraz zaproponowano rozwiązania i rekomendacje na przyszłość.

Słowa kluczowe: Ziemie Odzyskane, Tuczno, Tütz, zniszczenia wojenne, powojenna odbudowa, zabytkowe zespoły staromiejskie, dziedzictwo urbanistyczne

1. WPROWADZENIE

Przejeżdżając przez Pomorze Zachodnie, można zaobserwować wiele miast i miasteczek, które wyglądają na zadbane, ale w większości z nich w dalszym ciągu widać blizny po ostatniej wojnie. Takim właśnie miastem jest Tuczno. Można oczywiście zadać pytanie, czy prawie 80 lat po zakończeniu II wojny powinniśmy się jeszcze nią zajmować, a przede wszystkim następstwami, jakie pozostawiła po sobie.

Urodzona w Gorzowie Wlkp. Christa Wolf w opublikowanej w NRD w 1976 r. powieści *Wzorce dzieciństwa* stwierdziła: „Nawet jeśli trzeba raz jeszcze poruszać tematy, o których, zdaje się, powiedziano już wszystko, a rzędy grzbietów poświęconych im książek w bibliotekach mierzy się już nie w metrach, lecz w kilome-

[*] Słuchacz studiów podyplomowych Politechniki Poznańskiej „Planowanie przestrzenne – skala miasta i regionu" w roku akademickim 2022/23.

[**] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0002-9460-2920.

trach. Wojna mimo wszystko pozostała do dziś czymś niewyjaśnionym i niedostatecznie omówionym" [Wolf 1981: 213]. Do tematu trzeba wracać, bo mimo tych prawie 80 lat, które minęły od jej zakończenia, wojna ciągle wpływa na życie ludzi, czasami nawet niezauważalnie. Odcisnęła także swoje piętno na kształcie urbanistycznym wielu miejscowości, o których wspomniano. Niektóre do dziś odczuwają bóle fantomowe po utracie zabudowy, a wraz z nią dużej części swojej tożsamości.

Zastanowić się trzeba, czy rzeczywiście piśmiennictwo dotyczące wojny i jej następstw odnosi się w równym stopniu do wszystkich części Polski i do wszystkich ośrodków miejskich. Oczywistą sprawą jest, że literatura poświęcona miastom największym będzie szeroka i dogłębna z uwagi na ich szczególne miejsce w tożsamości kulturowej. Czy to jednak oznacza, że miejscowości mniejsze, skromniejsze nie zasługują na rzetelny opis i analizę, na próbę wyjaśnienia, co w wyniku wojny straciły, a co zyskały?

Tuczno straciło Starówkę, w tym rynek z jego zabudową. Niewielkie miasto, niewielkie historyczne Stare Miasto o niewielkiej wartości architektonicznej. W zasadzie po wojnie nigdy nie przystąpiono do jego odbudowy. Stąd rodzi się pierwsze zagadnienie – jakie straty były dla Tuczna konsekwencją zniszczenia i nieodbudowania rynku i jego historycznej zabudowy. Poszukując odpowiedzi, trzeba sięgnąć do historii urbanistycznej miasta, wskazać procesy, które w nim zachodziły, a których kierunek i efekty zostały przemodelowane wskutek działań wojennych. Przeanalizować również należy, co w sensie urbanistycznym działo się po wojnie, a także jak wygląda teraźniejszość. Szczególne znaczenie ma tu opracowanie dr Alicji Biranowskiej-Kurtz z 2014 r. *Tuczno. Studium urbanistyczno-historyczne z wytycznymi konserwatorskimi*. Maszynopis tej pracy znajduje się w Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Szczecinie. Jest to opracowanie niezwykle rzetelne, oparte na głębokiej analizie autorki, która sformułowała wytyczne konserwatorskie dla Starego Miasta w Tucznie. Ważny jest tom artykułów *Tuczno poprzez wieki. Studia i szkice* pod red. dwóch profesorów Uniwersytetu Szczecińskiego: Eryka Krasuckiego i Radosława Ptaszyńskiego, wydany przez Stowarzyszenie Przyjaciół Drawska „Meander". Oprócz tego istotne są dwa tomy artykułów pod redakcją dr. Przemysława Bartosika: *Szkice do dziejów Tuczna* i *Z dziejów Tuczna i ziemi tuczyńskiej*, wydane przez prowadzące bardzo pożyteczną i prężną działalność Regionalne Towarzystwo Historyczne Ziemi Wałeckiej. Nieodzowne było również sięgnięcie do przedwojennej literatury niemieckojęzycznej, a współcześnie do dokumentów strategicznych i planistycznych Tuczna.

Drugie zagadnienie, jakie się pojawia w niniejszym tekście, to próba odnalezienia przyczyn braku odbudowy. Oprócz tematyki związanej z historią polityczną Polski, która miała wpływ na podejmowanie decyzji w tym zakresie, sięgnąć trzeba również do dorobku polskiej socjologii, która zajmowała się Ziemiami Zachodnimi i Północnymi, przyłączonymi do Polski po 1945 r. Badania prowadzono głównie do lat 60., a później powrócono do nich w latach 90., po zmianie politycznej.

Podsumowaniem wymienionych zagadnień jest wyciągnięcie wniosków i próba stworzenia rekomendacji dla dalszego rozwoju przestrzennego tego miasta. Czy rzeczywiście Tuczno straciło swoją przyszłość wraz ze stratą rynku? Czy ta strata jest nieodwracalna? Czy odbudowa jest w ogóle potrzebna? Przecież od *Zasad budowy małych miast i miasteczek* Artura Kühnela, który stwierdza, że „charakter głównego punktu w mieście, ku któremu wszystko grawituje, gdzie gromadzą, albo, mówiąc ściślej, cisną się sklepy, sklepiki, budki i kramy, gdzie jest główna miejska promenada, apteka, ratusz, kawiarnia, zachowały przeważnie małomiejskie rynki, a to tem wyraźniej, tem silniej im miasteczko jest mniejsze" [Kühnel 1918: 32], do pytania Anny Ciążeńskiej „Dlaczego rynki są niepotrzebne?" [Ciążeńska 2009: 43] minęło tylko prawie sto lat. Tuczno zasługuje przynajmniej na częściową odpowiedź na pytanie, czy straciło swoją przyszłość wraz z rynkiem.

2. METODY BADAŃ

W pracy wykorzystano metody i techniki badawcze, które można zakwalifikować do dwóch kategorii.

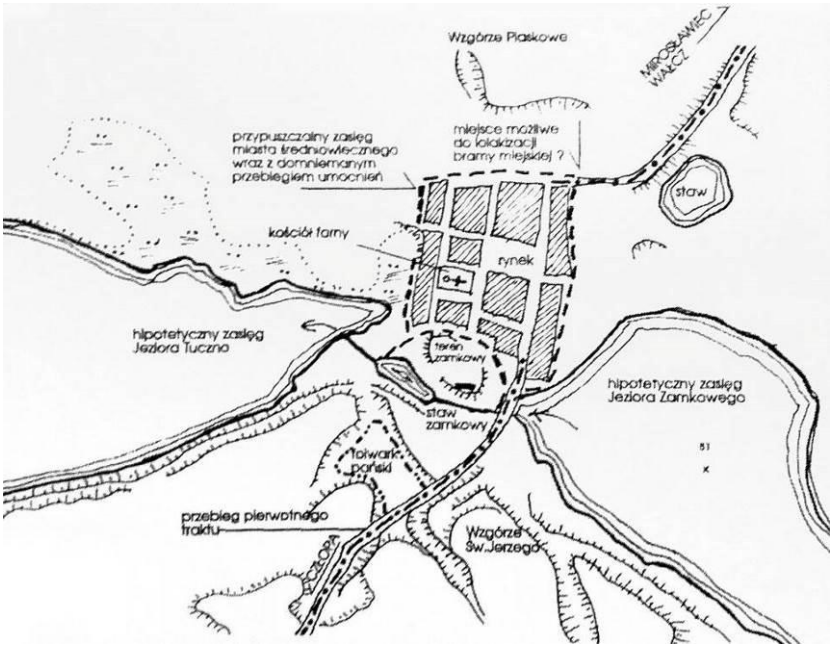
Po pierwsze, zastosowano metody badań historyczno-interpretacyjnych, które miały na celu zebranie danych historycznych dotyczących układu przestrzennego Tuczna, w szczególności w przestrzeniach przyrynkowych. Przede wszystkim wykorzystano w tym celu kwerendę w Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Szczecinie i zgromadzoną tam dokumentację w postaci kart ewidencyjnych zabytków oraz studiów urbanistyczno-historycznych. Oprócz tego badania oparto na źródłach pośrednich i bezpośrednich, m.in. źródłach kartograficznych niemieckich i polskich, mapach archiwalnych (w tym ewidencyjnych i ortofotomapach). Zdobycie takich materiałów jest obecnie znacznie ułatwione ze względu na systematycznie zwiększane zasoby w naukowych bibliotekach cyfrowych, ale również bogaty zbiór niekomercyjnej internetowej składnicy kartograficznej Archiwum Map Zachodniej Polski. Cenne były materiały ikonograficzne z różnych lat obrazujące przeobrażenia układu urbanistycznego miasta, w tym również zmiany w tkance architektonicznej (pocztówki, stare zdjęcia lotnicze). Przeanalizowano dawniejsze opracowania planistyczne dotyczące gminy (studium i strategię rozwoju gminy). Ważnym źródłem były również wydawnictwa regionoznawcze, a nawet przewodniki turystyczne, chociaż nie dotyczą one zwykle zagadnień przestrzennych. Nieodzowne było sięgnięcie do publikacji zwartych, czasopism i materiałów konferencyjnych nie tylko stricte dotyczących Tuczna, których zresztą jest niewiele, ale ukazujących szersze tło historyczne. Metody te miały zastosowanie szczególnie w opisie historycznego i współczesnego układu przestrzennego Tuczna. Oczywistą sprawą były również osobiste oględziny miasta i terenów porynkowych.

Praca opiera się na dość dużej literaturze przedmiotu wykraczającej poza opracowania ściśle dotyczące zagadnień przestrzennych. Założono, że nie da się dobrze przedstawić historii pewnej przestrzeni bez nałożenia jej na dzieje regionu, państwa i struktur społecznych, ale bez bojaźni sięgano do myśli filozoficznej, a nawet reportażu.

3. UKŁAD PRZESTRZENNY TUCZNA W XX I XXI W.

3.1. Układ przestrzenny Tuczna przed 1945 r.

Tuczno to niewielkie miasto położone w południowo-wschodniej części woj. zachodniopomorskiego na Pojezierzu Wałeckim i w powiecie wałeckim. Jest stolicą gminy miejsko-wiejskiej. Miasto położone jest między jeziorami Tuczno, Zamkowym i Liptowskim, które są połączone rzeczką Runicą. Jest także małym węzłem drogowym, przez który przebiega droga wojewódzka nr 177 Wieleń – Czaplinek oraz dochodzące do niej lokalne drogi prowadzące do wsi Martew i Strzaliny, a także droga powiatowa do wielkopolskiej Trzcianki. 3 km na północ od miasta przebiega linia kolejowa nr 403 Piła Północ – Ulikowo (Stargard). W jego granicach administracyjnych znajduje się kolejowy przystanek osobowy z ładownią (poprzednio mijanka) Tuczno Krajeńskie na kilometrze 46,22 tej linii.



Rys. 1. Tuczno w okresie średniowiecznym [oprac. A. Biranowska-Kurtz]

Miasto przynależy do Polski do 1772 r., tj. do I rozbioru, kiedy zostało przyłączone do terytorium Prus. Tuczno (niem. Tütz) pozostaje w ich granicach (od 1871 r. Niemiec) do 1945 r. Po II wojnie światowej Tuczno wraca do Polski, najpierw w obszar administracyjny woj. szczecińskiego (1946-1950), następnie woj. koszalińskiego (1950-1975), po kolejnej reformie administracyjnej Polski woj. pilskiego (1975-1998), a w końcu od 1999 r. zachodniopomorskiego.

Rozwój miasta był początkowo ściśle powiązany z zamkiem Wedlów. Został on strategicznie ulokowany na wzgórzu na przesmyku pomiędzy jeziorami Tuczno i Zamkowym z przebiegającym w jego pobliżu traktem pomiędzy Człopą a Mirosławcem. Wielokrotnie przebudowywany, niszczony i odbudowywany swoją obecną formę uzyskał w latach 1966-1976, kiedy otrzymał kształt z początku XVIII w. Remont i odbudowa były następstwem zniszczeń w 1945 r. i pożaru zamku w 1947 r. Od 1976 r. zamek jest domem pracy twórczej Stowarzyszenia Architektów Polskich [Łęcki, Maluśkiewicz, Wałkowski 1987].



Rys. 2. Wycinek Karte von Ost-Preussen nebst Preussisch Litthauen und West-Preussen... in den Jahren von 1796 bis 1802 [Centralna Biblioteka Geografii i Ochrony Środowiska, IGiPZ PAN]

Na północ od zamku ulokowano średniowieczne miasto, którego częścią centralną był prostokątny rynek usytuowany w osi warowni. Całe miasto było silnie zorientowane w kierunku północ–południe, co wynikało z ukształtowania powierzchni terenu oraz przebiegu traktu drogowego między Człopą a Mirosławcem. Od zachodu mianowicie ograniczała go skarpa jeziora Tuczno, a od wschodu brzeg Jeziora Zamkowego. Ponieważ obszar na południe od miasta był ograniczony terenem zamku, a jednocześnie był dość bagnisty, to naturalnym kierunkiem rozwoju miasta było otoczenie rynku i tereny na północ od niego.

Mapa z 1802 r. sporządzona przez Friedricha Leopolda von Schröttera (rys. 2) wskazuje taką właśnie tendencję w zabudowie miasta, to znaczy w kierunku północnym, która to zabudowa jednakże kończyła się przed lekko wznoszącym się w tamtym kierunku terenem.

W obszar ze wskazanymi ograniczeniami wpisane zostało miasto, które w centralnej części miało prostokątny rynek. Ma on dwie wyraźne równoległe osie w linii północ–południe przebiegające po krótszych bokach prostokąta. Są to trakt Człopa – Mirosławiec (pierzeja wschodnia) oraz droga prowadząca niemalże w linii prostej od zamku na północ (pierzeja zachodnia). Rynek jest zatem prostopadły w stosunku do tych dwóch osi, w czym M. Arszyński [1961] dopatruje się cechy wywodzącej się z miast brandenburskich. Z każdego narożnika rynku odchodziły z reguły dwie ulice, poza narożnikiem północno-wschodnim, z którego odchodzi tylko ulica osi traktu Człopa – Mirosławiec. Oprócz tego w pierzejach północnej i południowej dłuższych boków prostokąta brały również swój początek ulice biegnące w kierunku odpowiednio północnym i południowym. Ulice poprzeczne przecinały się prawie zawsze pod kątem prostym w stosunku do dwóch głównych osi, co tworzyło regularne bloki urbanistyczne. Wokół rynku wykształciło się ich osiem. Cechą charakterystyczną tuczyńskiego rynku jest również jego pochyłość wynikająca z różnicy wysokości pomiędzy pierzeją zachodnią a wschodnią.



Rys. 3. Ratusz oraz hotel „Zum deutschen Hause" (budynek po prawej stronie). Południowa pierzeja rynku [Fotopolska 2023]



Rys. 4. Rynek w Tucznie ok. 1905 r. z kościołem ewangelickim na pierwszym planie [Fotopolska 2023]

Dziewiąty kwartał znajdujący się przy południowo-zachodnim narożniku rynku zajmował i dalej zajmuje otoczony ceglanym murem katolicki kościół parafialny pw. Wniebowzięcia NMP wraz z cmentarzem. Najwcześniejsza jego historia jest niepewna poza tym, że został ufundowany przez rodzinę Wedlów jeszcze w XIV w. [Puciata 1973]. Dalsze informacje o kościele pochodzą dopiero z XVI w. Kościół spłonął w 1581 i 1640 r. [Siemiński 2015]. Wielokrotnie przebudowywany zachował swoją późnogotycki charakter oraz otrzymał w 1670 r. barokową wieżę. Blok zespołu kościelno-cmentarnego ustawiony jest na osi wschód–zachód, a więc prostopadle do głównych osi rynku. A. Biranowska-Kurtz wskazuje, że „poprzeczne ustawienie

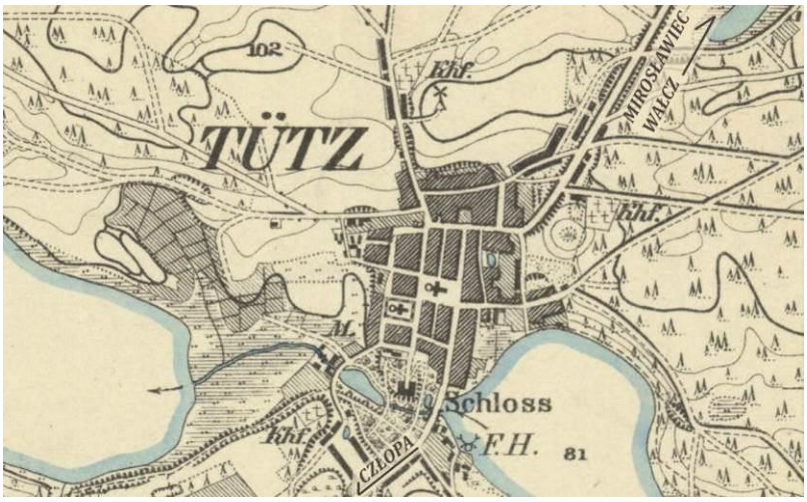
osi rynku (wschód–zachód) w odniesieniu do głównego traktu komunikacyjnego i kompozycyjnego całego zespołu (prowadzonego na linii północ–południe) oraz odsunięcie kościoła na ubocze od bezpośredniego oddziaływania placu targowego, stanowi jedną z ważnych cech miast wielkopolskich lokowanych na wzorcach brandenburskich" [Biranowska-Kurtz 2012: 31].

Miasto wielokrotnie doświadczało kataklizmów. Było niszczone pożarami (w 1741 r., ocalały tylko: zamek, kościół i dom oo. Jezuitów), zarazami i wojnami. Za każdym razem odbudowywane zachowywało swój średniowieczny układ urbanistyczny, który przetrwał do XIX w. W dalszym ciągu zabudowa poza kościołem i zamkiem była drewniana w konstrukcji szachulcowej. W większości były to domy parterowe, ewentualnie dwukondygnacyjne, w układzie kalenicowym. Nie wiadomo, gdzie znajdował się pierwotnie ratusz miejski. W XIX w., sądząc po zachowanych zdjęciach z epoki, ratusz wybudowano w południowo-zachodnim narożniku rynku, bezpośrednio przy drodze Człopa – Mirosławiec.

Niezwykle istotnym momentem w dziejach miasta był wielki pożar Tuczna w 1834 r., a potem jego odbudowa. W niedzielę 24 sierpnia 1834 r. miasto doszczętnie spłonęło [Soorholtz 2022]. O pożarze informowała prasa niemiecka i zagraniczna. Oczywiste się stało, że rekonstrukcja miasta po wielkim pożarze nie będzie możliwa bez pomocy państwa. Rząd wprawdzie takiej pomocy udzielił, ale tylko częściowo zrekompensował poniesione przez mieszkańców szkody, żądając jednocześnie od nich wysokiego wkładu własnego. Rekonstrukcja była prawie zakończona do grudnia 1836 r. [Soorholtz 2022]. Podkreślić tutaj trzeba, że budynki odbudowano według nowych projektów (i wymagań przeciwpożarowych). A. Biranowska-Kurtz podaje, że „całe Stare Miasto otrzymało wówczas zwarte ciągi parterowej zabudowy szeroko frontowej, której domy pokryto ceramicznymi lub papowymi dachami dwuspadowymi. Ich kalenice prowadzono równolegle do ulic, a wysokościowo były nieznacznie zróżnicowane między sobą. […] Brukowany rynek otaczały domy dwukondygnacyjne. Zabudowa tworząca pierzeję wschodnią i zachodnią rynku podłączona byłą do linii regulacyjnej ulic, z których jedynie wysokość zabudowy oraz miedzuchy wydobywały i podkreślały przestrzeń tworzącą obudowę placu. Stały tu przeważnie domy dwukondygnacyjne, szerokofrontowe z kalenicami ustawionymi równolegle do placu, prowadzonymi jednak na różnych wysokościach. Domy te posiadały mocno zróżnicowane między sobą dachy głównie dwuspadowe lub rzadziej czterospadowe, nachylone pod różnym kątem (również do dachów stromych) oraz zróżnicowane pokrycia dachowe. W parterach prawie wszystkich domów przyrynkowych prosperował handel względnie usługi […]. Wydaje się […], że zabudowa tworząca obudowę placu była w większości murowana" [Biranowska-Kurtz 2012: 49-50].

Po pożarze miasta zbudowano na rynku także kościół ewangelicki. Parafia ewangelicka nie miała własnej świątyni, a nabożeństwa były odprawiane w przystosowanym do tego drewnianym budynku, który spłonął w 1834 r. Do budowy świątyni doszło dopiero po współfinansowaniu jej przez króla Fryderyka Wilhelma IV. Poświęcenie miało miejsce 8 października 1843 r. [Schultz 1902]. Początkowo

kościół był bez wieży i absydy, które zostały dobudowane w 1900 r. [Soorholtz 2022]. Z przekazów ikonograficznych wynika, że kościół był otoczony niskim murkiem i obsadzony wokół zielenią drzew iglastych (rys. 9).



Rys. 5. Plan Tuczna z 1876 r. Wycinek z mapy sztabowej z 1876 r. w skali 1:25000. Oryginał w Archiwum Państwowym w Szczecinie

Jak widać na rys. 5, po odbudowie miasta zachowany został średniowieczny układ urbanistyczny z ośmioma blokami zabudowy wokół rynku, z dziewiątym blokiem układu kościelno-cmentarnego. Różnicę stanowi jedynie kościół ewangelicki wybudowany pośrodku rynku. Punkt ciężkości miasta w dalszym ciągu znajduje się na zachód od osi drogi Człopa – Mirosławiec, gdzie są oba kościoły, zamek i istotna część zabudowy miejskiej. Po wschodniej stronie założenia pojawiła się jednakże zapowiadająca dalszy rozwój nowa zabudowa wykraczająca poza pierzeje rynku, jak również zabudowa wzdłuż drogi do Mirosławca. Johann Heise podaje w 1887 r. następujący opis miasta: „Die Stadt ist regelmässig und lagert sich mit ihren Gebäuden um einen geräumigen Marktplatz, auf dessen Mitte sich jetzt die evangelische Kirche erhebt. Die Häuser der Stadt sind unbedeutend und stammen sämmtlich aus neuerer Zeit”[1] [Heise 1887: 449]. Opis ten w pełni potwierdza ustalenia dotyczące zabudowy miasta poczynione przez Alicję Biranowską-Kurtz. Na początku XX w. wzniesiono nowy ratusz, który zastąpił poprzednią, skromną budowlę (rys. 6).

[1] Tłumaczenie (J.G.): Miasto jest regularne i rozpościera się ze swoimi budynkami wokół obszernego rynku, na którego środku wznosi się obecnie kościół ewangelicki. Domy tego miasta są niewielkie i pochodzą wszystkie z nowszych czasów.



Rys. 6. Ratusz (budynek po lewej stronie) oraz hotel „Zum deutschen Hause". Południowa pierzeja rynku [Fotopolska 2023]



Ryc. 7. Tuczno – dworzec kolejowy [Mapy 2023]

Ważnym wydarzeniem w rozwoju miasta było oddanie do użytku kolei żelaznej. W 1888 r. stacja w Tucznie znalazła się na trasie Królewskich Pruskich Kolei Państwowych z Wałcza do Kalisza Pomorskiego, uzyskując poprzez Piłę (Wałcz uzyskał połączenie z Piłą w 1881 r.) dogodne połączenie z Królewską Koleją Wschodnią (Preußische Ostbahn na linii Berlin – Królewiec), zaś od 1895 r. poprzez wybudowanie linii Kalisz Pomorski – Ulikowo dogodne połączenie ze Stargardem i Szczecinem. Jak w większości przypadków, budowa kolei w XIX w. istotnie wpłynęła na rozwój miasta. Stację kolejową ulokowano poza miastem, niecałe 4 km od rynku, przy drodze z Człopy do Mirosławca. Zauważalne było powolne przesuwanie się punktu ciężkości miasta w stronę północną, jednakże ciągle wzdłuż podstawowej osi urbanistycznej, a mianowicie drogi Człopa – Mirosławiec. Była ona nie tylko główną osią komunikacyjną, ale również kompozycyjną miasta.

Nowa zabudowa została ulokowana przeważnie po zachodniej części tej drogi. Wynikało to również z warunków terenowych, ponieważ po wschodniej stronie tej osi były wysokie skarpy, które widoczne są na mapach z lat 30. Rozwój nie był zbyt intensywny. Najczęściej były to domy wolnostojące lub w zabudowie bliźniaczej, według stypizowanych rozwiązań architektonicznych znanych z terenu północnych Niemiec, usytuowanych najczęściej kalenicowo względem ulicy. Większy ruch budowlany zaczyna się po roku 1934, co wiąże się z rozpoczęciem budowy Wału Pomorskiego i polityki tanich kredytów budowlanych prowadzonej przez III Rzeszę [Biranowska-Kurtz 2012].

Układ urbanistyczny rynku oraz boków go otaczających nie uległ zmianie (rys. 8). Materiały ikonograficzne wskazują jednakże na tendencję do rozbudowy poszczególnych budynków (ryc. 9). Widać to szczególnie, porównując zdjęcia z początku XX w. (rys. 4) i lat 30. Hotel „Zum deutschen Hause" uzyskuje kolejną, trzecią kondygnację (rys. 6). Przeobrażeniu ulega również budynek po prawej stronie hotelu, jedno-

kondygnacyjny początkowo (rys. 4) uzyskuje kolejną kondygnację i mieszkalne poddasze.

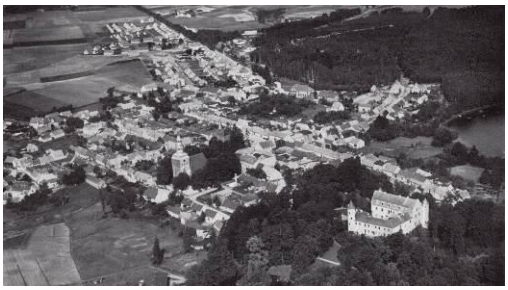
Przez 100 lat poprzedzających wybuch II wojny światowej miasto rozwijało się w niezbyt szybkim tempie, ale widoczna jest progresja liczby ludności od 1149 mieszkańców w roku 1839 [Schmitt 1867], 1934 mieszkańców w 1913 r. [Chmiel 2015] i 2747 mieszkańców bezpośrednio przed wybuchem wojny [Tree magic 2023].



Rys. 8. Tuczno. Wycinek mapy topograficznej 1933/34, seria 2862, karta nr 1415 Tütz (Tuczno) skali 1:25000 [Mapy 2023]



Rys. 9. Ratusz (budynek po lewej stronie) oraz hotel „Zum deutschen Hause" – lata 30. XX w. [Fotopolska 2023]



Rys. 10. Zdjęcie lotnicze Tuczna sprzed 1939 r., widok od strony południowo-zachodniej w kierunku północnym. Wyraźnie widać ciąg domów wzdłuż drogi Człopa – Mirosławiec, stanowiącej główną oś miasta. Po prawej stronie zamek Wedlów [Tuczno 2023]

Tuczno było fragmentem tzw. Wału Pomorskiego (niem. *Pommmernstellung*, czyli Pozycja Pomorska). Z uwagi na ukształtowanie terenu Niemcy rozpoczęli w 1932 r. budowę umocnień wzdłuż granicy z Polską. Budowa umocnień trwała do 1939 r., a w 1944 nastąpiła ich modernizacja [Lemański 2020]. Po zaciętych walkach pod koniec stycznia i na początku lutego 11 lutego 1945 r. żołnierze 1342. pp z 234 DP Armii Czerwonej wkroczyli do Tuczna. Miasto uległo zniszczeniu nie tylko wskutek walk prowadzonych podczas jego zdobywania, ale spłonęło już po zdobyciu przez Armię Czerwoną w nocy z 11 na 12 lutego 1945 r. [Lemański 2020]. Data ta zamyka również dzieje urbanistyczne miasta w kształcie, jakie miało od XIV w.

3.2. Układ przestrzenny Tuczna po 1945 r.

Wszystkie dostępne źródła podkreślają ogromną skalę zniszczenia miasta na skutek działań wojennych. Zwykle podaje się orientacyjnie, że zostało ono zniszczone w 90%, można więc powiedzieć, że doszczętnie. Rzecz jasna rozmiar strat nie był równomierny w całym mieście. Ze względu na gęstość zabudowy dotknęły one najbardziej jego starej części (Starego Miasta), to jest wszystkich pierzei rynku (łącznie z ratuszem). Na tym obszarze niezniszczone pozostały jedynie pojedyncze budynki na obrzeżach. Pozostała część osady, na północ od rynku, nie uległa większym zniszczeniom, prawdopodobnie z uwagi na przewagę zabudowy wolnostojącej. Zniszczony, a później wypalony, został również zamek. Przetrwały oba kościoły, katolicki i ewangelicki. Miasto opuścili dotychczasowi mieszkańcy, uciekając przed zbliżającymi się walkami frontowymi, a następnie na skutek planowej akcji wysiedlania ludności niemieckiej po przejęciu władzy przez Polaków.

Organizacja polskiej administracji na terenie Tuczna rozpoczęła się już wiosną 1945 r. [Bartosik 2015]. Początkowo stanowiły ją organy pomocnicze przy komendach wojennych Armii Czerwonej. Likwidacja komendantur i przekazanie ich zadań już polskiej administracji nastąpiło latem 1945 r. [Kozłowski 2000]. Pierwszy powojenny burmistrz Tuczna został powołany już w sierpniu 1945 r. [Pleśniak 2015]. Wobec głębokiej destrukcji zabudowy miejskiej zadania nowej władzy były w tym okresie niezwykle szerokie i trudne. Na liście problemów, z jakimi się borykało powojenne Tuczno, była jednak nie tylko kwestia zniszczeń, ale również problemy ochrony zdrowia (możliwość wybuchu epidemii), napadów bandyckich i kradzieży, a także zapewnienie zaopatrzenia w żywność. Najpilniejszą jednak sprawą była akcja osiedleńcza, to jest zasiedlenie miasta ludnością polską i deportacja ludności niemieckiej. W grudniu 1945 r. Polacy stanowili jeszcze tylko 18% mieszkańców miasta (1480 Niemców wobec 262 Polaków) [Pleśniak 2015]. W lutym 1946 r. liczba ludności polskiej wzrosła do 1647 osób [*Powszechny sumaryczny*…]. Najwięcej osadników przybyło z Polski Centralnej, mniej natomiast zza przedwojen-

nych granic w wyniku tzw. akcji repatriacyjnej[2]. Na jednego osadnika, czy jak ich nazywano wówczas „pioniera" „zza Buga", przypadały dwie osoby z Polski Centralnej. W 1949 r. proporcja ta sięgała już 1 do 4. Do 1949 r. w mieście nie było już w zasadzie żadnej ludności niemieckiej [Pleśniak 2015].

Palącym problemem niewątpliwie była również odbudowa miasta. Z ankiety przeprowadzonej w 1946 r. wynika, że budynków nadających się do zamieszkania było 167 wobec 173 zniszczonych [Pleśniak 2015]. Rozlokowanie przybywającej ludności polskiej z całą pewnością było więc trudne. Sam widok miasta po wojnie musiał być okropny, tym bardziej że władze miasta nie spieszyły się z akcją jego odgruzowywania. Zaśmiecony był również teren przed zniszczonymi budynkami, którego nie miał kto sprzątać, a na którym nowi mieszkańcy pozbywali się swoich odpadów. Dopiero w 1948 r. zadecydowano, aby uprzątnąć wypalone lub częściowo zburzone budynki, jednak przez cały następny rok nie udało się tego ukończyć [Pleśniak 2015]. Podczas prac porządkowych pozyskiwano cegły rozbiórkowe, które w odbudowującym się kraju były towarem deficytowym.

Miasto wracało powoli do swoich zwykłych funkcji, tj. lokalnego centrum zaopatrzenia okolicznych wsi[3], małego przetwórstwa rolnego oraz lokalnego centrum administracji. Nie odbudowano jednak żadnej pierzei rynkowej. Ostatecznie teren Starego Miasta uprzątnięto w latach 60. w ten sposób, że pozbyto się gruzu i zniwelowano fragmenty budynków. Jamy po budynkach po prostu zasypano, a grunty częściowo obsiano trawą. Zachowano brukowaną nawierzchnię placu oraz ulic dochodzących do rynku, z wyjątkiem ulicy Konopnickiej, która ze względu na znaczenie otrzymała później nawierzchnię bitumiczną. Zupełnie zatarła się uliczka gospodarcza dzieląca na dwie części blok północnej pierzei rynku. Miejsce po budynkach zostało obsadzone wysoką zielenią iglastą, która przez lata urosła do znacznych rozmiarów. W 1966 r. w czynie społecznym rozebrano kościół ewangelicki na środku rynku, pozostawiono jednakże część drzewostanu, który ten kościół otaczał [Biranowska-Kurtz 2012]. Zatarto też całkowicie poprzednie podziały własnościowe gruntów wyznaczając je od nowa, z reguły bez nawiązania do przedwojennej parcelacji [Biranowska-Kurtz 2012].

Tak dalece posunięte zniszczenia dotychczasowego centrum Tuczna, w tym również destrukcja budynku ratusza, wymusiły zmianę siedziby władz miejskich, a w ślad za tym również lokalizacji całego centrum miasta. Odbyło się to jednak bez wyraźnego urbanistycznego wydzielenia obszaru o takiej randze, jaką posiadało wcześniej Stare Miasto. W dalszym ciągu główną osią miasta pozostała ul. Wolności w ciągu drogi Człopa – Mirosławiec. Zauważalna już w okresie przedwojennym tendencja przesuwania się jego punktu ciężkości w stronę północną stała się oczywistością. Po 1945 r. zabudowa Tuczna zaczęła się rozwijać w stronę swoich dotychczasowych przedmieść. W zastępstwie Starego Miasta centralne znaczenie uzyskała wtedy ulica

[2] W gruncie rzeczy należałoby nazwać tę akcję „depatriacją".

[3] W tym powstających w nowych realiach społeczno-ustrojowych Państwowych Gospodarstw Rolnych, które objęły prawie 70% użytków rolnych na terenie gminy.

Wolności. Zlokalizowano na niej najważniejsze instytucje i zakłady administracyjne Tuczna, w tym Urząd Miasta, a także główne placówki handlowe i zakłady pracy. Zabudowa mieszkaniowa również rozwijała się głównie na północ od dawnego centrum miasta. Początkowo punktowo uzupełniała zabudowę w różnych częściach miasta, nie nawiązując zupełnie do dawnej struktury urbanistycznej. Następnie, po wschodniej stronie ul. Wolności[4], pomiędzy ulicami Szkolną (dawniej Świerczewskiego) a Tulipanową (dawniej Sawickiej) ulokowano bardziej intensywną zabudowę. Składały się na nią przeważnie wolnostojące domy mieszkalne, najczęściej jednorodzinne, w dużej mierze ze stropodachami, ze swobodną lokalizacją na działce, połączone z ogrodami.

Rozwój miasta w latach 50., 60. i 70. możemy określić jako niespieszny. Jak podaje P. Bartosik: „Jeszcze w połowie lat pięćdziesiątych niektóre tereny Ziem Zachodnich i Północnych wciąż były zasiedlone w niedostatecznym stopniu. Odbijało się to negatywnie na ich rozwoju gospodarczym. Sytuacja ta wynikała z braku wystarczającej liczby ludności do zasiedlenia, zwłaszcza w rolnictwie, jak i ze zmian zachodzących w polityce inwestycyjnej kraju" [Bartosik 2015: 37]. Ponieważ Tuczno to przede wszystkim miasto silnie powiązane z rolnictwem, niedobór ludności odbijał się na powolnym rozwoju również obsługującego tę gałąź gospodarki miasta. Sytuacja poprawiła się po roku 1955 po tzw. drugiej fali wysiedleń ludności polskiej z ZSRR. Największą populację po wojnie - 2169 osób [*Rocznik statystyczny*…] odnotowano w 1975 r. Stanowiła ona jednak tylko 79% liczby ludności z 1939 r.

Kolejną istotną cezurą były lata 90. XX w., które znacząco zmieniły stosunki społeczno-gospodarcze w Polsce. Dla miasta i gminy Tuczno oznaczały one przede wszystkim pojawienie się wysokiego bezrobocia związanego z upadkiem lokalnych pracodawców oraz Państwowych Gospodarstw Rolnych. Bezrobocie miało tu charakter strukturalny i długotrwały. Tylko częściowo zmieniło to otwarcie w 1996 r. fabryki czekolady, wybudowanej nieopodal stacji kolejowej. Obecnie pozostaje ona największym pracodawcą w mieście. Jeszcze w 2015 r. odczuwalna była w Tucznie silna nostalgia za czasami PRL, które kojarzyły się m.in. z gwarancją zatrudnienia i bezpieczeństwem socjalnym [Modzelewska 2015]. Liczba mieszkańców miasta od mniej więcej lat 60. ustabilizowała się na poziomie 1900 osób, z rzadkimi, krótkotrwałymi odchyleniami od tej liczby. Biorąc pod uwagę tendencje demograficzne Polski, przewiduje się, że ludność miasta będzie w następnych latach spadała.

Gmina Tuczno nie prowadziła i nie prowadzi aktywnej polityki planistycznej. Rada Miejska 4 marca 1996 r. uchwaliła studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy [Uchwała Nr XIII/86/2007…], określające politykę przestrzenną i zasady koordynacji działań planistycznych, a także tylko cztery miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które powstały do 2002 r. Spośród nich jedynie dwa dotyczą miasta Tuczno i nie obejmują obszaru Starego Miasta. Pierwszy dotyczy rejonu ulic Kwiatowej, Zamkowej i Świerczewskiego

[4] Między innymi w postaci dwóch, czterokondygnacyjnych budynków z końca lat 60.

(obecnie Szkolnej) i obejmuje m.in. teren szkoły podstawowej, drugi zaś dotyczy rejonu ulic Wolności i Sawickiej (obecnie Tulipanowej), przy których zlokalizowany jest m.in. stadion miejski. Łączna powierzchnia wszystkich obowiązujących planów miejscowych wynosi: 36 ha, co stanowi 14,4% powierzchni gminy.

W studium wskazano, że podstawą rozwoju całej gminy powinien być lokalny rozwój rolnictwa z umocnieniem ośrodka obsługi rolnictwa oraz gminnego ośrodka obsługi ludności i turystyki, a samo miasto ma dobre warunki do rozwoju. Podkreślono również, że Tuczno posiada jeden – północny – kierunek rozwoju, który powinien być oparty na przekształceniach jakościowych, obejmujących przede wszystkim rozwój infrastruktury technicznej (sieci kanalizacyjnej, gazowej i energetycznej). Za główne funkcje miasta uznano natomiast obsługę miejscowej ludności, mieszkańców gminy i ruchu turystycznego. Wskazany w studium rozwój oznacza konieczność budowy nowej szkoły, domu kultury, przychodni zdrowia, obiektów gastronomicznych, bazy hotelowej, a także zabezpieczenia nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową, usługową, miejsc pracy i wypoczynku [Sobieszczańska et al. 1995].



Rys. 11. Zdjęcie lotnicze Tuczna współcześnie. Widok Starego Miasta od południowej w kierunku północnym. Na zdjęciu widoczne są nieodbudowane pierzeje rynku, po prawej stronie droga Człopa – Mirosławiec [Tuczno 2023]

Studium przyjęte w 1995 r. dość mocno się już zdezaktualizowało. Przez 20 lat Polska doświadczyła gwałtownego rozwoju. Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej duże znaczenie uzyskały dokumenty strategiczne i planistyczne, które były i są istotne w pozyskiwaniu środków europejskich na inwestycje samorządowe. Strategia Rozwoju Gminy Tuczno na lata 2017-2026 [Uchwała Rady Miejskiej…] wskazywała na pilną potrzebę uchwalenia nowego studium, tym bardziej że obecnie mocno ograniczone są możliwości uchwalania miejscowych planów zagospodaro-

wania przestrzennego. W omawianym dokumencie zauważono, że rozwój gminy wymaga zadbania o dobrej jakości obsługę mieszkańców i turystów, a także o poprawę jakości bazy usługowej. Gmina powinna również przyciągać nowych inwestorów, pozwalając na podjęcie na jej obszarze różnorodnych działalności i prowadzenie ich w sposób skuteczny, korzystny, wygodny, prestiżowy i przyjemny. Co wydaje się znamienne w przypadku omawianej gminy, z uwagi na oczekiwaną zmianę przepisów prawnych dotyczących zagospodarowania przestrzennego od 2002 r. wstrzymano opracowanie nowych planów miejscowych.

Niestety, taki stan oczekiwania trwa do dziś. Jak na razie nie przyjęto daleko idącej zmiany ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zaś gmina Tuczno nie rozpoczęła żadnej procedury planistycznej: ani nie rozpoczęto przygotowywania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, ani nie wywołano żadnej procedury uchwalania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wpływ władz gminy na kształt zagospodarowania przestrzennego odbywa się wyłącznie poprzez wydawanie decyzji o ustalaniu lokalizacji celu publicznego i decyzji o warunkach zabudowy. W dużej mierze oznacza to rezygnację z ustawowo zagwarantowanego władztwa planistycznego z uwagi na to, że w przypadku spełnienia przez wnioskodawcę wymogów nałożonych przepisami prawa, burmistrz zobowiązany jest do wydania pozytywnej decyzji nawet, jeśli byłoby to sprzeczne z planami strategicznymi gminy. Strategia oczekiwania na zmiany w prawie okazała się złym rozwiązaniem.

Obszar Starego Miasta w Tucznie wpisano 17 maja 1989 r. do rejestru zabytków nieruchomych woj. zachodniopomorskiego pod pozycją 559 [*Karta ewidencyjna*…]. Celem tej ochrony jest przede wszystkim utrzymanie historycznego układu ulic oraz w miarę możliwości odtworzenie oryginalnego układu działek. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Tuczno z 1995 r. wskazuje, że miasto mimo barier fizjograficznych i ograniczeń konserwatorskich posiada dobre warunki rozwoju na bazie obecnego zainwestowania i rozmieszczenia istniejących funkcji oraz istniejącego układu komunikacji. Biorąc pod uwagę to, że do dziś obszar Starego Miasta rzeczywiście nie został odbudowany, można traktować zalecenia konserwatorskie jako ograniczenie. Teren rynku ożywa w zasadzie jedynie w środy, które są dniem targowym. Poza tym to pusta, nieużywana przestrzeń. Odczuwa się to, zwłaszcza wjeżdżając do miasta od strony Człopy, ponieważ wieża kościoła pw. Wniebowzięcia NMP widoczna z dali zapowiada małe, interesujące miasto z charakterystycznymi cechami planu i jego elementów: rynku wraz z przyległymi blokami budowlanymi o zwartej zabudowie, tworzących największe skupienie budynków miasteczka, bloków ulicznych o mniej intensywnej zabudowie i blokami podmiejskimi [Adamczewska-Wejchert, Wejchert 1986]. Zbliżając się do oczekiwanego rynku, doznajemy rozczarowania na widok pustej jego płyty z widocznym na drugim planie kościołem i kępą drzew pośrodku. Natomiast jadąc dalej, można odnieść wrażenie, że przestrzeń miejską tworzą wyłącznie bloki uliczne i podmiejskie, bez wyraźnie skrystalizowanego centrum, co potęguje wrażenie niespójności zabudowy.

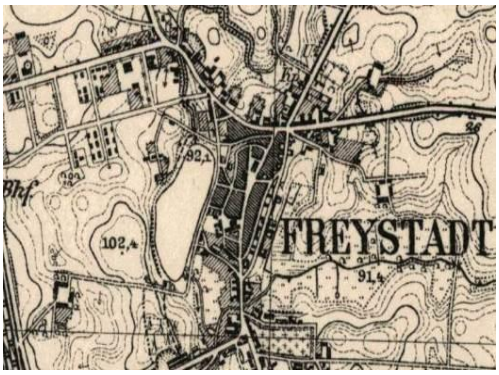
4. WPŁYW BRAKU ODBUDOWY RYNKU NA POWOJENNE LOSY TUCZNA

4.1. Losy odbudowy miejscowości na Ziemiach Odzyskanych po II wojnie światowej

Ostatnia wojna pozostawiła po sobie ogrom zniszczenia nie tylko pojedynczych budynków, ale całych zespołów urbanistycznych, łącznie ze straszliwym zniszczeniem stolicy Polski. Rzadko które polskie miasto nie doznało chociażby niewielkiego zniszczenia. Jednak pozyskane po wojnie przez Polskę Ziemie Zachodnie i Północne były dotknięte nimi szczególnie mocno. Sprawiły to intensywne działania wojenne broniących się Niemców, ale w równym stopniu, a nie wiadomo, czy nawet nie w większym, zniszczenia poczynione przez Armię Czerwoną, a po przejściu frontu świadome dewastacja i grabież tych ziem. Po wojnie wiele miast i miasteczek nie odbudowało swoich historycznych centrów, Tuczno nie jest na tym tle żadnym wyjątkiem na Ziemiach Zachodnich i Północnych. Na terenie powojennego woj. szczecińskiego (z powiatami: słupskim, bytowskim i człuchowskim i częścią powiatu złotowskiego) były 74 miasta, z tego uznano 70 za zabytkowe. 37 miast z tej grupy zostało zniszczonych, w tym 11 poniżej 50%, zaś aż 26 zostało zniszczonych w skali od 50 do 100% [Podlewski 1948], przykładowo były to Drawsko Pomorskie, Kołobrzeg, Łobez, Wolin, Kamień Pomirski, Goleniów, Nowogard, Stargard, Choszczno, Recz, Ińsko, Chociwel, Gryfino, Chojna, Pyrzyce, Police [Migdalski 2021], a także sąsiednie dla Tuczna Człopa i Mirosławiec. Zniszczenia były dobrze widoczne na zdjęciach z lat 50. XX w., po uprzątnięciu gruzów, gdzie tworzyły się „staromiejskie łąki" pośród cudem przetrwałych pojedynczych budynków lub ruin (ratusz, kościół) [Migdalski 2021]. O ile jednak dość łatwo znaleźć przykłady zniszczonych centrów historycznych miast w czasie II wojny światowej po jej zakończeniu nieco trudniej znaleźć jest takie, które w ogólnie nie zostały odbudowane, tym samym są najbliżej przekształcenia urbanistycznego Tuczna. Usuwanie zniszczeń prawie nigdy nie oznaczało rekonstrukcji, a z reguły oznaczało powrót na to samo miejsce, ale ze zmienioną lub zlikwidowaną dotychczasową strukturą miejską. Po wojnie odbudowywano przede wszystkim ośrodki najważniejsze z punktu widzenia kraju, duże miasta i cenne zespoły urbanistyczno-architektoniczne, często zresztą poddane modyfikacjom (Poznań, Olsztyn, Gdańsk), ale dla szeregu mniejszych ośrodków miejskich nie podejmowano decyzji o ich odbudowie. O miastach najmniejszych w tym kontekście w ogóle się nie wspomina, a często budulec z ruin tych miast i miasteczek był przeznaczany na odbudowę ośrodków większych, powodując tym samym ich odbudowę jeszcze trudniejszą. Taki stan trwał aż do lat 50. XX w., gdzie akcjom rozbiórkowym podlegały budynki bez względu na ich stan i wartość architektoniczną [Płotkowiak 2021]. W latach 60. zaś zaczęła się uwidaczniać inna tendencja. Na uwolnionych terenach miast historycznych zaczęto

wznosić budynki wielorodzinne budynki, najczęściej bloki mieszkalne, najpierw 3- lub 4-kondygnacyjne, później zaś 5-kondygnacyjne, z płaskim dachem, bez żadnego związku z przedwojenną zabudową miejską [Płotkowiak 2021]. Wynikało to zapewne głównie z uwarunkowań ekonomicznych, przy skromnej gospodarce ery gomułkowskiej, ale również politycznych, być może również z przekonania o wyższości nowoczesnego miasta modernistycznego nad historycznym [Salm 2021]. Pozostałością po takim myśleniu są rynki o zabudowanie hybrydowej, gdzie obok częściowo zachowanej zabudowy oryginalnej pojawiła się nieprzystająca i nienawiązująca do niej zabudowa modernistyczna. Takich przykładów na terenie Ziem Odzyskanych jest bardzo wiele.

Istnieje przynajmniej kilka przykładów miast, których rynki nie zostały odbudowane po wojnie[5]. Nasuwa się jednak pytanie, czy istnieje odpowiednik Tuczna, to znaczy miasto, które w ogóle nie odbudowało swojego dawnego śródmieścia i przeniosło się funkcjonalnie na swoje dotychczasowe przedmieścia. Wydaje się, że takim przykładem są położone w woj. warmińsko-mazurskim Kisielice (niem. Freystadt in Westpreußen). To małe miasto i siedziba gminy na zachodniej granicy woj. warmińsko-mazurskiego, na styku z województwami pomorskim i kujawsko-pomorskim, w powiecie iławskim. Przed II wojną światową miały ciekawy układ urbanistyczny, z centrum po wschodniej stronie Jeziora Kisielickiego. W centrum miasteczka zlokalizowany był nietuzinkowy rynek w kształcie wydłużonego trójkąta równoramiennego, z pięcioma blokami przyrynkowymi. W 1939 r. miasto miało 3351 mieszkańców [Sokołowski 2016].



Rys. 12. Kisielice. Wycinek mapy topograficznej z 1928 r. [Igrek 2023]



Rys. 13. Kisielice, widok z lotu ptaka – lata 30. XX w. [AEFL 2023]

[5] Ze względu na ograniczoną objętość przykłady te nie są prezentowane w niniejszym artykule. Więcej informacji na ten temat, a także przykłady i scenariusze odbudowanych miast na terenie woj. zachodniopomorskiego zaprezentowano w artykule J. Gałązki [2023].

Pomiędzy Tucznem a Kisielicami zachodzą rozliczne paralele dotyczące nie tylko wielkości ośrodka miejskiego. W 1945 r. Kisielice zostały zniszczone w 80% [Domino 2010]. Po wojnie nie zdecydowano się na odbudowę tego miasta. Przyczyny nie są znane, chociaż najbardziej prawdopodobną z nich był ograniczony potencjał miejscowości [Salm 2021]. Obecnie miasto liczy 2028 obywateli (stan na koniec 2022 r.) [Kisielice 2023], a po wojnie nigdy nie uzyskało poziomu ludności sprzed wojny. Stare Miasto przestało po wojnie istnieć, nie przetrwała żadna pierzeje rynkowa. Kościół parafialny pw. Matki Bożej Królowej Świata spłonął, ale został odbudowany, z tym że w nieco zmienionej formie. W zasadzie jest to jedyna znacząca budowla zabytkowa w mieście. Miasto przeniosło się ze swojej historycznej dzielnicy na dotychczasowe przedmieście, nie wytwarzając jednakże przestrzeni publicznej o porównywalnej skali i znaczeniu, co Stare Miasto. Już przed wojną widoczny był rozwój miasta w kierunku północno-zachodnim, wzdłuż drogi prowadzącej do Grudziądza (obecnie DK nr 16 Dolna Grupa – Ogrodniki przez Olsztyn, Ełk, Augustów). Po wojnie tendencja ta tylko się umocniła, ale, co jeszcze bardziej interesujące, zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna przeniosła się na drugi brzeg Jeziora Kisielickiego, przed wojną niezabudowanego, dokładnie naprzeciwko Starego Miasta. Podobnie jak w Tucznie założenie urbanistyczne Starego Miasta objęte jest ochroną konserwatorską [*Karta ewidencyjna… Kisielice*…]. Podobnie jak w Tucznie brakuje inwestycji na obszarze Starego Miasta, a więc teoretycznie można przywrócić zabudowę starego centrum, z tym że z uwagi na słaby potencjał gospodarczy szanse na to są raczej niewielkie [Domino 2010].



Rys. 14. Kisielice, ortofotomapa. Na wschód od jeziora pozostałości Starego Miasta.
Źródło: mapy.geoportal.gov.pl

4.2. Hipotezy dotyczące braku odbudowy zabudowy przyrynkowej w Tucznie oraz ich wpływ na obecną kondycję przestrzenną i społeczno-gospodarczą miasta

Wojny miały od zawsze ogromny wpływ na kształtowanie i metamorfozę miast, czy szerzej terenów zabudowanych, i to zarówno w pozytywnym, jak i negatywnym sensie. Ostatnia nie była pod tym względem wyjątkiem. Niezwykła była natomiast skala i rozmiary zniszczeń, ponieważ w dużej mierze nie wynikały one z działań *stricte* wojennych, ale z rozmysłem prowadzonej akcji eksterminacji ludności i destrukcji zabudowy, zaznaczających w okrutny sposób dominację agresorów. Przekształcenia te miały różny charakter. W sytuacjach skrajnych prowadziły nawet do agonii ośrodka urbanistycznego, ale zwykle jedynie do jego redukcji, lokalizowania na przedmieściach funkcji centralnych, czy też wykorzystywania nadarzającej się okazji zwolnienia terenów spod dotychczasowej zabudowy do nowego planowania urbanistycznego odmiennego od tego, które istniało dotychczas. Po zakończonych konfliktach zbrojnych ludność częstokroć dążyła jednak do odbudowy swoich centrów życiowych. Zastanowić się trzeba, dlaczego w przypadku Tuczna nie odbudowano historycznego centrum miasta. Jakie czynniki zdecydowały o tym, że w sytuacji powojennej niektóre ośrodki zostały w ten czy w inny sposób odbudowane w ramach swoich historycznych centrów, a w przypadku niektórych, w tym i Tuczna, nie podjęto nigdy takich działań? Idąc dalej, należy postawić pytanie, w jaki sposób zaniechanie odbudowy historycznego centrum wpłynęło na powojenny rozwój miasta i jego stan obecny.

Wydaje się, że decyzje w zakresie odbudowy (czy też jej braku) po ostatniej wojnie światowej były wynikiem trzech głównych czynników: politycznego (ideologicznego), społecznego i ekonomicznego. Oczywiste jest, że czynniki te nie występowały równie silnie przez cały okres po 1945 r. Motyw polityczny, czy też ideologiczny, szczególnie mocno uwidaczniał się bezpośrednio po wojnie, malał zaś z czasem, by w latach 70. XX w. chyba już ustąpić. Czynnik ekonomiczny bez wątpienia obecny był od samego początku i do dziś jest istotny. Natomiast w odniesieniu do czynnika społecznego możemy powiedzieć o jego ewolucji w czasie.

Nie jesteśmy dziś w stanie zrozumieć do końca skali emocji, jakie pojawiły się wśród Polaków po II wojnie światowej w odniesieniu do Niemiec i Niemców, w tym również do ich kultury, a przede wszystkim tej materialnej, pozostawionej na Ziemiach Zachodnich i Północnych. Nastroje antyniemieckie były niezwykle silne i to nie tylko wśród zwykłej ludności, ale nawet wśród elit kraju. Podczas pierwszego zebrania SARP w Lublinie delegaci z Mazur wystosowali żądanie, by „znieść, zburzyć, zetrzeć z powierzchni ziemi wszystkie dawne zamki krzyżackie, by ślad po nich nie został, a wspomnienie zaginęło" [Leśniakowska 1998: 44]. Bolesne doświadczenie wojny, nienawiść wobec nie tak dawnych okupantów, pogarda wobec przegranych, podbijane zresztą politycznie [Labuda 1997] miały wpływ na poglądy i zachowanie ludności polskiej, także wobec pozostawionych przez Niem-

ców przestrzeni i dziedzictwa kulturowego. Jak to ujęła sentencjonalnie Karolina Kuszyk – „Wymieść tę niemczyznę!" [Kuszyk 2019: 47] było hasłem traktowanym nie tylko metaforycznie, ale również dosłownie. Można w takiej sytuacji zrozumieć brak chęci odbudowy postrzeganego jako fragment niemieckiej kultury materialnej centrum miasta. Dosadnie opisał ten polityczny aspekt Zbigniew Rykiel: „Powojenna rozbudowa miast Ziem Zachodnich bez ich odbudowy, a często nawet zamiast niej, była więc świadomym, a nawet podświadomym działaniem nowych władz politycznych, którym miasta Ziem Zachodnich kojarzyły się nieodparcie z niemieckością, a miast w ogóle – z obcością. Rozbudowa miast bez ich rozbudowy, bez ich odbudowy była więc sposobem ich polonizacji […]" [Rykiel 2011]. Przy czym ta polskość była rozumiana paradoksalnie przez komunistyczne władze endecko, na co również zwrócił uwagę Rykiel. Wyrugowanie dziedzictwa niemieckiego miało zacząć na nowo historię tych terenów, tym razem już polską, chociaż dla usprawiedliwienia pozyskania tych ziem w propagandzie podkreślano jej dawne związki z Polską. Polityka taka znajdowała zrozumienie wśród ludności i odpowiadała na zapotrzebowanie społeczne [Klementowski 2018].

Następnymi niezmiernie istotnymi czynnikami o naturze politycznej, wpływającymi na brak odbudowy, były niepewność i strach. Początkowo była to obawa przed wybuchem III wojny światowej, tym razem pomiędzy dotychczasowymi sojusznikami, czyli Związkiem Radzieckim i krajami anglosaskimi, i w ślad za tym idący niepokój o to, czy nie nastąpi kolejna zmiana granic. Powojenna trauma i zagubienie wywoływały wśród Polaków huśtawkę nastrojów, a nawet zbiorową neurozę [Zaremba 2012]. Najbardziej podminowane strachem były lata 1946-1953 i 1960-62[6], co skutkowało wstrzymaniem na jakiś czas prac polowych oraz brakiem inwestycji w poniemieckie domy i gospodarstwa [Zaremba 2012]. Innym, jeszcze ważniejszym czynnikiem niepewności był lęk, że Ziemie Północne i Zachodnie powrócą do Niemiec. Ta obawa była utrzymywana, a wręcz podsycana przez władze komunistyczne, które na niej budowały swoją legitymację jedynych obrońców pozyskanych ziem [Zaremba 2012]. Hasło powrotu było również wykorzystywane politycznie przez władze Republiki Federalnej Niemiec, podsycając jeszcze bardziej negatywne emocje w społeczeństwie polskim.

Z czasem jednak czynniki polityczne słabły. Szczególnie ważnym wydarzeniem, mającym wpływ na wygaszanie tych nastrojów, było zawarcie 7 grudnia 1970 r. układu między Polską Rzeczypospolitą Ludową a Republiką Federalną Niemiec o podstawach normalizacji ich wzajemnych stosunków [*Układ między Polską*…], który zawierał uznanie nowej granicy polsko-niemieckiej na Odrze i Nysie.

Nie można ignorować wpływu politycznego również na kwestię odbudowy zniszczonych terenów. Nawet po wyplenieniu powojennych gwałtów, szabru i bezprawia, pozostawała tymczasowość, niekończące się oczekiwanie na coś złego, co być może się wydarzy. Nie sprzyjało to odbudowie, ale raczej typowej tzw. prowizorce, wykonywanej najniższym nakładem sił i środków. Leszek Kołakowski konsta-

[6] Zestrzelenie samolotu U2 nad ZSRR, budowa muru berlińskiego, kryzys kubański.

towął, że „[…] pragnienie życia w świecie uporządkowanym, w świecie, którego pochodzenie, prawa i przeznaczenie możemy uchwycić, nie jest chwilową, historycznie względną zachcianką, lecz trwałą częścią naszej kondycji człowieczej" [Kołakowski 1990: 37]. Brak uporządkowania, stabilności, tymczasowość powodują wytwarzanie stanu oczekiwania, podejmowanie tylko koniecznych i niezbędnych decyzji nakierowanych na zaspokojenie jedynie najważniejszych potrzeb, ale nie inwestowania w przyszłość. Bez wątpienia te czynniki wpływały w jakiejś mierze na zaniechanie odbudowy Starego Miasta w Tucznie.

Kolejny czynnik, jaki powinniśmy przeanalizować, ma charakter społeczny. Koniec wojny, przesunięcie granic i wędrówki ludności były wielką rewolucją społeczną i kulturową. Ziemie Północne i Zachodnie wymieniły praktycznie całą ludność. Dotychczasowe struktury społeczne, od najmniejszych począwszy (rodziny, sąsiedztwa, małe osady), na największych skończywszy (wsie, dzielnice, miasta, a nawet regiony) przestały w większości istnieć w sensie kulturowym i społecznym na skutek przemieszczeń ludności [Sakson 2017]. Ta sytuacja dotyczyła oczywiście dotychczasowych mieszkańców Tuczna, którzy z powodu wysiedleń opuścili tereny zajmowane od wielu pokoleń, z którymi związani byli na rozlicznych poziomach, ale także i nowych mieszkańców, przybywających dobrowolnie i pod przymusem do obcego im miejsca, będącego nicością, w której się w swoim mniemaniu znaleźli [Tureczek 2000]. Zwłaszcza ludność przesiedlona przymusowo znalazła się w miejscach, gdzie kultura materialna przerastała co prawda pod względem poziomu rozwoju ich dotychczasowe miejsca życia, ale pozostawała jednak z początku zupełnie obca i niezrozumiała.

Obce było wszystko: krajobraz przyrodniczy i krajobraz kulturowy, odmienne układy urbanistyczne, obcy język napisów na cmentarzu, obce pomniki. Nie było już też ludzi, którzy mogliby przekazać niematerialne dziedzictwo tych ziem. Wraz z niemieckimi mieszkańcami wyprowadziły się stąd legendy, baśnie, kuchnia i miejsca pamięci. Została emocjonalna pustynia bez tożsamości. Skutkiem tej obcości była rabunkowa gospodarka skierowana przeciwko wszystkiemu, co obce. Nowi mieszkańcy nie widzieli potrzeby renowacji, dbania, a już tym bardziej odbudowy. Zresztą brak modernizacji przestrzeni przyczyniał się do wytwarzania wśród nowoprzybyłej ludności poczucia swojskości, czyli szczególnego, emocjonalnego związku z miejscem, dającego człowiekowi świadomość „bycia u siebie" i do powstawania specyficznych więzi międzyludzkich połączonych wspólnotą miejsca [Pawłowska 2001]. Zacierało się bowiem to, co było obce. Rugowane było to, co niezrozumiałe. Taki stan rzeczy był popierany przez władze, które zdawały sobie sprawę, że stworzenie relacji z nowymi ziemiami, powstanie nowej tożsamości i zapuszczenie korzeni, są konieczne.

Mimo wszystko pierwsza generacja mieszkańców osiedlonych na Ziemiach Zachodnich i Północnych postrzegała te tereny jako obce i tymczasowe praktycznie przez całe swoje życie. Wykazywała brak przywiązania do materialnego dziedzictwa miast i wsi [Biskupska 2018]. W cieniu tych poglądów i powojennej traumy kulturowej żyło również pokolenie następne, urodzone na tym terenie już po woj-

nie. Dopiero dla pokolenia urodzonego po 1971 r. ten obcy, „poniemiecki" krajobraz stał się oswojonym, własnym, a już nie tymczasowym miejscem do życia [Sakson 2017]. To pokolenie nie miałoby już prawdopodobnie żadnych oporów, aby podjąć się przywrócenia zabudowy przyrynkowej w Tucznie, ale trzeba również wziąć pod uwagę ostatni z analizowanych czynników – ekonomiczny.

Wacław Podlewski, przedstawiając zagadnienie zniszczonych miast Pomorza Zachodniego, na dołączonej i sporządzonej przez siebie mapie wskazał Tuczno jako miejscowość posiadającą zespół zabytkowy [Podlewski 1948]. Jednocześnie podzielił wszystkie 76 miast Pomorza Zachodniego na trzy grupy, z których interesuje nas szczególnie grupa trzecia, to znaczy miasta zniszczone o zachowanym planie zabytkowym, lecz takie, które poza nielicznymi obiektami zabytkowymi architektonicznymi (kościoły, ratusze, pojedyncze kamienice), posiadały przed zniszczeniem architekturę pozbawioną cech zabytkowości [Podlewski 1948]. Tuczno znalazło się właśnie w tej grupie. Podlewski proponował powstanie tu nowej, zharmonizowanej z ogólnym charakterem staromiejskim zabudowy, przy czym dopuszczał możliwość nieznacznych zmian układu urbanistycznego, które jednak nie naruszałyby idei dawnego założenia [Podlewski 1948]. Jednocześnie zaznaczał, że na konferencjach w Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Szczecinie ustalono kolejność miast, które ze względu na potrzeby życia gospodarczego, zagadnienia komunikacyjne, przewidywaną odbudowę wymagają szybkiego opracowania szczegółowych planów zagospodarowania przestrzennego, a nawet wymienił miasta Pomorza Zachodniego, przydzielając je do odpowiednich grup [Podlewski 1948]. Tuczno nie znalazło się w żadnej z nich.



Rys. 15. Tuczno, 2023 r. Ulica Wolności. Urząd Miejski po prawej stronie [J. Gałązka]

Wydaje się, że właśnie wtedy zadecydowano na wyższym szczeblu, że Tuczno nie znajdzie się na liście priorytetowej miast, które zasługują na odbudowę. Pamiętać trzeba, że wówczas decyzje podejmowane były w innych warunkach polityczno-ekonomicznych. Polska po przejęciu władzy przez partię komunistyczną była krajem scentralizowanym, a sprawy lokalne były rozstrzygane przez władze wyższych szczebli. Wprawdzie już w 1948 r. dostrzegano konieczność zachowania wartości zabytkowych (założeń urbanistycznych i obiektów zabytkowych) miast, ale odbudowa taka miała być powiązana z przebudową uzależnioną od przewidywanego rozwoju miasta, jego przeznaczenia, zagadnień komunikacyjnych i gospodarczych w ramach regionalnych i ponadregionalnych [Podlewski 1948]. Tuczno znajdujące się na podwójnej prowincji, ogólnopolskiej i regionalnej, najpierw woj. szczecińskiego, a później koszalińskiego, nieposiadające żadnego przemysłu, o niewielkiej liczbie ludności, będące skromnym zapleczem zaopatrzeniowym i administracyjnym głównie rolnictwa, nie miało najmniejszych szans na potraktowanie jako pełnoprawnego i priorytetowego ośrodka miejskiego. W powojennej gospodarce ciągłych niedoborów skromny strumień finansowy i materiałów budowlanych kierowany był do ośrodków ważniejszych z punktu widzenia władz, gdzie efekty odbudowy byłyby bardziej praktyczne, szybsze i konieczne z uwagi na nowe warunki funkcjonalne i ekonomiczne. Odbudowa Starego Miasta w Tucznie o przeważającej funkcji mieszkalnej nie mieściła w takich kategoriach, tym bardziej że mieszkańcy miasta osiedlili się na jego przedmieściach i zaczęli tam wieść swoje nowe życie, zagospodarowując osadę w odmienny od historycznego sposób.

Suma wszystkich czynników, jakie wskazano, powodowała, że brak odbudowy Starego Miasta w Tucznie się utrwalił i nawet zmiana stosunków społeczno-ekonomicznych po 1989 r. nie przyniosła zmian. Obecnie o jej braku decydują już jedynie czynniki ekonomiczne. Mówimy bowiem o niezamożnej gminie, niezamożnych ludzi. Objęcie terenu Starego Miasta ochroną konserwatorską spowodowało, że nowa zabudowa wymaga jej uzgodnienia z konserwatorem i jest ściśle reglamentowana co do parametrów budynków i ich posadowienia na działkach. Oznacza to, że w przypadku budowy nowych obiektów w tym obszarze musi znaleźć się bardzo świadomy inwestor, który byłby gotowy na szereg ograniczeń i kompromisów. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że taka inwestycja okazałaby się droższa od zabudowy w miejscach, gdzie takie ograniczenia nie występują.

Należy w tym miejscu postawić pytanie, w jaki sposób zaniechanie odbudowy historycznego centrum wpłynęło na powojenny rozwój miasta i jego stan obecny. Trend rozwojowy miasta w kierunku północnym był widoczny już przed wojną, po jej zakończeniu tylko się utrwalił i pogłębił. Niemniej Tuczno straciło na skutek działań wojennych miejsce, które wcześniej stanowiło element jego „DNA" – wyraźną i łatwo dostępną przestrzeń publiczną, która w dużej mierze stanowiła o jego tożsamości, swoje *genius loci*, które stanowi sumę krajobrazu przyrodniczego i zabudowy. Po ostatniej wojnie przestrzeń ta pozostała jedynie w namiastce. Nawet zamek i kościół przy rynku stanowią obiekty wyobcowane pozbawione należytej oprawy w postaci zwartej zabudowy śródmiejskiej, z których korzysta się jedy-

nie od czasu do czasu. Nie są zaś stałą scenografią życia codziennego. Tak jak historycznie Stare Miasto stanowiło niegdyś najbardziej atrakcyjną część miasta, tak całą pewnością nie jest nią obecna główna ulica – ul. Wolności. Jest to wnętrze niewielkiej wartości, bez wyrazu, nie kreujące tożsamości, mało atrakcyjne, a z uwagi na wzmożony ruch samochodowy również niebezpieczne. Na ul. Wolności i w jej sąsiedztwie znajdują się główne placówki handlowe i Urząd Miasta. Obszar ten nie jest jednak wizytówką Tuczna, stanowi centrum funkcjonalne, ale nie symboliczne, które wciąż chyba zlokalizowane jest jednak na Starym Mieście. Jego przedwojenną architekturę mieszkańcy znają z pocztówek i starych zdjęć i mają do niej nostalgię, chociaż przecież nawet ich przodkowie nie mieli z nią bezpośredniej styczności [Modzelewska 2015]. W wyniku braku odbudowy rozerwaniu uległa też przedwojenna, zwarta struktura miasta, a nowa zabudowa wobec zaniku centralnej jego części uległa rozproszeniu i stała się chaotyczna. Nie wytworzyły się żadne liczące się nowe przestrzenie publiczne. Nawet wydarzenia masowe odbywają się na stadionie miejskim, który zlokalizowany jest wprawdzie przy ul. Wolności, jednak w pewnym oddaleniu od funkcjonalnego centrum.

Czy zaniechanie odbudowy historycznego centrum wpłynęło na powojenny rozwój miasta i czy wpływa na jego stan obecny? Wydaje się, że tak, jednak trudno jest określić dokładnie, w jakim stopniu. Już samo uszczuplenie zasobu mieszkaniowego na skutek wojny spowodowało, że w mieście mogło zamieszkać po prostu mniej ludzi, a powojenne Tuczno nigdy nie odzyskało przedwojennej liczby ludności. Zaniechanie odbudowy wpłynęło bezsprzecznie na obniżenie atrakcyjności miasta, ponieważ dotyczyło najistotniejszej jego części. O ile piękne położenie Tuczna pomiędzy jeziorami jest jego wielkim walorem turystycznym, to przestrzeń miasta rozczarowuje, jest nieatrakcyjna i nie próbuje nawet nawiązać do wcześniejszej świetności. W swoistej grze konkurencyjności pomiędzy okolicznymi miastami Tuczno straciło siłę przyciągania. To ludzie tworzą miasta. Jeżeli ich ubywa, miasto traci powoli swoje siły witalne i nie jest w stanie dotrzymać kroku współczesności. Dobra przestrzeń publiczna jest atutem, zachęca do spotkań i integracji, wymiany społecznej, organizacji różnego typu imprez, zachęca turystów do odwiedzin, sprawia, że miasto ożywa i zyskuje na atrakcyjności, przyciąga. Tymczasem po Starym Mieście pozostała pusta przestrzeń ożywiana środowymi targami, a wśród tej pustki wznoszą się dwa pomniki dawnej chwały – zamek i kościół. Niezabudowany obszar rynku odbierany jest negatywnie [Majorek, Halama 2019]. Razem z jego historyczną zabudową miasto straciło swój zwornik i funkcjonuje ciągle w cieniu tej wyrwy.

5. WNIOSKI I REKOMENDACJE

Szerokie przedstawienie przeszłości i teraźniejszości urbanistycznej Tuczna, przeanalizowanie przyczyn i skutków braku odbudowy Starego Miasta oraz możliwych scenariuszy jego odbudowy pozwala na wyciągnięcie wniosków i sformułowanie rekomendacji.

Pierwsze i najważniejsze pytanie, jakie powinno zostać zadane, to czy w ogóle zasadna jest odbudowa zabudowy przyrynkowej. Sławomir Gzell twierdzi, że „Pustki to […] miejsca pozbawione znaczenia nie dlatego, że są puste. Przeciwnie, są puste dlatego, że nie mają znaczenia. Jednak to może stanowić ich siłę" [Gzell 2020: 199]. W przeciwieństwie do pustek, które nigdy nie zostały zagospodarowane, pustka po nieodbudowanym historycznym centrum Tuczna ma głębokie znaczenie tożsamościowe, jednak jej zapełnienie przekazem urbanistycznym, architektonicznym, historycznym, symbolicznym może nadać temu miejscu znaczenie zdecydowanie większe, niż ma obecnie. Teraz to jedynie ślad dawnej przeszłości, świadek trudnej historii. Pozostaje na peryferiach życia codziennego, a mimo to wciąż tkwi w świadomości mieszkańców jako ważny znak przeszłości i tożsamości Tuczna. Jego utrata spowodowała dezintegrację przestrzenną, utratę miejsca o najwyższej randze, pozbawienie jego prawdziwie mieszczańskiego oblicza i złamanie kodu europejskiego miasta z jego podstawowym elementem – rynkiem. Tuczno bez rynku jest w swoistym purgatorium: z całą pewnością nie jest wsią, ale nie jest też już pełnoprawnym miastem. Jest raczej miasteczkiem bez hierarchii i bez oblicza, bo nawet zamek i piękny kościół bez należnego otoczenia, bez tła, tracą dużo swojego semiotycznego sensu, tworzą niejako wytrzebiony i nieprawdziwy krajobraz kulturowy. Chociażby z tego względu należy rozważyć jednak odbudowę tej części miasta. Negatywny wpływ jej braku był już przedmiotem analizy w niniejszej pracy. Warto spróbować odwrócić ten trend.

Anna Ciążeńska zadała przewrotne pytanie: dlaczego rynki są niepotrzebne [Ciążeńska 2009]? Odpowiadając na nie, wskazała, że rynek rozumiany jako wielofunkcyjny plac miejski nie istnieje w naszych czasach [Ciążeńska 2009]. Wielkopowierzchniowy handel, coraz bardziej intensywna zabudowa w innych częściach miasta, brak pomysłu na zagospodarowanie i codzienne funkcjonowanie przestrzeni publicznej rynku i jej zaniedbanie powodują, że mieszkaniec nie ma potrzeby odwiedzania tej części miasta. Ale czy to oznacza, że należy się go w ogóle pozbyć, wyłączyć ze swoistej gry życia miejskiego? Ciążeńska przyznaje, że rynek może odzyskać swoją świetność, o ile władze lokalne znajdą na tę przestrzeń pomysł. Wymaga więc ona odpowiedniego wyreżyserowania [Ciążeńska 2009]. W odniesieniu do Tuczna możliwości jest naprawdę wiele, aby rynek w dalszym ciągu stanowił istotne miejsce dla społeczności, ale również dla turystów. Trzeba bezwzględnie utrzymać ciągle tlącą się funkcję placu targowego, ale także wprowadzić na rynek więcej cyklicznych wydarzeń, zachęcając do ich organizacji mieszkańców nie tylko samego Tuczna, ale również gminy, aktywizować ich do wspólnego działania. Mogą to być imprezy kulturalne, uroczystości patriotyczne, działania performansu artystycznego, lokalne kiermasze, przeglądy i wystawy, jarmarki, pokazy, dożynki. Ważne jest, aby nawet teraz, przed jakąkolwiek odbudową, miejsce to ponownie zaczęło funkcjonować jako element tożsamości miejskiej, gdzie w razie potrzeby spotkać się może większa liczba mieszkańców. Jak wskazano, potrzebna jest w tym zakresie aktywna i niekonwencjonalna polityka miejskich władz, jak również umiejętność aktywizowania i współdziałania lokalnej społeczności. Konieczny jest prze-

myślany program, reklama, przejrzysta informacja i przede wszystkim konsekwencja w działaniu. Dobre efekty niekoniecznie muszą nastąpić od razu. Zmiana postrzegania rynku wśród mieszkańców, którzy od dziesięcioleci byli go pozbawieni, to praca na dłuższy czas, wymagająca determinacji.

Skoro zakładamy, że odbudowa Starego Miasta w Tucznie byłaby z wielu powodów warta rozważenia, to powstaje pytanie, według jakiego scenariusza tego dokonać. Jak odbudować przyrynkowe bloki urbanistyczne? W dużej mierze przesądza o tym ochrona konserwatorska, którą objęty jest omawiany obszar [Biranowska-Kurtz 2012]. Wśród wielu szczegółowych zapisów dotyczących tego procesu bezwzględne jest zachowanie rynku staromiejskiego w całym jego obszarze oraz utrzymanie istniejącej, brukowanej nawierzchni placu i sąsiadujących z nim ulic (z wyjątkiem drogi wojewódzkiej) [Biranowska-Kurtz 2012]. Odnośnie do zabudowy bloków przyrynkowych dopuszczono zabudowę plombową wykonaną według indywidualnych projektów, o charakterze i wysokości zbliżonymi do historycznych przekazów. Umożliwiono jednak modyfikację wysokości, w przypadku wykorzystania połaci dachowych na cele użytkowe, dopuszczając wtedy jedynie lukarny szczupakowe lub okna połaciowe [Biranowska-Kurtz 2012]. Przy samym rynku powinna powstać zwarta zabudowa dwukondygnacyjna, a w budynkach bezpośrednio nieprzylegających do niego jedno- lub dwukondygnacyjna, zróżnicowana w zależności od lokalizacji wysokości zabudowy od 1,5 do 2,5 kondygnacji, kalenicowa, podkreślająca w elewacjach dawne podziały własnościowe, nawiązujące do lokalnej architektury historycznej [Biranowska-Kurtz 2012].

Odrębnie należałoby potraktować miejsce po rozebranym kościele ewangelickim znajdujące się pośrodku placu rynkowego. Społeczność protestancka była istotną częścią populacji przedwojennego miasta. Obecnie pozostał po niej w zasadzie jedynie cmentarz, który również jest pod ochroną konserwatorską. Warto zachować zieleń, która porasta miejsce po kościele, ale sam teren uporządkować i otoczyć parkanem. Konserwator zaleca odtworzenie awersów murów tego kościoła, lub chociażby zaakcentowanie jego rzutu [Biranowska-Kurtz 2012]. Walter Benjamin w swoim eseju *O pojmowaniu historii* pisał: „Streift denn nicht uns selber ein Hauch der Luft, die um die Früheren gewesen ist? ist nicht in Stimmen, denen wir unser Ohr schenken, ein Echo von nun verstummten”[7] [Benjamin 1940] Warto zagospodarować ten teren z szacunku dla tchnienia tych, którzy zapisali się w historii miejscowości, mimo że byli innego wyznania. Samą zaś zieleń można wykorzystać jako miejsce rekreacji poprzez odpowiednie jej urządzenie i pielęgnowanie, dostawienie ławek i upamiętnienie byłych mieszkańców miasta.

Z dokumentacji konserwatorskiej nie wynika wprost, czy preferowana odbudowa winna nastąpić w formie retrowersji czy tematyzacji. Prześledzenie jednak szczegółowych zapisów zaleceń wskazuje, że chodzi jednak o ten drugi sposób

[7] Tłumaczenie (J.G.): Czy nas samych nie muska podmuch powietrza, które otaczało tych, którzy byli przed nami? Czy w głosach tych, którym się przysłuchujemy nie brzmi echo tych, którzy zamilkli?

odbudowy, a zwłaszcza unikanie zabudowy modernistycznej i zbyt kwiecistego postmodernizmu. Wydaje się to uzasadnione nie tyle z racji na obecną zabudowę samego Tuczna, bo przedwojennych budynków zachowało się tutaj niewiele, ale w odniesieniu do historycznej zabudowy okolicznych miejscowości.

Rolą władz lokalnych powinno być rozważenie, czy nie potraktować terenu Starego Miasta w Tucznie jako rezerwy dla zabudowy mieszkalnej z usługami w parterach budynków. Konieczne jest w tym zakresie uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który usankcjonowałby właśnie takie funkcje w nowej zabudowie tej części miasta. Władze Tuczna doceniają jego turystyczne walory, co zostało podkreślone w istniejących dokumentach strategicznych. Tym bardziej warto więc tę przestrzeń zagospodarować, aby wyeksponować charakter turystyczny miasta. W toku uzgodnień planu z konserwatorem zabytków można także uściślić funkcje poszczególnych stref zabudowy. Na sam rynek i do bloków przyrynkowych można wprowadzić usługi hotelarskie, zwłaszcza małe pensjonaty, ale także lokale gastronomiczne, obiekty sportu i rekreacji np. małą siłownię, ochrony zdrowia, gabinety kosmetyczne itp. Szkoda, że władze miejskie nie zdecydowały się na budowę nowego ratusza w starej lokalizacji. Prestiż miejsca oraz powrót centrum administracyjnego miasta na swoje dawne miejsce zdecydowanie pomogłyby w przyciągnięciu inwestorów. W budynku nowego ratusza lub ewentualnie innym zbudowanym na potrzeby ośrodka kultury regionalnej można by ulokować izbę tradycji i kultury z wystawą stałą i czasową. Obecnie takiego miejsca w Tucznie brakuje. Mogłyby również znaleźć się w nim pomieszczenia przydatne na potrzeby lokalnej społeczności i działalność regionalnych stowarzyszeń.

Jak już wcześniej wspomniano w związku z ochroną obszaru Starego Miasta nowa zabudowa musi być ściśle regulowana, co powoduje, że nie jest to teren przeznaczony dla przypadkowego inwestora. Miasto ma jednak narzędzia, aby zwiększyć ich zainteresowanie i wspomóc w przygotowaniu inwestycji. Nie można mieć jednak złudzeń. Tuczno nie jest miastem o dużych przychodach, więc środki te będą zwłaszcza z początku skromne, ale być może rozłożone na lata dadzą po pewnym czasie pożądane efekty. Rozważyć należałoby także sfinansowanie badań archeologicznych uściślających przebieg pierwotnych linii regulacyjnych, bez określenia których nie mogą być wykonywane prace projektowo-ziemne [Biranowska-Kurtz 2012]. Pod względem uzbrojenia terenu obszar starego miasta jest przygotowany pod rozbudowę.

Władze każdego polskiego miasta i miasteczka próbują budować jego markę, rozpoznawalność i związaną z nią tożsamość, wpływać na jego wizerunek i dbać o niego. Tuczno ma niewątpliwe atuty, aby również stać się miejscem bardziej rozpoznawalnym i przyciągającym większą niż do tej pory liczbę turystów. Warto pomyśleć o nawiązaniu współpracy z organizacjami zrzeszającymi podobne miejscowości, np. z siecią marki *Cittaslow*. Zrzeszone w niej miasta wyróżniają się bogatą historią, lokalnymi tradycjami i kulturą. Każde z nich rozwija indywidualny charakter społeczny i kulturowy, dąży do zachowania zabytkowej tkanki miejskiej, a ich misją jest tworzenie unikalnego krajobrazu miejskiego wyrażającego jego

genius loci [Zadęcka 2017]. Sieć upowszechnia turystykę nastawioną nie na masowy ruch turystyczny, ale na formy zindywidualizowane, harmonię z lokalnym środowiskiem, społecznością i kulturą [Zadęcka 2017]. Może więc zamiast mozolnie budować własną markę i promować się samotnie warto byłoby przystąpić na przykład do tej sieci miast i w ten sposób zyskać nowe możliwości, które daje siła coraz bardziej docenianej marki [Stanowicka 2018].

Wraz ze swoim rynkiem Tuczno niewątpliwie straciło wiele ze swojego przedwojennego uroku i atrakcyjności. Przeszłość tego miasta po 1945 r. rzutuje mocno na teraźniejszość, obecny jego stan i perspektywy rozwojowe. Odbudowa rynku nie zagwarantuje jego gwałtownego rozwoju, ale może być jednym z czynników, które spowodują, że ten rozwój będzie szybszy i bardziej zauważalny. Jest to ewidentna szansa dla miasta i jego mieszkańców i chociażby z tego powodu warto z niej skorzystać.

LITERATURA

Adamczewska-Wejchert H., Wejchert K., 1986, *Małe miasta. Problemy urbanistyczne stale aktualne*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.

Arszyński M., 1961, *Tuczno, pow. wałecki, woj. koszalińskie. Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania miasta oprac. na zlec. Ministerstwa Kultury i Sztuki, Zarząd Muzeów i Ochrony Zabytków*, P.P. Pracownie Konserwacji Zabytków – Pracownia Dokumentacji Historycznej, Warszawa, Maszynopis w Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Szczecinie.

Bartosik P., 2015, *Życie polityczne Wałcza i okolic w latach 1945-1990*, Instytut Pamięci Narodowej, Oddział w Szczecinie, Szczecin.

Benjamin W., 1940, *Über den Begriff der Geschichte (O pojęciu historii)*, https://www.textlog.de/benjamin/abhandlungen/ueber-den-begriff-der-geschichte (dostęp: 28.05.2023).

Biranowska-Kurtz A., 2012, *Tuczno. Studium urbanistyczno-historyczne z wytycznymi konserwatorskimi*, Szczecin, Maszynopis w Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Szczecinie.

Biskupska K., 2018, *Przestrzeń i zieleń. O krajobrazie kulturowym Ziem Zachodnich i Północnych – inaczej*, w: *„Ziemie Odzyskane". W poszukiwaniu nowych narracji*, red. E. Kledzik, M. Michalski, M. Praczyk, Instytut Historii UAM, Poznań.

Chmiel J., 2015, *Poczta w Tucznie w latach 20. XX wieku*, w: *Tuczno poprzez wieki. Studia i szkice*, red. E. Krasucki, R. Ptaszyński, Stowarzyszenie Przyjaciół Drawska „Meander", Drawsko Pomorskie–Szczecin.

Ciążeńska A., 2009, *Dlaczego rynki są niepotrzebne?*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej", z. 49.

Domino J., 2010 *Biskupiec, Dąbrówno, Kisielice, Miłomłyn, Susz, Zalewo. Szanse – brak szans*, „Kurier Konserwatorski", nr 9.

Gałązka J., 2023, L*osy odbudowanych miejscowości na Ziemiach Odzyskanych po II wojnie światowej*, https://depot.ceon.pl/handle/123456789/22840 (dostęp: 14.09.2023).

Gzell S., 2020, *Urbanistyka XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Heise J., 1887, *Die Bau und Kunstdenkmäler der Provinz Westpreussen. Heft IV. Die Kreise Marienwerder (westlich der Wechsel), Schwetz, Konitz, Schlochau, Tuchel, Flatow und Dt. Krone*, Kommissions-Verlag von Th. Bertling, Danzig (Gdańsk).

https://kisielice.warmia.mazury.pl/urzad-miejski/dane-statystyczne/632-dane-statystyczne-za-rok-2022 (dostęp: 20.05.2023).

https://treemagic.org/rademacher/www.verwaltungsgeschichte.de/deutschkrone.html#ew39dtkrotutzstadt, dostęp w dniu 11 kwietnia 2023 r.

Karta ewidencyjna zabytku nieruchomego wpisanego do rejestru zabytków województwa lubuskiego – Kostrzyn nad Odrą – fortyfikacje bastionowe Twierdzy Kostrzyn (z dziełami murowanymi i ziemnymi), w obrębie Starego miasta. Wpis do rejestru 18.12.1963 r., 02.11.1976 r. i 28.05.2015 r., sygn. KOK-I-625/63; Kostrzyn nad Odrą – zamek z poł. XVI w., wpis do rejestru 20.06. 1963 r. pod nr. 599.

Karta ewidencyjna zabytku nieruchomego wpisanego do rejestru zabytków województwa warmińsko-mazurskiego – Kisielice – założenie urbanistyczne Starego Miasta. Wpis do rejestru 17.11.1997 r. pod nr. 732.

Karta ewidencyjna zabytku nieruchomego wpisanego do rejestru zabytków województwa zachodniopomorskiego – Tuczno – Stare Miasto. Wpis do rejestru 17.05.1989 r. pod nr 559.

Klementowski R., 2018, *„…szli wszędzie, dokąd ich partia posłała…" – „Odzyskiwanie" Ziem Zachodnich w kontekście polityki pamięci historycznej władz po 1945 roku*, w: *„Ziemie Odzyskane". W poszukiwaniu nowych narracji*, red. E. Kledzik, M. Michalski, M. Praczyk, Instytut Historii UAM, Poznań.

Kołakowski L., 1990, *Horror metaphysicus*, tłum. M. Panufnik, Res Publica, Warszawa.

Kozłowski K., 2000, *Między racją stanu a stalinizmem. Pierwsze dziesięć lat władzy politycznej na Pomorzu Zachodnim 1945-1955*, Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych, Warszawa–Szczecin.

Kühnel A., 1918, *Zasady budowy małych miast i miasteczek*, Wydawnictwo Polskiego Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie, Lwów.

Kuszyk K., 2019, *Poniemieckie*, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec.

Labuda A.S., 1997, *Niemieckie dziedzictwo historyczno-artystyczne w Polsce. Sądy, stereotypy i opinie po II wojnie światowej*, „Artium Quaestiones", nr VIII.

Lemański J., 2020, *Walki o Tuczno w 1945 r.*, w: *Szkice do dziejów Tuczna*, red. P. Bartosik, Regionalne Towarzystwo Historyczne Ziemi Wałeckiej, Wałcz.

Leśniakowska M., 1998, *Polska historia sztuki i nacjonalizm*, w: *Nacjonalizm w sztuce i historii sztuki 1789-1950*, red. D. Konstantynów, R. Piaseczny, P. Paszkiewicz, Instytut Sztuki PAN, Warszawa.

Łęcki W., Maluśkiewicz P., Wałkowski J., 1987, *Wał Pomorski. Przewodnik. Wydanie II zmienione*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.

Majorek A., Halama A., 2019, *Wpływ niewykorzystanych przestrzeni miejskich na atrakcyjność miasta*, „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN", z. 274, s. 248.

Migdalski P., 2021, *Między możliwościami, potrzebami, polityką, mitologią i wykorzystanymi szansami. Kilka refleksji wokół zniszczeń i odbudowy miast pomorskich po II wojnie światowej*, w: *Odbudowa miast Pomorza Zachodniego po II wojnie światowej. Wybrane problemy*, red. P. Migdalski, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Muzeum Archeologiczno-Historyczne w Stargardzie, Poznań–Stargard.

Modzelewska A., 2015, *Komuniści jako chłopiec do bicia. Wpływ okresu PRL-u na współczesne dzieje Tuczna w świadomości mieszkańców miasta*, w: *Tuczno poprzez wieki. Studia i szkice*, red. E. Krasucki, R. Ptaszyński, Stowarzyszenie Przyjaciół Drawska „Meander", Drawsko Pomorskie–Szczecin.

Pawłowska K., 2001, *Idea swojskości i krajobrazu kulturowego*, w: *Krajobraz kulturowy. Idee, problemy, wyzwania*, red. U. Myga-Piątek, Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, Uniwersytet Śląski, Sosnowiec.

Pleśniak J., 2015, *Tuczno w latach 1945-49*, w: *Tuczno poprzez wieki. Studia i szkice*, red. E. Krasucki, R. Ptaszyński, Stowarzyszenie Przyjaciół Drawska „Meander", Drawsko Pomorskie–Szczecin.

Płotkowiak M., 2021, *Refleksje na temat procesu przekształceń miast na terenie Pomorza Zachodniego po II wojnie światowej*, w: *Odbudowa miast Pomorza Zachodniego po II wojnie światowej. Wybrane problemy*, red. P. Migdalski, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Muzeum Archeologiczno-Historyczne w Stargardzie, Poznań–Stargard.

Podlewski W., 1948, *Zagadnienia odbudowy miast zabytkowych Pomorza Zachodniego*, „Ochrona Zabytków", t. 1, nr 3-4.

Powszechny sumaryczny spis ludności z dn. 14. II 1946 r., 1947, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

Puciata M., 1973, *Wystrój wnętrza kościoła parafialnego w Tucznie w powiecie Wałeckim*, „Koszalińskie Zeszyty Muzealne", t. 3.

Rocznik statystyczny województwa pilskiego 1976, 1976, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Pile.

Rykiel Z., 2011, *Kolonizacja a tożsamość społeczna na Ziemiach Zachodnich – przykład Zielonej Góry*, w: *Polskie Ziemie Zachodnie. Studia socjologiczne*, red. A. Michalak, A. Sakson, Ż. Stasieniuk, Instytut Zachodni, Poznań.

Sakson A., 2017, *Socjologia Ziem Zachodnich i Północnych – nowe paradygmaty i wyzwania badawcze. Refleksje na kanwie obrad XVI Ogólnopolskiego Zjazdu Socjologicznego w Gdańsku*, „Rocznik Ziem Zachodnich", nr 1.

Salm J., 2021, *Zmieszczenia wojenne jako czynnik determinujący krajobraz miejski na przykładzie ośrodków Polski północno-wschodniej i co z tego wynika*, w: *Oblicza wojny*. Tom 5. *Miasto i Wojna*, red. W. Jarno, J. Kita, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Schmitt F.W.F., 1867, *Geschichte des Deutsch-Croner Kreises*, Verlag von E. Lambeck, Thorn (Toruń).

Schultz F., 1902, *Geschichte des Kreises Deutsch-Krone*, Verlag der Garms'schen Buchhandlung und Buchdruckerei, Deutsch-Krone (Wałcz).

Siemiński P., 2015, *Ołtarze kościoła parafialnego w Tucznie*, w: *Tuczno poprzez wieki. Studia i szkice*, red. E. Krasucki, R. Ptaszyński, Stowarzyszenie Przyjaciół Drawska „Meander", Drawsko Pomorskie–Szczecin.

Sobieszczańska K., Nawrot D., Syguła K., Rochowiak E., Stróżyński P., Cholewo M., *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Tuczno*, Wojewódzkie Biuro Urbanistyki i Architektury w Pile, Piła.

Sokołowski D., 2016, *Miasta zdegradowane i potencjalne w województwie warmińsko-mazurskim*, „Komunikaty Warmińsko-Mazurskie", nr 2 (292).

Soorholtz T., 2022, *1834 – Kiedy spłonęło Tuczno*, w: *Z dziejów Tuczna i ziemi tuczyńskiej*, red. P. Bartosik, Regionalne Towarzystwo Historyczne Ziemi Wałeckiej, Tuczno.

Stanowicka A., 2018, *Indywidualna marka miasta czy marka sieci miast – problemy jej budowania w miastach zrzeszonych w sieci Cittaslow*, „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN", z. 272.

Tureczek M., 2000, *Konteksty „Poniemieckiego" Karoliny Kuszyk. O doświadczeniu Polski Zachodniej oczami pokolenia lat 70. XX wieku*, „Przegląd Zachodniopomorski", rocznik XXXV, z. 1.

Uchwała Nr XIII/86/2007 Rady Miejskiej w Tucznie z dnia 28 grudnia 2007 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Tuczno.

Uchwała Rady Miejskiej w Tucznie z dnia 25 września 2017 r. nr XXXV/276/2017 – Strategia Rozwoju Gminy Tuczno na lata 2017-2026.

Układ między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Republiką Federalną Niemiec o podstawach normalizacji ich wzajemnych stosunków, podpisany w Warszawie dnia 7 grudnia 1970 r. [online: https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19720240168/O/D19720168.pdf (dostęp: 18.05.2023).

Wolf Ch., 1981, *Wzorce dzieciństwa*, tłum. S. Bałut, Wydawnictwo Czytelnik, Warszawa.

Zadęcka E., 2017, *Zrównoważony rozwój małych miast w świetle warunków i wymogów stowarzyszenia Cittaslow*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej, Zarządzanie", nr 25, t. 2.

Zaremba M., 2012, *Wielka trwoga. Polska 1945-1947. Ludowa reakcja na kryzys*, Wydawnictwo Znak, Instytut Nauk Politycznych PAN, Kraków.

TUCZNO – FUTURE LOST WITH ITS MARKET SQUARE?

Summary

Tuczno – a small Polish town in the West Pomeranian Voivodeship lost during the Second World War its market square together with all urban blocks around. The town began to develop on the side of its suburbs, leaving unreconstructed areas of its former centre. The purpose of the study is analysis of the urban past and present of the town. There were made attempts to find an answer to the question why historical market square of Tuczno was not rebuilt, and were proposed solutions and recommendations for the future.

Keywords: Recovered Territories, Tuczno (Tütz), war damage, post-war restoration, monumental old-town complexes, urban heritage

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.4

Magdalena JAGIEŁŁO-KOWALCZYK[*], Ewa STACHURA[**], Dominika POLUK[***]

SPATIAL TRANSFORMATION OF A HERITAGE CITY BY INFILL DEVELOPMENT: THE CASE OF RACIBORZ OLD TOWN

The sustainable development of urbanised space requires the implementation of long-term measures concerning pre-existing and planned development. Development strategies for large and small cities emphasise space transformation following environmental principles. This can be considered as a tool to facilitate the sustainable development of existing urban layouts. Hence, the principal objective is to identify problems with sustainable infill in city centres. This paper will use Raciborz as a case to show how implementation guidelines can be developed that are sensitive to the city's spatial development history. Against this background, comments will be made on selected design scenarios of a city block that contained the site of the former Raciborz Synagogue. These scenarios are considered optimal from the standpoint of the city's urban quality, understood as a conglomerate of functional, technical, aesthetic, and social values. It also points to conflicts and conflicting expectations concerning the site in question and defines a framework for compromise.

Keywords: city centre, infill development, heritage, spatial transformation, spatial development factors

1. INTRODUCTION

This paper will discuss aspects of urban heritage preservation in cities. Urban heritage is an important part of the heterogeneous city structure and is usually subject to strict control. It consists of tangible and intangible elements of various historical

[*] Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Wydział Architektury, Katedra Kształtowania Środowiska Mieszkaniowego. ORCID: 0000-0002-3971-839X.

[**] Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Wydział Architektury, Katedra Kształtowania Środowiska Mieszkaniowego. ORCID: 0000-0002-0870-5887.

[***] Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Szkoła Doktorska. ORCID: 0000--0002-9561-2151.

value and significance, scale, and spatial context. This includes objects/complexes of lower importance that have been rearranged or transformed that altered their previous appearance.

The ICOMOS definition defines heritage as a broad concept that includes natural and cultural environments. It encompasses landscapes, historic places, sites, built environments, biodiversity, collections of past and continuing cultural practices, knowledge and living experiences. It records and expresses the long processes of historic development that form the essence of diverse national, regional, indigenous, and local identities and is an integral part of modern life. It is a social dynamic reference point and a positive instrument for growth and change.

The conditions of postmodernity question the resilience of common values and references that are constantly changing. Technological tools can make the perception of change quick often leaving people little time to understand and adapt to such change leaving no references for a stable identity. Martorell suggests that heritage may be a powerful element anchoring societies/communities to universal values that strengthen attachment to a location and its social and cultural contexts [Martorell 2016]. Each locality or community's particular heritage and collective memory are irreplaceable and an essential foundation for development, both now and into the future. Moreover, the relevance of sustainable economic, environmental, and social conditions will be seen as interconnected elements of the same process (UNESCO). The increasing significance of heritage in the process of transforming sities/cities toward sustainability presents challenges for their preservation and maintenance. Currently, the process of reformulating the concept of heritage and its protection is ongoing with the needs and conditions of the contemporary [Szmygin 2016].

Research and practice have demonstrated that urban heritage plays an important role in enhancing the quality of life in cities and contributes to economic growth globally. So, the protection, conservation, and enhancement of a heritage asset has become a key strategy in achieving urban sustainability. It will also allow preserving and improving the spatial culture at the architectural level as well as the more abstract, intangible level. As a result of random and uncontrollable processes and the expression of a conscious design, spatial culture will create a valuable background for future development [Gerber 2012]. Today cities are confronting strong tensions for implementing policies and programs for sustainable action [Fouseki, Guttormsen, Swensen 2021]. This involves the continuing challenge to provide secure and sustainable places to live in the face of intense development pressure, dynamic spatial and social change and a diverse range of possibilities and contradictions [James 2015]. Efforts to achieve sustainability are often in conflict with economic growth and effectiveness [Jabareen 2006] and threaten the value and integrity of heritage. Conservation and, in the case of architecture, proper functional and technical adaptation can ensure the continuation of a work's tangible and intangible life [Barbosa, Oliviera, Pinho 2010]. From this standpoint, the preservation of a building or architectural complex of historical value becomes possible via its adaptive reuse, which

corresponds broadly to contemporary requirements as well as supplementation via extension [Rogerson 2020]. Thus, the notion of preservation also refers to locations/sites where important, prestigious buildings, of oten high historical and aesthetic value, once stood.

One important way of intervening in heritage sities is infill development. Infill development seeks to construct or redevelop homes, businesses, and public facilities on unused and underutilized lands within existing urban areas. Infill is a crucial ingredient in accommodating growth and leading communities to be environmentally and socially sustainable. It encourages more compact and interconnected urban development that can better meet community needs by making them affordable, walkable, safe, cohesive, and socially supportive.

1.1. Urban interventions in heritage areas of cities

Historic cities incorporate a promise for the future. They contain the "genetic code" and "genetic seeds" of specific deep structures and corresponding human practices and processes that future generations may benefit from [Fouseki, Guttormsen, Swensen 2021]. Once reactivated, these seeds can develop in different soils, bringing social relevance, emotional content, and sensorial enjoyment to emerging new urban structures [Stefano 2010]. Change in urban structures is inevitable. Buildings, streetscapes, and urban areas continuously evolve according to technological change and the needs of their inhabitants. In cases of evolutionary development or redevelopment after disasters, it is essential to determine the role of contemporary architecture and its effect on change in heritage areas. Agreement on interventions that will protect and conserve the unique character and quality of a historic environment recognized by communities as important for future generations must be started.

While historic areas typically exhibit a range of heritage values, such as social, historical, and architectural, the design quality and aesthetic values of a new insertions are also important [Sanders 2015]. While the impact of new development in historical and design contexts may be seen as subjective, increasing development pressure has pushed goverments and the conservation community to provide more objective guidance and rules to secure the quality of outcomes [Mac Donalds 2011]. Guidelines and rules are presented as general principles at the global community level and more precisely elaborated for countries, regions, and cities. Uban and architectural interventions in heritage areas are now basen on international documents and charters such as the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation (UNESCO), the International Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property (ICCROM) and the International Commission on Monuments and Sites (ICOMOS) [Elnokaly, Elseragy 2013]. An ongoing debate is now occurring globally on the need for such standards to achieve

some level of consensus at an international level. It is worth underlining that communities and, more widely, space users also play a significant role in participatory actions on a local scale.

2. HISTORY OF RACIBORZ: PHASES OF ITS SPATIAL DEVELOPMENT

Raciborz is a medium-sized city located in the Silesian Province of southwestern Poland on the banks of the Oder River at a crossroad of many important trade routes. Reference to Budorgis – presumably Raciborz – can be found on Ptolemy's map from 142-147 CE. The city gained municipal rights in 1217 under Flemish Law, and later in 1299, Prince Przemyslaw transferred power in Raciborz to the city council according to the Magdeburg Law. Beneficial rights provided good conditions for the city's development. This history has strongly influenced the city, shaped its multicultural nature, and brought prosperity, wars, and threats. Raciborz first belonged to the Silesian dynasty of Piasts (up to 1551), later to the Habsburgs and finally was attached to the Kingdom of Prussia. After the First World War (as was the case of the predominant part of Upper Silesia), Raciborz was ethnically mixed, having citizens of both Polish and German origin. A plebiscite in 1921 established a border between Poland and Germany based on nationality. The new border saw Raciborz remain a German city. After the Second World War Raciborz was incorporated into Poland [Newerla 2008].

The Old Town of Raciborz is situated on the left bank of the Oder River, with the castle located on the opposite (northern) bank. Chronicles from the eleventh-century mention Raciborz Castle and its layout that follows the old settlement plan dating to the thirteenth century. Gothic and Renaissance elements are present in the Castle's architecture. Initially, Raciborz Castle was owned by the Silesian Princes and later belonged to Czech and German ducal or noble families.

The spatial development of the city reflects its history according to the prevailing social, political, and economic conditions. Its geographical location and the rights mentioned above received in 1217 and 1299 allowed Raciborz to grow from a small settlement into a city of regional significance.

Raciborz's nineteenth-century spatial layout formed most probably in the second half of the thirteenth century. It is typical fo towns founded in the Middle Ages and has an almost-regular circular shape containing dense development framed by the city's fortifications. Based on a rectangular grid, the original plan covers about 30 hectares being a single, regular plot of 50 by 200 feet. Three plots (or a multiple of three) were joined into larger blocks. This system was readable in the nineteenth century in the northern and southern frontages of the Market Square. The module adopted in the eastern frontage resulted trom the distance between the already ex-

isting Dominican and parish churches. Market Square is rectangular with dimensions raning from 200 to 400 feet with a long axis was along the north-south line forming an essential part of the urban compositional system [Barciak, Sepial 2011]. There may have been a town hall, a cloth hall and other public services connected with the Market Square. This hypothesis is largely conjecture because there is no evidence and archaeological proof. Residential buildings were initially wooden and gradually replaced with brick starting from the fourteenth and fifteenth centuries [Piekarski 2004].

The entire system of city fortifications consisted of walls, towers, gates, and a moat. The city's defensible location allowed it to avoid the construction of a full circle of fortifications. From the north, the city was protected by the river and from the east by wetlands. The construction of brick fortifications would have been a significant challenge for the then-urban community and taken considerable time to complete. As a result of great efforts in the late Middle Ages, Raciborz had a full brick circumference wall with a total length of about 1750 m. The southern defence walls were the thickest (2.2 m to 3.05 m) with much thinner walls on the western side. The external face was always thicker (about 0.8 m), and the internal face reached a width of approximately 0.15 to 0.3 m [Kozlowska, Turakiewicz 2004]. Its strength from the north was the river, from the east the swamp, and from the south and west the moat. In the construction of the walls, the so-called unfired brick, obtained from an outside kiln, was used. The grey-red colour of this block is the result of insufficient sintering of the clay and sooting in the brick structure. A sand-lime mortar was used to join the blocks [Pluska 2000].

Major roads connected the gates to the central square. Formerly, only two gates led to the city: the western one, known as Wielka (the Great), Mikolajska or Glubczycka, and the northern one, called Odrzanska or Zamkowa. A third gate, the southern one, called Nowa, was built most likely in the mid-fourteenth century. Rescue archeological research at the discovery of the relics of the Great Gate was carried out in 2016 and 2017. This allowed its exact location to be know and the examination of the foundation walls of both the Gate and north section of the defensive wall having a 3 m length and 2.4 m width [Turakiewicz 2018]. As in the case of many walled cities, the fortifications have not survived with only fragments of the brick city walls and one gate called the Prison Tower remaining. The rest became damaged over time, mainly during intense urban development in the 1900s. The new urban fabric that extended the city walls damaged the old fortifications. As in the case of many fortified cities in Europe, significant remain of Raciborz walls and defences survived below ground.

Today even detailed archeological excavations cannot establish the exact course of the walls. When considering the city gates, there in no evidence of how they looked or their architectural features [Turakiewicz 2019].

It should be mentioned that the dense development within the city walls that evolved over the ages always respected the main principles of the original layout until the advent of the nineteenth century (Fig. 1). Established in 1848, a railway

connected Raciborz with Vienna and Berlin, which provided a significant impetus for industrial development. The railway line is on the eastern side of the Old Town with the Railway Station defining the eastern end of an important axis to the Main Square (Fig. 2).

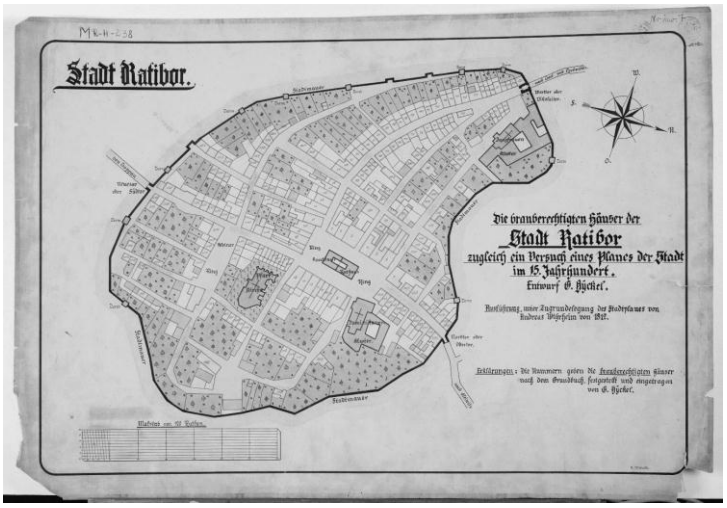


Fig. 1. Property map of the Old Town of Raciborz, within the boundaries of the town walls from 1812 [from the collection of the Municipal Museum of Raciborz]

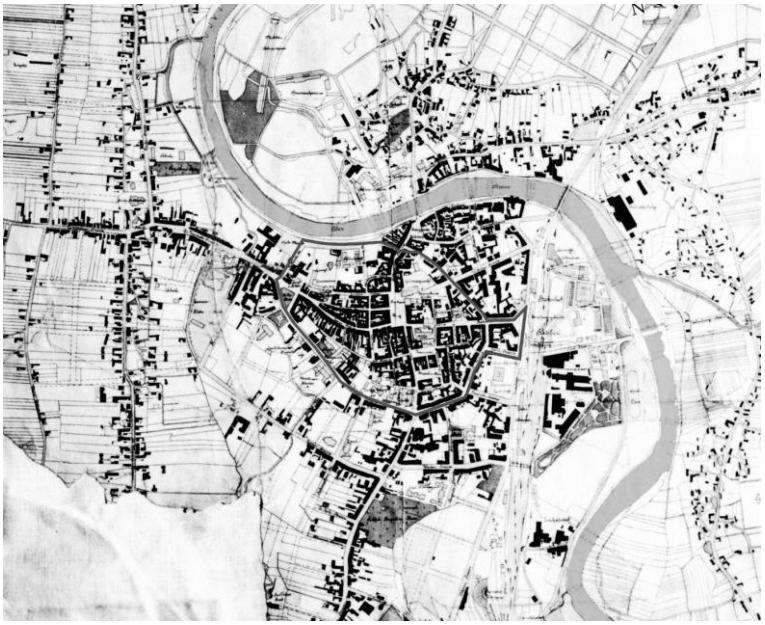


Fig. 2. The city within its 1909 limits [original work based on a map from the collection of the Municipal Museum in Raciborz]

The city's development then spread beyond the old fortifications, creating new housing estates and districts along the original east-west and north-south axes. Successful industrial development brought with it increased building density within the Old Town and outside the city walls. New buildings and street blocks appeared along the above-mentioned axes enlarging the Raciborz urban area (Fig. 3).

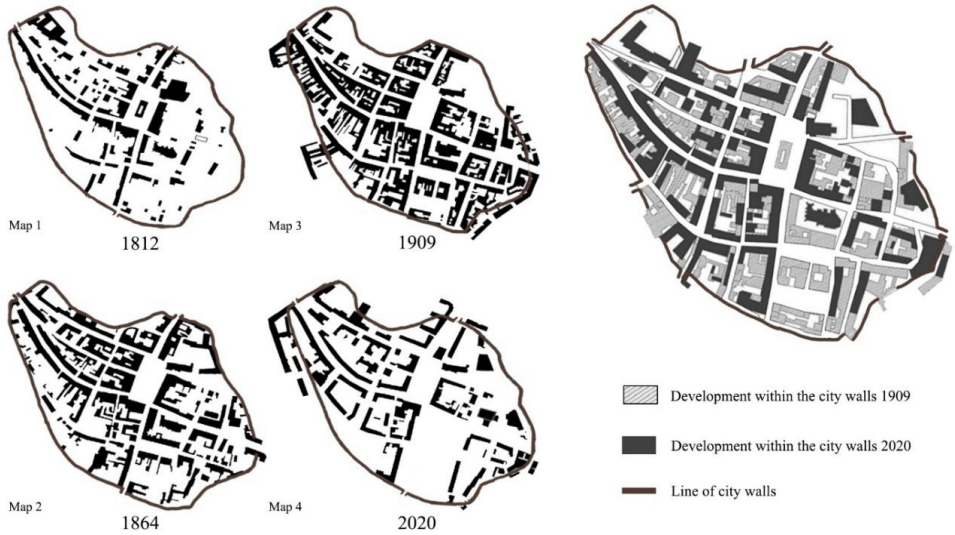


Fig. 3. Stages of the spatial development of the Old Town of Raciborz in the years 1812-2020: comparison of development density between the city's most prosperous period (1909) and today [original work]

A sinusoidal process describes the city development. The flux of economic prosperity, war, and emographic change saw Raciborz witk 3000 residents in the immediate post-war period. Comapring this population figure to the 50.000 plus figure in 1939 shows the dramatic scale of the decline. The post-war number of inhabitants reached and exceeded 70.000 in the 1970s [Wawoczny 2007]. However, the demographic changes in Poland in the last thirty years reduced the city population to 50.000.

2.1. Damage and rebuilding of the city after the Second World War

The Second World War brought damage to 85% of the urban fabric in Raciborz, including many buildings with significant heritage values (Fig. 4-5). The rebuilding process started in 1945 and generally respected the original layout and building dimensions. Because of the urgent housing demand, there were no conditions and financial resources for careful redevelopment of the former existing heterogeneous

architecture of the Old Town with its rich variety of forms and details. Architecturally, the 1940s brought a wave of Eclecticism. In Poland, like other countries, there was a reinterpretation of the so-called Socialist Realism. Inspired by the traditional Polish manor house heritage architecture, this allowed for differentiated forms and volumes to new buildings. Urban conceptual proposals favouring enclosed building blocks instead of open urban forms enabled the preservation ot the original Medieval layout. Paradoxically, eclecticism rescued the nature of the Old Town. This architectural style, full of free citations from the past was compulsory in Poland until 1955. While this rebuilding process persisted, modernism eventually returned with its purist aesthetics resulting in reconstruction that did not respect the past. Poor economic housing resulted in ugly mundane development in some of the most significant parts of the city with aesthetically displeasing modernist blocks of flats in the Old Town landscape. At the same time, architectural projects started to restore heritage objects. These projects based on studies of archival documents and old urban plans brought very satisfactory results (Fig. 4) [Newerla 2008].

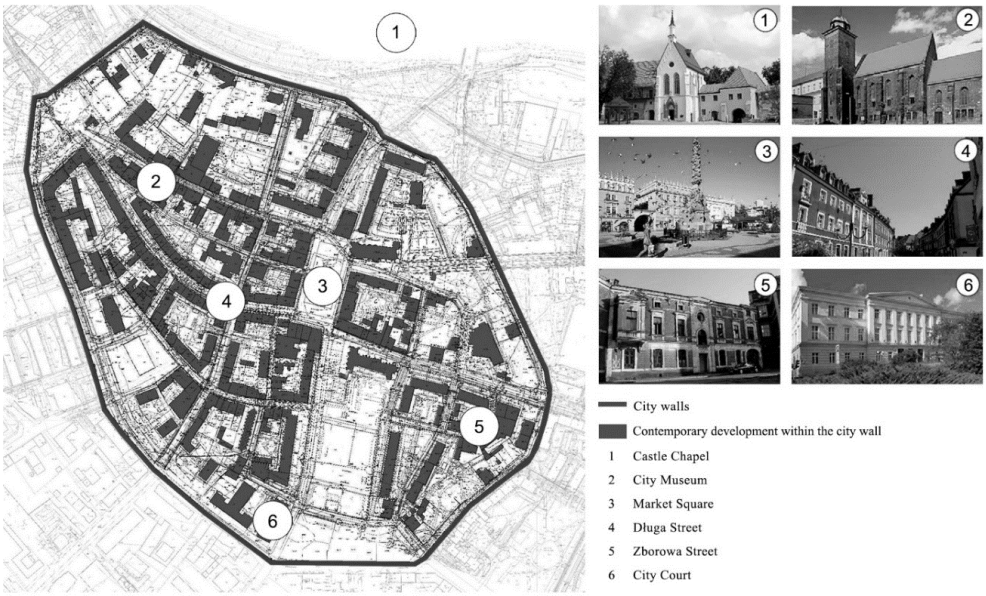


Fig. 4. Major heritage sites and buildings of Raciborz and their location on a plan of the city [original work]

The Old Town today is a lower density of development than before the war. While the frontages of its streets were rebuilt, many of the interiors of city blocks remained void. Some of the undeveloped areas have been transformed into car parks and recreational areas. The paradox is that these spaces improved the living

quality for the residents when compared to the pre-war urban form of the old city, which was more densely packed and congested. The original urban layout of Raciborz at different phases of its development in contrast to the contemporary city structure, illustrates the process of transition from an incremental urban growth pattern to a patchwork one (Fig. 8). Heritage objects are mixed with contemporary buildings as well as those from 1950-1970. New and old roads, paths, parking areas, squares and recreational spaces are now interweaved into the urban fabric. The mosaic of styles makes future spatial interventions more difficult. There is no predominant style that might be used to unify the urban and architectural forms.

Overall, the rebuilding of the city after the Second World War stopped when all the "easy" and "less problematic" lots within the Old Town were filled with the new development. Areas too large, with more difficult building conditions or undetermined ownership, remained empty. The economic conditions pushed investors out of the central area to the adjacent zones. Nevertheless, infill projects continued.

Although the complete reconstruction of pre-war Raciborz is neither possible nor justified, smart interventions can be made to improve the city's amenities and provide conditions for its future sustainable growth. Sensitively designed infill development can help to achieve efficient spatial, aesthetic, and social outcomes [Reep 2009].

The concept of the "city genetic code" is relevant regarding the city of Raciborz. This code tracks the zoning and urban layout defined at the locations, which has developed over time. The urban form experienced minor changes from the Middle Ages until WWII even as the buildings were transforming. The contemporary challenge is to propose new ways of embedding urban heritage values into modern city structures. Cities are physical manifestations of our competitive and cooperative behaviours. The tension between these two forces generates dynamic equilibriums whose material expressions are cities and their evolutions. Hence an urban genetic code is proposed, according to which cities emerge by connecting nature and urbanity. It is a sum of multiuse, independent micro-areas, centrality, job locations, parks, shopping services and amenities. Isobenefit Urbanism proposes change and future expansions by postulating complete preservation of historically valuable areas with minor interventions that offer contemporary services and development out of heritage centres. From an environmental angle, Isobenefit Cities are resilient, low carbon, and adaptive [D'Acci 2014].

2.2. Factors that condition Raciborz's spatial development

The history and scenario of the spatial changes of Raciborz are remarkably similar or the same as other European medium-sized cities with long and rich histories and dramatic events that disrupted and hampered their development. Historical events such as wars, catastrophes and attempts to recover from them created a complex

conglomerate of conditions. These conditions, properly identified and documented, should allow us to formulate scenarios for the further development of the city in all its aspects, based on the potential of the historical spatial system, heritage structures, and social energy.

Economic and legal factors as well as socio-spatial, strongly condition future interventions into the urban and architectural tissue of Old Town Raciborz. Tab. 1 lists the main challenges and opportunities that Raciborz's spatial development faced.

Recent decades have brought significant economic development to Poland. This has provided cities with greater development capital and flexibility in entering alliances and partnerships that accelerate municipal funding of urban and architectural interventions in odd-town areas. While conservation plans have been copleted for Raciborz, only a few infill buildings have been built in the Old Town area. Selected fragments of the city's fortifications have been uncovered along nearby public spaces. Archeological investigation has allowed insights into underground heritage. European and state funding dedicated to cultural heritage has proved to be of great assistance in carrying out and completing these projects. Raciborz is located within the Katowice Agglomeration (which has a population of 4 million people) and has drawn benefits from microtravel, especially during the pandemic. The growing number of tourists arriving in Raciborz has become an impetus for the development of services. Buildings that accompany tourism have initiated change in the exhibition of key art objects, such as an Egyptian mummy or other items stored at the Municipal Museum. While no detailed rehabilitation plan is in place for the Old Town of Raciborz, study programmes and projects focusing on fragments and individual plots are underway. The active participation of the employees and students of the Faculty of Architecture of the local State Higher Vocational School on essential sites and spatial problems is also notable.

In recent years, new heritage building restoration technologies have been developed. New materials that can be used to secure, repair, and fill in historical substances have become available. This primarily concerns damp proofing, which utilizes material and technological systems that allow simultaneous addressing of future damp penetrations, the transport of moisture through the walls via capillary action allowing the rendering of damp walls affected with saltpetre rot and biological contamination with plasters that are resistant to harmful salts. New methods of façade and roof renovation (cleaning methods for a wide selection of plasters, mortars, and paints) allow buildings of significant historical value to be restored to their former glory [Zawadzki 2021]. These technologies are becoming increasingly widespread, accessible, and affordable with clients receiving support via the know-how of contractor companies. We also cannot ignore the significance of new technical solutions that adapt buildings to contemporary standards and functions thereby expanding the potential for adaptation, modernization, and implementation of the complicated functional programmes inside them.

Methods of studying and documenting heritage buildings have also developed [Oliviera, Pinho 2008] due to the Internet and social media. This allows increased

access to archival materials, including those in private hands. Municipal conservation services have likewise grown bringing active participation in architectural and construction interventions in historically valuable areas promoting innovative materials and technologies [Leixnering, Hollerer 2021].

Tab. 1. Factors and possible support measures that were found to affect future interventions in the Old Town area of Raciborz

Factors	Possible Actions
Economic and Legal	
– a growing level of wealth thanks to the successful economic transformation that lasted for the last thirty years – heritage is an essential asset in strengthening tourism and stimulating local/regional growth, even if bringing threats and provoking conflicts between cultural institutions (the City Museum and the Museum – the Piast Castle) – lack of complex and consistent conservation programmes	– procuring funding for heritage restoration; institutional and private developers can apply for National/European funds afford also accepting programmes requiring initial personal financial participation; local governments start large-scale projects – development of the infrastructure accompanying tourism: services and facilities e.g., food, leisure, culture – attempts to initiate programmes and projects relating to fragmentary tasks
Technical and scientific (professional)	
– new and innovative materials and technologies available for heritage restoration – access to a wide selection of research findings on heritage objects, archive and private data repositories, and suitable policies easing interventions	– disseminating reports with research results, and the professional publications among officers/specialists responsible for heritage protection in cities – collection of data and information
Social	
– growing residents' and city users' awareness of advantages that heritage brings to a city: heritage considered as a provider and supporter of continuity, identity, a sense of place, and sustainability	– public participation programmes involving local communities in decision-making processes concerning the future site or building use – granting municipal money for Citizens' Funds
Spatial	
– architectural and urban heritage shaped according to the course of history, especially influenced by damage caused by the Second World War (but also previous wars and battles) and the reconstruction that followed	– dissemination of knowledge about the history of architecture and the urban space among residents and tourists: exhibitions, publications, websites

Source: original work based on McConnell, Wiley 2010.

Contemporary city-dwellers, including those in Raciborz, appreciate the historical legacy and the role that heritage buildings, complexes and districts play in forming the identity of cities and enhancing their positive image and brand. The

importance of place and its significance to city users reinforces and enriches the social tissue. It also builds a sense of unity and readiness to participate in transforming the city and its fragments. As J. Szmelter [2018] argues, the matter of work, as a physical object, is also a manifestation of values that jointly define it as cultural heritage. Today heritage is not only something to protect but also a potential that can be used for future development. It is indisputable that a city's economic development and prosperity correlates with the skilful use of cultural heritage assets. Incorporating cultural heritage into economics and social transformation will also help ensure its effective preservation [Purchla 2014].

The contemporary image of historically significant places and buildings is a result of the transformation of past urbanized space across centuries or decades. Settlement structures, especially their centres, have transformed following a course dictated by political, economic, social, and technical determinants. Hence, interweaving periods of prosperity and decline have left their material traces within space. Development in these areas allowed for spatial expansion, a manifestation of wealth expressed via architecture, and technical and formal experiments. At the second end of the spectrum are wars and catastrophes, especially the Second World War. The experience of this war, although it may appear distant in time from the perspective of a human lifespan, is still evident on many levels including urban space and the collective consciousness. Raciborz belongs to a group of Polish cities that were most affected by the war.

An awareness of a broadly understood appearance of the city before its destruction has allowed us to better understand its current form and specify further transformation trajectories.

2.3. Case study – The Synagogue Block

As mentioned above, the city lost most of its compact urban tissue in addition to buildings of high historical value, including Gothic churches that were later successfully rebuilt. The city centre became less dense: City blocks were wiped from the face of earth, with the ancillary development of most blocks destroyed. One of the most affected areas was the Old Synagogue block in the centre of Raciborz within its city walls, close to the Main Market Square. Therefore it was selected as a case study to show possible approach to urban intervention strategies.

This rectangular block is located between streets of high historical significance, such as Szewska, Mickiewicza and Mlynska (Fig. 5). Mickiewicza Street links the Market Square with a nearby train station and acts as one of the city's major compositional axes.

The rectangular block that was the site of the Old Synagogue is in the centre of Raciborz in close to the Main Market Square. It is located between streets of high historical significance, such as Szewska, Mickiewicza and Mlynska, that delimit

the block (Fig. 5). Mickiewicza Street links the Market Square with a nearby train station and acts as one of the city's major compositional axes.

The name Szewska Street (Shoemaker Street in English) is derived from shoemaker stands that were initially used to sell shoes, as reported in a chronicle from 1377. The chronicle also mentions the essential role of this part of the city in its development. The area of the Synagogue, even before its erection, hosted important municipal functions, including the first school to be established in Raciborz in the fourteenth century on the corner of Mickiewicza and Szewska street, and the Pod Trzema Koronami Hotel, which opened in 1771. This part of the Old Town also included some important large-scale buildings: A Gothic parish church and a monastery of the Joannites. Maps of Raciborz's Old Town from various periods invariably depict Szewska Street as densely developed. The central part of the area was occupied by a large building – a synagogue. Built in 1828, the synagogue was remodelled and extended in 1889 after the purchase of an additional plot near the previous building by the Jewish community. The Synagogue was severely damaged during the Kristallnacht of 1938 (Fig. 6). Its remains were dismantled in 1958. The remaining buildings and neighbouring blocks were destroyed in 1945 [Wawoczny 2007b]. At present, the corner of Mickiewicza and Mlynska streets features two small-scale office buildings and a small townhouse from the nineteenth century. The informal pedestrian path that links Mickiewicza Street with the Town Hall, an important route for residents, crosses the block along its diagonal.



Fig. 5. Location of the Synagogue block (to the left) and a view of the site as seen in the present day (on the right) [Google Maps]



Fig. 6. Left: Synagogue in Raciborz, view from the south [from the collection of the Municipal Museum in Raciborz]; right: the Synagogue during the fire of 1938 [www.naszraciborz.pl]

The block on which the synagogue used to stand should be filled with development with a density similar t the masses and building lines of neihgbouring areas. During the post-war reconstruction, the southern frontage of Mickiewicza Street was set back relative to the previous building line, which reduced the area of the block. This change is irreversible as the south-eastern corner is occupied by a small-scale office building with neutral architecture. Its existence now determines the contemporary building lines of two perpendicular streets. It necessitates the infill of missing development in the northern part of the plot. A small tenement house that survived the war confines this area from the north and is an obstacle. There are two contradictory characteristics of this area that can affect its further development: the diagonal pedestrian path from the Main Market Square to the Town Hall, and the use of the place that was occupied by the synagogue. The green public garden that covers most of the block abuts an extensive park, which extends the accessible greenery complex in the city centre. The ambiguous status of this area in terms of identity and image has become an opportunity to propose a diverse range of design proposals [Labadi, Logan 2015].

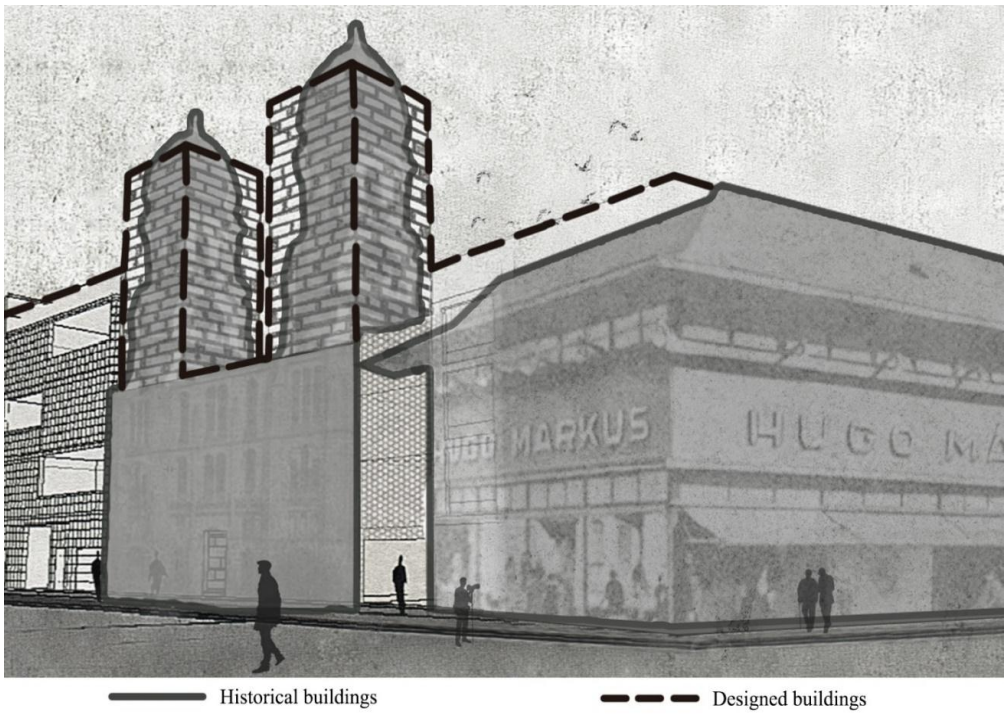


Fig. 7. Sample comparison of the dimensions of existing and newly designed development as featured in design proposal [D. Poluk, based on a design by students B. Jonak and S. Merkel from PWSZ in Raciborz, 2017]

Three proposals presented in Fig. 7-10, respectively, present different solutions to the difficult design problem that is the Synagogue block. Design proposal 1 (Fig. 7-8) attempts to faithfully recreate the dimensions of the development and highlight the rank of the place by adding a prestigious function to a new building (an art gallery). Solution 2 (Fig. 9) focuses on recreating the peripheral development of the block, enclosing it fully. Proposal 3 features development along Mickiewicza Street, but leaves the site open inside the block, which preserves the diagonal pedestrian path (Fig. 10). All the proposals account for the 'genetic code' of the city and respect it [Oliviera, Pinho 2008]. An effective interpretation and translation of the values found in this code allow contemporary urban designers and architectural forms to attain authenticity. To create urban designs of infill development concordant with the "genetic code", one must first correctly decipher and interpret the original urban layout and account for and protect the city's skyline [Stachura 2016].

The theoretical design of the Synagogue block demonstrates the complexity of conditions that must be met to inspire creative design solutions.

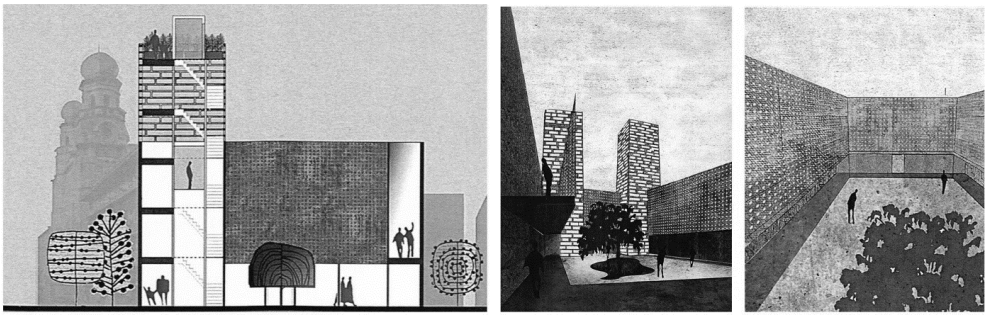


Fig. 8. Design proposal 1: the recreation of development dimensions within the block [D. Poluk, based on a design by students B. Jonak and S. Merkel from PWSZ in Raciborz, 2017]

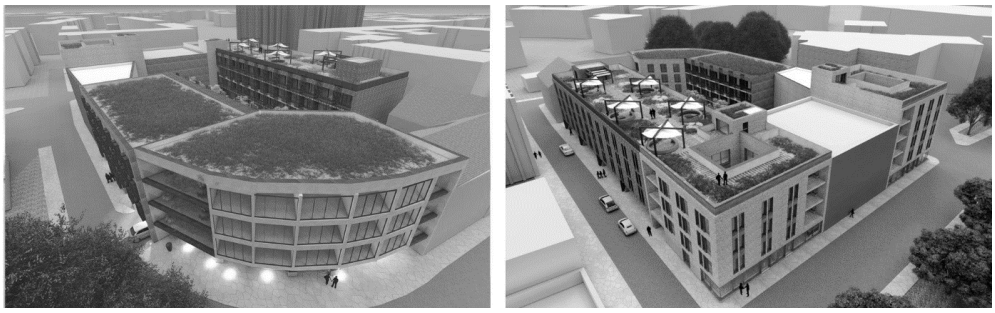


Fig. 9. Design proposal 2: filling in the block with peripheral development [D. Poluk, based on a design by students B. Jonak and S. Merkel from PWSZ in Raciborz, 2017]

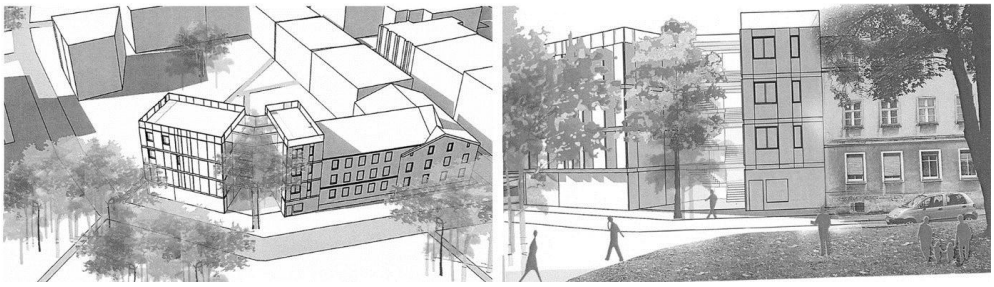


Fig. 10. Design proposal 3: filling in the southern frontage of the block and preserving the existing, diagonal pedestrian path [D. Poluk]

3 CONCLUSION

Infill development can enhance and increase the attractiveness of urban space. By recreating a compact and unifying urban and architectural form, we can restore the scale and aesthetic value of damaged or decayed urban tissue. Beginning with the Second World War reconstruction, infill development has been an important tool for protecting heritage remnants such as urban blocks and architectural complexes. The spatial quality and utilization of architectural heritage for new functions will stimulate economic growth and help generate new activities that enhance how residents identify with a place [Griffiths, Lunen 2018].

This paper has presented the problem of urban and architectural interventions within Raciborz Old Town. Reconstruction began over seventy years ago. The preservation of its original urban layout and the architectural quality of the new buildings was dependent on their historical value and period of restoration. Buildings of high historical value were rebuilt in compliance with archival documents, and urban blocks were infilled (either entirely or in part) with a new development based on the prevailing economic conditions in Poland at the time. The first phase was eclectic, later followed by modernist features applying panel block technology.

There are many opportunities to improve the heritage of the city centre's spatial quality and make it more sustainable [Griffiths, Lunen 2018]. But significant challenges remain unaddressed due to their high complexity and the necessity to engage significant resources. One such area is the urban block – a former synagogue site. The synagogue was destroyed by fire in 1938 and ultimately demolished in 1958. This area is the subject of a multi-aspects urban analysis, including compositional aspects and traffic connections. The conclusions from the above-mentioned studies are as follows:

1. Infill development should respect the city's generic code – the scale of the original development, its articulation and historical land divisions.

2. Buildings that no longer exist but are still present in the public consciousness can become an inspiration for contemporary architectural solutions that commemorate them and become a starting point for generating important new sites within the city's space. In combination with a prestigious function, such as a cultural facility, there may be a possibility to restore the significance of a now-decayed area.
3. Conflicts of interest or "temporary" forms of use preserved by custom can act as obstacles to expected transformation, as well as a field of negotiation.
4. Public transportation used throughout every design phase is fundamental for sustainable design.

Conceptual architectural designs and site plans presented in this paper demonstrate a range of possibilities that meet the selected criteria and considerably improve the spatial, social, and economic value of Raciborz's Old Town. The general findings can be applied to cities that are similar in scale and spatial problems.

LITERATURE

Barbosa M., Oliviera V., Pinho P., 2010, *The study of urban form in Portugal*, CITTA – Centro de Investigação de Território, Transporte e Ambiente, Faculdade de Enganharia, Universidade do Porto, Porto.

Barbosa M., Oliviera V., Pinho P., Santos S., 2010, *The study of urban form in Portugal*, CITTA – Research Centre of Territory, *BRINGING CITY FORM BACK IN CITTA 3D ANNUAL CONFERENCE ON PLANNING RESEARCH*, Porto.

Barciak A., Sepial M., 2011, *Ulice, place i cmentarze w przestrzeni miasta Raciborza w średniowieczu i początkach nowoczesności*, "Wratislavia Antiqua. Studia z Dziejów Wrocławia. Studies on the History of Wrocław", no. 13: *Ulica, plac i cmentarz w publicznej przestrzeni średniowiecznego i wczesnonowożytnego miasta Europy Środkowej. Srasse, Platz und Friedhom in dem Öffentlichen Raum der Mittelalterlichen und Frühneuzeitlichen Stadt Mitteleuropas*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, pp. 51-61.

Elnokaly A., Elseragy A., 2013, *Sustainable Heritage Development: Learning from Urban Conservation of Heritage Projects in Non-Western Context*, "European Journal of Sustainable Development", pp. 31-54.

Fouseki K., Guttormsen T.S., Swensen G., 2021, *Heritage and Sustainable Urban Transformations: Deep Cities*, Routledge., London.

Griffiths S., Lunen A., 2018, *Spatial Cultures: rethinking the social morphology of cities past and present*, Routledge, London.

Jabareen Y.R., 2006, *Sustainable Urban Forms Their Typologies, Models, and Concepts*, "Journal of Planning Education and Research", 26, pp. 38-52.

James P., 2015, *Urban Sustainability in Theory and Practice – Circles of Sustainability*, Routledge, London.

Kozłowska K., Turakiewicz R., 2004, *Początki i rozwój Raciborza*, "Początki i Rozwój Miast Górnego Śląska. Studia Interdyscyplinarne. Origins and Development of Upper Silesian Towns. Interdisciplinary Studies", pp. 157-170.

Labadi S., Logan W., 2015, *Approach to urban heritage, development and sustainability*, Routledge, London.

Leixnering S., Hollerer M., 2021, *Remaining the same or becoming another? Adaptive resilience versus transformative urban change*, "Urban Studies" (access: 6 March 2021).

McConnell V., Wiley K., 2012, *Infill Development: Perspectives and Evidence from Economics and Planning*, "The Oxford Handbook of Urban Economics and Planning", pp. 473-502.

Mac Donalds S., 2011, *Contemporary Architecture in Historic Urban Environments*, "GCI Newsletter", no. 26(2), http://www.getty.edu/conservation/publications_resources/newsletters/26_2/contemporary.html (access: 7 March 2021).

Martorell A., 2016, *The Role of Cultural Heritage in the Global Society*, "Heritage for future", International Scientific Committee for Theory and Philosophy of Conservation and Restoration ICOMOS, Romualdo Del Bianco Foundatione, Lublin University of Technology Florence-Lublin, pp. 147-154.

Newerla P., 2008, *Dzieje Raciborza i jego dzielnic*, Wydawnictwo i Agencja Informacyjna WAW, Grzegorz Wawroczny, Racibórz.

Oliviera V., Pinho P., 2009, *Cartographic Analysis in Urban Morphology*, "Environment and Planning B: Planning and Design", 36(1), pp. 107-127.

Piekarski J., 2004, *Wczesne domy mieszczan w Europie Środkowej. Geneza – funkcja – forma*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.

Pinho P., Serra M., 2009, *Dynamics of periurban spatial structures: investigating differentiated patterns of change on Oporto's urban fringe*, CITTA, Research Centre for Territory, Transports and Environment, Faculty of Engineering, University of Oporto, Oporto.

Pinho P., Silva C., 2016, *Mobility Patterns and Urban Structure*, Ashgate Publishing Limited, England.

Płuska I., 2000, *Cegła w zabytkach Raciborza*, sesja poświęcona pracom i problemom konserwatorskim w Raciborzu, Racibórz 2000, typescript in the collection of the archives of the Archeology section of the Raciborz Museum, pp. 5-10.

Purchla J., 2014, *Dziedzictwo kulturowe a kapitał społeczny*, in: *Dlaczego i jak w nowoczesny sposób chronić dziedzictwo kulturowe. Materiały pokonferencyjne*, ed. A. Rottermund, Polski Komitet ds. UNESCO, Warszawa, pp. 21-30.

Reep R., 2009, *Urban Backfill vs Urban Infill*, http://www.newgeography.com/content/00912-urban-backfill-vs-urban-infill (access: 1 March 2021).

Roberson R., Giddings B., 2020, *The future of the city centre: Urbanisation, transformation, and resilience – a tale of two Newcastle cities*, "Urban Studies" (access: 5 March 2021).

Rodwell D., 2003, *Sustainability and the Holistic Approach to the Conservation of Historic Cities*, "Journal of Architecture Conservation", 9(1), pp. 58-73.

Sanders P., 2015, *Morphogenetic analysis of architectural elements within the townscape*, "Urban Morphology", 19(1), pp. 5-24.

Stachura E., 2016, *Urban and architectural heritage restoration of cities in Poland under contemporary conditions. "City genetic code" is a key to achieve authenticity*, in: *Heritage 2016. Proceedings of the 5th International Conference on Heritage and Sustainable Development", Porto, Portugal 12-15 July*, eds. R. Almoeda, S. Lira, C. Pinhero, Green Lines Institute for Sustainable Development, Barcelos, pp. 1871-1880.

Stefano B., 2010, *Historic cities in 21st century: core values for a globalizing world*, "Managing Historic Cities", vol. 27, pp. 26-33.

Szmelter I., 2018, *Holizm to przyszłość? Całościowa perspektywa ochrony dziedzictwa kultury materialnego, niematerialnego i cyfrowego / Is holizm the future? Overall perspective of protecting the tangible, intangible and digital-born cultural heritage*, "Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation", 56, pp. 33-52.

Szmygin B., 2016, *Protection of historic monuments and sites – achievements, problems, perspectives*, "Heritage for Future", International Scientific Committee for Theory and Philosophy of Conservation and Restoration ICOMOS, Romualdo Del Biano Foundatione, Lublin University of Technology Florence-Lublin, pp. 191-200.

Turakiewicz R., 2018, *Fortyfikacje średniowiecznego Raciborza*, in: *Raciborska Konferencja Dedykowana Zabytkom. Zobacz. Znaj. Zachowaj, 22.11.2018, Zamek Piastowski w Raciborzu*, Wydawnictwo Muzeum w Raciborzu, Racibórz, pp. 6-9.

Turakiewicz R., 2019, *Fortyfikacje miejskie Raciborza w świetle badań archeologicznych*, "Eunomia. Rozwój Zrównoważony – Sustainable Development", 1(96), pp. 63-83.

Vaughan L., 2015, *Suburban Urbanities: Suburbs and the Life of the High Street*, UCL.

Wasserman J., 2004, *Growth experts push new zoning to spark an aesthetic renaissance*, San Diego Union-Tribune.

Wawoczny G., 2007, *Zabytki powiatu raciborskiego*, Wydawnictwo i Agencja Informacyjna, WAW Grzegorz Wawoczny, Racibórz.

Zawadzki L., 2009, *Renowacja zabytkowych budowli*, https://www.chemiabudowlana.info/betony,art,6269,,renowacja_zabytkowych_budowli (access: 10 March 2021).

PRZEKSZTAŁCENIE PRZESTRZENNE MIASTA O ZNACZENIU ZABYTKOWYM POPRZEZ ZABUDOWĘ UZUPEŁNIAJĄCĄ NA PRZYKŁADZIE MIASTA RACIBORZA

Streszczenie

Zrównoważony rozwój przestrzeni zurbanizowanych wymaga wdrożenia długofalowych środków z zakresu istniejącego oraz planowanego rozwoju tego regionu. Strategie rozwoju dużych i małych miast kładą nacisk na transformację przestrzeni zgodnie z zasadami ochrony środowiska. Działania te można uznać za narzędzie ułatwiające wprowadzanie zasad zrównoważonego rozwoju w istniejących planach urbanistycznych. W związku z tym głównym celem artykułu jest określenie problemów związanych ze zrównoważonym uzupełnieniem tkanki centrów miast. W artykule tym jako przykład wykorzystano miasto Racibórz, aby pokazać, w jaki sposób mogą zostać opracowane wytyczne wdrożeniowe, które zapewnią podtrzymanie historycznego aspektu zagospodarowania przestrzennego miasta. Na tym tle pod rozważanie poddane zostaną wybrane scenariusze projektowe kwartału miejskiego, w którym znajdowała się była synagoga raciborska. Scenariusze te są uważane za optymalne z punktu widzenia jakości tkanki miejskiej, rozumianej jako konglomerat wartości funkcjonalnych, technicznych, estetycznych i społecznych. Wskazują one również na konflikty i sprzeczne oczekiwania dotyczące danego miejska i określają zasady wypracowania możliwego kompromisu urbanistycznego.

Słowa kluczowe: centrum miasta, zabudowa uzupełniająca, dziedzictwo, przekształcenia przestrzenne, czynniki rozwoju przestrzennego

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.5

Adrianna BRECHELKE[*], Zuzanna KASPERCZYK-BRODECKA[**]

NIEUŻYTKI W ZABUDOWIE OBSZARU STARYCH MIAST POZNANIA I KOŁOBRZEGU – PROBLEMY I POTENCJAŁY

Występowanie nieużytków na obszarach Starych Miast Poznania i Kołobrzegu związane jest m.in. z działaniami wojennymi prowadzonymi na ich terenie w 1945 r. Ogromna skala zniszczeń zostawiła trwały ślad w strukturze urbanistycznej obu starówek, a różne strategie odbudowy doprowadziły do powstania luk w zabudowie o odmiennym charakterze. W artykule dokonano identyfikacji oraz analizy przestrzenno-funkcjonalnej nieużytków oraz diagnozy ich społecznego oraz wizualnego oddziaływania. Metoda analizy porównawczej, wsparta narzędziami mapowania i wizytą studialną w obu miastach, pozwoliła na stworzenie charakterystyki nieużywanych działek i rozpoznanie występujących na nich patternów przestrzennych. Takie ujęcie tematyki nieużytków uwypukla ich problemy i potencjały, a w efekcie może wpłynąć na celowe zaadresowanie kierunków działań w dokumentach strategicznych obu miast.

Słowa kluczowe: nieużytki, planowanie przestrzenne, Kołobrzeg, Poznań, odbudowa, rewitalizacja

1. WPROWADZENIE

Występowanie nieużytków to naturalny element cykliczności życia miasta, stan przejściowy w procesie wymiany funkcji i adaptacji tkanki do zmieniających się potrzeb. Ich widocznie zwiększona ilość lub nagromadzenie na konkretnych obszarach jest odzwierciedleniem wielu zazębiających się procesów ekonomicznych, politycznych i społecznych. Mowa tu o transformacji systemowej krajów postsocjalistycznych, dezindustrializacji [Matoga 2019; Gzell 2020], rewolucji telekomunikacyjnej [Olbińska 2020], zjawisku kurczenia się miast, suburbanizacji [Madanipour 2017; Nemeth, Langhorst 2013; Olbińska 2020], neoliberalizacji polityki miejskiej

[*] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury. ORCID: 0000-0002-3921-627X.
[**] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury. ORCID: 0000-0002-4464-0048.

[Matoga 2019], ale również, a może przede wszystkim w kontekście wybranych do analizy porównawczej przykładów, działaniach wojennych w czasie II wojny światowej. Procesy odbudowy zrujnowanych miast przebiegały w różny sposób, zależny od uwarunkowań politycznych, lokalizacji czy gabarytów ich śródmieść. Zniszczenia starówek Poznania i Kołobrzegu, czyli wybranych przykładów studialnych, osiągnęły aż 60-90%, przez co zostawiły trwały ślad w układzie przestrzennym obu miast. Mimo wielu różnic, wynikających przede wszystkim z gabarytów i sposobu odbudowy, ośrodki te stanowić mogą ciekawy materiał do analizy porównawczej.

Celem badań jest identyfikacja i analiza przestrzenno-funkcjonalna nieużytków występujących na obszarze Starych Miast Poznania i Kołobrzegu oraz diagnoza ich społecznego i wizualnego oddziaływania. Metoda analizy porównawczej, wsparta narzędziami mapowania i wizytą studialną w obu miastach, pozwoliła na stworzenie charakterystyki nieużywanych działek i rozpoznanie występujących na nich patternów przestrzennych. Takie ujęcie tematyki nieużytków może przyczynić się do lepszego zrozumienia ich problemów i potencjałów, a co za tym idzie – celowego zaadresowania kierunków działań w dokumentach strategicznych obu miast.

2. TŁO TEORETYCZNE – PRÓBA DEFINICJI NIEUŻYTKÓW

W narracji polityki miejskiej nieużytki były przez lata uznawane za *wastelands* – tereny nieużyteczne, zmarnowane, symbole niechcianej przeszłości i niepowodzeń współczesnej gospodarki [Kasperczyk, Pazder 2022; Gzell 2020]. Podkreślano konieczność ich zabudowania, wypełnienia „pustek" jako jedynej efektywnej przestrzennie i ekonomicznie możliwości ich wykorzystania. Potrzeba włączenia ich w spójny kontekst była do tego stopnia silna, że w momencie braku działań inwestycyjnych nieużytki często były ukryte przed wzrokiem przechodniów za pomocą wielkoformatowych billboardów reklamujących ich docelowe zastosowanie [Colomb 2012]. Było to poniekąd uzasadnione, ponieważ przypadkowe ubytki w zabudowie i wolne, niezorganizowane przestrzenie dekomponują układ przestrzenny. Tkanka, w której się pojawiają, nie tworzy uporządkowanej struktury, co wpływa na estetykę obszaru, ale również na funkcjonalność i dostępność terenu oraz możliwości eksploatacyjne i użytkowe. Bezład przestrzenny utrudnia orientację w terenie i ogranicza warunki inwestycyjne. Ma negatywny wpływ na postrzeganie danego obszaru, nie pojawiają się tam usługi, a w skrajnych przypadkach dochodzi do obumierania ulic i kwartałów [Gminny Program Rewitalizacji 2017].

Warto jednak podkreślić, że nieużytki są „brzydkie", nieestetyczne, bo są zagospodarowane tymczasowo w sposób przypadkowy i niekontrolowany. Najczęściej pojawiającą się funkcją są „dzikie" parkingi, które nie wymagają dużego wkładu inwestycyjnego, a mogą przynosić stały dochód właścicielom terenu. Neoliberalna polityka miejska uznająca zabudowanie, spieniężenie „pustek" jako jedyne i najlep-

sze ich wykorzystanie traktuje tymczasowe użytkowanie jako stan przejściowy [Smet 2013], który nie wymaga kontroli. Taka retoryka wpływa na negatywne postrzeganie przez mieszkańców nieużytków oraz tymczasowego użytkowania w ogóle, ponieważ utożsamia je z czymś nieestetycznym, niegenerującym żadnych korzyści poza finansowymi dla ich właścicieli.

Skupianie się na przyszłych, docelowych funkcjach oraz negatywne nastawienie do tymczasowego użytkowania pustych działek, blokuje ich możliwości bieżącego użytkowania oraz szukania alternatyw dla ich zabudowy. Jak pisze prof. Sławomir Gzell [2020: 198]: „[...] nie musimy myśleć o mieście jako czymś na stałe wypełnionym, zagospodarowanym, zabudowanym. Wystarczy, że zrobimy z pustkami coś, cokolwiek, byle teraz". Nie chodzi o urządzanie nieużytków na siłę, a o używanie ich zgodnie z rodzącymi się potrzebami, eksperymentowanie [Lehtovuori, Ruoppila 2017; Mangialardo, Micelli 2017], prototypowanie, korzystanie z prowokacyjnej siły [Sassen 2006] negatywu miasta, jakim są pustki.

Pozytywną zmianę w narracji widać np. w Gminnym Programie Rewitalizacji dla Miasta Poznania, gdzie w kierunkach działań jest mowa o promowaniu zapomnianych miejsc i akcentowaniu mikrownętrz urbanistycznych oraz zwiększeniu dostępności miejsc sportu i rekreacji w zwartej tkance miejskiej. Nieużytki poza potencjałem inwestycyjnym stanowią rezerwuar przestrzenny z potencjałem społecznym, edukacyjnym i ekologicznym. Wspomniane zapisy GPR-u wskazują na zwrot w kierunku dostrzegania i wzmacniania tych potencjałów. Szczególnie na terenie zwartej zabudowy, jaką jest teren Starego Miasta i śródmieścia, niezabudowane tereny są bezcennym zasobem, który wykorzystany w odpowiedni sposób może wspierać realizację najważniejszych celów rozwojowych (w tym przeciwdziałać depopulacji centrów miast i suburbanizacji) oraz rewitalizacji.

3. WPŁYW PROCESU ODBUDOWY NA STRUKTURĘ URBANISTYCZNĄ NA PRZYKŁADACH STUDIALNYCH POZNANIA I KOŁOBRZEGU

Poznań i Kołobrzeg mimo oczywistych różnic posiadają wiele wspólnych cech w kontekście formowania historycznej przestrzeni miejskiej. Pierwszym podobieństwem wynikającym z niemal identycznego czasu lokacji jest wyraźne zarysowanie średniowiecznego układu urbanistycznego. Pomimo tego, że Kołobrzeg był lokowany na prawie lubeckim, a Poznań na magdeburskim, w obu przypadkach zachowany został elementarny podział z centralnym placem rynkowym [Kondziela 1998]. W obu przypadkach wczesna lokacja w XIII w. wynikała z walorów komunikacyjnych i handlowych [Kondziela 2017; Kroczyński 2020]. Dużą rolę odegrały również

rzeki Warta i Parsęta stanowiące główne drogi handlowe[1]. Na przestrzeni wieków oba miasta otoczone zostały murami obronnymi. Zablokowały one naturalną ekspansję przestrzenną do momentu ich rozbiórki. W Kołobrzegu, podobnie jak w Poznaniu, rozległe umocnienia uniemożliwiały zabudowę pasu przyfortecznego, stanowiącego tereny zalewowe w przypadku oblężenia [Kroczyński 1979]. Trwało to aż do 1873 r., w którym zlikwidowano twierdzę. W Poznaniu decyzję o rozbiórce murów miejskich podjęto 80 lat wcześniej – 1793 r. po zajęciu miasta przez Prusaków.

Mury miejskie i późniejsze fortyfikacje utrwaliły układ przestrzenny. Ograniczone możliwości rozbudowy zintensyfikowały zabudowę kwartałów, tworząc ciasne, gęsto zabudowane ulice pozbawione przestrzeni wspólnych z wyjątkiem kilku placów. Pomimo rozbiórki murów miejskich tkanka urbanistyczna pozostała niezmieniona aż do początków 1945 r. w którym miały miejsce dwie strategiczne bitwy – o Poznań i o Kołobrzeg. Straty miast wynikały m.in. z nadania im statusu twierdzy, tworząc punkty oporu na linii umocnień między Odrą a Wisłą. Festung Posen i Festung Kolberg po zażartych walkach zostały niemal doszczętnie zniszczone. Według badań Hieronima Rybickiego spośród pozostałych miast ówczesnego woj. koszalińskiego[2] Kołobrzeg w walkach poniósł największe straty materialne oraz ludzkie [Rybicki 1965]. Poznań, ze względu na o wiele większą powierzchnię, posiada straty szacowane na 5832 budynki, tj. 55% stanu przedwojennego, oraz 360 obiektów przemysłowych [Sakson, Skarzyński 2008]. Stare Miasto było jednak najbardziej dotknięte zniszczeniami.

3.1. Proces odbudowy

W Kołobrzegu i Poznaniu proces odbudowy przebiegał na podstawie dwóch różnych programów. Wynikało to z uwarunkowań politycznych, a także znaczenia obu miast. Kołobrzeg będący średniej wielkości miastem na tzw. Ziemiach Odzyskanych miał zdecydowanie niższą rangę. Ze względu na słabą kondycję ekonomiczną kraju odbudowę według zasad Zachwatowicza rozpoczęto w Warszawie, Poznaniu, Gdańsku, Wrocławiu, Opolu i Olsztynie [Lubocka-Hoffman 2008]. Zdecydowano się tam na formę architektoniczną z XVI-XVIII w. W efekcie zachowano niemal w całości

[1] W średniowieczu eksploatacja salin w Kołobrzegu umożliwiła handel solą przez Morze Bałtyckie od Parsęty w głąb lądu w połączeniu z Notecią i Wartą.

[2] Miasta objęte opracowaniem: Białogard, Bytów, Człuchów, Drawsko Pomorskie, Koszalin, Miastko, Sławno, Słupsk, Szczecinek, Świdwin, Wałcz i Złotów Ankieta opracowana przez Zarząd Miejski w Kołobrzegu z grudnia 1945 r. ukazuje skalę zniszczeń w kontekście zachowanych budynków. Według niej spośród 2925 budynków ocalało 860, z czego wszystkie były poważnie uszkodzone oraz wymagały naprawy. W związku z tym tylko 1/3 nadawała się faktycznie do zamieszkania.

przedwojenny układ kwartałów oraz ich gabaryty. Zachowano również układ przedwojennych parceli, co skutkowało powstaniem luk w zabudowie. W Kołobrzegu proces odbudowy rozpoczął się znacznie później. Pierwsze dziesięciolecie po wojnie skupione było na porządkowaniu, odgruzowaniu zniszczonych kwartałów zabudowy. Dewastację obszaru Starego Miasta potęgowała również akcja rozbiórkowa prowadzona na tzw. Ziemiach Odzyskanych w celu pozyskania cegieł na odbudowę Warszawy[3]. Skutkowało to rozbiórką budynków zabytkowych o niemieckiej proweniencji, nawet tych w dobrym stanie technicznym. Dynamiczna rozbudowa śródmieścia nastąpiła dopiero w latach 60. XX w. Rozbudowę śródmieścia zapoczątkowano w rejonie graniczącym ze starym miastem od północy i północnego wschodu. Powstały wówczas sześciokondygnacyjne bloki mieszkalne [Baranowski 2019]. Późniejsza zabudowa obejmowała również 4- i 11-piętrowe budynki w technologii wielkiej płyty. Zabudowa blokowa lokalizowana była w miejscach dawnych kwartałów wytyczonych przedwojennym układem komunikacyjnym bez dbałości o zachowanie historycznych pierzei. Odbudowę, czy raczej budowę Nowej Starówki rozpoczęto w latach 80. XX w. Powstałe budynki oparte zostały na zachowanej siatce średniowiecznych ulic, a gabaryty i wysokość zabudowy miały nawiązywać do przeszłości miasta [Kondziela 2008]. Odbudowa nie stanowiła jednak wiernego odtworzenia historycznych kwartałów, a część dziedzińców zyskała większą przestrzeń. W efekcie działań związanych z odbudową w mieście pojawiło się znacznie więcej otwartych przestrzeni, niepowiązanych z dawnym układem parceli.

3.2. Struktura urbanistyczna

Obszar Poznania poddany analizie obejmuje zespół urbanistyczno-architektoniczny Starego Miasta wpisany do rejestru zabytków[4]. W centrum założenia znajduje się Stary Rynek otoczony typową zwartą zabudową śródmiejską rozmieszczoną na zachowanym przedwojennym układzie parceli. Komunikacja oparta jest na systemie dróg lokalnych i dojazdowych, przeważnie jednokierunkowych. Na całym obszarze obowiązuje uspokojony ruch kołowy (strefa tempo 30) z przewagą i pierwszeństwem ruchu pieszego. Tranzyt stanowią drogi zbiorcze zlokalizowane obwodowo.

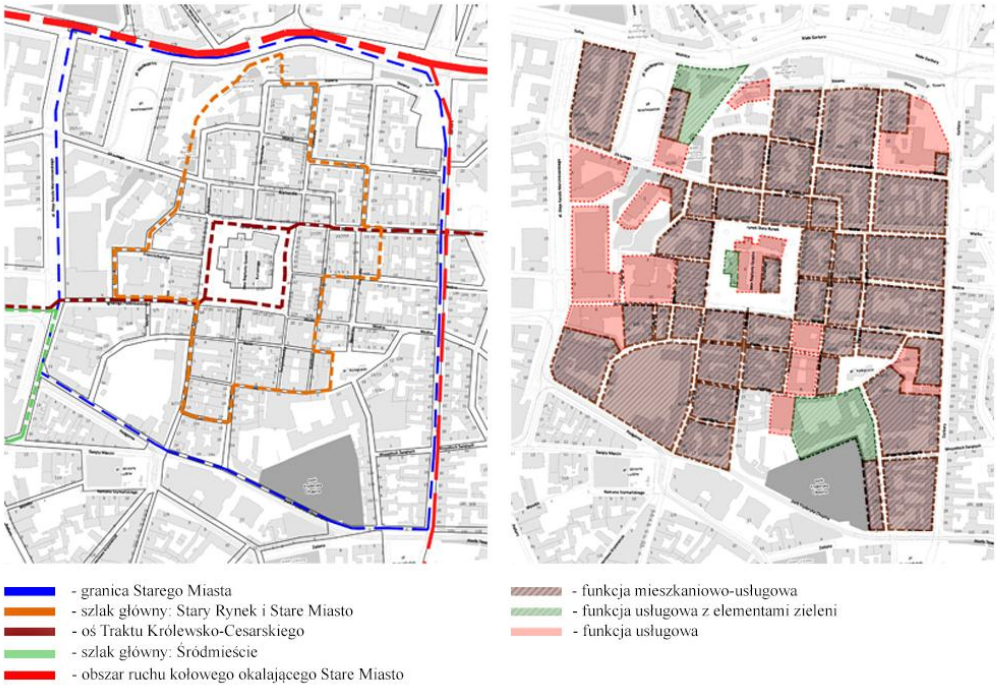
Natężenie ruchu pieszego jest bezpośrednio powiązane z ruchem turystycznym. Punktem odniesienia dla przemierzanych przez turystów tras może być przebieg Traktu Królewsko-Cesarskiego (Dzielnica Zamkowa – Brama Poznania) oraz powiązanych z nim szlaków. Szlaki Stary Rynek i Stare Miasto prowadzą przez uliczki

[3] Uchwała nr 12 w sprawie kontynuowania akcji rozbiórkowych w celu uzyskania cegły rozbiórkowej na pokrycie potrzeb państwowego planu inwestycyjnego obejmującego głównie odbudowę Warszawy.

[4] Zespół urbanistyczno-architektoniczny Starego Miasta, 1253-XVI, po 1793, po 1803, nr rej.: A225.

dookoła Starego Rynku, zahaczając o Wzgórze Przemysła i Zespół Budynków Pojezuickich. Trasy zwiedzania prowadzą więc głównie na osi wschód–zachód i dookoła Rynku oraz na południe w kierunku deptaku na ul. Półwiejskiej. W tych kierunkach nie ma znaczących barier infrastrukturalnych, ruch pieszy może się odbywać mniej lub bardziej swobodnie. Istotną barierę stanowi natomiast dwujezdniowa ul. Małe Garbary graniczącą ze starym miastem od północy. Natężenie ruchu i szerokość drogi są blokadą dla ruchu turystycznego i powiązań funkcjonalno-przestrzennych – obszar wokół ulic św. Wojciech, Bóżnicza, Grochowe Łąki jest odseparowany od centrum, a przez to widocznie bardziej zdegradowany.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna Starego Miasta jest spójna i typowa dla analogicznych założeń – stanowi ono centrum turystyczno-usługowe uzupełnione funkcją mieszkaniową i administracyjną. Spójność formalna wynika z przyjętej po wojnie strategii odbudowy, która zakładała odtworzenie przedwojennego układu kwartałów i wypełnienie ich architekturą historyzującą. Analizowana przestrzeń jest żywa, różnorodna, wielofunkcyjna. Przeważa zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z usługami (najczęściej w parterach), kilka kwartałów stanowi zabudowę usługową. Poniższe plany ukazują omówioną strukturę komunikacyjną i funkcjonalną Poznania wraz z zaznaczeniem zielonych przestrzeni publicznych.



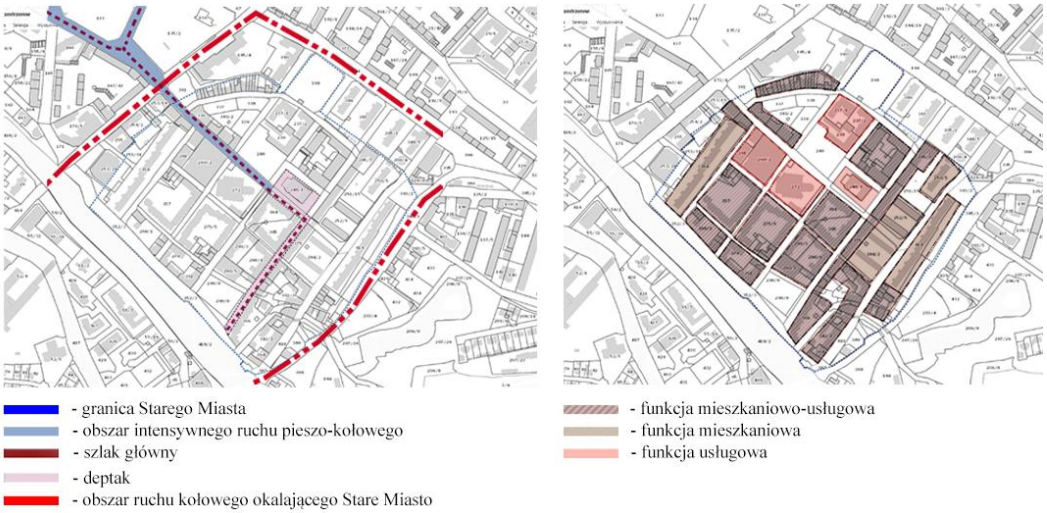
Rys. 1-2. Struktura komunikacyjna i funkcjonalna Starego Miasta w Poznaniu [A. Brechelke, na podstawie mapy SIP]

W Kołobrzegu obszar poddany analizie obejmuje Stare Miasto i podobnie jak w przypadku Poznania wyznaczony został przez wpis do rejestru zabytków[5]. Podstawowym elementem struktury urbanistycznej nowej starówki jest zachowany średniowieczny układ drogowy. Komunikacja na obszarze Starego Miasta oparta jest na ciągach pieszych oraz dojazdowych drogach głównie jednokierunkowych. Szerokie i tłoczne arterie komunikacyjne zlokalizowane są na obrzeżach, poza analizowanym obszarem. Współczesna sieć dróg w Kołobrzegu w znacznym stopniu nawiązuje do planów zagospodarowania przestrzennego pochodzących z lat 60. XX w. Założenia te, w sposób harmonijny z istniejącym układem drogowym, uzupełniają sieć komunikacyjną o drogi tranzytowe i obwodnice [Brechelke 2022]. Doprowadziło to w konsekwencji do odciążenia śródmieścia i zmniejszenia ruchu na rzecz komunikacji pieszej. Natężenie ruchu powiązane jest z ruchem turystycznym. Największy ruch obserwowany jest w rejonie Placu Ratuszowego i deptaku przy ul. Gierczak.

Dojście do tego obszaru z uzdrowiska odbywa się głównie przez ul. Armii Krajowej i Park 18 marca. Przedstawiony na poniższej grafice schemat komunikacyjny Starego Miasta ukazuje główne kierunki ruchu turystycznego w Kołobrzegu. Samochody omijają ścisłe centrum, objeżdżając dawnymi alejami powstałymi w miejscu fortyfikacji. Najbardziej ruchliwa droga zarówno dla ruchu pieszego, jak i kołowego stanowi ul. Armii Krajowej, gdzie zlokalizowane są ośrodki usługowe skoncentrowane głównie na turystyce.

Zgodnie z historycznym układem funkcjonalno-przestrzennym centrum miasta mieści również ośrodki administracyjne, takie jak urzędy i sąd. Struktura przestrzenna Kołobrzegu wynika z etapowości procesu odbudowy. Zachowane przedwojenne budynki przy ul. Dubois w przyziemiu mieszczą sklepy i restauracje. Odbudowane w stylu powojennego modernizmu bloki w rejonie ul. Gierczak, Budowlanej czy Wąskiej zawierają jedynie funkcję mieszkaniową. Odbudowa w stylu retrowersji przypadająca na połowę lat 80. przywróciła dawne funkcjonalne założenia miastotwórcze. Kwartały przylegające bezpośrednio do Placu Ratuszowego i katedry posiadają mieszane przeznaczenie. Dolne kondygnacje wraz z piwnicami zaadaptowane są na usługi, a górne zajęte są przez mieszkania. Pojedyncze budynki, takie jak Galeria Hosso, Muzeum Miasta, Ośrodek wychowawczy czy Muzeum Oręża Polskiego, mają jedną funkcję. Rys. 3-4 ukazują strukturę funkcjonalną Kołobrzegu wraz z zaznaczeniem obszarów monofunkcyjnych oraz mieszkaniowo-usługowych.

[5] XIII-XIX, nr rej.: A-1366 z 21.07.1953.



Rys. 3-4. Struktura komunikacyjna i funkcjonalna Starego Miasta w Kołobrzegu [A. Brechelke, na podstawie mapy SIP]

4. CHARAKTERYSTYKA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA NIEUŻYTKÓW POZNANIA I KOŁOBRZEGU

Nieużytki na potrzeby badań zostały zdefiniowane jako obszary niezagospodarowane lub zagospodarowane tymczasowo / suboptymalnie stanowiące jakąś formę ubytku przestrzennego. Istotnym kryterium doboru był ich dostęp publiczny, pieszy, z poziomu chodnika, co wykluczyło przestrzenie podwórek wewnątrz kwartałów. Skupienie się na działkach dostępnych publicznie wynika z ich dużo większego negatywnego oddziaływania – są dobrze widoczne i zlokalizowane na trasie spacerów mieszkańców i turystów, ale również większego potencjału wykorzystania na cele ogólnodostępne, społeczne. Zinwentaryzowane zostały zarówno puste niezabudowane przestrzenie, jak i tereny stanowiące element zieleni miejskiej (na mapie SIP zaznaczone kolorem zielonym) nazywane dalej nieużytkami zielonymi.

Analiza charakterystyki funkcjonalno-przestrzennej nieużytków była prowadzona w oparciu o dwa narzędzia badawcze: zmapowaną inwentaryzację pustych działek oraz stworzoną na podstawie informacji z SIP oraz badań *in situ* bazę danych. Mapowanie miało na celu przede wszystkim identyfikację nieużytków, ale również analizę lokalizacji i obszarów ich nagromadzenia. W bazie danych cechy i atrybuty nieużytków zostały zgrupowane według następujących kategorii: informacje na temat działki i status administracyjny (charakterystyka funkcjonalno-przestrzenna) oraz skala, wyposażenie, funkcja, występowanie powiązanej funkcji i typologia przestrzenna (profil funkcjonalno-przestrzenny).

4.1. Rozmieszczenie w strukturze urbanistycznej

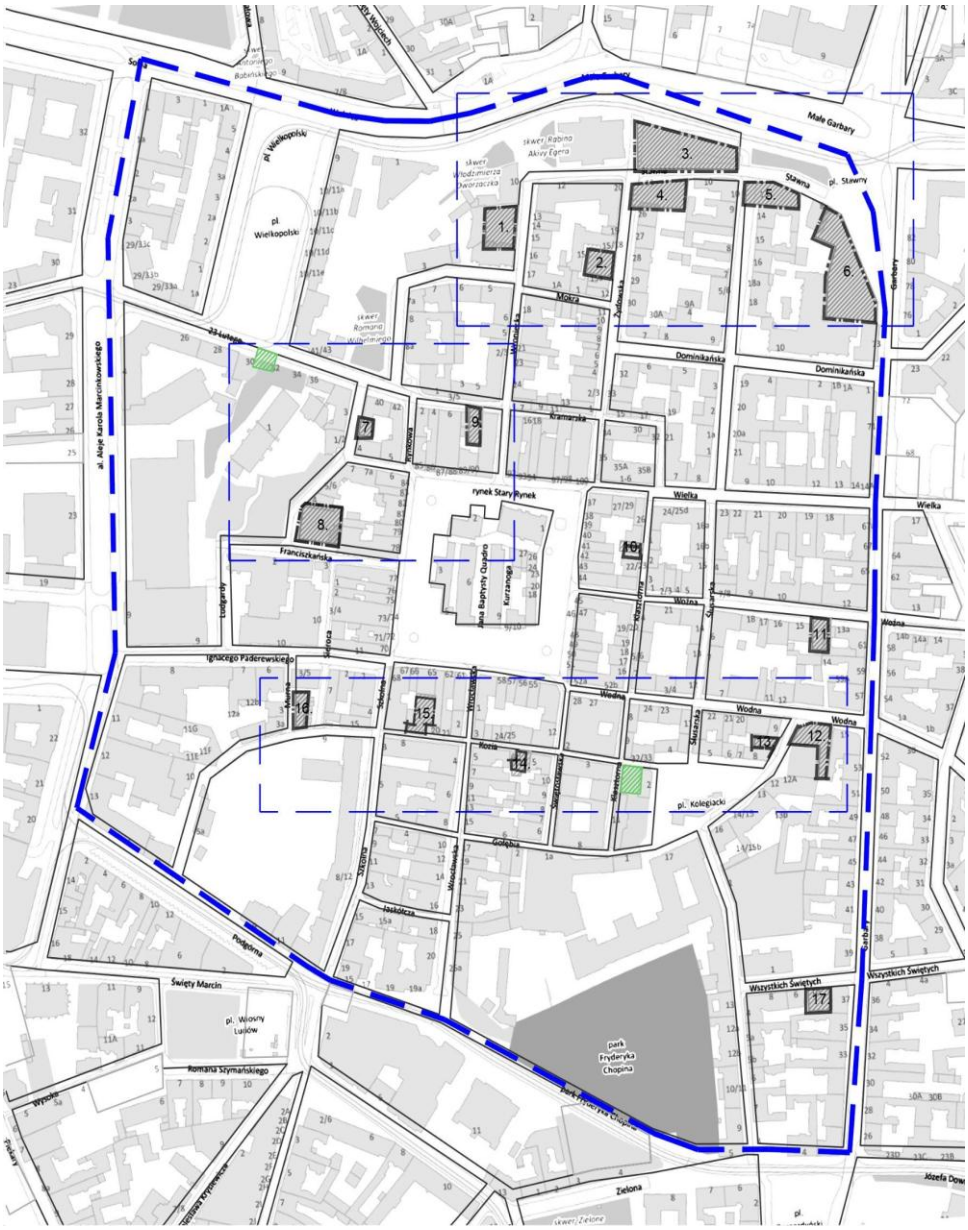
Poznań i Kołobrzeg ze względu na zupełnie różne kierunki odbudowy charakteryzują się występowaniem nieużytków innego rodzaju, w różnych konfiguracjach przestrzennych i lokalizacjach. Porównując ze sobą powierzchnie starych miast do powierzchni, które zajmują zsumowane nieużytki, widać zdecydowane rozbieżności między omawianymi miastami.

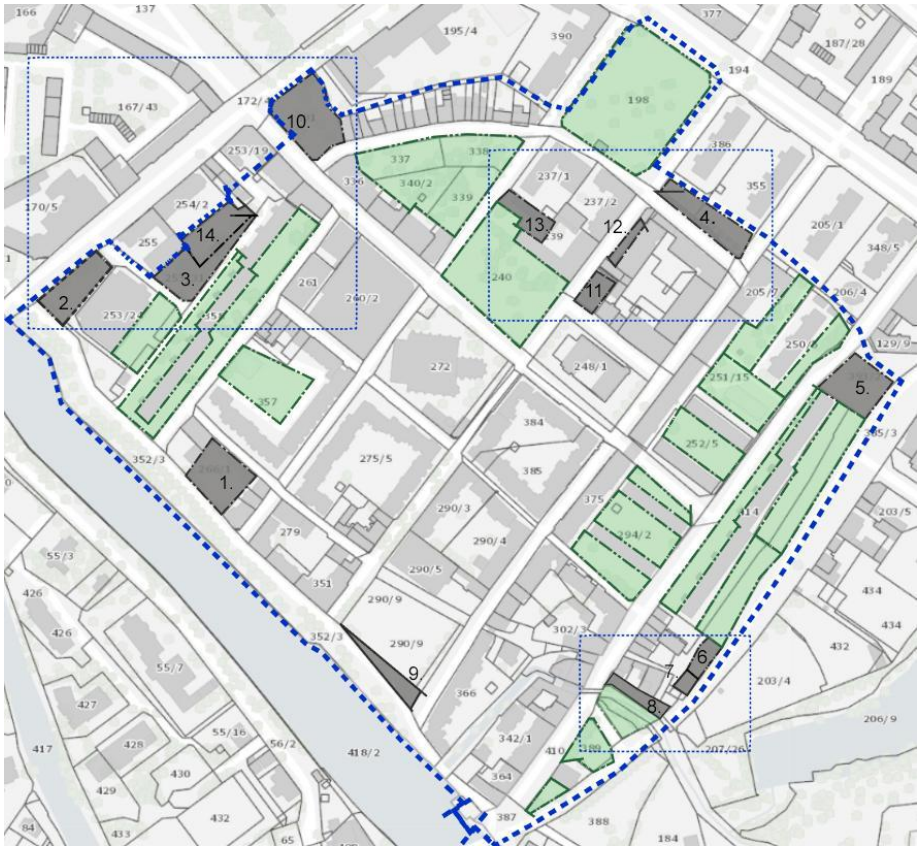
Tab. 1. Porównanie powierzchni nieużytków w Poznaniu i Kołobrzegu [oprac. A. Brechelke, Z. Kasperczyk-Brodecka]

	POZNAŃ	KOŁOBRZEG
pow. Starego Miasta	33 ha	21,03 ha
pow. nieużytków	0,955 ha (2,89%)	1,359 ha (6,5%)
pow. nieużytków + nieużytków zielonych	1,014 ha (3,076%)	5,1444 ha (24%)

W Poznaniu nieużytki stanowią dużo mniejszy procentowy udział w powierzchni Starego Miasta, niż ma to miejsce w Kołobrzegu, nieużytki zielone nie występują niemal w ogóle. Działki są raczej rozproszone na analizowanym terenie, ale można zauważyć dwie grupy o słabych lub umiarkowanych powiązaniach i jedną o zdecydowanie silniejszych. Jest to nagromadzenie, które występuje w północnej części, w rejonie ulic Stawnej, Żydowskiej i Wronieckiej. Bliskość obwodnicy (ul. Małe Garbary) predestynuje funkcję parkingową (cztery z sześciu działek w tej strefie). Nagromadzenie nieużytków w tym obszarze i ich dominująca funkcja aspołeczna zwiększają negatywne oddziaływanie bariery funkcjonalno-komunikacyjnej, jaką jest ul. Małe Garbary.

W przypadku Kołobrzegu mowa o dużo większej powierzchni zarówno nieużytków, jak i nieużytków zielonych. Ich występowanie jest skutkiem fragmentarycznej odbudowy starówki, co przekłada się na aspekt komunikacyjny i funkcjonalny. Większość nieużytków zlokalizowana jest w pobliżu obszarów charakteryzujących się monofunkcyjnością.


Małe Garbary
pl. Wielkopolski
Stawna
pl. Stawny
Mokra
Dominikańska
Kramarska
rynek Stary Rynek
Wielka
Franciszkańska
Ignacego Paderewskiego
Wodna
pl. Kolegiacki
Gołębia
Podgórna
Święty Marcin
pl. Wolnej Lutnicy
Romana Szymańskiego
Wrocławska
Wszystkich Świętych
park Fryderyka Chopina
Zielona
Józefa Dowbora-Muśnickiego
al. Aleje Karola Marcinkowskiego
23 Lutego
Ludgarda
Szeroka
Ostrów Tumski
Jana Bażyńskiego
Kurzawa
Rosna
Ostrowska
Skośna
Jaskółcza
Wrocławska
Wyrzeka
Żydowska
Kramarska
Ofiar Oświęcimia
Szkolna
Skośna
Rzeźnicka
Ofiar Oświęcimia
Wodna
Wodna
Wodna



Rys. 6. Inwentaryzacja nieużytków Kołobrzegu – nieużytki, nieużytki zielone
[A. Brechelke, na podstawie mapy SIP]

Występujące w analizowanym obszarze nieużytki obejmują głównie tereny graniczne historycznego układu staromiejskiego. Stanowią one więc tereny buforowe rozgraniczające Stare Miasto od śródmieścia. Ze względu na ich lokalizację przy głównych arteriach komunikacyjnych pełnią w znacznej mierze funkcję parkingu, co potęguje alienację dwóch części miasta. Zgodnie z mapą SIP wyróżnione nieużytki dzielą się na dwa rodzaje – puste przestrzenie oraz tereny zaznaczone kolorem zielonym stanowiące element zieleni miejskiej, które w przypadku Kołobrzegu mają duże znaczenie w kontekście urbanistycznym. Są to miejsca, w których nie zastosowano odbudowy w stylu retrowersji, a rozluźniona zabudowa pozbawiona dawnych pierzei wynika z wcześniejszych etapów odbudowy w stylu powojennego modernizmu [Fiuk 2017]. Zielone przestrzenie wypełniają niejako miejsca dawnych kwartałów, nakreślając historyczny, średniowieczny układ komunikacyjny. Z uwagi na to, że stanowią część założenia kompozycyjnego, na potrzeby analizy zostaną wyodrębnione i potraktowane jako osobne studium przypadku.

Tab. 2. Baza danych opisująca zinwentaryzowane nieużytki Poznania
[Z. Kasperczyk-Brodecka]

CHARAKTERYSTYKA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA						PROFIL FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNY					DIAGNOZA ODDZIAŁYWANIA	
INFORMACJE NT. DZIAŁKI		STATUS ADMINISTRACYJNY										
Nr	ADRES	POWIERZCHNIA	WŁASNOŚĆ	STATUS PLANISTYCZNY	PRZEZNACZENIE TERENU	SKALA	TYPOLOGIA PRZESTRZENNA	WYPOSAŻENIE	FUNKCJA	POWIĄZANA FUNKCJA	KATEGORIA ODDZIAŁYWANIA WIZUALNEGO	KATEGORIA ODDZIAŁYWANIA SPOŁECZNEGO
1.	Wrocławska 9	650	PRYWATNA	MPZP	zabudowa usługowa	ŚREDNIA	wnęka w pierzei	miejsca parkingowe, drzewa, trawnik, pojemniki na odpady	parking	tak	III	neutralna
2.	Żydowska 15	400	PRYWATNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	MAŁA	wnęka w pierzei	miejsca parkingowe, drzewa, trawnik, pojemniki na odpady, płot	podwórko	nie	III	neutralna
3.	Sławna 10	1500	PUBLICZNA	STUDIUM	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	DUŻA	rozległy otwarty teren	miejsca parkingowe, budka parkingowa, baner reklamowy	parking	nie	II	aspołeczna
4.	Sławna 11	600	PRYWATNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	ŚREDNIA	luka w zabudowie	miejsca parkingowe, budka parkingowa, baner reklamowy	parking	nie	III	aspołeczna
5.	Szewska 13	500	PRYWATNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	ŚREDNIA	luka w zabudowie	miejsca parkingowe, budka parkingowa, mural	parking	nie	III	aspołeczna
6.	Garbary 73	2300	PUBLICZNA	MPZP	zabudowa usługowa	DUŻA	rozległy otwarty teren	krzewy, trawnik, donice	skwer	tak	II	prospołeczna
7.	Zamkowa 11	250	PRYWATNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	MAŁA	wnęka w pierzei	miejsca parkingowe, pojemniki na odpady, ogródek restauracyjny	podwórko	tak	II	aspołeczna
8.	Stary Rynek 78	800	PUBLICZNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	ŚREDNIA	luka w zabudowie	miejsca parkingowe, trawnik, krzewy, donice, drzewa, mur	ogród	tak	II	neutralna
9.	Kramarska 6	280	PUBLICZNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	MAŁA	wnęka w pierzei	miejsca parkingowe, pojemniki na odpady, garaże, mural	podwórko	nie	III	aspołeczna
10.	Klasztorna 23	150	PRYWATNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	MAŁA	wnęka w pierzei	miejsca parkingowe, pojemniki na odpady, mur, budka biletowa	podwórko	tak	III	aspołeczna
11.	Woźna 13A	280	PUBLICZNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	MAŁA	wnęka w pierzei	miejsca parkingowe, pojemniki na odpady, zielona ściana, ławka	parking	tak	II	neutralna
12.	Wodna 15	570	PRYWATNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	ŚREDNIA	luka w zabudowie	trawnik	skwer	nie	II	neutralna
13.	plac Kolegiacki 9	200	PUBLICZNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	MAŁA	wnęka w pierzei	miejsca parkingowe, pojemniki na odpady, donice	podwórko	nie	III	neutralna
14.	Kozia 6	200	PRYWATNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	MAŁA	luka w zabudowie	miejsca parkingowe, pojemniki na odpady, mur	podwórko	nie	III	aspołeczna
15.	Kozia 20	350	PUBLICZNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	MAŁA	luka w zabudowie	miejsca parkingowe, pojemniki na odpady, mur	podwórko	tak	III	aspołeczna
16.	Murna 3	240	PUBLICZNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	MAŁA	przestrzeń ograniczona zabudową	miejsca parkingowe, drzewo	parking	nie	II	aspołeczna
17.	Wszystkich Świętych 6	280	PRYWATNA	MPZP	zabudowa mieszkaniowo-usługowa	MAŁA	luka w zabudowie	miejsca parkingowe, pojemniki na odpady, mural, drzewa	parking	tak	III	aspołeczna

Tab. 3. Baza danych opisująca zinwentaryzowane nieużytki Kołobrzegu
[A. Brechelke]

CHARAKTERYSTYKA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA						PROFIL FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNY					DIAGNOZA ODDZIAŁYWANIA	
INFORMACJE NT. DZIAŁKI			STATUS ADMINISTRACYJNY									
Nr	ADRES	POWIERZCHNIA	WŁASNOŚĆ	STATUS PLANISTYCZNY	PRZEZNACZENIE TERENU	SKALA	TYPOLOGIA PRZESTRZENNA	WYPOSAŻENIE	FUNKCJA	POWIĄZANA FUNKCJA	KATEGORIA ODDZIAŁYWANIA WIZUALNEGO	KATEGORIA ODDZIAŁYWANIA SPOŁECZNEGO
1.	Rzeczna 48	1510	PUBLICZNA	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	ŚREDNIA	wnęka w pierzei	drzewa, trawnik, plot	skwer	tak	II	neutralna
2.	Łopuskiego 27	1218	PRYWATNA	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	ŚREDNIA	rozległy otwarty teren	krzewy, drzewa, trawnik, miejsca parkingowe, murowany śmietnik	parking	tak	III	aspołeczna
3.	Wąska 6	1231	PUBLICZNA	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	ŚREDNIA	rozległy otwarty teren	krzewy, miejsca parkingowe, drzewa, ruiny baszty,	podwórko	nie	III	neutralna
4.	Dubois 15	948	PUBLICZNA?	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	ŚREDNIA	rozległy otwarty teren	szpaler drzew, budki handlowe, kamienie	skwer	nie	II	prospołeczna
5.	Słowińców 1	1020	PUBLICZNA?	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	ŚREDNIA	przestrzeń ograniczona zabudową	parking, drzewa, pojemniki na ubrania	parking	nie	II	aspołeczna
6.	Kamienna 27	430	PRYWATNA?	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	MAŁA	rozległy otwarty teren	trawnik, drzewa, krzewy, miejsca parkingowe, śmietniki	parking	nie	III	aspołeczna
7.	Kamienna 30	517	PRYWATNA?	STUDIUM	mieszkaniowa wielorodzinna	ŚREDNIA	rozległy otwarty teren	ogrodzenie, drzewa, krzewy, baner, miejsca parkingowe, śmietniki	parking	nie	III	aspołeczna
8.	Budowlana 35	559	PRYWATNA?	STUDIUM	mieszkaniowa wielorodzinna	ŚREDNIA	łuka w zabudowie	ogrodzenie, drzewa, krzewy, mała architektura	skwer	nie	II	neutralna
9.	Gierczak 5	597	PUBLICZNA?	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	ŚREDNIA	rozległy otwarty teren	parking, drzewa, chodnik	parking	tak	II	aspołeczna
10.	Uczniowska 1	2061	PUBLICZNA?	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	DUŻA	przestrzeń ograniczona zabudową	drzewa, trawnik, chodnik, ławki, śmietniki	skwer	nie	I	prospołeczna
11.	Ratuszowa 1	491	PUBLICZNA?	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	MAŁA	łuka w zabudowie	drzewa, krzewy, chodnik, ogródek restauracyjny;	skwer	tak	II	neutralna
12.	Ratuszowa 3	245	PUBLICZNA?	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	MAŁA	wnęka w pierzei	miejsca parkingowe	parking	tak	III	aspołeczna
13.	Katedralna 13	716	PUBLICZNA?	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	ŚREDNIA	wnęka w pierzei	miejsca parkingowe, garaże, toaleta publiczna, murek, baner	parking	tak	III	aspołeczna
14.	Wąska 14	2051	PUBLICZNA?	STUDIUM	mieszkaniowo-usługowa centrotwórcza z dopuszczeniem funkcji hotelowej i pensjonatowej	DUŻA	wnęka w pierzei	drzewa, trawnik, śmietniki, chuliatwka, piaskownica, parking, trespak, pojemnik na odzież,	skwer	nie	II	prospołeczna

4.2. Status administracyjny

Analiza statusu administracyjnego nieużytków obejmuje kwestie własności, statusu planistycznego oraz przeznaczenia terenu. W przypadku Poznania 42% zidentyfikowanych działek jest publiczna, a 58% prywatna. W Kołobrzegu, ze względu na brak danych, określenie kwestii własności nie było możliwe dla wszystkich działek. Część z nich z uwagi na charakterystyczne parametry zakwalifikowano jako publiczne. Świadczyły o tym zlokalizowane na działkach budynki należące do jednostek budżetowych. Publiczna własność ułatwia odgórne działania na danym terenie, ale prywatne nie muszą być zupełnie pozbawione kontroli. Odpowiednie zapisy prawne w dokumentach planistycznych, konieczność uzyskania pozwolenia konserwatorskiego na realizację działań tymczasowych na danym terenie czy uzyskania licencji do prowadzenia parkingu na chronionym obszarze mogłyby wpłynąć na ograniczenie przypadkowego użytkowania działek. Brakuje narzędzi prawnych dotyczących tymczasowego wykorzystania przestrzeni – MPZP, który obejmuje 16 z 17 poznańskich działek (94%), realnie reguluje jedynie projektowaną zabudowę.

5. PROFIL FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNY NIEUŻYTKÓW – PRÓBA OCENY EKSPERCKIEJ

5.1. Typologia przestrzenna

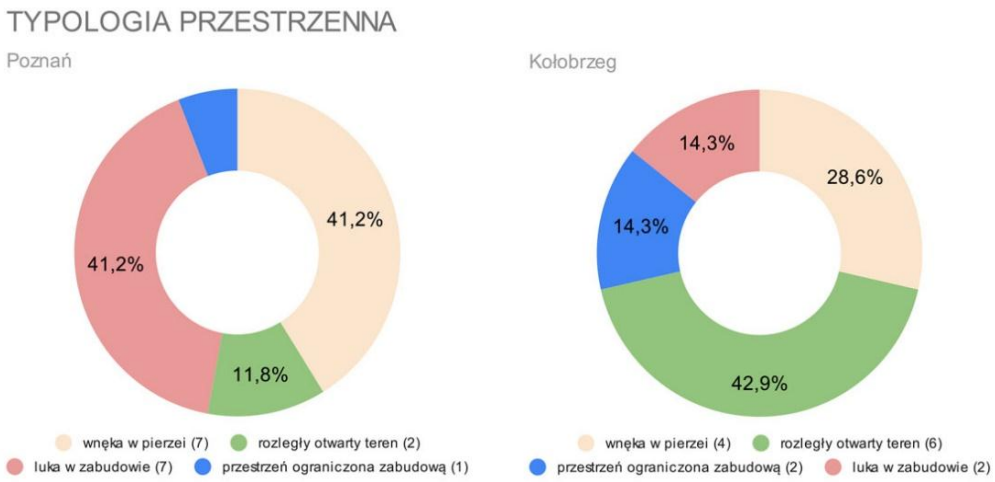
Analiza zidentyfikowanych nieużytków Poznania i Kołobrzegu wykazała liczne podobieństwa, w tym powtarzające się cechy przestrzenne, które po zgrupowaniu utworzyły cztery typologie: luka w zabudowie, wnęka w pierzei, rozległy otwarty teren oraz przestrzeń ograniczona zabudową. W obu miastach pojawiają się wszystkie cztery kategorie, różnie natomiast wygląda ich rozkład.

W Poznaniu większość nieużytków to wnęki w pierzei (7) i luki w zabudowie (7). Obie kategorie pojawiają się w zwartej tkance miejskiej o uporządkowanej strukturze, w której nieużytki stanowią wyrwę. Wszystkie z nich to małe (do 499 m^2) lub średnie działki (500-1499 m^2), co wynika z zachowanego układu przedwojennych parceli. Dwie działki zostały zidentyfikowane jako rozległy otwarty teren o dużej (powyżej 1500 m^2) powierzchni. Znajdują się na obrzeżach Starego Miasta (północno-wschodni narożnik), gdzie występuje pewne rozluźnienie zabudowy. Jeden nieużytek jest otoczoną i ograniczoną zabudową przestrzenią.

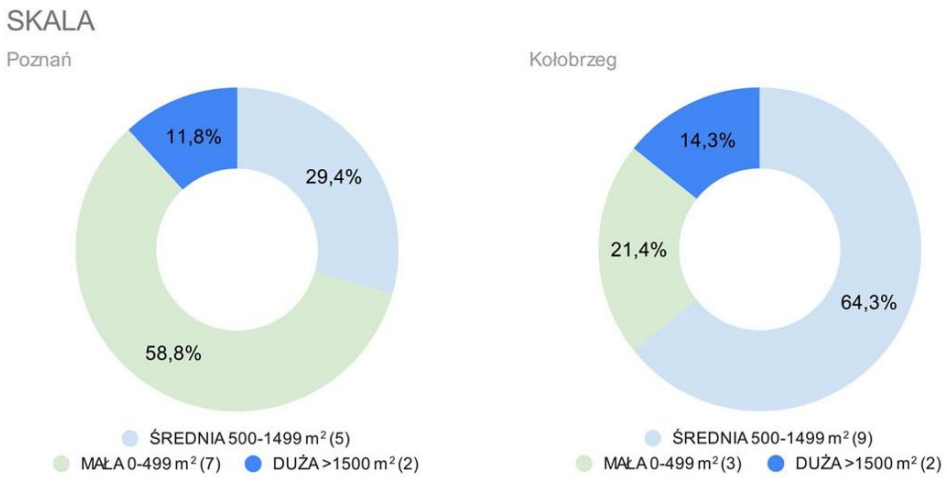


Rys. 7-10. Fotografie obrazujące typologie przestrzenne na przykładach nieużytków w Poznaniu, kolejno: luka w zabudowie (działka nr 17), wnęka w pierzei (działka nr 9), rozległy otwarty teren (działka nr 3), przestrzeń ograniczona zabudową (działka nr 16) [Z. Kasperczyk-Brodecka, maj 2023]

W Kołobrzegu natomiast 6 z 14 obszarów stanowi rozległy, otwarty teren pozbawiony wyraźnego kontekstu urbanistycznego. Na obszarach, w których zachowana została dawna tkanka miejska, cztery nieużytki stanowią wnękę w pierzei. Pozostałe, marginalne przypadki dotyczą dwóch przestrzeni ograniczonych zabudową i dwóch luk w zabudowie. Ukazuje to ciekawą zależność, stanowiącą niejako kontrę do Poznania. Wynika to przede wszystkim ze stopnia zniszczeń i późniejszych działań planistycznych. Rozluźniona struktura urbanistyczna Kołobrzegu na obszarach granicznych Starego Miasta determinuje wielkość nieużytków. 64% z nich jest średniej wielkości (do 1499 m^2). Zielone obszary nieużytków stanowią w większości obszary o powierzchni wynoszącej ponad 1500 m^2.



Rys. 11-12. Wykresy obrazujące rozkład poszczególnych typologii przestrzennych w Poznaniu i Kołobrzegu [Z. Kasperczyk-Brodecka]



Rys. 13-14. Wykresy obrazujące rozkład skali nieużytków w Poznaniu i Kołobrzegu [Z. Kasperczyk-Brodecka]

5.2. Obecne wykorzystanie nieużytków – funkcja i wyposażenie

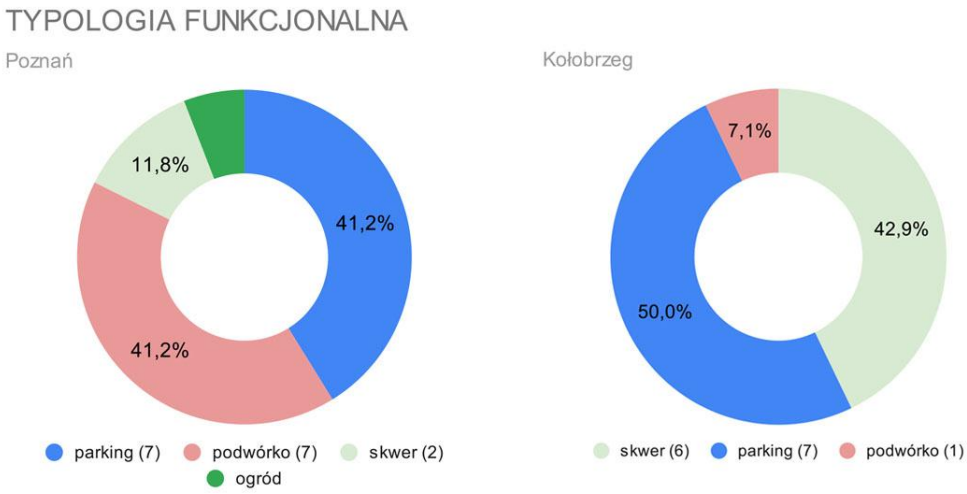
Analiza nieużytków wykazała oprócz powtarzających się cech przestrzennych również patterny funkcjonalne. W obu miastach występują: parking, podwórko i skwer, w Poznaniu pojawia się też ogród. Podobnie jak w przypadku typologii przestrzennych, oba miasta różni popularność poszczególnych kategorii.



Rys. 15-18. Fotografie obrazujące typologie funkcjonalne na przykładach nieużytków w Poznaniu, kolejno: parking (działka nr 4), podwórko (działka nr 13), skwer (działka nr 6), ogród (działka nr 8) [Z. Kasperczyk-Brodecka, A. Brechelke, maj-czerwiec 2023]

W Poznaniu dominującą funkcją nieużytków są parkingi (7), które występują niezależnie od typologii przestrzennej działki (pojawiają się w lukach w zabudowie, wnękach w pierzei, na rozległych otwartych terenach i w przestrzeni ograniczonej zabudową). Ich charakterystycznym wyposażeniem są budki parkingowe (3) oraz pojemniki na odpady (3) przynależne sąsiednim kamienicom. Metodą na podniesienie ich walorów estetycznych jest zastosowanie murali (2) lub zielonej ściany (1) na przylegających do parkingu ścianach szczytowych. Pozostałe funkcje to równie popularne podwórka (7), skwery (2) i ogród. Podwórka występują we wnękach w pie-

rzei jako negatyw typowej kwartałowej zabudowy kamienicznej – nie są zabudowane od frontu, dlatego funkcje i wyposażenie uzupełniające funkcję mieszkaniową (pojemniki na odpady, pojedyncze miejsca parkingowe lub garaże, ale też donice i zieleń) są widoczne i dostępne z chodnika. Próbą ograniczenia dostępności wizualnej i komunikacyjnej oraz zwiększenie prywatności jest stosowanie (w każdym z przypadków) murów lub płotów. Skwery i ogrody można rozpoznać po występowaniu dużej ilości zieleni (trawnik, krzewy, donice). Różnią się od siebie dostępnością (ogród jest ogrodzony) i przynależnością do konkretnego budynku / funkcji. Powiązania funkcjonalne z istniejącą instytucją lub usługą komercyjną występują na 8 z 17 działek (47%). Bezpośrednie sąsiedztwo działającej funkcji może doprowadzić do wchłonięcia nieużytku i wykorzystania go przez istniejącą społeczność / grupę klientów. Jest to potencjał społeczny, który może znacząco przyspieszyć aktywizację zdegradowanej działki i w naturalny sposób zintegrować go z otaczającą tkanką. Istnieje jednak ryzyko wykorzystania nieużytku w najprostszy i często korzystny biznesowo sposób – jako parkingu. Tak zresztą jest właśnie teraz, na 4 z 8 działek zaaranżowano miejsca parkingowe dla pracowników i/lub klientów powiązanych funkcji.



Rys. 19-20. Wykresy obrazujące rozkład poszczególnych typologii funkcjonalnych w Poznaniu i Kołobrzegu [Z. Kasperczyk-Brodecka]

W Kołobrzegu również większość nieużytków (50%) pełni funkcję parkingu. Pomimo swoich negatywnych aspektów posiadają one jednak dość wysoką wartość estetyczną. Wynika to z obfitości zieleni, jaka występuje praktycznie na każdej z działek. Duża ilość nieużytków ma formę skweru (6). Często uzupełnione są o małą architekturę oraz o niskie formy zieleni miejskiej takie jak krzewy czy rabaty. Ze względu na typologię zabudowy Kołobrzegu marginalnie występują tam nieużytki w formie

podwórka (1). Zlokalizowane jest ono w obrębie pozostałości dawnej tkanki urbanistycznej i posiada nie tylko charakterystyczne dla tego typu miejsc wyposażenie, ale również fragmenty dawnej baszty. Najczęściej powtarzanymi elementami nieużytków w Kołobrzegu są drzewa, krzewy oraz trawnik. Występują one w 86% działek. Miejsca parkingowe zajmują 71% nieużytków. Ukazuje to podjętą próbę przysłonienia i estetyzacji przestrzeni przeznaczonych na parking. W odróżnieniu od Poznania tylko w dwóch miejscach znalazły się banery reklamowe. Badania *in situ* nie wykazały jednak innych działań przestrzennych podnoszących estetykę pustych ścian szczytowych (murale, zielone ściany).

6. DIAGNOZA ODDZIAŁYWANIA WIZUALNEGO I SPOŁECZNEGO BADANYCH NIEUŻYTKÓW

Oprócz analizy funkcjonalno-przestrzennej bardzo istotna jest również analiza wpływu nieużytków na otoczenie. Nieużytki różnią się między sobą stopniem zdegradowania i przyjętą funkcją (lub jej brakiem), dlatego nie można ich traktować jednakowo. Wyodrębnione zostały dwa kryteria: oddziaływanie wizualne i oddziaływanie społeczne, w ramach których zidentyfikowanym działkom nadawane są kategorie od I (neutralne oddziaływanie) do III (negatywne oddziaływanie). Wskaźnikami oceny walorów wizualnych są: stan nawierzchni, występowanie zieleni, występowanie elementów wprowadzających nieład oraz wpływ na kompozycję. Oddziaływanie społeczne było oceniane na podstawie bieżącej funkcji nieużytku i jej potencjału generowania lub stymulacji interakcji międzyludzkich (występowanie małej architektury, trawnika). Wyniki diagnozy oddziaływania mogą być sygnałem, które z działek mają najgorszy *impact* i od których w procesie rewitalizacji należałoby zacząć. Warto nadmienić, że nagromadzenie nieużytków na jakimś obszarze dodatkowo zwiększa ich negatywne oddziaływanie i jest percypowane jako dużo większy problem niż pojedyncza działka o suboptymalnej funkcji.

W Poznaniu II kategorię estetyczną ma 41,2% działek (7), a III – 58,8% (10). Żaden ze zidentyfikowanych nieużytków nie zakwalifikował się do I kategorii, co oznacza, że problem niskich walorów estetycznych nieużytków jest powszechny i każda działka ma jakieś deficyty w tym zakresie. Funkcjami, które wypadają lepiej pod względem estetycznym, są skwer i ogród, głównie ze względu na obecność zieleni. Podwórka i parkingi pojawiają się zarówno w II, jak i III kategorii estetycznej. Jeśli chodzi o oddziaływanie społeczne, 58,8% działek pełni funkcję aspołeczną, a 35,3% (6) neutralną społecznie – nie stymuluje interakcji, ale też ich nie ogranicza. Tylko jedna działka została uznana za prospołeczną, dzięki funkcji publicznie dostępnego, nieogrodzonego skweru z rozległym trawnikiem i donicami. To sygnał, że nieużytki na obszarze Starego Miasta w Poznaniu są wykorzystywane w sposób suboptymalny pod względem zarówno estetycznym, jak i funkcjonalnym – nie są środowiskiem wspierającym interakcje i budowanie społeczności.

W Kołobrzegu spośród 14 zidentyfikowanych działek tylko jedna zakwalifikowała się do I kategorii. Stanowi to zaledwie 7% i oznacza, że, podobnie jak w Poznaniu, większość z nich ma wyraźne braki w zakresie walorów estetycznych. Spośród pozostałych działek siedem plasuje się w II kategorii, a sześć w III. Większość działek o najmniejszym walorze estetycznym pełni funkcję dzikiego parkingu (6). Posiadają jednocześnie najgorszy stopień oddziaływania społecznego co czyni je aspołecznymi. Działki neutralne i prospołeczne sklasyfikowane w II kategorii estetycznej pełnią głównie funkcję skwerów posiadających znaczną ilość zieleni (6). Część działek w tej kategorii posiada również miejsca parkingowe. Ich stosunkowo niewielka powierzchnia oraz estetyczna infrastruktura otaczająca lub maskująca samochody wpływają dość pozytywnie na ich odbiór. Analiza pokazuje, podobnie jak w Poznaniu, problem nieoptymalnego wykorzystania działek w kontekście budowania i wspierania interakcji społeczności.

7. WNIOSKI

Analiza porównawcza Poznania i Kołobrzegu w kontekście występowania nieużytków wykazuje korelację między ich strategią odbudowy a charakterystyką przestrzenno-funkcjonalną niezagospodarowanych działek. Odbudowa Poznania zgodnie z występującym przed wojną układem parceli wpłynęła na skalę nieużytków (małe lub średnie działki) oraz ich typologię przestrzenną (głównie wnęki w pierzei lub luki w zabudowie). Pojawiają się też raczej w rozproszeniu, bez widocznej koncentracji na nieodbudowanym lub odbudowanym w innej doktrynie obszarze. W przypadku Kołobrzegu luki w zabudowie pojawiają się na stykach zabudowy realizowanej według różnych tendencji urbanistycznych wynikających z etapowości procesu odbudowy. W konsekwencji są one bardzo rozproszone i skumulowane główne na obrzeżach historycznego Starego Miasta. Wynikające z tego duże powierzchnie nieużytków wyraźnie odznaczają się w przestrzeni miejskiej i wpływają negatywnie na integrację przestrzenną i społeczną. W Poznaniu mimo stosunkowo niewielkiej ilości (17) i nieznacznej zajmowanej przez nie powierzchni (2,89%) nieużytki charakteryzują się negatywnym oddziaływaniem na otoczenie. Stanowią wyrwę w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Starego Miasta i nie wykorzystują swojego potencjału lokalizacyjnego do tworzenia lub wspierania funkcji miastotwórczych. Są głównie używane jako parkingi (na 15 z 17 działek występują miejsca parkingowe, 7 z nich to pełnoprawne parkingi), co świadczy o wciąż żywym i nierozwiązanym problemie obecności samochodów na obszarze Starego Miasta. Zieleń w mniej lub bardziej rozbudowanej formie występuje dość często (14 z 17 działek), ale nigdy nie przyjmuje funkcji rekreacyjnej. Ławka pojawia się na 1 działce o funkcji parkingu przed zakładem pogrzebowym. Analiza Kołobrzegu skorelowana z ruchem turystycznym i funkcją danych kwartałów pokazuje dużą zależność pomiędzy występo-

waniem nieużytków a alienacją danej przestrzeni. Monofunkcyjne kwartały otoczone są przez zieloną, niezabudowaną przestrzeń, w pobliżu których usytuowane są place zaadaptowane na prowizoryczne miejsca parkingowe. W ten sposób w centrum tworzą się obszary pozbawione funkcji miastotwórczych, wpływając negatywnie na strukturę funkcjonalno-przestrzenną. Stare miasto zredukowane zostało jedynie do Placu Ratuszowego, Armii Krajowej i ul. Gierczak.

Nieużytki na terenie Starego Miasta są cennym zasobem przestrzennym, który powinien być wykorzystany do realizacji celów strategicznych i operacyjnych zawartych w dokumentach planistycznych. Obecny stan omawianych działek jest zbieżny z diagnozą zrealizowaną w ramach programów rewitalizacji zarówno Poznania, jak i Kołobrzegu – mowa m.in. o uciążliwości ruchu samochodowego i parkingów w otoczeniu przestrzeni publicznych. W przypadku Poznania pojawia się również wątek braku przestrzeni społecznych lub niewłaściwej ich aranżacji, problem brzydkiego sąsiedztwa i braku komfortowych warunków do wypoczynku i rekreacji [Gminny Program Rewitalizacji 2017]. Jak widać, część tych problemów jest wręcz generowana przez bieżące wykorzystanie nieużytków, co oznacza, że celowe działania biorące pod uwagę negatywne oddziaływanie zdegradowanych działek i ich potencjały mogłyby realnie wpłynąć na zmniejszenie skali problemu.

Biorąc pod uwagę GPR stworzony dla Kołobrzegu, warto podkreślić powielające się w wielu lokalizacjach wyzwania wynikające z przekształceniem funkcji miasta na turystyczne. Pomimo tego, że wskazane w GPR miejsca wymagające rewitalizacji obejmują obszar poza centrum miasta, również w tej części pojawiają się negatywne zjawiska takie jak uciążliwość ruchu samochodowego, szczególnie w rejonie kolizji z ruchem pieszym (ul. Armii Krajowej i skrzyżowanie z ul. Łopuskiego), a także uciążliwość parkingów w otoczeniu przestrzeni publicznych. Wskazane potencjały obejmują przede wszystkim walory estetyczne i kompozycyjne oraz powiązaną z nimi dużą ilość terenów zielonych i rekreacyjnych. GPR dość ogólnie traktuje kwestię planowania przestrzennego w kontekście nieużytków. Mowa jest o „zakończeniu wypełniania tkanki urbanistycznej i budowie nowej zabudowy mieszkaniowej i turystycznej" [Gminny Program Rewitalizacji 2018]. W celach uwzględniono również „przywracanie historycznych założeń parkowych", co z pewnością pozytywnie wpłynie na odbiór wskazanych zielonych nieużytków na terenie Starego Miasta.

W przypadku Poznania cele 1, 4 i 6 Gminnego Programu Rewitalizacji można powiązać z tematem nieużytków i ich problemami i potencjałami. Szczególnie cel 4.4: „Promowanie ciekawych i zapomnianych miejsc oraz zaakcentowanie ważnych dla wizerunku miasta mikrownętrz urbanistycznych w przestrzeniach publicznych" [Gminny Program Rewitalizacji 2017] wskazuje na zwrot w kierunku uwypuklania ich potencjałów. W połączeniu z celem 1.2 „Animacja i wsparcie działań aktywizujących życie społeczno-kulturalne i społeczno-gospodarcze" i 6.2 „Zwiększenie dostępności i podwyższenie jakości miejsc sportu i rekreacji oraz zieleni publicznej w zwartej tkance miejskiej" mogą sugerować wykorzystanie potencjału przestrzennego nieużytków do aktywizacji społecznej i zwiększenia dostępności przestrzeni rekreacyjnej w centrum miasta.

Jest to jednak duże uproszczenie, ponieważ zidentyfikowane typologie przestrzenne i funkcjonalne sugerują zidywidualizowane podejście do różnych typów działek. Parkingi oddziałują szczególnie negatywnie, jeśli zajmują dużą przestrzeń i nie są przeplatane innymi funkcjami, w tym zielenią. Próbą aktywizacji i uwspólnienia działek parkingowych może być ich dywersyfikacja funkcjonalna w czasie i wykorzystanie ich np. na kino plenerowe w godzinach popołudniowych / wieczornych, kiedy nie ma aż takiego zapotrzebowania na miejsca parkingowe. Jeśli taki eksperyment się powiedzie, szansą jest stopniowe zmniejszanie liczby miejsc postojowych i wymiana ich na inne, bardziej prospołeczne funkcje. Ewolucyjne zmiany we współpracy i dialogu z mieszkańcami / użytkownikami najlepiej odpowiadają ich potrzebom i wcale nie wszędzie muszą oznaczać zupełną likwidację miejsc parkingowych. To proces ponownego włączania nieużytków w życie miasta, przeciwdziałania ich alienacji. Skwery i ogrody dzięki dużej ilości zieleni są najbardziej atrakcyjne społecznie i ekologicznie, i w ich przypadku to włączenie może być najprostsze. Nie musi chodzić o zmianę zagospodarowania czy nawet wprowadzenie wyposażenia, a o zaproszenie mieszkańców do korzystania z danej przestrzeni. Odrębną kategorią są podwórka, będące z założenia przestrzenią półpubliczną / półprywatną, ale przez odwróconą konfigurację przestrzenną ujawniają swoje wnętrza przechodniom. W tym przypadku celem nie jest upublicznienie tej przestrzeni a wsparcie mieszkańców konkretnych kamienic w funkcjonalnym i estetycznym jej zagospodarowaniu (np. w ramach akcji „Odmień swoje podwórko”)[6]. Sposób wykorzystania każdego z nieużytków, jak i poziom dostępności powinny być tematem indywidualnej analizy każdego z nich.

LITERATURA

Baranowski A., 2019, *60 lat Kołobrzeskiej Spółdzielni Mieszkaniowej*, Wydawnictwo Kamera, Kołobrzeg.

Brechelke A., 2022, *Powojenne kształtowanie arterii komunikacyjnych w odbudowywanym Kołobrzegu*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Architektura i Urbanistyka”, nr 11.

Colomb C., 2012, *Pushing the urban frontier: temporary uses of space, city marketing, and the creative city discourse in 2000s Berlin*, “Journal of Urban Affairs”, vol. 34, no. 2.

Dziemba R., 2019, *Historia Kołobrzegu po 1945 roku*, Wydawnictwo Kamera, Kołobrzeg.

Fiuk P., 2017, *Architektura miasta odbudowanego*, Wydawnictwo Uczelniane Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, Szczecin.

[6] Akcja „Odmień swoje podwórko” realizowana w ramach Gminnego Programu Rewitalizacji przez Miasto Poznań od 2010 r. Celem jest aktywizacja i integracja mieszkańców wokół procesu poprawy jakości życia w mieście poprzez zazielenianie, ożywianie i zagospodarowanie przestrzeni.

Gzell S., 2020, *Urbanistyka XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
Kasperczyk Z., Pazder D., 2022, *Komercyjne tymczasowe użytkowanie przestrzeni jako narzędzie kreowania współczesnego środowiska mieszkaniowego – szanse i zagrożenia*, „Housing Environment", nr 39.
Kondziela H., 1998, *Założenia programowe i odbudowa Starego Miasta w Poznaniu i Kołobrzegu,* Materiały międzynarodowej konferencji naukowej „Odbudowa miast historycznych", .red. M. Lubocka-Hoffmann, Elbląg.
Kroczyński H., 1979, *Relikty nowożytnej twierdzy kołobrzeskiej we współczesnej architekturze miasta*, „Koszalińskie Zeszyty Muzealne", t. 9.
Kroczyński H., 2020, *Jedenaście wieków Kołobrzegu. Zapiski kronikarskie*, Wydawnictwo Kamera, Kołobrzeg.
Lehtovuori P., Ruoppila S., 2017, *Temporary Uses Producing Difference in Contemporary Urbanism*, w: *Transience and Permanence in Urban Development*, eds. J. Henneberry, John Wiley & Sons, Hoboken NJ, p. 47-63.
Lubocka-Hoffmann M., 2008, *Doktryna konserwatorska a odbudowa miast*, „Studia Elbląskie", nr 9, s. 241-249.
Madanipour A., 2017, *Temporary use of space: Urban processes between flexibility, opportunity and precarity*, "Urban Studies", vol. 55, no. 5, p. 1-17.
Mangialardo A., Micelli E., 2017, *From sources of financial value to commons: Emerging policies for enhancing public real-estate assets in Italy*, "Papers in Regional Science", vol. 97, no. 4.
Matoga A., 2019, *Governance of temporary use*, "Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Urban Design and Planning", vol. 172(4), p. 159-168.
Miedziński M., 2018, *Gminny Program Rewitalizacji Gminy Miasto Kołobrzeg na lata 2018-2028*, Kołobrzeg.
Nemeth J., Langhorst J., 2013, *Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land*, "J. Cities", vol. 40, part B.
Olbińska K., 2020, *Planowanie procesów rewitalizacji miast. Teoria a praktyka*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
Rybicki H., 1965, *Początki życia polskiego w Kołobrzegu*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań.
Sakson A., Skarzyński A., 2008, *Raport o stratach wojennych Poznania 1939–1945*, Wydawnictwo Miejskie Posnania, Poznań.
Sassen S., 2006, *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*, Princeton University Press, Princeton.
Smet A.D., 2013, *The role of temporary use in urban (re)development: examples from Brussels*, "Brussels Studies", no. 72.
Uchwała nr 12 w sprawie kontynuowania akcji rozbiórkowych w celu uzyskania cegły rozbiórkowej na pokrycie potrzeb państwowego planu inwestycyjnego obejmującego głównie odbudowę Warszawy.
Uchwała Nr XLIX/698/22 Rady Miasta Kołobrzeg z dnia 30 marca 2022 r. w sprawie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kołobrzeg.
Uchwała Nr LVI/1021/VII/2017 Rady Miasta Poznania z dnia 07-11-2017 w sprawie przyjęcia „Gminnego Programu Rewitalizacji dla Miasta Poznania".

Zarządzenie Nr 97/21 Prezydenta Miasta Kołobrzeg z dnia 15 września 2021 r. w sprawie przyjęcia do realizacji Strategii Smart City Miasta Kołobrzeg oraz powołania zespołu ds. wdrożenia, monitoringu, komunikacji i ewaluacji Strategii Smart City Miasta Kołobrzeg.

Źródła internetowe

Urząd Statystyczny w Szczecinie. Gmina miejska Kołobrzeg, 2020, https://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portrety_gmin/powiat_kolobrzeski/gmina_miejska_kolobrzeg.pdf (dostęp: 26.05.2023).

WASTELANDS IN THE AREA OF THE OLD TOWNS OF POZNAŃ AND KOŁOBRZEG – PROBLEMS AND POTENTIALS

Summary

The occurrence of wastelands in the old town areas of Poznań and Kołobrzeg is associated with, among others, the military operations carried out in their respective areas in 1945. The enormous scale of destruction left a permanent mark on the urban structure of both old towns and the different reconstruction strategies led to the creation of urban gaps of a different character. The paper presents the identification and spatial and functional analysis of wastelands and the diagnosis of their social and visual impact. The method of comparative analysis, supported by mapping tools and a study visit to both cities, allowed to create a set of characteristics of unused plots and to recognise the spatial patterns occurring on them. Such an approach to the subject of wastelands highlights their problems and potentials and, as a result, can influence the targeted strategies in the planning documents of both cities.

Keywords: wastelands, spatial planning, Kołobrzeg, Poznań, reconstruction, revitalization

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.6

Tomasz SZUMAN[*], Wojciech SKÓRZEWSKI[**]

DZIAŁANIA MAJĄCE KSZTAŁTOWAĆ PRZESTRZEŃ MIASTA POZNANIA W ODNIESIENIU DO MIEJSC PARKINGOWYCH I WPŁYW NA ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE ICH UŻYTKOWNIKÓW

Poznań jako ważny ośrodek miejski jest atrakcyjny dla nowych mieszkańców, oferując możliwości nauki, rozwoju i znalezienia satysfakcjonującej pracy. Jednak znacząca liczba przyjeżdzających osób wybiera obrzeża miasta lub sąsiednie gminy jako miejsce zamieszkania, realizując marzenie o domu z własnym ogrodem. Komfort posiadania domu za miastem wiąże się jednak z koniecznością pokonywania dłuższych dystansów do szkoły czy pracy, poświęcając przy tym sporą ilość czasu i energii. Dobowe ruchy migracyjne pomiędzy miastem a gminami sąsiadującymi przy znaczącym udziale indywidualnego transportu samochodowego powodują duże zatłoczenie i ograniczenie dostępności stanowisk postojowych. Celem artykułu jest ocena skuteczności polityki parkingowej miasta oraz dokumentów programowych, ustalających kierunki rozwoju czy ewolucji miasta w odniesieniu do miejsc parkingowych. W treści wskazano powody zatłoczenia Poznania, scharakteryzowano podstawowe działania, które mają na celu uwolnienie obleganych miejsc postojowych w centrum, oraz dokonano analizy badania ankietowego użytkowników samochodów osobowych korzystających z przestrzeni miejskiej, które ma na celu wskazanie, czy założenia programowe kształtują zachowania komunikacyjne kierowców.

Słowa kluczowe: miejsca parkingowe, polityka mobilności, zachowania komunikacyjne

[*] Słuchacz studiów podyplomowych „planowanie przestrzenne – skala miasta i regionu" prowadzonych na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej w roku akademickim 2022/2023.

[**] Politechnika Poznańska, Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0002-2070-9821.

1. WPROWADZENIE – PRZEDSTAWIENIE PROBLEMU BADAWCZEGO

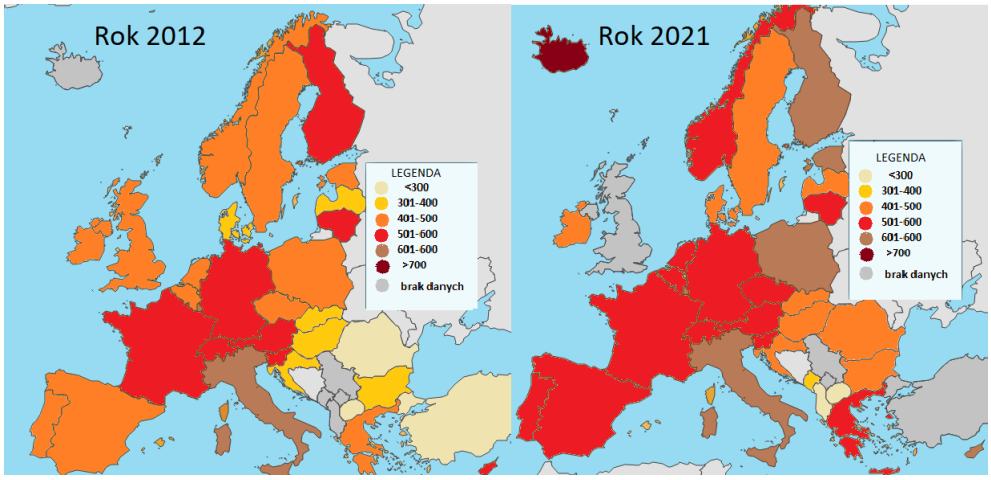
Zagadnienie dotyczące zatłoczenia miasta i problemów ze znalezieniem wolnych miejsc parkingowych jest powszechnym zjawiskiem, do którego zdążyliśmy się już przyzwyczaić. Pełne samochodów ulice w godzinach porannych i w czasie powrotów z pracy wpisały się na stałe w krajobraz Poznania oraz sąsiednich gmin. Każdemu zależy na jak najszybszym dotarciu do celu podróży bez zbędnego tracenia czasu w korkach lub na poszukiwaniu wolnego miejsca parkingowego. Powstaje pytanie, czy poprawa stanu poruszania się po mieście to tylko problem włodarzy miasta i sąsiednich gmin? Należy być ostrożnym w zbyt pochopnym wyciąganiu wniosków i osądzaniu stanu, w którym się znajdujemy. Podejmowane przez mieszkańców decyzje dotyczące wyboru środka transportu mają również ważny wpływ na stan miasta i bez chęci zmiany codziennych nawyków nawet najlepsza przyjęta polityka w dziedzinie transportu na terenie miasta i aglomeracji nie przyniesie oczekiwanych skutków.

1.1. Czynniki wpływające na zwiększony ruch samochodowy i liczbę zajętych miejsc postojowych w mieście

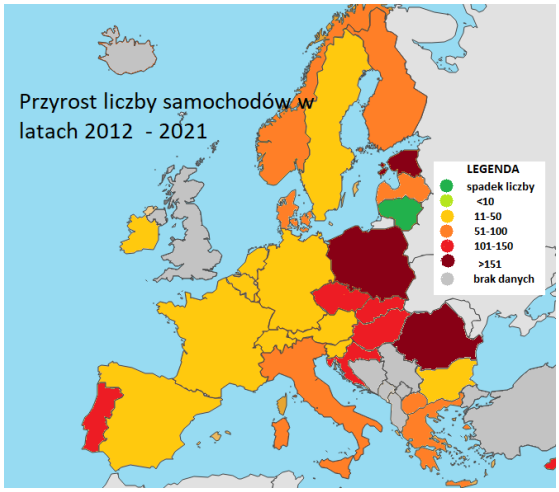
1.1.1. Dynamika przyrostu samochodów

Analizując problem ruchu samochodowego i powodowanego przez niego zatłoczenia miasta, należy w pierwszej kolejności wskazać na pewną tendencję, która ma miejsce w kraju. Liczba pojazdów samochodowych na przestrzeni ostatnich 10 lat w Polsce uległa znaczącej zmianie. W 2012 r. liczba pojazdów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców wynosiła 492, co sytuowało kraj na 13. miejscu wśród ponad 30 państw europejskich będących przedmiotem analiz Eurostatu [Eurostat 2023]. Liczba aut kształtowała się wówczas na poziomie średniego wskaźnika. Kolejne lata przynosiły konsekwentny coroczny przyrost liczby pojazdów, który w 2021 r. osiągnął dla Polski aż 687 pojazdów na 1000 mieszkańców. Tym samym Polska znalazła się w czołówce państw europejskich, zajmując trzecie miejsce. Przed Polską znalazły się tylko Liechtenstein i Islandia z liczbą odpowiednio 777 i 768 sztuk.

Bardzo istotny jest natomiast fakt dynamiki przyrostu pojazdów. Kraje takie jak Niemcy, Francja, Hiszpania, Belgia, Holandia, Austria, Szwajcaria i Szwecja pomimo wciąż dużej liczby pojazdów charakteryzują się obecnie najmniejszą dynamiką przyrostu. Zdecydowanie większą dynamikę odnotowano w Czechach, Rumunii, Chorwacji, Portugalii i na Słowacji. Natomiast wśród trójki państw o największej dynamice przyrostu samochodów znajdują się Estonia, Rumunia i Polska z liczbą odpowiednio 164, 176 i aż 195 w przypadku Polski. Ta dynamika znajduje swoje odzwierciedlenie na ulicach miast.



Rys. 1. Liczba samochodów przypadających na 1000 mieszkańców w 2012 i 2021 r. [opracowanie własne na podstawie danych Eurostat 2023]



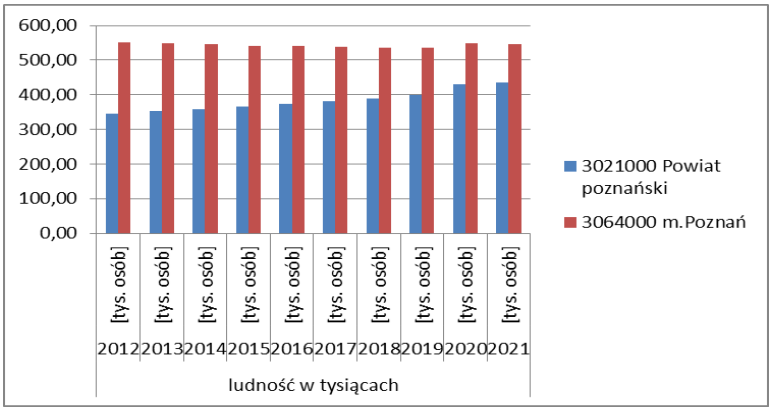
Rys. 2. Dynamika przyrostu liczby samochodów na 1000 mieszkańców w latach 2012-2021 [opracowanie własne na podstawie danych Eurostat 2023]

Ważne z punktu widzenia tematu pracy jest również przedstawienie dynamiki przyrostu aut w analizowanym obszarze, czyli w Poznaniu i w aglomeracji. Analiza wcześniejszych danych wykazała, że wzrost liczby samochodów osobowych w Polsce wyniósł ok. 38%. Zestawiając ten wskaźnik z obszarem analizowanym, zauważa się wyraźną różnicę pomiędzy Poznaniem a powiatem poznańskim. Posługując się danymi pozyskanymi z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego za

lata 2012-2021, zauważono, że podczas gdy liczba samochodów osobowych w samym Poznaniu wzrastała ze średnią jak dla całego kraju, to wzrost dla powiatu poznańskiego wyniósł ponad 50%.

1.1.2. Wzrost zaludnienia w aglomeracji

Niewątpliwą przyczyną wzrostu liczby samochodów jest wzrost liczby ludności. Korzystając ponownie z danych GUS[1] i porównując ten sam przedział czasowy, tj. lata 2012-2021, liczba ludności w Poznaniu spadła o ok. 5000, co daje ok 1% mniej w porównaniu do 2012 r., za to gminy powiatu poznańskiego odnotowały gwałtowny wzrost liczby ludności sięgający ponad 26%. W 2021 r. liczba ludności w powiecie poznańskim osiągnęła ok. 436,5 tys. osób, zatem zwiększyła się o ok. 91 tys. w porównaniu do 2012 r. Dynamikę wzrostu liczby ludności przedstawia rys. 3.



Rys. 3. Zmiany liczby mieszkańców w Poznaniu i powiecie poznańskim w latach 2012-2021 [opracowanie własne na podstawie danych GUS BDL 2023]

1.1.3. Migracje w aglomeracji

Poznań jako duży ośrodek miejski koncentruje wiele ośrodków naukowych, szkół ponadpodstawowych i zakładów pracy. Mieszkańcy miasta oraz sąsiednich gmin w celu dostania się do szkoły czy pracy generują spory ruch. Biorąc pod uwagę same dojazdy do pracy, zauważalne są duże różnice: podczas gdy do Poznania przyjeżdżało do pracy ok. 85 000 osób dziennie (dane na rok 2016), to z samego miasta wyjeżdżało nieco ponad 27 000 osób dziennie. Pod względem liczby osób przyjeżdzających do Poznania do pracy miasto znalazło się na trzecim miejscu za Warszawą i Katowicami [Bul 2019]. Ważnym aspektem jest również wykorzysta-

[1] Bank Danych Lokalnych GUS (https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/temat).

nie samochodu jako środka transportu w dojazdach do pracy, którego udział dla mieszkańców Poznania wynosił ok. 25,5% dostępnych środków transportu, a dla mieszkańców powiatu poznańskiego ok. 56,5% [Bul 2013]. Taka struktura generuje nie tylko wzmożony ruch szczególnie w czasie porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, ale również wpływa znacząco na zajętość i dostępność miejsc postojowych w mieście, bowiem nie zawsze pracodawca jest w stanie zapewnić swoim pracownikom miejsce postojowe w szczególności w centrum miasta, które podczas jego powstawania w żadnym aspekcie nie było projektowane/przygotowane na ruch samochodowy o obecnym natężeniu.

1.2. Działania mające oddziaływać na ruch samochodowy

Biorąc pod uwagę wcześniej opisywane współzależności Miasta Poznania, jak również sąsiadujących obszarów, zasadne będzie rozpoczęcie przeglądu głównych działań od poziomu całego terenu Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania, przechodząc dalej do działań realizowanych na poziomie Miasta Poznania.

1.2.1. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM), z ang. *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP), to plan stworzony celem zaspokojenia potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla poprawy jakości życia. Plan ten stanowi strategię długoterminową, nastawianą na zapewnienie dobrego dostępu do celów podróży i usług, zawierającą również plan wdrożenia. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej obejmuje ideę zintegrowanego podejścia; promuje zbilansowany rozwój wszystkich istotnych środków transportu, zachęcając jednocześnie do podjęcia działań na rzecz osiągnięcia zmiany w kierunku bardziej zrównoważonych środków transportu. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025 został przyjęty na mocy Uchwały nr 14/2016 Rady Metropolii Poznań z dnia 16 grudnia 2016 r. W odniesieniu do transportu indywidualnego zmotoryzowanego oraz polityki parkingowej głównym problemem jest wykorzystanie samochodów jako dominującego środka transportu wśród mieszkańców obszaru metropolitalnego. W dokumencie wskazuje się na bardzo duży wskaźnik motoryzacji wyrażany w liczbie samochodów przypadających na 1000 mieszkańców i powstające w wyniku tego zjawisko kongestii na drogach, czyli zwiększenia natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Analizy i wnioski odnoszą się do całego obszaru metropolitalnego oraz do samego miasta. Jako cel stawia się ograniczenie ruchu samochodowego w mieście poprzez jednoczesne uatrakcyjnienie środków komunikacji zbiorowej i wprowadzenie działań ograniczających możli-

wość wjazdu oraz parkowania w mieście. Biorąc pod uwagę okres, dla którego sporządzono dokument, można już zauważyć pozytywne działania – chodzi o zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego. Wymiana taboru na nowocześniejszy, w tym m.in. pojazdy dwutrakcyjne (hybrydowe mogące poruszać się zarówno w trakcji elektrycznej na liniach zelektryfikowanych, jak i spalinowej na liniach niezelektryfikowanych), zwiększenie częstotliwości kursów oraz budowa parkingów typu park&ride w obrębie zintegrowanych węzłów przesiadkowych[2] zachęcają część osób do pozostawienia samochodu na takim parkingu i skorzystanie z oferty np. przewoźnika kolejowego, tym bardziej że dworzec kolejowy znajduje się w centrum miasta, skąd pasażerowie mają wiele możliwości kontynuowania podróży z wykorzystaniem tramwaju, autobusu lub po prostu pieszo.

1.2.2. Polityka Mobilności Transportowej Miasta Poznania

Polityka została przyjęta w 2021 r., zastępując obowiązującą do tej pory Politykę Transportową Miasta Poznania z 1999 r. Już w zagadnieniach wstępnych wskazuje się na potrzebę odciążenia zatłoczonych ulic. W odniesieniu do analizowanego zagadnienia przyjęta polityka zakłada wyprowadzenie ruchu samochodowego z terenów o dobrej dostępności komunikacyjnej oraz tam, gdzie jest to podyktowane względami ekonomicznymi, funkcjonalnymi, bezpieczeństwa i interesem społecznym na rzecz wspierania ruchu pieszego, rowerowego oraz zwiększania efektywności publicznego transportu zbiorowego. Ważnym elementem jest odciążenie centrum miasta, które zgodnie z założeniami ma być dostępne dla ruchu samochodowego, ale ograniczone, nacisk kładzie się na rozbudowę infrastruktury pojazdów współdzielonych w tym pojazdów niskoemisyjnych, wspieranie udziału pojazdów zasilanych ze źródeł alternatywnych z wykorzystaniem źródeł odnawialnych jak również organizacja systemu parkowania (w tym zwiększenie zasięgu strefy płatnego parkowania) z jednoczesnymi działaniami polegającymi na przywróceniu przestrzeni publicznej zajętej przez stanowiska postojowe. Warto tu zauważyć, że samochody w przestrzeni publicznej, zarówno te zaparkowane nieprzepisowo, jak i zaparkowane na stanowiskach wydzielonych z przestrzeni chodników, znacząco ograniczyły możliwość swobodnego poruszania się po chodnikach. Wskutek wykorzystywania każdej wolnej powierzchni chodnika na postój pojazdów doszło do zagrabienia przestrzeni dla pieszych, jak również osób przemieszczających się z dziećmi w wózkach lub osób o ograniczonej zdolności poruszania się, np. na wózkach inwalidzkich. Dochodziło do wykluczenia drobnej zieleni miejskiej, którą obecnie sukcesywnie się odtwarza. Ograniczenia zatłoczenia centrum miasta upatruje się w przerzuceniu ruchu, w tym tranzytowego, na ramy komunikacyjne, które są w części zrealizowane.

[2] Według danych Stowarzyszenia Metropolia Poznań na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Miasta Poznania do 31.03.2023 r. powstały 53 węzły przesiadkowe, w ramach których wybudowano parkingi na 3920 miejsc postojowych.

Istotnym elementem jest zatrzymanie jak największej liczby pojazdów na obrzeżach miasta, umożliwiając pozostawienie ich na parkingach buforowych czy innych węzłach przesiadkowych zachęcając pasażerów do korzystania ze środków komunikacji miejskiej. Wskazuje się na potrzebę wprowadzania standardów i normatywów parkingowych, konieczność lokalizowania stanowisk postojowych w obrębie działek inwestorów bez zajmowania powierzchni publicznych. Te założenia powinny mieć natomiast bezpośrednie przełożenie na politykę przestrzenną, w szczególności zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Słuszne wydają się również działania o charakterze edukacyjnym, np. wśród dzieci i młodzieży, ale efektów upatruje się także w popularyzacji transportu publicznego wśród osób przyjeżdzających do miasta.

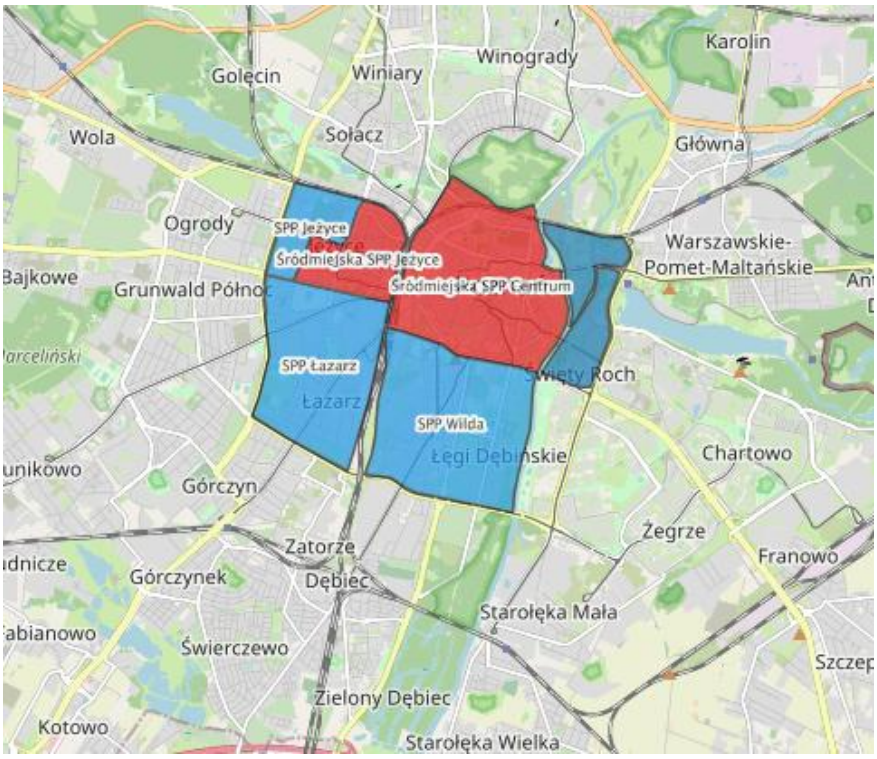
1.2.3. Standardy parkingowe

Założenia dotyczące ustalenia normatywów parkingowych znalazły swoje odzwierciedlenie w zarządzeniu Prezydenta Miasta Poznania w sprawie wykorzystania rekomendowanych przez Wydział Urbanistyki i Architektury oraz Miejską Pracownię Urbanistyczną propozycji standardów wskaźników parkingowych[3]. Zarządzenie ma na celu ujednolicenie zapisów w projektach dokumentów planistycznych i decyzjach administracyjnych wydawanych przez wydziały i jednostki organizacyjne UMP dla obszaru miasta Poznania. Uregulowania te odnoszą się do nowo opracowywanych dokumentów planistycznych oraz utrwalają założenie wynikające z Polityki Mobilności odnośnie do realizowania stanowisk postojowych w obrębie terenu inwestycji. Warto zauważyć, iż dopuszczono odstępstwa od przyjętych zasad, które mogą być spełnione poprzez przyjęcie indywidualnych wskaźników po przeprowadzeniu i zaakceptowaniu dodatkowych analiz w przedmiotowym zakresie. Wskaźniki miejsc postojowych ustalone zostały dla 24 grup obiektów budowlanych, w ramach których dokonano podziału ze względu na lokalizację, wyróżniając teren funkcjonalny śródmieścia, teren poza funkcjonalnym śródmieściem dla obiektów z dogodnym dostępem do transportu zbiorowego oraz dla obszarów poza funkcjonalnym śródmieściem.

[3] Zarządzenie nr 375/2019/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wykorzystania rekomendowanych przez Wydział Urbanistyki i Architektury oraz Miejską Pracownię Urbanistyczną propozycji standardów wskaźników parkingowych (wraz ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniem Prezydenta Miasta Poznania nr 551/2021/P z dnia 30 czerwca 2021, zarządzeniem Prezydenta Miasta Poznania nr 97/2023/P z dnia 7 lutego 2023 oraz zarządzeniem Prezydenta Miasta Poznania nr 123/2023/P z dnia 21 lutego 2023 r.

1.2.4. Strefa płatnego parkowania

Strefa płatnego parkowania jest instrumentem bezpośrednio przekładającym się na ograniczenie obłożenia stanowisk postojowych i którego możliwość zastosowania wynika wprost z regulacji ustawowych. Stanowią o tym art. 13 i art. 13b Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm.). Najtrafniej strefę płatnego parkowania definiuje art. 13b ust. 2 tej ustawy, zgodnie z którym „Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej". W ostatnich latach strefa płatnego parkowania na terenie Poznania znacznie się zmieniła w wyniku korekt i zwiększenia jej zasięgu, obejmując finalnie Śródmieście, Jeżyce, Łazarz, Wildę, Śródkę, Ostrów Tumski, Zagórze i strefę nazwaną Politechnika ograniczoną ulicami Krzywoustego od południa, Jana Pawła II od wschodu, Prymasa Stefana Wyszyńskiego od północy i rzeką Warta od zachodu. Zasięg aktualnej strefy Płatnego Parkowania przedstawia rys. 4.



Rys. 4. Zasięg Strefy Płatnego Parkowania w Poznaniu [ZDM w Poznaniu]

2. OCENA SKUTECZNOŚCI DZIAŁAŃ NA PODSTAWIE BADAŃ ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH UŻYTKOWNIKÓW

2.1. Metody badawcze

W celu oceny skuteczności działań zdecydowano się na przeprowadzenie badania ankietowego użytkowników samochodów osobowych. Badanie przeprowadzono w kwietniu 2023 r. na grupie 200 osób, przy czym w celu optymalizacji wyników badaniem objęto zbliżoną liczbę mieszkańców Poznania i sąsiednich gmin. Pytania mają charakter zamknięty, półotwarty i otwarty. W ramach pracy wykorzystano typ ankiety bezpośredniej rozprowadzanej przez ankietera oraz za pośrednictwem interaktywnego formularza rozsyłanego do respondentów drogą elektroniczną. Pytania dobrano i sformułowano w sposób umożliwiający analizę, czy zachodzą zależności pomiędzy miejscem zamieszkania, wiekiem ankietowanych a preferencjami i zachowaniami transportowymi. Formularz zawierał następujące pytania:

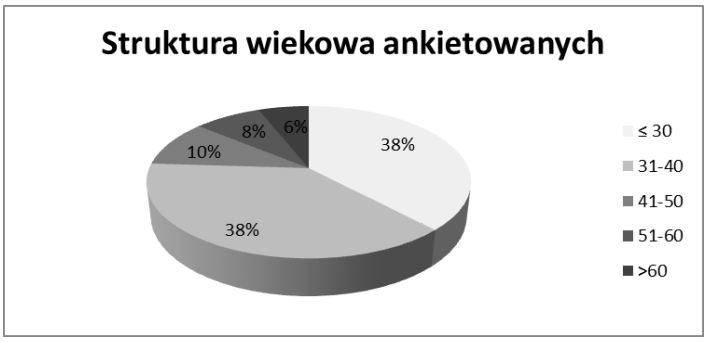
1. Proszę o wskazanie miejsca zamieszkania
   □ Miasto Poznań
   □ poza Poznaniem
2. Przedział wiekowy ankietowanego
   □ < 30
   □ 31-40
   □ 41-50
   □ 51-60
   □ > 60
3. Jakim środkiem transportu dojeżdża Pan/Pani do pracy, szkoły?
   □ własny samochód
   □ pociąg
   □ tramwaj/autobus
   □ pojazdy współdzielone (carsharing)
   □ transport osobisty (rower, hulajnoga etc.)
   □ inne, jakie……...….
   Proszę wskazać powód wyboru środka transportu
   ……....
4. Jakim środkiem transportu dojeżdża Pan/Pani okazjonalnie (zakupy, kino, teatr, inne formy rozrywki)?
   □ własny samochód
   □ pociąg
   □ tramwaj/autobus
   □ pojazdy współdzielone (carsharing)
   □ transport osobisty (rower, hulajnoga etc.)
   □ inne, jakie…….

Proszę wskazać powód wyboru środka transportu
……

5. Proszę wskazać orientacyjną odległość dojazdu z miejsca zamieszkania do pracy/szkoły ……...…
6. Do jakiej części miasta dojeżdża Pan/Pani do pracy/szkoły? Dzielnica?
……
7. Proszę o wskazanie miejsca postoju samochodu w przypadku wyboru go jako środka transportu i podanie powodu wyboru tego miejsca
   □ strefa płatnego parkowania
   □ parking park&ride
   □ parking park&go
   □ parking płatny komercyjny
   □ bezpłatny parking przy centrum handlowym/sklepie
   □ ogólnodostępne miejsca parkingowe poza strefą płatnego parkowania
   □ miejsca postojowe na osiedlach mieszkaniowych
   □ parking na terenie zakładu pracy
   □ inne……..……..…...
   □ powód wyboru ……
8. Jak ocenia Pan/Pani dostępność miejsc postojowych w Strefie płatnego parkowania
   □ zawsze znajduję wolne miejsce
   □ zazwyczaj muszę szukać wolnego miejsca do 5 minut
   □ zazwyczaj muszę szukać wolnego miejsca więcej niż 5 minut
   □ inna ocena
   ……
9. Jak ocenia Pan/Pani dostępność miejsc postojowych poza strefą płatnego parkowania
   □ zawsze znajduję wolne miejsce
   □ zazwyczaj muszę szukać wolnego miejsca do 5 minut
   □ zazwyczaj muszę szukać wolnego miejsca więcej niż 5 minut
   □ inna ocena
   ……
10. Czy wie Pan/Pani, gdzie znajdują się w Poznaniu parkingi typu park&go lub park&ride
    □ Tak
    □ Nie
11. Jakie działanie w Pana/Pani ocenie byłoby zachętą do pozostawienia samochodu i wybrania innej formy poruszania się po mieście? ……..... ……..……

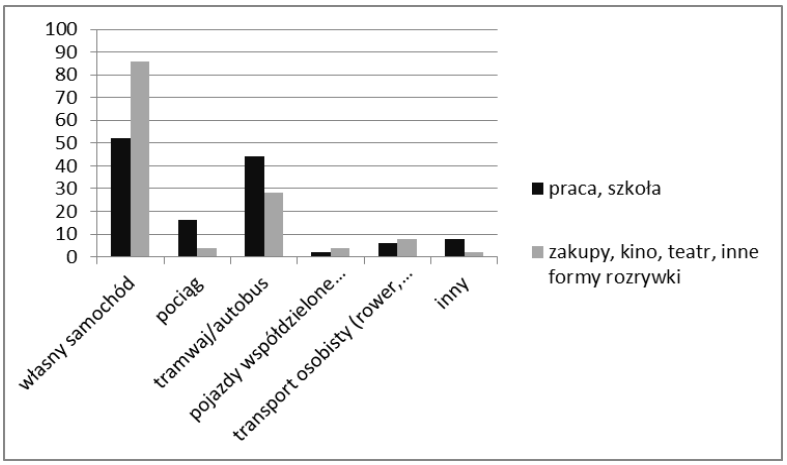
2.2. Wyniki badań

Badana grupa to mieszkańcy Poznania i sąsiadujących z miastem gmin w proporcji: 60% – poznaniacy, 40% – mieszkańcy sąsiednich gmin. Struktura wiekowa pomimo zróżnicowania wskazuje na udział w badaniu przede wszystkim osób w wieku do 30 lat i grupy pomiędzy 31. a 40. rokiem życia, których łączny udział wynosi 76%.



Rys. 5. Wykres przedstawiający strukturę wiekową ankietowanych [opracowanie własne]

W celu określenia preferencji w zakresie rodzajów wybieranych środków transportu pytanie powtórzono dwukrotnie, przy czym odpowiedzi na pytania dotyczyły dwóch przypadków, tj. wyboru środka transportu jako codziennego w celu dojazdu do pracy oraz wyboru środka transportu okazjonalnego, np. zakupy, kino, teatr, inne formy rozrywki. Biorąc pod uwagę, że te pytania umożliwiały wielokrotny wybór, wyniki przedstawiają sumaryczną liczbę wskazań (rys. 6). Dodatkowo poproszono ankietowanych o krótkie uzasadnienie swojego wyboru.



Rys. 6. Zestawienie preferowanych środków transportu w zależności od celu podróży – liczba wskazań [opracowanie własne]

Analiza odpowiedzi wskazuje na dominację samochodu jako głównego środka transportu. O ile podejmując decyzję o wyborze środka transportu w celu dojazdu do pracy czy szkoły, ankietowani nieco częściej wskazywali na alternatywne środki transportu, to przy celu podróży innym niż szkoła czy praca, samochód wybierano niemal dwukrotnie częściej. Zestawiając odpowiedzi z miejscem zamieszkania, nie widać znaczącej różnicy w wyborze środka transportu. Zarówno mieszkańcy Poznania, jak i sąsiednich gmin wybierają równie chętnie samochód jak inne środki transportu z tą różnicą, że udział transportu samochodowego zdecydowanie rośnie w przypadku dojazdów okazjonalnych. Jako powód wybrania samochodu respondenci najczęściej wskazywali na wygodę, niezależność od transportu publicznego i w przypadku osób spoza miasta, na ograniczoną liczbę kursów do miejsca zamieszkania w godzinach wieczornych. Warto w tym miejscu zauważyć, że zestawiając wybór środka transportu z odległością, jaką ma się do pokonania wśród mieszkańców miasta, nie widać znaczącej różnicy, czy jest kilka kilometrów, czy kilkanaście[4]. Natomiast wśród mieszkańców sąsiednich gmin wzrost odległości miejsca zamieszkania niekiedy zachęca do wykorzystania transportu zbiorowego[5]. Miejsce dojazdu (w tym przypadku poproszono o wskazanie dzielnicy, do której się dojeżdża) w celu wykonywania pracy czy pobierania nauki nie wpływa na wybór środka transportu. Analiza zebranych danych nie wykazała większych zależności.

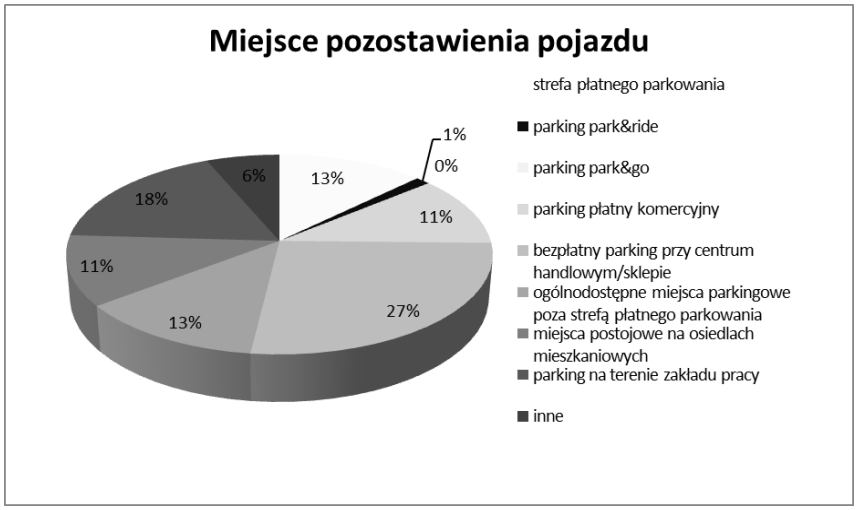
W kolejnym pytaniu zwrócono się z prośbą o wskazanie miejsca postoju samochodu w przypadku wyboru go jako środka transportu. Poproszono również o uzasadnienie wyboru. Udzielone odpowiedzi są konsekwencją uzasadnienia swojego wyboru. Wybór miejsca postoju pojazdu argumentowano głównie kosztami z tym związanymi.

Wynika z tego, że niespełna 1/3 ankietowanych pozostawia pojazdy w miejscach wymagających uiszczenia opłat za postój. Zdecydowana większość poszukuje miejsc bezpłatnych, przy czym jeżeli pracodawca nie zapewnia darmowego parkingu, to kierowcy decydują się na poszukiwania wolnych miejsc na osiedlach lub pozostawiają pojazdy na bezpłatnych parkingach przy centrach handlowych lub sklepach (aż 27% badanych). Długość czasu poszukiwania wolnego miejsca postojowego wynika wprost z faktu poszukiwania bezpłatnego miejsca. Dlatego w odpowiedziach częściej wskazuje się na szybszą możliwość znalezienia wolnego

[4] Ankietowani, deklarując długość podróży na poziomie do 10 km, wskazywali na wybór transportu publicznego w 60% udzielonych odpowiedzi, natomiast przy deklaracji długości podróży na poziomie większym niż 10 km udział transportu publicznego jako wybranego środka transportu spadł do ok. 40%.

[5] Wśród udzielonych odpowiedzi mieszkańców sąsiednich gmin w przypadku podróży do 10 km niemal wszystkie wskazywały na wybór samochodu jako środka transportu. Dopiero wzrost pokonywanego dystansu na ponad 10 km skutkował zdecydowanie większym zróżnicowaniem – samochód wybierano w 47% przypadków, a transport publiczny w 53% przypadków.

miejsca postojowego w strefie płatnego parkowania niż poza strefą[6]. Ciekawy jest fakt, że choć ponad połowa respondentów wie, gdzie znajdują się parkingi typu park&go i park&ride, to niewielu z nich korzysta. Biorąc pod uwagę argumentację miejsca pozostawiania pojazdu w pytaniu 7., gdzie najczęściej wskazywano na koszty i wygodę (wskazując na parking przy zakładzie pracy), zasadne byłoby zwiększenie świadomości kierowców na temat wysokości opłat lub możliwości bezpłatnego pozostawienia pojazdu w przypadku posiadania biletu okresowego[7]. Wśród ankietowanych osób tylko 1% wskazał na korzystanie z parkingów typu park&ride, nikt natomiast nie wskazał na korzystanie z parkingów park&go.



Rys. 7. Miejsce pozostawiania pojazdów w przypadku wyboru jako środka transportu [opracowanie własne]

Ostatnim pytaniem ankiety była prośba o wskazanie, jakie działanie byłoby zachętą do pozostawienia samochodu i wybrania innej formy poruszania się po mieście. Wśród ankietowanych najczęściej pojawiały się argumenty takie jak większa siatka połączeń, większa częstotliwość kursów w szczególności w godzinach szczytu oraz zmniejszenie opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym lub całkowite zlikwidowanie opłat za przejazdy. Nie brakowało też głosów dotyczących zwiększenia liczby parkingów park&ride na wszystkich wlotach do miasta i powiązania tego rozwiązania z aplikacją obrazującą w sposób dynamiczny zajętość miejsc postojowych na tego typu parkingach.

[6] Dwa odrębne pytania dotyczyły prośby o wskazanie, ile czasu zajmuje znalezienie wolnego miejsca parkingowego w strefie płatnego parkowania i poza strefą.

[7] Posiadanie biletu okresowego w strefie A uprawnia do bezpłatnego pozostawienia pojazdu [Zarząd Transportu Miejskiego 2023].

3. WNIOSKI

Rozwój motoryzacji przyczynił się niewątpliwie do zwiększenia zasięgu naszych podróży oraz umożliwił poszukiwanie miejsca pracy znacznie oddalonego od miejsca zamieszkania. Realizacja marzeń o własnym domu z ogródkiem w szczególności w ostatnim dwudziestoleciu spowodowała gwałtowny rozwój podpoznańskich gmin. Dynamiczny przyrost liczby ludności w strefie podmiejskiej, postępująca suburbanizacja, przyrost liczby samochodów oraz codzienne podróże relacji dom – praca skutkują powstawaniem stłoczenia w mieście oraz zdecydowanie zmniejszają liczbę wolnych miejsc postojowych. Jak prognozuje R. Bul (2019), skala przemieszczeń związanych z dojazdami do pracy będzie rosnąć. Próby zatrzymania masowego wjazdu samochodów do miasta i rozładowania zatłoczenia są jednym z priorytetów aktualnie obowiązujących dokumentów programowych i przyjętych polityk w zakresie mobilności i transportu. Wyniki przeprowadzonych w niniejszym artykule badań i rozważań prowadzą do wniosku, że społeczeństwo jako nadrzędne traktuje wygodę podróży i niezależność, dlatego tak często udając się do miasta, wybiera się samochód. Subiektywne poczucie wygody i komfortu pomimo postoju w korkach czy trudności w znalezieniu miejsca parkingowego nadal dają priorytet przy podejmowaniu codziennych decyzji, jak dojechać do pracy. Likwidowanie miejsc parkingowych czy podnoszenie opłat za parkowanie niewątpliwie wpływają na zmiany w przestrzeni miasta, podnosząc jej jakość, jednak wraz z rozwojem strefy płatnego parkowania kierowcy wciąż szukają ogólnodostępnych miejsc parkingowych poza strefą. Wobec takich prób zagęszczają się kolejne uliczki wokół centrum, narastają konflikty i niezadowolenie mieszkańców, którym przyjezdni stają pod oknami i w ten sposób ponownie uruchamiany jest instrument fiskalny i konsekwentnie powiększa się strefę płatnego parkowania. Podobny mechanizm zauważono, badając rozszerzenie strefy płatnego parkowania w Krakowie [Kubala, Kulpa 2015]. Wprowadzanie opłat za postój w strefie jest dotkliwe dla kierowców i spełnia swoje założenia, lecz nie rozwiązuje problemów kierowców, którzy wobec braku atrakcyjności innych rozwiązań szukają ratunku, parkując na osiedlach mieszkaniowych i na parkingach sklepowych lub galerii handlowych, które jeszcze nie wprowadziły opłat za postój. Tym sposobem część problemów z parkingami spadła na spółdzielnie mieszkaniowe i właścicieli sklepów, co potwierdziły przeprowadzone badania. Nie ulega żadnej wątpliwości, że zmiany wymagają czasu w szczególności zmiany nawyków, o których pisał również W. Parkitny (2017), i myślenia na temat podróżowania. Jednak oczekując pewnych zachowań od kierowców, należałoby równocześnie wprowadzać rozwiązania, które spowodują, że zrezygnowanie z samochodu na rzecz np. publicznego transportu zbiorowego bę-

dzie świadomą decyzją[8] wynikającą z atrakcyjności tej oferty, a nie przykrym obowiązkiem budującym poczucie niechęci do wprowadzanych zmian.

Biorąc pod uwagę wskazane wyniki badań, należy wskazać trzy główne obszary, w których można podjąć działania zmierzające do poprawy sytuacji parkingowej:
- zapewnienie odpowiedniej oferty transportu publicznego, co może sprzyjać zmniejszeniu zapotrzebowania na miejsca parkingowe,
- zapewnienie dogodnych pod względem ceny, dostępności i lokalizacji miejsc do parkowania dla tych, którzy z różnych powodów decydują się na dojazd samochodem,
- zapewnienie integracji oferty dla dojeżdżających z wykorzystaniem różnych środków transportu (np. samochód z przesiadką na transport publiczny).

W pierwszym z wymienionych obszarów konieczna jest poprawa dostępności i pewności transportu publicznego przez:
- zapewnienie minimalnej częstotliwości i stałego taktu kursów,
- weryfikację lokalizacji przystanków w celu zapewnienia ich dostępności w zasięgu dojścia pieszego od miejsca zamieszkania oraz do punktów przesiadkowych i popularnych celów podróży, w szczególności dotyczy to kolei metropolitalnej,
- w zakresie planowania przestrzennego: zapewnienie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego terenów przeznaczonych pod przystanki w bliskim sąsiedztwie osiedli oraz unikanie przeznaczania pod nową zabudowę mieszkaniową terenów oddalonych od głównych ciągów komunikacji publicznej.

Jednym ze zidentyfikowanych problemów w tym obszarze okazał się mały udział transportu publicznego przy dojazdach okazjonalnych. Dla jego poprawy konieczne jest zapewnienie kursów w godzinach późnowieczornych (jako powrotnych), szczególnie na obrzeża miasta i do gmin podmiejskich.

W drugim obszarze – dotyczącym dostępności stanowisk parkingowych – ważnym zidentyfikowanym problemem jest rozszerzanie stref płatnego parkowania związane z przenoszeniem się parkujących poza strefę poprzez zajmowanie bezpłatnych miejsc na osiedlach. Proponowanym rozwiązaniem może być tutaj zapewnienie obniżonych stawek lub zwolnienie z opłat w strefie parkowania lub na parkingach buforowych pewnych grup użytkowników, dla których dojazd samochodem jest niezbędny (np. pracownicy, rodzice dzieci uczęszczających do szkół na terenie strefy itp.). Powinno być to powiązane z systemem informacji o dostępności miejsc, np. z wykorzystaniem popularnych aplikacji mapowych.

W trzecim obszarze, dotyczącym integracji transportu zbiorowego z indywidualnym, badania jako element o dużym potencjale do poprawy wykazały małą popularność parkingów park&ride. Rozwiązania, które mogłyby temu zaradzić, to:
- lepsza polityka informacyjna dotycząca parkingów typu park&ride połączona z korzystną ofertą i łatwością obsługi,

[8] Zapewnienie możliwości skorzystania z różnych środków transportu do jednego miejsca i duża dostępność tych środków może wpłynąć na wybór i zmianę zachowań komunikacyjnych na przykładzie Tauron Areny Kraków, na co wskazali K.A. Bannet i S. Rogala (2016).

– weryfikacja i zwiększenie liczby lokalizacji parkingów park&ride (docelowo na każdym wjeździe do miasta z węzłem przesiadkowym łączącym tramwaj, autobus i kolej), tereny pod nie powinny być zarezerwowane przez zapisanie odpowiedniego przeznaczenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Służyć temu mogłoby wprowadzenie standardów dla parkingów park&ride i park&go, ułatwiających zaistnienie ich w świadomości kierowców jako dogodnego miejsca pozostawienia samochodu pod względem:

– kosztów – np. bezpłatne nie tylko dla posiadaczy sieciówek (mogłoby to zachęcić do korzystania z nich w przypadku dojazdów okazjonalnych),
– metod płatności – powinna być możliwość skorzystania z tych samych form płatności (w tym aplikacji mobilnych), co w przypadku strefy płatnego parkowania),
– pewności znalezienia miejsca – służyć temu mogłoby powiązanie popularnymi aplikacjami mapowymi i nawigacji samochodowej,
– bliskości dojścia – gęsta sieć parkingów zlokalizowanych bezpośrednio przy punktach przesiadkowych i popularnych celach podróży.

Wprowadzenie spójnych i kompleksowych rozwiązań ukierunkowanych na zaspokojenie zróżnicowanych potrzeb użytkowników może stanowić dla nich dobrą ofertę skłaniającą do zmian zachowań komunikacyjnych z korzyścią dla całej społeczności aglomeracji miejskiej.

LITERATURA

Andrzejczak K., 2012, *Zmiany wzrostu wskaźnika nasycenia samochodami osobowymi*, „Wiadomości Statystyczne", nr 11, s. 22-33. https://www.researchgate.net/profile/Karol_Andrzejczak/publication/303998979_Zmiany_wzrostu_wskaznika_nasycenia_samochodami_osobowymi/links/576ab15a08aef2a864d1f7a0.pdf (dostęp: 9.03.2023).

Banet K.A., Rogala S., 2016, *Wpływ infrastruktury transportowej na zachowania komunikacyjne jako element zarządzania mobilnością na przykładzie Tauron Areny Kraków*, „Acta Sci. Pol. Administratio Locorum", nr 15(3), s. 7-18.

Bank Danych Lokalnych GUS, https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/temat (dostęp: 5.03.2023).

Bul R., 2013, *Migracje wahadłowe mieszkańców aglomeracji poznańskiej w okresie intensywnej suburbanizacji*. http://hdl.handle.net/10593/6480 (dostęp: 5.03.2023).

Bul R., 2019, *Dojazdy do pracy w aglomeracji poznańskiej i województwie wielkopolskim w 2016 roku*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG", nr 22(4), s. 75-94.

Duda-Wiertel U., 2018, *Konsekwencje zmiany dostępności przestrzeni parkingowej we wrażliwych obszarach centrów miast*, „Transport Miejski i Regionalny", nr 3, s. 12-17.

Duda-Wiertel U., 2021, *Search traffic w obszarach z deficytem miejsc postojowych*, „Transport Miejski i Regionalny", nr 3, s. 19-26.

Komornicki T., 2011, *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, „Prace Geograficzne", nr 227, https://rcin.org.pl/igipz/dlibra/publication/13643/ edition/2755?language=en#description (dostęp: 1.05.2023).

Kubala C., Kulpa T., 2015, *Analiza wpływu rozszerzenia strefy płatnego parkowania w Krakowie na zachowania kierowców*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP", nr 1 (105), s. 51-60.

Lista beneficjentów ZIT, http://zit.metropoliapoznan.pl/poznaj-projekty/lista-beneficjentow-zit (dostęp: 23.05.2023).

Oddział Statystyki, Analiz i Sprawozdawczości Wydział Rozwoju Miasta Urząd Miasta Poznania. Dojazdy do pracy w aglomeracji poznańskiej, https://www.poznan.pl/mim/s8a/badania,doc,4003/-,52174.html (dostęp: 22.03.2023).

Parkitny W., 2017, *Kształtowanie integracji parkingów Pak and Ride z miejskim systemem komunikacji zbiorowej*, „Świat Nieruchomości. Problemy Rozwoju Miast" nr 99, s. 35-40.

Passenger cars per 1 000 inhabitants, Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD_EQS_CARHAB/bookmark/table?lang=en&bookmarkId=e7737062-6da2-4076-98cc-44b9f62d0cf1 (dostęp: 1.05.2023).

Polityka Mobilności Transportowej Miasta Poznania, 2021, https://www.poznan.pl/mim/komunikacja/-,p,47184,47195.html (dostęp: 9.03.2023).

Rösler J., 2022, *Wielkopolska przebuduje swoje Impulsy. Dostaną pantografy*, „Rynek Kolejowy", https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/wielkopolska-transformacja-impulsow-110389.html (dostęp: 22.05.2023).

Stowarzyszenie Metropolia Poznań, 2016, *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Poznania na lata 2016-2025*, https://mobilnosc.metropoliapoznan.pl/dokumentacja/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej/ (dostęp: 9.03.2023).

Urząd Statystyczny w Poznaniu, 2015, *Dojazdy do pracy w województwie wielkopolskim w 2011 r.*, https://poznan.stat.gov.pl/opracowania-biezace/opracowania-sygnalne/praca-wynagrodzenie/dojazdy-do-pracy-w-wojewodztwie-wielkopolskim-w-2011-r,5,1.html (dostęp: 22.03.2023).

Weiner J., 1998, 2003, *Technika pisania i prezentowania przyrodniczych prac naukowych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Zarząd Transportu Miejskiego, *Cennik*, 2023, https://www.ztm.poznan.pl/pl/abc-pasazera/parkuj-i-jedz/cennik/ (dostęp: 29.05.2023).

Zarządzenie nr 375/2019/P Prezydenta Miasta Poznania z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wykorzystania rekomendowanych przez Wydział Urbanistyki i Architektury oraz Miejską Pracownię Urbanistyczną propozycji standardów wskaźników parkingowych (wraz ze zmianami wprowadzonymi zarządzeniem Prezydenta Miasta Poznania nr 551/2021/P z dnia 30 czerwca 2021, zarządzeniem Prezydenta Miasta Poznania nr 97/2023/P z dnia 7 lutego 2023 oraz zarządzeniem Prezydenta Miasta Poznania nr 123/2023/P z dnia 21 lutego 2023 r., https://bip.poznan.pl/bip/zarzadzenia-prezydenta/375-2019-p,k,375-2019-P/ (dostęp: 14.03.2023).

ACTIVIETIES AIMED AT SHAPING THE ARCHITECTURAL SPACE OF THE CITY OF POZNAŃ IN CONTEXT OF PARKING SPACES AND THEIR IMPACT ON TRANSPORTATION BEHAVIOUR OF USERS

Summary

Poznań as an important city is appealing to new residents and can offer opportunities to education, personal and family development and to find an interesting career. However, majority of incoming people choose suburbs or suburban counties as a place of residence, making their dreams about a house with a back garden come true. Unfortunately, one of the trade-offs of having a house outside of the city is associated with longer commuting to work or school on daily basis, which takes time and energy. Daily traffic between the city and neighbouring counties contributes heavily to overall traffic congestion and availability of parking spaces in the city. The article's goal is to assess the effectiveness of the city's parking policy and program documents, which set the development direction or evolution of the city in relation to parking spaces. My thesis consists of reasons for the traffic congestion of Poznań, review of the basic actions aimed at freeing the busiest car parks in the city centre and research based on a survey of car users using urban spaces, which aimed to show whether the relevant program assumptions have influence over the transport behaviour of drivers.

Keywords: public transport, parking spaces, city transportation policy, commuting behaviour

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.7

Karolina KUNIK*, Adam NADOLNY**

TERENY KOLEJOWE I ELEKTROWNIE WIATROWE W MIEJSCOWYCH PLANACH ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO A POSTĘPOWANIE ADMINISTRACYJNE W ORGANIE ADMINISTRACJI ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEJ

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, zwany dalej planem miejscowym, jest dokumentem planistycznym, składającym się z dwóch części – opisowej i graficznej. Zawiera on istotne informacje, które są niezbędne dla prawidłowego i optymalnego kształtowania przestrzeni. Ponadto, plany miejscowe są aktem prawa miejscowego, a zatem na ich podstawie inwestor może ubiegać się w organie administracji architektoniczno-budowlanej o pozwolenie na budowę danej inwestycji. Niestety, w kontekście terenów kolejowych zamkniętych oraz elektrowni wiatrowych przepisy prawa, a także sposób ich interpretacji utrudnia, a niekiedy wręcz uniemożliwia organowi architektoniczno-budowlanemu rozpatrzenia postępowania administracyjnego z pozytywnym rezultatem dla inwestora.

Słowa kluczowe: miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, tereny kolejowe zamknięte, elektrownie wiatrowe, organ administracyjny architektoniczno-budowlany, pozwolenie na budowę

1. WPROWADZENIE

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest dokumentem planistycznym, a także aktem prawa miejscowego sporządzanym na szczeblu gminnym. A zatem obowiązuje tylko na danym obszarze gminy, która go uchwaliła. Uchwale-

* Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu, Wydział Infrastruktury i Rolnictwa, Oddział Administracji Architektoniczno-Budowlanej.
** Politechnika Poznańska, Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury, Urbanistyki i Ochrony Dziedzictwa. ORCID: 0000-0003-3766-7020.

nie planu miejscowego ma na celu ustalenie przeznaczenia terenów (czyli skonstruowanie jasnego zapisu, czy na danym terenie można coś budować, a jeżeli tak, to jakie dokładnie obiekty mogą powstać) oraz określenie sposobów ich zagospodarowania i zabudowy. W kontekście terenów kolejowych zamkniętych (ustalonych przez ministra właściwego do spraw transportu) oraz elektrowni wiatrowych plan miejscowy może określić dokładną lokalizację danej inwestycji oraz wskazać jej poszczególne parametry. Proces inwestycyjno-budowlany składa się z szeregu złożonych działań, które zmierzają do wybudowania danego obiektu budowlanego oraz zagospodarowania przestrzennego.

Z tego względu zawirowania w przepisach prawa, jak i w sposobie ich interpretacji utrudniają sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów kolejowych zamkniętych oraz elektrowni wiatrowych, a w konsekwencji niekiedy uniemożliwiają wydanie decyzji pozwolenia na budowę przez organ administracji architektoniczno-budowlanej. W przypadku omawianych terenów organem właściwym w postępowaniach administracyjnych, zgodnie z art. 82 ust. 3 pkt 3a, 5 i 5b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.), jest wojewoda.

2. TERENY KOLEJOWE ZAMKNIĘTE A PLANY MIEJSCOWE

Polskie Linie Kolejowe S.A. są właścicielami gruntów zlokalizowanych nie tylko na obrzeżach miast, ale także w ich centrach. Utrzymaniu prawidłowych i korzystnych relacji zarówno dla kolei, jak i pozostałych części miasta powinno służyć prawo, w tym miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. W aspekcie terenów kolejowych zamkniętych od 2010 r. ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503 z późn. zm.) umożliwia uchwalanie planów miejscowych dla tych terenów zamkniętych, które ustalone zostały przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 14 ust. 6 tego aktu prawnego).

Coraz więcej samorządów korzysta z tego przepisu i sporządza plany miejscowe, dając w ten sposób szansę na optymalne połączenie terenów zamkniętych służących kolei z pozostałą częścią miasta. Niejednokrotnie tereny, które niegdyś posiadały status zamkniętych, z chwilą ich „otworzenia", ale i wciąż znajdowania się na nich infrastruktury kolejowej bądź urządzeń kolejowych stają się obszarami kolejowymi. Przepisy prawa w jasny sposób definiują pojęcie „terenu zamkniętego" i „obszaru kolejowego". W praktyce wygląda to inaczej, a jednym z nadrzędnych problemów jest używanie zamiennie tych dwóch pojęć związanych z koleją, tj.:

– **tereny zamknięte** ustalone przez ministra właściwego do spraw transportu, które w rozumieniu ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i karto-

graficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1990 z późn. zm.) to ,,tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych",

– **obszar kolejowy** – w rozumieniu o ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.) to ,,powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajdują się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.

Dylemat w interpretacji przepisów prawa pojawia się już na wstępnym etapie procesu inwestycyjno-budowlanego, a mianowicie przy złożeniu wniosku o pozwolenie na budowę do organu administracji architektoniczno-budowlanej. Niekiedy zdarza się, że organ ma związane ręce i mało precyzyjne zapisy planu uniemożliwią pozytywne rozpatrzenie sprawy.

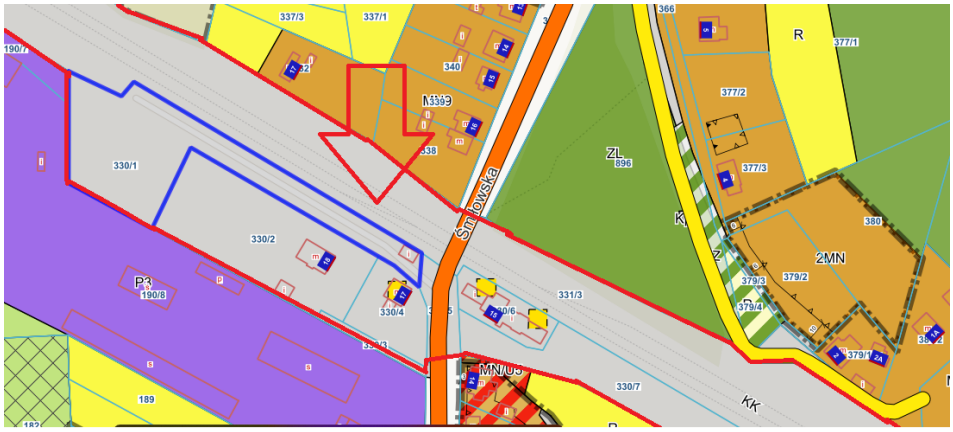
Zasadniczą różnicą między projektowaniem na obszarze kolejowym a na terenie zamkniętym jest mapa do celów projektowych. Jest ona uszczegółowieniem mapy zasadniczej. Wykonana jest przez uprawnionego geodetę, który ma za zadanie zaktualizować jej stan faktyczny danego terenu oraz tereny sąsiednie w pasie ok. 30 m wokół działki, na której prowadzona będzie inwestycja. Na mapie do celów projektowych muszą być zaznaczone linie rozgraniczające tereny o różnych funkcjach i przeznaczeniu, linie rozgraniczające drogi i ulice (osie dróg i ulic), linie zabudowy, lokalizacja zieleni (w szczególności zieleni wysokiej, wraz z zaznaczeniem pomników przyrody czy krajobrazu) oraz obiekty i urządzenia, które z punktu widzenia inwestycji są dla projektanta istotne i mogą mieć wpływ na jej zakres. Istotną kwestią jest to, że dokument ten musi mieć klauzulę urzędową, że jest mapą do celów projektowych.

Obszar kolejowy, pomimo tego, że znajdować się na nim mogą urządzenia kolejowe (w tym również może przebiegać linia kolejowa), stanowi teren otwarty. W związku z tym mapę do celów projektowych trzeba pozyskać od Starostwa Powiatowego. Natomiast teren zamknięty wymaga, zamiast mapy zasadniczej, odrębnej mapy zawierającej w swojej treści również sieć podziemnego uzbrojenia terenu. Mapa do celów projektowych, która wykorzystywana jest do opracowania dokumentacji projektowej na terenie zamkniętym, musi zostać opatrzona klauzulą, że może służyć do celów projektowych z Kolejowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej oraz stanowić potwierdzenie przyjęcia materiałów lub zbiorów danych, w oparciu o które mapy te zostały sporządzone, do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego albo oświadczeniem wykonawcy prac geodezyjnych o uzyskaniu pozytywnego wyniku weryfikacji.

Dodatkową kwestią różnicującą oba pojęcia związane z koleją jest fakt, że na mapie zasadniczej i katastralnej, na której wykonuje się rysunek do miejscowego planu i która później może zostać wykorzystana do projektu zagospodarowania terenu, wyznacza się tereny kolejowe (Tk), jednak nie ma na nich obszaru kolejowego. Nie ma również obowiązku ustalania w zapisach planu miejscowego granic takiego obszaru oraz sposobu zagospodarowania. W tej sytuacji organ architekto-

niczno-budowlany (dalej: a-b) musi sam przeanalizować, czy daną działkę uznaje się za obszar kolejowy. W dalszej części tekstu zaprezentowane zostaną przykłady miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, których zapisy mogą stanowić przykład dobrego gospodarowania przestrzenią przez gminę, ale także zapisy, które hamują rozwój inwestycji na przedmiotowych terenach.

Pierwszy przykład to zapisy uchwały nr XVI/93/2008 Rady Gminy Kaczory z dnia 27 sierpnia 2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Kaczory. Pojawia się tutaj sytuacja, w której teren kolejowy zamknięty na przestrzeni kilku lat stał się obszarem kolejowym.



Rys. 1. Fragment obszaru kolejowego [opracowanie autorów na podstawie: System Informacji Przestrzennej Gminy Kaczory 2023]

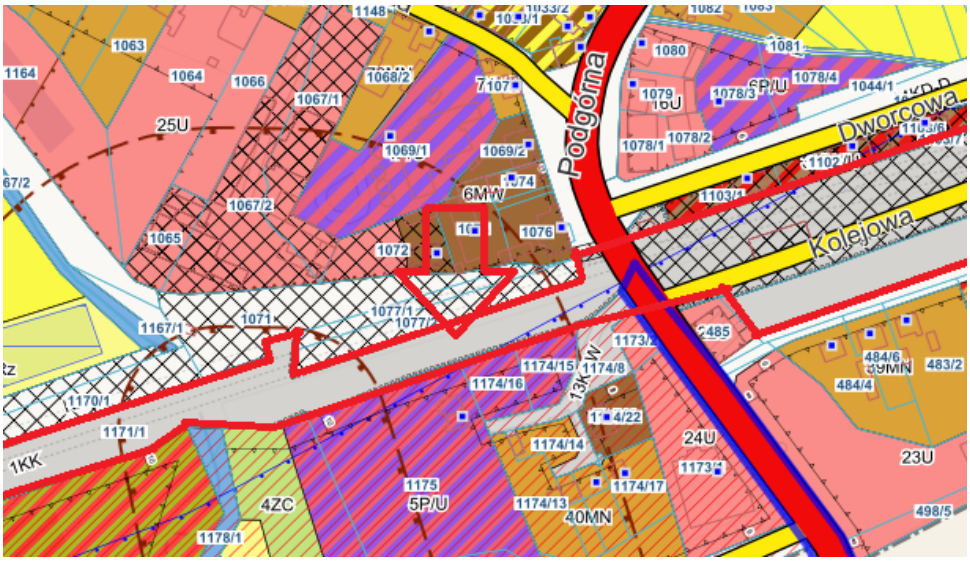
Na podstawie obowiązujących, w momencie wejścia w życie przytoczonej uchwały, zapisów art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[1] odnoszących się do terenów zamkniętych, w przytoczonym planie miejscowym ustalane były jedynie ich granice bez ustalania dla wskazanych terenów warunków zabudowy i sposobów ich zagospodarowania.

Działki objęte tym planem zostały zakwalifikowane jako tereny kolejowe o symbolu „KK", a zapis w planie dotyczący tych terenów jest dość jasny – „tereny kolejowe (stanowiące obszar zamknięty) nie są objęte ustaleniami planu'', a zatem nie zostały sprecyzowane warunki zabudowy i sposoby zagospodarowania terenu.

W tym przypadku załącznik graficzny jedynie informacyjnie przedstawia tereny kolejowe. Organ a-b w takiej sytuacji uznaje przedmiotową działkę za obszar kolejowy, która pomimo objęcia obowiązującym planem miejscowym nie ma żadnych ustaleń, a zatem inwestor powinien uzyskać decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla działki objętej wnioskiem o udzielenie pozwolenia na budowę.

[1] Dz. U. z 2022 r. poz. 503 z późn. zm.

Kolejny przykład przedstawia zapisy planu, które w korzystny sposób stanowią połączenie kolei z pozostałą częścią miasta. Uchwała nr XXXI.196.2021 Rady Gminy Białośliwie z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych we wsiach Białośliwie i Dworzakowo jest stosunkowo świeża, a jej zapisy pozwalają na jasną interpretację.



Rys. 2. Fragment terenu zamkniętego [opracowanie autorów na podstawie: System Informacji Przestrzennej Gminy Białośliwie 2023]

Teren kolejowy zamknięty, tak jak na załączniku graficznym, w zapisach planu oznaczony jest symbolem „KK" – tereny kolejowe. Na tych terenach dopuszcza się lokalizację urządzeń technicznych związanych z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu oraz potrzebami zarządzania linią kolejową nr 18. W związku z tym możliwa jest tu lokalizacja np. obiektu radiokomunikacyjnego GSM-R.

Kolejnym poddanym analizie przypadkiem jest plan miejscowy niemający optymalnego połączenia terenów kolei z pozostałą częścią miasta, przez co inwestycje na tych terenach są utrudnione. Uchwała nr 118 Rady Miasta Konina z dnia 26 maja 1999 r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Konina w granicach byłej strefy ochronnej Huty Aluminium sprawia niemały kłopot organom a-b w kwestii lokalizacji inwestycji na terenach oznaczonych w tym planie symbolem „KK" przeznaczonym pod tereny kolejowe, gdyż nie ma dla nich żadnych ustaleń ani warunków zabudowy. W sytuacji inwestor, składając wniosek o pozwolenie na budowę np. infrastruktury elektroenergetycznej na terenach „KK", nie może opierać się na zapisach tego planu. Jedyną

furtką dla pozytywnego rozpatrzenie postępowania administracyjnego są ogólne zapisy dotyczące elektroenergetyki.

„4) dopuszcza się kablowanie istniejących odcinków sieci napowietrznych w przypadku kolizji z projektowaną zabudową oraz w rejonach intensywnej istniejącej i projektowanej zabudowy, po uzgodnieniu z zarządcą sieci,

5) ustala się strefy ochronne od linii wysokiego napięcia, wyłączone z możliwości lokalizacji obiektów kubaturowych oraz stałego pobytu ludzi, oznaczone na rysunku planu" [Ustawa nr 118 Rady Miasta Konina 1999].

„5. Elektroenergetyka:

1) adaptuje się istniejące stacje transformatorowe, z dopuszczenie możliwości ich modernizacji lub likwidacji, zakres modernizacji lub rozbudowy stacji wynikać będzie z potrzeb energetycznych odbiorców,

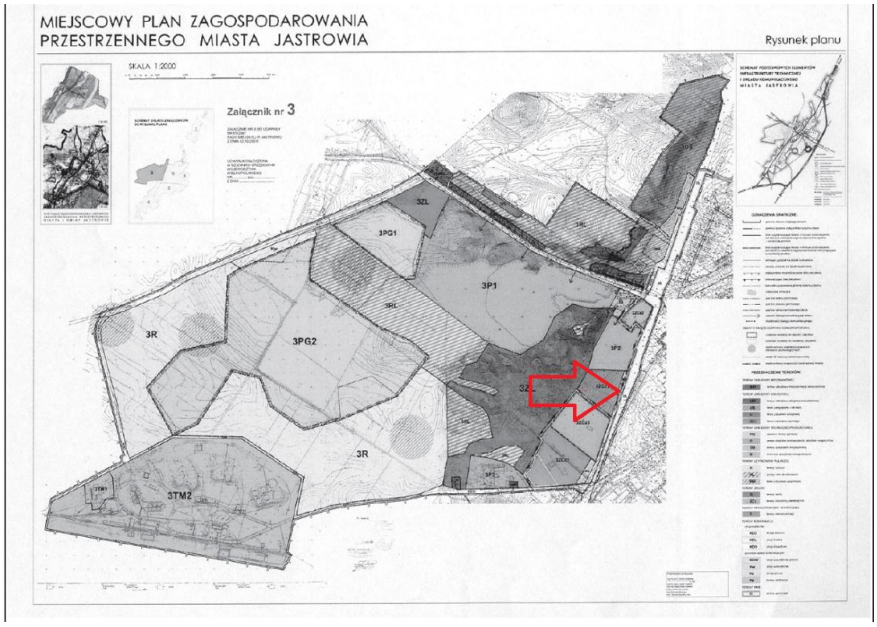
2) w granicach terenów proponowanego rozwoju zabudowy mieszkaniowej rezerwuje się tereny dla lokalizacji nowych stacji transformatorowych (tereny oznaczone na rysunku planu i opisane w §5 ust. 17 niniejszej ustawy,

3) dopuszcza się lokalizację nowych stacji transformatorowych w obrębie terenów przeznaczonych na cele funkcji przemysłowo-składowych i usługowych – ich lokalizacje i moc wynikać będzie z zapotrzebowania nowych odbiorców [Ustawa nr 118 Rady Miasta Konina 1999].

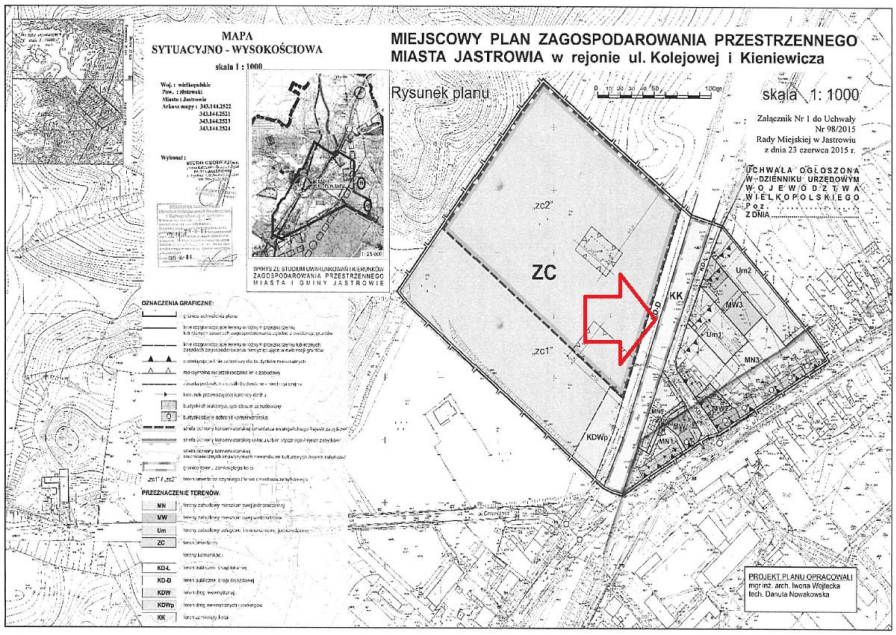
Ostatnim analizowanym przykładem są dwa plany miejscowe dla tego samego obszaru uchwalone przez gminę Jastrowie, która skorzystała ze zmiany przepisów dotyczących terenów kolejowych zamkniętych i uchwaliła nowy plan miejscowy na tych terenach. Pierwsza uchwała nr 69/2007 Rady Miejskiej w Jastrowiu z dnia 30 października 2007 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie tereny kolejowe zamknięte oznacza jako „IS", dla których nie ustala się w planie warunków zabudowy i sposobów zagospodarowania terenu. W takim przypadku organ a-b nie mógłby polegać na zapisach tego planu, a co za tym idzie – nie mógłby wszcząć postępowania administracyjnego bez przedłożenia przez inwestora decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

Gmina Jastrowie uchwaliła jednak nowy plan miejscowy, już po zmianach wprowadzonych w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w 2010 r., co umożliwiło gminie zawarcie w tym planie warunków zabudowy i sposobów zagospodarowania przestrzennego dla terenów kolejowych zamkniętych. W związku z tym powstała uchwała nr 98/2015 Rady Miejskiej w Jastrowiu z dnia 23 czerwca 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie w rejonie ul. Kolejowej i Kieniewicza[2], w której oznaczone zostały granice terenu zamkniętego kolei, oznaczone na rysunku symbolem „KK" – „dla terenu zamkniętego kolei KK ustala się sytuowanie budowli transportu kolejowego, sieci i urządzeń infrastruktury technicznej oraz zieleni izolacyjnej, nie lokalizuje się budynków".

[2] Opublikowana w Dz. Urz. Woj. Wlkp. 2 lipca 2015 r., poz. 4170.



Rys. 3. Uchwała nr 69/2007 Rady Miejskiej w Jastrowie z dnia 30 października 2007 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie [opracowanie autorów]



Rys. 4. Miejscowy planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie w rejonie ul. Kolejowej i Kieniewicza [opracowanie autorów]

3. ELEKTROWNIE WIATROWE

Polska niewątpliwie znalazła się w punkcie zwrotnym w historii rozwoju polskiego sektora energetycznego. Zmiany, których zaczynamy realnie doświadczać, mają ograniczyć, a następnie w krótkiej perspektywie – wyłączyć energię generowaną z węgla. Energia atomowa, energia słoneczna czy elektrownie wiatrowe mają za zadanie zapewnić większą ilość zielonej i tańszej energii. Wprowadzone zmiany przepisów dotyczące elektrowni wiatrowych mogą być jednak odczuwalne dopiero za kilka lat, ponieważ tyle mniej więcej czasu potrzeba, aby uchwalone nowe lub zmodyfikowane istniejące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego umożliwiły inwestorom przejść postępowanie administracyjne na terenach, na których mogą powstać elektrownie wiatrowe.

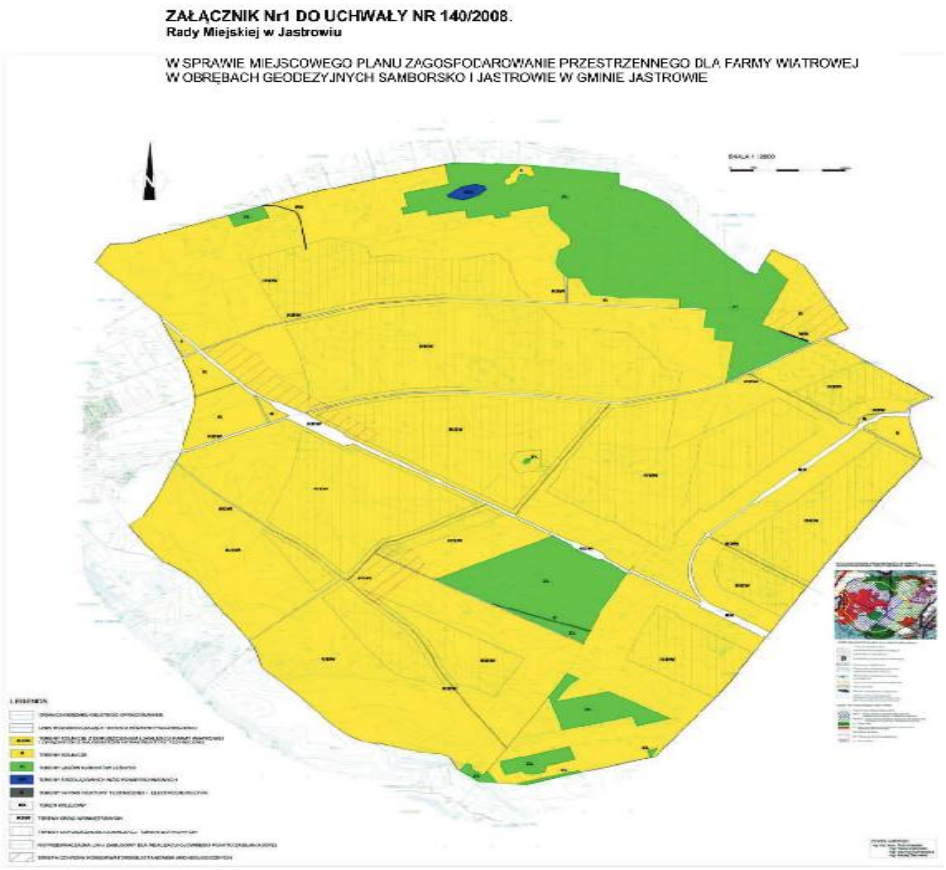
Niewiele jest niestety miejsc dla inwestycji polegających na budowie elektrowni wiatrowych. Muszą one dopiero powstać, a pomóc w tym mają znowelizowane regulacje tzw. ustawy wiatrakowej.

Tak nazywana jest obowiązująca od 16 lipca 2016 r. ustawa o inwestycjach w zakresie elektrowni wiatrowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 724 z późn. zm.). Znaczące zmiany w tym akcie prawnym nastąpiły 23 kwietnia 2023 r., kiedy to uchwalono nowe zasady lokalizacji i eksploatacji elektrowni wiatrowych. Nowelizacja nie zmieniła jednak podstawowej zasady lokowania nowej turbiny wiatrowej stanowiącej, że może ona zostać lokowana wyłącznie na podstawie planu miejscowego (art. 3 tejże ustawy).

Oznacza to, że inwestor nie uzyska decyzji o warunkach zabudowy czy decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego na budowę elektrowni wiatrowej. W kontekście zabudowy mieszkaniowej lub zabudowy mieszanej ustawa zachowała zasadę „10 h" oznaczającą, że dopuszczalna odległość wiatraka od zabudowań mieszkaniowych musi być równa dziesięciokrotności wysokości wiatraka lub wyższa od tego wskaźnika, ale jednocześnie umożliwiła gminom na liberalizację tej zasady w ramach uchwalania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (czyli wprowadzenie minimalnej odległości zabudowy mieszkaniowej od elektrowni wiatrowej 700 m).

Dodatkowo w uzasadnieniu projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego przewidującego lokalizację elektrowni wiatrowej, zamieścić należy wymiary dotyczącej maksymalnej całkowitej wysokości elektrowni wiatrowej, maksymalnej średnicy wirnika wraz z łopatami, a także maksymalnej liczby elektrowni wiatrowych. Wszystkie te parametry zostaną potem określone w tym planie.

Podstawową zasadą przy określaniu odległości EW od budynków mieszkalnych w planie miejscowym będzie m.in. obowiązkowe przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wykonanej specjalnie dla danego projektu planu miejscowego. Znaczącą zmianą wprowadzoną omawianą nowelizacją jest również możliwość konsultacji z mieszkańcami tych gmin poprzez tzw. dyskusje publiczne (z udziałem zainteresowanych mieszkańców i innych interesariuszy, m.in. wójta gminy oraz przedstawiciela inwestora).

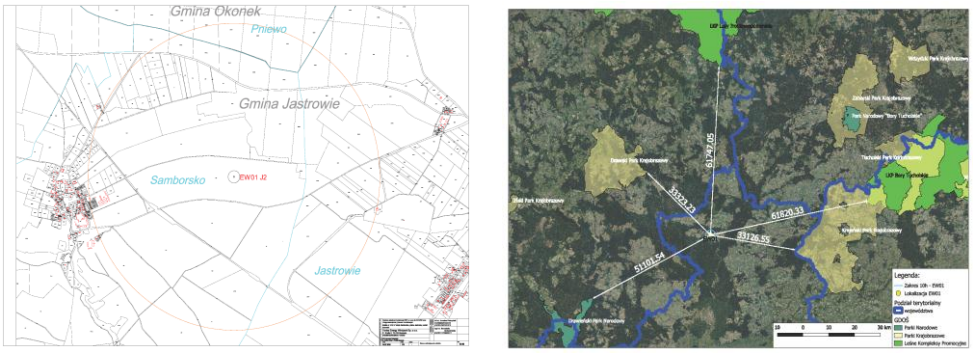


Rys. 5. Uchwała nr 140/2008 Rady Miejskiej w Jastrowie w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla farmy wiatrowej w obrębach geodezyjnych Samborsko i Jastrowie w gminie Jastrowie [opracowanie autorów]

Gmina ma dodatkowo za zadanie powiadomić gminy pobliskie o przystąpieniu do uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nowelizacja wprowadza również przeciwdziałanie negatywnemu oddziaływaniu elektrowni wiatrowej na sieci elektroenergetyczne najwyższych napięć, wprowadzając minimalność odległość między tymi obiektami (równą lub większą od trzykrotności maksymalna średnica wirnika wraz z łopatami albo równa lub większa od dwukrotności maksymalnej całkowitej wysokości elektrowni wiatrowej, określone w planie miejscowym – zależne od tego, która z tych wartości jest większa). Ustawa wprowadza również zasady bezpiecznej eksploatacji elektrowni wiatrowej.

Na dziś jest mało miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które w swoich zapisach miałyby wydzielone tereny przeznaczone pod budowę elektrowni wiatrowych. Jednak pojawia się kilka gmin, które od początku uchwalania planów miejscowych skupiały się na rozwoju zielonej energii. Takim przykładem może być uchwalony już w 2008 r. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla farmy wiatrowej w obrębach geodezyjnych Samborsko i Jastrowie w gminie Jastrowie. Plan ten w dokładny sposób wskazuje przede wszystkim miejsce lokalizacji elektrowni wiatrowej (oznaczenia symbolem R/EW), jej podstawowe parametry oraz minimalne odległości od poszczególnych terenów (np. 20 m od terenów kolejowych).

Cały plan zakłada lokalizację do 25 elektrowni wiatrowych. Wieża elektrowni wiatrowej musi zostać posadowiona na terenie R/EW, jednak na terenie rolniczym „R" możliwe jest prowadzenie linii kablowych i infrastruktury towarzyszącej elektrowni wiatrowej. Zapisy planu dopuszczają na tym terenie lokalizację dróg wewnętrznych i montażowych. Gdyby gmina Jastrowie uchwalała plan po lipcu 2016 r., powinien on zostać sporządzony co najmniej dla obszaru, na którym nie mogą zostać zlokalizowane nowe budynki mieszkalne albo budynki o funkcji mieszanej, w skład którego wchodzi funkcja mieszkaniowa. Granice takiego obszaru są wyznaczane z uwzględnieniem maksymalnej całkowitej wysokości elektrowni wiatrowej określonej w planie.



Rys. 6. Projekt budowlany dotyczący budowy elektrowni wiatrowej EW2 w gminie Jastrowie [opracowanie autorów]

Na podstawie tego planu miejscowego organ a-b bez przeszkód mógł udzielić inwestorowi pozwolenia na budowę. Projekt budowlany zawierał wszystkie potrzebne informacje oraz stosowne uzgodnienia i opinie. Ponadto, dotychczasowe przepisy ustawy wiatrakowej wymuszały na inwestorze dołączenie do wniosku o pozwolenie na budowę m.in. działek ewidencyjnych w oparciu o 10H, a to pozwalało organowi a-b zawiadomić wszystkie strony postępowania o planowanej budowie elektrowni wiatrowej.

4. PODSUMOWANIE

Z punktu widzenia organu administracji architektoniczno-budowlanej procedowanie spraw obejmujących budowę obiektów na terenach zamkniętych czy budowę nowych elektrowni wiatrowych może być problematyczne. W celu poprawy tej sytuacji gminy powinny tak konstruować zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, aby ich interpretacja nie budziła wątpliwości zarówno organu a-b, jak i projektantów w odpowiednich specjalnościach.

Na ten moment tereny zamknięte wydają się mieć korzystniejsze dokumenty planistyczne, dzięki czemu projektowane inwestycje optymalnie mogą połączyć tereny kolei z pozostałą częścią miasta. Niewątpliwie przyszłością są turbiny wiatrowe, jednak ich realizacja jest mocno uzależniona od nowych bądź zmodyfikowanych planów miejscowych.

Nowelizacja ustawy wiatrakowej, pomimo wciąż trudnych do realizacji dla inwestorów zasad lokalizacji elektrowni wiatrowych, daje szansę gminom na stworzenie przestrzeni, a przede wszystkim dokumentów planistycznych, które w rezultacie doprowadzą do wytwarzania zielonej energii.

W przypadku terenów kolejowych i elektrowni wiatrowych zmiany przepisów mogą dotyczyć różnych aspektów w odniesieniu do miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w postępowaniu administracyjnym w organach administracji architektoniczno-budowlanej. Oto potencjalne obszary zmian przepisów dla obu tych rodzajów inwestycji:

- W przypadku terenów kolejowych: rewitalizacja terenów kolejowych. Zmiany przepisów mogą wprowadzać zachęty do rewitalizacji i konwersji nieużytkowanych terenów kolejowych na cele mieszkalne, komercyjne lub rekreacyjne. Mogą być np. wprowadzane ułatwienia w procesie zmiany przeznaczenia terenów oraz procedury uzyskiwania zezwoleń na takie przeznaczenie. Wielofunkcyjne wykorzystanie obszarów kolejowych: przepisy mogą promować wykorzystanie terenów kolejowych w sposób wielofunkcyjny, np. łącząc infrastrukturę kolejową z przestrzenią publiczną, zielenią miejską czy nowymi usługami. Zmiany mogą zachęcać do tworzenia kompleksowych projektów przestrzennych.
- W przypadku elektrowni wiatrowych: lokalizacja i oddziaływanie na środowisko. Zmiany przepisów mogą zawierać bardziej szczegółowe wytyczne dotyczące lokalizacji elektrowni wiatrowych, uwzględniając potencjalne oddziaływanie na środowisko, krajobraz oraz zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców.
- Partycypacja społeczna: nowe przepisy mogą wprowadzać wymóg włączenia społeczności lokalnych w proces planowania i decyzji dotyczących elektrowni wiatrowych, co może przyczynić się do większej akceptacji społecznej takich projektów. Minimalna odległość od zabudowań: przepisy mogą ustalać minimalne odległości między elektrowniami wiatrowymi a zabudowaniami mieszkalnymi w celu minimalizacji ewentualnych negatywnych skutków dla mieszkańców.

– Zintegrowane planowanie energetyczne: zmiany przepisów mogą zachęcać do zintegrowanego planowania energetycznego, uwzględniając elektrownie wiatrowe jako część szerszego ekosystemu odnawialnych źródeł energii.

W postępowaniu administracyjnym w organach administracji architektoniczno-budowlanej mogą wystąpić zmiany w związku z:

– uproszczonymi procedurami: przepisy mogą wprowadzać uproszczone procedury uzyskiwania zezwoleń, zwłaszcza jeśli inwestycje te wpisują się w cele zrównoważonego rozwoju i odnawialnych źródeł energii;
– szybszym procesem decyzyjnym: zmiany przepisów mogą dążyć do przyspieszenia procesu uzyskiwania zezwoleń, aby sprzyjać inwestycjom w obszary kolejowe i elektrownie wiatrowe, które mogą przynieść korzyści społeczeństwu;
– dokładniejszymi analizami oddziaływania: nowe przepisy mogą wymagać bardziej szczegółowych analiz oddziaływania inwestycji na otoczenie, krajobraz i społeczność, aby lepiej ocenić potencjalne skutki i wprowadzić odpowiednie środki ochronne.

Podsumowując, zmiany przepisów w przypadku terenów kolejowych i elektrowni wiatrowych mogą skupiać się na promowaniu zrównoważonego rozwoju, zwiększeniu akceptacji społecznej i skuteczniejszym zarządzaniu procesem planowania oraz decyzyjnym.

LITERATURA

Hełdak M., Różak A., 2023, *The socio-economic importance of abandoned railway areas in the landscape of the Silesian Province (southern Poland)*, "Environmental & Socio-Economic Studies", vol. 1/11.

Kolejna podróż 2023, https://kolejnapodroz.pl/najlepsze-artykuly-blogu/ (dostęp: 26.03.2023).

Lorens P., 2012, *Tematyzacja przestrzeni publicznej miasta*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.

Lorens P., 2013, *Równoważenie rozwoju przestrzennego miast polskich*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.

System Informacji Przestrzennej Gminy Białośliwie 2023, https://bialosliwie.e-mapa.net (dostęp: 26.03.2023).

System Informacji Przestrzennej Gminy Kaczory 2023, https://kaczory. e-mapa.net (dostęp: 26.03.2023).

Uchwała nr XVI/93/2008 Rady Gminy Kaczory z dnia 27 sierpnia 2008 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Kaczory.

Uchwała nr XXXI.196.2021 Rady Gminy Białośliwie z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych we wsiach Białośliwie i Dworzakowo.

Uchwała nr 118 Rady Miasta Konina z dnia 26 maja 1999 r. w sprawie zmiany miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Konina w granicach byłej strefy ochronnej Huty Aluminium.

Uchwała nr 69/2007 Rady Miejskiej w Jastrowiu z dnia 30 października 2007 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie.
Uchwała nr 98/2015 Rady Miejskiej w Jastrowiu z dnia 23 czerwca 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrowie w rejonie ul. Kolejowej i Kieniewicza.
Uchwała nr 140/2008 Rady Miejskiej w Jastrowie w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla farmy wiatrowej w obrębach geodezyjnych Samborsko i Jastrowie w gminie Jastrowie.
Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.).
Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503 z późn. zm.).
Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.).
Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1990 z późn. zm.).
Wieczorek A., 2020, *Kolej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego*, „Mazowsze. Studia Regionalne", nr 32, s. 99-122.

LOCAL SPATIAL DEVELOPMENT PLANS AND ADMINISTRATIVE PROCEEDINGS OF THE ARCHITECTURAL AND CONSTRUCTION ADMINISTRATION AUTHORITY: RAILWAY AREAS AND WIND POWER PLANTS

Summary

The local spatial development plan, often known as the local plan, is a planning document made up of two sections: a descriptive section and a graphic section. It contains crucial details that are required for the ideal and proper design of space. Additionally, as local plans are a product of local legislation, the investor may request a building permission for a specific investment from the body overseeing architecture and construction on the basis of them. Unfortunately, the provisions of the legislation and how they are applied in the context of restricted railway zones and wind farms make it challenging – and occasionally impossible – for the authority a–b to consider administrative processes that will benefit the investor.

Keywords: local development plan, closed railway areas, wind farms, architectural and construction administrative authority, building permit

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.8

Jacek TOMASZEWSKI[*], Dominika PAZDER[**]

KOLEJ METROPOLITALNA JAKO WYZWANIE INWESTYCYJNE I SZANSZA DLA REGIONU

W niniejszym artykule poruszono temat kolei metropolitalnej, w niektórych regionach nazywanej aglomeracyjną. Jest to duże wyzwanie inwestycyjne dla wszystkich podmiotów biorących udział w tym przedsięwzięciu. Począwszy od zapewnienia odpowiedniego trasowania, poprzez tabor, a na zagospodarowaniu przestrzeni przydworcowych kończąc. Jest to również szansa dla regionu w szybkim i alternatywnym dla aut osobowych środku transportu pomiędzy miejscowościami a centrum metropolii. Stanowi również proekologiczne rozwiązanie w dobie tak dużego wyzwania, z jakim obecnie się mierzymy – kryzysu klimatycznego.

Słowa kluczowe: kolej metropolitalna, kolej aglomeracyjna, koordynacja inwestycji, transit oriented development, zrównoważony rozwój

1. WPROWADZENIE – KOLEJ METROPOLITALNA NA PRZYKŁADZIE POLSKI I EUROPY

1.1. Typologia aglomeracji i metropolii miejskich

Sama aglomeracja miejska (z łac. *agglomeratio* „nagromadzenie”) [Słownik języka polskiego 2023] stanowi zespół silnie zintegrowanych jednostek osadniczych (wsi, obszarów podmiejskich, mniejszych miast) skoncentrowanych wokół jednego lub kilku ośrodków głównych (miast głównych), który zamieszkany jest przez duże skupiska ludności utrzymującej się głównie z działalności pozarolniczej.

---

[*] Słuchacz studiów podyplomowych „Planowanie przestrzenne – skala miasta i regionu” prowadzonych na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej w latach 2022-2023.

[**] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0002-0071-3540.

W obrębie aglomeracji zachodzą zjawiska intensywnego przemieszczania się osób, towarów i usług. Podział aglomeracji ze względu na charakter centrum:
– aglomeracja monocentryczna (aglomeracja właściwa = sensu stricto) – z jednym dominującym ośrodkiem miejskim;
– aglomeracja policentryczna (konurbacja sensu largo) – z dwoma lub więcej ośrodkami miejskimi o zbliżonym potencjale:
  a) aglomeracja bicentryczna – z dwoma ośrodkami miejskimi o zbliżonym potencjale,
  b) konurbacja (konurbacja sensu stricto) – z trzema lub więcej ośrodkami miejskimi o zbliżonym potencjale.

Metropolia [Słownik języka polskiego 2023] zaś, inaczej obszar metropolitalny, stanowi spójny funkcjonalnie wielkomiejski układ wielu jednostek osadniczych oraz terenów o wysokim stopniu zurbanizowania, którego główną cechą jest występowanie funkcji metropolitalnych, a także powiązań funkcjonalnych i ekonomicznych. Obszar metropolitalny obejmuje strefę o znacznym bezpośrednim zasięgu stałego oddziaływania oraz tereny możliwości rozwojowych. Obszar metropolitalny jest głównym, wielofunkcyjnym ośrodkiem danego regionu, w którym skupiają się funkcje wyższego rzędu: ekonomiczne, naukowe i kulturalne. Granice obszaru metropolitalnego mogą przekraczać granice jednostek administracyjnych czy państw.

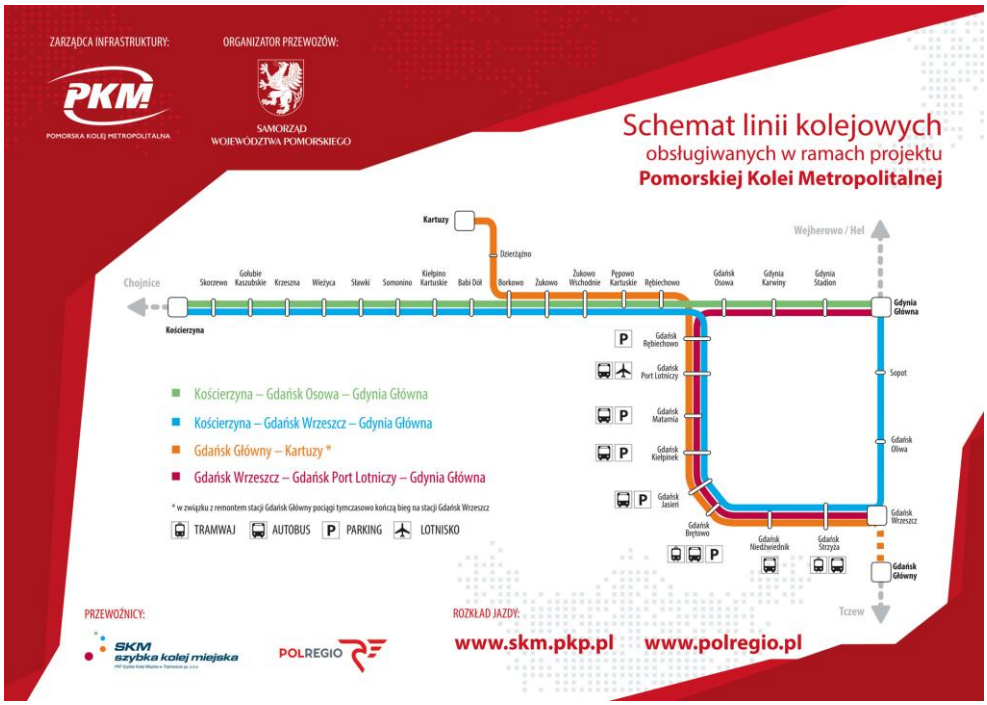
We współczesnym świecie w krajach rozwiniętych kontakty między regionami następują właśnie poprzez ich obszary metropolitalne, które pozostają ze sobą w powiązaniach komunikacyjnych i instytucjonalnych.

1.2. Przykłady kolei metropolitalnej i aglomeracyjnej w Polsce i w Europie

W Polsce występuje wiele nazw dla kolei wielkomiejskiej, aglomeracyjnej i metropolitalnej. Nazwa systemu jest nadawana przez organizatora bądź przewoźnika. Należy nadmienić, iż system kolejowy w naszym kraju charakteryzuje duży podział spółki ze względu na obszary, jakimi się zajmuje. Nie ma jednego przeważającego modelu dla organizacji przejazdów kolei aglomeracyjnej. Jest duże zróżnicowanie pod względem rozumienia, co kryje się pod nazwą kolei metropolitalnej i tego, w jaki sposób budowana jest taryfa i jej finansowanie. Cieszy fakt, iż coraz więcej samorządów dostrzega potencjał, jaki w niej drzemie. Pierwsze tego typu przewozy kolei w aglomeracjach pojawiły się w Warszawie i Łodzi. Nazwane zostały odpowiednio Szybką Koleją Miejską i Łódzką Koleją Aglomeracyjną. Ta druga poprawiła mobilność mieszkańców w aglomeracji. Mieszkańcy Zgierza pokonywali drogę samochodem do Łodzi-Widzewa w godzinę i piętnaście minut. Pociąg pozwolił skrócić drogę do kwadransa. Popularność tego typu transportu wzrasta z każdym kolejnym rokiem. Szansą na rozwój tego typu rozwiązań komunikacyjnych może być polityka UE, która promuje zrównoważony rozwój transportu poprzez dotacje z funduszy UE na rozwój ekologicznego transportu w metropoliach.

1.2.1. Pomorska Kolej Metropolitalna

Pomorska Kolej Metropolitalna to długookresowy i największy projekt komunikacyjny Samorządu Województwa Pomorskiego uruchomiony we wrześniu 2015 r. Cel, jaki został postawiony przy jej starcie, to podniesienie poziomu spójności społecznej i gospodarczej w woj. pomorskim. Osiągnięto to dzięki wdrożeniu zintegrowanego z układem komunikacji publicznej Metropolii Trójmiejskiej systemu kolei regionalnej. Projekt ten obejmuje obszar aglomeracyjny Trójmiasta i przylegających powiatów, np. kościerskiego czy kartuskiego. Organizatorzy chwalą się wysoką komplementarnością z innymi projektami infrastrukturalnymi realizowanymi na terenie województwa. Ponadto jest to spójne z założeniami polityki transportowej i środowiskowej wdrażanej na wszystkich szczeblach, poprzez miasta i regiony na zapisach dokumentów Unii Europejskiej kończąc. Pomorska Kolej Metropolitalna ma również ogromny wkład w działalność zmierzające do redukcji emisji CO_2 i gazów cieplarnianych. Popularność tego typu transportu oddają liczby. W 2016 r. pociągi przewiozły ponad dwa miliony pasażerów, w kolejnym roku o milion więcej, a w 2018 r. przekroczyły granicę czterech milionów pasażerów.



Rys. 1. Schemat linii kolejowych obsługiwanych w ramach projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej [Pomorska Kolej Metropolitalna 2018]

W ramach projektu Pomorska Kolej Metropolitalna pociągi trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej oraz POLREGIO obsługują aż cztery trasy:

- aglomeracyjną: Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna,
- trzy regionalne:
  - Gdańsk Główny – Kartuzy,
  - Kościerzyna – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna,
  - Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz – Gdynia Główna.

Najdynamiczniej rozwija się regionalna część projektu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, która daje możliwość dotarcia mieszkańców z głębi województwa do metropolii. Daje to największe korzyści w postaci oszczędności czasu i pieniędzy w porównaniu do tradycyjnej formy transportu, jaką są samochody osobowe.

Mieszkańcy Kartuz korzystający z Pomorskiej Kolei Metropolitalnej mogą dojechać do Gdańska Głównego w mniej niż godzinę, natomiast dojazd z Żukowa do Gdańska Wrzeszcza – w przypadku przyspieszonych pociągów z Kościerzyny – zajmuje mniej niż pół godziny. Są to czasy nie do osiągnięcia dla transportu samochodowego, zwłaszcza w godzinach komunikacyjnego szczytu, kiedy przejazd na tych samych trasach samochodem osobowym może być nawet kilkukrotnie dłuższy. Przy przystankach PKM zlokalizowane są bezpłatne parkingi dla aut osobowych, więc mieszkańcy z dalszych okolic mają możliwość dotarcia do węzła komunikacyjnego i kontynuowanie podróży pociągiem, bez zmartwień dotyczących braku wolnych miejsc parkingowych w centrum metropolii. Dla osób korzystających z rowerów również zostały wybudowane specjalne parkingi. W tej chwili trwa proces elektryfikacji linii PKM. Korzyści z tego procesu przedstawił w wywiadzie marszałek województwa pomorskiego Mieczysław Struk:

> Dzięki niej już za kilka lat nasi pasażerowie zyskają jeszcze większy komfort podróżowania po linii PKM szybszymi i bardziej pojemnymi pociągami elektrycznymi. Jako samorząd wojewódzki inwestujemy obecnie duże środki w nowy elektryczny tabor, który w przyszłości będzie mógł jeździć także po linii PKM. Pierwszych 10 już kupionych przez nas 5-członowych, elektrycznych Impulsów jeździ obecnie na trasach do Słupska i Elbląga. Planujemy kupić jeszcze aż 44 nowe Elektryczne Zespoły Trakcyjne, z czego 14 EZT dedykowanych będzie do obsługi PKM po jej elektryfikacji. Środki na zakup tych pojazdów będą pochodziły z nowej perspektywy unijnej, chociaż bierzemy pod uwagę również dofinansowanie tego przedsięwzięcia ze środków centralnych.
>
> Elektryfikacja linii PKM otworzy ją także na możliwość nowych tras i połączeń, jeśli tylko przewoźnicy kolejowi będą tym zainteresowani. Przykładowo niektóre pociągi elektryczne z kierunku Elbląga i Tczewa, jeżdżące obecnie do Gdyni wyłącznie przez Sopot, będą mogły w przyszłości po zelektryfikowanej linii PKM jeździć do Gdyni przez Port Lotniczy. Dzięki temu mieszkańcy tamtych rejonów naszego województwa zyskają bezpośredni dojazd koleją na lotnisko [*Pomorska Kolej ma potencjał*... 2013].

Władze województwa widzą więc potencjał, jaki tkwi w Kolei Metropolitalnej, i są świadomi, jakie dofinansowanie mogą uzyskać z Unii Europejskiej, jak i z budżetu

centralnego państwa polskiego. Daje to również możliwość przeprowadzenia alternatywnych tras na dotychczasowym przebiegu linii kolejowych. W ubiegłym roku zakończyła się pierwsza faza prac nad Studium Techno-Ekonomiczno-Środowiskowym projektu PKM Południe, obejmująca m.in. preselekcję możliwych wariantów przebiegu nowej linii kolejowej dla metropolii i regionu. Wyniki tych działań zostały już zaprezentowane mieszkańcom terenów objętych projektem. Według wstępnych szacunków do 2030 r. w samych tylko południowych dzielnicach Gdańska będzie mieszkało ponad 100 tys. osób. Nie wlicza się w to graniczących z tą dzielnicą i dynamicznie rozwijających się gmin Kobudy, Żukowo i Pruszcz Gdański. Dla nowych mieszkańców tej części metropolii na pewno jednym z największych problemów będą codzienne dojazdy do pracy, szkoły i powroty do miejsca zamieszkania. Alternatywą dla komunikacji indywidualnej – aut osobowych – może być właśnie Pomorska Kolej Metropolitalna. Wykonane Studium da odpowiedź na pytanie, czy realizacja tej inwestycji będzie ekonomicznie i społecznie uzasadniona. Jeżeli odpowiedź będzie pozytywna i samorządowi uda się uzyskać dofinansowanie, to możliwa jest realizacji pierwszego etapu PKM Południe w latach 2025-2030 na odcinku aglomeracyjnym Gdańsk Śródmieście-Kowale z pięcioma nowymi przystankami:

- Gdańsk Trakt Świętego Wojciecha,
- Gdańsk Madalińskiego,
- Gdańsk Łostowice – Świętokrzyska,
- Gdańsk Niepołomicka,
- Gdańsk Świętokrzyska – Węzeł Kowale.

Nadmienić warto, iż Węzeł Kowale będzie dużym hubem przesiadkowym, łączącym wszystkie dostępne środki komunikacji z nową koleją. To tutaj powstaną parkingi dla aut osobowych mieszkańców jadących z zachodnich i południowych części Pomorza oraz turystów docierających na wybrzeże autostradą A1, którzy planują odwiedzić Trójmiasto.

1.2.2. Poznańska Kolej Metropolitalna

Poznańska Kolej Metropolitalna rozpoczęła swą działalność w wyniku podpisania w listopadzie 2013 r.. umowy partnerstwa przez Stowarzyszenie Metropolia Poznań, miasto Poznań oraz 24 samorządy gminne. Do tej umowy przystąpiły również: Samorząd Województwa Wielkopolskiego, PKP Polskie Linie Kolejowe, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji (oddział poznański), Towarzystwo Urbanistów Polskich (oddział poznański), Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., Stowarzyszenie Sołtysów Województwa Wielkopolskiego i Stowarzyszenie My-Poznaniacy. Interesariusze przystąpili do realizacji projektu Master plan dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, w ramach którego opracowano m.in. koncepcję zintegrowanego transportu publicznego, koncepcję budowy węzłów przesiadkowych, plany zagospodarowania przestrzennego wokół węzłów przesiadkowych, zinwentaryzowano istniejące obiekty stacyjne i spo-

rządzono koncepcję uruchomienia szybkiej kolei miejskiej na obwodnicy towarowej Poznania. Pod koniec 2017 r. zaakceptowano zasady udziału w kosztach funkcjonowania kolei poszczególnych jednostek. W maju kolejnego roku zainaugurowano projekt PKM, a w kolejnym miesiącu wprowadzono rozkład jazdy i uruchomiono fizycznie pociągi na pierwszych czterech liniach. Pierwsze linie łączą Grodzisk Wielkopolski, Jarocin, Nowy Tomyśl i Wągrowiec z Poznaniem. We wrześniu 2018 r. utworzono połączenie ze Swarzędzem. Docelowo pociągi PKM zatrzymują się na 13 stacjach i przystankach w Poznaniu, a kursy w godzinach szczytu odbywają się co 30 minut. W 2020 r. rozszerzono kolej metropolitalną o połączenie z Września, Rogoźnem czy Gnieznem. W styczniu 2022 r. pociągi pojawiły się na trasie do Kościana. W czerwcu 2022 r. z powodu odmowy dalszego współfinansowania projektu przez powiat jarociński trasa linii nr 4 została skrócona do Środy Wielkopolskiej. W lipcu tego samego roku podpisano porozumienie z władzami powiatu szamotulskiego oraz gmin leżących na trasie Poznań–Wronki w sprawie uruchomienia na tym odcinku regularnych połączeń w ramach kolei aglomeracyjnej. Ostatnie podpisy związane z wydłużeniem linii do Wronek zostały dokonane w grudniu 2022 r., a miesiąc później fizycznie uruchomiono dodatkowe pociągi na rozszerzonej linii PKM nr 4. Tym samym kolej metropolitalna liczy 96 przystanków. Na terenie przylegającym do Miasta Poznania w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych powstały 42 punkty przesiadkowe, gdzie można zostawić samochód, rower czy motocykl.



Rys. 2. Stacje na liniach PKM [Poznańska Kolej Metropolitalna 2022]

Poznańska Kolej Metropolitalna obecnie obejmuje następujące linie:

- PKM1: Kościan – Poznań – Gniezno,
- PKM2: Nowy Tomyśl – Poznań Główny – Września,
- PKM3: Grodzisk Wielkopolski – Poznań Główny – Wągrowiec,
- PKM4: Środa Wielkopolska – Poznań Główny – Wronki,
- PKM5: Rogoźno Wielkopolskie – Poznań Główny.

Połączenia są obsługiwane przez Koleje Wielkopolskie oraz POLREGIO. Dopełnienie podstawowej sieci PKM nie oznacza końca budowy kolejowego układu komunikacyjnego na terenie Metropolii Poznań. Na różnym etapie ustaleń są kolejne odcinki. Najbardziej realne z nich to trasa Czempiń – Śrem oraz wykorzystanie towarowej obwodnicy Poznania, co sprawiłoby, że liczba stacji i przystanków na trasach PKM przekroczy 100. Rozmowy w tej sprawie z PKP PLK zostały zapoczątkowane już w roku 2012 przy udziale m.in. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, a także Stowarzyszenia Metropolia Poznań. Uruchomienie obwodnicy towarowej dla ruchu pasażerskiego to kolejny krok w rozwoju Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Na początku 2020 r. PKP Polskie Linie Kolejowe złożyły do programu Komisji Europejskiej „Łącząc Europę" wniosek o dofinansowanie modernizacji tej trasy i wybudowanie siedmiu przystanków osobowych na terenie Miasta Poznania (i jednego poza terenem Poznania). Sama obwodnica towarowa stanowiłaby bardzo dobrą alternatywę dla dostępnych już środków komunikacji publicznej. Uruchomienie pociągów pasażerskich będzie stanowiło jednak duże wyzwanie ze względu na dużą liczbę przejazdów drogowo-kolejowych na terenie Poznania, a większy ruch na torach spowoduje częstsze ich zamykanie. Idealnym rozwiązaniem byłoby zbudowanie przejazdów dwupoziomowych. Wyzwanie dla PKP PLK stanowić będzie zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów po i tak mocno obciążonych torach Poznańskiego Węzła Kolejowego i wjazd na dworzec Poznań Główny.



Rys. 3. Kolejowa Rama Poznania [Transport publiczny 2023]

Prace dotyczące towarowej obwodnicy Poznania nabrały tempa w czerwcu 2022 r., kiedy to podpisano umowę na dofinansowanie ze środków unijnych z Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego 2014-2020 (WRPO 2014+) projektu „Integracja węzłów na północnej obwodnicy towarowej Miasta Poznania z miejskim transportem zbiorowym – dokumentacja". Podczas podpisywania umowy można było usłyszeć komentarz: „To ważna decyzja dla podniesienia oferty obsługi transportowej mieszkańców północnej i wschodniej części Poznania oraz sąsiednich gmin" – mówi Mariusz Wiśniewski, zastępca prezydenta Miasta Poznania – „To także dodatkowa szansa, by nie wjeżdżać do miasta samochodem i nie generować korków" [Poznan PL]. Umowa dotyczy przygotowania dokumentacji projektowej, która decyzją Zarządu Województwa Wielkopolskiego Miasto Poznań otrzymało 6,3 mln zł z WRPO 2014+, gdzie łączna wartość zadania to ponad 8 mln zł. Dokumentacja projektowa dotyczy budowy ośmiu zintegrowanych węzłów przesiadkowych, rozmieszczonych wzdłuż północnej, kolejowej-towarowej obwodnicy Poznania, w sąsiedztwie nowo projektowanych osobowych przystanków kolejowych w następujących lokalizacjach: Poznań Franowo, Poznań Kobylepole, Poznań Zieleniec, Poznań Koziegłowy, Poznań Naramowice, Poznań Piątkowo, Poznań Suchy Las, Swarzędz Nowa Wieś. Nazwy te zostały już poddane konsultacjom z mieszkańcami oraz Radami Osiedli przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu. Za wybudowanie przystanków kolejowych odpowiedzialne jest PKP PLK. W połowie marca 2023 r. PKP Polskie Linie Kolejowe otworzyły oferty w powtórzonym przetargu na przygotowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu „Prace na obwodnicy towarowej Poznania". Do przetargu zgłosiło się ośmiu wykonawców:

- Strabag – 1 879 318 080,90 zł brutto,
- Konsorcjum: Trakcja (lider), PPM-T, AŽD Praha – 1 887 583 333,23 zł brutto,
- Konsorcjum: PORR (lider), Trakcja System – 1 766 869 170,00 zł brutto,
- Konsorcjum: ZUE (lider), NDI, NDI ENERGY – 1 844 847 463,79 zł brutto,
- Konsorcjum: ZRK DOM w Poznaniu (lider), ALUSTA, INTOP Warszawa – 1 717 114 176,53 zł brutto,
- Torpol – 1 466 939 732,30 zł brutto,
- Intercor – 1 998 771 736,83 zł brutto,
- Budimex – 1 819 507 915,59 zł brutto.

Na sfinansowanie zadania podmiot zamierza przeznaczyć 2 118 444 814,49 zł brutto. Zakres zadania to zaprojektowanie i wykonanie prac budowlanych na odcinkach linii kolejowej nr 272, 352, 354, 394, 395, 801, 802, 803, 805 oraz budowa nowej linii 853. Prace obejmują również budowę nowych przystanków, o których była już mowa. Po modernizacji linii kolejowych pociągi pasażerskie miałyby jeździć z prędkością 100-120 km/h. Zamówienie ma zostać zrealizowane w ciągu 43 miesięcy od dnia rozpoczęcia prac. Sam projekt „Prace na obwodnicy towarowej Poznania" ubiega się o dofinansowanie przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę (Connecting Europe Facility-CEF2)". PKP Polskie Linie Kolejowe zastrzegają sobie możliwość unieważnienia postępowania w przypadku braku unijnego dofinansowania.

1.2.3. Inne przykłady Kolei Aglomeracyjnej występujące w Polsce

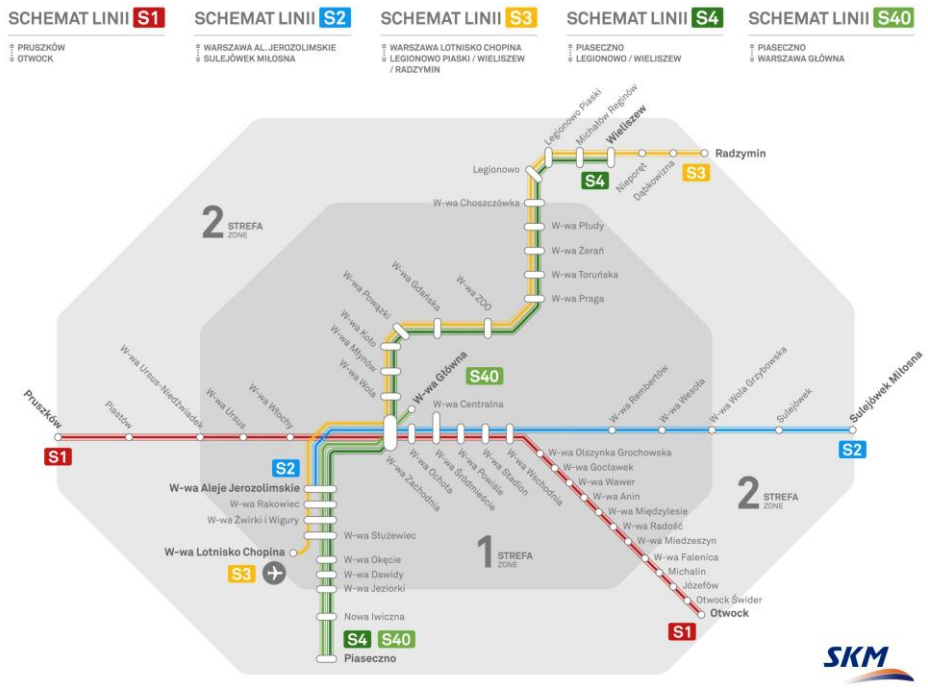
Innym przykładem rozwiązań może być Łódzka Kolej Aglomeracyjna, która swym zasięgiem obejmuje linie kolejowe w woj. łódzkim należące do PKP Polskie Linie Kolejowe. Swą działalnością skupia się na liniach łączących miasta satelickie z Łodzią. Zasięg tej kolei nie ogranicza się do woj. łódzkiego i dociera do innych miast wojewódzkich, jak Warszawa czy Poznań.



Rys. 4. Aktualna mapa połączeń w ramach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej [Łódzka Kolej Aglomeracyjna 2023]

Kolejnym przykładem jest Szybka Kolej Miejska w Warszawie. Łączy ona ze stolicą kraju takie miasta satelickie, jak Radzymin, Pruszków czy Piaseczno. W jej ramach działa pięć linii, które obejmują dwie strefy.

Również Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia rozważa uruchomienie kolei metropolitalnej. W oparciu o opracowanie „Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej na terenie GZM" z 2020 r. uwzględniono realizację do 2035 r. W uchwale XLIX/367/2022 Związku ustalono realizację Kolei Metropolitalnej – głównie na bazie rewitalizacji istniejących linii kolejowych, wraz z pozyskaniem alternatywnego finansowania przewozów kolejowych oraz z zapewnieniem odpowiedniego taboru do ich obsługi.

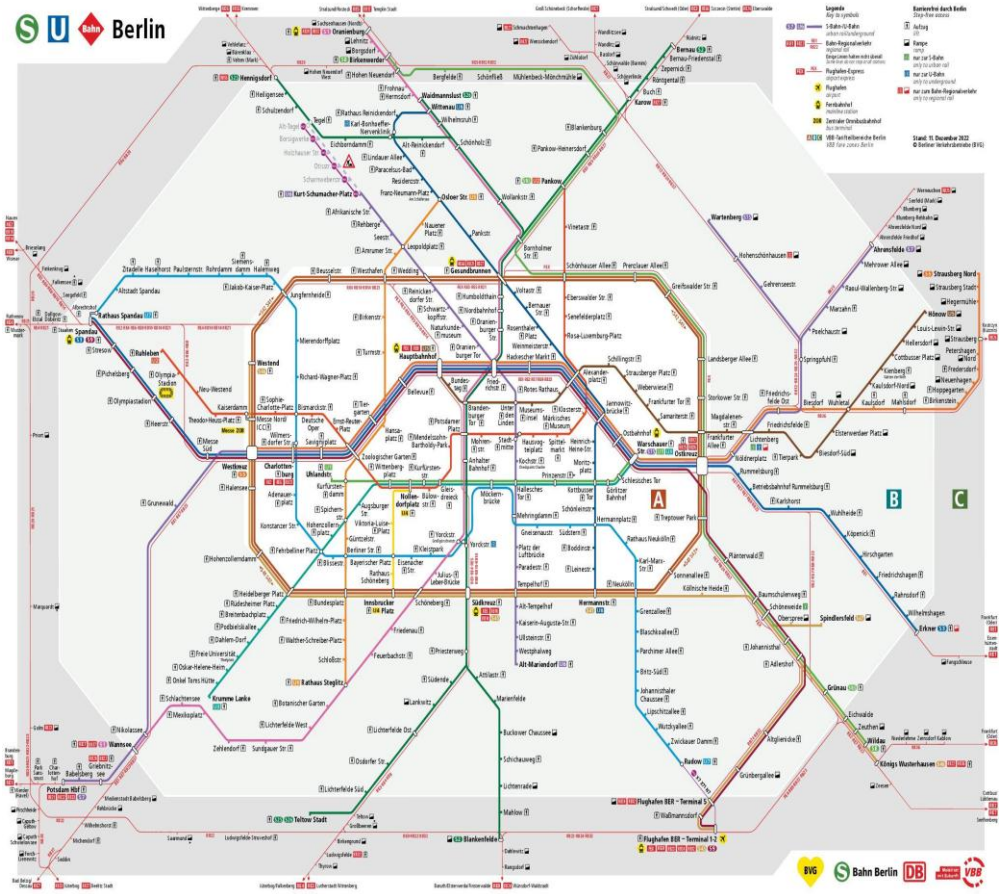


Rys. 5. Aktualna mapa połączeń w ramach Szybkiej Kolei Miejskiej
[Szybka Kolej Miejska 2023]

Również skupiono się na budowie nowych odcinków kolei oraz nowych przystanków kolejowych, z uwzględnieniem nowo powstałych generatorów ruchu w GZM, jak również wyznaczono cel na poprawę dostępności do przystanków w ramach kolei metropolitalnej oraz ich integrację z innymi formami transportu zbiorowego na terenie Związku. W 2023 r. Górnośląska-Zagłębiowska Metropolia dofinansowuje 94 połączenia kolejowe, które są realizowane przez Koleje Śląskie, w tym zawierają się pociągi kursujące na linii Bytom–Gliwice. Ponadto GZM wspólnie z miastami pozyskała finanse na realizację kolejowych inwestycji w ramach rządowego programu „Kolej Plus", na których umowy na realizację podpisano w grudniu 2022 r.

1.2.4. S-Bahn w Berlinie jako pierwowzór Szybkiej Kolei Miejskiej

Jako pierwowzór klasycznej Szybkiej Kolei Miejskiej może służyć przykład najstarszej na terenie Niemiec S-Bahn w Berlinie, obecnie składającej się z 15 linii, której znaczna większość wyjeżdża poza granice stolicy. Sama nazwa S-Bahn wywodzi się z określenia Stadt-Schnell-Bahn, co w wolnym tłumaczeniu znaczy „szybka kolej miejska". Dziennie ze 166 stacji tej kolei korzysta 1,3 mln pasażerów.



Rys. 6. Aktualna mapa połączeń w ramach S-Bahn, U-Bahn oraz tradycyjnej kolei Bahn w Berlinie [S-Bahn Berlin]

Linie S-Bahn rozmieszczone są w trzech grupach:

- linie wschód–zachód, przebiegające na centralnym odcinku przez kolej wiaduktową (*Stadtbahn*),
- linie północ–południe, na centralnym odcinku w tunelu (*Nord-Süd S-Bahn*),
- linie okólne (*die Ringbahn*),

Pierwsze uruchomienie pociągów lokalnych na średnicowej linii estakadowej (*Standtbahn*) nastąpiło w 1882 r. Następnie rozwinęły się również koleje podmiejskie. Elektryfikację kolei zaczęto w 1924 r., zaś w 1930 r. zostały one połączone w system S-Bahn.

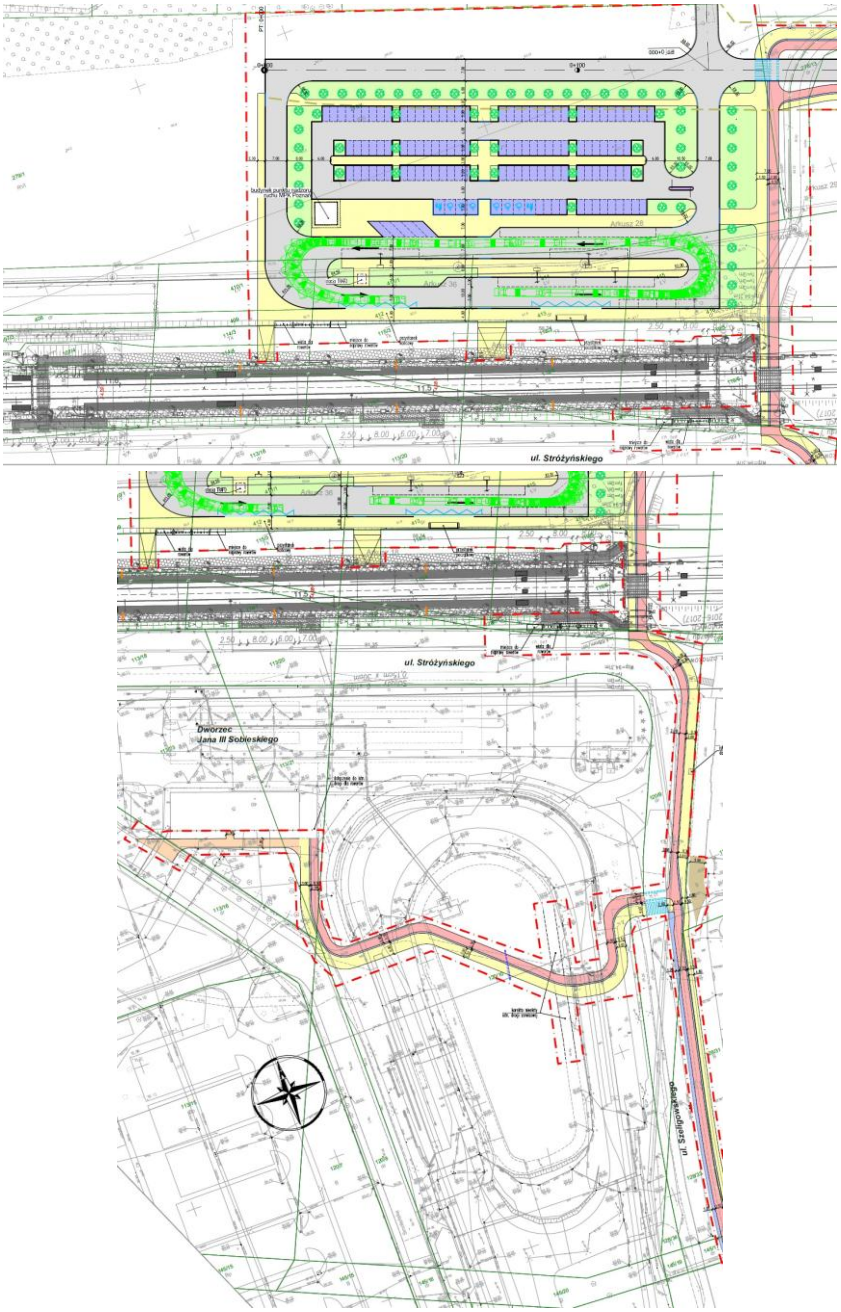
2. KOLEJ METROPOLITALNA NA STYKU MIASTA I TRASY KOLEJOWEJ

2.1. Studium przypadku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej

Pomorska Kolej Metropolitalna to pierwsza od prawie 40 lat zbudowana od początku linia kolejowa w Polsce. To także pierwsza linia wybudowana przez samorząd wojewódzki, a nie przez PKP. Pokazuje to, jak wiele podmiotów musi ze sobą współpracować, aby tworzyć kolejne odcinki, które pomagają mieszkańcom z peryferii dostać się do miejsc pracy, szkoły, czy innych obiektów usługowych. To też rewolucja na terenie woj. pomorskiego, którego cechuje wysoka komplementarność z innymi projektami infrastrukturalnymi oraz założeniami polityki gospodarczej, transportowej i środowiskowej wdrażanej na wszystkich szczeblach, od miasteczek sięgając do szerszego regionu i biorąc pod uwagi zapisy dokumentów Unii Europejskiej.

2.2. Plany budowy węzłów przesiadkowych w Poznańskiej Kolei Metropolitalnej – stacja Poznań Piątkowo jako węzeł intermodalny

Przykładem realizacji inwestycji na styku miasta i trasy kolejowej może być przystanek Poznańskiej Kolei Metropolitalnej Poznań Piątkowo. Choć przystanek póki co jest na etapie projektu, już w tej chwili obrazuje to, z jakim wyzwaniem mamy do czynienia i ile wysiłku to wszystkich interesariuszy wymaga. Projekt był opiniowany przez Zarząd Osiedla Piątkowo na posiedzeniu zdalnym 25 kwietnia 2023 r. Uchwałą nr 46/V/2023 r. Zarządu Osiedla Piątkowo został on zaopiniowany pozytywnie. Od strony południowej przewiduje on przebieg ścieżek pieszych oraz rowerowych w rejonie pętli tramwajowej oraz dworca autobusowego „Os. Sobieskiego". Przy samym przystanku PKM zlokalizowane zostaną również wiaty na rowery wraz z miejscem do naprawy jednośladów. Zaś po północnej stronie torów ma zostać zlokalizowany parking dla samochodów osobowych wraz z pętlą autobusową. Przewidziano na niej stanowiska do ładowania autobusów elektrycznych, które również znajdują się już na istniejącej pętli autobusowej Sobieskiego. Projekt ten jest flagowym przykładem węzła intermodalnego, który uwzględnia i integruje wszystkie możliwe formy transportu: kolei, samochodów, komunikacji miejskiej(tramwaj oraz autobus) i rowerowej. Jest to również projekt dotyczący gruntów we władaniu Miasta Poznania, który odpowiedzialnie i po partnersku chce wybudować niezbędną infrastrukturę towarzyszącą przystankowi Poznańskiej Kolei Metropolitalnej Poznań Piątkowo.

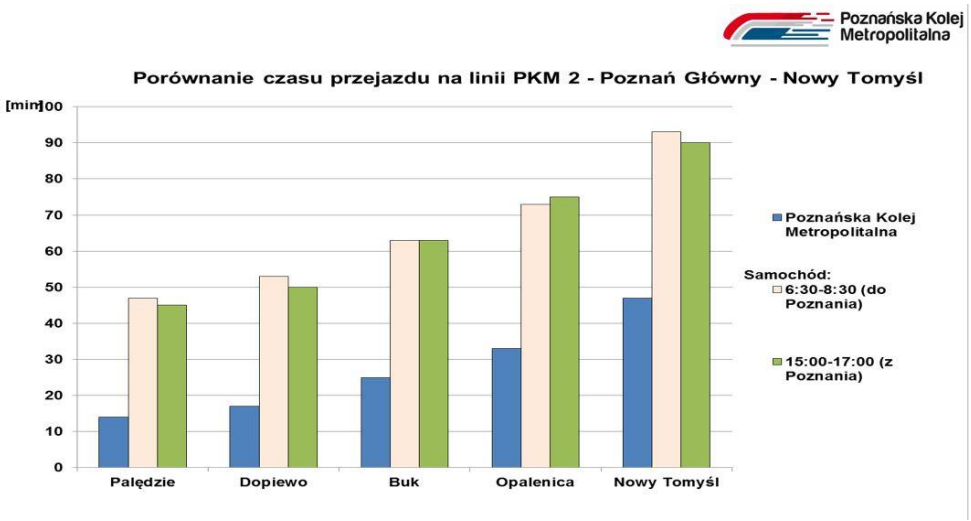


Rys. 7-8. Fragmenty opracowania projektu węzła przesiadkowego Poznań Piątkowo firmy Dromost [Rada Osiedla Piątkowo 2023]

3. KOLEJ METROPOLITALNA JAKO SZANSA DLA REGIONU

3.1. Przejazd koleją i samochodem w ujęciu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej

Przy otwarciu tras Poznańskiej Kolei Metropolitalnej w czerwcu 2018 r. zostały przedstawione grafiki porównujące czasy przejazdu poszczególnych odcinków linii kolejowej z komunikacją indywidualną, mianowicie samochodem osobowym. Każdy wykres pokazywał, iż kolej jest znacznie lepszym środkiem transportu, jeżeli chodzi o czas przejazdu.



Rys. 9. Porównanie czasu przejazdów na linii PKM 2 – Poznań Główny–Nowy Tomyśl [Poznan PL 2023]

Jak widać, największe różnice są na trasie do Poznania z Palędzia i Dopiewa. Ta sama trasa koleją jest pokonywana w czterokrotnie krótszym czasie niż samochodem osobowym. Dzięki temu zmniejsza się ruch tych ostatnich pojazdów i tym samym są mniejsze korki, smog oraz ruch aut osobowych w centrum Poznania. Ma to duży wpływ na pozyskanie pracowników dla Poznania z ościennych gmin wokół metropolii. Przyjezdni z pewnością mogą liczyć na wyższe zarobki w stolicy województwa wielkopolskiego. Warto nadmienić, iż to ta stacja jest drugim największym przystankiem kolejowym pod względem wymiany pasażerskiej w 2021 r. Ustępuje jedynie Wrocławiowi, który obsługuje ponad 17 milionów pasażerów rocznie.

Największe stacje pod względem wymiany w 2021 r.				
stacja	liczba pasażerów (mln pasażerów)	średnia dobowa wymiana pasażerska (tys.)	średnia liczba pociągów na godzinę	średnia wymiana pasażerska na jedno zatrzymanie
Wrocław Główny	17,11	46,88	18	108
Poznań Główny	14,98	41,04	16	106
Kraków Główny	11,75	32,20	13	101
Katowice	11,10	30,41	17	74
Warszawa Centralna	8,90	24,40	8	125
Warszawa Wschodnia	8,65	23,70	30	33
Gdynia Główna	8,37	22,92	19	51
Warszawa Zachodnia	8,04	22,03	31	29
Gdańsk Główny	7,96	21,81	15	62
Gdańsk Wrzeszcz	6,90	18,89	18	43

Rys. 10. Największe stacje pod względem wymiany pasażerskiej w 2021 r. [UTK 2023]

3.2. Szansa na rozwój – połączenie Poznańskiej Kolei Metropolitalnej ze Śremem

Szansą na rozwój dla Poznańskiej Kolei Metropolitalnej z pewnością będzie połączenie kolejowe ze Śremem, które utraciło regularne połączenia kolejowe w 1995 r. W tej chwili został złożony do Kolei+, który zakłada rewitalizację fragmentu linii kolejowej 369 na odcinku Śrem–Czempiń i zostanie ona włączona do linii 271 na trasie Poznań–Wrocław. Starania o remont tej trasy zostały już rozpoczęte prawie pięć lat temu, kiedy to burmistrz Śremu Adam Lewandowski wraz z dyrektorem Stowarzyszenia Metropolia Poznań Piotrem Wiśniewskim przedstawili koncepcję projektową zadania pt. „Rewitalizacja linii nr 369 na odcinku Śrem–Czempiń w celu przywrócenia parametrów eksploatacyjnych i wznowienia ruchu kolejowego”.

3.3. Kolej Metropolitalna w ujęciu Transit Oriented Development

Przy okazji badanie kolei metropolitalnej nie sposób przywołać pojęcia Transit Oriented Development (TOD). Jest to rozwijający się trend polegający na tworzeniu kompaktowych różnorakich społeczności, które są skupione wokół wysokiej jakości systemów kolei rozprzestrzenionych pośród wielofunkcyjnych dzielnic. Mieszkańcy wtedy nie pozostają zależni jedynie od samochodu. Jednak podejście do tego tematu wymaga dużej wiedzy eksperckiej i rozległych badań terenowych. Przykładem takiego planowania jest z pewnością rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej pod rozwijające się tereny mieszkaniowe wokół Trójmiasta, o których wspomnieliśmy we wcześniejszej części artykułu.

4. PODSUMOWANIE

Tab. 1. Tabela porównawcza badanych polskich przykładów kolei metropolitalnej w odniesienie do przykładu modelowego S-Bahn w Berlinie [opr. aut.]

Rodzaj kolei	**Liczba przystanków**	**Liczba linii**	**Rodzaj aglomeracji**	**Układ linii**	**Liczba pasażerów (miesięcznie)**
S-Bahn Berlin	166	15	Monocentryczna	Liniowy i po obwodzie	39 mln
Poznańska Kolej Metropolitalna	96	5	Monocentryczna	Liniowy	1,78 mln
Pomorska Kolej Metropolitalna	31	4	Policentryczna (konurbacja)	Liniowy i po obwodzie	410 tys.
Szybka Kolej Miejska (Warszawa)	55	5	Monocentryczna	Liniowa	>1 mln
Łódzka Kolej Aglomeracyjna	65	6	Monocentryczna	Liniowy i po obwodzie	767 tys.

Modelowym przykładem i zarazem pierwowzorem typowej kolei metropolitalnej jest kolej S-Bahn w Berlinie, który powstał w 1882 r. Rozwijał się przez kolejne 40 lat do osiągnięcia pełnego systemu koncentryczno-promienistego. W ślad za rozwojem transportu kolei metropolitalnej nastąpiła intensyfikacja rozwoju zabudowań mieszkaniowych i usługowych, co stanowiło podstawę sukcesu tego rodzaju kolei. Polskie przytoczone przykłady stanowią próbę odpowiedzi na popularyzację transportu zbiorowego oraz stworzenia alternatywy dla komunikacji indywidualnej w ramach powiązań regionalnych w metropoliach. W badanych metropoliach miesięczna ilość pasażerów jest bardzo zróżnicowana, jednak w porównaniu do wyników osiąganych przez kolej S-Bahn ośrodek metropolii poznańskiej, który jest liderem w Polsce, reprezentuje wynik 20-krotnie mniejszy niż Berlin. Jak widać na przykładzie kolei w Polsce, liczba przystanków rzutuje na większą liczbę pasażerów. Lider – Poznańska Kolej Metropolitalna – nieznacznie przekracza połowę dostępnych przystanków systemu S-Bahn.

Jak pokazały kolejne przykłady, kolej metropolitalna jest wyzwaniem inwestycyjnym, gdyż wymaga dużych nakładów finansowych oraz koordynacji i zaangażowania wielu podmiotów. Czy stacja kolei metropolitalnej bez ścieżek pieszych i rowerowych oraz zapewnienia odpowiedniej infrastruktury towarzyszącej, jak parkingi ma szansę powodzenia? Niestety nie, dlatego potrzebna jest współpraca na wielu płaszczyznach. Jedną z nich są władze lokalne – samorząd. Ten organ musi współpracować z marszałkiem województwa oraz ludźmi na szczeblu cen-

tralnym. Tak szerokie grono jest jeszcze zależne od Polskich Kolei Państwowych, których spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zarządza państwową siecią linii kolejowych w naszym kraju. Z drugiej zaś strony po realizacji takiego przedsięwzięcia jest duża szansa dla podmiejskich gmin na szybkie i sprawne dotarcie do centrum metropolii, gdzie można znaleźć lepsze miejsce pracy, nauki czy rozrywki. To również szansa dla środowiska, poprzez mniejszy ślad węglowy czy smog, który obecnie jest tak mocno monitorowany. Pewne jest także, że sam proces projektowania i realizacji takich przedsięwzięć jest czasochłonny. Dotąd rozpoczęte projekty kolei metropolitalnej wciąż są rozwijane i na pewno będą poddawane ewaluacji po kolejno oddawanych etapach. Należy mieć nadzieję, że władze i odpowiedzialni za te projekty dalej będą rozwijać linie kolei metropolitalnej, tym samym popularyzując ten środek transportu i dawać impuls innym miastom do wprowadzania tej formy transportu zbiorowego.

LITERATURA

Bul R., 2011, *Dojazdy ludności do pracy w aglomeracji poznańskiej*, „Transport Miejski i Regionalny", nr 7/8.

Bul R., 2016, *Poznańska Kolej Metropolitalna jako odpowiedź na zmiany przestrzenne i demograficzne zachodzące na obszarze Poznania i jego strefy podmiejskiej*, „Transport Miejski i Regionalny", nr 9.

Bul R., Kaczmarek T., 2014, *Społeczne uwarunkowania rozwoju kolei metropolitalnej w aglomeracji poznańskiej, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

Bul R., Rychlewski J., 2012, *Kolej aglomeracyjna jako podstawowy element system transportu publicznego w aglomeracji poznańskiej*. *Transport publiczny w aglomeracji poznańskiej – propozycje usprawnień*, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej, Poznań.

Bul R., Rychlewski J., 2015, *Sieć kolejowa i kolej metropolitalna. Koncepcja kierunków rozwoju przestrzennego metropolii Poznań-podejście zintegrowane*, Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Projekt na zlecenie Stowarzyszenie Metropolia Poznań.

Cervero R., Murphy S., Ferrel C., 2004, *Transit Oriented Development in the United States*, Transit Cooperative Research Program, Transportation Research Board, Washington.

Kaczmarek T. (red.), 2010, *Strategia rozwoju aglomeracji poznańskiej – metropolia Poznań*, Centrum Badań Metropolitalnych, Poznań.

Kaczmarek T., Łodyga B., 2011, *Rozmieszczenie, dynamika i struktura ludności, Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej*, Centrum Badań Metropolitalnych, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

Kaczorek M., 2010, *Kolej w Berlinie*, „Technika Transportu Szynowego", nr 1-2.

Kopeć K., 2018, *Pomorska Kolej Metropolitalna: funkcjonowanie i kierunki rozwoju*, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe", t. 19, nr 6.

Krych A., Rychlewski J., 2003, *Rozwiązania tramperowe w aglomeracji poznańskiej – idea, studia i problemy aplikacji*, Materiały Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej „Zintegrowany system miejskiego transportu szynowego", Wrocław.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna, https://lka.lodzkie.pl/_data/gfx/2022/mapa_2023_www.jpg (dostęp: 22.05.2023).

Pazdro P., Judek S., Skibicki J., 2010, *Kolej metropolitalna w trójmieście – inne spojrzenie*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Elektrotechniki i Automatyki Politechniki Gdańskiej", nr 27.

Pirveli M., 2010, *Funkcja metropolitalna a process globalizacji*, „Studia Regionalne i Lokalne", 4(14).

Pomorska Kolej ma potencjał do dalszego rozwoju, https://www.pkm-sa.pl/2021/09/24/pomorska-kolej-ma-potencjal-do-dalszego-rozwoju/ (dostęp: 16.05.2023).

Pomorska Kolej Metropolitalna, https://www.pkm-sa.pl/wp-content/gallery/schemat-korekta-2018/schematpkm_2018.jpg (dostęp: 10.05.2023).

Poznan PL 2023, https://www.poznan.pl/mim/info/news/kolejowa-obwodnica-poznania,182409.html (dostęp: 16.05.2023).

Poznańska Kolej Metropolitalna, https://kolej.metropoliapoznan.pl/data/mapy/7/o/pelna-mapa-wszystkie-stacje-z-legenda-grudzien-2022.jpg (dostęp: 16.05.2023).

Przewozy pasażerskie – wymiana pasażerska na stacjach, https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/18886,Przewozy-pasazerskie.html (dostęp: 29.05.2023).

Rada Osiedla Piątkowo, https://www.facebook.com/photo?fbid=5351087944994252&set=pcb.5351141838322196 (dostęp 28.05.2023).

Renne J.L.,2009, *From transit-adjecent to transit-oriented development*, "Local Envoirment", vol. 14, no. 1.

Rudnicki A., 2010, *Zrównoważona mobilność a rozwój przestrzenny miast*, „Czasopismo Techniczne–Architektura", z. 3.

Rychlewski J., 2011, *Program rozwoju kolei metropolitalnej w strategii rozwoju poznańskiego obszaru metropolitalnego*, Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego – VIII Konferencja Naukowo-Techniczna, Rosnówko.

S-Bahn mapa, https://sbahn.berlin/fileadmin/user_upload/Liniennetz/S_U-Bahn-Liniennetz.pdf (dostęp: 23.05.2023).

Słownik Języka PWN 2023a https://sjp.pwn.pl/sjp/aglomeracja;2549040.html (dostęp: 16.05.2023).

Słownik Języka PWN 2023b, https://sjp.pwn.pl/sjp/metropolia;2567722.html (dostęp: 16.05.2023).

Suchorzewski W., 2010, *Rola transportu w kształtowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej miast*, „Czasopismo Techniczne-Architektura", z. 3.

Szybka Kolej Miejska w Warszawie, https://www.skm.warszawa.pl/wp-content/uploads/2023/03/SKM_schemat_linii_2023_cala_siec-scaled.jpg (dostęp: 22.05.2023).

Śleszyński P., 2013, *Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.

TRAKO, 2010, *Analiza zapotrzebowania na pasażerskie przewozy kolejowe w otoczeniu komunikacyjnym linii kolejowych w województwie wielkopolskim pod kątem zaspokojenia potrzeb przewozowych przez środki transportu*, Opracowanie na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu, Wrocław.

Transport publiczny 2023, https://www.transport-publiczny.pl/img/20200524041221KolPoz2.jpg (dostęp: 18.05.2023).

W niedzielę rusza Poznańska Kolej Metropolitalna, https://www.poznan.pl/mim/info/pictures/porownanie-czasu-przejazdu-na-linii-pkm2-poznan-gl-nowy-tomysl,pic1,1016,119473,199407,show2.jpg (dostęp: 29.05.2023).

Wesołowski J., 2003, *Szybka Kolej Regionalna – geneza i formy współcześnie*, „TTS Technika Transportu Szynowego", t. 10, nr 5.

WYG Consulting Sp. z o.o., 2014, *Koncepcja zintegrowanego transportu publicznego w oparciu o linie Poznańskiego Węzła Kolejowego z wydzieleniem kolejowego ruchu metropolitalnego*, WYG International, Warszawa.

METROPOLITAN RAILWAY AS AN INVESTMENT CHALLENGE AND OPPORTUNITY FOR THE REGION

Summary

In this article described below, the subject od the metropolitan railway, or in other regions called the agglomeration railway. This is a major investement challenge for all entities involved in this project. Starting from ensuring proper routing, throught the rolling stock and ending with the development of the space near the railway station. It is also an opportunity for the region in a fast and alternative to passenger cars means of transport between towns and the center of the metropolis. It is also a pro-ecological solution in the era of such an important perion in which we are currently facing a climate crisis.

Keywords: metropolitan railway, agglomeration railway, investment coordination, transit oriented development, sustainable development

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.9

Martyna PUC[*], Dominika PAZDER[**]

PROBLEMATYKA WYZNACZANIA OBSZARÓW METROPOLITALNYCH W POLSCE

Obszary metropolitalne zajmują coraz ważniejsze miejsce w strategicznych dokumentach krajowych. Delimitacja obszarów metropolitalnych, czyli określenie ich zasięgu terytorialnego i tym samym liczby mieszkańców, jest jedną z najbardziej kontrowersyjnych kwestii na temat metropolii. W Polsce nie ma jednej oficjalnie przyjętej koncepcji wyznaczania obszaru metropolitalnego. Obszar metropolitalny to nie tylko samo centrum metropolii – czyli jej wysoko zurbanizowane miasta i dzielnice, ale cały obszar funkcjonalny, będący układem wzajemnie zależnych działań z zakresu produkcji, wymiany, konsumpcji i administracji. W artykule przedstawiono wybrane klasyfikacje obszarów metropolitalnych Polski oraz scharakteryzowano 12 wybranych obszarów na podstawie miast zrzeszonych w Unii Metropolii Polskich.

Słowa kluczowe: metropolia, obszar metropolitalny, funkcje metropolitalne, ustawa metropolitalna, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia

1. WPROWADZENIE

Najważniejszym wyznacznikiem współczesnego modelu rozwoju jest metropolizacja. Współczesne przekształcenia przestrzeni miejskich zmieniły relacje między dużymi miastami a ich bezpośrednim otoczeniem. Rozwój gospodarczy i procesy globalizacji spowodowały, że wielkie miasta weszły w nową fazę urbanizacji – fazę metropolizacji [Budner 2008].

Pojęcie metropolii towarzyszy ludzkości od starożytnej Grecji, co odzwierciedla pochodzenie słowa „metropolis", złożonego z „meter – matka" i „polis – miasto".

[*] Słuchacz studiów podyplomowych „Planowanie przestrzenne – skala miasta i regionu" prowadzonych na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej w latach 2022-2023.

[**] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0002-0071-3540.

Państwa, które zakładały kolonie, nazywano metropolis (czyli państwo-matka), jednak współcześnie używane słowo metropolia jest już rozumiane w innym, szerszym i nie tak jednoznacznym znaczeniu.

Proces metropolizacji jest rodzajem procesu urbanizacji różniącym się od wcześniej zachodzących procesów tego typu. Siłę napędową metropolizacji stanowią: rozwój technologii jej ścisły związek z procesami produkcji i zarządzania (gospodarka oparta na wiedzy) oraz szeroko rozumiany proces globalizacji zjawisk gospodarczo-społeczno-kulturowych [Budner 2008]. Dyskusja o metropoliach i obszarach metropolitalnych ma nie tylko charakter społeczno-gospodarczego i przestrzenno-funkcjonalnego, ale również strategiczno-polityczny. Metropolie rozwijają się dynamiczniej i silniej niż większość obszarów poza nimi, funkcjonując często w układzie sieciowym z innymi metropoliami oraz bazując na wymianie: idei, dóbr, kapitału, a także mieszkańców. Są również nieodzowną siłą napędową gospodarki i innowacji, koncentrując ośrodki nauki i kultury, przyciągając mieszkańców z kraju i zza granicy. Jako ośrodki kapitału i władzy są liczącymi się graczami w skali międzynarodowej, decydującymi o sile i rozpoznawalności danego kraju.

W Polsce problematyka metropolii pojawia się w debatach publicznych od ponad trzech dekad. Nie ulega wątpliwości, że proces metropolizacji stanowi jeden z najważniejszych czynników rozwojowych współczesnych państw demokratycznych. Za umowną cezurę można przyjąć rok przełomu ustrojowo-gospodarczego, tj. 1989 r. Rola ośrodków wielkomiejskich od początku reformy samorządowej była szczególna, ale niedostrzeżona w ich początkowej fazie. Na mocy ustawy o samorządzie terytorialnym z 1990 r. wielkie miasta miały taki sam status jak małe gminy, co powodowało ich dysfunkcjonalność oraz brak możliwości dalszego rozwoju. Skala zadań stojących przed dużym miastem jest zupełnie inna niż małej gminy wiejskiej [Słobodzian 2011]. Kwestie metropolitalne pojawiły się również w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 [Koncepcja… 2012] oraz w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie [Krajowa Strategia 2010]. Wymienione dokumenty strategiczne podkreślały znaczenie największych ośrodków miejskich w kraju. W 2013 r. pojawił się również pomysł utworzenia powiatu metropolitalnego, gdzie z projektu ustawy wynikało, że tworzona jest nowa jednostka samorządu terytorialnego, która miała być jednostką pomiędzy powiatem a regionem. Zakres działania i katalog zadań realizowany przez powiat metropolitalny był niespójny i nieadekwatny do realiów funkcjonowania obszarów metropolitalnych w Polsce [Kmieciak, Antkowiak 2017]. W 2015 r. pojawiła się pierwsza ustawa o związkach metropolitalnych, która za obszar metropolitalny uznawała spójną pod względem przestrzennym strefę oddziaływania miasta będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa. Pomimo tego, że ustawa została podpisana przez prezydenta kraju, proces tworzenia obszarów metropolitalnych nie był kontynuowany, co związane było z sytuacją polityczną w kraju i kontrowersyjnymi zapisami ustawy. Nowe podejście do funkcjonowania związków metropolitalnych polegało na rezygnacji z koncepcji tworzenia struktur metropolitalnych w skali całego kraju oraz na skoncentrowaniu się

na uregulowaniu tej kwestii wyłącznie na obszarze woj. śląskiego, gdzie od dekady prowadzone były działania mające na celu wzmocnienie więzi metropolitalnych. Dopiero 9 marca 2017 r. została uchwalona ustawa o związku metropolitalnym w woj. śląskim, na mocy której powstała Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM), która jest pierwszym związkiem metropolitalny w kraju.

2. METROPOLIA, OBSZAR METROPOLITALNY, METROPOLIZACJA – WYJAŚNIENIE POJĘĆ

Pojęcie „metropolia" do tej pory nie zostało zdefiniowane precyzyjnie ani pod kątem prawnym, ani statystycznym. Delimitacja obszarów metropolitalnych, czyli określenie ich zasięgu terytorialnego, a tym samym m.in. liczby mieszkańców, jest jedną z najbardziej kontrowersyjnych kwestii debaty na temat metropolii. W Polsce nie ma jednej oficjalnie przyjętej koncepcji wyznaczania obszaru metropolitalnego, w związku z tym problemem jest porównywanie i analiza danych dotyczących rozwoju obszarów metropolitalnych w Polsce.

Obszar metropolitalny to nie tylko wysoko zurbanizowane miasta i dzielnice, ale i cały otaczający obszar funkcjonalny, będący układem wzajemnie zależnych działań z zakresu produkcji, wymiany, konsumpcji i administracji. Podstawową cechą obszaru metropolitalnego stanowi integracja funkcjonalna, co oznacza rozwój nie tylko funkcji wewnętrznych, ale również zewnętrznych, które są zlokalizowane w różnych częściach tego obszaru. Według Roberta Szmytkie [2013] obszar metropolitalny jest jednostką funkcjonalną tworzoną przez duży, złożony i spójny funkcjonalnie zespół miejski (osadniczy), którego istotną cechę stanowi występowanie funkcji metropolitalnych, a także powiązań funkcjonalnych. Natomiast T. Markowski i T. Marszał definiują obszar metropolitalny jako wielkomiejski układ osadniczy obejmujący strefę o zaznaczonym bezpośrednim zasięgu codziennego oddziaływania (miejsce pracy i zamieszkania) oraz tereny możliwości rozwojowych. Na obszarze metropolitalnym zachodzą procesy metropolizacji i występuje wystarczające nagromadzenie działalności uzupełniających metropolitalne funkcje ośrodka centralnego. Jest to również obszar o dużej skali wewnętrznej integracji funkcjonalnej z dobrze rozwiniętą siecią transportową.

Obszar metropolitalny rozpatrywać można w dwóch wymiarach: przestrzenno-funkcjonalnym oraz organizacyjno-prawnym. Pierwszy wymiar odnosi się do m.in. rozwoju infrastruktury technicznej, wpływającej na spójność obszaru oraz zagospodarowanie terenu, które prowadzić powinno do racjonalnego rozmieszczenia funkcji. Z kolei wymiar organizacyjno-prawny obejmuje system planowania, administrowania i zarządzania rozwojem, który jest kluczowy dla rozwoju obszaru metropolitalnego, ponieważ determinuje cele, procesy i formy zagospodarowania przestrzennego [Czapiewska 2019].

Współcześnie metropolie mają wiele charakterystycznych cech, które są wspólne dla tego typu miast na całym świecie. Odznaczają się określonym wyglądem, specyficzną struktura przestrzenną, funkcjami, a także silnymi powiązaniami z innymi metropoliami [Zuzańska-Zyśko 2016]. Przyjmuje się dość powszechnie, że jest to miasto liczące milion i więcej mieszkańców. Próg ten w przypadku metropolii regionalnych obniża się zazwyczaj do 500 000. Obok kryterium ilościowego bierze się również pod uwagę cechy morfologiczne i funkcjonalne. Struktura morfologiczna aglomeracji musi się składać z trzech komplementarnych obszarów: jądra miasta, przedmieść i strefy podmiejskiej. W przypadku strefy podmiejskiej nie istnieje ścisła delimitacja, toteż w zależności od wielkości obszaru zurbanizowanego strefa może się rozciągać w promieniu od kilkunastu do kilkudziesięciu kilometrów [Smętkowski 2008]. Według Unii Metropolii Polskich metropolia to kompleks osiedleńczy miast(a) wiedzy – region, w którym żyje ponad 500 tys. mieszkańców, ośrodki krajowe – ponad 200 tys. Unia Metropolii Polskich wskazuje 12 obszarów metropolitalnych: warszawski (jako jedyny obszar metropolitalny o znaczeniu europejskim), gdański, krakowski, poznański, wrocławski, katowicki, łódzki, szczeciński, bydgosko-toruński oraz białostocki, rzeszowski i lubelski [*Koncepcja przestrzennego zagospodarowania*… 2012].

Metropolie to nowoczesne ośrodki wysoko wydajnej gospodarki o dominacji usług m.in. naukowych, doradczych, finansowych, publikacyjnych i medialnych, jak również siedziby zarządów globalnych korporacji. Ponadto metropolie to miejsca promujące innowacje technologiczne, nowe wzorce kulturowe oraz style życia i wartości. Są to obszary bardzo dobrze skomunikowane ze światem. Zasoby kulturowe powodują, że są atrakcyjnymi miejscami odwiedzin turystów różnego typu (głównie turystów biznesowych) ze wszystkich kontynentów [Smętkowski 2008].

Metropolie są wymianą dóbr, kapitału i idei, która dokonuje się na poziomie światowych metropolii. Rozwój terytorialny ośrodków metropolitalnych wpływa na różnicowanie terytorialne większości krajów, ponieważ metropolie koncentrują sektory o wysokim tempie wzrostu, które rozwijają się szybciej niż większość obszarów pozametropolitalnych [Smętkowski 2008].

Jak podaje B. Jałowiecki [2000], aby miasto mogło stać się metropolią, musi spełniać następujące warunki: musi mieć co najmniej milion mieszkańców, charakteryzować się doskonałością i wszechstronnością usług, instytucji i wyposażenia; potencjałem innowacyjnym w zakresie technicznym, ekonomicznym, społecznym, politycznym i kulturalnym oraz wyjątkowością i specyfiką miejsca. Tylko miasto odznaczające się takimi cechami może przejąć „funkcje kierownicze" i stać się metropolią [Jałowiecki 2000].

W polskim ustawodawstwie również brakuje jednoznacznej definicji metropolii. Ustawa o związku metropolitalnym w województwie śląskim, przyjęta w 2017 r., nie precyzuje tych pojęć. Pojęcie związku metropolitalnego w ustawie zdefiniowane jest jako „zrzeszenie gmin województwa śląskiego, charakteryzujących się istnieniem silnych powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, położonych na obszarze spójnym pod względem przestrzennym, który

zamieszkuje co najmniej 2 000 000 mieszkańców.W skład związku metropolitalnego wchodzi miasto na prawach powiatu Katowice". W rozporządzeniu Rady Ministrów, wydanym w oparciu o wskazaną ustawę, określony jest obszar i granice Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia obejmują gminy–miasta na prawach powiatu: Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy i Zabrze, gminy o statusie miasta: Będzin, Bieruń, Czeladź, Imielin, Knurów, Lędziny, Łaziska Górne, Mikołów, Pyskowice, Radzionków, Sławków, Tarnowskie Góry i Wojkowice oraz gminy: Bobrowniki, Bojszowy, Chełm Śląski, Gierałtowice, Kobiór, Mierzęcice, Ożarowice, Pilchowice, Psary, Rudziniec, Siewierz, Sośnicowice, Świerklaniec, Wyry i Zbrosławice".

Markowski i Marszał [2006] pojęcie metropolizacji definiują jako pojęcie funkcjonalne, a nie morfologiczne, które oznacza konieczność spełnienia określonych kryteriów funkcjonalnych. Przyjmują również, że istnieje hierarchiczna struktura metropolizacji, tj. na poziomie regionalnym, krajowym, kontynentalnym czy globalnym.

Metropolizacja przestrzeni łączy się z występowaniem metropolii. Metropolizacja tworzy metropolie, te zaś tworzą obszar metropolitalny. Występowanie metropolii jest warunkiem uruchomienia procesu metropolizacji otaczającej metropolie przestrzeni.

Metropolizacja przestrzeni jest to proces:

- związany z krystalizowaniem się nowego typu struktury przestrzennej, ogniskowaniem rozwoju w wybranych, fragmentach przestrzeni, które zyskują przewagę nad innymi jednostkami i zyskują międzynarodową rangę;
- zmieniający charakter i siłę powiązań między ośrodkiem centralnym a otaczającym regionem, związanym z rozwojem systemu synergicznych powiązań funkcjonalnych na otaczających obszarach oraz przenoszenie poza ośrodek centralny miejskiego stylu życia z zachowaniem zdecydowanej i wszechstronnej dominacji centrum;
- prowadzący do zmian w użytkowaniu przestrzeni na obszarach miast oraz ich stref podmiejskich i do powstawania dużego, złożonego zespołu osadniczego;
- oznaczający taki rozwój przestrzeni zurbanizowanej, który prowadzi do ekspansji, eksportu i kopiowania rozwiązań miejskich stworzonych w metropoliach [Markowski, Marszał 2006].

Proces metropolizacji można ujmować w trzech wymiarach:

- metropolizacja przestrzenna (powstanie specyficznych przestrzeni metropolitalnych, przekształcenie przestrzeni dużych miast i otoczenia w regionie silnie zurbanizowanym, powstanie złożonych układów osadniczych często policentrycznych, zacieranie się granic przestrzennych [administracyjnych]);
- metropolizacja funkcjonalna (rozwój usług metropolitalnych, wzrost znaczenia gospodarczego miast na podstawie koncentracji funkcji metropolitalnych, powstanie regionów funkcjonalnych w zapleczu metropolii (obszary metropolitalne powiązane funkcjonalnie z rdzeniem));

– metropolizacja sieciowa (rozwój dużych miast wywołany współpracą gospodarczą za pośrednictwem sieci powiązań na duże odległości; powstanie metropolii strategicznych – węzłów o różnej randze w sieci powiązań; tworzenie się złożonych struktur miast o policentrycznym układzie (region miejski złożony z sieci miast, tzw. miasto sieciowe) [Zuzańska-Żyśko 2016].

Pojęcie metropolizacji rozpatruje się w różnych ujęciach. Proces metropolizacji jest dobrze udokumentowany w literaturze zagranicznej, natomiast na gruncie polskim wymaga jeszcze dalszych badań [Zuzańska-Żyśko 2016].

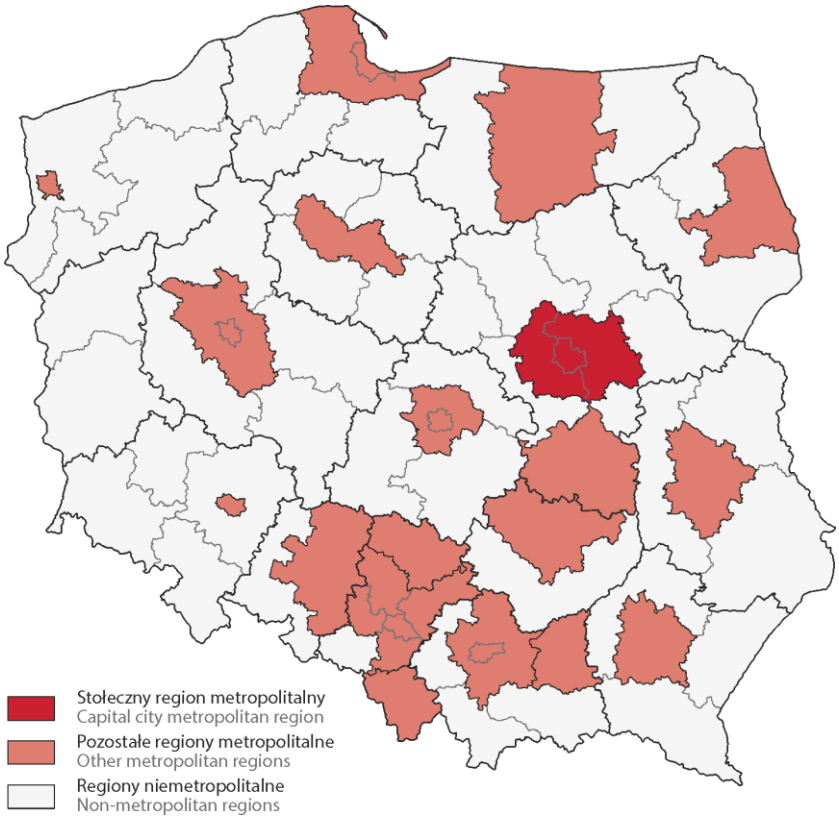
Metropolizacja dotyczy przede wszystkim integracji funkcjonalnej obszaru metropolitalnego, tj. samego miasta (będącego jego rdzeniem) i powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia, jako drugiej ważnej części składowej tego obszaru. Chodzi tu głównie o powiązania miejsc pracy i miejsc zamieszkania, oparte na dobrze rozwiniętej sieci transportowej. Funkcje metropolitarne są pełnione przez cały ten obszar, a nie tylko przez miasto, które go tworzy. Funkcje te są zatem zlokalizowane w różnych jego częściach, a nie tylko w granicach samego miasta [Budner 2008].

3. OBSZARY METROPOLITALNE W POLSCE WEDŁUG RÓŻNYCH KLASYFIKACJI

Szmytkie [2013] w swoim opracowaniu podaje, że liczba i ranga polskich metropolii nie jest wyłącznym problemem związanym z zagadnieniem metropolizacji. Bardzo trudną kwestią jest wyznaczanie zasięgów obszarów metropolitalnych, stanowiących zaplecze dla ośrodków metropolitalnych. Wynika to przede wszystkim ze stosowania różnych kryteriów delimitacji obszaru metropolitalnego, przez co obszary metropolitalne wyznaczane wokół poszczególnych ośrodków mają różne zasięgi przestrzenne w różnych opracowaniach, zależnie od przyjętych założeń.

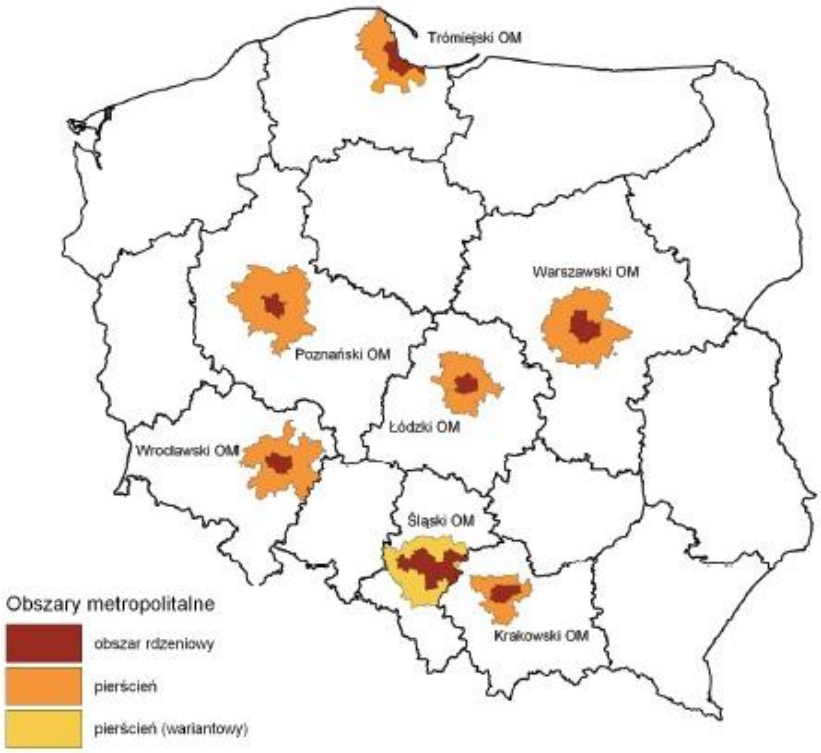
Główny Urząd Statystyczny obszary metropolitalne wyznacza na podstawie jednostek statystycznych NUTS 3 (w Polsce są to podregiony) i służy do ich zaklasyfikowania do jednej z dwóch grup: regionów metropolitalnych (w tym stołecznych regionów metropolitalnych) lub regionów niemetropolitalnych (rys. 1). Regiony metropolitalne są zdefiniowane jako jednostki NUTS 3 lub ich grupy, w których co najmniej 50% ludności mieszka w funkcjonalnych obszarach miejskich (FUA) liczących co najmniej 250 000 mieszkańców. Pozostałe jednostki NUTS 3 określane są regionami niemetropolitalnymi. Typologia metropolitalna została opracowana wspólnie przez Dyrekcję Generalną Komisji Europejskiej ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej (DG REGIO) i Eurostat, a po raz pierwszy zaprezentowana w 2009 r. Następnie tak zdefiniowane regiony metropolitalne zostały porównane z regionami metropolitalnymi wyznaczanymi przez OECD, co było podstawą do harmonizacji definicji regionów metropolitalnych stosowanych przez obie te organizacje.

Według metodologii GUS na terenie Polski można wyznaczyć jeden stołeczny region metropolitalny (Warszawa) oraz 18 regionów metropolitalnych (Białystok, Bielsko-Biała, Bydgoszcz–Toruń, Częstochowa, Gdańsk, Katowice, Kielce, Kraków, Lublin, Łódź, Olsztyn, Opole, Poznań, Radom, Rzeszów, Szczecin, Tarnów, Wrocław).



Rys. 1. Obszary metropolitalne w Polsce według GUS, zgodnie z typologią metropolitalną wg NUTS 2016 [Główny Urząd Statystyczny 2023]

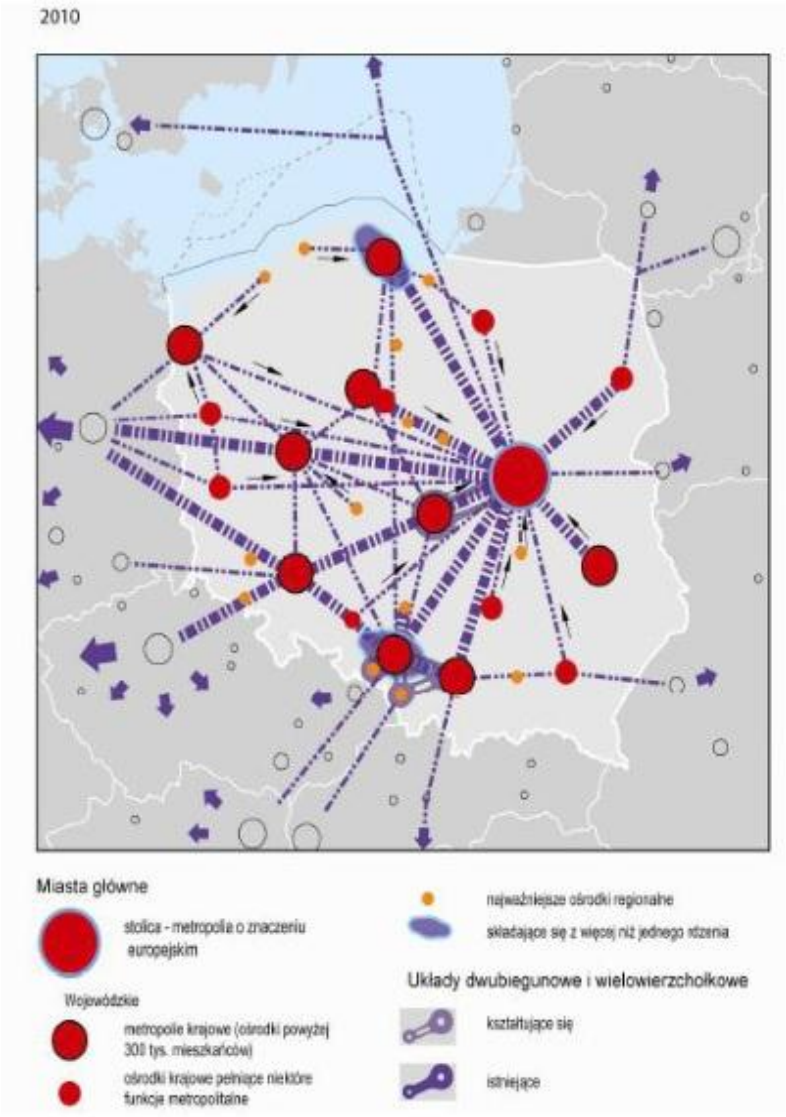
Z kolei Smętkowski, Jałowiecki i Gorzelak [2008] w opracowaniu *Obszary Metropolitalne w Polsce* wyróżniają siedem obszarów metropolitalnych (Trójmiejski OM, Warszawski OM, Poznański OM, Łódzki OM, Wrocławski OM, Śląski OM, Krakowski OM). Autorzy w przyjętej metodzie delimitacji obszarów metropolitalnych wskazują dwie grupy gmin – pierwsza tworząca obszar rdzeniowy metropolii oraz druga złożona z gmin położonych w bliskim sąsiedztwie ośrodka metropolitalnego, które mogą potencjalnie wejść w jego skład po spełnieniu określonych kryteriów (rys. 2).



Rys. 2. Potencjalne obszary metropolitalne największych ośrodków miejskich w 2006 r. [Smętkowski, Jałowiecki, Gorzelak 2008]

Inną klasyfikację mogą stanowić dokumenty szczebla krajowego, które zakładają, że koncepcja potencjału rozwojowego, w tym gospodarczego, w najbliższych latach odbywać się będzie w policentrycznej metropolii sieciowej, ukształtowanej na bazie dużych ośrodków miejskich. W Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju autorzy wyróżniają 17 miast wchodzących w skład podstawowych węzłów sieci powiązań funkcjonalnych (rys. 3). Miasta zostały podzielone na dwie grupy:

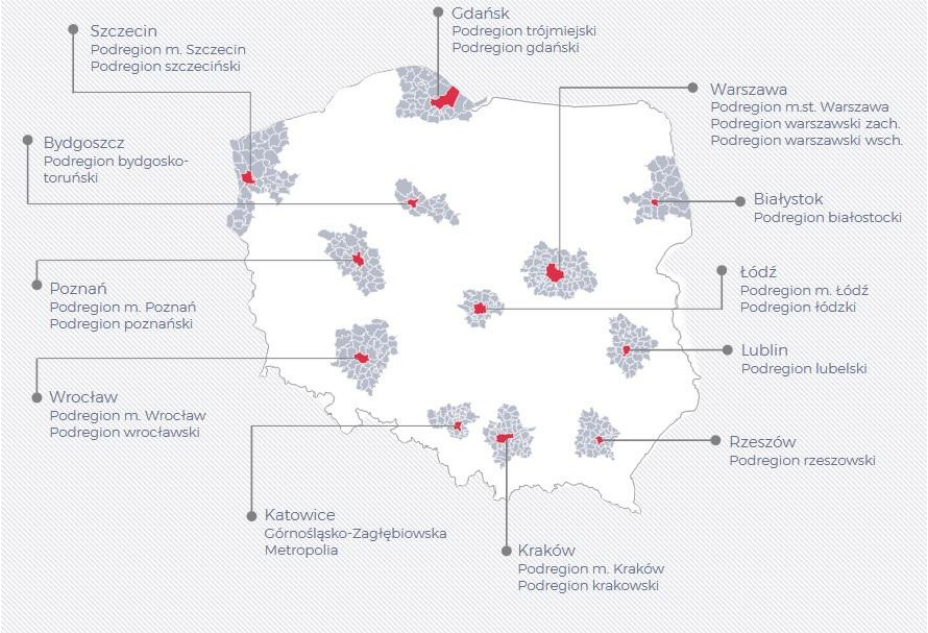
– stolica i największe polskie miasta oraz: Aglomeracja Górnośląska (Katowice wraz z miastami wchodzącymi w skład obecnie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii), Łódź, Kraków, Trójmiasto (Gdańsk – Sopot – Gdynia z głównym ośrodkiem miejskim w Gdańsku), Wrocław, Poznań, Szczecin, kształtujący się duopol Bydgoszcz – Toruń oraz Lublin;
– miasta wojewódzkie o znaczeniu krajowym, w których następuje systematyczna koncentracja funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym: Białystok i Rzeszów, Opole, Olsztyn, Kielce, Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra.



Rys. 3. Główne ośrodki miejskie z funkcjami metropolitalnymi w 2010 r. [Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania… 2012]

Unia Metropolii Polskich, która została powołana z inicjatywy prezydenta m.st. Warszawy, aby realizować partnerstwo stolicy Rzeczpospolitej z innymi głównymi miastami Polski, w celu umocnienia pozycji kraju w Europie i na świecie, obszary metropolitalne definiuje jako miasta centralne wraz z przylegającymi do nich powiatami. UMP jednak nie uwzględnia żadnych powiązań funkcjonalnych. Zgodnie

z tą definicją na terenie Polski wyodrębnić można 12 obszarów metropolitalnych (rys. 4), którymi są: Warszawa, Katowice, Gdańsk, Poznań, Wrocław, Łódź, Kraków, Szczecin, Bydgoszcz, Białystok, Lublin, Rzeszów.



Rys. 4. Obszary metropolitalne wyznaczone na postawie miast zrzeszonych w UMP wg podregionów NUTS-3 (poza Katowicami) [Sobestjańska, Sopińska, red. 2023]

W biuletynie statystycznym „Metropolie w liczbach" opracowanym przez Unię Metropolii Polskich, którego pierwsze wydanie ukazało się w lutym 2023 r., wyznaczonych jest 12 obszarów metropolitalnych, które swoim zasięgiem pokrywają się z obszarami wyznaczonymi przez GUS. Natomiast nie pokrywa się ich liczba, ponieważ w UMP zrzeszonych jest 12 największych miast, a GUS wyróżnia 19 regionów metropolitalny, w tym jeden stołeczny.

Publikacja przygotowana została przez Centrum Analiz i Badań i jest zbiorem analiz dotyczących zjawisk społeczno-demograficznych w odniesieniu do 12 miast UMP oraz ich obszarów metropolitalnych przez pryzmat oficjalnych statystyk.

Wcześniej przedstawiono kilka klasyfikacji obszarów metropolitalnych Polski. Analizując opracowania różnych autorów, można stwierdzić, że zwykle za najważniejsze kryteria wyznaczania obszaru metropolitalnego uznaje się liczbę ludności, sąsiedztwo i kryterium spójności przestrzennej, a nie kryterium funkcjonalne, stanowiące o istocie takiego obszaru. Z tego względu wątpliwe jest, czy przyjmowane w literaturze zasięgi przestrzenne obszarów metropolitalnych odpowiadają w rzeczywistości obszarom faktycznego zaplecza poszczególnych ośrodków metropolitalnych, zwłaszcza w aspekcie funkcjonalnym [Szmytkie, 2013].

4. FORMALNE ASPEKTY FUNKCJONOWANIA METROPOLII W POLSCE

Definiowanie i delimitowanie obszarów metropolitalnych to bardzo istotna kwestia, natomiast gminy, dostrzegając korzyści z współpracy na poziomie ponadlokalnym, współpracują ze sobą z wykorzystaniem różnych form prawnych, w celu uzyskania efektu synergii. Obszary metropolitalne znajdujące się na terenie Polski przybierają różne formy współpracy międzygminnej. Wyróżnić należy dwie formy prawne: stowarzyszenia i związek metropolitalny (Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia) oraz jedną współpracę międzygminną, która nie jest sformalizowana (Wrocławski Obszar Metropolitalny).

Na terenie obecnego woj. śląskiego od dekady prowadzono działania mające na celu wzmacnianie więzi metropolitalnych. Już w roku 2017 prezydenci 14 największych miast Górnego Śląska i Zagłębia powołali Górnośląski Zawiązek Metropolitalny, który miał formę dobrowolnej współpracy miast na prawach powiatu tworzących konurbację katowicką. Ówczesny związek stał się naturalnym partnerem rządu w okresie prac nad nową ustawą [Kmiecik, Antkowiak 2017]. Jedynym ustawowo powołanym związkiem metropolitalnym w kraju jest Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, którą powstała na mocy ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim, a realizację swoich ustawowych zadań zaczęła z dniem 1 stycznia 2018 r. W skład GZM wchodzi 41 gmin członkowskich (13 miast na prawach powiatu, 13 gmin miejskich, 13 gmin wiejskich oraz 2 gminy miejsko-wiejskie), które zostały określone w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie utworzenia w woj. śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia". W ustawie określono sześć zadań publicznych, które powinien wykonywać Związek Metropolitalny:

- kształtowanie ładu przestrzennego;
- rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego;
- planowanie, koordynacja, integracja oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej;
- metropolitalne przewozy pasażerskie;
- współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego;
- promocja związku metropolitalnego i jego obszaru.

Zgodnie z ustawą związek może realizować zadania publiczne należące do zakresu działania gminy, powiatu lub samorządu województwa oraz może wykonywać zadania publiczne należące do zakresu działania administracji rządowej na podstawie porozumień.

Istotną kwestią, która w sposób znaczący różni ustawowo powołany związek od np. stowarzyszeń, jest kwestia dotycząca dochodów. Jednym z najważniejszych źródeł dochodów GZM jest udział we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych zamieszkałych na obszarze związku metropolitalnego (który wynosi 5,75%). Ponadto gminy wchodzące w skład związku są zobowiązane do wnoszenia składek rocznych, które dzielą się na składkę stałą oraz zmienną [Ustawa o związku metropolitalnym 2017].

Kolejną formą współpracy jednostek samorządu terytorialnego w obszarach metropolitalnych są stowarzyszenia, które mają na celu głównie wspólne reprezentowanie interesów w różnych obszarach życia społecznego, gospodarczego i politycznego. Stowarzyszenia powoływane są dobrowolnie przez gminy lub inne jednostki (np. starostwa powiatowe). Stowarzyszenia nie są powoływane w celach zarobkowych, stowarzyszone jednostki nie mogą również wykonywać wspólnie zadań publicznych. W przypadku powierzenia zadania stowarzyszeniu odpowiedzialność z tytułu jego realizacji nadal spoczywa na jednostce. Stowarzyszanie, jako forma zrzeszona, może być założona przez co najmniej trzy jednostki, które są podmiotami tego samego szczebla lub różnego szczebla samorządu terytorialnego. Ustawodawca nie wprowadził ograniczeń terytorialnych w kwestii powoływania stowarzyszeń, co oznacza, że członkami stowarzyszeń nie muszą być jednostki sąsiadujące ze sobą lub z tego samego obszaru. Może to powodować pewne luki terytorialne w powoływanych w taki sposób obszarach metropolitalnych [Komornicki, Lipiński 2015].

Jeśli chodzi o formę współpracy, wyjątek stanowi Wrocławski Obszar Metropolitalny (WrOM), który jest dobrowolną współpracą 44 gmin. Jak podają źródła internetowe [Wrocław PL 2023], współpraca z gminami i powiatami z Dolnego Śląska została zawiązana w celu lepszej koordynacji procesów rozwojowych. Obszar współpracy został wyznaczony na podstawie klasyfikacji unijnej NUTS3. Idea granic WrOM opiera się na trzech ringach otaczających Wrocław, które były bazą do wyznaczenia obszaru, tożsamego z przyjętą w Planie zagospodarowania przestrzennego Województwa Dolnośląskiego oraz w Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2030. Obszarem szczególnej współpracy międzygminnej WrOM jest transport, będący obszarem o dużym znaczeniu dla rozwoju społecznego, gospodarczego i przestrzennego. Wymiernym efektem współpracy gmin wrocławskiego obszaru metropolitalnego jest wspólnie opracowany Zrównoważony Plan Mobilności (SUMP).

Kwestie dochodów związku metropolitalnego to jeden z ważniejszych powodów, dla których inne obszary metropolitalne, które obecnie są np. stowarzyszeniami, wnioskują o ustawowe powołanie obszaru. Obszar metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot, Wrocław czy Łódź to obszary, które wnioskują o specjalną ustawę z określonymi zadaniami związku oraz dochodami.

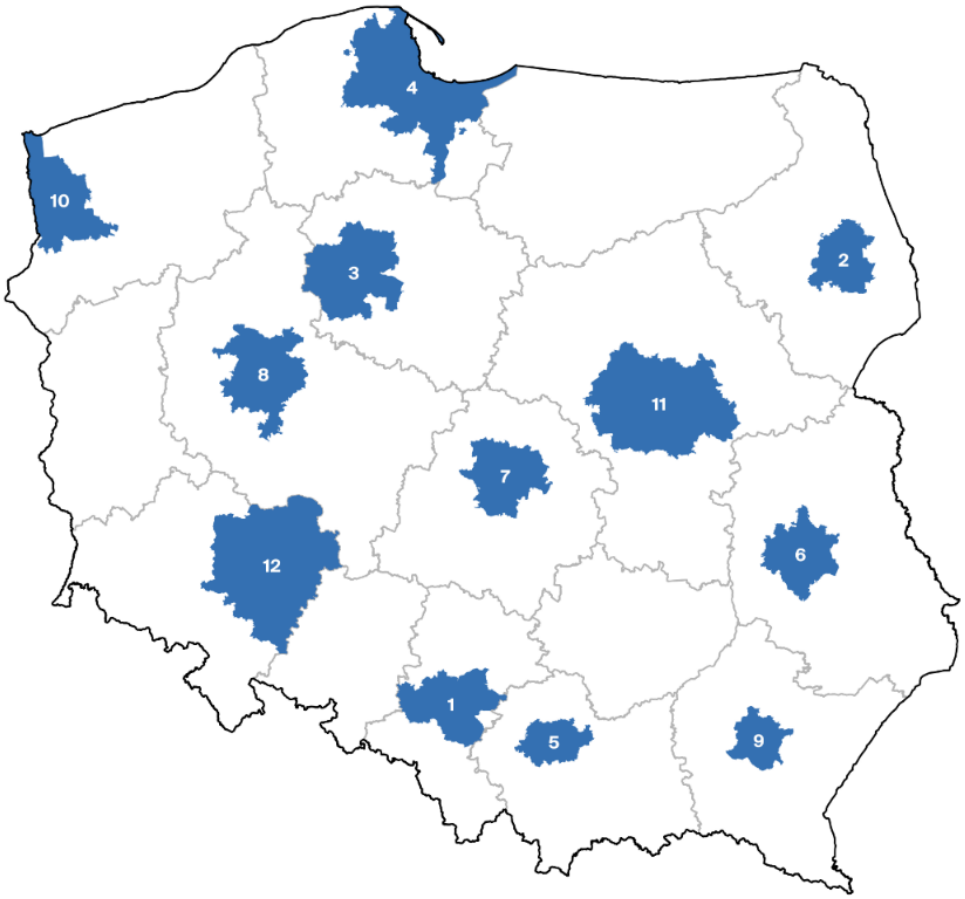
5. CHARAKTERYSTYKA OBSZARÓW METROPOLITALNYCH WEDŁUG MIAST CZŁONKOWSKICH UNII METROPOLII POLSKI

Na potrzeby artykułu zbadano zasięgi obszarów metropolitalnych w Polsce, biorąc pod uwagę 12 miast członkowskich UMP i stowarzyszeń/związku, wokół których można wyznaczyć określony granicami obszar metropolitalny. Dane zostały pozyskane ze stron internetowych poszczególnych związków/stowarzyszeń, tak aby móc zdefiniować ich nazwy oraz liczbę gmin wchodzących w skład danego obszaru metropolitalnego. W tab. 1 przedstawiono nazwę miasta oraz nazwę związku lub stowarzyszenia utworzonego wokół miasta liderskiego. Ponadto w tabeli 1 umieszczono informację dotyczącą typu współpracy międzygminnej oraz roku założenia 10 spośród wymienionych obszarów metropolitalnych to stowarzyszenia, które zostały powołane dobrowolnie, jeden ustawowo powołany związek (GZM) oraz Wrocławski Obszar Metropolitalny, który jest nieformalną współpracą gmin okalających Wrocław.

Tab. 1. Obszary metropolitalne – nazwa obszaru, typ współpracy oraz rok założenia [opracowanie własne]

Lp.	Miasto członkowskie UMP	Nazwa obszaru	Typ	Rok założenia
1.	Katowice	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Związek metropolitalny	2017
2.	Białystok	Białostocki Obszar Funkcjonalny	Stowarzyszenie	2013
3.	Bydgoszcz	Metropolia Bydgoszcz	Stowarzyszenie	2016
4.	Gdańsk	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot	Stowarzyszenie	2011
5.	Kraków	Metropolia Krakowska	Stowarzyszenie	2014
6.	Lublin	Lubelski Obszar Metropolitalny	Stowarzyszenie	2022
7.	Łódź	Łódzki Obszar Metropolitalny	Stowarzyszenie	2012
8.	Poznań	Metropolia Poznań	Stowarzyszenie	2011
9.	Rzeszów	Rzeszowski Obszar Funkcjonalny	Stowarzyszenie	2015
10.	Szczecin	Szczeciński Obszar Metropolitalny	Stowarzyszenie	2009
11.	Warszawa	Metropolia Warszawska	Stowarzyszenie	2004
12.	Wrocław	Wrocławski Obszar Metropolitalny	Współpraca nieformalna	–

Praca badawcza wykonana na potrzeby artykułu polegała na sprawdzeniu zasięgów terytorialnych poszczególnych obszarów metropolitalnych poprzez zlokalizowanie gmin, które wchodzą w skład danych obszarów. Rys. 5 przedstawia wyznaczone obszary metropolitalne wraz z ich granicami na tle Polski.



1. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
2. Białostocki Obszar Funkcjonalny
3. Metropolia Bydgoszcz
4. Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
5. Krakowski Obszar Metropolitalny
6. Lubelski Obszar Metropolitalny
7. Łódzki Obszar Metropolitalny
8. Metropolia Poznań
9. Rzeszowski Obszar Funkcjonalny
10. Szczeciński Obszar Metropolitalny
11. Metropolia Warszawska
12. Wrocławski Obszar Metropolitalny (WroM)

Rys. 5. Zestawienie oraz granice obszarów metropolitalnych na tle Polski [opracowanie własne]

W ramach badań dokonano szczegółowej analizy gmin oraz podmiotów wchodzących w skład obszarów metropolitalnych zlokalizowanych wokół 12 miast UMP. Przeprowadzone prace pozwoliły na szczegółowe przedstawienie struktury obszarów metropolitalnych w podziale na miasta na prawach powiatu, gminy miejskie, gminy wiejskie oraz gminy miejsko-wiejskie. Ponadto w skład danego obszaru metropolitalnego mogą wchodzić powiaty, co zostało przedstawiane w tab. 2.

Tab. 2. Porównanie informacji dot. liczby i typu gmin wchodzących w skład obszarów metropolitalnych [opracowanie własne na podstawie danych statystycznych GUS]

Lp.	Nazwa	Powierzchnia [km^2]	Liczba członków	Liczba gmin ogółem	Liczba miast na prawach powiatu	Liczba gmin miejskich	Liczba gmin miejsko-wiejskich	Liczba gmin wiejskich	Powiaty członkowskie
1.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	2 555	41	41	13	13	2	13	0
2.	Białostocki Obszar Funkcjonalny	1 729	10	10	1	0	6	3	0
3.	Metropolia Bydgoszcz	3 337	20	18	1	0	10	7	2
4.	Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot	5 693	60	51	3	10	9	29	9
5.	Metropolia Krakowska	1 277	15	15	1	0	4	10	0
6.	Lubelski Obszar Metropolitalny	2 233	26	22	1	2	5	14	4
7.	Łódzki Obszar Metropolitalny	2 330	30	26	1	6	6	13	4
8.	Metropolia Poznań	3 081	23	22	1	2	12	7	1
9.	Rzeszowski Obszar Funkcjonalny	1 211	15	15	1	1	4	9	0
10.	Szczeciński Obszar Metropolitalny	2 799	15	13	2	1	5	5	2
11.	Metropolia Warszawska	6 105	75	70	1	14	22	33	5
12.	Wrocławski Obszar Metropolitalny	6 725	44	44	1	2	19	22	0

Tab. 3. Wybrane dane statystyczne obszarów metropolitalnych dot. demografii [opracowanie własne na podstawie danych statystycznych GUS]

Lp.	Nazwa	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia	Odsetek ludności miejskiej	Przyrost naturalny na 1000 ludności (2021)	Współczynnik obciążenia demograficznego
1.	Górnośląsko--Zagłębiowska Metropolia	2 142 838	839	93,1	–7,76	64,39
2.	Białostocki Obszar Funkcjonalny	424 808	246	80,4	–2,13	60,72
3.	Metropolia Bydgoszcz	593 190	178	70,6	–5,42	62,96
4.	Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot	1 593 181	280	71,0	–1,44	60,73
5.	Metropolia Krakowska	1 132 625	887	77,1	–0,65	57,75
6.	Lubelski Obszar Metropolitalny	613 277	275	69,2	–4,16	62,85
7.	Łódzki Obszar Metropolitalny	1 041 076	447	85,1	–8,94	68,34
8.	Metropolia Poznań	1 100 854	357	67,7	–0,69	59,13
9.	Rzeszowski Obszar Funkcjonalny	398 267	329	59,8	–1,41	60,19
10.	Szczeciński Obszar Metropolitalny	679 860	243	84,3	–5,46	63,01
11.	Metropolia Warszawska	3 258 883	534	79,5	–2,02	61,00
12.	Wrocławski Obszar Metropolitalny	1 309 977	195	68,4	–1,91	59,31

Zidentyfikowanie obszarów metropolitalnych w Polsce oraz wyznaczenie dokładnych zasięgów terytorialnych pozwala porównać obszary na podstawie wybranych danych statystycznych. Analiza danych pokazuje, że obszary metropolitalne Polski zajmują ok. 39 tys. km^2 (co stanowi ok. 12,5% powierzchni kraju), a zamieszkuje je ok. 14,3 mln mieszkańców (co stanowi ok. 37,8% ludności kraju). Porównanie wybranych danych statystycznych obszarów metropolitalnych odnoszących się do demografii przedstawia tab. 3, natomiast zestawienie danych o charakterze społeczno-gospodarczym przedstawia tab. 4.

Tab. 4. Wybrane dane statystyczne obszarów metropolitalnych o charakterze społeczno-gospodarczym [opracowanie własne na podstawie danych statystycznych GUS]

Lp.	Nazwa	Uczelnie (macierzyste, bez filii) (2021)	Udział studentów w liczbie studentów w kraju(2021)	Udział turystów zagranicznych w liczbie turystów zagranicznych w kraju	Hotele 4- i 5-gwiazdkowe	Liczba uczestników imprez masowych	Liczba teatrów
1.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	18	7,5	4,2	21	2 733 568	9
2.	Białostocki Obszar Funkcjonalny	8	2,0	1,1	6	206 881	5
3.	Metropolia Bydgoszcz	7	2,0	0,5	8	473 185	3
4.	Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot	19	6,7	6,8	45	1 587 692	8
5.	Metropolia Krakowska	18	10,7	15,7	70	1 264 297	15
6.	Lubelski Obszar Metropolitalny	9	4,9	1,7	7	527 095	3
7.	Łódzki Obszar Metropolitalny	17	5,4	1,6	10	1 209 868	8
8.	Metropolia Poznań	22	8,4	2,8	19	1 610 236	7
9.	Rzeszowski Obszar Funkcjonalny	5	2,9	2,1	10	371 654	3
10.	Szczeciński Obszar Metropolitalny	10	2,5	6,6	13	550 564	5
11.	Metropolia Warszawska	67	19,1	23,5	52	2 785 075	26
12.	Wrocławski Obszar Metropolitalny	25	8,8	4,9	24	1 553 034	7

6. PODSUMOWANIE

Rozwój przestrzenny miast oraz intensywne powiązania funkcjonalne pomiędzy miastami i otaczającymi je obszarami prowadzą do powstania wielu problemów, które wymagają rozwiązania w skali metropolii. Ustawy metropolitalne to możliwość realizowania przez gminy wspólnych zadań dotyczących m.in. rozbudowy

systemów transportu publicznego, walki o czyste środowisko i powietrze, skoordynowanego planowania przestrzennego, współpracy przy realizacji inwestycji, wspólnego planowania przebiegu dróg oraz rozwoju zrównoważonej mobilności.

Powoływanie związków metropolitalnych na podstawie ustaw to przede wszystkich poprawa jakości życia mieszkańców, poprzez skoordynowane działania gmin w różnych obszarach. Duże znaczenie ma tutaj finansowanie związku w postaci m.in. składek gmin oraz wpływy z podatku dochodowego od osób fizycznych zamieszkałych na obszarze związku, które pozwalają na realizację wielu inwestycji i projektów. Na podstawie funkcjonującej ustawy w województwie śląskim oraz projektom ustaw dedykowanych innym obszarom można wyróżnić wiele obszarów tematycznych, w których gminy mogą współpracować na poziomie ponadlokalnym.

Najważniejszym obszarem potencjalnej współpracy jest transport zbiorowy. Powołanie jednego organizatora transportu, który odpowiedzialny będzie za organizację transportu na terenie całego obszaru, siatkę połączeń, skoordynowane rozkłady jazdy, jak również wspólne zakupy autobusów, trolejbusów czy tramwajów, to rozwiązania, które należy rozpatrywać na poziomie ponadlokalnym. Wspólny bilet metropolitalny łączący różnego rodzaju środki transportu publicznego w metropolii podnosi jakoś życia mieszkańców, ponieważ daje możliwość sprawnego poruszania się po całym obszarze.

Wspólne planowanie przebiegu dróg, skomunikowanie mniejszych miejscowości oraz wspólne ustalanie centrów przesiadkowych to inwestycje i działania liniowe, które należy rozpatrywać i ustalać odnosząc się do całego obszaru, a nie tylko pojedynczej gminy.

Skoordynowane planowanie przestrzenne na terenie związku pozwala na rozwój obszaru w ujęciu metropolitalnym. Wspólna polityka przestrzenna oraz kształtowanie ładu przestrzennego, jak również wspólne wypracowanie standardów przestrzennych (np. standardy infrastruktury rowerowej, standardy krajobrazowe), przyczyniają się do postrzegania obszaru metropolitalnego jako jednego, dobrze funkcjonującego organizmu. Planowanie przestrzenne to również skoordynowany przebieg dróg oraz terenów inwestycyjnych. Ponadto współpraca może prowadzić do wspólnego systemu wodociągów, kanalizacji i gospodarki odpadami, która jest niezmiernie istotna w ujęciu ponadlokalnym.

Wspólne projekty dotyczące adaptacji do zmian klimatu, działania wpływające na walkę ze smogiem, skoordynowane działania w kwestii wspólnej gospodarki wodnej na całym terenie to obszary, które każdorazowo powinny być rozpatrywane na poziomie ponadlokalnym. Ochrona środowiska to także wspólne zakupy elektrycznych lub wodorowych autobusów, termomodernizacje budynków, wspólna polityka dot. ekologicznych źródeł ciepła.

Wszystkie wymienione działania należy połączyć wspólną promocją i polityką rozwoju. Promocja gospodarcza, inwestycyjna, turystyczna czy kulturowa rozpatrywana w ujęciu całego obszaru to znacznie większe korzyści dla regionu, ale również pojedynczych gmin. Sąsiedztwo dużych ośrodków daje możliwość rozwoju mniejszym, natomiast mniejsze ośrodki są ważnym zapleczem dużych ośrodków.

Budowanie wspólnej marki gospodarczej regionu to znacznie większy potencjał na rynkach krajowych i międzynarodowych.

Pierwszym krokiem do dalszych działań służących powstaniu obszarów metropolitalnych w najbardziej zurbanizowanych obszarach Polski jest ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim. Odpowiednie instrumenty prawne i finansowe będące konsekwencją rozwiązań ustawowych oraz zwiększenie partycypacji środowiska społecznego w systemie zarządzania publicznego dają możliwości na nowe kierunki samorządności w Polsce oraz przyczyniają się do podniesienia poziomu społeczno-gospodarczego dużych ośrodków miejskich [Ustawa metropolitalna… 2023]. Metropolie jako samodzielne, wydzielone prawnie jednostki samorządu terytorialnego stanowią ważną część ustroju państwa, ponieważ organizują życie dużej grupy obywateli i innych mieszkańców.

LITERATURA

Budner W.W., 2008, *Procesy metropolizacji i rozwoju metropolii w Polsce*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań.

Czapiewska G., 2019, *Potencjał rozwojowy i funkcjonalny Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot*, Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, Akademia Pomorska w Słupsku, Słupsk.

Jałowiecki B., 2000, *Społeczna przestrzeń metropolii*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa.

Jałowiecki B., 2010, *Społeczne wytwarzanie przestrzeni*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa.

Kmieciak R., Antkowiak P., 2017, *Kształtowanie się podstaw prawnych związków metropolitalnych w Polsce*, Wyd. Naukowe WNPiD UAM, Poznań.

Komornicki T., Lipińska K., Siłka P., Zaucha J., 2015, *Metody współpracy na obszarze metropolitalnym w kontekście Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot do roku 2030*. Podręcznik opracowany w ramach realizacji projektu „INTIS. Integracja i Synergia. Strategia Rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2030", finansowanego w ramach Regionalnego Mechanizmu Finansowego EOG 2009-2014, Warszawa–Gdańsk.

Markowski T., Marszał T., 2006, *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*, KPZK PAN, Warszawa.

Słobodzian B., 2011, *Gmina – miasto na prawach powiatu – metropolia – w poszukiwaniu efektywnego modelu ustroju miast w Polsce*, w: *Wieloaspektowość samorządności gminnej w Polsce*, red. B. Nawrot, J. Pokładecki, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Nauk Politycznych i Dziennikarstwa Uniwersytetu im. A. Mickiewicza, Poznań.

Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G., 2008, *Obszary metropolitalne w Polsce: Problemy rozwojowe i delimitacja*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych EUROREG, Warszawa.

Sobestjańska A., Sopińska A. (red.), 2023, *Metropolie w liczbach*, „Biuletyn Statystyczny Centrum Analiz i Badań Unii Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza", nr 1.

Szmytkie R., 2013, *W kwestii metropolii i obszarów metropolitalnych*, „Przegląd Administracji Publicznej".
Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim. (Dz.U. 2017 poz. 730, z późn.zm.).
Zuzańska-Żyśko E., 2016, *Procesy metropolizacji. Teoria i Praktyka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
Żubera P. (red.), 2012. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Białostocki Obszar Funkcjonalny, https://bof.org.pl/pl/ (dostęp: 30.05.2023).
Główny Urząd Statystyczny, https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/unijne-typologie-terytorialne-tercet/typologia-obszarow-metropolitalnych (dostęp: 25.05.2023).
Łódzki Obszar Metropolitalny, https://www.lom.lodz.pl/ (dostęp: 30.05.2023).
Metropolia Bydgoszcz, https://www.metropoliabydgoszcz.pl/ (dostęp: 30.05.2023).
Metropolia Krakowska, https://metropoliakrakowska.pl/ (dostęp: 30.05.2023).
Metropolia Poznań, https://www.konsultacje.metropoliapoznan.pl/ (dostęp: 30.05.2023).
Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, https://www.metropoliagdansk.pl/ (dostęp: 30.05.2023).
Rzeszowski Obszar Funkcjonalny, https://rof.org.pl/ (dostęp: 30.05.2023).
Stowarzyszenie Lubelski Obszar Metropolitalny, https://slom.pl/ (dostęp: 30.05.2023).
Stowarzyszenie Metropolia Warszawa, https://sm.waw.pl/ (dostęp: 30.05.2023).
Szczeciński Obszar Metropolitalny, http://som.szczecin.pl/ (dostęp: 30.05.2023).
Unia Metropolii Polskich, https://metropolie.pl/ (dostęp: 25.05.2023).
Wrocław Pl, https://www.wroclaw.pl/wroclaw-przyszlosci/wrom"https://www.wroclaw.pl/wroclaw-przyszlosci/wrom(dostęp: 30.05.2023).

PROBLEMS OF DESIGNATING METROPOLITAN AREAS IN POLAND

Summary

Metropolitan areas occupy an increasingly important place in national strategic documents. The delimitation of metropolitan areas, i.e. determining their territorial range and thus the number of inhabitants, is one of the most controversial issues regarding the metropolis. In Poland, there is no single officially accepted concept of defining a metropolitan area. The metropolitan area is not only the very center of the metropolis – i.e. its highly urbanized cities and districts, but the entire functional area, which is a system of interdependent activities in the field of production, exchange, consumption and administration. The article presents selected classifications of metropolitan areas in Poland and characterizes 12 selected areas based on cities associated in the Union of Polish Metropolises.

Keywords: metropolis, metropolitan area, metropolitan functions, metropolitan act, Metropolis GZM

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.10

Izabela BUDZYŃSKA[*], Wojciech SKÓRZEWSKI[**]

KRAJOBRAZY PRIORYTETOWE WSKAZANE W AUDYCIE KRAJOBRAZOWYM A DOKUMENTY PLANISTYCZNE

Dla wzmocnienia ochrony i kształtowania krajobrazu na poziomie regionalnym sporządzany jest audyt krajobrazowy. Kluczowym etapem przy sporządzeniu audytu krajobrazowego jest wytypowanie krajobrazów priorytetowych oraz sformułowanie rekomendacji i wniosków dotyczących kształtowania i ochrony krajobrazów. Są to bardzo ważne elementy opracowania, które uwzględniane będą w dokumentach poziomu regionalnego: planie zagospodarowania przestrzennego województwa, planach ochrony parków krajobrazowych oraz w wyznaczaniu stref ochrony krajobrazu na obszarach chronionego krajobrazu. Zalecenia zawarte w audycie krajobrazowym będą musiały być również respektowane w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym, tj. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. W niniejszym artykule zaprezentowano wyniki analizy porównawczej rekomendacji zawartych w audytach krajobrazowych i ustaleń zawartych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wybranych gmin.

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, krajobraz, audyt krajobrazowy, krajobrazy priorytetowe, dokumenty planistyczne

1. WPROWADZENIE

W ostatnich latach zauważalne są nieodwracalne zmiany zachodzące w krajobrazie. Aby ograniczyć te procesy i mając na względzie dobro otaczającej nas przyrody, w 2000 r. we Florencji została przyjęta Europejska Konwencja Krajobrazowa [2020], która określiła ramowy kierunek zmian ochrony krajobrazu. Odnosi się ona w rów-

[*] Słuchacz studiów podyplomowych „Planowanie przestrzenne – skala miasta i regionu" prowadzonych na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej w latach 2022-2023.

[**] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0002-0070-9821.

nym stopniu do ochrony krajobrazu wyjątkowego, jak i powszechnie występującego oraz zdegradowanego. Podkreśla znaczenie krajobrazów m.in. w sferach społecznej, gospodarczej, kulturowej, przestrzennej. Wdrażanie konwencji miało na celu przede wszystkim ochronę, gospodarkę i planowanie krajobrazu, jak również organizowanie współpracy europejskiej ukierunkowanej na zagadnienia dotyczące krajobrazu. Do prawa krajowego zapisy Europejskiej Konwencji Krajobrazowej zostały wdrożone w ustawie z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw związanych ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu (Dz.U. poz. 774 ze zm.). Ustawa ta określiła mechanizmy ukierunkowane na ochronę, planowanie krajobrazu. Na poziomie lokalnym dała możliwość radzie gminy ustalenia zasad i warunków lokalizowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych, a także urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń. Wprowadziła również definicję krajobrazu priorytetowego jako szczególnie cennego dla społeczeństwa ze względu na swoje wartości przyrodnicze, kulturowe, historyczne, architektoniczne, urbanistyczne, ruralistyczne lub estetyczno-widokowe, wymagający zachowania lub określenia zasad i warunków jego kształtowania. Na poziomie regionalnym nałożyła na organy samorządu województwa obowiązek sporządzenia audytu krajobrazowego.

1.1. Audyt krajobrazowy

Audyt krajobrazowy jest kompleksowym opracowaniem, które pozwala na klasyfikację, identyfikację, waloryzację i ochronę krajobrazów Polski. Art. 38 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nakłada na organy samorządu województwa obowiązek sporządzenia i uchwalenia audytu krajobrazowego nie rzadziej niż raz na 20 lat. Art. 38a ust. 3 tego aktu prawnego konkretyzuje, że audyt krajobrazowy określa krajobrazy wydzielone na obszarze danego województwa oraz rozmieszczenie krajobrazów priorytetowych. Dodatkowo identyfikuje lokalizacje i granice: parków kulturowych, parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu, obiektów znajdujących się na listach Światowego Dziedzictwa UNESCO, obszarów Sieci Rezerwatów Biosfery UNESCO (MaB) lub obszarów i obiektów proponowanych do umieszczenia na tych listach. Wskazuje zagrożenia dla możliwości zachowania wartości krajobrazów priorytetowych oraz wartości krajobrazów w obrębie obszarów lub obiektów objętych ochroną. Ponadto w audycie krajobrazowym formułowane są rekomendacje i wnioski dotyczące kształtowania i ochrony krajobrazów priorytetowych oraz krajobrazów objętych ochroną, wyznaczane są także lokalne formy architektoniczne zabudowy w obrębie krajobrazów priorytetowych. Za sporządzenie projekt audytu krajobrazowego odpowiada zarząd województwa, natomiast za jego uchwalenie sejmik województwa.

W obszerny sposób metodykę i sposób opracowania audytu krajobrazowego określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie spo-

rządzania audytów krajobrazowych, zwane dalej Rozporządzeniem. Ponieważ analizowane w niniejszym artykule audyty krajobrazowe są po etapie opiniowania i mają zaawansowane prace nad dokumentem, opracowywane są one zgodnie z Rozporządzeniem z 2019 r. W związku z tym cała procedura formalno-prawna opisana w tym artykule będzie odnosiła się wyłącznie do metodologii określonej w Rozporządzeniu z 2019 r. Przystępując do opracowania audytu krajobrazowego, należy w pierwszej kolejności wykonać identyfikację krajobrazów. Dokonywana jest ona poprzez wydzielenie granic krajobrazów na podstawie szczegółowej analizy pokrycia oraz użytkowania terenu, a także biorąc pod uwagę jednolitość tła krajobrazowego, typ rzeźby terenu, zachowanie powiązań funkcjonalnych lub widokowych między elementami krajobrazu, powtarzalność struktury przestrzennej i fizjonomii krajobrazu. Kolejnym krokiem jest klasyfikacja krajobrazów poprzez przypisane danej wydzielonej jednostce krajobrazowej odpowiedniego typu rzeźby terenu jak również dokonanie klasyfikacji typologicznej biorąc pod uwagę pokrycie i użytkowanie terenu oraz dominujące czynniki charakterystyczne w danym krajobrazie. W kolejnych etapach dokonuje się charakterystyki zidentyfikowanych krajobrazów na podstawie przyjętych w rozporządzeniu cech analitycznych: przyrodniczych i kulturowych oraz syntetycznych. Ocena zidentyfikowanych krajobrazów stanowi ich wstępną waloryzację. Wówczas następuje wartościowanie wydzielonych jednostek krajobrazowych na podstawie metodyki przyjętej w rozporządzeniu. Faza ta jest decydująca, gdyż bazując na wstępnej ocenie jednostek, dokonywane jest typowanie do krajobrazów priorytetowych, co z kolei prowadzi do kluczowego etapu przy sporządzaniu audytu krajobrazowego – do wskazywania krajobrazów priorytetowych. Jest to zasadniczy i bardzo ważny etap opracowania, gdyż stanowi on pierwszorzędny cel audytu, który obejmuje wskazanie krajobrazów priorytetowych w województwie, które są wyjątkowym i cennym krajobrazem środowiska przyrodniczego bądź kulturowego. W kolejnych etapach określane są zagrożenia dla możliwości zachowania wartości krajobrazów, formułowane są rekomendacje i wnioski dotyczące kształtowania oraz ochrony krajobrazów, a także wskazywane są lokalne formy architektoniczne zabudowy na terenie krajobrazów priorytetowych.

1.2. Krajobrazy priorytetowe

Wskazanie krajobrazu jako priorytetowego odbywa się zgodnie z metodyką opisaną w załączniku nr 5 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych. Krajobrazy priorytetowe wyznaczane są po spełnieniu jednego z czterech kryteriów: unikatowości występowania, reprezentatywności, dotychczasowej ochrony prawnej, ważności krajobrazu. Krajobraz wyznaczony z kryterium unikatowości występowania cechują niepowtarzane cechy analityczne świadczące o jego indywidualności, odrębności i wyjątkowości. Krajobraz, który stanowi modelowy, klasyczny przykład w ramach danego podtypu,

został wytypowany z kryterium reprezentatywności. Jeżeli obszar wydzielonego krajobrazu jest pokryty w 90% powierzchni statusem ochronnym w formie: parków narodowych, obszarów z listy światowego dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego UNESCO, pomników historii, rezerwatów przyrody i parków kulturowych wówczas zostaje wskazywany z kryterium dotychczasowej ochrony prawnej. Aby krajobraz mógł być wskazany z kryterium ważności, musiałby osiągnąć najwyższe wartości we wszystkich kategoriach oceny.

2. CEL PRACY BADAWCZEJ, MATERIAŁ I MEODY

2.1. Cel pracy badawczej

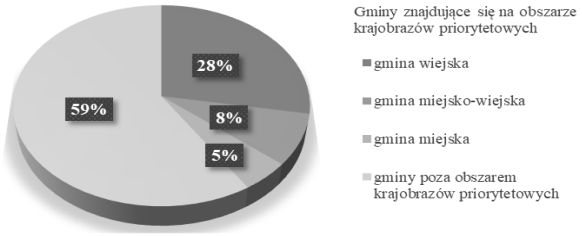
Celem artykułu jest analiza porównawcza zapisów rekomendacji i wniosków dotyczących krajobrazów priorytetowych wyznaczonych w audytach krajobrazowych oraz zapisów dotyczących kierunków zmian w strukturze przestrzennej miast oraz w przeznaczeniu terenu, jakie wynikają ze studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin miejskich.

2.2. Materiał badawczy

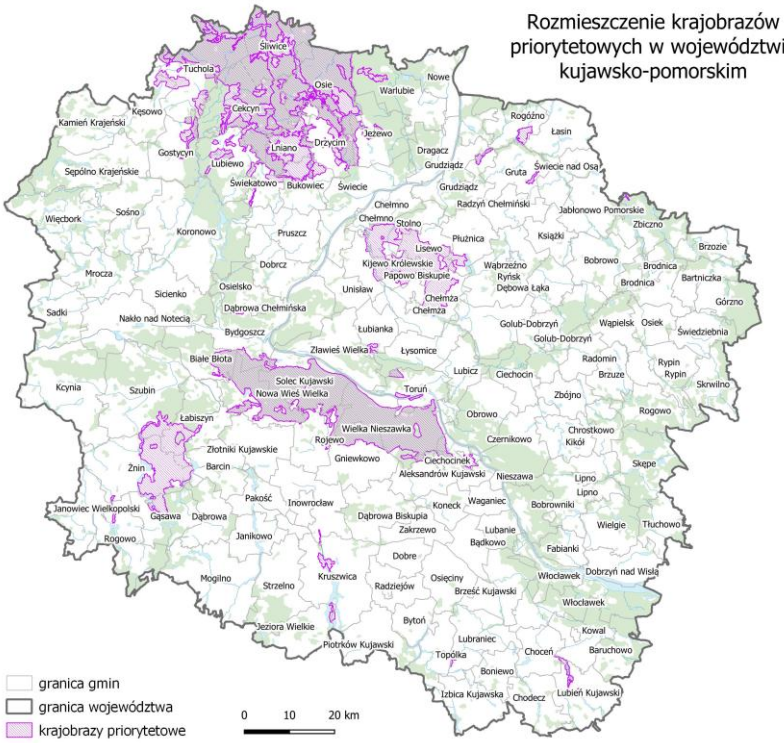
Analizie porównawczej poddano dwa województwa: kujawsko-pomorskie oraz wielkopolskie. Zostały one wybrane z uwagi na to, iż mają najbardziej zaawansowane prace nad audytem krajobrazowym. Zakończyły prace nad etapami, które obejmowały wskazanie krajobrazów priorytetowych oraz sformułowanie rekomendacji i wniosków dotyczących kształtowania i ochrony krajobrazów, a także są po etapie (stan na marzec 2023 r.): opiniowania projektu audytu krajobrazowego – woj. kujawsko-pomorskie, opiniowania i wyłożenia do publicznego wglądu – woj. wielkopolskie. Ze względu na wskazany stopień zaawansowania prac analizowane audyty krajobrazowe obu województw opracowywane są zgodnie z Rozporządzeniem z 2019 r.

Ze względu na obszerność problematyki postanowiono ograniczyć zakres analizy porównawczej do przykładu wybranych gmin miejskich z obszaru obu województw. W woj. kujawsko-pomorskim spośród 1244 zidentyfikowanych krajobrazów 115 zostało zakwalifikowane jako krajobrazy priorytetowe, z czego 20 krajobrazów wytypowano z kryterium unikatowości, 4 z kryterium reprezentatywności oraz 93 z kryterium ochrony prawnej, natomiast żadnego krajobrazu nie wskazano z kryterium ważności krajobrazu. Poddając analizie krajobrazy priorytetowe na obszarze woj. kujawsko-pomorskiego, należy podkreślić, iż są one w znacznym stopniu zróżnicowane pod względem wielkości powierzchni – od 22 ha do 53 314 ha i znajdują się na terenie 59 gmin, co stanowi 41% liczby wszystkich gmin w woj. kujawsko-pomorskim. Kra-

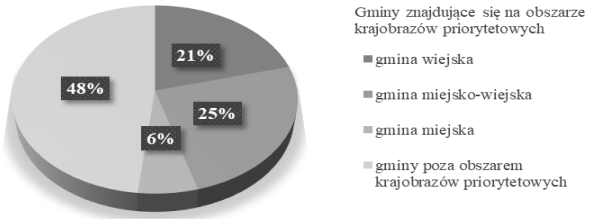
jobrazy priorytetowe położone są na terenie: 7 gmin miejskich (5% wszystkich gmin w województwie), 12 gmin miejsko-wiejskich (8%), 40 gmin wiejskich (28%). 59% woj. kujawsko-pomorskiego stanowią gminy położone poza obszarem występowania krajobrazów priorytetowych. Zróżnicowanie procentowe udziału krajobrazów priorytetowych na obszarze gmin miejskich przedstawia diagram kołowy, a mapa ich przestrzenne rozmieszczenie.



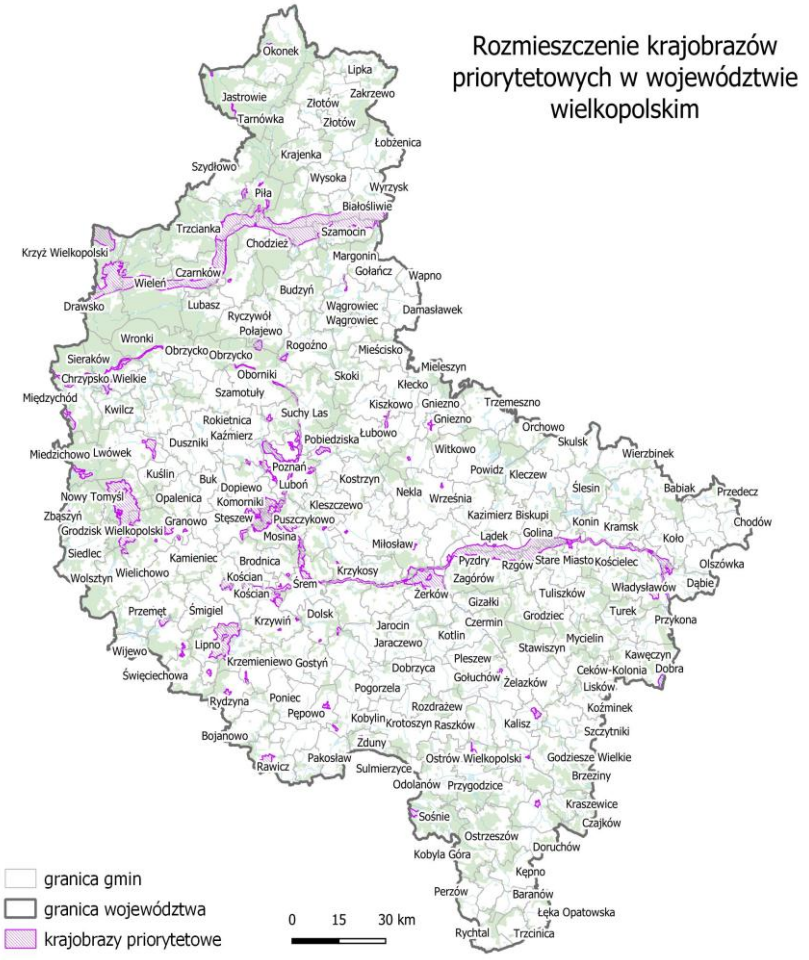
Rys. 1. Gminy znajdujące się na obszarze krajobrazów priorytetowych w woj. kujawsko-pomorskim [I. Budzyńska]



Rys. 2. Rozmieszczenie krajobrazów priorytetowych w woj. kujawsko-pomorskim [I. Budzyńska]



Rys. 3. Gminy znajdujące się na obszarze krajobrazów priorytetowych w woj. wielkopolskim [I. Budzyńska]



Rys. 4. Rozmieszczenie krajobrazów priorytetowych w woj. wielkopolskim [I. Budzyńska]

W woj. wielkopolskim spośród 2486 zidentyfikowanych krajobrazów 120 zostało zakwalifikowane jako krajobrazy priorytetowe. Kryterium unikatowości występowania i unikatowości podtypu spełniają 82 krajobraz, z kryterium reprezentatywności wskazano 30 krajobrazów, kryterium dotychczasowej ochrony prawnej spełnia 17 krajobrazów, natomiast z kryterium ważności wskazano 33 krajobrazy. Znajdują się one na terenie 117 gmin, co stanowi 52% liczby wszystkich gmin w woj. wielkopolskim, i są zróżnicowane pod względem powierzchni – od 37 ha do 28 166 ha. Krajobrazy priorytetowe położone są na terenie: 14 gmin miejskich (6% wszystkich gmin w województwie), 56 gmin miejsko-wiejskich (25%), 47 gmin wiejskich (21%). 48% woj. wielkopolskiego stanowią gminy położone poza obszarem występowania krajobrazów priorytetowych. Zróżnicowanie procentowe udziału krajobrazów priorytetowych na obszarze gmin miejskich przedstawia diagram kołowy, a mapa ich przestrzenne rozmieszczenie.

Dla wyznaczonych krajobrazów priorytetowych określane są zagrożenia dla możliwości zachowania ich wartości, a także formułowane są rekomendacje oraz wnioski dotyczące kształtowania i ich ochrony.

2.3. Metody badawcze – porównanie rekomendacji zawartych w audycie z zapisami w SUIKZP

Przed przystąpieniem do analizy porównawczej należy podkreślić, iż zapisy rekomendacji zawartych w audycie krajobrazowym zgodnie z „Ekspertyzą w zakresie konsekwencji prawnych sporządzenia audytu krajobrazowego" autorstwa dr A. Fogel [Fogel 2021] nie mogą przyjmować formy zakazu, nakazu lub ograniczenia. Zapisy te nie powinny zawierać precyzyjnych wskaźników, parametrów oraz nie powinny być przenoszone bezpośrednio do innych aktów. W związku z tym zapisy rekomendacji w audycie krajobrazowym powinny być ujęte w formie postulatów, sugestii na odpowiednim poziomie szczegółowości. Z jednej strony mają chronić dotychczasowy krajobraz, zapobiegać degradacji terenów szczególnie cennych przyrodniczo i krajobrazowo, a jednocześnie nie powinny ograniczać rozwoju gospodarczego gminy.

Według wytycznych zawartych w rozporządzeniu rekomendacje i wnioski formułowane są dla krajobrazów priorytetowych oraz krajobrazów w obrębie obszarów lub obiektów, takich jak parki kulturowe, parki narodowe, rezerwaty przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obiekty znajdujące się na listach Światowego Dziedzictwa UNESCO, obszary Sieci Rezerwatów Biosfery UNESCO MaB lub obszary i obiekty proponowane do umieszczenia na tych listach. Rekomendacje i wnioski odnoszą się do poziomu: regionalnego oraz lokalnego. Na poziomie regionalnym formułowane są zadania polityki przestrzennej oraz zasady zagospodarowania przestrzennego realizujące zadania polityki przestrzennej województwa. Rekomendacje dotyczą w szczególności: ochrony oraz kształtowania krajobrazów,

ich wartości przyrodniczych, kulturowych, historycznych, architektonicznych, urbanistycznych, ruralistycznych, w tym obszarów zabudowanych wyróżniających się lokalną formą architektoniczną, jak również wartości estetyczno-widokowych takich jak przedpola ekspozycji, osie widokowe i punkty widokowe. Wytyczne odnoszą się głównie do kierunków i zasad kształtowania zabudowy, zagospodarowania i użytkowania terenów. Mogą zawierać wskazania obszarów, które powinny zostać objęte formami ochrony przyrody lub formami ochrony zabytków, a także tych obszarów, które ze względu na znaczący spadek wartości krajobrazu wymagają pogłębionej analizy zasadności ich dalszej ochrony. Dodatkowo w rekomendacjach można określić wskazania na temat wykonywanych zadań mających na celu zachowanie dotychczasowego stanu lub dążenie do pożądanego stanu. Ponadto można wskazać potencjalnych adresatów realizacji zadań, a także wskazania do uzupełnienia stanu wiedzy w zakresie, w którym na czas sporządzania audytu krajobrazowego dane i informacje nie były dostępne, a są istotne dla niego. Warto podkreślić, iż rekomendacje i wnioski zawarte w audycie krajobrazowym wynikają wyłącznie z analiz wykonanych na jego potrzeby i formułowane są w oparciu o wyniki uzyskane na poszczególnych etapach prac nad opracowaniem. Nie nawiązują zaś bezpośrednio do ustaleń studiów. Natomiast ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. zobowiązuje samorządy gminne do uwzględniania rekomendacji oraz wniosków w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (art. 10 ust. 1 pkt 4a, art. 10 ust. 2 pkt 1) oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (art. 15 ust. 2 pkt 7). W studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 4a ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. uwzględnia się uwarunkowania wynikające z audytu krajobrazowego w szczególności z rekomendacji i wniosków, jak również określa się kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów, uwzględniając zapisy zawarte w audycie krajobrazowym i granice krajobrazów priorytetowych.

3. WYNIKI BADAŃ

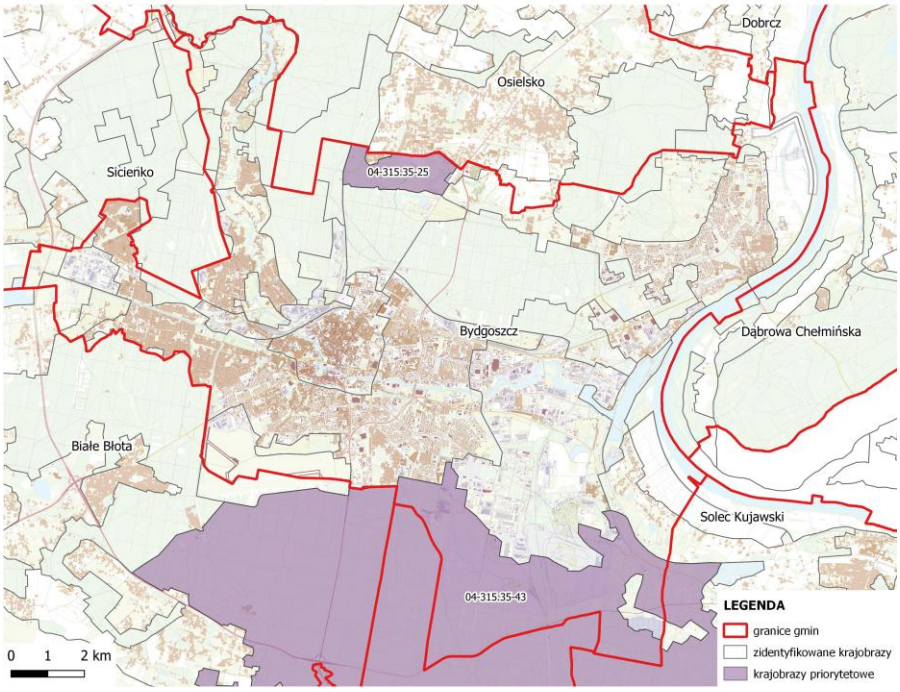
W dalszej części zaprezentowano analizę porównawczą zapisów rekomendacji w audycie krajobrazowym oraz zapisów zawartych w studiach uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego wybranych gmin miejskich leżących na terenie dwóch województw: kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego.

3.1. Województwo kujawsko-pomorskie

Z terenu woj. kujawsko-pomorskiego analizie poddano dwie największe jednostki osadnicze: gminę miejską Bydgoszcz oraz gminę miejską Toruń.

3.2. Gmina miejska Bydgoszcz

W audycie krajobrazowym dla woj. kujawsko-pomorskiego obszar miasta Bydgoszczy znajduje się w granicach 49 zidentyfikowanych krajobrazów, z czego dwa z nich zostały wskazane jako priorytetowe. Krajobraz o oznaczeniu 04-315.35-43 uzyskał status krajobrazu priorytetowego z kryterium unikatowości występowania, gdyż na jego terytorium znajduje się EXPLOSEUM – Centrum techniki wojennej DAG Fabrik Bromberg. Drugi o oznaczeniu 04-315.35-25 został wskazany jako krajobraz priorytetowy z kryterium reprezentatywności. Zgodnie z metodyką audytu krajobrazowego krajobraz priorytetowy wytypowany z wymienionego kryterium powinien stanowić klasyczny przykład krajobrazu w danym podtypie. Krajobraz 04-315.35-25 znajduje się w podtypie 10e (tereny sportowo-rekreacyjne). W związku z tym należy przyjąć, iż jest to krajobraz modelowo wykształcony w ramach podtypu 10e. Zasięg przestrzenny krajobrazów priorytetowych na obszarze Bydgoszczy przedstawia rys. 5.



Rys. 5. Zasięg przestrzenny krajobrazów priorytetowych na obszarze Bydgoszczy [I. Budzyńska]

Krajobraz o oznaczeniu 04-315.35-43 ma 533,14 km^2 powierzchni, swoim zasięgiem obejmuje obszar Puszczy Bydgoskiej i terytorium 12 gmin. Na obszarze Byd-

goszczy zajmuje obszar o powierzchni 18,4 km^2, co stanowi 10,5% terytorium miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy przyjętym w grudniu 2022 r. zasięg obszaru krajobrazu priorytetowego obejmuje tereny w sąsiedztwie przyszłego portu intermodalnego Bydgoszcz – Emilianowo oraz węzła drogowego na planowanej drodze ekspresowej S10. Tereny te w dokumentach planistycznych miasta są wskazywane jako tereny pod funkcję produkcyjno-usługową i zgodnie z polityką przestrzenną miasta będą one podlegały przekształceniom. W projekcie audytu skierowanym do opiniowania znalazły się zapisy rekomendacji odnoszące się do minimalizacji dalszych przekształceń powierzchni terenu z maksymalnym zagospodarowaniem terenów zielenią, ograniczenie do minimum zmian przeznaczania terenów leśnych na cele nieleśne, a także ochrona naturalnych i półnaturalnych ekosystemów w krajobrazie przez nieprzeznaczanie ich pod zabudowę. Interpretacja zapisów rekomendacji w audycie krajobrazowym może być rozbieżna z założeniami planistycznymi miasta Bydgoszczy, a tym samym może wpłynąć na możliwości rozwoju miasta. W związku z tym zasadne jest, aby przeanalizować zasięg oddziaływania rekomendacji zawartych w audycie krajobrazowym na możliwości rozwoju przestrzennego. Można by było ograniczyć zapisy rekomendacji do najbliższego otoczenia obiektu unikatowego, który zdecydował o tym, iż ten krajobraz został wskazany jako priorytetowy. Dla pozostałej części objętej krajobrazem priorytetowym rekomendacje powinny przyjąć charakter bardziej ogólny. Spełnione byłyby wówczas wymagania rozporządzenia dotyczące formułowania rekomendacji oraz wniosków adekwatnie do charakterystyki, wartości i zagrożeń tego krajobrazu, a z drugiej strony nie wpływałyby one na możliwości rozwojowe miasta. Innym rozwiązaniem byłoby wskazanie terenów, na których wybrane rekomendacje nie obowiązywałyby. Takie rozwiązania nie są sprzeczne z zapisami Rozporządzenia, a pozwalają uniknąć konfliktów przestrzennych.

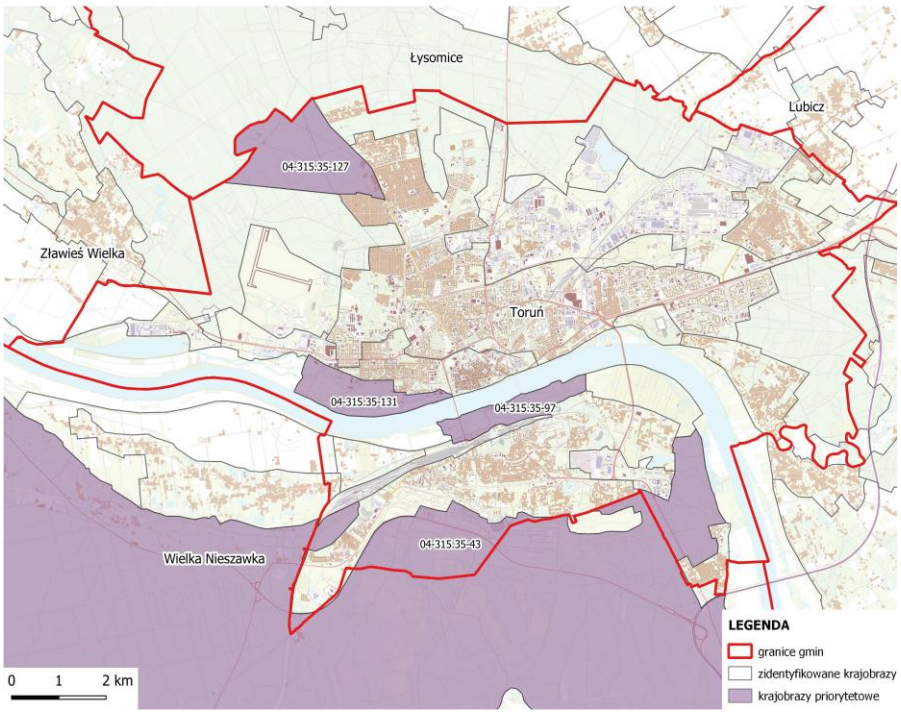
Krajobraz oznaczony jako 04-315.35-25 o powierzchni 2,7 km^2 znajduje się w całości na obszarze Bydgoszczy i stanowi 1,5% jego powierzchni. Obejmuje Leśny Park Kultury i Wypoczynku, Ogród Botaniczny – Myślęcinek. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Bydgoszczy przyjętym w grudniu 2022 r. obszar krajobrazu priorytetowego jest przeznaczony pod funkcje: mieszkalnictwa jednorodzinnego, zieleni krajobrazowej z dopuszczeniem zabudowy ekstensywnej, rekreacji i sportu. Zapisy rekomendacji audytu odnoszące się do kierunków zmian w strukturze przestrzennej oraz przeznaczeniu terenów dotyczą zachowania dotychczasowego sposobu użytkowania i rzeźby terenu, nielokalizowanie nowej zabudowy i sieci infrastruktury technicznej dysharmonijnych w krajobrazie, nielokalizowanie dominujących w krajobrazie obiektów wysokościowych i obszarowych, zwłaszcza na terenach do tej pory niezagospodarowanych. Dodatkowo określone są zalecenia odnośnie do intensywności zabudowy poprzez dostosowanie jej intensywności do uwarunkowań przyrodniczych, krajobrazowych i historyczno-kulturowych, w sposób adekwatny do potrzeb rozwojowych i walorów w oparciu o uwarunkowania ekofizjograficzne. W zakresie zadań mających na celu utrzymanie dotychczasowego stanu sformułowano rekomendacje mające na celu minimalizację dalszych

przekształceń powierzchni terenu, zaniechanie ingerencji w formy rzeźby terenu, a tam, gdzie ta ingerencja wynika z realizacji inwestycji celu publicznego, ograniczenie jej do minimum, a także ograniczenie do minimum zmian przeznaczania terenów zieleni leśnej i parkowej. Rekomendacje dotyczące krajobrazu obejmującego teren Myślęcinka sformułowane na potrzeby audytu krajobrazowego są zbieżne z zapisami ustaleń w studium oraz nie ograniczają w żaden sposób rozwoju Bydgoszczy. Wskazują, iż dopuszczona jest zabudowa mieszkaniowa, o odpowiedniej intensywności, utrzymana jest dotychczasowa funkcja terenów w postaci zieleni parkowej i leśnej. W analizowanym przykładzie rekomendacje zawarte w audycie krajobrazowym chronią krajobraz przyrodniczy obszaru Myślęcinka przy możliwości kontynuowania zamierzonej polityki przestrzennej miasta Bydgoszczy zapisanej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

3.3. Gmina miejska Toruń

W audycie krajobrazowym dla woj. kujawsko-pomorskiego obszar Torunia znajduje się w granicach 35 zidentyfikowanych krajobrazów, spośród nich cztery zostały wskazane jako priorytetowe z kryterium unikatowości występowania. Krajobrazy te odznaczają się niepowtarzalnymi cechami świadczącymi o ich indywidualności, odrębności oraz wyjątkowości. Krajobraz o oznaczeniu 04-315.35-43 uzyskał status krajobrazu priorytetowego z kryterium unikatowości występowania ze względu na występowanie EXPLOSEUM – Centrum techniki wojennej DAG Fabrik Bromberg. Krajobraz o oznaczeniu 04-315.35-127 uzyskał status krajobrazu priorytetowego ze względu na obiekt dawnej leśniczówki – Barbarki, krajobraz o oznaczeniu 04-315.35-131 uzyskał status krajobrazu priorytetowego ze względu na obiekt hali wystawowej w Parku Miejskim, krajobraz o oznaczeniu 04-315.35-97 uzyskał status krajobrazu priorytetowego ze względu na obiekt ruin Zamku Dybowskiego. Zasięg przestrzenny krajobrazów priorytetowych na obszarze Torunia przedstawia rys. 6.

Krajobraz o oznaczeniu 04-315.35-43 znajduje się zarówno na obszarze Bydgoszczy, jak i Torunia, zajmuje obszar o powierzchni 6,6 km^2, co stanowi 5,7% terytorium miasta. Obejmuje rejon przy południowo-zachodniej oraz południowo-wschodniej granicy miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego Torunia przyjętym w styczniu 2018 r. południowo-zachodnie tereny miasta obejmujące krajobraz priorytetowy są w przeważającej części terenami zamkniętymi, które wskazane są docelowo do przekształceń na wielofunkcyjną strukturę miejską, jako potencjalną rezerwę dla rozwoju przestrzennego miasta. Niewielki obszar przeznaczony jest na tereny: zieleni ochronnej i parkowej. Obszar południowo-wschodniej części miasta objęty krajobrazem priorytetowym w studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia przeznaczony na funkcje zabudowy mieszkaniowej, usług publicznych w zieleni oraz zieleni leśnej.



Rys. 6. Zasięg przestrzenny krajobrazów priorytetowych na obszarze Torunia [I. Budzyńska]

Krajobraz o oznaczeniu 04-315.35-127 uzyskał status krajobrazu priorytetowego ze względu na obiekt dawnej leśniczówki – Barbarki. Położony jest w całości na terenie Torunia i zajmuje powierzchnię 3,8 km^2, co stanowi 3,3% powierzchni miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia przyjętym w styczniu 2018 r. obszar ten został przeznaczony na tereny ogródków działkowych i zabudowy mieszkaniowej. W projekcie audytu krajobrazowego dla powyższych dwóch krajobrazów zawarto następujące rekomendacje: minimalizacja dalszych przekształceń powierzchni terenu z maksymalnym zagospodarowaniem terenów zielenią, zaniechanie ingerencji w formy rzeźby terenu, a tam, gdzie ta ingerencja wynika z realizacji inwestycji celu publicznego, ograniczenie do minimum jej oraz zmian przeznaczania terenów leśnych na cele nieleśne. Wskazane rekomendacje mogą ograniczyć miastu Toruń realizację funkcji określonej w studium uwarunkowań, gdyż są to obszary w szczególności przeznaczone na zabudowę mieszkaniową oraz tereny wojskowe, które są wskazane docelowo do przekształceń na wielofunkcyjną strukturę miejską, co wiąże się z przekształceniami powierzchni ziemi i ingerowaniem w formy rzeźby terenu. Należałoby poddać analizie zakres oddziaływania rekomendacji zawartych w projekcie audytu i być może odniesienie ich do

obiektów unikatowych, które spowodowały wskazanie tych krajobrazów jako priorytetowych. Dodatkowo można by było wskazać kilka zaleceń ogólnych, które dotyczyłyby pozostałego obszaru niebędącego w najbliższym otoczeniu EXPLOSEUM oraz dawnej leśniczówki – Barbarki.

Krajobraz o oznaczeniu 04-315.35-131 uzyskał status krajobrazu priorytetowego ze względu na obiekt hali wystawowej w Parku Miejskim. Znajduje się w całości na terenie Torunia i zajmuje powierzchnię 1,9 km^2, co stanowi 1,6% powierzchni miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia przyjętym w styczniu 2018 r. tereny położone na terenie krajobrazu priorytetowego przeznaczono pod funkcję: usług w zieleni, zieleni parkowej, zieleni ochronnej, teren ogródków działkowych oraz w niewielki fragment zabudowy mieszkaniowej. Zapisy rekomendacji zawarte w projekcie audytu krajobrazowego nie kolidują z zapisami zawartymi w studium miasta Torunia. W zachodniej części obszaru objętego krajobrazem priorytetowym planowana jest lokalizacja nowej przeprawy przez Wisłę. W związku z tym w tej części krajobrazu priorytetowego zapisy rekomendacji w audycie krajobrazowym mogą wpłynąć na realizację zadania. Poprzez zapisy w rekomendacjach m.in. odnoszące się do: maksymalnego zachowania naturalnego ukształtowania terenu przy realizacji zabudowy, minimalizacji dalszych przekształceń powierzchni terenu. Zapisy te nie uniemożliwiają lokalizacji nowej przeprawy na Wiśle, a wpływają na to, aby przy realizacji inwestycji ograniczyć do minimum degradację środowiska przyrodniczego.

Krajobraz o oznaczeniu 04-315.35-97 uzyskał status krajobrazu priorytetowego ze względu na obiekt ruin Zamku Dybowskiego. Położony jest całkowicie na terenie Torunia i zajmuje powierzchnię 1,4 km^2, co stanowi 1,2% powierzchni miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia przyjętym w styczniu 2018 r. obszar ten został przeznaczony na tereny zieleni ochronnej, zieleni parkowej, zabudowy mieszkaniowej, usług i usług w zieleni. Zapisy rekomendacji zawarte w projekcie audytu krajobrazowego nie kolidują z zapisami zawartymi w studium uwarunkowań Torunia. Pozwalają na zagospodarowanie terenu obejmującego krajobraz priorytetowy zgodnie z założeniami zawartymi w studium miasta Torunia przy jednoczesnej ochronie i ograniczeniu negatywnego wpływu na krajobraz.

3.4. Województwo wielkopolskie

Z terenu woj. wielkopolskiego analizie poddano dwie największe jednostki osadnicze: gminę miejską Poznań oraz gminę miejską Kalisz.

3.4.1. Gmina miejska Poznań

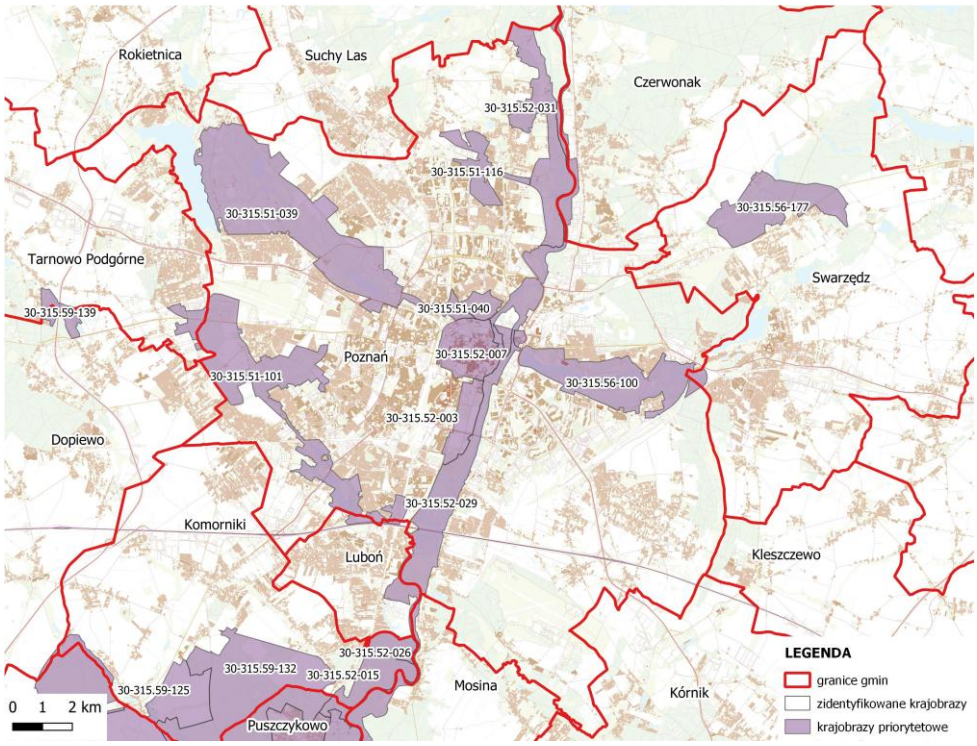
W audycie krajobrazowym dla woj. wielkopolskiego obszar Poznania znajduje się w granicach 69 zidentyfikowanych krajobrazów, 9 z nich zostało wskazanych jako priorytetowe. Zajmują one 22% powierzchni Poznania. Pięć krajobrazów zostało wskazanych jako priorytetowe z kryterium unikatowości występowania. Krajobraz o oznaczeniu 30-315.52-003 został wskazany z kryterium unikatowości występowania z uwagi na występowanie obiektu – elektrowni Wildeckiej – 1895 r. Krajobraz o oznaczeniu 30-315.56-100 – ze względu na występowanie obiektu mauzoleum rodziny Mielochów. Krajobraz o oznaczeniu 30-315.52-031 – ze względu na występowanie obszaru Natura 2000 Biedrusko PLH300001. Krajobraz o oznaczeniu 30-315.51-039 – ze względu na występowanie obiektu Ogród Botaniczny Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza. Krajobraz o oznaczeniu 30-315.51-116 – ze względu na występowanie obiektu rezerwat przyrody Żurawiniec. Krajobraz o oznaczeniu 30-315.51-101 uzyskał status krajobrazu priorytetowego z kryterium ważności krajobrazu oraz unikatowości występowania z uwagi na obiekt – wieża widokowa na Szachtach. Krajobraz o oznaczeniu 30-315.51-040 uzyskał status krajobrazu priorytetowego z kryterium dotychczasowej ochrony prawnej. Krajobraz o oznaczeniu 30-315.52-029 uzyskał status krajobrazu priorytetowego z kryterium unikatowości podtypu. Krajobraz o oznaczeniu 30-315.52-007 uzyskał status krajobrazu priorytetowego z kryterium dotychczasowej ochrony prawnej oraz unikatowości podtypu.

Analizę porównawczą zapisów ustaleń w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz rekomendacji zawartych w audycie krajobrazowym dokonano w sposób kompleksowy dla wszystkich krajobrazów priorytetowych z uwagi na charakter sformułowanych rekomendacji. Zasięg przestrzenny krajobrazów priorytetowych na obszarze miasta Poznania przedstawia rys. 7.

Krajobraz o oznaczeniu 30-315.52-003 w całości położony jest na obszarze Poznania. Zajmuje powierzchnię 1,93 km^2, co stanowi 0,7% powierzchni miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego Poznania przyjętym we wrześniu 2014 r. zasięg obszaru krajobrazu priorytetowego obejmuje tereny: ogrodów działkowych, parków i innych terenów zieleni urządzonej, tereny sportu oraz rekreacji (niekubaturowe), ogrody rekreacyjno-sportowe, ogródki jordanowskie, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub zabudowy usługowej niskiej, tereny usług sportu, a także rekreacji w zieleni.

Krajobraz o oznaczeniu 30-315.56-100 ma powierzchnię 7,3 km^2 i położony jest na terenie Poznania oraz gminy Swarzędz. Na obszarze Poznania zajmuje obszar o powierzchni 7,1 km^2, co stanowi 2,7% terytorium miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania przyjętym we wrześniu 2014 r. zasięg obszaru krajobrazu priorytetowego obejmuje: tereny użytków ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni, tereny zieleni nieurządzonej, tereny leśne i do zale-

sień, użytki rolne (grunty rolne, sady, użytki zielone: łąki i pastwiska, nieużytki, tereny odłogowane) tereny zadrzewione, dna dolin rzek, strumieni, jezior, stawów, wody powierzchniowe w granicach klinowo-pierścieniowego systemu zieleni i położone poza tym systemem ogrody działkowe tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub wielorodzinnej niskiej o charakterze willowym, ogrody specjalistyczne, do których zaliczono ogrody dydaktyczne: ogrody zoologiczne, ogród botaniczny, ogród dendrologiczny, ogród farmakognostyczny, zabudowa poforteczna z dopuszczeniem lokalizacji funkcji usługowych z towarzyszącą zielenią, tereny usług sportu i rekreacji w zieleni, parki i inne tereny zieleni urządzonej, tereny zabudowy usługowej niskiej.



Rys. 7. Zasięg przestrzenny krajobrazów priorytetowych na obszarze Poznania [I. Budzyńska]

Krajobraz o oznaczeniu 30-315.52-031 w całości położony jest na obszarze Poznania. Zajmuje powierzchnię 5,8 km^2, co stanowi 2,2% powierzchni miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania przyjętym we wrześniu 2014 r. zasięg obszaru krajobrazu priorytetowego obejmuje: tereny użytków ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące

w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni, tereny zieleni nieurządzonej, tereny leśne i do zalesień, użytki rolne (grunty rolne, sady, użytki zielone: łąki i pastwiska, nieużytki, tereny odłogowane) tereny zadrzewione, dna dolin rzek, strumieni, jezior, stawów, wody powierzchniowe w granicach klinowo-pierścieniowego systemu zieleni i położone poza tym systemem, ogrody działkowe, tereny usług sportu i rekreacji w zieleni.

Krajobraz o oznaczeniu 30-315.51-039 w całości położony jest na obszarze Poznania. Zajmuje powierzchnię 5,8 km^2, co stanowi 6,4% powierzchni miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania przyjętym we wrześniu 2014 r. zasięg obszaru krajobrazu priorytetowego obejmuje tereny przeznaczone na: zabudowę pofortecznią z dopuszczeniem lokalizacji funkcji usługowych z towarzyszącą zielenią, tereny użytków ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni, tereny zieleni nieurządzonej, tereny leśne i do zalesień, użytki rolne (grunty rolne, sady, użytki zielone: łąki i pastwiska, nieużytki, tereny odłogowane) tereny zadrzewione, dna dolin rzek, strumieni, jezior, stawów, wody powierzchniowe w granicach klinowo-pierścieniowego systemu zieleni i położone poza tym systemem, ogrody specjalistyczne, do których zaliczono ogrody dydaktyczne: ogrody zoologiczne, ogród botaniczny, ogród dendrologiczny, ogród farmakognostyczny, tereny zabudowy usługowej niskiej, tereny usług sportu i rekreacji w zieleni, teren sportu i rekreacji – pole golfowe, ogrody działkowe.

Krajobraz o oznaczeniu 30-315.51-116 w całości położony jest na obszarze Poznania. Zajmuje powierzchnię 2,1 km^2, co stanowi 0,8% powierzchni miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania przyjętym we wrześniu 2014 r. zasięg obszaru krajobrazu priorytetowego obejmuje: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny użytków ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni, tereny zieleni nieurządzonej, tereny leśne i do zalesień, użytki rolne (grunty rolne, sady, użytki zielone: łąki i pastwiska, nieużytki, tereny odłogowane) tereny zadrzewione, dna dolin rzek, strumieni, jezior, stawów, wody powierzchniowe w granicach klinowo-pierścieniowego systemu zieleni i położone poza tym systemem, tereny zabudowy usługowej niskiej, tereny rezerwatów przyrody.

Krajobraz o oznaczeniu 30-315.51-101 i powierzchni 11,3 km^2 położony jest w ponad 90% na terenie Poznania. Został wskazany jako priorytetowy z dwóch kryteriów. Uzyskał najwyższą wartość we wszystkich kategoriach cech analitycznych i syntetycznych oraz z uwagi na występowanie obiektu unikatowego – wieża widokowa na Szachtach. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania przyjętym we wrześniu 2014 r. obszar krajobrazu został przeznaczony na: tereny użytków ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni, tereny zieleni nieurządzonej, tereny leśne i do zalesień, użytki rolne (grunty rolne, sady, użytki zielone: łąki i pastwiska, nieużytki, tereny odłogowane) tereny zadrzewione, dna dolin rzek, strumieni, jezior, stawów, wody powierzchniowe w granicach klinowo-pierścienio-

wego systemu zieleni i położone poza tym systemem parki i inne tereny zieleni urządzonej, ogrody działkowe, cmentarze (komunalne i wyznaniowe), zabudowę mieszkaniową, zabudowę pofortyczną z dopuszczeniem lokalizacji funkcji usługowych z towarzyszącą zielenią, zabudowę usługową.

Krajobraz o oznaczeniu 30-315.51-040 ma 0,9 km^2 i zajmuje 0,3% powierzchni miasta Poznania, a swoim zasięgiem obejmuje obszar Parku Cytadela – Fort Winiary. Został wskazany jako krajobraz priorytetowy z kryterium dotychczasowej ochrony prawnej. Oznacza to, że na co najmniej 90% powierzchni krajobrazu występują: obszary lub obiekty objęte statusem parków narodowych, obszary z listy światowego dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego UNESCO, pomniki historii, rezerwaty przyrody i parki kulturowe. Fort Winiary (obecnie nazywany Parkiem Cytadela) uznano za pomnik historii, czyli zabytek nieruchomy o szczególnej wartości historycznej, naukowej i artystycznej, mający duże znaczenie dla dziedzictwa kulturalnego Polski. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania przyjętym we wrześniu 2014 r. obszar ten został przeznaczony na funkcję terenu zieleni urządzonej z zabudową pofortyczną z dopuszczeniem lokalizacji funkcji usługowych.

Krajobraz o oznaczeniu 30-315.52-029 ma powierzchnię 17,41 km^2, z czego 8,4 km^2 znajduje się na obszarze Poznania, co stanowi 6,7% jego powierzchni, i obejmuje dolinę Warty. Należy do podtypu wody powierzchniowe – systemy wód płynących, w ramach którego w audycie krajobrazowym dla woj. wielkopolskiego wydzielono sześć krajobrazów. Wskazanie zidentyfikowanego krajobrazu z kryterium unikatowości występowania jest możliwe wówczas, gdy analizowana cecha występowała w maksymalnie 5% krajobrazach w ramach danego podtypu. Warunek ten nie jest możliwy do spełnienia w przypadku podtypów, w których liczebność wydzielonych jednostek jest mniejsza niż 19. W audycie krajobrazowym dla woj. wielkopolskiego dokonano analizy podtypów, w których liczba zidentyfikowanych jednostek krajobrazowych jest mniejsza niż 10. Następnie w oparciu o definicję krajobrazu priorytetowego wskazano podtypy, które mają rangę priorytetu, czyli są szczególnie cenne dla społeczeństwa ze względu na swoje wartości przyrodnicze, kulturowe, historyczne, architektoniczne, urbanistyczne, ruralistyczne lub estetyczno-widokowe. Takie kryterium wskazania podtypu jako priorytetowego nazwano w audycie krajobrazowym unikatowością podtypu. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego Poznania przyjętym we wrześniu 2014 r. wskazany krajobraz priorytetowy jest przeznaczony na: tereny użytków ekologicznych i innych obszarów cennych przyrodniczo wchodzące w skład klinowo-pierścieniowego systemu zieleni, tereny zieleni nieurządzonej, tereny leśne i do zalesień, użytki rolne (grunty rolne, sady, użytki zielone: łąki i pastwiska, nieużytki, tereny odłogowane) tereny zadrzewione, dna dolin rzek, strumieni, jezior, stawów, wody powierzchniowe w granicach klinowo-pierścieniowego systemu zieleni i położone poza tym systemem, parki i inne tereny zieleni urządzonej z poszerzoną funkcją rekreacyjną, ogrody działkowe.

Krajobraz o oznaczeniu 30-315.52-007 położony jest na terenie Poznania i ma 3,9 km^2, co stanowi 1,5% powierzchni miasta. Należy do podtypu wielkomiejskiego – zespoły urbanistyczne o zachowanych założeniach historycznych, który w audy-

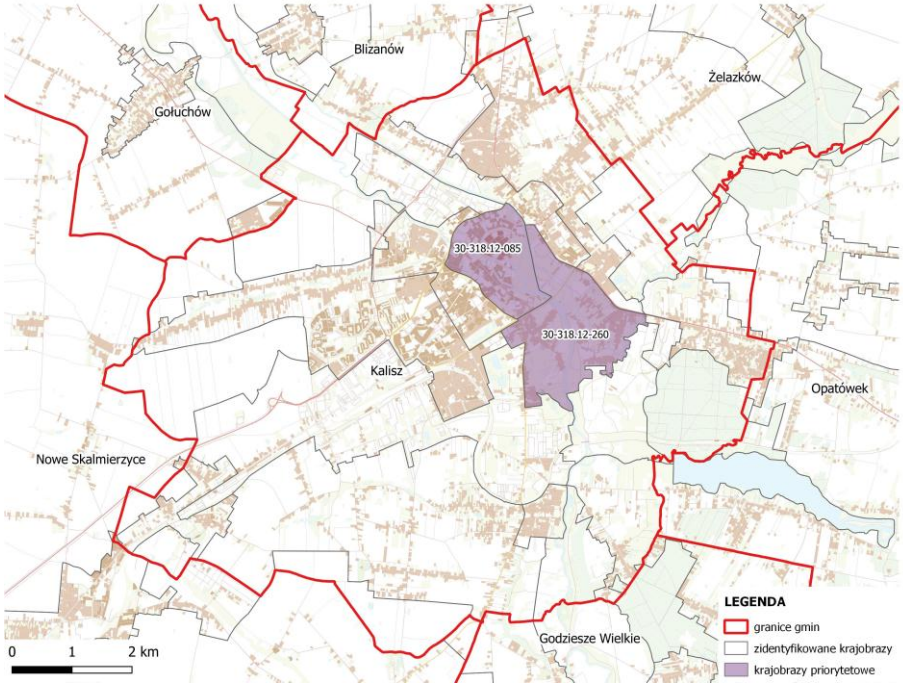
cie krajobrazowym dla woj. wielkopolskiego został cały wskazany jako priorytetowy z kryterium unikatowości podtypu. Ponadto ponad 90% obszaru jednostki krajobrazowej objęte jest pomnikiem historii „Poznań – historyczny zespół miasta" oraz parkiem kulturowym. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania przyjętym we wrześniu 2014 r. wskazany krajobraz priorytetowy jest przeznaczony na: tereny zabudowy mieszkaniowej, tereny zabudowy usługowej, parki i inne tereny zieleni urządzonej z poszerzoną funkcją rekreacyjną.

Rekomendacje dla wszystkich wskazanych krajobrazów priorytetowych nie kolidują z zapisami studium Poznania, jednakże poziom szczegółowości zapisów audytu może wpływać na rozwój przestrzenny i funkcjonalny miasta. Odnoszą się one przede wszystkim do rekomendacji w zakresie kierunków zmian w strukturze przestrzennej oraz w przeznaczeniu terenów, których brzmienie jest następujące: kształtowanie struktury przestrzennej z uwzględnieniem funkcji sportowo-rekreacyjnej jako dominującej, kształtowanie struktury przestrzennej z uwzględnieniem funkcji przyrodniczej, funkcji usługowej, w tym sportowej oraz rekreacyjno-wypoczynkowej jako dominujących. Formułowanie takich zapisów w znaczący sposób kierunkuje rozwój funkcjonalny miasta i ogranicza wprowadzanie w przyszłości nowych funkcji dla danego terenu. Audyt krajobrazowy z założenia opracowywany jest na 20 lat. W tym czasie może nastąpić zmiana studium, natomiast rekomendacje zawarte w audycie krajobrazowym nie mogą być sprzeczne z zapisami audytu krajobrazowego. Mając na względzie okres obowiązywania audytu i zmiany, jakie nieustannie zachodzą w strukturze przestrzennej miasta, wskazywanie w audycie krajobrazowym dominującej funkcji danego obszaru może w przyszłości rodzić konflikty przestrzenne. Rekomendacje zawarte w audycie krajobrazowym dla woj. wielkopolskiego odnoszą się często do bardzo konkretnych, szczegółowych działań. Audyt krajobrazowy ma wzmacniać ochronę krajobrazu, poprawiać aspekty wizualno-przestrzenne, jednakże należałoby przeanalizować, czy nie jest to podejście zbyt szczegółowe, mając na uwadze, że jest to opracowanie na poziomie regionalnym. Odnosi się to do rekomendacji dotyczących podejmowania działań na rzecz przeprowadzenia analiz mogących stanowić podstawę powołania parku kulturowego na obszarze o zachowanych wartościach kulturowych i krajobrazowych związanych z kulturą i tradycją religijną zakonu Cysterek w rejonie Owińsk i Radojewa. W audycie zawarte są również rekomendacje dotyczące odnowienia tarasu widokowego na nasypie przy alei 15 Pułku Ułanów Poznańskich, w północnej części krajobrazu, z którego roztacza się widok na rosarium – wymiana nawierzchni, uzupełnienie małej architektury. W opracowaniu wskazano również rozważenie zmiany planowanego przebiegu drogi zbiorczej zaproponowanej w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania, pomiędzy ul. Naramowicką a ul. B. Krygowskiego, lub docelowo zapewnienie odpowiednich rozwiązań technicznych umożliwiających swobodny przepływ materii przyrodniczej. Zawarto odniesienia dotyczące zmiany lub poprawy zagospodarowania obszaru i obiektów o negatywnym wpływie na odbiór wizualny krajobrazu przy ul. Piekary (rejon kompleksu trzech biurowców) poprzez stosowanie zabiegów neutralizujących negatywny wydźwięk obiektów np. zaprojektowanie no-

wej zabudowy pierzejowej wzdłuż ul. Piekary oraz poprawę estetyki istniejących obiektów. Sformułowano rekomendacje dotyczące możliwości kreowania nowych obiektów i obszarów stanowiących wyróżniki kompozycji przestrzennej kształtujących sylwetę miasta, których lokalizacja i forma będzie wynikała z wniosków z przeprowadzonych wcześniej analiz krajobrazowo-przestrzennych. Wszystkie te działania są zasadne, natomiast ich poziom szczegółowości może budzić wątpliwości, gdyż audyt jest opracowaniem o charakterze regionalnym i należy przeanalizować, czy sformułowane zapisy rekomendacji nie powinny być bardziej ogólne.

3.4.2. Gmina miejska Kalisz

W audycie krajobrazowym dla woj. wielkopolskiego obszar Kalisza znajduje się na obszarze 21 zidentyfikowanych jednostek krajobrazowych, dwie z nich zostały wskazane jako priorytetowe. Zajmują one 7,5% powierzchni Kalisza. Krajobraz o oznaczeniu 30-318.12-260 został wskazany z kryterium unikatowości występowania z uwagi na obiekt – wczesnośredniowieczne grodzisko (IX-XIII w.), natomiast krajobraz o oznaczeniu 30-318.12-085 wskazano jako priorytetowy z kryterium unikatowości podtypu. Zasięg przestrzenny krajobrazów priorytetowych na obszarze Kalisza przedstawia rys. 8.



Rys. 8. Zasięg przestrzenny krajobrazów priorytetowych na obszarze Kalisza [I. Budzyńska]

Krajobraz o oznaczeniu 30-318.12-260 położony jest całkowicie na terenie Kalisza i zajmuje obszar 3,3 km^2, co stanowi 4,8% powierzchni miasta. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza przyjętym we wrześniu 2019 r. teren krajobrazu unikatowego jest przeznaczony na tereny: zabudowy usługowej, zabudowy mieszkaniowej, zieleni urządzonej, sportu i rekreacji, wód powierzchniowych śródlądowych, rolnicze oraz leśne.

Krajobraz o oznaczeniu 30-318.12-085 położony jest na terenie Kalisza i ma powierzchnię 1,9 km^2, co stanowi 2,7% terytorium miasta. Należy do podtypu zespoły urbanistyczne o zachowanych założeniach historycznych, który w audycie krajobrazowym dla woj. wielkopolskiego został uznany jako podtyp priorytetowy. W studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego miasta przyjętym we wrześniu 2019 r. obszar wydzielonej jednostki krajobrazowej jest przeznaczony na tereny: zabudowy usługowej, zabudowy mieszkaniowej, lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni powyżej 2000 m^2, zieleni urządzonej, wód powierzchniowych śródlądowych, zamknięte.

Rekomendacje zawarte w audycie krajobrazowym dla analizowanych jednostek krajobrazowych nie są sprzeczne z zapisami studium, są zbliżone i ukierunkowane na rozwój funkcji, które zostały wskazane w kierunkach rozwoju miasta, odnoszą się do kształtowania struktury przestrzennej strefy z uwzględnieniem funkcji mieszkaniowej i usługowej jako dominujących, kształtowanie struktury przestrzennej z uwzględnieniem funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej jako dominującej oraz mieszkaniowej i usługowej jako uzupełniających. Są to funkcje, które najprawdopodobniej będą rozwijane i na które będą ukierunkowane tereny objęte krajobrazami priorytetowymi. Jednakże należy podkreślić, iż konkretne wskazywanie funkcji w audycie krajobrazowym nie jest wymagane i należy przeanalizować zasadność formułowania takich rekomendacji. Ponadto rekomenduje się w audycie krajobrazowym sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących obszary jeszcze nie objęte planami miejscowymi, które stanowiłby podstawę dla określenia zasad ochrony i kształtowania historycznej struktury układu urbanistycznego, w tym jego charakterystycznych elementów kompozycji przestrzennej i zabudowy oraz zachowania wartości estetyczno-widokowych miasta m.in. poprzez wprowadzenie strefy ochrony konserwatorskiej. Zalecenie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jest zasadne z uwagi na niski stopień pokrycia miejscowymi planami obszarów województw, jednak procedura sporządzanie i uchwalania miejscowych planów należy do samorządów lokalnych, dodatkowo rekomendacje muszą być przeniesione do gminnych dokumentów planistycznych i taki zapis, choć zasadny, to należałoby zweryfikować, czy na pewno należałoby go formułować na etapie rekomendacji. W audycie krajobrazowym dla woj. wielkopolskiego znalazły się również rekomendacje odnoszące się do obszaru Kalisza dotyczące zachowania osi i punktów widokowych poprzez ograniczanie zainwestowania przesłaniającego widok. Zapis ten wymaga doprecyzowania, jakie działania należałoby podjąć, aby utrzymać osie i punkty widokowe. Można by było wskazać, iż zaleca się niewprowadzenie w polu widzenia z punktu widokowego zabudowy lub infra-

struktury technicznej niedostosowanej do istniejącego otoczenia pod względem estetycznym (formą, gabarytami, kształtem, kolorystyką), powodującej pogorszenie lub utratę czytelnej i spójnej formy krajobrazowej, jak również należałoby podjąć działania mające na celu utrzymanie otwarcia widoku poprzez m.in. ochronę i kształtowanie zieleni śródpolnej, przydrożnej i przywodnej, prawidłowe formowanie zieleni wysokiej.

3.5. Porównanie wyników analiz z woj. kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego

Audyt krajobrazowy jest opracowaniem, które identyfikuje jednostki krajobrazowych na obszarze województw, opisuje walory przyrodnicze i krajobrazowe, jak również waloryzuje krajobrazy w wyniku czego wskazywane są krajobrazy priorytetowe. Bardzo istotnym etapem audytu jest sformułowanie rekomendacji i wniosków, które mają służyć ochronie i kształtowaniu krajobrazów priorytetowych, jak i obszarów, które objęte są już dotychczasową ochroną. Porównując rekomendacje woj. kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego, należy wskazać różnice, które wynikają przede wszystkim z dwóch zasadniczych aspektów. Pierwszy aspekt odnosi się do szczegółowości i zróżnicowanego podejścia do formułowania rekomendacji. W woj. wielkopolskim dla każdego z krajobrazów poddanych analizie wskazywano dominującą funkcje obszaru, niekiedy również funkcje uzupełniające. W woj. kujawsko-pomorskim wprowadzono zapisy, które odnoszą się do utrzymania istniejącego stanu zagospodarowania w otoczeniu obiektu czy też niewprowadzania nowej zabudowy niezwiązanej z funkcją obiektu. Nie ma natomiast zapisów, które odnosiłyby się do wskazywania konkretnych funkcji obszaru. Jest to uzasadnione, gdyż postępujący, dynamiczny proces rozwoju przestrzennego miast przy jednoczesnym formułowaniu zbyt szczegółowych rekomendacji może ograniczyć zmiany w zagospodarowaniu miasta, które nie ingerowałyby w ochronę krajobrazu. Należałoby przeanalizować uogólnienie zapisów bez wskazywania funkcji danego obszaru i ograniczyć się do zaleceń, które utrzymywałyby obecny stan zagospodarowania m.in., aby minimalizować przekształcanie terenów obecnie wyłączonych z zabudowy na tereny pod zabudowę. Wskazywanie rekomendacji dotyczących sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących obszary, które dotychczas nie objęte są planami miejscowymi jest uzasadnione, z uwagi na niski stopień pokrycia obszarów województw miejscowymi planami. Działania te należą do zadań samorządów gminnych i to rada gminy podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu z własnej inicjatywy lub na wniosek wójta, burmistrza albo prezydenta miasta. W związku z tym zapis dotyczący zaleceń zintensyfikowania prac nad opracowaniem miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jest jak najbardziej zasadny, jednak mógłby on być wskazany w audycie krajobrazowym jako ogólny wniosek wynikający z przeprowadzanych analiz, a nie jako rekomenda-

cja dla krajobrazu priorytetowego. W audycie krajobrazowym dla woj. wielkopolskiego wskazano m.in. rozważenie zmiany planowanego przebiegu drogi zbiorczej zaproponowanej w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Poznania. W rekomendacjach sformułowanych na potrzeby audytu krajobrazowego dla woj. kujawsko-pomorskiego nie odnoszono się w sposób bezpośredni do konkretnych zadań wynikających ze studiów uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego gmin. Większość rekomendacji kładzie nacisk na ochronę krajobrazu i otoczenia obiektu, który zdecydował o tym, że krajobraz został wskazany jako priorytetowy, m.in. niewprowadzanie nowej zabudowy niezwiązanej z funkcją Muzeum na obszarze i w bezpośrednim sąsiedztwie Exploseum. Rekomendacje zawarte w audycie krajobrazowym dla woj. kujawsko-pomorskiego wskazują konkretne cechy elewacji budynków i dachów. Zaleca się stosowanie przy realizacji nowej zabudowy kolorystyki elewacji w barwach pastelowych, odcienie: bieli, szarości i beżu, a w przypadku pokryć dachowych w kolorystyce zbliżonej do barw naturalnych, odcienie: terakoty, bordo, brązu, szarości i czerni. W woj. wielkopolskim nie wskazywano rekomendacji dotyczących kolorystyki elewacji budynków i dachów, a odnoszono się do lokalizacji urządzeń technicznych na elewacjach frontowych budynków. Drugi aspekt dotyczy kryteriów wyznacza krajobrazów priorytetowych. W woj. wielkopolskim wprowadzono nowe kryterium wyznaczania krajobrazów priorytetowych – unikatowość podtypu. Jest to kryterium niezawarte w Rozporządzeniu w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych z 2019 r., a jest wynikiem analiz wszystkich podtypów krajobrazów i eksperckiego podejścia zespołu autorskiego sporządzającego audyt krajobrazowy dla woj. wielkopolskiego.

Porównując zapisy rekomendacji zawarte w audytach woj. kujawsko-pomorskiego oraz wielkopolskiego z zapisami ustaleń w studiach uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego gmin, należy podkreślić, iż w woj. wielkopolskim nie stwierdza się kolizji zapisów rekomendacji z ustaleniami studiów. Po analizie zapisów rekomendacji zawartych w audycie krajobrazowym dla woj. kujawsko-pomorskiego z ustaleniami wynikającymi ze studiów uwarunkowań gmin stwierdzono kolizje. Dotyczyły one przede wszystkim rekomendacji na temat minimalizacji dalszych przekształceń powierzchni terenu z maksymalnym zagospodarowaniem terenów zielenią oraz minimalizacji dalszych przekształceń powierzchni terenu mających na celu zachowanie dotychczasowego stanu lub doprowadzenie do stanu pożądanego, adekwatnie do charakterystyki, wartości i zagrożeń zidentyfikowanych dla krajobrazu. Wynika to głównie z tego, iż rekomendacje dotyczą całego obszaru krajobrazu priorytetowego, który często jest rozległy i występują na jego obszarze różne funkcje. Zdecydowana większość rekomendacji dotyczy obiektu unikatowego oraz jego otoczenia, nie powodując tym samym kolizji z ustalenia studiów. Jednakże należałoby przeanalizować oddziaływanie pozostałych rekomendacji, które odnoszą się do całego obszaru krajobrazu priorytetowego i mogą wywołać konflikty przestrzenne.

4. WNIOSKI

Audyt krajobrazowy jest stosunkowo nowym opracowaniem. Metodyka jego sporządzenia zawarta w Rozporządzeniu w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych z 2019 r. jest bardzo szczegółowo i obszernie opisana, jednak podejście do struktury i formy audytu jest zróżnicowane w różnych województwach. Przyczyny tego należy upatrywać w bardzo skomplikowanej i rozbudowanej konstrukcji audytu. Struktura dokumentu po analizie audytów krajobrazowych dla woj. kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego znacznie różni się od siebie. Województwa przyjęły inną formułę opracowania dokumentu, co utrudnia ich porównanie. Projekt audytu krajobrazowego dla woj. kujawsko-pomorskiego nawiązuje wprost swoją strukturą do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych. Zasadniczym trzonem audytu są trzy odrębne katalogi, zawierające ściśle określone informacje wymagane w Rozporządzeniu. Kluczowe elementy audytu krajobrazowego, tj. karty zagrożeń oraz karty rekomendacji i wniosków, znajdują się w wyodrębnionych katalogach, w plikach o nazwie nawiązującej do oznaczenia danego krajobrazu. Audyt krajobrazowy dla woj. wielkopolskiego zawiera wszystkie niezbędne informacje wymagane w Rozporządzeniu, lecz znajdują się one w siedmiu folderach. Poszczególne części składowe audytu krajobrazowego (część opisowa i tabelaryczna, graficzna, dokumentacja) zlokalizowane są w różnych miejscach dokumentu. Sporym utrudnieniem dla odbiorców jest rozbicie części dokumentacyjnej oraz graficznej na poszczególne części. Dostęp do rekomendacji i zagrożeń jest możliwy poprzez hiperłącza znajdujące się w plikach Excel zamieszczonych w dwóch folderach, osobno dla krajobrazów priorytetowych i form ochrony. Należałoby podjąć działania i wypracować strukturę dokumentu, która byłaby jednolita dla każdego województwa, co ułatwiałoby porównanie audytów krajobrazowych.

Uwzględnienie rekomendacji i wniosków zawartych w audycie krajobrazowym w dokumentach planistycznych na poziomie regionalnym i lokalnym wpływa na ochronę i kształtowanie krajobrazu. Analiza porównawcza zapisów rekomendacji zawartych w audytach krajobrazowych oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin miejskich wykazała różne podejście do kształtowania polityki przestrzennej. Audyt krajobrazowy z założenia ma na celu przede wszystkim ochronę krajobrazu, natomiast studium jest opracowaniem, które ma na celu wskazanie kierunków rozwoju gminy. Audyt krajobrazowy nie blokuje rozprzestrzeniania się wymienionych funkcji, a tym samym rozwoju gminy, ale wskazuje i rekomenduje, aby rozwój gmin/miast był dokonywany z respektowaniem walorów krajobrazowych. Przy sporządzaniu studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego należy tak dostosować zapisy ustaleń, aby skorelować je z poszanowaniem środowiska przyrodniczego, w minimalnym stopniu je degradując. Trzeba dążyć do zachowania terenów zieleni urządzonej, parkowej i leśnej, racjonalnie wykorzystywać przestrzeń miast. Należy wykorzystywać po-

tencjał terenów, które obecnie są niezagospodarowane, niezabudowane oraz racjonalnie z uwzględnieniem walorów przyrodniczych wykorzystać obszary podlegające zagospodarowaniu.

W przyszłości podczas prac nad zmianą rozporządzenia warto byłoby przeanalizować zapisy rekomendacji dotyczących poziomu lokalnego. Audyt krajobrazowy jest dokumentem opracowywanym w skali regionalnej – 1:50 000. Zarówno granice wydzielonych krajobrazów, jak i rekomendacje wynikające z audytu przenoszone muszą być do dokumentów planistycznych poziomu gminnego. Warto byłoby poddać analizie charakter i sposób formułowania rekomendacji dla poziomu lokalnego. Być może powinny mieć one charakter bardzo ogólny, wyznaczać ramy i wskazywać kierunek, w jakim gmina powinna podążać. Natomiast uszczegółowienie rekomendacji i doprecyzowanie działań powinno odbywać się na szczeblu gminnym, przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego gmin. Podobna sytuacja dotyczy przebiegu granic wydzielonych jednostek krajobrazowych. Ich delimitacja i klasyfikacja powinna odbywać się, jak do tej pory na szczeblu regionalnym w skali 1:50 000. Natomiast przy sporządzeniu dokumentów planistycznych gmina powinna doprecyzować granicę. Takie rozwiązanie pozwoliłoby uniknąć konfliktów przestrzennych, a granica, która musi być naniesiona w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym, miałaby precyzyjny i dokładny przebieg.

W artykule wskazano niektóre zagadnienia, które w przyszłości można by było doprecyzować i rozwinąć. Z uwagi na to, iż audyt krajobrazowy jest stosunkowo nowym opracowaniem, dotychczas nie były podejmowane badania na ten temat. Z tego powodu tekst stanowić będzie istotny nowy wkład w stan badań w dziedzinie planowania przestrzennego. Weryfikacja wniosków w praktyce, podobnie jak porównanie audytów krajobrazowych pomiędzy województwami, będzie możliwa dopiero za kilka lat. Ciekawym zagadnieniem byłoby również podjęcie tematu dotyczącego praktycznego uwzględniania wskazanych rekomendacji w audycie krajobrazowym.

LITERATURA

Audyt krajobrazowy województwa kujawsko-pomorskiego – projekt, czerwiec 2022 r. (Uchwała 22/848/22 z dnia 8 czerwca 2022 r. o przyjęciu projektu audytu krajobrazowego dla województwa kujawsko-pomorskiego).

Audyt krajobrazowy województwa wielkopolskiego – projekt, czerwiec 2022 r. (Uchwała Nr LI/1000/23 z dnia 27 marca 2023 r. w sprawie uchwalenia Audytu krajobrazowego województwa wielkopolskiego).

Chmielewski T.J., Kistowski M., Myga-Piątek U., Solon J., 2015, *Identyfikacja i ocena krajobrazów Polski – etapy i metody postępowania w toku audytu krajobrazowego*

w województwach, „Problemy Ekologii Krajobrazu. Dynamika zmian w krajobrazie", t. XL, s. 55-76.

Chmielewski T.J., Myga-Piątek U., Solon J., 2015, *Typologia aktualnych krajobrazów Polski*, „Przegląd Geograficzny", nr 87, z. 3, s. 377-408.

Chmielewski T.J., Myga-Piątek U., Solon J. (2015, *Rola cech charakterystycznych, wyróżników i wyznaczników krajobrazu w klasyfikacji i audycie krajobrazów aktualnych*, „Problemy Ekologii Krajobrazu. Dynamika Zmian w Krajobrazie", t. XL, s. 177-185.

Degórski M., Ostaszewska K., Richling A., Solon J., 2014, *Współczesne kierunki badań krajobrazowych w kontekście wdrażania Europejskiej Konwencji Krajobrazowej*, „Przegląd Geograficzny", nr 86, 3, s. 295-316.

Europejska Konwencja Krajobrazowa z dnia 20 października 2000 r. (Dz.U. 2006, nr 14, poz. 98).

Fogel A., *Ekspertyza w zakresie konsekwencji prawnych sporządzania audytu krajobrazowego*, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska 2021 r.

Jereczek-Korzeniewska K., Wiśniewski J., 2021, *Audyt krajobrazowy jako „Nowy instrument ochrony krajobrazu"*, „Tutoring Gedanensis", t. 6(3), s. 80-85.

Krajewski P., Mastalska-Cetera B., 2016, *Rola audytu krajobrazowego w kontekście zasad funkcjonowania wybranych obszarów chronionych*, „Problemy Ekologii Krajobrazu. Dynamika Zmian w Krajobrazie", t. XLIII, s. 63-71.

Majchrowska A., Papińska E., 2018, *Audyt krajobrazowy narzędziem innowacji społecznej*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica", nr 32, s. 51-67.

Myga-Piątek U., Nita J., 2015, *Polityka krajobrazowa Polski – u progu wdrożeń*, „Przegląd Geograficzny", nr 87, z. 1, s. 5-25.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2019 r. w sprawie sporządzania audytów krajobrazowych (Dz.U. 2019 poz. 394).

Solon J. et al., 2014, *Identyfikacja i ocean krajobrazów – metodyka oraz główne założenia*, IGiPZ PAN – GDOŚ, Warszawa.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszczy (Uchwała nr LXII/1263/22 Rady Miasta Bydgoszczy z dnia 14 grudnia 2022 r.).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kalisza (Uchwała nr XIV/215/2019 Rady Miasta Kalisza z dnia 26 września 2019 r.).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania (Uchwała nr LXXII/1137/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 23 września 2014 r.).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Torunia (Uchwała nr 805/2018 Rady Miasta Torunia z dnia 25 stycznia 2018 r.).

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2018 r. poz. 1945 oraz z 2019 r. poz. 60).

Ustawa z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu (Dz.U. z 2015 r. poz. 774).

PRIORITY LANDSCAPES RECOMMENDED IN THE LADSCAPE AUDIT AND PLANNING DOCUMENTS

Summary

In order to enhancement the protecion and landscaping at the regional level there is prepared the landscape audit. The crucial stage in the preparation of a landscape audit is choosing of priority landscapes and the formulation of recommendations and conclusions concerning protecion and landscaping. These are very essential elements of the study which will be included in documents at the regional level in: the voivodeship spatial development plan, plan of the protection of landscape parks, delimitation of landscape protection zones in protected landscape areas. As well as the recommendations included in the landscape audit it will have to be respected in planning documents at the local level i.e. in: study of conditions and directions for the spatial development of the communes, local development plans. This article presents the results of the comparative analysis of the recommendations included in landscape audits and regulations in the studies of conditions and directions for the spatial development of the selected communes.

Keywords: spatial planning, landscape, landscape audit, priority landscapes, planning documents

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.11

Szymon FIEREK[*], Bartosz KAŹMIERCZAK[**]

GRAPHICAL DELIMITATION OF SETTLEMENT UNITS. A TOOL FOR ASSESSING THE COMPACTNESS OF THE URBAN STRUCTURE IN THE CONTEXT OF THE TOD INDEX EXAMINATION

The article presents the original, mixed method of determining the range of individual settlement units within the existing administrative areas. Using GIS tools and raster graphics processing programs, it is possible to delimit urbanised clusters also in rural areas, for which no separate statistical and spatial data is collected. Additionally, thanks to the application of the presented method, it is possible – in some cases, to indicate the centrality of a given settlement unit, even in the absence of a spatially crystallised place, such as a square or main public park. The tool can be used on a subregional and local scale both to identify compact building structures in order to value them in terms of spatial order and to study their potential for transport-oriented development.

Keywords: urban development, spatial delimitation, delimitation methods, TOD index

1. INTRODUCTION

One of the most common phenomenon that urbanisation process entails is the tendency of mixed use as regards rural development [Stasiak 2000; Bukraba-Rylska 2008]. It is in particular visible around large agglomerations that have spread to annex urbanised villages, where one family or multi-family houses prevail, or villages with cultural and educational services, tourist functions, landscape parks, sanatoriums or similar wellness facilities, sacred places, local crafts as well as villages with

[*] University of Technology, Department of Transport. ORCID: 0000-0003-1076-2722.
[**] University of Technology, Department of Architecture, Urban Planning and Heritage Protection. ORCID: 0000-0001-8436-6963.

industrial functions accompanied with prefabricated housing estates [Ziobrowski 2008; Pontius et al. 2008].

Spatial form and planning as well as location of such rural settlement units may have a significant impact on their further development. Dispersed villages may have no crystallising centre with social and business functions. According to Gzell [2013], compact building structures within urban-rural settlement units, on the condition that they maintain balance between developed areas and open spaces, in these green areas, constitute one of determinants of spatial order. Gzell defines compact building structures as spatial development shaped in the form of cohesive, whole and complete urban complexes, characterised with suitable fit-out, adequate in view of their nature. Professor Śleszyński [2013] defined relevant indicators of spatial order. One of them was dispersion/high density (compactness) of residential housing. However, he so writes when describing the indicator: "It is a basic problem to define dispersion (or its reverse phenomenon, i.e. high density) in a way that would include criteria or conditions of distance between structures. What's also important – though only for technical issues and measurements – is the availability of data on existence of dispersed development and its relations with registered population".

Professor Zuziak [2010], indicating features of urban forms that underlie the formation of "logical interrelations" within a transport network, listed the following:

- development intensity and compactness of building structures,
- models of area use (level of concentration and diversity of use),
- street grid geometry,
- tissue morphology,
- distribution of focal points/centres of activities (mono/policentrality),
- integration of functional and spatial structure and level of mutual interrelations (integrity/connectivity),
- cohesion, low potential for conflicts,
- land value distribution,
- spatial structure of ownership.

In localities of dispersed development, attempts to create an attractive centre of a village may entail the tendency of locating therein new development, which might successfully reduce costs of required technical and road infrastructure [Prus 2015; Cervero, Radisch 1996; Križek 2003; Naess 2005]. Spatial development intended to reduce the travelling distance by increasing accessibility of basic services creates an alternative for a car (the dominant means of transport). High density, intensive building area combined with a wide range of services blended within the residential development may effectively reduce the travelling distance and make walking or cycling more practical and cost efficient. In some cases compact development may also facilitate better management of urban cargo transport (consolidation of dispatches, planning deliveries, etc.) [Deakin 2001]. Delimitation of compact building structures by way of identification of spatial layout and concentration of certain densities in the existing structure of development as well as distribution of population may facilitate

not only the delimitation of borderlines of respective settlement units but also their assessment in view of development integrated with collective (public) transport, e.g. TOD.

The purpose of the research is the development of methodology for the assessment of settlement units in view of their potential in relation to TOD (TOD index). The article presents joint, inter- and transdisciplinary approach to research with the use of two original methods of data analysis. The research problem has been solved from the perspective of an architect, an urban planner and a transport planner.

Introduction of the article presents theoretical basics of how to create compact building structures in view of the existing transport infrastructure. The article next moves to discuss selected publications connected with research on interconnecting factors of spatial development of settlement units and integrated therewith transport system. In the further part, the article presents the original method of valorisation and results of experimental calculations. The article ends with a discussion of research results and conclusions and suggestions for further analysis. This is followed by an appendix with a list of references.

2. THEORETICAL BACKGROUND

Those researchers who searched for interdependencies between proper parameters of settlement units and rationality in spatial management in view of transport planning [Pushkarev et al. 1976; Duany, Plater-Zyberk 1991; Cervero et al. 2002; Still 2002] acknowledged the role of factors related with area accessibility, mixed use development and its compact building structure. In order to define suitability of a settlement unit for the implementation of TOD, Singh [2014] and his team proposed a multifaceted analysis taking into account various densities, structures of area use and development as well as parameters of economic growth. Therein he suggested questions that any area administrative bodies need to ask:

1. What are the said various densities? To obtain the highest efficiency of public transport, increased density of housing and services is required, it is calculated as follows:
   – residential density,
   – population density,
   – density of service points,
   – density of development.
2. To what extent is the area development diverse? Higher diversity of land use reduces the number of automobile travels and thus, increases the vitality and safety of places of social interaction.

3. Is the urban design encouraging for walking and cycling? Proper area development, appropriately equipped and fitted public spaces and their high quality of aesthetics facilitate walking and cycling.
4. What is the level of economic growth? A higher number of enterprises translates into a higher level of business growth, which increases the purchasing power of the inhabitants and profitability of services.

In the studies presented herein, the authors have decided to focus on quantity analysis and to work out a method that could render answers to the first two questions.

For the purpose, they started the studies with the search how a surface area unit that should become the subject matter of further analyses could be identified.It seemed only natural that transport zones (Transportation Analysis Zones – TAZ) should be viewed as such units. TAZ zones are the spatial units that are the most frequently used in conventional models of transport planning. Their size is different and most often depends on the model range, type and density of development and location. Spatial range of a TAZ, depending on assumptions of a given model, may include very extensive areas, e.g. the suburbs or very small areas such as urban tower blocks, shopping malls, office tower complexes etc. From a technical point of view, such areas can always be allocated to single address points.However, for the reason that they are (or strictly speaking their centres of gravity) the starting points and destinations of travels, each represents a separate row and column in calculated demand matrices and index matrices. Therefore, the number of zones directly affects the design load.

Despite theoretical methods of delimiting the borderlines of transport zones, in practice they most often converge with area (territorial) units. It is often due to availability of data describing the social and economic characteristics and spatial development (i.e. explanatory variables, descriptive variables). Thus, for example for a model encompassing an administrative region [Polish: 'województwo'], transport zones are typically rural communes and in case of towns – housing estates, census areas, etc.

The explanatory variables concerned most often take into account the number of inhabitants (with their demographic structure), number of working people, ratio of vehicles to people (number of cars per 100 of working people), number of work places, number of pupils/students accepted to schools, office space, commercial and trade premises, number of offices, cinemas, theatres etc. This information facilitates better understanding of travels "initiated" from and "attracted" to respective regions [Martinez et al. 2009]. The aforementioned variables (in particular pertaining to pretty large and non-normalised areas) have made the use of TAZs for the purpose of our analysis here unsatisfactory.

Similarly to [Bertolini, Papa 2015], my interpretation of TOD is related to a wider area scope, where the entire urbanized area – and not just a single settlement unit – is transit-oriented. Therefore, the "TOD degree" is understood as the level of correlation between the connection of the railway network and the density distribution in the entire urbanized area.

3. MATERIALS AND METHODS

Data on population density on the scale of grid suitable for the planned analyses was of key importance for our considerations. Unfortunately the data of theCentral Statistical Office (GUS), apart from large urban agglomerations, is only available for a 1 square kilometre grid, which is a too much aggregated parameter. For that reason, we have decided to use data from WorldPop (2018) database created in collaboration with Bill and Mielinda Gates foundation.This data, recorded in Geotiff file format projected to WGS84, presents the population density per each pixel of the image. The data is then totalled and referenced to data collected in respective countries. Detailed information on the acquisition of demographic data recorded in Geotiff file format can be found on the website of the foundation.

Therefore, we have mainly used the following sources of data for our analyses:

– The National Database of Topographic Objects (BDOT) – BDOT10k,
– Open Street Map,
– WorldPop database for the grid 100 m × 100 m as per 2020 (Worldpop, 2018).

Next, the data in vector and raster formats has been imported to QGIS environment and processed. The processing included the following steps:

1. First, a grid of one square of 1 hectare surface area (of the side length of 100 m) was created on the set area delimited with the borderlines of Poznań metropolitan area.
2. The grid of 100 m × 100 m was mapped on the prior imported data in the raster format on the estimated population density in Poland as at 2020 and raster statistics was extracted via the application of a dedicated vector-raster overlay algorithm, i.e. for each feature of an overlapping polygon vector layer, pixel statistics of a raster layer was calculated. As a result, we have determined the population per 1 hectare.
3. Data acquired from BDOT10k in the vector format contained among others information pertaining to development such as surface area of development and number of storeys. This has allowed us to first of all allocate values related to particular objects (surface area of development and number of storeys) to units as identified from the grid of 100 m × 100 m. Next, within the units, we have calculated the values for the so allocated objects. As a result, we have obtained the map of development density for the same grid that was prior used for determining the population density.
4. The aforementioned data recorded on grids in the form of separate vector layers has been standardised and visualised in a cohesive manner. This has allowed us to overlay the grids and verify them.
5. The last set of data that was used by us in our analyses was the BDOT10k and OpenStreetMap data concerning the transport infrastructure. Like in the case of development, data was available in vector format and pertained to such compo-

nents as: road network (subdivided into categories of roads), railway network, collective (public) transport stops/stations, railway stations, etc.

A set of data on the grid population has been integrated with data sets created during the national census and used for the analysis of land use. Moreover, data on railway networks, underground train and tram lines has been acquired from the geographical databases OpenStreetMap (OSM).

Our analyses of reference literature have identified the following basic location factors that underlie favourable grounds of a given settlement unit for the implementation of TOD strategy:

– densibility described as a ratio of a centrality to surface area of a unit delimited as high density building area,
– mixed use development expressed as a ratio of service points located within the centrality to other points located in high density building areas,

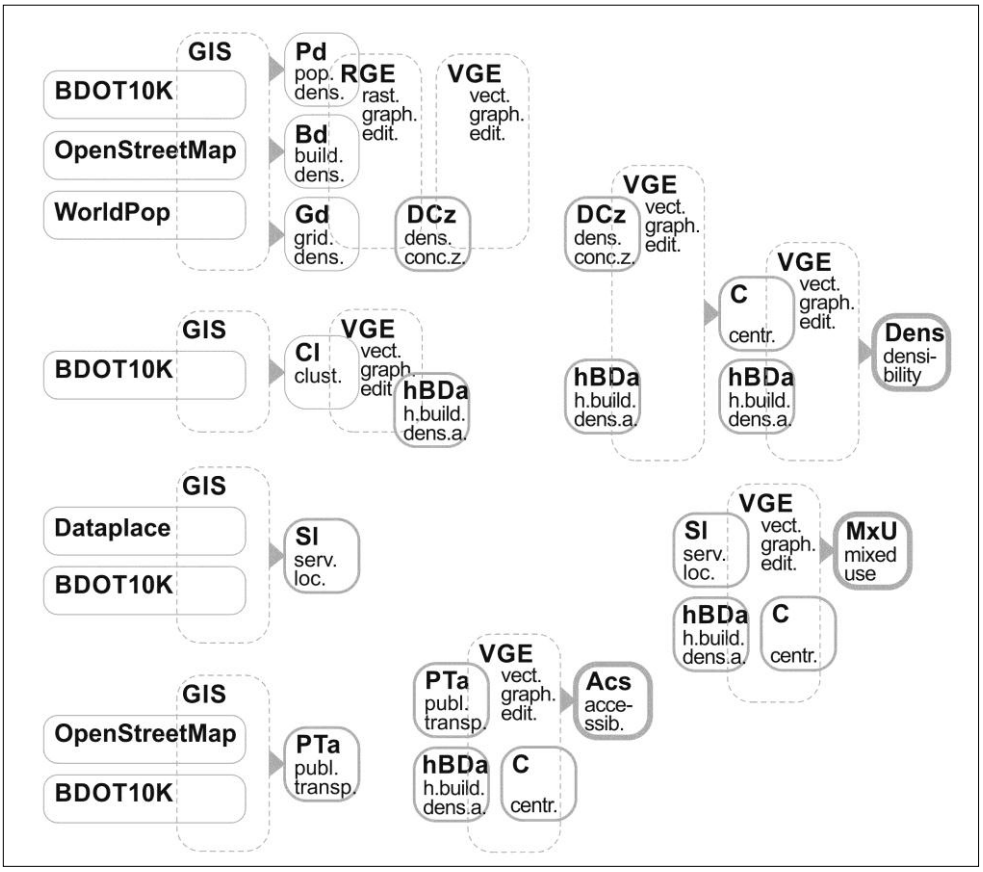


Fig. 1. Research methodology scheme [authors' own study]

– accessibility defined as a ratio of surface area of a centrality situated within the range of impact of a railway station/bus stop/station (within the radius of 1000 m from a railway station and/or 500 m from a bus stop/station) to the whole surface area of the centrality.

The mixed method, developed partly on the basis of empirical trials, consists of examining three factors, the combination of which allows for a final assessment. The individual phases of the study are shown in the illustration (Fig. 1).

4. RESULTS

In stage one, we moved to delimit density concentration zones. Based on statistical and geolocation data, we have generated on the grid maps that visualise spatial distribution of respective densities, i.e.:

– population density (number of persons per 1 hectare),
– density of development (area of development per 1 hectare),
– density of the urban grid (number of intersections per 1 square kilometer)[1].

In order to maintain cohesion between the above named layers, each has been normalised and next divided into 3 equal sub-divisions. As a result, bitmaps have been created, representing spatial distribution of respective densities by means of coloured grid squares on the basis of the monochromatic colour schemes that represent respective sub-divisions. Only the squares showing medium or high densities have been the subject matter of further analyses. Connecting all the maps by overlaying colours has allowed us to identify distribution of concentration zones of the analysed densities.

Respective densities have been marked on each map with the following colours: population density – blue (a), density of development – red (b) and density of the urban grid – purple (c). Next, the maps have been overlaid with a raster graphics processing program in a manner, where colours of respective maps could mix and form spots of the colours resulting from mixing the three original primary, monochromatic colours (d). Effects of overlaying the maps are presented in figure below (Fig. 2).

It has been assumed that density concentration zones will be characterised with the highest level (H) and with the medium level (M) of all densities under the assumption that to ensure vitality to centralities, population density was a priority prerequisite. Such an assumption is based on the observation that areas of industrial and warehouse development typically showed the highest density of development ratio.

[1] As there were few nodes in the transport network per 1 hectare, it has been resolved to use the grid of 1000 m × 1000 m.

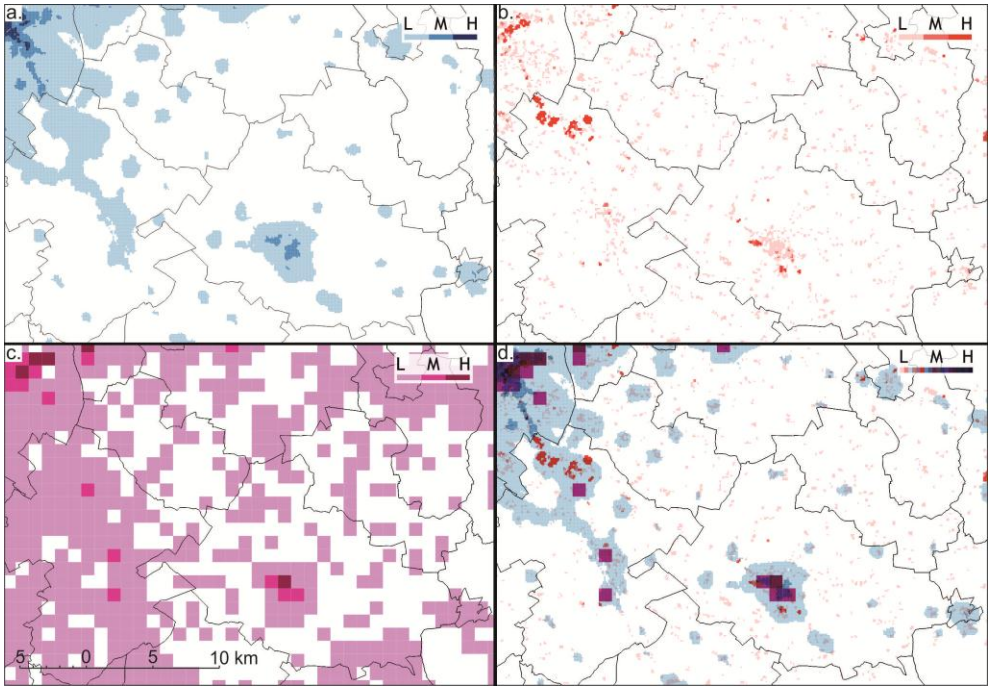


Fig. 2. Further stages of delimiting density concentration zones [authors' own study]

Therefore, population density shall be a decisive factor in delimiting centralities because this factor will entail demand for collective (public) transport, stimulate development of services and creation of work places, and justify the location of public spaces. Having juxtaposed the colour schemes that correspond to collective values, we have sampled colours falling in M and H level ranges. Next, ranges of selected areas that formed density concentration zones characterised with the highest and medium concentration levels of all densities have been converted into the vector format (Fig. 3)[2].

The article assumes that densibility is understood as a ratio of the surface area of a centrality to a high density building area delimited by means of the identification method of development concentration zones. The method is based on the algorithm which calculates and schedules buildings situated in a set distance from one another (Fig. 4).

[2] The research as presented at this stage makes up part of the research project entitled *Modern methods of planning settlement structures in the context of sustainable development*financed from0112/SBAD/0173.Within the framework of the research, raster data for the Poznań metropolitan area has been converted into the vector format by Patrycja Pelikant, master engineer architect.

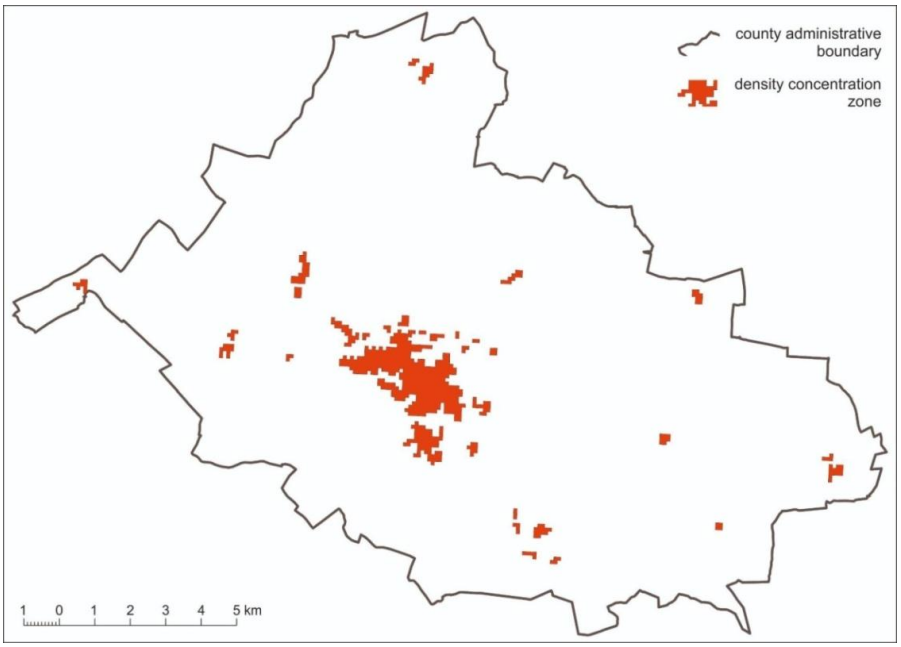


Fig. 3. DCZ – density concentration zone [authors' own study]

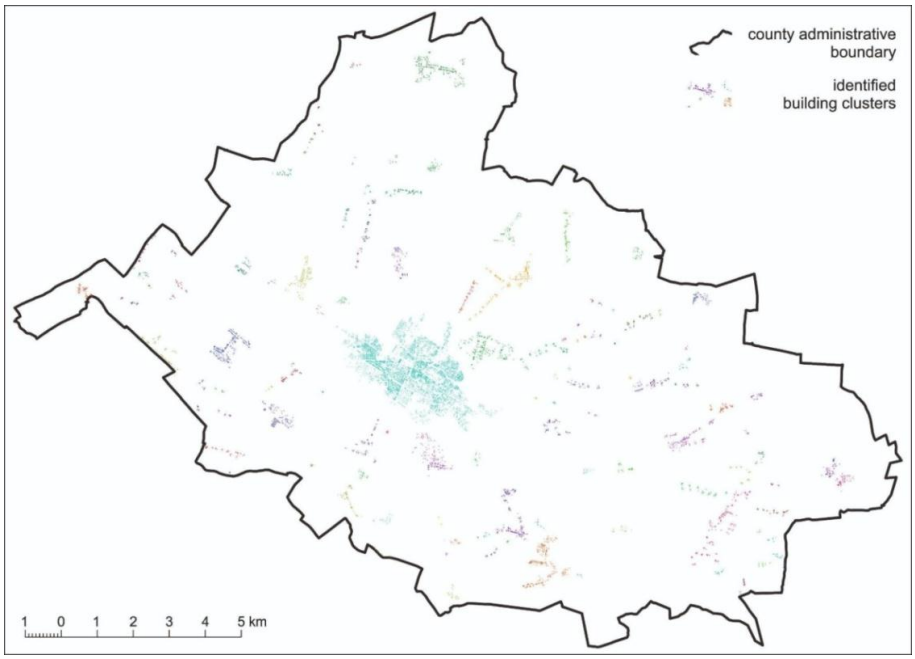


Fig. 4. Clusters – groups of points that represent centroids of respective buildings which meet the criteria set in the algorithm [authors' own study]

The applied algorithm creates clusters/groups based on the information on the concentration (high density) of observed [objects] in space. The term "concentration" ("high density") shall be understood as distances between the observed [objects] in a given area. The algorithm requires that the minimum distance to the neighbouring [object] be set.In effect not all of the observed objects have to be allocated to groups/clusters. All those objects that fail to meet the assumed criteria are deemed as outliers. In the algorithm applied, the selection of proper model parameters is of key importance. The followingareused as parameters of the model:

– epsilon (*Eps*), i.e. the neighbourhood radius, that is the minimum distance between two observed objects in order to deem the objects as neighbouring,
– min_samples (*MinPts*) – minimum number of observed objects in order to deem the selected observed object as a central point (centrality) of a given group.

Even though there are only a few parameters, selecting them in a manner that would render an appropriate number of groups – in which outliers would not represent a major part – poses the highest difficulty. The modus operandi is as follows:

– For each observed object we shall identify its neighbouring objects situated with respect to one another closer than the assumed Eps value.
– Each observed object that has at least *MinPts* number of neighbouring objects at a distance shorter than Eps is called a reference point.

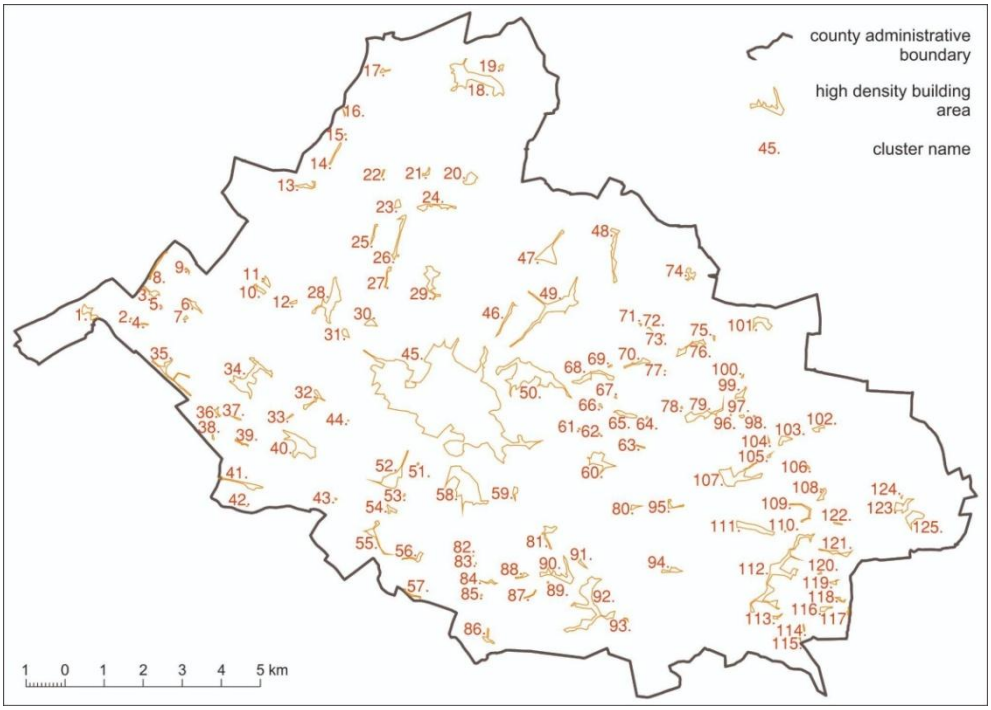


Fig. 5. HBDA – high density building area [authors' own study]

– All observed objects that meet the above criteria are classified into one group.
– Observed objects that are not reference points but are situated with respect to one another at the Eps distance get included in the existing groups.

Here, the work of the algorithm is completed and observed objects that belong to groups but have no new observed object within the Eps distance in their range are called the minimum/maximum limit objects of the group. All observed objects that have failed to be allocated to any of the groups are the outliers.

In order to make calculations in compliance with the above presented algorithm, each building has been reduced to one point (a centroid of development surface area outline). The calculations rendered groups of points – clusters that represented respective development concentrations. Next, external points of clusters have been linked, as a result we have arrived at high density building areas (Fig. 5).

These were next used to calculate densibility, i.e. ratio of the centrality (understood as a common part of high density building areas and high density (concentration) zones) to high density building areas.

$$C = HBDA \cap DCZ$$

$$Dens = \frac{C}{HBDA}$$

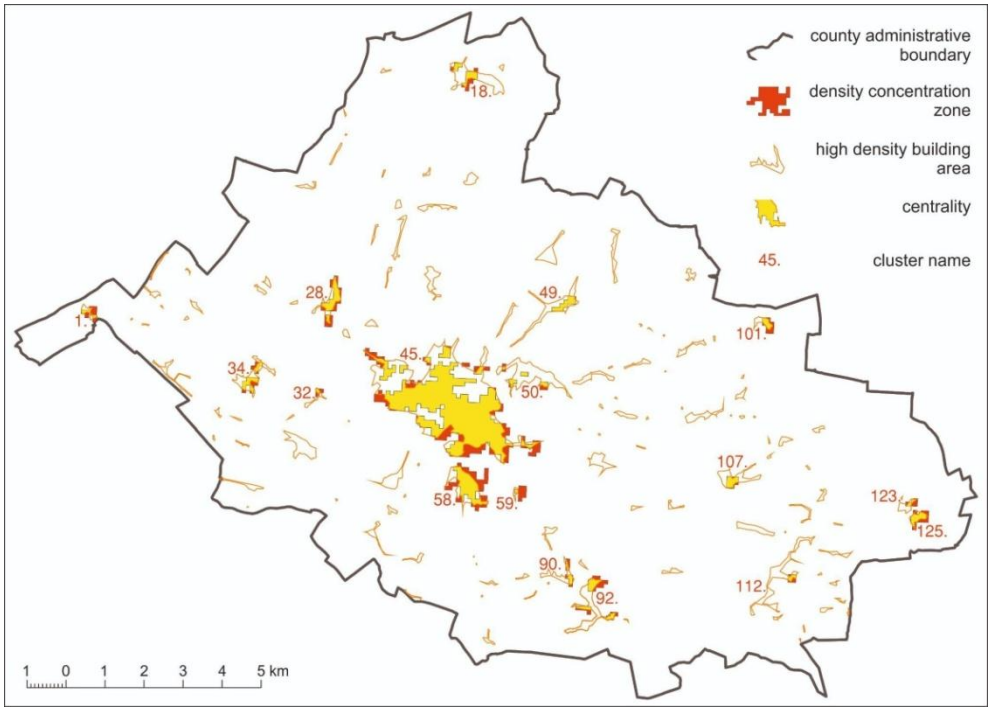


Fig. 6. Centrality [authors' own study]

According to the adopted method, densibility – required for the implementation of TOD – is a feature of units that meet the criteria of a centrality, therefore, only such settlement units were selected for further research studies (Fig. 6).

The list of selected settlement units, for which densibility has been calculated, is presented in the table below (Tab. 1).

Tab. 1. List of densibility (Dens) calculations for selected settlement units

Name of the unit (cluster)	1	18	28	32	34	45	49	50	58	59	90	92	101	107	112	123	125
HBDA	5.5	42.1	22.4	4.1	25.9	537.8	33.1	55.9	47.6	2.2	12.7	38	7.4	22.2	34.5	7.5	9.3
DCZ	9	16	28	3	16	435	10	11	63	8	7	22	9	8	4	4	13
C	3.1	10.2	16.5	1.2	10.5	362	9.7	7.3	34.1	0.8	3.8	11.6	4.3	6.7	2.2	1.6	7.8
Dens	**56.4**	**24.2**	**73.7**	**29.3**	**40.5**	**67.3**	**29.3**	**13.1**	**71.6**	**36.4**	**29.9**	**30.5**	**58.1**	**30.2**	**6.4**	**21.3**	**83.9**

Source: authors' own study.

In further part of the research we have focused on studying the mixed use development defined as a ratio of surface area of services to residential area. Unfortunately, there is no available data on actual functions that commercial usable space in buildings serves. BDOT10k database includes service points, however, services provided in residential buildings are described in the same way as places where business activity is registered, it, however, does not have to be factually carried out at the registered address. We have successfully verified and identified the number of service points based on the data acquired from the said database[3]. We have furthermore decided to simplify the studies and to use the address points to designate services on the map as well as to calculate the ratio of services located in the centrality borderlines to the number of points located in high density building areas (Fig. 7).

As a result, units characterised with the highest condensation of service points in the defined centrality could have been identified (Tab. 2).

The research was of quantitative nature, however, it shall be extended with the quality analyses. Owing to the fact that data concerning types of services was available, it was possible to allocate respective weight to services grouped as per range of their impact expressed via accessibility on foot.

[3] Owing to the established cooperation within the framework of the research project and kindness of *Dataplace.ai* company that has access to updated data including objects and service points, we could obtain the information necessary for the continuation of further stages of the research, https://dataplace.ai/.

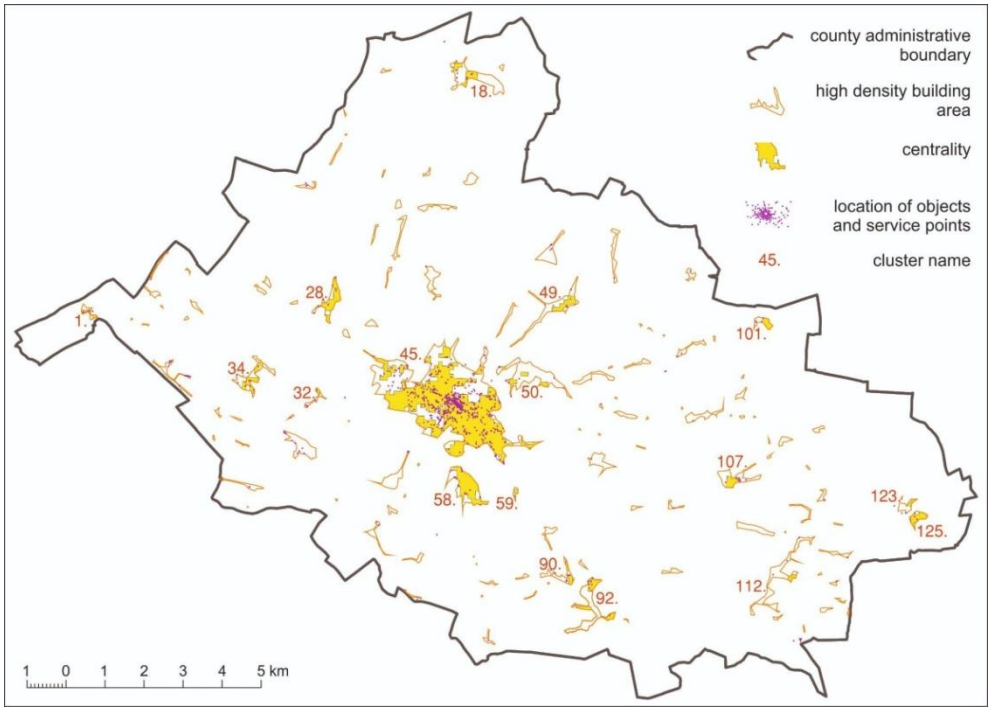


Fig. 7. Location of objects and service points (Dataplace.ai database) within the borderlines of high density building areas and the centrality [authors' own study]

Tab. 2. List of mixed use (MxU) calculations for selected settlement units

Name of the unit (cluster)	1	18	28	32	34	45	49	50	58	59	90	92	101	107	112	123	125
Number of services in the high density building area	7	9	8	5	10	620	6	9	17	1	7	9	4	9	3	1	3
Number of services in the centrality	6	6	5	1	8	520	3	0	12	0	6	8	1	3	0	0	3
MxU	85.7	66.7	62.5	20	80	83.9	50	0	70.6	0	85.7	88.8	25	33.3	0	0	100

Source: authors' own study.

Another stage was to compare the location of the centrality with respect to the ranges of impact of relevant nodes of railway and bus transport. The purpose of such studies aimed to define the degree of accessibility of the settlement units under our research. The radius of 1000 metres from a railway station and the radius of 500 metres from a bus stop delimited the accessibility zones (Fig. 8).

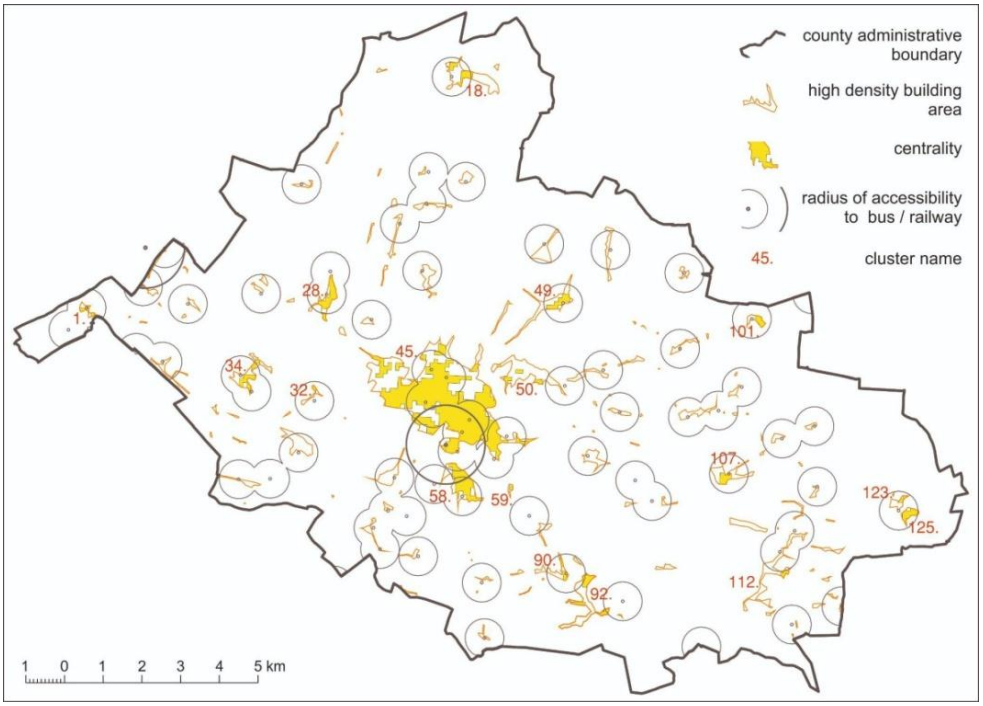


Fig. 8. Centrality of high density building areas in the range of transit accessibility [authors' own study]

This way we could make a preliminary assessment which settlement units use their location asset – namely accessibility of collective (public) transport within their ranges of impact – to the highest degree.

Tab. 3. List of accessibility (Acs) calculations for selected settlement units

Name of the unit (cluster)	1	18	28	32	34	45	49	50	58	59	90	92	101	107	112	123	125
Surface area of high density building area	5.5	42.1	22.4	4.1	25.9	537.8	33.1	55.9	47.6	2.2	12.7	38	7.4	22.2	34.5	7.5	9.3
Surface area of a centrality	3.1	10.2	16.5	1.2	10.5	362	9.7	7.3	34.1	0.8	3.8	11.6	4.3	6.7	2.2	1.6	7.8
Surface area of a centrality in TOD area	3.1	9.4	15.4	1.2	9.2	268.6	9.7	0	32.7	0	3.7	2.9	4.3	6.7	1.0	1.6	7.8
Acs	**100**	**92.2**	**93.3**	**100**	**87.6**	**74.2**	**100**	**0**	**95.9**	**0**	**97.4**	**25**	**100**	**100**	**45.5**	**100**	**100**

Source: authors' own study.

Tab. 4. Classification of settlement units featuring TOD potential

Name of the unit (cluster)	125	1	58	28	45	90	34	101	18	49	107	32	92	123	112	59	50
Dens	83,9	56,4	71,6	73,7	67,3	29,9	40,5	58,1	24,2	29,3	30,2	29,3	30,5	21,3	6,38	36,4	13,1
MxU	100	85,7	70,6	62,5	83,9	85,7	80	25	66,7	50	33,3	20	88,9	0	0	0	0
Acs	100	100	95,9	93,3	74,2	97,4	87,6	100	92,2	100	100	100	25	100	45,4	0	0
TOD potential	**94,6**	**80,6**	**79,3**	**76,5**	**75,1**	**71**	**69,3**	**61**	**61**	**59,7**	**54,5**	**49,7**	**48,1**	**40,4**	**17,3**	**12,1**	**4,3**

Source: authors' own study.

5. DISCUSSION AND CONCLUSION

Owing to the applied methodology it was possible to delimit both the borderlines of high density building areas and also of their centralities, if any. This it is particularly useful when it is not possible to identifycentrality due to no central public space that crystallises the entire spatial composition. Such a role may be played by a square or intersection of major streets with a formal or functional dominant. This is in particular typical of rural units where delimiting a 'centrality' may pose a problem.

In order to carry out proper spatial analyses, it was necessary to acquire relevant data and to respectively process it. Such data includes information about spatial development (functions, number of buildings and their sizes, designation of the area), demographic data as well as data on transport infrastructure.

This article uses the term 'settlement unit' on purpose so that no e.g. rural or urban areas be grouped into categories at the very introductory stage of the research. The previously applied divisions delimit the ranges of urban structures only administratively (as drawn on maps) and are not dictated with any true ranges of development impact. Survey precincts and areas of administrative units often divide cohesive and continuous urban structures. As a result the analysis of the acquired data does not reflect true distribution of the analysed parameters (density of development, population density, etc.). To avert the need to use statistical data that is collected based on divisions that disregard continuity of structures, we have come up with an original method of delimiting the settlement units that takes into account spatial distribution of different densities on the basis of vector maps of the existing development. The proposed method can be used without any need to acquire statistical population data, as the procedure of information acquisition on the estimated impact ranges of urbanised areas can be much simplified. Administrative border-

lines marked on the maps no longer delimit but only facilitate better orientation in reading graphical data.

Determining the boundaries of urbanized areas can also be used – as in the case of the presented research – to assess the development potential in the context of planning transport infrastructure (Tab. 4). Additionally, identification of the spatial impact range of a village can help to more efficiently manage spatial development of rural areas. Owing to the application of the parameter of an average distance between objects in the local zoning plan to define the range of impact of development of a given nature (dispersed-compact), we can control and plan spatial development with the observance of spatial order.

This article has focused on the normalised approach of the research based on databases and maps. The presented method allows us to fully assess the dispersion and density of development and to a limited degree the density of services. In this respect, the generated data shall be compared with the field studies to verify results obtained via the normative method. The method is not useful for valorization of public space. In this respect, descriptive studies based on experts' analyses on physiognomy of space and opinion polls shall be deemed as more appropriate.

LITERATURE

Bertolini L., Papa E., 2015, *Accessibility and Transit-Oriented Development in European metropolitan areas*, "Journal of Transport Geography", vol. 47, pp. 70-83.

Bukraba-Rylska I., 2008, *Socjologia wsi polskiej*, PWN, Warszawa.

Cervero R., Ferrell C., Murphy S., 2002, *Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A Literature Review*, "Research Results Digest", vol. 52, Transit Cooperative Research Program.

Cervero R., Radisch C., 1996, *Travel choices in pedestrian versus automobile oriented neighbourhoods*, "Transport Policy", vol. 3, no. 3, pp. 129-141.

Deakin E., 2001, *Sustainable Development and Sustainable Transportation: Strategies for Economic Prosperity, Environmental Quality, and Equity*, UC Berkeley: Institute of Urban and Regional Development. Retrieved from https://escholarship.org/uc/item/0m1047xc (access: May 2023).

Duany A., Plater-Zyberk E., 1991, *Towns and town-making principles*, Cambridge, Mass., Harvard University Graduate School of Design, New York, Rizzoli.

Gzell S., 2013, *Praktyka urbanistyczna a naukowe metody badania miasta* / *Urban practice and scientificmethods of studying the city*, in: *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, eds. P. Lorens, I. Mironowicz, Akapit-DTP, Gdańsk, pp. 224-245.

Kim J., Kaplan R., 2004, *Physical and psychological factors in sense of community. New Urbanist Kentlands and Nearby Orchard Village*, "Environment & Behavior", vol. 36(3), pp. 313-340.

Krizek K.J., 2003, *Residential relocation and changes in urban travel. Does neighbourhood-scale urban form matter?*, "Journal of the American Planning Association", vol. 69, no. 3, pp. 265-281.

Martınez L.M., Viegas J.M., Silva E.A., 2009, *A traffic analysis zone definition: a new methodology and algorithm*, "Transportation", vol. 36, pp. 581-599.
Naess P., 2005, *Residential location affects travel behavior – But how and why? The case of Copenhagen Metropolitan Area*, "Progress in Planning", vol. 63, no. 2, pp. 167-257.
Pontius R.G., Boersma W., Castella J.C. et al., 2008, *Comparing the input, output, and validation maps for several models of land change*, "Ann. Reg. Sci.", vol. 42, pp. 11-37.
Prus B., Antolak M., Bartoszczuk W. et al., 2015, *Problemy kształtowania ładu przestrzennego / Problems of shapingspatial order*, Wydawnictwo Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie, Kraków.
Pushkarev B., Zupan J.M., McKenna J., 1976, *Urban densities for public transportation: a study*, in: *Regional Plan Association*, New York.
Singh Y.J., Fard P., Zuidgeest M., Brussel M., van Maarseveen M., 2014, *Measuring transit oriented development: a spatial multi criteria assessment approach for the City Region Arnhem and Nijmegen*, "Journal of Transport Geography", vol. 35, pp. 130-143.
Stasiak A., 2000, *Możliwości wielofunkcyjnego rozwoju wsi polskiej na początku XXI w. – zróżnicowanie regionalne / Possibilities of multifunctional development of the Polish countryside at the beginning of the 21st century – regional differentiation*, "Studia. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju", vol. 110, pp. 9-22.
Still T., 2002, *Transit-Oriented Development: Reshaping America's Metropolitan Landscape. On Common Ground*, pp. 44-47.
Śleszyński P., 2013, *Propozycja kompleksowej koncepcji wskaźników zagospodarowania i ładu przestrzennego / Proposal of a comprehensive concept of development and spatial order indicators*, "Biuletyn Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie", vol. 252, pp. 176-231.
WorldPop, 2018, *Global High Resolution Population Denominators Project – Funded by The Bill and Melinda Gates Foundation* (OPP1134076), https://dx.doi.org/10.5258/SOTON/WP00660 (access: May 2023).
Ziobrowski Z., 2008, *Polskie aglomeracje jako innowacyjne systemy współpracy / Polish agglomerations as innovative cooperation systems*, "Studia. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju", vol. 120, pp. 113-124.
Zuziak Z., 2010, *Metropolitan form and sustainable mobility*, "Technical Transactions", vol. 3(107), pp. 75-93.

NARZĘDZIE DO OCENY ZWARTOŚCI STRUKTURY MIEJSKIEJ W KONTEKŚCIE BADANIA INDEKSU TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT

Streszczenie

W artykule przedstawiono autorską mieszaną metodę wyznaczania zasięgu poszczególnych jednostek osadniczych w obrębie istniejących obszarów administracyjnych. Wykorzystując narzędzia GIS i programy z zakresu grafiki wektorowej i rastrowej, możliwe jest wyodrębnienie skupisk obszarów zurbanizowanych także na obszarach wiejskich, dla któ-

rych nie są gromadzone odrębne dane statystyczne i przestrzenne. Dodatkowo dzięki zastosowaniu prezentowanej metody możliwe jest wskazanie zwartych zespołów zabudowy w celu identyfikacji ich jakości w zakresie ładu przestrzennego, jak i do określenia ich potencjału dla rozwoju zorientowanego na transport. Narzędzie może być stosowane w skali subregionalnej i lokalnej.

Słowa kluczowe: rozwój przestrzenny, delimitacja przestrzeni, metody delimitacji, Transit Oriented Development indeks

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.12

Agnieszka SERAFIN[*], Adam NADOLNY[**]

WPŁYW NOWELIZACJI USTAWY O PLANOWANIU I ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM NA TRWAJĄCE PROCEDURY PLANISTYCZNE NA PRZYKŁADZIE GMINY SUCHY LAS

Aktualnie obowiązująca ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym została uchwalona 20 lat temu. 24 września 2023 r. weszła w życie ustawa, która zmienia nie tylko wskazany akt prawny, ale również prawie 50 innych ustaw. Nowelizacja niesie za sobą rewolucję w systemie aktów planowania przestrzennego oraz procedurach planistycznych. Ustawa zmieniająca zawiera liczne przepisy przejściowe. Rozstrzygają one o losie już obowiązujących studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania. Określają również w zależności od etapu procedury planistycznej dalsze postępowanie przy procedowaniu tych dokumentów, do których przystąpiono, lecz nie zdążono ich uchwalić przed dniem wejścia w życie zmian. Celem artykułu jest zbadanie wpływu zmian w przepisach na trwające w Gminie Suchy Las procedury planistyczne.

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, akty planowania przestrzennego, reforma systemu planowania przestrzennego, ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, procedury planistyczne

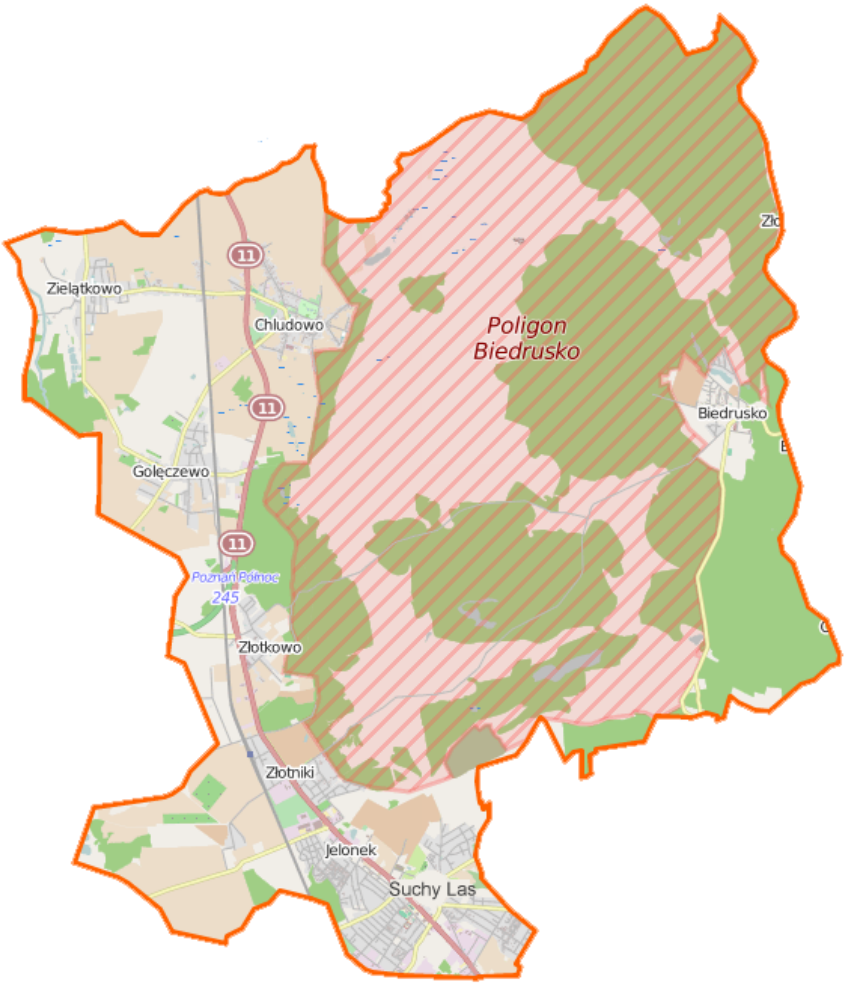
1. WPROWADZENIE DO PROBLEMATYKI BADAWCZEJ

1.1. Obszar badań

Przedmiot badań to gmina Suchy Las – gmina wiejska w powiecie poznańskim, w woj. wielkopolskim. Siedzibą gminy jest Suchy Las. Według danych uzyskanych bezpośrednio w Urzędzie Gminy Suchy Las na dzień 31 grudnia 2022 r. w gminie

[*] Urząd Gminy Suchy Las, Wydziału Gospodarki Nieruchomościami.
[**] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury, Urbanistyki i Ochrony Dziedzictwa. ORCID: 0000-0003-3766-7020.

było zameldowanych 18 000 osób. Według danych GUS gmina ma na dzień 31 grudnia 2022 r. 20 359 mieszkańców, z czego 51,4% stanowią kobiety, a 48,6% mężczyźni. Gmina Suchy Las zajmuje obszar ponad 116 km^2. Największa część powierzchni, bo aż ponad 62%, zajęta jest przez poligon wojskowy Biedrusko. gmina Suchy Las zajmuje ponad 6% obszaru powiatu poznańskiego. W skład gminy Suchy Las wchodzi osiem miejscowości. Są nimi: Biedrusko, Chludowo, Golęczewo, Jelonek, Zielątkowo, Złotkowo, Złotniki i Suchy Las – siedziba gminy.



Rys. 1. Szczegółowy podział administracyjny gminy Suchy Las [opracowanie autorów na podstawie Wikipedia 2023]

W skład gminy Suchy Las wchodzi 11 jednostek pomocniczych: pięć osiedli (Suchy Las, Suchy Las-Wschód, Biedrusko, Złotniki-Osiedle, Osiedle Grzybowe) i sześć sołectw (Chludowo, Golęczewo, Jelonek, Zielątkowo, Złotkowo, Złotniki-Wieś). Gmina od północy sąsiaduje z gminą Oborniki, od wschodu z gminą Czerwonak oraz z gminą Murowana Goślina (granicę stanowi rzeka Warta), od zachodu z gminą Rokietnica, a od południa jej sąsiadem jest miasto Poznań – stolica województwa wielkopolskiego.



Rys. 2. Położenie gminy Suchy Las na mapie powiatu poznańskiego [opracowanie autorów na podstawie Wikipedia 2023]

Gmina Suchy Las jest jedną z najdynamiczniej rozwijających się gmin powiatu poznańskiego, czego dowodem jest rosnąca liczba ludności oraz podmiotów gospodarczych. Przez gminę biegnie nitka komunikacyjna w postaci trasy prowadzącej z Bytomia do Kołobrzegu, co wpływa korzystnie na umiejscowione w jej sąsiedztwie firmy. Węzłem Złotkowo rozpoczyna tutaj swój przebieg obwodnica północno-zachodnia Poznania. Gmina Suchy Las to miejsce interesujące dla inwestorów. Czynniki, które na to wpływają, to: bezpośrednie sąsiedztwo Poznania, korzystne położenie komunikacyjne i geograficzne, w tym bliskość lotniska Ławica, polityka podatkowa oraz klimat dla przedsiębiorców.

1.2. Charakterystyka ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

Zgodnie z założeniami ustawodawcy przepisy aktualnie obowiązującej ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[1] (dalej „ustawa") miały być skutecznym narzędziem kształtowania ładu przestrzennego w celu osiągnięcia zrównoważonego rozwoju [Nowak, Foryś 2014]. Ocena skutków realizacji tej ustawy w czasie 20 lat jej obowiązywania jest zgoła odmienna [Niewiadomski 2023]. W otaczającej przestrzeni dostrzegamy ciągłą jej degradację. Niesie to za sobą skutki nie tylko estetyczne, ale i społeczne oraz ekonomiczne.

Na mocy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. wygaszono wszystkie plany zagospodarowania uchwalone przed 1995 r. Zakładano, że ustalenie przeznaczenia terenu, rozmieszczenie inwestycji celu publicznego, sposobów zagospodarowania oraz warunków zabudowy nastąpią w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Szybko okazało się, że ze względu na konieczność zastosowania skomplikowanej i bardzo kosztownej procedury uchwalenie nowych planów zagospodarowania przestrzennego nie postępuje tak sprawnie jak to zakładano. Obecnie jedynie 1/3 obszaru Polski posiada obowiązujące plany zagospodarowania przestrzennego. Niestety, generalną zasadą stało się gospodarowanie przestrzenią przy pomocy indywidualnych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu [Leoński, Szewczyk, Kruś 2019]. Zastąpienie planów miejscowych decyzjami administracyjnymi doprowadziło do kryzysu otaczającej nas przestrzeni [Mencwel 2020]. Powszechne stało się przekonanie, że lokalizowanie nowej zabudowy jest możliwe praktycznie w dowolnym miejscu. Niekontrolowane zagospodarowanie terenów chronionych przyrodniczo, „rozpełzanie się" jednostek osadniczych wzdłuż istniejących dróg, realizacja zabudowy w oderwaniu od istniejącej infrastruktury technicznej jest nazywane „dziką suburbanizacją" [Daniel, Kafar, Pawlik 2023].

Chaotyczna zabudowa generuje skutki finansowe, społeczne i estetyczne oraz prowadzi do powstawania nieczytelnej przestrzennie zabudowy, często o kolidujących ze sobą funkcjach. Model planowania przestrzennego wyznaczony przez obowiązującą od 20 lat ustawę jest krytycznie oceniany zarówno przez ustawodawcę, jak i organy stosujące jej przepisy, naukowców, a nawet inwestorów. Jako przyczynę tego stanu najczęściej wskazuje się [Legat 2023]:

- fakt, że studium, które nie jest aktem prawa miejscowego, nie wiąże przy wydawaniu indywidualnych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu (decyzja może być niezgodna ze studium);
- oparcie planowania zagospodarowania przestrzennego na indywidualnych decyzjach administracyjnych, a nie jak zakładano na aktach prawa lokalnego, jakimi są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;

[1] Tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 977 z późn. zm.

– brak regulacji dotyczących udziału inwestorów w kosztach uchwalania planów miejscowych.

Omawiana ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym była dotąd wielokrotnie nowelizowana, a prace parlamentarne nad jej największą w ostatnich latach zmianą zostały zakończone 7 lipca 2023 r.

1.3. Zmiany w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[2] (dalej: „ustawa zmieniająca") została opublikowana 24 sierpnia 2023 r. w Dzienniku Ustaw pod numerem 1688 i co do zasady wchodzi w życie po upływie 30 dni, tj. 24 września 2023 r. (dla części przepisów zarezerwowano dłuższe vacatio legis). Nowelizacja z dnia 7 lipca 2023 r. jest największą nowelizacją ustawy z dnia 27 marca 2003 r. od 20 lat i niesie za sobą bardzo duże zmiany w systemie aktów planowania przestrzennego [Bałęko 2023]. Do najważniejszych z nich można zaliczyć:

– 1 stycznia 2026 r. wygasną dotychczasowe studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Kreowanie polityki przestrzennej gminy, czyli zagadnienia strategiczne i kierunkowe, znajdzie swoje odzwierciedlenie w strategii rozwoju lokalnego lub ponadlokalnego.
– Plan ogólny jako nowe narzędzie planistyczne. Akt prawa miejscowego obligatoryjnie uchwalany dla terenu całej gminy. Gmina zostanie podzielona na strefy planistyczne oraz określone zostaną gminne standardy urbanistyczne. Gminne standardy urbanistyczne obligatoryjnie obejmą katalog dopuszczalnych funkcji, maksymalną nadziemną intensywność zabudowy i jej wysokość oraz udział powierzchni biologicznie czynnej, fakultatywnie zaś mogą zawierać zasady zapewnienia dostępu do infrastruktury społecznej.
– Zintegrowany plan inwestycyjny (dalej: ZPI), będący nową formą planu miejscowego. ZPI będzie mógł zostać przygotowany na wniosek inwestora, po przeprowadzeniu negocjacji prowadzonych między wójtem a inwestorem. Ich wynikiem będzie zawarcie w formie aktu notarialnego umowy urbanistycznej, która zawrze wzajemne zobowiązania gminy i inwestora.
– Decyzje o warunkach zabudowy będą mogły być wydawane tylko dla obszarów uzupełnienia zabudowy, pod warunkiem ich określenia w planie ogólnym i będą obowiązywały przez pięć lat od daty ich uprawomocnienia.

[2] Dz.U. z 2023 r., poz. 1688.

2. AKTY PLANISTYCZNE W GMINIE SUCHY LAS

2.1. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

Zgodnie ze stanem na dzień 31 sierpnia 2023 r. ok. 78,6% powierzchni gminy Suchy Las pokryte było miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (dalej: mpzp), z czego ok. 56,8% stanowi mpzp na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu – Biedrusko obejmujący poligon wojskowy. Na terenie gminy obowiązuje 168 mpzp.

Tab. 1. Łączna powierzchnia przeznaczenia terenów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

	Rodzaj przeznaczenia terenu	**[ha]**	**[%]**
1.	Zabudowa mieszkaniowa	678,8	7,5
	W tym zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna	33,3	0,4 (4,9[3])
2.	Zabudowa usługowa	131,9	1,4
	W tym usług publicznych	45,9	0,5 (34,8[4])
3.	Użytkowanie rolnicze	263,5	2,9
	W tym tereny zabudowy zagrodowej	0	0
4.	Zabudowa technicznoprodukcyjna	399,8	4,4
5.	Zieleń i wody	3280,1	36
6.	Komunikacja	275,4	3
7.	Infrastruktura techniczna	4080,1	44,8
Powierzchnia miejscowych planów ogółem		**9109,6**	**100**

W gminie Suchy Las są aktualnie prowadzone 22 procedury dotyczące sporządzenia bądź zmiany mpzp. Zestawienie procedur związanych z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego przedstawiono w tab. 2.

[3] Procentowy udział w całej powierzchni zabudowy mieszkaniowej.
[4] Procentowy udział w całej powierzchni zabudowy usługowej.

Tab. 2. Zestawienie procedur planistycznych (mpzp) wraz ze wskazaniem etapu prac

Lp.	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego będące w trakcie sporządzania	Etap prac
1.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Biedrusko – rejon Rowu Północnego. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XXXIII/373/17 z dnia 24 lipca 2017 r.	Część I projektu została przyjęta uchwałą Nr L/578/22 Rady Gminy Suchy Las z dnia 27 października 2022 r. Etap ponownego opiniowania i uzgadniania części II. Projekt wymaga uchwalenia zmiany Studium – jest sprzeczny ze studium w zakresie kierunku przeznaczenia terenu.
2.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Złotkowo-Południe. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XXXIX/446/17 z dnia 14 grudnia 2017 r.	Po wprowadzeniu poprawek projekt planu został wysłany do ponownych opinii i uzgodnień w całym zakresie ze względu na znaczący upływ czasu od pierwotnego etapu opiniowania i uzgadniania (2018 r.) Zarząd Powiatu oraz ZDP nie wydały uzgodnienia do projektu ze względu na nieuwzględnienie w projekcie planu koncepcji Północno-Wschodniej Obwodnicy Aglomeracji Poznańskiej. W lipcu 2023 r. wójt złożył zażalenia na oba postanowienia, w rezultacie sprawa została skierowana do SKO.
33.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Jelonek – rejon ulic Złotnickiej i Sosnowej. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr V/67/19 z dnia 21 lutego 2019 r.	Projekt planu jest obecnie etapie piątego wyłożenia do publicznego wglądu, które zaplanowano od 14 września 2023 r. do 5 października 2023 r. z dyskusją publiczną zaplanowaną na dzień 18 września 2023 r. Obydwie zaplanowane procedury odbyły się zgodnie z harmonogramem.
44.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Chludowo – Północny Zachód – etap II. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr VIII/104/19 z dnia 23 maja 2019 r.	Część I projektu planu została przyjęta uchwałą nr XXXIII/373/21 Rady Gminy Suchy Las z dnia 27 maja 2021 r. Projekt planu został przygotowany i przesłany wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do uzgodnienia z Zarządem Województwa Wielkopolskiego z uwagi na audyt krajobrazowy. W kolejności projekt planu będzie przygotowywany do wyłożenia do publicznego wglądu.
55.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Zielątkowo – Północny Wschód – etap II. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr VIII/105/19 z dnia 23 maja 2019 r.	Część I projektu planu została przyjęta uchwałą nr XXXIII/374/21 Rady Gminy Suchy Las z dnia 27 maja 2021 r. Brak zgody Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi na zmianę przeznaczenia gruntów rolnych na cele nierolnicze i nieleśne. Oczekujemy na rozstrzygnięcie skargi Wójta Gminy Suchy Las.

Tab. 2. – cd.

Lp.	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego będące w trakcie sporządzania	Etap prac
56.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Chludowo – Południowy Zachód. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XIII/164/19 z dnia 28 listopada 2019 r.	Projekt planu został przesłany do uzgodnienia z Zarządem Województwa Wielkopolskiego z uwagi na wejście w życie audytu krajobrazowego. W kolejności projekt planu będzie przygotowywany do wyłożenia do publicznego wglądu.
77.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Suchy Las – teren gospodarowania odpadami. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XV/187/20 z dnia 23 stycznia 2020 r.	Projekt jest na etapie opiniowania i uzgadniania. Projekt wymaga uchwalenia zmiany Studium.
88.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Suchy Las – rejon ulic Leśnej i Dębowej Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XXIII/254/20 z dnia 27 sierpnia 2020 r.	Projekt jest na etapie po II wyłożeniu. Projekt wymaga uchwalenia zmiany Studium.
99.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Suchy Las – rejon ulic Polnej, Mokrej, Chmielnej i Suchej. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XXVII/304/20 z dnia 10 grudnia 2020 r.	Projekt planu został przesłany do uzgodnienia z Zarządem Województwa Wielkopolskiego z uwagi na audyt krajobrazowy. Etap przed ponownym wyłożeniem projektu planu do publicznego wglądu.
110.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Golęczewo i Złotkowo – teren aktywizacji gospodarczej. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XXX/324/21 z dnia 25 lutego 2021 r.	Projekt na etapie uzgadniania i opiniowania. W kolejności projekt planu będzie przygotowywany do wyłożenia do publicznego wglądu. Projekt wymaga uchwalenia zmiany Studium.
111.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Biedrusko – rejon ulic Poznańskiej i Ogrodowej. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XXXV/398/21 z dnia 19 lipca 2021 r.	W trakcie pierwszego wyłożenia do projektu planu zostały złożone uwagi, które częściowo zostały uwzględnione przez Wójta Gminy Suchy Las. Urbanista zaimplementował przyjęte uwagi do projektu planu. Projekt jest aktualnie na etapie ponownego opiniowania i uzgadniania. W kolejności projekt planu będzie przygotowywany do ponownego wyłożenie do publicznego wglądu.
112.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Suchy Las – Północny Wschód. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XXXVII/414/21 z dnia 30 września 2021 r.	Do 25 sierpnia 2023 r. zbierano opinie i uzgodnienia do projektu planu. Obecnie trwa implementacja opinii i uzgodnień do projektu planu. Zarząd Dróg Powiatowych nie uzgodnił projektu w zakresie włączenia ul. Zielińskiego do drogi powiatowej 2431P w ciągu ul. Alejowej. Projekt wymaga uchwalenia zmiany Studium., które nastąpi w ciągu dwóch najbliższych lat.

Tab. 2. – cd.

Lp.	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego będące w trakcie sporządzania	Etap prac
113.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Golęczewo – rejon ulicy Promienistej, Dworcowej i Lipowej. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XXXIX/443/21z dnia 25 listopada 2021 r.	W czerwcu 2023 r. wystosowano wniosek o przeznaczenie gruntów rolnych na cele nierolnicze do Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi za pośrednictwem Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Projekt wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został przesłany do ponownych uzgodnień do Powiatowego Konserwatora Zabytków, Zarządu Województwa Wielkopolskiego w zakresie audytu (część Golęczewa została objęta krajobrazem priorytetowym) oraz Zarządu Dróg Powiatowych. Powiatowy Konserwator oraz Zarząd Województwa Wielkopolskiego uzgodnili projekt planu. ZDP nie uzgodnił projektu planu, wnosząc o zapis dotyczący obsługi komunikacyjnej terenów z dróg o niższej klasie, a przede wszystkim by w projekcie planu uwzględnić ścieżkę rowerową z Golęczewa do Zielątkowa.
114.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Suchy Las – rejon ulic Wojciecha Bogusławskiego, Alejowej i Meteorytowej Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XLI/463/22 z dnia 31 stycznia 2022 r.	Urbanista przygotowuje projekt do wysyłki do opiniowania i uzgadniania. Projekt wymaga uchwalenia zmiany Studium.
115.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Suchy Las – rejon ulic Sucholeskiej i Szkółkarskiej. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XLIV/490/22 z dnia 24 marca 2022 r.	Projekt wysłano do ponownych opinii i uzgodnień w niezbędnym zakresie. Obecnie trwa implementacja przedstawionych stanowisk przez organy, a następnie projekt będzie przygotowany do wyłożenia do publicznego wglądu. Projekt wymaga uchwalenia zmiany Studium.
116.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Złotniki – rejon ulicy Wrzosowej Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XLV/499/22 z dnia 28 kwietnia 2022 r.	Projekt przesłano do opinii i uzgodnień. W kolejności projekt planu będzie przygotowywany do wyłożenia do publicznego wglądu.
117.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Złotniki – rejon ulicy Prostej. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr XLVI/526/22 z dnia 23 maja 2022 r.	I wyłożenie projektu planu odbyło się od 20 czerwca 2023 r. do 10 lipca 2023 r. Po wyłożeniu przyjęto częściowo uwagę w zakresie wysokości budynków mieszkalnych. Urbanista naniósł zmiany wynikające z przyjętych uwag. Projekt planu jest na etapie drugiego wyłożenia do publicznego wglądu, które zaplanowano od 14 września 2023 r. do 5 października 2023 r. z dyskusją publiczną 18 września 2023 r. Obydwie zaplanowane procedury odbyły się zgodnie z harmonogramem.

Tab. 2. – cd.

Lp.	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego będące w trakcie sporządzania	Etap prac
118.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Biedrusko dla terenu zamkniętego, stanowiącego obszary obejmujące działki o numerach ewidencyjnych 265, 374, 474, 477, 316, w obrębie geodezyjnym Biedrusko. Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr LI/586/22 z dnia 24 listopada 2022 r. oraz Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr LIV/637/23 z dnia 23 lutego 2023 r. zmieniającą uchwałę.	Po wejściu w życie zmiany ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zostanie przygotowany projekt uchwały Rady Gminy wygaszający procedurę w związku z art. 29 ust. 3 zmiany ustawy p.i.z.p. „Na terenie zamkniętym ustalonym decyzją, o której mowa w art. 4 ust. 2a ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, z wyłączeniem terenu zamkniętego ustalonego przez ministra właściwego do spraw transportu, plany ogólne i plany miejscowe nie obowiązują”.
119.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Złotkowo Zachód – teren aktywizacji gospodarczej Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr LV/642/23 z dnia 30 marca 2023 r.	Projekt uchwały o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu był czterokrotnie przedkładany Radzie Gminy do podjęcia na sesji w grudniu 2022 r., w styczniu 2023 r., lutym 2023 r. Uchwała została podjęta przez Radę Gminy na sesji w marcu 2023 r. Przed przystąpieniem do planu Wójt Gminy Suchy Las ogłosił I etap konsultacji społecznych dotyczących zagospodarowania terenów objętych aktualnie miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego w Złotkowie, w rejonie węzła komunikacyjnego „Złotkowo”. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone od 1 lutego 2023 do 21 lutego 2023 r. Projekt wymaga uchwalenia zmiany Studium.
220.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w południowo-wschodniej części obrębu Biedrusko wraz z terenem zamkniętym i jego strefą ochronną Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr LV/641/23 z dnia 30 marca 2023 r.	Po podjęciu przez Radę Gminy uchwały intencyjnej ogłoszono rozpoczęcie procedury, zbierano wnioski do projektu planu. Trwają prace nad przygotowaniem inwentaryzacji ekofizjografii i koncepcji projektu planu przez projektantów. Prace nadal trwają. Projekt wymaga uchwalenia zmiany Studium.
221.	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Złotkowo Południowy Wschód – teren aktywizacji gospodarczej w rejonie ul. Obornickiej i Żytniej Uchwała Rady Gminy Suchy Las nr LVIII/666/23 z dnia 25 maja 2023 r.	Po podjęciu przez Radę Gminy uchwały intencyjnej ogłoszono rozpoczęcie procedury, zbierano wnioski do projektu planu. W trakcie zbierania wniosków do projektu planu Zarząd Dróg Powiatowych wskazał, by uwzględnić w projekcie planu przebieg Północno-Wschodniej Obwodnicy Aglomeracji Poznańskiej. Wystąpiono do ZDP o doprecyzowanie wniosku. Urbanista przedstawił koncepcję projektu. Trwają pracę nad przygotowaniem projektu do wysłania do opiniowania i uzgadniania.

Jak wskazano, dziewięć procedur planistycznych w trakcie realizacji przed ich podjęciem przez Radę Gminy wymagać będą uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Suchy Las.

2.2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Na terenie gminy Suchy Las obowiązuje Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Suchy Las uchwalone uchwałą nr LXV/349/98 Rady Gminy Suchy Las z dnia 18 czerwca 1998 r. (dalej: „Studium"), zmienione siedmiokrotnie następującymi uchwałami: XLIV/424/2001 Rady Gminy Suchy Las z 12 lipca 2001 r., L/428/2006 Rady Gminy Suchy Las z 23 lutego 2006 r., XXXVIII/351/2009 Rady Gminy Suchy Las z 2 września 2009 r., XXXII/309/13 Rady Gminy Suchy Las z 7 marca 2013 r., XI/116/15 Rady Gminy Suchy Las z 29 października 2015 r., XXIII/245/16 Rady Gminy Suchy Las z 27 października 2016 r, XXXVIII/424/21 Rady Gminy Suchy Las z dnia 28 października 2021 r.

Aktualnie obowiązujące studium zostało zaskarżone przez osoby fizyczne do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Poznaniu, który wyrokiem z dnia 30 września 2022 r., IV SA/Po 295/22, stwierdził nieważność uchwały w części obejmującej działki ewidencyjne: 616/1, 616/2, 615, 648, 261/1, 264,6, 216, 221, 167, 202, 222/4, 654/1, 654/2, 191, 209, 230 obr. Chludowo, 20, 21, 110, 78, 204, 194, 175/1, 175/2, 125/4, 187, 109/6 obr. Zielątkowo, 6 obr. Golęczewo w zakresie ustalenia dla tych działek, sklasyfikowanych w zaskarżeniu, jako tereny rolnicze, zakazu lokalizacji nowych budynków oraz dopuszczenia rozbudowy istniejącej zabudowy o funkcji rolniczej tylko do maksymalnie 20% w stosunku do istniejącej zabudowy.

Uchwałą nr XLI/464/22 Rady Gminy Suchy Las z dnia 31 stycznia 2022 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Suchy Las przystąpiono do kolejnej zmiany Studium w granicach administracyjnych gminy Suchy Las, ze względu na:

- zmiany w obowiązujący przepisach prawnych;
- konieczność aktualizacji uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego: weryfikację lokalizacji terenów zamkniętych, układu komunikacyjnego, aktualizację listy zabytków ujętych w ewidencji i rejestrze, w tym w celu określenia potrzeb i możliwości rozwoju gminy oraz w konsekwencji, przeanalizowania zmian w kierunkach zagospodarowania przestrzennego gminy;
- konieczność weryfikacji wskaźników i parametrów terenów przeznaczonych do zabudowy;
- wnioski mieszkańców odnośnie do kierunków zagospodarowania przestrzennego, w tym dotyczące terenów rolniczych.

Prace nad zmianą Studium prowadzone są zgodnie z art. 11 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, który określa poszczególne etapy procedury planistycznej związanej ze sporządzeniem projektu studium uwa-

runkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Pracownia urbanistyczna sporządzająca projekt zmiany Studium przedłożyła koncepcje zmiany dokumentu wraz z niezbędną dokumentacją.

26 kwietnia 2023 r. Wójt Gminy Suchy Las ogłosił przystąpienie do przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych. Konsultacje społeczne odbyły się od 10 maja 2023 do 24 maja 2023 r. W trakcie trwania konsultacji otwarty został punkt konsultacyjny w Urzędzie Gminy Suchy Las, przy ul. Szkolnej 13 w Suchym Lesie. 17 maja 2023 r. odbyło się zebranie wiejskie wsi Chludowo, na którym pracownicy Urzędu Gminy Suchy Las w związku z zaproszeniem Rady Sołeckiej wsi Chludowo przedstawili projekt zmiany Studium dotyczący obrębu Chludowo oraz omówili procedurę planistyczną uchwalania miejscowych planów oraz studium.

W ramach konsultacji społecznych odbyło się jedno spotkanie konsultacyjne, podczas którego zaprezentowano projekt zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Suchy Las w zakresie dotyczącym zmiany zapisów kierunków zagospodarowania przestrzennego. W kolejności na początku sierpnia 2023 r. przekazano projekt wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do zaopiniowania i uzgodnienia z podmiotami, organami i instytucjami wskazanymi w ustawie.

3. WPŁYW NOWELIZACJI NA TRWAJĄCE PROCEDURY PLANISTYCZNE

3.1. Procedury dotyczące uchwalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Do czasu wejścia w życie planów miejscowych, opracowanych aktualnie obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania zachowają moc na obszarze, dla którego zostały uchwalone. Będą obowiązywały do dnia wejścia w życie planów zagospodarowania opracowanych na podstawie zmienionej ustawy. Plany miejscowe będą mogły być również zmieniane. Ustawodawca zadecydował, że w okresie przejściowym możliwe jest kontynuowanie prac nad rozpoczętymi projektami [Szeliga, Fornalik, Urbanowska-Bohun 2023a]. Wówczas jednak o tym, jakie przepisy będzie trzeba przy tym stosować, zależało będzie od etapu prac nad projektem. W przypadku projektów, których nie wysłano jeszcze do opiniowania i uzgadniania, należy:

- uwzględnić w projekcie nowe definicje: handlu wielkopowierzchniowego, powierzchni biologicznie czynnej, wysokości zabudowy, intensywności zabudowy, powierzchni kondygnacji, kondygnacji nadziemnej oraz udziału powierzchni zabudowy;
- określić w planie: zasady kształtowania zabudowy, wskaźniki zagospodarowania terenu, maksymalną i minimalną nadziemną intensywność zabudowy, minimalny udziału powierzchni biologicznie czynnej, maksymalnego udziału powierzchni zabudowy, maksymalną wysokość zabudowy, minimalnej liczby i sposobu reali-

zacji miejsc parkingowych, w tym miejsc przeznaczonych do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową oraz linie zabudowy i gabaryty obiektów;
- w przypadku gdy granica lub ustalenia planu miejscowego mają wspólny przebieg z granicą obiektów przestrzennych wyznaczyć je z wykorzystaniem geometrii tych obiektów przestrzennych (działek, użytków, budynków);
- uwzględnić nowy katalog podmiotów, z którymi należy projekt uzgodnić,
- dane przestrzenne przygotować według nowych zasad (uwzględnienie przeznaczeń oraz linii zabudowy).

Odnosząc poczynione uwagi do procedowanych w gminie Suchy Las miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, trzeba stwierdzić, że należy je zastosować w trzech przypadkach. Dotyczy to tych planów, odnośnie do których uchwała intencyjna podjęta została w 2023 r., i co do których nie zostanie uchylona uchwała o przystąpieniu do sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Po wejściu w życie zmiany ustawy [Szeliga, Fornalik, Urbanowska-Bohun 2023b] o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zostanie przygotowany projekt uchwały Rady Gminy o uchyleniu uchwały w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Biedrusko dla terenu zamkniętego, stanowiącego obszary obejmujące działki o numerach ewidencyjnych 265, 374, 474, 477, 316, w obrębie geodezyjnym Biedrusko. „Wygaszenie procedury" jest związane z przepisem art. 29 ust. 3 znowelizowanej ustawy, który stanowi, że na terenie zamkniętym z wyłączeniem terenu zamkniętego ustalonego przez ministra właściwego do spraw transportu, plany ogólne i plany miejscowe nie obowiązują. W związku z tym, że cały obszar objęty ww. uchwałą intencyjną stanowi na podstawie decyzji Ministra Obrony Narodowej teren zamknięty, a dla wskazanego terenu zamkniętego nie ustanowiono strefy ochronnej, dalsze procedowanie sprawy nie znajduje uzasadnienia.

W sytuacji, gdy procedura planistyczna osiągnęła etap opiniowania i uzgadniania, wówczas prowadzona jest według dotychczasowych przepisów, ale dane przestrzenne należy opracować już według nowelizacji. Brak obowiązku sporządzenia nowych danych przestrzennych dotyczy tylko tych planów miejscowych, co do których ogłoszono o wyłożeniu do publicznego wglądu.

Ze względu na osiągnięcie w 18 sprawach etapu opiniowania i uzgadniania będą one procedowane według dotychczasowych zasad z uwzględnieniem różnic w przygotowaniu danych przestrzennych.

3.2. Procedura uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zachowa moc do dnia wejścia w życie planu ogólnego, lecz nie dłużej niż

do 31 grudnia 2025 r.[5] Do opracowania nowego studium albo tak jak w przepadku gminy Suchy Las do jego zmiany będą miały zastosowanie dotychczasowe przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ale tylko w trzech przypadkach[6]:

- przed dniem wejścia w życie ustawy zmieniającej wystąpiono o opinie i uzgodnienia projektów tych studiów albo ich zmian;
- jeżeli zmiana tych studiów dotyczy wyłącznie inwestycji celu publicznego;
- zmiana dotyczy wyłącznie inwestycji dotyczących gospodarowania strategicznymi zasobami kraju.

Rozpoczęcie procedury opiniowania i uzgadniania projektu zmiany Studium przed wejściem w życie przepisów dot. zmiany ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym pozwala, zatem na dalsze procedowanie projektu zmiany Studium. W okresie od dnia wejścia w życie ustawy do 31 grudnia 2025 r. będzie można bowiem dokończyć procedury odpowiednio zaawansowane w dniu wejścia w życie ustawy, a więc tak, jak to jest w przypadku gminy Suchy Las na etapie opiniowania i uzgadniania.

Ze względu na omawianą nowelizację ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym władze Gminy oraz pracownicy Urzędu Gminy Suchy Las przeprowadzili analizę zasadności kontynuowania procedury zmiany obowiązującego studium. Rozważono m.in. kwestie związane z uchwaleniem planu ogólnego. Plan ogólny będzie nowym aktem planowania przestrzennego oraz w odróżnieniu od studium aktem prawa miejscowego, a co za tym idzie – w początkowym okresie po wejściu w życie ustawy zmieniającej należało będzie dopiero praktycznie wypracować jego procedowanie.

Plan ogólny swoim zasięgiem będzie obejmował obszar całej gminy i jako taki będzie wymagał większego nakładu czasu i pracy przy jego procedowaniu niż w przypadku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które co do zasady nie obejmują obszaru całej gminy. Jego uchwalenie jest obligatoryjne przed dniem 1 stycznia 2026 r. W związku z tym ‚gdyby podjąć decyzję o niekontynuowaniu procedury zmiany studium wszystkie procedury planistyczne, które dla swojego zakończenia wymagają zmiany studium, zostałyby wstrzymane do czasu uchwalenia planu ogólnego.

4. PODSUMOWANIE

Nowelizacja ustawy niesie za sobą znaczące zmiany. Mimo potencjalnie istotnych problemów, które wystąpią najprawdopodobniej w okresie po wejściu w życie nowelizacji, zmiany należy oceniać raczej pozytywnie [Markowski, Nowak, Blaszke, Żak-Skwierzyńska 2023].

[5] Art. 65 ust. 1 ustawy zmieniającej.
[6] Art. 65 ust. 2 ustawy zmieniającej.

Dotyczy to przede wszystkim wydawania decyzji o warunkach zabudowy na podstawie planu ogólnego. Okres przejściowy dla najważniejszych zmian będzie trwał co najmniej do końca 2025 r. Najpóźniej wtedy gmina Suchy Las powinna uchwalić plan ogólny.

Ze względu na fakt, że znaczna część aktualnie procedowanych projektów planu wymaga dla ich skutecznego uchwalenia uprzedniej zmiany studium procedura, planistyczna dla ww. dokumentu została uznana za priorytetową w zakresie polityki planowania przestrzennego w gminie Suchy Las. W 18 procedurach osiągnięto etap opiniowania i uzgadniania, w dalszym ciągu będą one procedowane według dotychczasowych zasad z tą różnicą, że projekty planów, co do których ogłoszono już wyłożenie do publicznego wglądu, będą miały przygotowane dane przestrzenne według uprzednio stosowanych przepisów. Trzy procedury będą procedowane z uwzględnieniem m.in. nowych definicji.

Dla procedur wszczętych po 24 września 2023 r., a przed wejściem w życie planu ogólnego stosowane będą przepisy w brzmieniu nadanym ustawą zmieniającą, z tą jednak różnicą, że miejscowy plan zagospodarowania nadal będzie uchwalany na podstawie studium. Należy również zauważyć, że od dnia utraty mocy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy w danej gminie uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo jego zmiany będzie możliwe, jeżeli w danej gminie wszedł w życie plan ogólny gminy, chyba że przed dniem utraty mocy studium uwarunkowań, i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy w danej gminie ogłoszono o terminie wyłożenia projektu tego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo jego zmiany do publicznego wglądu [Jarzyński 2023].

Do spraw dotyczących opracowania i uchwalania takich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego albo ich zmian stosować się będzie studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin w brzmieniu dotychczasowym [Urbanowska-Bohun, Szeliga 2023].

LITERATURA

Daniel P., Kafar D., Pawlik K., 2023, *Systemowe zmiany w planowaniu przestrzennym*, C.H. Beck, Warszawa.

Bałękowski K., 2023, *Rewolucja w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym coraz bliżej*, „Dziennik Gazeta Prawna. Samorząd i Administracja", nr 47 (5961).

Jarzyński K., 2023, *Planowanie przestrzenne: współpraca z mieszkańcami na nowych zasadach*, „Dziennik Gazeta Prawna. Samorząd i Administracja", nr 157 (6071).

Legat A., 2023, *Kolejne podejście do zmiany systemu planowania przestrzennego*, „Wspólnota", nr 4/1374, s. 26-28.

Leoński Z., Szewczyk M., Kruś M., 2019, *Prawo zagospodarowania przestrzeni*, Wolters Kluwer, Warszawa.

Markowski T., Nowak J.M., Blaszke M., Żak-Skwierzyńska M., 2023, *Leksykon zintegrowanego planowania rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Mencwel J., 2020, *Betonoza. Jak się niszczy polskie miasta*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa.
Nowak M., Foryś I., 2014, *Zarządzanie przestrzenią w gospodarowaniu nieruchomościami*, Poltext, Warszawa.
Niewiadomski Z. (red.), 2023, *Planowanie i zagospodarowanie. Komentarz*, C.H. Beck, Warszawa.
Szeliga M., Fornalik A., Urbanowska-Bohun A., 2023a, *Ostatnia szansa uratowania rozpoczętych projektów planistycznych przed… koszem na śmieci lub nowymi zasadami,* „Dziennik Gazeta Prawna. Samorząd i Administracja", nr 153 (6067).
Szeliga M., Fornalik A., Urbanowska-Bohun A., 2023b, *Rewolucja w planowaniu przestrzennym to ogrom nowych obowiązków dla gmin. Jakie zmiany przyniesie reforma?*, „Dziennik Gazeta Prawna. Gazeta Prawna Poradnik", nr 155/156 (6069/6670).
Urbanowska-Bohun A., Szeliga M., 2023, *Rewolucja w planowaniu przestrzennym w pytaniach i odpowiedziach*, „Dziennik Gazeta Prawna. Samorząd i Administracja", nr 167 (6081).
Wikipedia, 2023, https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Plik:Suchy_Las_%28gmina%29_location_map.png.

AKTY PRAWNE

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2023 r., poz. 977 z późn. zm.).
Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023 r., poz. 1688).

IMPACT OF THE NOVELIZATION OF THE PLANNING AND SPATIAL MANAGEMENT ACT ON THE CONTINUING PLANING PROCEDURES ON THE EXAMPLE OF THE COMMUNITY SUCHY LAS IN POLAND

Summary

The current law on spatial planning and management was passed 20 years ago. On 24th of September 2023, a law will come into force, which will change not only this law but almost 50 other laws as well. The amendment brings with it a revolution in the system of spatial planning acts and planning procedures. The amending law contains numerous transitional provisions. They decide on the fate of existing conditions studies and directions of spatial development and local planning plans. They also determine, depending on the stage of the planning procedure, the procedure for processing those documents to which they have acceded but have not been able to adopt them before the date of entry into force of the amendments. The aim of the article is to examine the impact of changes in the regulations on ongoing planning procedures in the Municipality of Suchy Las in Poland

Keywords: spatial planning, acts of space planning, reform of the system of land-planning, planning procedures

ZAGADNIENIA EKOLOGICZNE

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.13

Anna JANUCHTA-SZOSTAK[*], Agata OGORZELSKA[**],
Sonia PEPLIŃSKA[**]

MODERNIZACJA RYNKÓW MAŁYCH I ŚREDNICH MIAST WOBEC WYZWAŃ ADAPTACJI DO ZMIAN KLIMATU

Problem badawczy dotyczy dostosowania sposobów modernizacji rynków w małych i średnich miastach w Polsce do współczesnych wyzwań klimatyczno-środowiskowych. Procesy rewitalizacji dzielnic śródmiejskich, prowadzone w Polsce od lat 90. XX w., koncentrują się na poprawie warunków życia i jakości przestrzeni, ale często nie uwzględniają potrzeb adaptacji do zmiany klimatu, a wręcz pogłębiają negatywne skutki ekstremów klimatycznych (opady nawalne, fale upałów i miejska wyspa ciepła). Kluczową rolę odgrywają w tym wytyczne konserwatorskie nastawione na przywracanie funkcji rynków w ich historycznej, pozbawionej zieleni formie, co nie odpowiada współczesnym potrzebom adaptacyjnym. Analizie poddano przykłady modernizacji rynków w 16 małych i średnich miastach Polski w latach 2005-2021, w celu zbadania celów przekształceń i ich skutków w zakresie gospodarowania zielenią i wodą. Na podstawie szczegółowej analizy programów rewitalizacji oraz wytycznych zawartych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) udowodniono, że już na początku planowania inwestycji określane są sztywne wymagania ograniczające możliwość wdrażania błękitno-zielonej infrastruktury, wspierającej adaptację do zmian klimatu. Badania 16 przykładów modernizacji rynków dowodzą, że zmiany w zakresie zieleni obejmują najczęściej jej eliminację na rzecz jednolitych, utwardzonych powierzchni placu. W żadnym z badanych projektów nie przewidziano możliwości retencji powierzchniowej, a jedynie w jednym zastosowano system podziemnej retencji wód opadowych. Rosnąca świadomość ekologiczno-klimatyczna społeczeństwa sprawia, że projekty degradacji zieleni spotykają się ze sprzeciwem mieszkańców. Niezadowolenie społeczne jest też powodem modyfikacji projektów, ale zasady partycypacji społecznej nie są powszechnie stosowane i optymalnie wykorzystywane.

Słowa kluczowe: adaptacja do zmiany klimatu, rewitalizacja, modernizacja rynków, „betonoza”, uszczelnienie, zieleń miejska, centra małych i średnich miast, zielona infrastruktura

[*] Politechnika Poznańska, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0001-7411-9280.
[**] Absolwentka Politechniki Poznańskiej, Wydział Architektury.

1. WPROWADZENIE – MODERNIZACJA RYNKÓW A WYZWANIA KLIMATYCZNE

Poprawa warunków życia i jakości przestrzeni śródmiejskich jest konieczna, by powstrzymać zjawisko suburbanizacji. Służą temu procesy rewitalizacji śródmieść, prowadzone w Polsce od lat 90. XX w., których celem jest kształtowanie przestrzeni przyjaznych mieszkańcom oraz intensywne i efektywnie zagospodarowanie centrów miast. Z uwagi na dużą koncentrację ludności oraz poziom zainwestowania i uszczelnienia powierzchni obszary te charakteryzuje też wysoki poziom narażenia i podatności na negatywne skutki zmiany klimatu, takie jak powodzie błyskawiczne, susze i fale upałów intensyfikowane przez zjawisko miejskiej wyspy ciepła (MWC) [PAN 2021]. Dla 44 dużych miast (powyżej 100 tys. mieszkańców) opracowane zostały w 2019 r. Miejskie Plany Adaptacji (MPA) do zmian klimatu. Duże miasta są szczególnie narażone na czynniki środowiskowe wpływające negatywnie na ich funkcjonowanie. Istnieje wiele przesłanek wskazujących na to, że należy implementować schematy wypracowane dla dużych miast również w mniejszych miejscowościach [Sobol 2021]. W 2021 r. pojawił się projekt ustawy dotyczącej wprowadzania planów adaptacji w miastach powyżej 20 tys. mieszkańców, ale jak dotąd małe i średnie miasta są pozbawione tego typu dokumentów strategicznych, które mogłyby stanowić podstawę ochrony zieleni w procesach modernizacji rynków. „Problem niedoboru zieleni dotyczy zwłaszcza obszarów śródmiejskich, w których obowiązują ścisłe i nieadekwatne do współczesnych zagrożeń klimatycznych wytyczne konserwatorskie. Pogarszanie się warunków życia w centrach miast prowadzi do ich depopulacji i zwiększa presję urbanizacyjną na tereny podmiejskie (suburbanizacja), co oprócz negatywnych konsekwencji funkcjonalno-przestrzennych i gospodarczych przyczynia się do osłabienia systemu przyrodniczego wokół miast i zmian warunków odpływu w zlewniach (nasilanie ryzyka powodzi i suszy)” [PAN 2021: 7].

Przedmiotem badań prezentowanych w artykule są rynki małych i średnich miast w Polsce zmodernizowane w latach 2005-2021, a problem badawczy dotyczy dostosowania sposobów przystosowywania zagospodarowania rynków do współczesnych wyzwań klimatyczno-środowiskowych. Celem badań było porównanie celów rewitalizacji, w tym przekształceń rynków w wybranej grupie miast i analiza efektów oraz negatywnych skutków w zakresie gospodarowania zielenią i wodą. Wstępna hipoteza zakłada, że przyczyną niepowodzeń i negatywnej społecznej oceny działań rewitalizacyjnych jest degradacja istniejącej zieleni. Założenia projektowe do modernizacji przestrzeni publicznych formułowane są już na etapie Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) i Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), w których pomijane są wymogi środowiskowe i klimatyczne. Podstawę założeń stanowią wymogi funkcjonalne, estetyczne i wytyczne konserwatorskie. Sztywność zasad ochrony konserwatorskiej jest nieadekwatna do współczesnych

wyzwań klimatyczno-środowiskowych. Dopiero nowe wytyczne, wydane w 2021 r. przez Generalną Konserwator Zabytków, prof. IH PAN Magdalenę Gawin, umożliwiły złagodzenie restrykcyjnych przepisów umożliwiających usuwanie zieleni z rynków miejskich[1].

W badanych przykładach szczególną uwagę zwrócono na preferencje dotyczące kwestii kształtowania głównych przestrzeni publicznych pod kątem aranżacji zieleni, wdrażania systemów retencji oraz wodnych elementów małej architektury, z uwagi na ich znaczenie w procesach adaptacji miast do zmian klimatu. Uwagę poświęcono również rozwiązaniom kompozycyjnym, wynikającym z tła historycznego, które często stanowią uzasadnienie dla formy projektu.

2. MATERIAŁY I METODY BADAWCZE

Badania przeprowadzono na próbie 16 małych i średnich miast Polski, w których przeprowadzono modernizację rynków w latach 2005-2021. Głównym kryterium wyboru próby badawczej były informacje medialne na temat niezadowolenia mieszkańców z powodu usuwania zieleni w procesach przebudowy rynków oraz skala miast. Punktem wyjścia była publikacja Jana Mencwela [2020] pt. *Betonoza. Jak się niszczy polskie miasta.* Dobór przykładów został poszerzony przez autorki na podstawie kwerendy internetowej. Wstępna lista obejmowała 27 miast, którymi były: Bartoszyce, Biała Podlaska, Białystok, Bochnia, Gostyń, Kielce, Kłobuck, Końskowola, Kutno, Leżajsk, Lubaczów, Łomża, Mszana Dolna, Parczew, Rakoniewice, Ruda Śląska – plac Jana Pawła II, Rzepin, Skierniewice, Starachowice (Wierzbnik), Szamotuły, Trzebinia, Wągrowiec, Wieleń, Włocławek, Włodawa, Zakliczyn, Ząbkowice Śląskie. Po wyłączeniu miast dużych oraz weryfikacji dostępności informacji wybrano do szczegółowych badań 16 przykładów modernizacji rynków w następujących miastach: Bartoszyce, Bochnia, Kłobuck, Końskowola, Kutno, Leżajsk, Lubaczów, Parczew, Rakoniewice, Rzepin, Skierniewice, Starachowice, Szamotuły, Trzebinia, Wągrowiec, Wieleń (tab. 1).

W badanych miastach skoncentrowano uwagę na analizie programów rewitalizacji oraz wytycznych zawartych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), dostępnych zazwyczaj w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP). Zakres badań obejmował cele przekształceń i okres realizacji projektu oraz porównanie stanu przed przebudową placów w zakresie gospodarowania zielenią i wodą i po

[1] „Niedopuszczalne jest niszczenie w ramach prac rewitalizacyjnych i modernizacyjnych wypracowanych już w okresie międzywojennym koncepcji zazielenienia placów, skwerów, ulic, promenad i bulwarów. Usuwanie zdrowych drzew, które kilkadziesiąt lat temu nasadzano z nadzieją poprawy życia w mieście, i posługiwanie się argumentacją przywracania rynkom i placom ich pierwotnej funkcji wykreowanej w średniowieczu jest działaniem fałszywym, jeżeli faktem końcowym pozostaje betonowy plac" [MSiT 2021].

przebudowie. Porównania dokonano na podstawie programów rewitalizacji dla danych miejscowości, informacji zawartych w Systemach Informacji Przestrzennej oraz dostępnej dokumentacji fotograficznej, która obrazuje stopień przekształceń badanych obszarów. Spośród analizowanych miast wybrano trzy: Szamotuły, Leżajsk i Bartoszyce, by zweryfikować oczekiwania wobec projektów modernizacyjnych rynków, sformułowane na wczesnym etapie w postaci wytycznych dla planowanych inwestycji.

3. WSPÓŁCZESNA INTERPRETACJA HISTORYCZNEJ FORMY I FUNKCJI RYNKU

Szczególne znaczenie rynków i placów w małych i średnich miastach polega na ich istotnej roli w kształtowaniu układów urbanistycznych na przestrzeni wieków [Mazur-Belzyt 2016]. Od lat pełnią one funkcję reprezentacyjnych przestrzeni publicznych, których jakość i atrakcyjność determinuje stopień aktywności lokalnej. Michał Stangel, przywołując słowa Johna Ruskina podkreślał, że „miarą każdej cywilizacji są jej miasta, a miarę wspaniałości miasta znajduje się w jakości przestrzeni publicznych, jego parkach i placach" [Stangel 2013: 131]. Struktura i znaczenie rynków ulegały przekształceniom, które złożyły się na ich aktualny wizerunek. Zmiany wynikały z kontekstu historycznego, przez co transformacje balansowały pomiędzy funkcją głównego placu handlowo-reprezentacyjnego a formą zielonego skweru [Gawryluk 2015; Mazur-Belzyt 2016]. Na przełomie XIX i XX w. wprowadzano nasadzenia, by łagodzić skutki rewolucji przemysłowej i poprawić jakość życia w mieście, a obecnie zieleń przywraca się, aby przeciwdziałać negatywnym skutkom kryzysu klimatycznego. Już w 1947 r. Kazimierz Wejchert [1947] wskazywał potrzebę wprowadzania zieleni na „martwe" place, w których zwiększająca się populacja ludności w mieście będzie poszukiwała odpoczynku i zetknięcia z przyrodą. W wyniku współczesnych zmian powstają place zniechęcające mieszkańców do odwiedzania ich, zwłaszcza w celach rekreacyjnych.

Diametralnym zaburzeniem społecznego znaczenia placów miejskich była ingerencja władz PRL w XX w., które dążyły do ograniczenia możliwości organizacji zgromadzeń publicznych na placach w protestach wobec ideologii komunistycznej. W tym celu w przestrzeni rynku zaczęły pojawiać się układy zieleni, zarówno niskiej, jak i wysokiej, co stopniowo prowadziło do utraty tożsamości tych miejsc [Rykała, Żołnierczuk 2016]. Współcześnie place poddawane są procesom gruntownej modernizacji, których głównym zadaniem jest przywrócenie ich pierwotnej – historycznej – roli. W wielu analizowanych przypadkach, zgodnie z opinią konserwatorów, wiąże się to z koniecznością usunięcia niechcianych naleciałości w postaci zieleni.

W odpowiedzi na niepokojące praktyki rewitalizacyjne w 2021 r. Generalna Konserwator Zabytków zwróciła się do marszałków województw, którzy są dysponentami większości środków na rewitalizację, z prośbą o odpowiednią modyfikację regulaminów konkursów, które powinny być nastawione na ochronę dziedzictwa w duchu zrównoważonego rozwoju [MSiT 2021]. Zmiana stanowiska była reakcją na społeczne protesty wobec dawnej wykładni konserwatorskiej, która popierała wszelkie działania prowadzące do przywrócenia średniowiecznej formy rynku kosztem usuwania zdrowych, dorodnych drzew na rynkach. W efekcie zaczęły powstawać betonowe place pozbawione zieleni. Nowe stanowisko zaznacza, że argumentowanie usunięcia tychże drzew powrotem do pierwotnej funkcji rynku jest działaniem fałszywym, a zakłamanie to potęguje tworzenie w obrysie placu strefy parkingów (np. Kutno, Parczew, Bartoszyce). Podkreślona została rola służb konserwatorskich i lokalnych samorządów w przeciwdziałaniu negatywnym skutkom zmian klimatycznych. W ramach takich działań powinno się propagować stosowanie rozwiązań proekologicznych w zakresie doboru materiałów i technologii, a także ochrony systemów zieleni, co mogłoby przełożyć się na poprawę mikroklimatu i funkcjonalności placów.



Rys. 1. Przykład przywracania rynkom ich pierwotnej funkcji kosztem zieleni – rynek w Skierniewicach zabetonowany w ramach modernizacji w 2005 r. [fot. K. Strojna]

Podsumowując, czynnikiem przemawiającym za wyborem zakresu działań modernizacyjnych i docelowej formy placu powinno być dążenie do utworzenia przestrzeni zgodnej z jej historycznym przeznaczeniem, ale odpowiadającej na współczesne potrzeby i wyzwania. Przeczy temu, niestety, wiele dotychczas zrealizowanych inwestycji (np. rys. 1).

3. ANALIZA ZMIAN W ZAKRESIE GOSPODAROWANIA ZIELENIĄ I WODĄ NA PRZYKŁADACH MODERNIZACJI RYNKÓW I PLACÓW

Analiza 16 przykładów rynków w małych i średnich miastach (tab. 1) dowodzi, że zmiany w zakresie zieleni obejmują najczęściej jej eliminację na rzecz jednolitych, utwardzonych powierzchni placu.

Tab. 1. Przykłady modernizacji rynków małych i średnich miast w Polsce ze wskazaniem przekształceń w zakresie zieleni i gospodarowania wodą (oprac. własne)

Lp.	Miasto	Okres przemian	Cel przemian	Stan przed zmianą	Zieleń po modernizacji	Woda
1.	**Bartoszyce**	2020	Historyczny układ rynku, odsłonięcie zabytkowej zabudowy, ożywienie społeczne	Szpalery drzew, trawniki, rabaty kwiatowe	Usunięcie istniejących drzew, uporządkowanie zieleni, drzewa w donicach, stojaki i wieszaki kwiatowe	Fontanna posadzkowa, nawierzchnia uszczelniona, kanalizacja deszczowa
2.	**Bochnia**	2017 – 2020	Ożywienie społeczne, historyczny układ rynku, uporządkowanie parkingów	Plac z zielenią	Usunięcie istniejących drzew	Fontanna
3.	**Kłobuck**	2009 – 2010	Ożywienie społeczne, historyczny układ rynku, imprezy okolicznościowe	Plac o charakterze skweru, dominacja trawników	Likwidacja zieleni niskiej, pozostawienie części drzew w modułach posadzki	Fontanna, nawierzchnia uszczelniona
4.	**Końskowola**	2019	Historyczny układ rynku, uporządkowanie parkingów, ożywienie społeczne	Plac wokół ratusza pokryty trawnikiem z alejkami	Usunięcie starych drzew i zastąpienie trawników kostką brukową	Fontanna, nawierzchnia uszczelniona, kanalizacja deszczowa
5.	**Kutno**	2017 – 2019	Priorytet: utworzenie nowych miejsc parkingowych, funkcja wystawiennicza, imprezy okolicznościowe	Parking pod drzewami	Wycięcie starych drzew, usunięcie trawników, nowe drzewa w donicach, parking podziemny	Fontanna, nawierzchnia uszczelniona, parking podziemny
6.	**Leżajsk**	2021 – w trakcie	Ożywienie społeczne, imprezy okolicznościowe, likwidacja barier architektonicznych, nowe miejsca parkingowe	Skwer	Usunięcie drzew uporządkowanie zieleni w celu poprawy estetyki	Zespół fontann, nawierzchnia uszczelniona, odwodnienie płyty rynku, kanalizacja deszczowa

Tab. 1. – cd.

Lp.	Miasto	Okres przemian	Cel przemian	Stan przed zmianą	Zieleń po modernizacji	Woda
7.	**Lubaczów**	2013	Utworzenie nowych miejsc parkingowych	Skwer z trawnikami i drzewami	Likwidacja drzew i trawników, pokrycie kostką brukową, drzewa i krzewy w donicach	Fontanna, nawierzchnia uszczelniona
8.	**Parczew**	2019	Ożywienie społeczne, imprezy okolicznościowe, nowe miejsca parkingowe, deptak, historyczny układ, odsłonięcie zabytkowej zabudowy, funkcja handlowa	Skwer z trawnikami i wysokimi drzewami	Uporządkowanie zieleni, wycięcie 54 drzew, aby stworzyć otwartą przestrzeń	Fontanna interaktywna, nawierzchnia uszczelniona, system retencyjno-rozsączający wód opadowych
9.	**Rakoniewice**	2009 – 2013	Historyczny układ rynku, nowe miejsca parkingowe, aktywizacja społeczna, funkcja handlowa	Skwer z trawnikami i wysokimi drzewami	Likwidacja zieleni wysokiej, minimalizacja powierzchni trawników	Fontanna nawierzchnia uszczelniona
10.	**Rzepin**	2018 – 2019	Przywrócenia ładu, Ożywienie społeczne, imprezy okolicznościowe, ograniczenie ruchu kołowego	Skwer z rabatami kwiatowymi, trawnikami i drzewami	Uporządkowanie zieleni, wycięcie większości drzew	Fontanna posadzkowa, nawierzchnia uszczelniona
11.	**Skierniewice**	2005 – 2006	Historyczny układ rynku, imprezy okolicznościowe	Skwer z dominacją trawników	Całkowite usunięcie drzew i zieleni niskiej, drzewa w donicach	Fontanna posadzkowa, nawierzchnia uszczelniona
12.	**Starachowice**	2014	Historyczny układ rynku, ożywienie społeczne	Parking, zaniedbana przestrzeń	Mały skwer z niskimi drzewami i kwietnikami w modułach, drzewa w donicach	Fontanna posadzkowa, nawierzchnia uszczelniona
13.	**Szamotuły**	2022	Ożywienie społeczne, poprawa komunikacji (droga dwujezdniowa), parkingi	Komunikacja i parkingi	Ogródki sezonowe, niskie drzewa i zieleń ozdobna, stojaki kwiatowe	Fontanna posadzkowa, nawierzchnia uszczelniona
14.	**Trzebinia**	2007 – 2011	Ożywienie społeczne, imprezy okolicznościowe	Skwer	usunięcie drzew istniejących, rabaty kwiatowe, niskie drzewa, ogródki sezonowe	Fontanna posadzkowa, nawierzchnia uszczelniona
15.	**Wągrowiec**	2009	Przywrócenie ładu, ożywienie społeczne	Parking	Drzewa w donicach, stojaki kwiatowe	Fontanna posadzkowa, nawierzchnia uszczelniona
16.	**Wieleń**	2021	Historyczny układ rynku, imprezy okolicznościowe, ożywienie społeczne, funkcja handlowa	Zaniedbana przestrzeń, starodrzew	Dopasowanie projektu do istniejących drzew, rabaty kwiatowe	Fontanna posadzkowa, nawierzchnia uszczelniona

W 13 z 16 badanych przykładów rynki przed modernizacją miały charakter skwerów z trawnikami i wysokim drzewostanem. W 12 miastach drzewa zostały całkowicie lub częściowo wycięte, a trawniki zastąpiono utwardzoną płytą. Jedynie w Wieleniu dostosowano projekt w celu zachowania większości istniejących drzew. W żadnym z nich nie przewidziano możliwości retencji powierzchniowej, a jedynie w Parczewie zastosowano system podziemnej retencji wód opadowych. Jedynie trzy rynki (w Starachowicach, Szamotułach i Wągrowcu) pełniły głównie funkcje parkingowe i nie doświadczyły degradacji zieleni z powodu jej braku. Przykłady Parczewa, Lubaczowa i Bartoszyc (tab. 2) ilustrują skalę wycinek i niewspółmierne do strat nasadzenia kompensacyjne.

Tab. 2. Wycinka drzew w obrębie modernizowanych placów małych i średnich miast (oprac. własne)

Miasto	Liczba drzew na rynku przed modernizacją	Drzewa usunięte	Nowe nasadzenia drzew (kilkuletnie)
Parczew	58	58	37
Lubaczów	Ok. 55	Ok. 45	Ok. 10
Bartoszyce	54	54	14

Wyniki tej analizy dowodzą, że rola zieleni w centrach miast była całkowicie marginalizowana, choć wiadomo, że drzewa wspomagają zdolności adaptacyjne miast. Wzmacniają proces zatrzymywania wody w mieście, pobierając ją z ziemi, a następnie oddając do otoczenia w procesie parowania, co przekłada się na poprawę wilgotności przestrzeni wokół nich [Wagner et al. 2013], chronią przed upałem i wiatrem, stanowią izolację akustyczną i termiczną, a nasadzane w pobliżu budynków mają potencjał naturalnej klimatyzacji, ograniczając nagrzewanie się budynków i nawierzchni utwardzonych [Sobol 2021].

Analiza celów i działań zawartych w programach rewitalizacji wskazuje, że podkreślano konieczność minimalizacji powierzchni biologicznie czynnych w przestrzeni rynków. Usuwanie trawników i wycinka drzew miały służyć osiągnięciu głównego celu ujętego najczęściej w programach rewitalizacji jako „próba przywrócenia ładu przestrzennego i utworzenie przestrzeni sprzyjającej aktywizacji społeczeństwa". Zieleń postrzegana była jako przeszkoda w osiągnięciu tego celu, ponieważ korony drzew zasłaniają elewacje zabytkowych kamienic, a trawniki zabierają przestrzeń służącą okazjonalnym wydarzeniom kulturalnym. Praktyka pokazuje, że do czasu pojawienia się nowego stanowiska głównego konserwatora przeważała idea bezkompromisowego powrotu do historycznej funkcji, co uwidacznia się w dziewięciu badanych przykładach.

W Bartoszycach jako działanie priorytetowe podkreśla się przywrócenie historycznego wyglądu rynku z początku XX w., co określone jest już w opisie przedmiotu zamówienia. W Parczewie wskazano jako cel odsłonięcie elewacji historycznej zabudowy wokół rynku, wskutek czego wycięto 54 drzewa. Również odsłonięcie reliktów ratusza wymagało likwidacji istniejących drzew. W opisie projektu zawartym w Lokalnym Programie Rewitalizacji Miasta Kłobuck na lata 2008-2015 [BIP Gm. Kłobuck 2023] założono natomiast „zapobieganie marginalizacji Kłobucka poprzez zachowanie dziedzictwa historycznego [...]". Program ten podkreśla również, że „poza grupą starodrzewu istniejąca zieleń była posadzona przypadkowo, stanowi pozostałość dawnych sadów lub powstała z samosiewów i nie tworzy obecnie żadnej kompozycji". Poza walorami historyczno-kompozycyjnymi nie doceniono żadnych innych funkcji zieleni, w związku z czym zadecydowano o jej usunięciu na rzecz wprowadzenia „ładu przestrzennego". W wytycznych projektowych zalecono likwidację trawników i zieleni niskiej oraz utwardzenie nawierzchni.

Podobne działania spotykają się często ze sprzeciwem ze strony mieszkańców, a władze w lokalnych mediach usprawiedliwiają decyzje o usunięciu zieleni stwierdzeniem, że „rynek to nie park". W myśl tego spostrzeżenia ewentualne nasadzenia są ograniczane do minimum, podobnie jak zakładanie trawników wymagających kosztownej pielęgnacji, co ilustruje przykład Szamotuł[2].

W wielu programach rewitalizacji pojawia się cel w postaci „uporządkowania zieleni". Termin ten pozostawia możliwość swobodnej interpretacji, co może przyczyniać się do niepożądanych skutków. Tak się stało m.in. w Rakoniewicach, gdzie zlikwidowano dużą część zieleni na rzecz płyty placu, uzasadniając wycinkę „nie najlepszym stanem fitosanitarnym". W ramach wycinki uwzględniono usunięcie pięciu lip drobnolistnych i ponad 105 m^2 krzewów. Okazuje się, że istnieje wiele uzasadnień ułatwiających proces uzyskania pozwolenia na wycinkę drzew, które najczęściej opierają się na ich złej kondycji [Mencwel 2020]. Decyzja o likwidacji często podejmowana jest mimo szansy na przywrócenie ich dobrostanu. Skutecznymi argumentami są również konsekwencje zdrowotne, czyli alergie doskwierające w okresach pylenia. Oprócz tego drzewa są także wskazywane jako przyczyny wypadków oraz zniszczeń pojazdów i przeszkadzają w utrzymaniu porządku, który zaburzają spadające liście i gałęzie [Nowicka, Rutkowska 2020]. Usunięcie drzew ma eliminować powyższe uciążliwości. Niekiedy drzewa są narażone na uszkodzenia, zarówno umyślne, służące usprawiedliwieniu decyzji o wycince, jak i mimowolne, najczęściej przez brak standardów pielęgnacji oraz odpowiednich zabezpieczeń w trakcie przeprowadzania robót budowlanych [Tokarska, Osyczka 2011].

[2] „Wykonawca we własnym zakresie przeprowadzi inwentaryzację zieleni i opracuje projekt zieleni. Ewentualne nasadzenia powinny składać się z co najmniej trzech gatunków rodzimych drzew liściastych, takich jak: klon pospolity, klon polny, lipa drobnolistna, grab zwyczajny, dąb szypułkowy. Założenie nowych trawników z uwagi na intensywność pielęgnacji należy ograniczyć do minimum" [BIP Gm. Szamotuły 2020, SIWZ 5].

Skutkiem lekceważącego podejścia do kwestii adaptacyjnych jest tworzenie projektów zwartej płyty rynku, dla których kreuje się uzasadnienie związane z ich potencjałem rekreacyjnym. Jednak ogołocona z drzew przestrzeń placu nie sprzyja odpoczynkowi przez brak ochrony przed nadmiernym promieniowaniem słonecznym, które mogłoby zostać pochłonięte przez korony drzew [Szczepankowska 2015]. Wybetonowane place skutecznie zniechęcają społeczność do ich użytkowania, zwłaszcza w okresie letnim, kiedy wysokie temperatury są najbardziej dotkliwe. W efekcie podejmuje się próby ożywienia przestrzeni za pomocą działań ratunkowych, polegających na zwiększeniu obecności zieleni lub wprowadzaniu fontann i kurtyn wodnych zasilanych wodą pitną.



Rys. 2. Rynek w Wieleniu [fot. A. Januchta-Szostak]



Rys. 3. Plac Konstytucji 3 Maja w Bartoszycach w 2013 r., fot. Lech Darski (wikimedia.org, licencja: CC 3.0) [Białas 2020]



Rys. 4. Widok placu po przekształceniach, fot. Goniec Bartoszycki [Białas 2020]

Jedynie w projekcie przebudowy rynku w Wieleniu (rys. 2) zachowano istniejące drzewa, a w Rzepinie i Kłobucku uwzględniono pozostawienie niektórych z nich. W pozostałych 13 przypadkach zieleń wprowadzana jest jedynie jako uzupełnienie zagospodarowania w formie donic z drzewami, stojaków i wieszaków kwiatowych

oraz kompozycji roślinnych w rabatach. Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) dla rynku w Bartoszycach zawiera wymóg nasadzeń zieleni w donicach w postaci drzewek niskopiennych oraz kwietników różanych, natomiast istniejące drzewa mają być zlikwidowane z uwagi na kolizję z reliktami ratusza, czyli w celu poprawy estetyki oraz rekompozycji historycznej. Rynek w Bartoszycach przed modernizacją i po niej ilustruje zestawienie rys. 3 i 4.

Drzewa posadzone w donicach mają duże wymagania pod względem gabarytów i sposobu połączenia z gruntem, które w większości przypadków nie są spełnione [Bobek 2010]. W obrębie placów rośliny narażone są szczególnie na niekorzystne warunki wegetacji, pogłębiające się wraz ze zwiększeniem ilości powierzchni utwardzonych, które ograniczają dostęp do wody oraz składników mineralnych [Czerniakowski, Olbrycht 2016].

W analizowanych przestrzeniach pozakompozycyjne funkcje zieleni są marginalizowane, co uzasadnia decyzje o usuwaniu drzew. Wciąż nie wypracowano skutecznych metod ochrony zieleni, co przyczynia się do degradacji powierzchni biologicznie czynnych, szczególnie pożądanych obecnie w przestrzeniach publicznych centrów miast.

4. BRAK RETENCJI WODY

Projektowanie w zgodzie ze strategiami zrównoważonego rozwoju wymaga połączenia celów społeczno-gospodarczych i zadań związanych z zarządzaniem zielenią i wodą, by zapewnić wydajność obu tych systemów. Zadaniem takiego połączenia jest zatrzymanie wody deszczowej w miejscu opadu. Retencja wody służy poprawie warunków wegetacyjnych oraz wzmacnianie struktur zieleni, która odparowując wodę chłodzi miasto oraz poprawia jakość powietrza poprzez usuwanie zanieczyszczeń i dwutlenku węgla [Januchta-Szostak 2020]. Wynikiem postępującego procesu urbanizacji jest zaburzenie funkcjonowania tych systemów [Sobol 2014]. Zagadnienie błękitno-zielonej infrastruktury jest szczególnie słabym punktem w projektach modernizacji placów i rynków. Realizacje poddane analizie nie zakładają tworzenia rozwiązań w zakresie zagospodarowania wód opadowych. Wyjątkiem jest Parczew, w którym zakres działań uwzględnia wykorzystanie skrzynkowego systemu retencyjno-rozsączającego. Uwzględnianie komponentu wody w projektach ogranicza się przeważnie do formy fontanny, co widoczne jest w 14 analizowanych przypadkach (tab. 1). Pozostałe dwa przykłady pokazują, że podejmuje się próby lokowania innych elementów wodnych.

Woda, oprócz wartości estetycznych, ma ożywczy wpływ na użytkowanie miejsca jako element przyciągający i skupiający mieszkańców i turystów. Może minimalizować także problemy akustyczne w przestrzeni miejskiej oraz wpływać na jej mikroklimat poprzez obniżanie temperatury, poprawę wilgotności i jonizacji po-

wietrza [Januchta-Szostak 2008]. W SIWZ dla rewitalizacji rynku w Szamotułach [BIP Gm. Szamotuły 2020] wprowadza się rozwiązania o charakterze prospołecznym, tj. umieszczenie poideł dla ludzi i zwierząt, a także kurtyny i zraszacze wodne, dzięki którym możliwe jest chłodzenie w przypadku nasilenia upałów. Dla rynku w Bartoszycach opis przedmiotu zamówienia porusza kwestię wody, ograniczając ją do utworzenia fontanny posadzkowej, natomiast wody opadowe z nawierzchni utwardzonych mają być odprowadzane do planowanej sieci kanalizacji deszczowej. Podobne wytyczne zaobserwowano w warunkach zamówienia w Leżajsku, w których przewidziano przebudowę kanalizacji deszczowej i budowę odwodnienia płyty rynku. W analizowanych przypadkach nie bierze się pod uwagę sposobów wykorzystania wody deszczowej, które umożliwiają jej ponowny powrót do obiegu poprzez nawadnianie zieleni.

Istotą działań proklimatycznych jest zwiększanie retencji wód opadowych, co zapobiega przeciążeniom systemów kanalizacji i powodziom miejskim. Po zmianie ustawy Prawo wodne w 2017 r. wody opadowe nie są już traktowane w kategoriach ścieków[3], ale konieczna jest zmiana ich postrzegania i traktowania jako cennego zasobu. Ważnym aspektem zrównoważonego rozwoju jest podnoszenie świadomości społecznej w zakresie wartości zasobów wodnych [Januchta-Szostak 2012].

Analiza wybranych przykładów modernizacji rynków pokazała, że istotnym problemem są wytyczne dotyczące nawierzchni placu. Zwraca się uwagę na minimalizację barier architektonicznych, co bywa utożsamiane z jednolitym „zabetonowaniem" całej jego powierzchni. Odprowadzanie wody do sieci miejskich zdaje się być najprostszym rozwiązaniem w przypadku stosowania nieprzepuszczalnych posadzek, które występują we wszystkich 16 analizowanych przypadkach. W programach modernizacji rynków czterech miast wskazuje się utworzenie nowej kanalizacji deszczowej w celu odwadniania płyty placu. Powszechność takich rozwiązań podyktowana jest przede wszystkim brakiem wymogu zagospodarowania wód na miejscu opadu i wygodą użytkowania, co ma ułatwiać organizację lokalnych wydarzeń.

Mając to na uwadze, już na etapie formowania zamówienia publicznego wskazuje się szczegółowo rodzaj nawierzchni. W przypadku Bartoszyc „rewitalizacja stanowi przywrócenie historycznego wyglądu rynku z początku lat XX wieku, w zakresie podziałów i rodzajów nawierzchni" [UM Bartoszyce 2017], zatem kwestia rozwiązania posadzki jest podporządkowana oczekiwaniom konserwatorskim i ma na celu przywrócenie historycznego wyglądu rynku zarówno w zakresie podziałów, jak i rodzajów posadzki. Jest to jednocześnie najobszerniej opisane zagadnienie w SIWZ, w którym określono szczegółowo rozmiary, kolory, a nawet sposoby układania kostki brukowej. Podobnie w Leżajsku i Szamotułach podane zostały konkretne dane gabarytowe elementów posadzkowych. W żadnym ze wspomnianych przy-

[3] Według zapisów obowiązującej ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne przez określenie „wody opadowe i roztopowe" rozumie się wody będące skutkiem opadów atmosferycznych.

padków nie przewidziano możliwości tworzenia nawierzchni przepuszczalnych. W Lokalnym Programie Rewitalizacji z lat 2008-2015 dla Kłobucka [BIP Gm. Kłobuck 2023] wskazano konieczność utwardzenia nawierzchni kostką i płytami granitowymi na fragmentach rynku zagospodarowanych obecnie trawnikami. Tymczasem retencja i infiltracja wód opadowych wymagają zastępowania nawierzchni sztucznych, m.in. asfaltu i betonu, nawierzchnią przepuszczalną, zwłaszcza biologicznie czynną [Sobol 2021].

Analizowane przykłady modernizacji rynków nie tylko nie uwzględniają rozwiązań w zakresie błękitno-zielonej infrastruktury, ale także eliminują potencjał istniejących drzew. Tymczasem centra miast mogłyby być przykładem dobrej praktyki w zakresie adaptacji do zmian klimatu i miejscami edukacji mieszkańców, tak jak plac Benthemplein w Rotterdamie lub Tåsinge Plads w Kopenhadze. We wskazanych przypadkach stosuje się hybrydowe podejście do miejsca funkcjonującego jako przestrzeń publiczna oraz miejsce gromadzenia wody deszczowej [Wieteska-Rosiak 2018]. Przykłady te pokazują, że tworzenie form powierzchniowej retencji wód opadowych w przestrzeniach publicznych nie oznacza straty powierzchni mogącej służyć ludziom, a kreatywne sposoby gospodarowania wodą mogą zwiększyć społeczną akceptację dla działań proekologicznych [Januchta-Szostak 2012].

5. POTRZEBY SPOŁECZNE JAKO CEL REWITALIZACJI A ODBIÓR I PARTYCYPACJA SPOŁECZEŃSTWA

Place są głównymi przestrzeniami publicznymi miast i służą integracji społeczności lokalnej [Jastrząb 2002]. Stworzenie miejsca pobudzającego do aktywności stanowi priorytet wśród celów rewitalizacji badanych obszarów. Przykładowo, w Gminnym Programie Rewitalizacji miasta Bochnia podkreśla się potrzebę podjęcia działań, których skutkiem ma być ożywienie społeczne poprzez stworzenie przestrzeni przyjaznej użytkownikom, jako „miejsca relaksu mieszkańców". Integracyjna rola placu eksponowana jest także w programie dla Kłobucka, który zakłada wykreowanie wizytówki miasta jako "głównego miejsca codziennych spotkań" oraz strefy ważnych wydarzeń i imprez kulturalnych. Również w Rakoniewicach jako cel projektu wskazuje się poprawę estetyki przestrzeni publicznej i miejsca integracji mieszkańców. Założenia badanych celów rewitalizacji i działań modernizacyjnych w obrębie rynków podyktowane są właściwymi ideami – dobrze zorganizowana przestrzeń publiczna stanowi element tożsamości miasta [Stangel 2013]. Obecność ludzi w tych miejscach ma wysyłać sygnały zachęcające do interakcji społecznych, dając efekt miasta „tętniącego życiem".

Niestety, odwrotny przekaz dają place opustoszałe, świadczące o dysfunkcyjności tych przestrzeni [Gehl et al. 2011]. Niechęć do ich odwiedzania ma swoje przyczyny, które w przypadku analizowanych „rewitalizacji" są skutecznie pogłębione

przez wycinkę drzew i usuwanie roślinności. Odsłonięte, wybetonowane płyty placów skutecznie zniechęcają użytkowników do korzystania z nich w czasie upałów z powodu wysokich temperatur i braku schronienia. Wywiady z mieszkańcami w mediach lokalnych wskazują powyższy problem jako kluczowy mankament realizacji. Kwestię tę wielokrotnie poruszają także aktywiści, w tym Jan Mencwel [2020], krytykujący powszechne zjawisko „betonozy".

Niezadowolenie mieszkańców, wyrażane brakiem chęci przebywania na odsłoniętych płytach placów, jest efektem niedostosowania rozwiązań do zmieniających się warunków klimatycznych w miastach. Zamiast tworzenia środowisk przyjaznych człowiekowi, wspieranych przez błękitno-zieloną infrastrukturę, podejmowane są działania estetyzujące kosztem istniejącej zieleni, które osłabiają potencjał „serca miasta".

Właściwe zagospodarowanie przestrzeni publicznych ma wpływ na jakość życia mieszkańców i może w znaczącym stopniu służyć promowaniu działań proekologicznych w myśl zrównoważonego rozwoju [Stangel 2013]. Przekłada się to na wzrost świadomości i poczucia sprawczości społeczeństwa w zakresie ochrony środowiska w procesach rewitalizacyjnych [Sobol 2021]. Odpowiednio wczesne przeprowadzenie konsultacji społecznych pozwala na uniknięcie nieodwracalnych szkód. W przypadku Włodawy [Włowawa24.pl 2020] po udostępnieniu koncepcji modernizacji placu wnioskowano o zaniechanie usunięcia starodrzewia i zielonych skwerów na rzecz betonowej kostki. Dzięki temu udało się dokonać zmian w projekcie, oszczędzając w ten sposób większość drzew. Uwzględniono także prośbę o wprowadzenie nasadzeń w ziemi zamiast w donicach. Niestety, w przypadku małych i średnich miast bardziej powszechne okazało się ograniczenie dostępu opinii publicznej do procesu przygotowania założeń inwestycyjnych, co zaowocowało przykrymi skutkami. Dobitnie widać to na przykładzie Parczewa, gdzie 58 dorodnych drzew zastąpiono nasadzeniami w donicach [Mencwel 2020]. Uwidacznia się tu główna słabość nieudanych rewitalizacji, jaką jest brak udziału przyszłych użytkowników w procesie podejmowania decyzji. Problemem jest również niska świadomość ekologiczno-klimatyczna społeczności lokalnych i znikomy udział mieszkańców w konsultacjach społecznych. Co więcej, długotrwałość procesu inwestycyjnego sprawia, że w momencie realizacji inwestycji społeczny odbiór może być już inny niż na etapie konsultacji.

Ostateczną próbą ratowania kluczowych przestrzeni publicznych miast stają się programy ożywienia „zdewitalizowanych" rynków. W Trzebini już w 2016 r. opracowano dokument identyfikujący problemy i opinie mieszkańców na temat inwestycji [AGH 2016]. Znaczna część respondentów wskazywała doskwierający brak atrakcyjnej oferty w zakresie spędzania czasu wolnego oraz niedobór zieleni, który sprawia, że poza okolicznościowymi wydarzeniami plac nie sprzyja dłuższym pobytom. Jako rozwiązanie zaplanowano uzupełnienie rynku o skrzynki z uprawami działkowymi, a jako narzędzie podnoszenia atrakcyjności wskazano przemysłowe dziedzictwo miasta. Odpowiedź na brak zieleni ograniczono więc jedynie do rozwiązań doraźnych, nieprzekładających się na polepszenie warunków klimatycz-

nych w obrębie placu. Podobne działania podjęto w Starachowicach po 2019 r., gdy w okresie suszy miasto było zagrożone brakiem wody, a upały uniemożliwiały korzystanie z przestrzeni publicznej. Na skutek nacisków mieszkańców w 2020 r. zapadła decyzja o ponownym zazielenieniu rynku, choć nowe nasadzenia nie zrekompensują usług ekosystemowych zlikwidowanych starych drzew.

Przykłady Trzebini i Starachowic pokazują siłę opinii publicznej. Skutki nieudanych realizacji są dostrzegane i podejmuje się próby łagodzenia błędów, których udałoby się uniknąć przy bardziej elastycznym formułowaniu wytycznych konserwatorskich oraz odpowiednio wczesnym zbadaniu potrzeb lokalnej społeczności i kształtowaniu założeń projektowych na podstawie tych badań.

4. PODSUMOWANIE

Wstępne założenia zawarte w programach rewitalizacji oraz specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ), opracowywanych kilkanaście lat temu, nie uwzględniały jeszcze wyzwań i potrzeb związanych z intensyfikacją ekstremów pogodowych (upały, deszcze nawalne) na skutek globalnej zmiany klimatu. Zmiany w środowisku i warunkach klimatycznych miast zachodzą znacznie szybciej niż procesy adaptacyjne. Znaczący udział w przekształcaniu placów i rynków w sposób nieodpowiadający współczesnym potrzebom miały także stosowane do tej pory wytyczne konserwatorskie, nastawione na odtwarzanie pierwotnej funkcji handlowej i reprezentacyjnej oraz pozbawionej zieleni formy rynków.

W efekcie modernizacji powstawały place o znacznie zwiększonej powierzchni uszczelnień, bez zacienienia koronami drzew i możliwości retencji i infiltracji wód opadowych do gruntu. Skutkiem było przyspieszenie i zwiększenie objętości spływów powierzchniowych i przeciążenia systemów kanalizacyjnych oraz powodzie miejskie, a także szybsze nagrzewanie się powierzchni i kumulacja ciepła, które nie sprzyjają aktywnościom i integracji społecznej. Kilkanaście lat temu świadomość tych zagrożeń była niewielka, ale nawet obecnie retencja wody w miejscu opadu stanowi duże wyzwanie, ponieważ jest niezgodna z obowiązującymi w Polsce przepisami[4].

Objęte badaniami negatywne przykłady modernizacji rynków wskazują, że w obliczu postępujących zmian klimatu przestrzenie te tracą zdolność pełnienia swojej funkcji, przez co główny cel programów rewitalizacji jest trudniej osiągalny. Na szczęście, rosnąca świadomość ekologiczno-klimatyczna społeczeństwa sprawia, że kolejne projekty „dewitalizacji" rynków spotykają się ze sprzeciwem mieszkań-

[4] § 28 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, zawiera nakaz odprowadzania wód opadowych do zbiorczych systemów kanalizacji, jeśli tylko jest możliwość przyłączenia do sieci kanalizacji deszczowej lub ogólnospławnej.

ców. Pojawiają się również budujące przykłady, jak Olecko, w którym przeprowadzono rewitalizację bez degradacji zieleni w centrum miasta, Augustów, Kodeń, Mława czy Stopnica w woj. świętokrzyskim, której mieszkańcy obronili drzewa na rynku przed wycinką.

LITERATURA

AGH, 2016, *Rewitalizacja Miasta Trzebinia. Propozycje społecznego i przyrodniczego ożywienia rynku Trzebini poprzedzone wykonaniem analiz obecnej sytuacji i identyfikacji problemów*, https://drive.google.com/file/d/1pHuhrBvaXD8B3e_6Fe6yCtO_rII-leVR/view?usp=sharing (dostęp: 19.06.2022).

Białas K., 2020, *Wycięli drzewa i zieleń. Rynek w Bartoszycach zmienił się w zabrukowany plac*, https://www.whitemad.pl/wycieli-drzewa-i-zielen-rynek-w-bartoszycach-zmienil-sie-w-betonowy-plac/ (dostęp: 25.06.2023).

BIP Gm. Kłobuck, 2023, *Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Kłobuck na lata 2008-2015*, http://bip.gminaklobuck.pl/strategie_programy_plany/Lokalny_Program_Rewitalizacji_Miasta_Klobuck_na_lata_2008_2015.html (dostęp: 25.06.2023).

BIP Gm. Szamotuły, 2020, *Rynek-rewitalizacja centrum miasta*, https://bip.szamotuly.pl/o,1892,rynek-rewitalizacja-centrum-miasta.html (dostęp: 25.06.2023).

Bobek W., 2010, *Nowoczesne technologie budowlane wykorzystywane podczas wprowadzania drzew w silnie przekształconych przestrzeniach miasta*, „Czasopismo Techniczne. Architektura", nr 107(8-A), s. 269-277.

Czerniakowski Z.W., Olbrycht T., 2016, *Zagrożenia dendroflory w warunkach miejskich*. „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocawiu: Rolnictwo", CXVII, 619, s. 7-16.

Gawryluk D., 2015, *Czy zieleń stanowi zagrożenie zabytkowej przestrzeni rynków małych miast północno-wschodniej Polski?*, „Przestrzeń Urbanistyka Architektura", nr 1, s. 121-130.

Gehl J., Svarre B.B., Risom J., 2011, *Cities for people*, "Planning News", vol. 37(4), p. 6-8.

Januchta-Szostak A., 2008, *Błękitna krew miasta. Woda jako ożywcza siła przestrzeni publicznych*. „Czasopismo Techniczne. Architektura", nr 105(3-A), s. 21-28.

Januchta-Szostak A., 2012, *Usługi ekosystemów wodnych w miastach*, „Zrównoważony Rozwój – Zastosowania", nr 3, s. 91-110.

Januchta-Szostak A., 2020, *Błękitno-zielona infrastruktura jako narzędzie adaptacji miast do zmian klimatu i zagospodarowania wód opadowych*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz", nr 3, s. 37-74.

Jastrząb T., 2002, *Place i rynki jako zagadnienia urbanistyczne*, Wydawnitwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

Mazur-Belzyt K., 2016, *Efekty rewitalizacji przestrzeni centralnych małych miast. Rynek – scena miejskiego życia bez aktorów*. „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN", s. 79-93.

Mencwel J., 2020, *Betonoza: jak się niszczy polskie miasta*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa.

Ministerstwo Sportu i Turystyki (MSiT), 2021, *Nowe wytyczne dla konserwatorów zabytków – oręż w walce o zachowanie zieleni w miastach*, https://www.gov.pl/web/sport/nowe-wytyczne-dla-konserwatorow-zabytkow--orez-w-walce-o-zachowanie-zieleni-w-miastach (dostęp: 25.06.2023).

Nowicka A., Rutkowska A., 2021, *Problematyka betonozy we współczesnych metropoliach*, w: *Metropolie wobec wyzwań i problemów społecznych*, red. R. Mędrzycki, Instytut Metropolitalny, Gdańsk, s. 182-199.

PAN, 2021, *Komunikat 04/2021 interdyscyplinarnego Zespołu doradczego do spraw kryzysu klimatycznego przy prezesie PAN na temat zagrożeń miast wobec kryzysu klimatycznego*, https://klimat.pan.pl/wp-content/uploads/2021/11/Komunikat_04_2021_nt-miast-wobec-kryzysu-klimatycznego_FIN_FIN.pdf (dostęp: 20.06.2022).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2002 nr 75 poz. 690).

Rykała E.A., Żołnierczuk M., 2016, *Przekształcenia tkanki roślinnej w krajobrazie miasta na przykładach placów rynkowych północnego Mazowsza*. „Topiarius. Studia Krajobrazowe", t. 1, s. 258-270.

Sobol A., 2014, *Rewitalizacja miast w kolorach zieleni*. „Studia Ekonomiczne", Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, nr 187, s. 285-295.

Sobol A., 2021, *Zmiany klimatu a kształtowanie współczesnych miast*, „ACADEMIA – Magazyn Polskiej Akademii Nauk", nr 3, s. 34-37.

Stangel M., 2013, *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*, monografia habilitacyjna, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.

Szczepanowska H.B., 2015, *Zieleń w mieście jako sposób na miejskie wyspy ciepła*, w: *Miasto idealne – miasto zrównoważone. Planowanie przestrzenne terenów zurbanizowanych i jego wpływ na ograniczenie skutków zmian klimatu,* red. A. Kalinowska, Uniwersyteckie Centrum Badań nad Środowiskiem Przyrodniczym i Zrównoważonym Rozwojem, Warszawa, s. 81-95.

Tokarska A., Osyczka D., 2011, *Okaleczanie drzew powszechnym zjawiskiem w przestrzeni*. „Zeszyty Naukowe. Inżynieria Środowiska", Uniwersytet Zielonogórski, nr 23, s. 19-32.

Urząd Miasta Bartoszyce, 2017, SIWZ BARTOSZYCE https://drive.google.com/file/d/10J-KrZrMFz8JN9AsxuWsQpG2MbMcQPfb/view?usp=sharing (dostęp: 25.06.2023).

Wagner I., Krauze K., Zalewski M., 2013, *Błękitne aspekty zielonej infrastruktury,* „Zrównoważony Rozwój – Zastosowania", 4, s. 145-155.

Wejchert K., 1947, *Miasteczka polskie jako zagadnienie urbanistyczne*, „Biuletyn Historii Sztuki i Kultury, 8, Zakład Architektury Polskiej i Historii Sztuki Politechniki Warszawskiej".

Wieteska-Rosiak B., 2018, *Hybrydyzacja przestrzeni publicznej miasta w kontekście adaptacji do zmian klimatu*, „Studia Ekonomiczne", nr 365, s. 30-44.

Włodawa24.pl, 2020, *Przetarg na rewitalizację Czworoboku zakończony*, https:// wlodawa24.pl/artykul/przetarg-na-rewitalizacje/761565 (dostęp: 17.05.2022).

MODERNIZATION OF THE MARKET SQUARES OF SMALL AND MEDIUM-SIZED TOWNS FACING THE CHALLENGES OF ADAPTATION TO CLIMATE CHANGE

Summary

The research problem concerns the methods of modernisation of the market squares of small and medium-sized towns in Poland in the context of contemporary climatic and environmental challenges. The revitalization processes of downtown districts, carried out in Poland since the 1990s, focus on improving living conditions and the quality of space, but they do not take into account the need to adapt to climate change, and even deepen the negative effects of climate extremes (storms, heat waves and urban heat island). The key role is played by conservation guidelines aimed at restoring the functions of the squares in their historical form, devoid of greenery, which does not meet the modern adaptation needs. Examples of old market modernisation in 16 small and medium-sized Polish towns in the period 2005-2021 were analyzed in order to examine the objectives of transformations and their effects in the field of greenery and water management. Based on a detailed analysis of the revitalization programs and the guidelines contained in the Terms of Reference (ToR), it has been proven that rigid requirements limiting the possibility of implementing blue-green infrastructure supporting adaptation to climate change are defined at the very beginning of investment planning. The study proves that changes in terms of greenery most often include the removal of trees in favor of uniform, paved square surfaces. None of the examined projects provided for the possibility of surface rainwater retention, and only in 1 an underground retention system was used. The growing environmental and climate awareness of the society leads to the residents' opposition to greenery degradation projects. Social dissatisfaction is also the reason for modifying projects, but the principles of social participation are not commonly applied and optimally used.

Keywords: adaptation to climate change, urban renewal, old market modernisation, “betonoza”, urban sealing, urban greenery, centers of small and medium-sized towns, green infrastructure

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.14

Aleksandra OSIAK*, Agnieszka KASIŃSKA-ANDRUSZKIEWICZ**

ZIELEŃ NA OSIEDLACH DEWELOPERSKICH

Występująca tendencja do zagęszczonej zabudowy na terenach miejskich, zwiększająca się liczba mieszkańców miasta, jak również wzrastająca świadomość mieszkańców o konieczności ochrony zdrowia środowiskowego wskazują na potrzebę poszukiwania rozwiązań alternatywnych i innowacyjnych dotyczących zieleni miejskiej. Inwestycje zaliczane do tej grupy to zielone dachy, zielone ściany, parki kieszonkowe, parklety, których realizacja pozwoli na zwiększenie biologicznie czynnej powierzchni w mieście i może stanowić niezbędny element infrastruktury miejskiej przyczyniający się do podniesienia komfortu życia społeczności zamieszkujących miasto. W pracy omówione zostaną: zagadnienie zieleni miejskiej w przestrzeni publicznej na podstawie badań przeprowadzonych na istniejących osiedlach deweloperskich oraz jej wpływ, na jakość życia w mieście. Tereny zielone w przestrzeni miejskiej pełnią istotną funkcję, gdyż poprawiają standard życia mieszkańców miasta, przy stałym rozwoju aglomeracji miejskiej. Powstają ogrody dachowe, elewacje zielone, skwery, bulwary, pareczki, zieleńce przy budynkach mieszkalnych, jak również w okolicach obiektów o innych funkcjach. Tereny zieleni miejskiej w przestrzeni publicznej są obecnie istotnym składnikiem jej struktury. Tworzą szczególną przestrzeń społeczną, o funkcji rekreacyjnej, wypoczynkowej. Poprawiają komfort klimatyczny, przeciwdziałając miejskiej wyspie ciepła, stają się schronieniem dla owadów, ptaków i innych zwierząt.

Słowa kluczowe: zielone dachy, zielone ściany, zdrowie środowiskowe, tereny miejskie

1. WPROWADZENIE

Głównym celem badawczym niniejszego artykułu jest zbadanie występowania zieleni na osiedlach deweloperskich, zwrócenie uwagi na jej dobór, ilość i jakość.

Firmy deweloperskie budują większość jednostek mieszkaniowych w Polsce, odgrywając dużą rolę w kształtowaniu przestrzeni miejskiej. Nowe obiekty powstają

* Politechnika Poznańska, Wydział Architektury.
** Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0002-9282-4722.

pośród istniejącej zabudowy, jako plomby lub na terenach rekultywowanych bądź odrolnionych. Są to przeważnie ogrodzone osiedla, na których występuje ograniczenie udziału terenów pokrytych roślinnością na rzecz tych, które służą celom parkingowym i komunikacyjnym. Dość często takie obiekty pozostają w architektonicznym konflikcie z kontekstem urbanistycznym czy krajobrazowym, stanowiąc pod kątem estetyki mało wartościowe jednostki. Część autorów podkreśla, że większość problemów dotychczas kojarzonych z osiedlami budowanymi w latach 70. i 80. XX w. dotyczy również obiektów współczesnych [Mendel 2010]. Wskazują oni na następujące kwestie: występowanie dużej gęstości zaludnienia i intensywności zabudowy, brak przestrzeni publicznych, niedopasowanie do otoczenia, niska jakość wykończeń oraz brak odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego, kulturalnego, handlowego i parkingowego. Zwracają uwagę na rolę terenów zieleni osiedlowej położonych w najbliższym otoczeniu miejsca zamieszkania, które mają służyć regeneracji sił, poprawie samopoczucia czy rekreacji. Obecnie zauważyć można negatywny wpływ nowych osiedli na system przyrodniczy miast poprzez degradację tworzącej go zieleni [Szulczewska (red.) 2015]. Lekceważenie przez deweloperów funkcji roślinności oraz nieudane realizacje potwierdzają, że współczesne prywatne blokowiska są przestrzeniami o małej wartości przyrodniczej.

2. ROLA ZIELENI MIEJSKIEJ

Do przeprowadzenia badań wykorzystano plany wybranych osiedli deweloperskich, sporządzone na podstawie wizji lokalnej oraz ujęć z lotu ptaka utworzonych za pomocą narzędzia googleearth. W czasie wizji lokalnej przeprowadzono inwentaryzację fotograficzną. Metody wykorzystane podczas badań to studium przypadku oraz analiza porównawcza wybranych osiedli.

Aktualnie coraz częściej mówi się o konieczności ochrony i wprowadzania terenów zieleni w mieście oraz o jej pozytywnym wpływie. Jest to związane zarówno z polepszeniem kondycji środowiska przyrodniczego obszarów zurbanizowanych, jak również z dostarczeniem mieszkańcom przestrzeni do rekreacji oraz wypoczynku w korzystnie oddziałującym otoczeniu [Szczepanowska 1984: 9]. Wzrasta świadomość społeczna na temat roli, jaką odgrywa zieleń w urbanistyce oraz w kształtowaniu całego systemu otaczającego środowiska. Pojawia się konieczność uzyskania równowagi pomiędzy aglomeracjami a obszarami przemysłu, w związku z czym istota wprowadzania zieleni staje się niezbędnym elementem gospodarowania przestrzenią w miastach. Obecnie doszło również do zmiany tendencji dotyczących wyboru miejsc do odpoczynku oraz rekreacji. Społeczeństwo zaczyna stopniowo doceniać przyrodę, a władze miast starają się kreować dogodne warunki do życia obywateli, często próbując naprawić obszary, które człowiek wcześniej sam zniszczył [Kotowski 1984: 235]. Zapotrzebowanie na tereny zielone wynika głównie z gęstości zabudowy w miastach.

Im jest ona wyższa, tym więcej jednostek społecznych korzysta z zieleni i jej różnorodnych funkcji [Haase, Wolff 2019]. Zieleń przy ulicach, w pobliżu gęstej zabudowy aktualnie jest wręcz elementem pożądanym, gdyż mieszkańcy tych stref mają niewielką ilość innych przestrzeni służących odpoczynkowi. Zieleń zmniejsza również dokuczliwość hałasu, dzięki czemu stanowi barierę dla dźwięku dobiegającego z ruchliwych tras [Szulc 2013]. Drzewa stanowią bardzo istotny składnik miejskiej przestrzeni. Należą one do całego ekosystemu miasta, którego zadaniem jest ochrona ludzkiego zdrowia. Przede wszystkim są one głównym producentem tlenu w całej tkance miejskiej. Odpowiadają za efektywne oczyszczanie powietrza z pyłów i szkodliwych gazów, w przypadku gdy tworzą kliny zieleni, wpływają na przewietrzanie miast. Człowiek czerpie przyjemność z przebywania wśród zieleni. Ponadto rośliny są swoistym wyróżnikiem w przestrzeni, która obecnie składa się z ogromnej ilości betonu. Naturalna zieleń dodaje uroku wyeksponowanym formom architektonicznym i tworzy strefy dogodne do odpoczynku mieszkańców [Szczepanowska 2001: 9-14]. Warto zauważyć, że w obecnym systemie planowania przestrzennego zielone tereny w miastach mogą obejmować różnorodne elementy, jednakże każdy z nich jest częścią większego łańcucha, który ma na celu poprawę funkcjonowania człowieka oraz polepszenie jego stanu zdrowotnego. To istotny fakt w procesie promowania zielonych stref w miastach, często określanych jako „zielone dobro wspólne".

3. ZIELONE DACHY I ŚCIANY JAKO FORMY ZIELENI MIEJSKIEJ

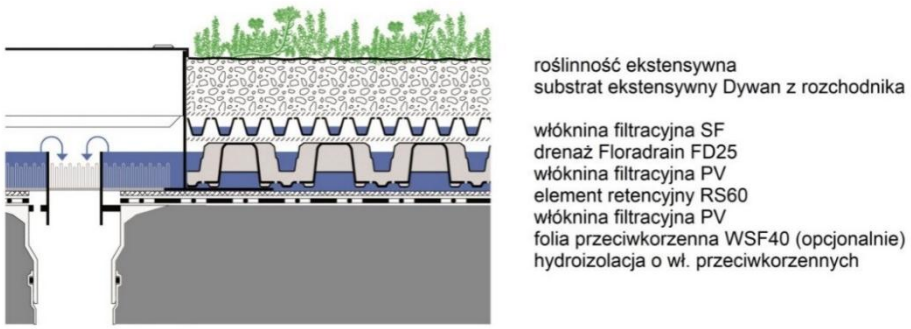
Powierzchnia terenów zielonych w miastach stale się zmniejsza, konieczne było znalezienie przestrzeni niszowych, w których wprowadzono i zintensyfikowano zieleń w mieście. Zielone dachy i ściany są elementami architektonicznymi wprowadzającymi roślinność do zurbanizowanej przestrzeni.

„Zielony dach" (ang. *greenroof*) to otwarta, porośnięta roślinnością powierzchnia oddzielona od powierzchni gruntu poprzez budowlę bądź inną konstrukcję inżynieryjną. Może być stosowany pod powierzchnią terenu, na jego poziomie lub ponad nim. Termin „zielony dach" w języku polskim funkcjonuje jako określenie „roślinny dach" lub „dach z zielenią", jak też „żyjący dach ekologiczny". Idea dachu zielonego jest pomysłem bardzo starym. Dawniej ludzie okładali darnią szałasy, lepianki i pierwsze domostwa. Kryte roślinnością dachy sprzed setek lat przetrwały do dzisiaj w Skandynawii, na zabytkowych fortyfikacjach. Wraz z rozwojem myśli i techniki budowlanej cieszyły się zainteresowaniem lub w niełasce odchodziły w niepamięć, zawsze jednak pozostawały wyzwaniem dla śmiałych budowniczych oraz marzeniem odważniejszych architektów i inwestorów [Kożuchowski, Piątek-Kożuchowska 2009: 86-90].

„Żyjąca ściana" (ang. *Livingwall*) oraz synonim „wertykalny ogród" (ang. *Vertical garden*) odnoszą się do systemu złożonego z modułowych paneli roślinnych (z PCV, stali, aluminium, mat hydroponicznych) przytwierdzonych do konstrukcji nośnej. System korzeniowy roślin rozwija się bezpośrednio w zaprojektowanych panelach w oderwaniu od powierzchni gruntu. Do prawidłowego funkcjonowania systemu niezbędny jest automatyczny system nawadniania oraz odpowiednie nawożenie. Inspiracją dla współczesnych pionowych ogrodów mogła być roślinność wegetująca na pionowych naturalnych ścianach skalnych. Zespołem integrującym zieleń ze strukturą budowlaną, działającym na wyobraźnię pokoleń, jednak niepotwierdzonym historycznie, były wiszące ogrody Babilonu. W sztuce nowożytnej wprowadzanie roślinności na ściany budowli, w wybitnych rezydencjach pałacowych, polegało na sadzeniach potężnych krzewów lub drzew tuż przy ścianie budynku. Podczas procesu wzrostu konieczna była szczególna dbałość o bezkolizyjne współistnienie systemu korzeniowego z fundamentami budowli. Część nadziemna takiego krzewu lub drzewa była mocowana do ścian w sposób na tyle elastyczny, aby pozwalał na proporcjonalne procesy [Kosiński 2011: 105-125].

Głównym zadaniem zielonego dachu jest odtworzenie naturalnych warunków potrzebnych roślinom do wegetacji, w specjalnie zaprojektowanej, choć ograniczonej, przestrzeni [Kożuchowski, Piątek-Kożuchowska 2009: 86-90]. Wielu autorów opisuje zalety zielonych rozwiązań na dachach. Konstrukcje takie wpływają na: poprawienie, jakości życia mieszkańców, poprawienie mikroklimatu, tłumienie hałasu oraz zmniejszenie promieniowania UV i wahań temperatury. Zielone dachy pełnią funkcję izolacji cieplnej. Latem obniżają temperaturę, a zimą nie dopuszczają do zbytniego wyziębienia budynku. Temperatura zielonego dachu w bezchmurny dzień wynosi ok. 30°C. Dla porównania przy zastosowaniu tradycyjnych materiałów pokrycia temperatura dachu waha się od 60°C do 120°C. Dodatkowo zielone dachy poprawiają jakość powietrza w mieście, gdyż rośliny tam rosnące wydzielają tlen oraz pochłaniają: CO_2, poza tym osadzają się na nich pyły i innego rodzaju zanieczyszczenia atmosferyczne. Ogrody dachowe polepszają estetykę miast, jak i samych budynków oraz zmniejszają nakłady energii wydawane na ich ogrzanie czy chłodzenie. Zagospodarowany dach można wykorzystywać rekreacyjnie. Opisując zalety zielonych dachów, należy przytoczyć zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. W definicji powierzchni biologicznie czynnej terenu zawarto, że oprócz gruntu rodzimego pokrytego roślinnością lub wodą stanowi ją również 50% sumy powierzchni wszelkich tarasów i stropodachów. Warunkiem jest, iż muszą być one urządzone jako stałe trawniki lub kwietniki, na podłożu umożliwiającym naturalną wegetację (powierzchnie nie mniejsze niż 10 m^2). Nie można także nie przedstawić wad, gdyż to rozwiązanie, jak każde inne, również je ma. Należy liczyć się z kosztami: zaprojektowania i wykonania takiego założenia, a następnie jego utrzymywaniem, pielęgnacją, oraz ewentualnymi remontami. Ciężar takiej konstrukcji może dochodzić nawet do 500 kg/m^2, co zwiększa nakłady wydane na wzmacnianie dachu [Kowalczyk 2011 za: Ślusarek 2006].

Zielone dachy dzielimy na ekstensywne i intensywne. Podział taki stosuje się ze względu na rodzaj zastosowanej zieleni. Dach zielony intensywny, jak sama nazwa sugeruje, wymaga intensywnej uprawy. Ogrody te zlokalizowane są na szczycie budynku lub garażu podziemnego, oraz mają przypominać tradycyjne ogrody, użytkowane przez ludzi, dlatego przewiduje się na nich uprawę krzewów, a nawet drzew. Takie ogrody wymagają intensywnej pielęgnacji, odpowiedniego systemu nawodnienia oraz odpowiedniej grubej warstwy podłoża. Konstrukcja stropodachu musi być odpowiednio zaprojektowana i dostosowana do obciążenia.



Rys. 1. Budowa dachu ekstensywnego [GCL 2023]

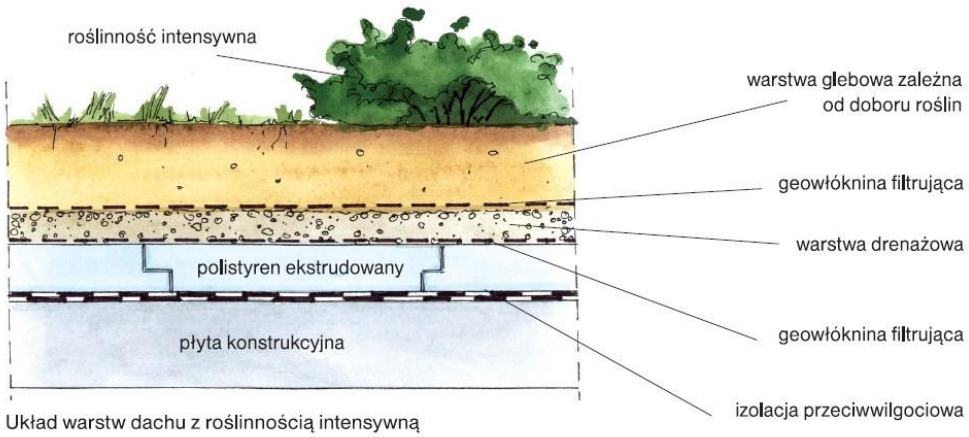


Rys. 2. Przykład dachu ekstensywnego [GCL 2023]

Dachy zielone ekstensywne są lekkie, stosunkowo tanie, łatwe w wykonaniu i utrzymaniu. Najczęściej wykonywane są na dachach ocieplonych, nad pomieszczeniami użytkowymi. Do nasadzeń stosuje się rośliny sucholubne – rozchodniki, zioła, mchy i niektóre trawy[1].



Rys. 3. Przykład dachu ekstensywnego [GCL 2023]



Rys. 4. Budowa dachu intensywnego [Soprema 2023]

[1] https://www.dachyzielone.pl/rozwiazania/dachy-ekstensywne/.



Rys. 5. Przykład dachu intensywnego. Dach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego [Zielona Infrastruktura]



Rys. 6. Przykład dachu intensywnego. Dach Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego [Zielona Infrastruktura]



Rys. 7. Przykład zielonej ściany budynku Fundacji Nauki Polskiej w Warszawie – latem [Clematis 2023]



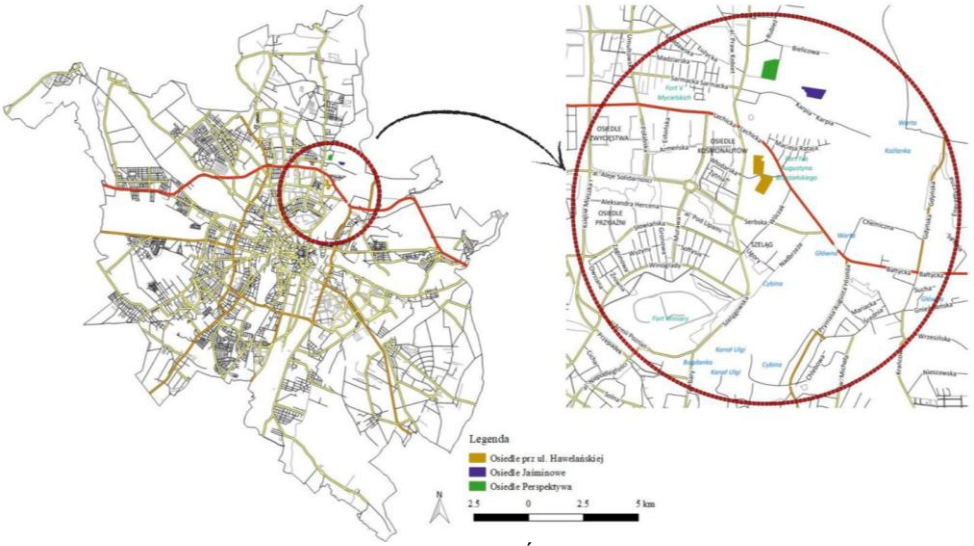
Rys. 8. Przykład zielonej ściany budynku Fundacji Nauki Polskiej w Warszawie – zimą [Clematis 2023]

Zielone ściany polecane są pomiędzy budynkami, gdzie odległości zazwyczaj są niewielkie. Nie wymagają dodatkowej przestrzeni poziomej, a na miejsce dla roślinności wykorzystane są ściany budynków. Ich powierzchnia jest znaczna, a przy

dużym wskaźniku zabudowy i wysokich budynkach jest większa niż powierzchnia całej działki. Dodatkowe powierzchnie do zagospodarowania to ściany obiektów niemieszkalnych (śmietniki, trafo, parkingi wielopoziomowe, ogrodzenia). Takie elementy często występują w przestrzeni miast zarówno w terenach peryferyjnych, jak i w śródmieściu. Zielona ściana ocienia elewację budynków, nie pozwalając na jej nadmierne nagrzewanie w miesiącach ciepłych. Znaczna ilość zielonych elewacji i dachów zielonych w powiązaniu z drzewami utrzymującymi zacienienia ciągów komunikacji i placów daje w skali całego miasta szanse na zredukowanie efektu wyspy ciepła. Dzięki wprowadzeniu roślin na powierzchnie pionowe zyskujemy w zwartej zabudowie wysoki wskaźnik zazielenienia, który byłby trudny do osiągnięcia nawet przy podwójnym wykorzystaniu już zainwestowanych powierzchni poziomych. Stosowane przy pionowych nasadzeniach pnącza lub rośliny zwisające nie mają szczególnych wymagań, a nawet dobrze sobie radzą, wykorzystując w pełni niewielki dostęp do gruntu. Dla układów pionowych możliwe jest zastosowanie układów modułowych zbudowanych z wcześniej nasadzanych, hodowanych i pielęgnowanych roślin. Takie rozwiązanie minimalizuje ryzyko nieprzyjęcia się nowej młodej rośliny wysadzanej bezpośrednio w miejscu docelowym oraz ułatwia wymianę roślin po okresie zimowym. Pozostałe korzyści płynące ze stosowania zielonych ścian są podobne do tych, jakie daje zieleń w mieście: zwiększenie bioróżnorodności środowiska miejskiego, pełnienie funkcji terapeutycznej dla mieszkańców, możliwość bezpośredniego kontaktu z roślinami, poprawa mikroklimatu poprzez zatrzymywanie wody w glebie i częściach roślin (również ochrona przed opadami wynikająca bezpośrednio z budowy roślin oraz łuskowatego układu liści), ocienianie (zmniejszenie nagrzewania w lecie) i wychwytywanie pyłów oraz gazów z powietrza, poprawa aspektu estetycznego budynków (elewacji tylnych, oficyn) i wzrost wartości nieruchomości.

4. ZIELEŃ NA WYBRANYCH OSIEDLACH DEWELOPERSKICH

Do analiz wybrano trzy osiedla: Jaśminowe, Perspektywa, osiedla przy ul. Hawelańskiej. Artykuł opracowano na podstawie badań przeprowadzonych od listopada do kwietnia 2023 r. W badaniach przeanalizowano następujące elementy: rodzaj nawierzchni stosowanych na parkingach, nasadzenia na placach zabaw, parkingach, obecność drzew między budynkami, które mają za zadanie zacienienie oraz poprawę mikroklimatu. Zweryfikowano również obecność elewacji i dachów zielonych na badanych osiedlach.



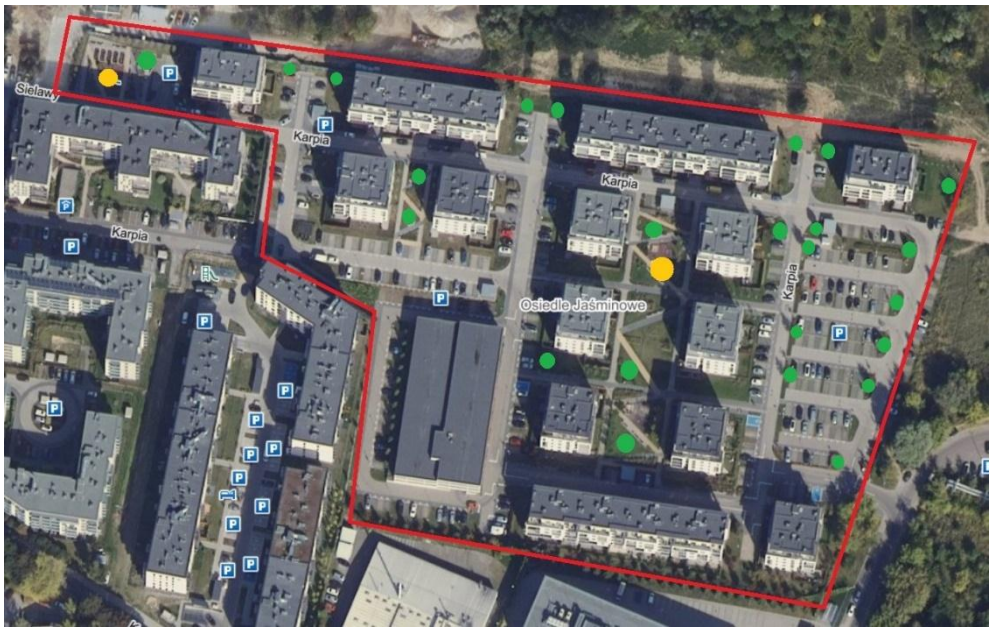
Rys. 9. Położenie terenów badań (osiedle JAŚMINOWE – kolor granatowy, osiedle PERSPEKTYWA – kolor zielony, osiedle przy ul. HAWELAŃSKIEJ – kolor żółty) [A. Osiak]

Osiedle Jaśminowe

Inwestycja Osiedle Jaśminowe znajduje się na Naramowicach, na ul. Karpia, została zrealizowana przez Echo Investment S.A. Budynki mają pięć kondygnacji naziemnych wraz z parterem, nie posiadają kondygnacji podziemnych [Rynek Pierwotny 2023]. Osiedle Jaśminowe to zespół budynków wielorodzinnych wraz z wewnętrzną komunikacją, placami zabaw i miejscami odpoczynku. Osiedle powstało w oparciu o MPZP.

Do badania przyjęto obszar zaznaczony na mapie o przybliżonej powierzchni 42 000 m^2. Na osiedlu Jaśminowym na miejscach parkingowych wykorzystano ażurowe płyty drogowe, które umożliwiają naturalną retencję wody tzn. wsiąkanie wody w glebę. Pomiędzy miejscami postojowymi zastosowano pasma trawników. Występuje niewielka liczba drzew, które zacieniają miejsca postojowe, tym samym zapobiegają nagrzewaniu się samochodów. Osiedle posiada własny plac zabaw otoczony niską zielenią, tzw. trawami ozdobnymi oraz krzewami. Powierzchnię placu zabaw wykonano z płyt taranowych z dojściami wykonanymi z kostki betonowej. Stwierdza się brak nasadzeń drzew zacieniających plac zabaw. Między budynkami i wzdłuż alejek występują pojedyncze drzewa. Większa ilość nasadzeń pozwoliłaby na odgrodzenie wizualne okien w blisko usytuowanych budynkach oraz zacienienie okien z południową i zachodnią ekspozycją. Projekt nasadzeń roślin pod względem estetycznym wymaga poprawy i nie jest wystarczający pod

względem funkcjonalnym. Niedostateczna pielęgnacja i utrzymanie roślin powoduje obumieranie i zanikanie roślinności wysokiej – drzew i krzewów. Na osiedlu nie występują dachy i elewacje zielone.



Rys. 10. Plan Osiedla Jaśminowego. Na planie zaznaczono place zabaw (kolor pomarańczowy) oraz drzewa wysokie (kolor zielony) [A. Osiak]

Osiedle Perspektywa

Osiedle Perspektywa to inwestycja Echo zlokalizowana na poznańskich Naramowicach. Zostało ono zrealizowane w Poznaniu, stoi wzdłuż ulicy Sielawy. Osiedle składa się z dziewięciu budynków mieszkalnych wielorodzinnych, w których łącznie znajduje się 368 mieszkań. Wszystkie budynki są pięciokondygnacyjne, niepodpiwniczone. Osiedle powstało w oparciu o MPZP [Urbanity 2023].

Do badania przyjęto obszar zaznaczony na mapie o przybliżonej powierzchni 36 000 m^2. Na terenie Osiedla Perspektywa parkingi są wykonane z ażurowych płyt drogowych porośniętych trawą, która umożliwia przepuszczanie wody do gruntu. Występują także nasadzenia drzew, które zacieniają miejsca postojowe, tym samym zapobiegają nagrzewaniu się samochodów. Na osiedlu występuje również, wielopoziomowy parking, który jest porośnięty winobluszczem. Przy głównej alejce występują trawy ozdobne, krzewy oraz niskie drzewa. Projekt nasadzeń roślin pod względem estetycznym wymaga poprawy i nie jest wystarczający pod względem funkcjonalnym. Osiedle posiada plac zabaw otoczony niskimi trawami

ozdobnymi. Powierzchnię placu zabaw wykonano z płyt taranowych z dojściami wykonanymi z kostki betonowej. Ponownie stwierdza się brak drzew zacieniających plac zabaw. Między budynkami i wzdłuż alejek występują drzewa. Nie tworzą one jednak odgrodzenia wizualnego pomiędzy blisko zlokalizowanymi budynkami, przesłaniając wgląd sąsiadów w mieszkania po przeciwnej stronie. Do lokali zlokalizowanych na paterze przynależą tarasy zielone (tzw. ogródki). Na osiedlu nie występują dachy zielone.



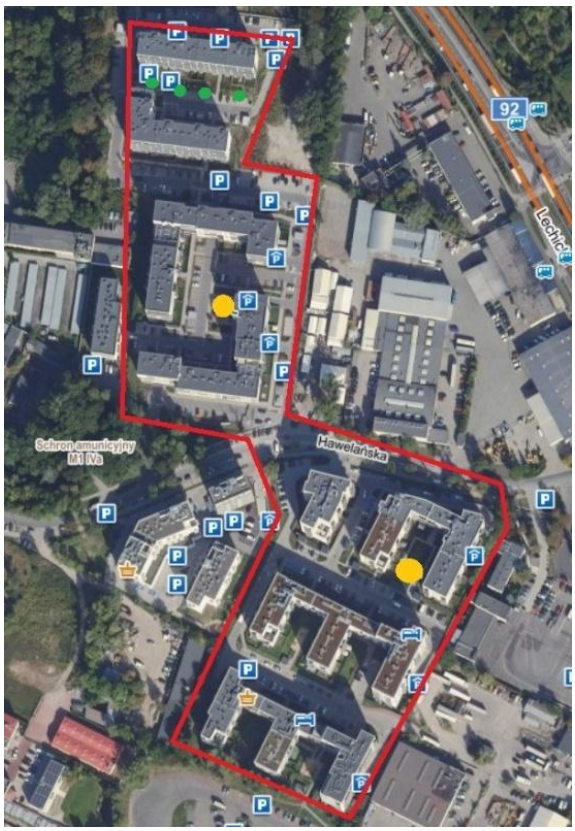
Rys. 11. Plan Osiedla Perspektywa. Na planie zaznaczono place zabaw (kolor pomarańczowy) oraz drzewa wysokie (kolor zielony) [A. Osiak]

Osiedla przy ul. Hawelańskiej

Kompleks mieszkaniowy przy ulicy Hawelańskiej w Poznaniu to inwestycja GGW Development. Powstała ona w oparciu o DWZ wydaną przez prezydenta miasta Poznania. Osiedle charakteryzuje się nowoczesną architekturą ze szklanymi elewacjami na ostatnich piętrach budynków [Do Poznania 2023].

Do badania przyjęto obszar zaznaczony na mapie o przybliżonej powierzchni 60 000 m^2. Na wewnętrznym dziedzińcu znajduje się plac zabaw, pod którym są garaże wielostanowiskowe oraz miejsca postojowe. Plac zabaw porośnięty niską

zielenią, która nie daje możliwości zacienienia. Na pozostałych miejscach parkingowy zastosowano częściowo poz-bruk, jak i płyty drogowe ażurowe. Alejki wykonane z poz-bruku wraz z pasem zieleni niskiej, tj. trawy ozdobne. Zamysł estetyczny nasadzeń roślinnych jest minimalny. Niewystarczająca pielęgnacja i utrzymanie roślin powoduje obumieranie i zanikanie roślinności wysokiej drzew i krzewów. Na osiedlu nie występują dachy i elewacje zielone.



Rys. 12. Plan osiedli przy ul. Hawelańskiej. Na planie zaznaczono place zabaw (kolor pomarańczowy) oraz drzewa wysokie (kolor zielony) [A. Osiak]

W tab. 1 poddano ocenie następujące kryteria w/w osiedli. Jednym z podstawowych kryteriów było wykorzystanie nawierzchni przepuszczalnych na parkingach. Kolejnym kryterium oceny było stosowanie trawników między miejscami postojowymi. Ważnym aspektem oceny była stan zadrzewień między miejscami postojowymi, na placach zabaw, a także między budynkami. Do oceny poddano również dobór roślin i ogólną estetykę. Zbadano i oceniono liczbę dachów oraz zielonych elewacji.

Tabela 1. Ocena zieleni na wybranych osiedlach

Zieleń na osiedlach deweloperskich			
	Osiedle		
	Jaśminowe	**Perspektywa**	**Okolice ul. Hawelańskiej**
Nawierzchnie parkingowe	3	3	2
Nasadzenie drzew między miejscami postojowymi	1	4	0
Nasadzenie traw między miejscami postojowymi	2	3	0
Nasadzenie drzew między budynkami	2	3	1
Nasadzenie drzew wzdłuż alejek	2	3	0
Nasadzenie drzew przy palcu zabaw	1	2	1
Dobór roślin a estetyka	2	2	2
Zastosowanie zielonych ścian	1	1	0
Zastosowanie ogrodu na dachu	0	0	0
Średnia ocena zielni na osiedlu	**1,56**	**2,33**	**0,67**
Instrukcja oceny: 0 – brak, 1 – niezadawalający, 2 – wymaga poprawy, 3 – zadawalający, 4 – dobry, 5 – bardzo dobry			

Źródło: opracowanie Aleksandra Osiak.

5. PODSUMOWANIE

Celem przeprowadzonych badań była diagnoza stanu zieleni osiedli deweloperskich w kontekście ładu przestrzennego, zasobów przyrodniczych, użyteczności, atrakcyjności i jakości rozwiązań oraz bezpieczeństwa. W wybranych do badań osiedlach uwzględniono wymagania MPZP czy DWZ w odniesieniu do wymaganej powierzchni biologicznie czynnej. Jednak uzyskany efekt po realizacji nie jest zadowalający i wystarczający przede wszystkim ze względu na brak zadrzewienia i zły dobór roślinności. Przykłady te pokazują, że precyzyjnie określane wymogi dotyczące wprowadzania wysokiej zieleni w MPZP i DWZ mogłyby stać się odpowiedzią na słabej jakości rozwiązania terenów zieleni na osiedlach deweloperskich. Bez zieleni wysokiej, obszary biologicznie czynne nie spełniają w zadowalający sposób zadania terenów rekreacji, wypoczynku czy bufora oddzielającego budynki od hałasu i zanieczyszczeń. Obecność samych trawników i niskiej zieleni nie jest w stanie poprawić mikroklimatu. Niezbędne są bardziej zaawansowane rozwiązania, tj. ogrody deszczowe, zielone ściany i dachy, ale przede wszystkim zieleń wysoka. Bez drzew tereny zielone nie stanowią obszaru o wysokim walorze przyrodniczym, nie przeciwdziałają miejskiej wyspie ciepła. Walor estetyczny

takich terenów jest zdecydowanie niższy, co również ma wpływ na jakość życia mieszkańców osiedla. Często stosowanym zabiegiem w miejscach reprezentacyjnych jest tworzenie złudzenia przestrzeni bogatej w zieleń. Odbywa się to poprzez silne zagęszczanie nasadzeń zieleni niskiej i średniowysokiej. Jest to działanie krótkotrwałe, skutkujące w niedalekiej przyszłości zamieraniem roślin i utratą ich walorów estetycznych oraz utrudnieniami w komunikacji czy problemami z przerastaniem układów infrastruktury. Tereny pokryte roślinnością na osiedlach deweloperskich nie zawsze pełnią funkcje biologiczne i hydrologiczne (takie jak tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi zwierząt, zatrzymywanie wód opadowych, podnoszenie wilgotności powietrza). Wynika to często z pokrywania zielenią zbyt małych terenów bądź sadzenia jej na powierzchniach nieprzepuszczalnych dla wody (tarasy, garaże) Analizując zieleń występującą na osiedlach deweloperskich, można stwierdzić, że krajobraz większości osiedli ogranicza się do tzw. wewnętrznych dziedzińców z placami zabaw, pod którymi lokowane są garaże lub parkingi. Szczegółowa ocena zieleni badanych terenów wykazała powtarzalne cechy dotyczące wszystkich działek. Widoczny był znaczny powierzchniowy udział roślinności krzewiastej, nasadzanej na dziedzińcach i wzdłuż ciągów komunikacyjnych w swobodnych grupach. Często, choć na niewielkich powierzchniach występowały rośliny okrywowe i trawniki. W doborze roślin widoczny był duży udział roślin liściastych o dekoracyjnych liściach i pędach.

Ocena ogólnego stanu nasadzeń wykazała, że wymaga poprawy. Na badanych terenach brakowało rozwiązań niestandardowych, takich jak ogrody naturalistyczne, ogrody deszczowe czy ogrody na dachach i ścianach (zielone ściany i pnącza). Przestrzenie te cechowały się dużym, lecz niestety niewykorzystanym potencjałem lokalizacji roślinności. Nie stwierdzono występowania przesłon z zieleni, przeciwdziałających nieumyślnemu podglądaniu, a kontakt wzrokowy między poszczególnymi mieszkaniami czy blokami nie jest niczym ograniczony. Na osiedlu w projekcie zieleni nie uwzględniono konieczności zacienienia okien z ekspozycją południową i zachodnią poprzez nasadzenia drzew liściastych, chroniących przed przegrzaniem latem, a wpuszczających światło i dających zysk cieplny w zimie.

Problemem osiedli deweloperskich Poznania jest brak zachowania proporcji między powierzchnią terenów zieleni a tych przeznaczonych pod zabudowę. Posiadanie przez mieszkańców tarasów, balkonów i oranżerii nie przynosi oczekiwanych korzyści, kiedy odległość między budynkami jest tak mała, że nie pozwala na swobodne użytkowanie tych miejsc i przeznaczenie ich na wypoczynek.

Duże znaczenie dla sytuowania nasadzeń ma ekspozycja elewacji. Przy północnych ścianach powinno się sadzić rośliny niewymagające dużej ilości światła, o znacznej odporności na mrozy. Po stronie południowej dobrze wprowadzać roślinność zrzucającą liście na zimę. Wzdłuż wschodnich ścian warto stosować rośliny, które w okresie wegetacyjnym są odporne na działanie wiatru, a przy zachodnich gatunki wiecznie zielone. W doborze gatunkowym roślin do osiedli deweloperskich powinno się częściej uwzględniać drzewa, pnącza (pod względem produktywności tlenu porównywalne z drzewami). Zielone ściany stanowią doskonałą

warstwę poprawiającą parametry izolacji budynku zarówno latem, jak i zimą. Są izolacją przed deszczem, wiatrem czy zanieczyszczeniami. Jest to również forma zieleni przyciągająca różne gatunki pożytecznych zwierząt. Stosowanie pnączy lub ogrodów wertykalnych w dużym stopniu wpływa na zmiękczanie przestrzeni blokowisk, nadając im mniej formalny charakter, jest ozdobą.

Na rys. 13-17 przedstawiono sugerowane elewacje do zastosowania jako ściana zielona.



Rys. 13. Elewacja na osiedlu przy ul. Hawelańskiej [A. Osiak]



Rys. 14. Elewacja na osiedlu przy ul. Hawelańskiej [A. Osiak]



Rys. 15. Elewacja na osiedlu Jaśminowym [A. Osiak]



Rys. 16. Elewacja na osiedlu Perspektywa [A. Osiak]



Rys. 17. Elewacja parkingu na osiedlu Perspektywa [A. Osiak]

Badania zieleni przeprowadzone na wybranych osiedlach deweloperskich w Poznaniu potwierdziły tezę, że jest ona niewystarczająca i wymaga poprawy. Natura jest tu traktowana przede wszystkim jako element reprezentacyjny. Stosowane rozwiązania nie wpływają na tworzenie wysokiej jakości przestrzeni do życia mieszkańców, uwzględniającej potrzeby wypoczynku i rekreacji. Zubożenie świata roślinnego i zwierzęcego, brak tłumienia hałasu i usuwania zanieczyszczeń oraz negatywne zmiany w mikroklimacie skutkują wymiernymi stratami zarówno w otoczeniu mieszkańców, jak i w ich zdrowiu. Nieuwzględnianie dostępu do rekreacji oraz niedostatki w zieleni budują środowisko życia, w którym brakuje bodźców wpływających pozytywnie na psychikę, zdrowie i wyobraźnię.

LITERATURA

Bańka A., 2016, *Architektura psychologicznej przestrzeni życia, Behawioralne Podstawy Projektowania*, Stowarzyszenie Psychologia i Architektura, Poznań.

Bell P.A., Greene T.H.C., Fisher J.D., Baum A., 2004, *Psychologia środowiskowa*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.

Bonenberg W., Michalak H. (red.), 2020, *Zieleń w mieście*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz", nr 3.

Bosselmann P., 1984, *Sun, Wind and Comfort: A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas*, University of California Press, Berkeley.

Chmielewski J.M., 2005, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.

Cichy-Pazder E., 2005, *Teoretyczne i metodyczne podstawy projektowania urbanistycznego*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

Gehl J., 2013, *Życie między budynkami*, Wydawnictwo RAM, Kraków.

Gehl J., 2014, *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków.

Howard E., 2015, *Miasta – ogrody jutra*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa.

Kosiński W., 2011, *Pionowe ogrody – Idea, technologia i estetyka na nowy wiek*, „Architektura", nr 11, s. 105-125.

Kotowski K., 1984, *Interpretacja wyników badań nad wpływem zieleni na kształtowanie środowiska miejskiego*, w: *Wpływ zieleni na kształtowanie środowiska miejskiego*, red. H.B. Szczepanowska, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 235-251.

Kowalczyk A., 2011, *Green roofs as an opportunity for sustainable development in urban areas*, "Sustainable Development Applications", z. 2.

Kożuchowski P., Piątek-Kożuchowska E., 2009, *Dach zielony – skuteczna metoda zabezpieczenia pokryć hydroizolacyjnych*, „Inżynier Budownictwa", nr 5, s. 86-90.

Lynch K., 2011, *Obraz Miasta*, Wydawnictwo Archivolta, Kraków.

Mendel M., 2010, *Nowe bloki – stare problemy. Koncepcje deweloperskie w kształtowaniu osiedli mieszkaniowych w Warszawie w latach 2004-2009*, w: *Osiedla blokowe w strukturze przestrzennej miast*, red. I. Jażdżewska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 141-150.

Ostrowski W., 1973, *Tereny zieleni i wypoczynku w mieście współczesnym, Miasto i oblicze czasu*, red. Z. Skibniewski, E. Goldzamt, T. Zarębska, Arkady, Warszawa.
Szczepanowska H.B., 1984, *Geneza problemu, podstawowe założenia i organizacja prac badawczych*, w: *Wpływ zieleni na kształtowanie środowiska miejskiego*, eadem (red.), Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 9-20.
Szczepanowska H.B., 2001, *Drzewa w mieście*, Wydawnictwo Hortpress, Warszawa.
Szulc A., 2013, *Zielone Miasto. Zieleń przy ulicach*, Agencja Promocji Zieleni, Warszawa.
Szulczewska B. (red.), 2015, *Osiedle mieszkaniowe w strukturze przyrodniczej miasta*, Wydawnictwo Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, Warszawa.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Clematis 2023, https://www.clematis.com.pl/informacje-o-roslinach/eksperci-radza/dr-hab-jacek-borowski/986-zielone-sciany-czy-warto-czesc-druga/ (dostęp: 30.05.2023).
Dachy zielone 2023, https://www.dachyzielone.pl/rozwiazania/dachy-ekstensywne/ (dostęp: 30.05.2023).
Do Poznania 2023, https://www.dopoznania.pl/inwestycja/hawelanska-ul-hawelanska-poznan-winogrady (dostęp: 30.05.2023).
GCL 2023, https://gcl.com.pl/dach-retencyjny/ (dostęp: 30.05.2023).
Haase D., Wolff M., 2019, *Mediating Sustainability and Liveability – Turning Points of Green Space Supply in European Cities*, https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fenvs.2019.00061/full (dostęp: 30.05.2023).
Rynek pierwotny 2023, https://rynekpierwotny.pl/oferty/echo-investment-sa/osiedle-jasminowe-poznan-stare-miasto-naramowice-10877/ (dostęp: 30.05.2023).
Soprema 2023, https://www.soprema.pl/dach-zielony-intensywny (dostęp: 30.05.2023).
Zielona infrastruktura 2023, http://zielonainfrastruktura.pl/ogrod-na-dachu-biblioteki-uniwersytetu-warszawskiego/ (dostęp: 30.05.2023).

GREENERY IN DEVELOPER ESTATES

Summary

Increased development in urban areas and the increasing number of city residents, as well as the growing awareness of residents about the need to protect environmental health, indicate the need to look for alternative and innovative solutions regarding urban greenery. The implementation of green roofs and green walls will allow to increase the biologically active area in the city. It can be an essential element of urban infrastructure contributing to the improvement of the living comfort of communities living in the city. In the article, I will discuss urban greenery in public space on the basis of existing development estates, and their impact on the quality of urban life. Green areas in the urban space play an important role, as they improve the standard of living of the city's inhabitants, with the contin-

uous growth of the urban agglomeration. Roof gardens, green elevations, squares, boulevards, small parks, green areas next to residential buildings, as well as in the vicinity of other facilities, improve the quality of human life. Urban green areas in public space are now an important component of its structure and create a special social space.

Keywords: green roofs, green walls, environmental health, urban areas

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.15

Monika TROJANOWSKA*

KSZTAŁTOWANIE ZRÓWNOWAŻONYCH OSIEDLI MIEJSKICH: EKOOSIEDLI – WYBRANE ZAGADNIENIA

Zrównoważone osiedla miejskie to laboratorium doświadczalne dla wielu innowacji w zakresie ochrony zielono-niebieskiej infrastruktury, zabezpieczenia wszystkich potrzeb mieszkańców w odległości drogi pieszej, samowystarczalności energetycznej, gospodarki obiegu zamkniętego i certyfikacji wielokryterialnej. Wiele rozwiązań prototypowanych okazało się bardzo skuteczne i ma coraz większe szanse na wdrożenie w krajach Europy Zachodniej. W pracy omówiono w sposób krytyczny wybrane rozwiązania i możliwość ich zastosowanych na terenie Polski.

Słowa kluczowe: zrównoważone osiedla miejskie, ekoosiedla

1. WPROWADZENIE

Zrównoważone osiedla miejskie stanowią próbę odpowiedzi na problemy ekologiczne naszego wspólnego domu – planety – w zakresie urbanistyki. Rozwiązania zastosowane w ich projektowaniu można dzielić zgodnie z synergiczną triadą ekologia – ekonomia – społeczeństwo. W zakresie ekologii można wyróżnić dążenie do innowacji w zakresie:
– ciągłości zielono-niebieskiej infrastruktury,
– ochrony bioróżnorodności,
– ograniczenia powierzchni zabudowanej.

W sferze ekonomii pojawiają się innowacje dotyczące:
– samowystarczalności energetycznej,
– zabezpieczenia potrzeb podstawowych w zasięgu drogi pieszej,
– ochrony zasobów wody pitnej,
– gospodarki obiegu zamkniętego.

* Uniwersytet Gdański, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Zakład Gospodarki Przestrzennej. ORCID: 0000-0001-8168-0746.

Wśród rozwiązań odnoszących się do społeczeństwa można wyróżnić innowacje w następujących obszarach:
– solidarności społecznej,
– tożsamości lokalnej,
– jakości życia,
– transportu krótkich dystansów.

Warto przyjrzeć się wybranym rozwiązaniom, szczególnie pod kątem możliwości ich zastosowania na terenie Polski.

2. CIĄGŁOŚĆ ZIELONO-NIEBIESKIEJ INFRASTRUKTURY

Na początku 2023 r. w Anglii przyjęto *The environmental improvement plan (EIP) for England*. Akt prawny obowiązuje na terenie całego kraju. Zakłada poprawę jakości powietrza, wody i gleby w horyzoncie pięciu lat. Każdy mieszkaniec musi mieć zapewniony dostęp do terenów zieleni lub wody w odległości 15-minutowego spaceru [Department for Environment, Food & Rural Affairs… 2023]. Podobne dążenia można zauważyć również w innych krajach europejskich, a także w Polsce. Nowelizacja ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zakłada zapewnienie dostępu do obszarów zieleni publicznej w odległości 1500 m od obszarów zieleni publicznej o łącznej powierzchni nie mniejszej niż 3,0 ha oraz 3000 m od obszaru zieleni publicznej o powierzchni nie mniejszej niż 20 ha [Rządowe Centrum Legislacji… 2023].

Taka postawa ma wpływ na dążenie do ciągłości zielono-niebieskiej infrastruktury. Daję też szansę mieszkańcom na codzienny kontakt z naturą, niezbędny dla zdrowia.

2.1. Wielkość i dostępność terenów zieleni

Tereny zieleni mogą mieć różne rozmiary. Najcenniejsze są parki wielkopowierzchniowe, zarówno pod względem ochrony bioróżnorodności, jak i promocji zdrowia człowieka. Parki dzielnicowe są uzupełniane o parki kieszonkowe, aby zapewnić dostępność terenów zieleni w zasięgu drogi pieszej do 15 minut. Znana inicjatywa w zakresie promocji tworzenia parków kieszonkowych to program ówczesnego burmistrza Londynu Borisa Johnsona *100 pocket parks*, zrealizowany z sukcesem w latach 2013-2015. Miasto zobowiązało się do dostarczenia mieszkańcom 100 parków, gdzie każdy będzie mógł odpocząć od zgiełku miejskiego życia w otoczeniu drzew. Małe zielone skwery miały być też zachęcającym miejscem spotkań. Inicjatywa odniosła wielki sukces [Mayor of London… 2015].

W Polsce miasta we własnym zakresie tworzą politykę w zakresie uzupełniania obszarów deficytów terenów zieleni za pomocą tworzenia parków kieszonkowych.

W Krakowie miasto przyjęło zasadę, że każdy mieszkaniec ma dotrzeć w krótkim czasie (300 m) do parku, przynajmniej kieszonkowego. Na zlecenie Urzędu Miasta powstała mapa zasięgu dostępności terenów zieleni w odległości 300 m lub pięciu minut pieszego dojścia do terenu zieleni. W latach 2015-2022 105 ha przestrzeni miejskiej zamieniono na publiczne parki kieszonkowe, m.in. w ramach inicjatywy Ogrody Krakowian. Nowe ogrody lokalizowano w miejscach deficytowych, gdzie były najbardziej potrzebne [Krakow.pl… 2022].

Biuro Rozwoju Gdańska również przygotowało opracowanie dotyczące dostępności terenów zieleni o powierzchni ponad 2 ha w strefie dostępności 500 m. Miasto realizuje nowe parki kieszonkowe i ogrody deszczowe, aby uzupełnić deficyty terenów zieleni. Gdańska Polityka Zieleni, realizując zapisy Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, ustala standard dostępności terenów rekreacyjnych maksymalnie 15 minut pieszego dojścia. Założono, że komfortowy dostęp do zieleni do 2030 r. będzie miało 76% mieszkańców [BRG 2023].

Jednym z elementów zapewnienia dostępu do terenów rekreacyjnych jest budowa Parku Południowego, który połączy siecią ścieżki rowerowych i pieszych otwarte zbiorniki retencyjne i tereny zalewowe. Park Południowy o powierzchni 77 ha umożliwi codzienną rekreację mieszkańcom bardzo szybko rozwijających się nowych dzielnic z zabudową deweloperską położonych na południowym skraju miasta [A2P2 2021]. Warto zauważyć, że miasto przeznaczyło na tereny rekreacyjne działki, które mogły być sprzedane z zyskiem deweloperom [Stracewska 2022]. W tworzenie projektu parku od początku zaangażowani byli mieszkańcy, którzy mieli możliwość wyrażenia swoich potrzeb i oczekiwań [A2P2 2021; Portal Miasta Gdańsk 2021; Stracewska 2022]. Działania te można ocenić bardzo pozytywnie. Są to przykłady dobrych praktyk.

2.2. Sieć połączeń pomiędzy terenami zieleni

Ciągłość zielono-niebieskiej infrastruktury zapewniają zielone korytarze wzdłuż ulic i chodników, zielone ściany i zielone dachy. Miasta europejskie opracowują standardy i zbiory wytycznych dla ulic miejskich, których celem jest zapewnienie możliwości powierzchniowej retencji wody deszczowej, oraz wygospodarowania skrawków zieleni na drzewa, krzewy i drobniejsze nasadzenia bylin, traw i rozchodników u ich podnóży. Standardy służą jako wytyczne do projektowania rozwiązań w trakcie przebudowy istniejącego lub projektowania nowego systemu ulicznego [A'URBA 2014].

W Paryżu na zlecenie miasta wykonano studium możliwości zastosowania dachów zielonych na budynkach publicznych. Opracowanie posłużyło do oszacowania możliwości ich zastosowania i waloryzacji pod względem atrakcyjności dla lokal-

nych gatunków. Najcenniejsze są budynki o niewielkich gabarytach, których dachy są dostępne dla najszerszej liczby gatunków, szczególnie tych nisko latających [APUR, 2013].

Innym rozwiązaniem jest budowanie parków na dachach przekrywających ruchliwe arterie. Jest to ciekawe rozwiązanie, szczególnie w przypadkach pozwalających na wykorzystanie różnic wysokości i możliwości zagłębienia arterii, aby piesi nie musieli pokonywać schodów. Przykładem może być ogród Jardin Anna Marly lub Jardin Serge Gainsbourg w Paryżu.

W Polsce podejmowane są inicjatywy opracowywania standardów dla ulic miejskich, np. Gdański Standard Ulicy Miejskiej (2020), których celem jest promocja wysokiej jakości przestrzeni publicznych. Standard zawiera zalecenia dotyczące ulic głównych, zbiorczych i lokalnych realizowanych na terenie miasta. Standard proponuje lokalizację sieci uzbrojenia w korytarzach technicznych pod chodnikami, aby możliwe było bezkolizyjne zagospodarowanie pasów zieleni. Promowane są też rozwiązania w zakresie małej retencji miejskiej. Można zaobserwować, że podjęte działania wpłynęły na zmianę w podejściu do projektowania i realizacji nowych inwestycji w mieście.

Na terenach ekoosiedli można zauważyć dążenie do ograniczenia powierzchni przeznaczonej dla ruchu kołowego i przeznaczanie jej na zielone łączniki między parkami nowej generacji.



Rys. 1. System zielonych połączeń. Zielone torowisko dla tramwajów, Paryż [fot. M. Trojanowska]

2.3. Dążenie do odtworzenia naturalnych siedlisk

Na terenie ekoosiedli można zaobserwować trend do renaturyzacji danych siedlisk. Odtwarzane są ekosystemy leśne, łąkowe, podmokłe, a nawet bagienne. W tym celu stosowane są wygrodzenia skrawków terenu niedostępnych dla ludzi. Można je oglądać z daleka, ale nie należy przechodzić przez prowizoryczne, najczęściej drewniane, niewysokie płotki. Renaturyzacja siedlisk z zastosowaniem wiedzy z zakresu zasad fitosocjologii pozwala na ograniczenie wydatków na pielęgnację. Jednocześnie ułatwia promocję bioróżnorodności i zwiększa szanse na optymalny wzrost roślin. Pozwala na zachowanie cech rodzimego krajobrazu. W Paryżu wzdłuż obwodnicy utworzono dwa liniowe pasma renaturyzowanego lasu – *Forêt linéaire nord* i *Forêt linéaire sud*.

Te inicjatywy są bardzo ważne. Natura w mieście spychana była na miejsca niedostępne dla zabudowy przez całe dziesięciolecia. Gatunki siedliskowe były zastępowane przez nasadzenia ozdobne, często pozbawione wartości dla rodzimej flory i fauny. Działania na rzecz renaturyzacji wynikają bezpośrednio z troski o promocję bioróżnorodności. Przykłady, które płyną z wielkich metropolii, kształtują postawy społeczeństwa. Nasadzenia siedliskowe pozwalają na oszczędność wydatków na pielęgnację terenów zieleni. Rośliny rodzime są lepiej dostosowane do lokalnych warunków, bardziej odporne i przewidywalne, jeśli chodzi o pokrój i cechy użytkowe [Trojanowska 2023].



Rys. 2. Forêt linéaire nord, Paryż [fot. M. Trojanowska]



Rys. 3. Forêt linéaire nord, Paryż [fot. M. Trojanowska]



Rys. 4. Fragment odtwarzanego lasu, Park des Impresionnistes na terenie ZAC Bac d'Asnieres w Paryżu [fot. M. Trojanowska]

Na terenie ekoosiedli powstają parki nowej generacji, gdzie ingerencja człowieka zarówno w krajobraz kulturowy, jak i w naturalne procesy sukcesji gatunków jest ograniczona do minimum. Przykładem takich parków może być Park des Impresionnistes na terenie ZAC Bac d'Asnieres w Paryżu.

Przy okazji tworzenia zrównoważonych osiedli miejskich pojawia się problem ograniczenia powierzchni zabudowanej, szczególnie rozlewania się miasta na tereny podmiejskie, rolnicze. Ekoosiedla zwykle tworzone są na terenach zdegradowanych zurbanizowanych, w centrach miast. Ich powstanie związane jest z procesami rewitalizacji i tworzeniem miasta krótkich dystansów.

Na terenie Polski można zaobserwować tendencje do dogęszczania tkanki miejskiej poprzez lokalizacje nowych inwestycji mieszkaniowych, np. osiedle Fi w Krakowie, osiedle Garnizon w Gdańsku-Wrzeszczu, osiedle Riverview w Gdańsku, odbudowa Wyspy Spichrzów w Gdańsku itp.

3. ZABEZPIECZENIE WSZYSTKICH POTRZEB MIESZKAŃCÓW W ODLEGŁOŚCI DROGI PIESZEJ

Tematem przewodnim w projektowaniu zrównoważonych osiedli miejskich jest różnorodność funkcjonalna. Przyziemia budynków mieszkalnych, a często również wyższe kondygnacje budynków wielofunkcyjnych przeznaczane są na powierzchnie usług. Ze względu na ograniczenia powierzchni funkcje tradycyjnie lokowane w przyziemiu, takie jak przedszkola czy też szkoły, budowane są na wyższych kondygnacjach. Place zabaw i boiska wielofunkcyjne sytuowane są na dachach i tarasach.

3.1. Rola formy urbanistycznej w zabezpieczeniu potrzeb w odległości drogi pieszej

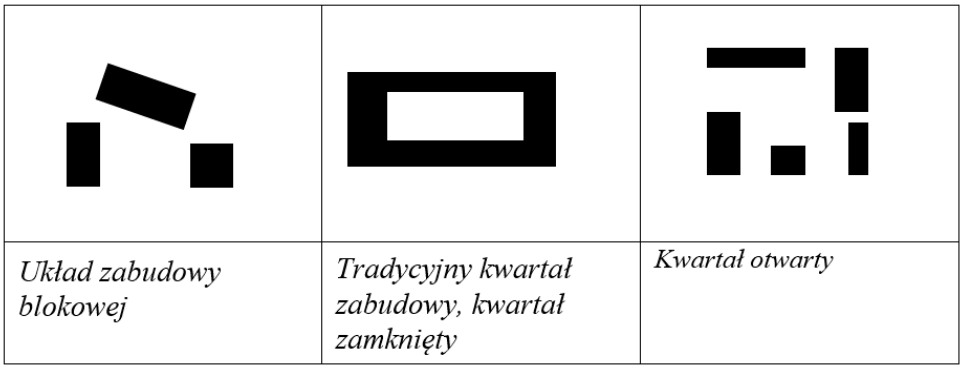
Na terenie zrównoważonych osiedli miejskich: ekoosiedli udział terenów zielonych jest wyższy niż w przypadku tradycyjnej tkanki miejskiej. Zwykle w centralnej części osiedla planowane są parki miejskie dzielnicowe lub kieszonkowe w zależności od wielkości osiedla [Lefevre, Sabard 2009; Souami 2009, 2011].

Samo kształtowanie formy urbanistycznej zrównoważonych osiedli miejskich było obszarem doświadczalnym w czasie ostatniego stulecia – od miast ogrodów poprzez osiedla domów wolnostojących i wielorodzinne blokowe. W przeciwieństwie do gęstej tkanki śródmiejskiej miasta XIX w., o układzie zamkniętych kwartałów, na osiedlach przeważały tendencje do zabudowy luźnej, często z wydzielonymi prywatnymi ogrodami, z terenami zieleni publicznej poza kwartałami zabudowy [Pringer 2007].

Christian de Portzamparc stworzył w latach 80. teorię formy otwartej – tzw. ilôt ouverté, która potem ewaluowała do teorii makrokwartałów. Zauważył on, że synteza zabudowy kwartałowej i formy luźnej osiedli blokowych pozwala na uformowanie pierzei od strony ulic, jednocześnie pozostawiając uwolnioną przestrzeń w centrum kompleksu budynków. Takie projektowanie umożliwia stworzenie wewnętrznego parku dzielnicowego lub kieszonkowego w przypadku niewielkich osiedli. Przy zachowaniu wysokiej intensywności zabudowy tworzącej pierzeje możliwe jest zapewnienie rentowności inwestycji. Powierzchnia użytkowa mieszkalna i użytkowa usługowa jest porównywalna do innych form ukształtowania zabudowy w mieście. Forma urbanistyczna kwartału otwartego ułatwia tworzenie zabudowy wielofunkcyjnej przy zabezpieczeniu doświetlenia światłem dziennym, przewietrzania i atrakcyjnych widoków z okna. Forma budynków usytuowanych na obrzeżach kwartału może być kształtowana dowolnie w celu maksymalizacji pasywnych zysków energii słonecznej.

Budynki zlokalizowane w obrzeżach kwartału projektowane są przez pracownie wyłonione w drodze konkursu, co dodatkowo wpływa na różnorodność ich formy architektonicznej [Portzamparc 2010].

Zrównoważone osiedla miejskie, szczególnie we Francji, kształtowane są w formie kwartałów otwartych. W centrum ekoosiedli zazwyczaj budowany jest park publiczny [Lefevre, Sabard, 2009; Souami 2009, 2011].



Rys. 5. Porównanie formy urbanistycznej układu zabudowy blokowej, kwartału zamkniętego i kwartału otwartego [oprac. M. Trojanowska]

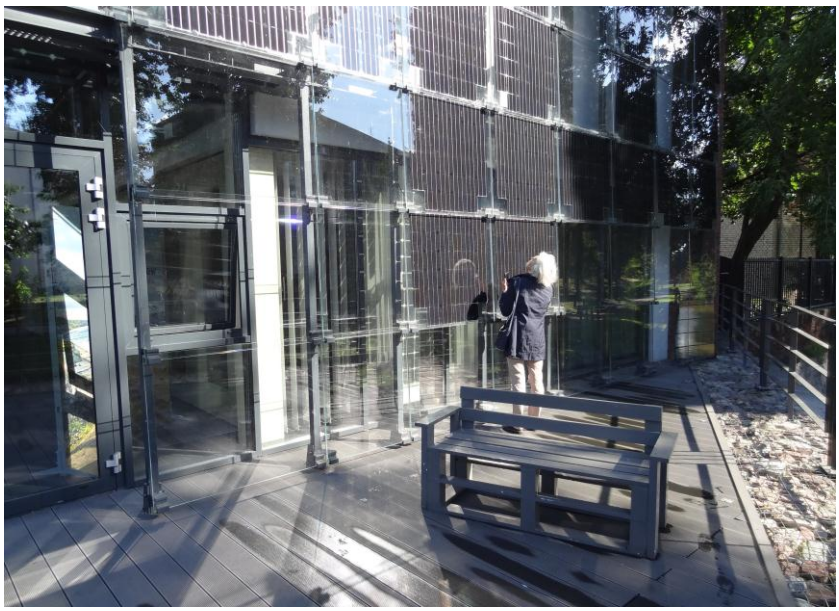
Forma otwartych kwartałów zabudowy pojawia się również w polskich projektach, szczególnie na terenach rewitalizacji urbanistycznej, np. Osiedle Garnizon i Browar Gdański we Wrzeszczu. Są to jednak przykłady pojedyncze. W Polsce wciąż wiele osiedli powstaje bez kompleksowych projektów – masterplanów – które umożliwiłyby wygospodarowanie miejsca na parki publiczne. Wydaje się, że nowelizacja ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym może mieć pozytywny wpływ w tym aspekcie [Rządowe Centrum Legislacji… 2023].

4. SAMOWYSTARCZALNOŚĆ ENERGETYCZNA

Zrównoważone osiedla miejskie to obszary innowacyjnych rozwiązań w zakresie efektywności energetycznej i zastosowania OZE – odnawialnych źródeł energii. Na terenie ekoosiedli wykorzystywana jest ekonomia skali. Rozwiązania, które byłyby nieopłacalne w skali domu wolnostojącego, stają się ekonomiczne dopiero wtedy, gdy korzysta z nich większa liczba użytkowników. Przykładem może być efektywna energetycznie mikrogeneracja obsługująca kilka–kilkanaście budynków lub farma fotowoltaiczna na najlepiej nasłonecznionej ścianie na osiedlu. Są innowacyjne rozwiązania, których cena jednostkowa może być zaporowa, ale maleje przy większej liczbie potencjalnych klientów, np. instalacja ogrzewania z kaskadą pomp ciepła zasilanych ciepłem wody płynącej czy biogazownia z odzyskiem ciepła ze ścieków. Razem jest łatwiej i taniej, o czym świadczą przykłady z Francji, np. ZAC Bac d'Asnieres w Paryżu [Trojanowska 2020].

4.1. Rozproszone źródła energii

Produkcja energii z wykorzystaniem odnawialnych źródeł energii na terenie zrównoważonych osiedli miejskich to przykład energetyki rozproszonej. Lokalne źródła OZE, np. fotowoltaika, produkują energię głównie w okresie letnim, kiedy jej zużycie jest najmniejsze. Ważnym zagadnieniem staje się jej magazynowanie z myślą o wykorzystaniu w okresie grzewczym.



Rys. 6. Podwójna elewacja, płaszcz zewnętrzny stanowi stelaż pod panele fotowoltaiczne. Budynek WFOŚiGW, Gdańsk [fot. M. Trojanowska]

Najprostszym sposobem jest jej przekazanie do sieci energetyki zawodowej w ramach umowy prosumenckiej. Obszarem innowacyjności są lokalne magazyny energii, np. z wykorzystaniem perowskitów czy technologii CAES. W przypadku rozproszonej produkcji energii bardzo ważna będzie ekonomia skali osiedla, która pozwoli na przesyłanie lokalnej energii bezpośrednio do najbliższych użytkowników i uzupełnianie niedoborów z lokalnych magazynów.

4.2. Dywersyfikacja źródeł ciepła. Gospodarka obiegu zamkniętego

Dla bezpieczeństwa energetycznego kluczowa jest również dywersyfikacja źródeł ciepła. Zrównoważone osiedla miejskie zwykle mają podłączenie do sieci miejskiej, w obrębie której dywersyfikuje się produkcję ciepła i energii elektrycznej. Wykorzystywana jest geotermia, czy też mikrokogeneracja, a jako paliwo do niej biomasa, paliwo alternatywne RDF – frakcja wysokokaloryczna odpadów, których nie można poddać recyclingowi, a nawet odzyskiwane ciepło ze ścieków.

Można zaobserwować, że sytuacja gospodarczo-polityczna w Polsce przyczyniła się do zwiększenia zainteresowania odnawialnymi źródłami energii. Również wymagania dotyczące konieczności sporządzenia charakterystyki energetycznej budynków przy obrocie nieruchomościami mają wpływ na zwiększenie świadomości mieszkańców.

Wydaje się, że uwarunkowania prawno-ekonomiczne będą sprzymieżeńcem dla szerszego stosowania proekologicznych rozwiązań w dziedzinie OZE. Coraz częściej w ofertach nowych osiedli można zauważyć pompy ciepła czy instalacje fotowoltaiczne. W Środzie Śląskiej powstaje pierwsze w Polsce osiedle wodorowe, które ma być zasilane i ogrzewane przy pomocy wodoru [Portal komunalny… 2021].

5. CERTYFIKACJA WIELOKRYTERIALNA

Na świecie istnieje wiele standardów certyfikacji wielokryterialnej osiedli miejskich. Wśród nich warto wymienić LEED ND, BREAM Communiites, HQE Amenagement i DGNB Districts. Są to systemy międzynarodowe, płatne i dostępne również w Polsce. Chociaż certyfikowanych budynków jest już sporo na terenie Polski, to skala zainteresowania certyfikacją całych osiedli jest niewielka. Tylko kilka inwestycji, głownie powstałych z udziałem kapitału zagranicznego, uzyskało certyfikaty dla osiedli [Fiodor 2017; PLGBC, 2022, 2023] PLGBC opracowało system ZIELONY DOM przeznaczony dla budynków mieszkaniowych, ale do tej pory certyfikowano dwie inwestycje mieszkaniowe – Odea Park w Gdańsku i Aleja Drzew w Łodzi [PLGBC 2023; Termomodernizacja… 2022; Biznes… 2023].

We Francji funkcjonuje z powodzeniem system bezpłatny narodowy *ÉcoQuartier* [Ministère de… 2023]. Wydaje się, że wprowadzenie polskiego systemu certyfikacji, bezpłatnego, o zasięgu krajowym, mogłoby stanowić zachętę do podejmowania innowacyjnych działań.

6. PODSUMOWANIE

Chociaż można zaobserwować coraz więcej prób stosowania zrównoważonych i innowacyjnych rozwiązań na terenach osiedli w Polsce, wydaje się, że wciąż jest ich za mało. W Polsce wciąż wiele osiedli powstaje bez projektów masterplanów, które pozwoliłyby na nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne w większej skali. Jedynie kompleksowe planowanie w skali osiedla umożliwia samowystarczalność energetyczną oraz funkcjonalną. Daje też szansę na wygospodarowanie parku publicznego w centrum osiedla, zgodnie z propozycją kwartału otwartego Christiana de Portzamparc.

Na terenie naszego kraju wprowadzane są rozwiązania, które zostały już przetestowane w innych miejscach na świecie. Podejście zachowawcze jest racjonalne i zrozumiałe w przypadku inwestycji kapitału prywatnego. Wydaje się jednak, że wzrost świadomości społeczeństwa może wpływać na coraz częstsze stosowanie innowacyjnych rozwiązań na terenie osiedli miejskich. Obecna sytuacja społeczno-ekonomiczna zachęca do poszukiwania innowacyjnych rozwiązań.

Badania naukowe prowadzone w Polsce mogą być wdrażane lokalnie. Bardzo pomocne będzie opracowanie, wprowadzenie i popularyzowanie polskiego standardu certyfikacji całościowej osiedli miejskich, który będzie takie inicjatywy nagradzał i promował.

LITERATURA

A2P2 architecture & planning, 2021, *Park Południowy. Gdańskie Warsztaty Projektowe*, https://bip.gdansk.pl/urzad-miejski/biuro-architekta-miasta/Park-Poludniowy,a,211730 (dostęp: 11.08.2023).

APUR, 2013 *Étude sur le potentiel de végétalisation des toitures terrasses à Paris*, https://www.apur.org/fr/nos-travaux/etude-potentiel-vegetalisation-toitures-terrasses-paris/ (dostęp: 4.04.2023).

ARPENTE, 2018, *Forêt linéaire sud*, https://arpente.re/work/2018/1/7/foret-lineaire (dostęp: 1.04.2023).

A'URBA L'Agence d'Urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine, 2014 *Pour des espaces publics ordinaires de qualité*, éditions Gallimard, Paris.

Biuro Rozwoju Gdańska, 2020, *Gdański standard ulicy miejskiej*, https://www.brg.gda.pl/aktualnosci/gdanski-standard-ulicy-miejskiej/1177-gdanski-standard-ulicy-miejskiej-gsum-2/ (dostęp: 4.04.2023).

Biuro Rozwoju Gdańska, 2023, *Gdańska Polityka Zieleni* https://www.brg.gda.pl/planowanie-przestrzenne/inne-opracowania-urbanistyczne/66-zielen-i-woda/1797-gdanska-polityka-zieleni/ (dostęp: 4.04.2023).

Biznes.newseria.pl, 2023, *ODEA Park w Gdańsku z precertyfikatem ZIELONY DOM https://biznes.newseria.pl/biuro-prasowe/odea-park-w-gdasku-z,b369993265/* (dostęp: 4.04.2023).

Department for Environment, Food & Rural Affairs, 2023, *Corporate report Environmental Improvement Plan 2023*, https://www.gov.uk/government/publications/ environmental-improvement-plan/ (dostęp: 4.04.2023).

Fiodor J., 2017, *Ekologiczne osiedla w Polsce – tendencje i perspektywy*, „ARCHITECTURAE et ARTIBUS", nr 3.

Lefèvre P., Sabard M., 2009, *Les écoquartiers, l'avenir de la ville durable*, Ed. Rennes, Apogée.

Kraków.pl, 2022, *Dostęp do terenów zielonych sprawdzisz na mapie* https://www.krakow.pl/aktualnosci/244471,26,komunikat,dostep_do_terenow_zielonych_sprawdzisz_na_mapie.html/ (dostęp: 4.04.2023).

Mayor of London, 2015, *Mayor celebrates delivery of 100 pocket parks across London*, https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/mayor-delivers-100-parks/ (dostęp: 4.04.2023).

Ministère de la transition ecologique, 2023, *La démarche ÉcoQuartier*, http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/ (dostęp: 11.08.2023).

PLGBC, 2022, *Zrównoważone certyfikowane budynki. Raport 2022*,https://plgbc.org.pl/wp-content/uploads/2022/04/Zrownowazone-certyfikowane-budynki-2022.pdf/ (dostęp: 4.04.2023).

PLGBC, 2023, *Baza budynków certyfikowanych*, https://baza.plgbc.org.pl/building/ (dostęp: 4.04.2023).

Portal komunalny, 2021, *Środa Śląska. Pierwsze w Polsce osiedle wodorowe* https://portalkomunalny.pl/sroda-slaska-pierwsze-w-polsce-osiedle-wodorowe-425441/ (dostęp: 4.04.2023).

Portal Miasta Gdańsk, 2021, *Park Południowy – zaplanujmy go razem! GDAŃSKIE WARSZTATY PROJEKTOWE*, https://www.gdansk.pl/urzad-miejski/biuro-architekta-miasta/park-poludniowy,a,204219 (dostęp: 11.08.2023).

Portzamparc Ch., 2010, *L'ilot ouvert. The open block.* Semapa. Ante Prima, AAM Editions, Paris.

Pringer X., 2007, *La forme urbaine et l'enjeu de sa qualité*, Editions CERTU, Lyon.

Rządowe Centrum Legislacji, 2023, Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r.o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw, https://orka.sejm.gov.pl/proc9.nsf/ustawy/3097_u.htm (dostęp: 11.08.2023).

Stracewska E., 2022, *Będzie Park Południowy w Gdańsku. Radny WdG nazywa decyzję władz „heroiczną", bo miasto mogłoby zarobić na deweloperce*, https://radiogdansk.pl/wiadomosci/region/trojmiasto/2022/05/07/tereny-zielone-i-miejsce-do-rekreacji-takiego-parku-poludniowego-chca-mieszkancy-gdanska/ (dostęp: 11.08.2023).

Souami T., 2009, *ÉcoQuartiers, secrets de fabrication. Analyse critique d'examples europeens*. Editions Les Carnets de l'info, Paris.

Souami T., 2011, *ÉcoQuartiers et urbanisme durable*, „Problemes Politiques et Sociaux", no. 981.

Termomodernizacja.pl, 2022, *ZIELONY DOM – pierwszy precertyfikat przyznany!* https://termomodernizacja.pl/zielony-dom-pierwszy-precertyfikat-przyznany/ (dostęp: 4.04.2023).

Trojanowska M., 2020, *Poszukiwanie standard projektowania ekoosiedli w Polsce*, Wydawnictwa Uczelnianie Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy, Bydgoszcz.

Trojanowska M., 2023, *Projektowanie zielonych przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

CREATING SUSTAINABLE URBAN DESIGN: ECO NEIGHBOURHOODS – SELECTED ISSUES

Summary

Sustainable eco-neighborhoods are a testing ground for many innovations concerning green and blue infrastructure, securing the needs of residents within walking distance, energy self-sufficiency, circular economy and multi-criteria certification. Many of the prototyped solutions proved to be very effective and have an increasing chance of being widely implemented. The paper critically discusses selected solutions and the possibility of their application in Poland.

Keywords: sustainable urban development, eco-neighbourhoods

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.16

Kalina KĘDZIERSKA*, Bartosz KAŹMIERCZAK**

ROLA RZEKI W OŻYWIANIU MIASTA. PRZYKŁAD POZNANIA NA TLE EUROPEJSKICH OSIĄGNIĘĆ W KSZTAŁTOWANIU WATERFRONTÓW

Przekształcanie miast i rewitalizacja utraconej przestrzeni wpisują się w główne cele zrównoważonego rozwoju miast polskich oraz zagranicznych. Poznań, jako miasto historyczne podzielone rzeką Wartą w samym swym centrum, od lat boryka się z problemem niezagospodarowanych terenów nadrzecznych. Celem artykułu jest przedstawienie wybranych procesów rewitalizacji terenów nadwodnych oraz wskazanie, czym powinna charakteryzować się udana rewitalizacja na przykładzie rzeki Mark w Bredzie oraz starego koryta rzeki Turia w Walencji w porównaniu z terenem rzeki Warty w Poznaniu.

Słowa kluczowe: aktywizacja, waterfront, rzeka, Poznań, rewitalizacja

1. WPROWADZENIE

Na świecie ponad dwie trzecie miast jest położonych w dolinach rzek. Miasta o takiej lokalizacji mają silną tożsamość, która bardzo często wynika ze związku z rzeką, jej obecność przynosi wiele korzyści przyrodniczych, społecznych, historycznych czy kulturalnych. Rzeki uważane są za jeden z czynników miastotwórczych, były podstawowym źródłem wody i pożywienia dla okolicznych mieszkańców. Służyły do celów obronnych powstających grodów, w naturalny sposób broniąc je przed najeźdźcami. Dzięki funkcji transportowej rzeki przyczyniały się do rozwoju miast, które budowały się przy ich brzegach. Taki układ urbanistyczny kształtował się do czasów rewolucji przemysłowej. Rozwój technologii i stopniowe pojawianie

* Absolwentka studiów podyplomowych „Planowanie przestrzenne – skala miasta i regionu" prowadzonych na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej.
** Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0001-8436-6963.

się transportu drogowego i kolejowego, a w XX w. transportu lotniczego przyczyniły się do spowolnienia rozwoju transportu rzecznego oraz wycofania się przemysłu z terenów nadrzecznych. Wcześniejsza ekspansja człowieka na tych terenach doprowadziła do przekształcenia rzek oraz ich nabrzeży, jednak dzięki procesom rewitalizacyjnym, którym poddawane są tereny nadrzeczne czy poportowe w ostatnich latach, wzrasta ich atrakcyjność, co wpływa na poprawę jakości miasta. Dzięki tak prowadzonej polityce miejskiej i przyciągnięciu nowych inwestorów tereny waterfrontów stają się miejscem wypoczynku dla mieszkańców miasta oraz przyciągają turystów, którzy chętnie odwiedzają te tereny.

2. PRZEKSZTAŁCENIA TERENÓW RZEKI WARTY

Lokacja miasta Poznania na jego terenach była możliwa dzięki dolinie Warty, chociaż już wtedy wprowadzono pierwsze regulacje rzeki. Powodem były częste powodzie grodu. Obszar doliny, który znajduje się w granicach miasta, został w czasie rozwoju gospodarczego całkowicie przekształcony przez uregulowanie koryta Warty. Pod koniec XIX w. w celu poprawy żeglugi, dostępu do portu przeładunkowego oraz zabezpieczenia przed powodzią koryto rzeki zostało oczyszczone, a jej ostre zakręty wyprostowane. Z początkiem XX w. tereny te odwodniono. W latach 60. XX stulecia podjęto decyzję o zasypaniu zakola Chwaliszewskiego. Był to projekt, który zakładał regulację Warty oraz wykopanie nowego koryta od mostu Chrobrego, przekop Cybiny oraz budowę w tym miejscu mostu. Spowodowało to odcięcie Chwaliszewa i wprowadziło zmianę układu drogowego na Ostrów Tumski. Nowy ciąg komunikacyjny zwany potocznie Trasą Chwaliszewską przejął główny ruch samochodowy i tramwajowy w centrum miasta, co spowodowało, że główna ulica Chwaliszewa straciła swoje znaczenie. Podobnie było z sytuacją Śródki i Ostrowa Tumskiego. Wpłynęło to na znaczące zmniejszenia znaczenia rzeki i jej terenów dla mieszkańców miasta. Natomiast zanik transportu rzecznego, żeglugi oraz odsunięcie zabudowy od tych terenów spowodowało zanik znaczenia gospodarczego rzeki. Dopiero od początku XXI w. tereny te przechodzą stopniową rewitalizację. Wiąże się to z przebiegającym tam Traktem Cesarsko-Królewskim, powstaniem nowych zabudowań na ulicy Tylne Chwaliszewo, budową kompleksu Brama Poznania ICHOT oraz mostu Biskupa Jordana. W planach jest także pełne zagospodarowanie starego koryta rzeki oraz nabrzeża Warty wraz z Półwyspem Chwaliszewskim, gdzie planowane są park nadrzeczny oraz port rekreacyjny.

Ważny udział w procesie urbanistycznym miasta mają kliny zieleni. Poznańskie kliny są jedynym tego rodzaju założeniem w Europie. Jego pomysłodawcą był Władysław Czarniecki, który założył powstanie 10 klinów w Poznaniu, z czego cztery główne, łączące parki miejskie z podmiejskimi lasami.

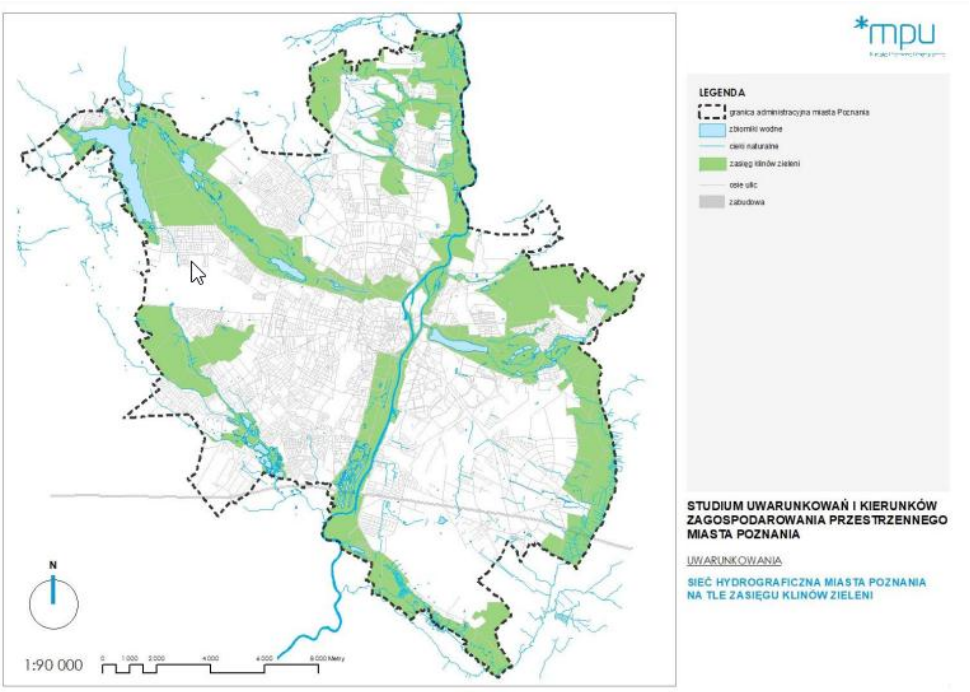


Rys. 1. Most Chwaliszewski i fragment wyspy Chwaliszewskiej przed 1932 r. [Cyryl 2023]



Rys. 2. Ulica Wielka, 2023 r. [fot. Kalina Kędzierska]

System nawiązuje do koncepcji „garden-city" Ebenezera Howarda [Howard 1898/1902]. Położenie klinów jest tożsame z układem rzek w Poznaniu (Warty, Bogdanki, Cybiny) w celu ich ochrony oraz przewietrzania miasta. Wzdłuż klinów wybudowano alejki spacerowe oraz drogi rowerowe. Założenie polegało na wykluczeniu ruchu samochodowego. W latach 70., podczas rozbudowy miasta, idea ta została zawieszona, wprowadzono na ich terenach zakłady przemysłowe, osiedla mieszkaniowe oraz drogi szybkiego ruchu. Obecnie kliny zieleni są chronione, w planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania oraz planach miejscowych, przed lokalizowaniem w ich terenach inwestycji deweloperskich. Kliny zostały włączone w granice obszaru projektu strategii rozwoju rzeki Warty.



Rys. 3. Projekt studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Poznania [Miejska Pracownia Urbanistyczna 2023]

W relację miasta i rzeki zawsze jest wpisane ryzyko wystąpienia powodzi. Ważne jest to, aby w procesie rewitalizacji przeprowadzać analizę i z pełną świadomością możliwości wystąpienia zjawisk ekstremalnych podejmować decyzje związane z inwestycją środków na terenach nadrzecznych. W Europie obserwuje się rosnący trend zainteresowania dolinami rzek pod kątem turystyki, co ma potwierdzenie w Polsce [Januchta-Szostak 2011]. Tak też jest w Poznaniu, gdzie priorytet stanowi pokazanie miasta jako jednego z ważniejszych elementów w „Wielkiej

Pętli Wielkopolski" oraz dotarcie z pakietem ofert dla turystów z kraju czy Europy. Niestety, ze względu na wieloletnie zaniedbanie rzek, zbyt niski stan wód, zły stan techniczny umocnień brzegów oraz brak portów rzecznych ruch ogranicza się do żeglugi o charakterze turystycznym czy rekreacyjnym. Dlatego w nowo opracowanym projekcie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta wskazuje się możliwość lokalizacji przystani i portów dla żeglugi pasażerskiej i turystyki wodnej. Studium wprowadza pięć stref podziału doliny Warty w oparciu o kliny zieleni:

- Strefa południowego klina zieleni. To teren od południowych granic miasta do mostu Przemysła I. Teren, gdzie priorytetem są funkcje środowiskowe. Dopuszczone zostaje uzupełnienie odcinków Wartostrady po obu stronach rzeki. Wszystkie uzupełnienia podlegają podporządkowaniu walorom środowiskowym.
- Strefa sportu, zlokalizowana pomiędzy mostem Przemysła I a mostem Królowej Jadwigi. W tej strefie wskazuje się na lokalizację boisk i urządzeń sportowych, plaż miejskich i elementów związanych z zagospodarowaniem terenów przywodnych. Na poprawę funkcjonalności i dostępności tych terenów ma wpłynąć budowa kładki łączącej dwa brzegi. Nastąpi ona w miejscu przy niedawno rewitalizowanych Łazienkach Rzecznych.
- Strefa śródmiejska, czyli centrum miasta. Włodarze miasta stawiają na rozwój funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej, który ma nastąpić poprzez powstawanie nowych obiektów gastronomicznych, kulturalnych, mariny nadrzecznej oraz tarasów nadrzecznych wraz z poprawą infrastruktury ma się przyczynić do zwiększenia atrakcyjności strefy.
- Strefa rekreacji obejmująca teren Ostrowa Tumskiego, Szelągu, obszar na wysokości Zawad sięgający do mostu Lecha, na tym terenie zaplanowano dalszy rozwój funkcji wypoczynkowo-rekreacyjnej.
- Fragment północnego klina zieleni zostanie podporządkowany funkcji przyrodniczej z zachowaniem naturalnej doliny rzeki.

3. RZEKA I JEJ OTOCZENIE

3.1. Definicja waterfrontu

Tereny miast położone nad rzekami czy zbiornikami wodnymi są nazywane „waterfrontem", jest to określenie z języka angielskiego, często tłumaczone jako „nabrzeże" [Bab.la 2023]. Są to „obszary ulokowane nad naturalnym zbiornikiem wodnym, jeziorem, rzeką bądź morzem. Z reguły jednak termin ten odnosi się do obszarów stykowych znajdujących się pomiędzy strukturami miejskimi a portowymi" [Wikipedia 2022]. Natomiast jeżeli mówimy o waterfroncie z punktu widzenia planowania przestrzennego, to chodzi o teren miasta, który przylega do linii

brzegowej miejscowego zbiornika wodnego. Dolina rzeki pełni funkcję przewietrzania i korytarza ekologicznego miasta. Przez swoje położenie tereny te powinny być odpowiednio zagospodarowane. Bliskość wody z jednej strony przyczynia się często do zalewania tych terenów, jednak dzięki temu można je wykorzystać do celów turystycznych i rekreacyjnych, czyli istotnych dla środowiska i mieszkańców [Januchta-Szostak 2009a]. Współcześnie w miastach to z reguły tereny poprzemysłowe związane z transportem wodnym. Poprzez rewitalizację tych terenów wzbogaca się atrakcyjność miasta [Lorens 2013].



Rys. 4. Bilbao, waterfront Abandoibrra [Architizer 2023]

3.2. Rola waterfrontów w zrównoważonym rozwoju miast

Zmiana systemu w Polsce z gospodarki centralnie planowanej do udziału lokalnych samorządów w planowaniu przestrzennym doprowadziła do przewartościowań, jeżeli chodzi o kierunki rozwoju polskich miast. Główne cele to poprawa jakości oraz komfortu życia mieszkańców dzięki wzrostowi gospodarczemu i rozwojowi miejscowej turystyki.

Poprzez aktywizację przestrzeni miast dostosowanej do potrzeb ich mieszkańców, możemy wprowadzać nową przestrzeń, która zastąpi tę chaotyczną i niefunkcjonalną, co może przyczynić się do nowej tożsamości miejsca. Wcześniejsze zaniedbania w zakresie kreowania atrakcyjnych i funkcjonalnych przestrzeni publicznych w znacznym stopniu przyczyniły się do wyludniania miast. Większa liczba ludzi w poszukiwaniu terenów bardziej otwartych zdecydowała się na przepro-

wadzkę do terenów podmiejskich. To zjawisko można spowolnić, nie jest to jednak możliwe w miastach, które przeżywają kryzys własnej tożsamości. Anonimowość miast odbija się na nich negatywnie, przyczynia się do spadków demograficznych oraz gospodarczych.

Według najnowszych trendów w urbanistyce miasta, nastawione są na międzyludzkie interakcje, dobrze skomunikowane, pozbawione barier i pełne zieleni. Zmiany, z którymi mamy do czynienia, np. ekonomiczne, społeczne i środowiskowe, mają bardzo ważny wpływ na poziom życia w miastach. Badania i innowacje w zakresie zrównoważonego rozwoju miast cieszą się dużym zainteresowaniem nie tylko wśród urbanistów i architektów, ale i u włodarzy miast czy mieszkańców. Coraz bardziej istotne są ekologia i obecność natury w życiu człowieka, dzięki wpływowi na nasze życie. Zieleń nie tylko pozytywnie wpływa na nasze samopoczucie, ale także na nasze zdrowie psychiczne czy kreatywne myślenie. W 2017 r. zaczął zyskiwać na popularności design oparty na biofilii. Erich Fromm, amerykański psychoanalityk niemieckiego pochodzenia, opisuje ją jako„namiętną miłość życia i wszystkiego, co żyje" [Fromm 1998: 408]. Następnie to pojęcie wykorzystał amerykański biolog Edward O. Wilson [1984], który zasugerował, że relacja ludzi z przyrodą ma podłoże genetyczne. Według niego człowiek miał kontakt z naturą przez 90% swego istnienia. Projektowanie zgodnie z tym trendem tworzy przestrzeń miejską uwzględniającą rodzimą roślinność oraz lokalny charakter krajobrazu. Przykładem są tutaj budynki ekologiczne porośnięte roślinnością, jak budynki Amazona w Seattle oraz *Bosco Verticale* w Mediolanie. Nowymi, kreatywnymi sposobami na wprowadzanie zieleni do miast są „parki kieszonkowe", czyli małe zielone skwerki dające wytchnienie spacerowiczom.

Zainteresowanie zdrowym trybem życia zmusza włodarzy miast do dostosowania przestrzeni publicznej. Wymaga to większej dostępności dla ludzi, czyli *smart mobility*[1]. Trend skupia się na mieszkańcach miast, zapewnia im możliwość dostępu do każdej przestrzeni publicznej bez względu na psychiczny czy fizyczny stan zdrowia użytkowników. Samochody nie odgrywają już tak ważnej roli w projektowaniu, nacisk kładzie się na komunikację miejską, rowery oraz na pieszych jako głównych użytkowników miast. Powstają miejsca przyjazne pieszym, gdzie ruch samochodów jest ograniczony, przez co drogi są węższe z korzyścią dla szerszych chodników.

Powstają także takie modele jak tworzenie przestrzeni, gdzie zaciera się granica między przestrzenią prywatną a publiczną. Przestrzeń publiczna ma być przedłużeniem naszego mieszkania. Często jest to też spowodowane budowaniem małych mieszkań. Mieszkania czy domy z większym metrażem powstają poza granicami

[1] *Smart mobility* to jeden z czynników koncepcji miasta zrównoważonego, czyli smart city. Koncepcja ta została przyjęta przez badaczy z Uniwersytetu w Wiedniu do przedstawienia raportu w 2007 r. *Smart cities – ranking of European medium-sized cities*. Smart mobility odnosi się do mobilności, czyli zarządzania komunikacją i transportem w sposób kreatywny i z zastosowaniem współczesnych technologii.

dużych miast. Wynika to z potrzeby posiadania domów oraz cen nieruchomości. Skutkiem tego jest wyludnienie centrów miast, czyli suburbanizacja, rozlewanie się struktury na przedmieścia (*urban sprawl*)[2]. Na obszarach podmiejskich powstają tzw. miasta-sypialnie. Głównie są to tereny niegdysiejszych wsi położonych w rejonie większych miast, których mieszkańcy dojeżdżają do pracy w centrum. W ostatnich latach w miastach pojawiły się inicjatywy polityczne mające na celu ponowny rozwój miast. Ma to na celu zachęcenie do osiedlania się w nich. Często są to tereny po gruntownej przebudowie oraz rewitalizacji.

Tereny nadwodne mają bardzo atrakcyjną i bogatą ofertę, dlatego ich odpowiednie zagospodarowanie pozwala na wyeksponowanie walorów rzeki. Mieszkańcy, będąc nad rzeką, obcują z przyrodą, latem można znaleźć tam ochłodę, natomiast przez cały rok tym terenom towarzyszą pozytywne doznania estetyczne oraz atrakcje zależne od oferty programowej zależnej od konkretnego terenu. Waterfronty powinny być postrzegane w całościowym procesie rewitalizacji miasta ze względu na ich unikalność w przestrzeni publicznej [Lorens 2009].

W rewitalizacji waterfrontów zakłada się ich wielofunkcyjność, gdzie szczególnie wyróżniają się funkcja turystyczna i rekreacyjna. Funkcja turystyczna tworzy miejsce wypoczynku dla zwiedzających pomiędzy kolejnymi obiektami do zwiedzania. Jest miejscem dla spacerowiczów i mieszkańców, w którym mogą się spotkać. Turystyka wprowadza nie tylko aspekt wypoczynkowy, ale też biznesowy. Powstawanie obiektów gastronomicznych, hotelowych czy muzealnych w budynkach już istniejących lub uzupełnianie bazy przez budowę nowych, sprowadza turystów na tereny waterfrontów oraz jednocześnie powoduje rozwój wskazanych usług na tych terenach. Do rozwoju funkcji rekreacyjnej natomiast przyczyniają się miejscowe plaże czy różnego rodzaju urządzenia. Mogą być to boiska, siłownie, ogólnodostępne parki oraz zielone skwery czy ścieżki rowerowe.

Kolejne funkcje, którą pełnią, to funkcja rozrywkowa i kulturalna. Za przykład mogą służyć tutaj centra naukowo-edukacyjne (Centrum Nauki Kopernik w Warszawie), muzea (Muzeum Emigracji w Gdyni) czy galerie sztuki. W Bydgoszczy, w rewitalizowanej części miasta zlokalizowano Opera Nova nad rzeką Brdą. Dobrze rozbudowane zaplecze hotelowe sprzyja rozwojowi funkcji gastronomicznej. Chodzi nie tylko o gastronomię hotelową, lecz także o gastronomię ogólnodostępną czyli kawiarnie, restauracje dostępne nie tylko dla turystów, ale dla wszystkich mieszkańców miasta.

Dużo uwagi wskazanym czynnikom przy rewitalizacji waterfrontów poświęca organizacja *Project for Public Spaces*. Ma ona na swoich stronach internetowych kilkanaście zasad, aby nabrzeże stało się tętniącym życiem miejscem publicznym.

[2] *Urban sprawl* – intensywna urbanizacja przedmieść i terenów wiejskich. W odróżnieniu do suburbanizacji to proces niekontrolowany, wprowadzający zmiany w środowisku naturalnym na danym obszarze, często towarzyszą temu złe praktyki inwestorskie [Dictionary Cambridge 2023].

Najważniejszym punktem jest założenie, że plany mają być zgodne z celami publicznymi, a nie z krótkoterminowymi korzyściami finansowymi. Zaangażowanie społeczne będzie wynikać z założenia, że nabrzeże z natury jest dobrem publicznym. Ważne jest to, aby stworzyć wspólną wizję społeczeństwa. Chodzi o przedstawienie celów, do których należy dążyć. Taka wizja jest elastyczna i może być wdrażana stopniowo, zaczynając od małych eksperymentów, często staje się odważniejsza, gdy entuzjazm społeczny do wprowadzania zmian rośnie, a transformacja nabrzeża zyskuje na wiarygodności. Kolejnym istotnym w ich (PPS) programie punktem jest tzw. *THE POWER OF TEN*. Polega on na wyznaczeniu 10 miejsc docelowych, jednak nie tzw. otwartej przestrzeni, powinny być to miejsca, gdzie pobliscy mieszkańcy, firmy, organizacje społeczne i inni interesariusze zaczną definiować zastosowania i działania, które chcą zobaczyć w każdym miejscu. Idealnie byłoby, gdyby każde miejsce docelowe zapewniało dziesięć rzeczy do zrobienia, co tworzy zróżnicowaną, wielowarstwową aktywność, zapewniając, że żadne jedno użycie nie będzie dominować. Następnie te dziesięć miejsc należy włączyć jako całość do wizji nabrzeża. Ważnym czynnikiem jest połączenie ich i zapewnienie dostępu komunikacyjnego do przestrzeni waterfrontu. Tworzenie połączeń oznacza również zachęcanie ludzi do poruszania się po nabrzeżu pieszo lub rowerem, zamiast polegania wyłącznie na samochodzie. Przykładem tutaj może być Esplanade w Helsinkach w Finlandii.

Ważne w postulatach PPS jest zapewnienie dostępu dla ludzi. Dostęp oznacza również, że ludzie mogą faktycznie wchodzić w interakcje z wodą na wiele sposobów, np. pływanie lub wędkowanie, spożywanie posiłków lub pikniki w porcie, wchodzenie na pokład łodzi lub karmienie kaczek. Jeśli nie ma możliwości bezpośredniego dotknięcia wody, ludzie powinni mieć dostęp do innego rodzaju wody w pobliżu, np. natryski, baseny czy fontanny. Trzeba zachęcać do całodobowej aktywności poprzez ograniczanie zabudowy mieszkaniowej oraz zintegrowanie zajęć sezonowych w każdym z miejsc docelowych. Nabrzeża, które mogą rozwijać się w warunkach całorocznych, będą czerpać korzyści z większej aktywności gospodarczej i większej liczby obiektów użyteczności publicznej.

3.3. Przykłady rewitalizacji waterfrontów

Rewitalizacja terenów rzecznych oraz wprowadzenie nowych funkcji z terenów poprzemysłowych lub jak w przypadku Poznania niezagospodarowanych powoduje ich odrodzenie i korzystny wpływ na rozwój miasta. Ciekawe rewitalizacje waterfrontów to odkopanie starego koryta rzeki Mark w Bredzie oraz wykorzystanie starego koryta rzeki Turia pod budowę Miasta Sztuki i Nauki w Walencji.

Miasto Breda o populacji 180 tys. mieszkańców położone jest w południowej części Holandii u zbiegu rzek Mark i Aa. Obie rzeki były wykorzystywane do celów transportowych ludzi i towarów oraz do celów komunalnych i militarnych. Obie odpowiadają za historyczny układ przestrzenny miasta. W drugiej połowie XX w.

w Bredzie, jak i w wielu innych miastach, wskutek rozwoju transportu drogowego oraz przemysłu samochodowego wprowadzono zmiany w układzie drogowym oraz zwiększono liczbę miejsc parkingowych w historycznej części Bredy. Aby do tego doszło, przekształcono wiele ulic oraz placów oraz cieków wodnych. Ze względu na złą jakość wody w rzece Mark zdecydowano o jej częściowym zasypaniu. W tym miejscu powstał parking podziemny. Niestety, skutki takich zmian były raczej negatywne. W obrębie terenów przekształconych zauważono spadek jakości przestrzennej, ekonomicznej i społecznej. Doszło do wyludniania tej części miasta i znaczącego zmniejszenia aktywności handlowej oraz wartości nieruchomości. Pojawił się także problem z gospodarką wodną w mieście, głównie z odprowadzeniem wody deszczowej. W latach 90. XX w. zdecydowano się na rozpoczęcie procesu wprowadzenia rzeki Mark do miasta. Powstał plan rewitalizacji rzeki, w którym uczestniczyły władze miasta, urbaniści, zainteresowane strony oraz mieszkańcy. Do prac przystąpiono w 2004 r., a od 2006 r. miasto znów może pochwalić się obecnością rzeki. Wpłynęło to pozytywnie na jakość terenów miejskich, poprawę gospodarki, sytuacji społecznej oraz jakość życia mieszkańców. Poprawiona została także retencja w mieście, poprzez zatrzymanie oraz odprowadzenie wody deszczowej.



Rys. 5. Kanał i łodzie w centrum Bredy [Istock foto 2018]

Innym rozwiązaniem jest zagospodarowanie starego koryta rzeki Turia w Walencji. Turia to rzeka wpadająca do Zatoki Walenckiej Morza Śródziemnego, która do

połowy XX w. przepływała przez Walencję. Po powodzi, która w 1957 r. nawiedziła miasto, zdecydowano się na wybudowanie kanału, którym przekierowano rzekę z dala od centrum miasta, a stare koryto osuszono i przemieniono w park, czyli tzw. ogrody Turii. W miejscu tym powstał teren zieleni wypoczynkowej, która przecina miasto, a jej rozgałęzienia sięgają również do sąsiadujących z nią stref. Na długości prawie dwóch kilometrów w starym korycie rzeki Turia znajduje się Ciudad de las Artes y las Ciencias, czyli Miasto Sztuki i Nauki w Walencji. Zaprojektowane przez architekta Santiago Calatravę. Widać w projekcie inspirację naturą, autor nawiązuje do położenia Walencji, związanej nierozerwalnie z wodą. Do budowy obiektów zostały wykorzystane elementy charakterystyczne dla Calatravy, czyli połączenie betonu, stali oraz ceramicznych kafelków. Kompleks ten uznany został za jeden z 12 skarbów Hiszpanii. Jego budowa rozpoczęła się w 1996 r., a ostatni budynek oddano do użytku w 2009 r. Składa się ono z sześciu surrealistycznych budowli i każda z nich ma inny charakter i funkcje. *L'Hemisfèric* to budynek o kulistym kształcie, gdzie znajduje się kino oraz planetarium. Może tam zobaczyć pokazy o naszej galaktyce i kosmosie. Odbywają się także tutaj wydarzenia kulturalne, koncerty, pokazy czy wystawy. Połączenie niezwykłej architektury, przypominającej ludzkie oko z nowoczesną technologią, cieszy się dużą popularnością wśród turystów, którzy wracają stamtąd z niezapomnianymi wrażeniami. *L'Umbracle* to punkt widokowy otoczony ogrodami. Został zaprojektowany jako oaza harmonii i spokoju, gdzie ciche ścieżki oraz piękne krajobrazy sprzyjają odpoczynkowi od codziennego zgiełku. Miejsca do siedzenia oraz wysokie ściany, którymi jest otoczony ogród zostały zaprojektowane tak aby cieszyć się widokami również w upalne dni, jest bowiem idealnym miejscem do odpoczynku w cieniu. *Museo de las CienciasPrincipe Felipe*(Muzeum Nauki im. Księcia Filipa), które znajduje się w budynku o formie wygiętej łodzi jest połączeniem rozrywki z nauką. Jest miejscem zachęcającym do interakcji z eksponatami oraz głębsze poznanie biologii czy fizyki z astronomią. Ogromna kopuła planetarium służy do pokazów o Wszechświecie. *L'Oceanogràfic* to muzeum morskie, jedno z największych w Europie, pozwala zobaczyć ponad 500 gatunków morskich roślin i zwierząt oraz to, jak wygląda ich naturalne środowisko. *Palau de les Arts Reina* (Pałac Nauki im. Królowej Zofii), to z kolei budynek kształtem przypominający głowę rekina jest siedzibą najważniejszej instytucji kulturalnej w kraju. Położony nad brzegiem Morza Śródziemnego jest wyposażony w cztery sale teatralne, odbywają się tutaj przedstawienia baletowe, koncerty muzyczne i operowe oraz wystawy nauki i sztuki. Ten futurystyczny budynek zachwyca swoją prostotą i elegancją. *L'Agora*, czyli obszar, gdzie jest centrum kongresowe i wystawiennicze. Odbywają się tutaj liczne targi, konferencje, koncerty oraz wystawy. To niepowtarzalna konstrukcja z dachem i kopułą w kształcie łuku. Cały kompleks pełni funkcję parku miejskiego i pozwala na aktywność fizyczną i wypoczynek. Jest miejscem usług publicznych, wokół budynków rozlokowane są kawiarnie, wypożyczalnie rowerów czy desek typu SUP (stand uppaddle).



Rys. 6. Ciudad de las Artes y las Ciencias, czyli Miasto Sztuki i Nauki w Walencji [Wikipedia 2020]

W ramach Planu Rozwoju Miasta Poznania na lata 2005-2010 poznańska Śródka została poddana rewitalizacji. Powstała wtedy również koncepcja założenia placówki kulturalnej ICHOT (Interaktywne Centrum Historii Ostrowa Tumskiego), która miała przyczynić się do zwiększenia znaczenia turystyki rekreacyjnej i kulturowej poprzez zwiększenie atrakcyjności tego obszaru. Prace budowlane kompleksu budynków Bramy Poznania ICHOT zakończono w 2014 r. Założenie kompleksu polega na rozlokowaniu po obu stronach rzeki Cybiny budynków, połączonych łącznikiem w formie kładki, zawieszonej na rzeką. Budynek główny, to budowla współczesna, zlokalizowana na Śródce, na prawym brzegu rzeki Cybiny, ekspozycja ma charakter multimedialny, jej zadaniem jest przybliżenie zwiedzającym dziedzictwa kulturowego Ostrowa Tumskiego. Drugi obiekt to odnowiony zabytkowy budynek dawnej Twierdzy Poznań, wykorzystywany jest jako przestrzeń wystaw czasowych. Podjęto wtedy także decyzję o odbudowie mostu, łączącego Śródkę z Ostrowem Tumskim co miało przyczynić się do również przyczynić do zastopowania degradacji dzielnicy oraz jej ożywienia. Wcześniejszy most rozebrano w latach 70., podczas budowy trasy Chwaliszewskiej, jego funkcję komunikacyjną przejął nowo wybudowany Most Mieszka I, co spowodowało zerwanie 1000-letniego traktu komunikacyjnego i przyczyniło się do marginalizacji Środki. W 2007 r. zakończono prace związane z budową Mostu Biskupa Jordana w Poznaniu, zwanego Mostem Cybińskim lub Śródeckim. Z nowym mostem związane są nowe zwyczaje, takie jak wieszanie „kłódek miłości" na jego poręczach. Okolica mostu jest także popularnym miejscem dla sesji zdjęciowych. Rewitalizacja objęła także Chwaliszewo. Od 2008 r. pomiędzy nowym a starym korytem Warty powstały budynki mieszkalno-usługowe, które mają nawiązywać do istniejącej zabudowy. Budynki mieszczą się przy ulicy Szy-

perskiej i jest to jedyny zurbanizowany fragment waterfrontu Warty w Poznaniu, a nie nadbrzeżne skarpy. Z drugiej strony mostu Bolesława Chrobrego, pomiędzy ulicami Chwaliszewo aTylne Chwaliszewo, powstały również budynki mieszkalno-usługowe. Inwestycja jest dopełnieniem zabudowy frontu wodnego od wschodniej strony mostu. Rewitalizacja, która ma ożywić tę część Poznania, to także historia Mostu Chwaliszewskiego. Od średniowiecza istniał on jako łącznik pomiędzy Starym Rynkiem a Ostrowem Tumskim. W swojej długiej historii był wielokrotnie niszczony przez powodzie nawiedzające miasto, został doszczętnie zniszczony podczas walk wojennych w Poznaniu. Po II wojnie światowej go odbudowano, jednak stopniowo tracił na znaczeniu. Rozebrano go w 1968 r., kiedy zasypano stare koryto Warty. Do dzisiaj jedynymi pozostałościami są fragmenty muru oporowego starego koryta Warty. Przęsło mostu odtworzono kilka lat temu jako symboliczną iluminację pomiędzy ulicami Chwaliszewo a ul. Wielką, na placu Międzymoście. Inwestycja miała być elementem świątecznej dekoracji, jednak zdecydowano się na pozostawienie jej na stałe.



Rys. 7. Brama Poznania [K. Kędzierska]

4. PODSUMOWANIE

Przestrzenie nadwodne są ciekawym przykładem terenów miejskich. Ich rewitalizacja jest jednym z większych wyzwań dla urbanistów i współczesnych miast. Jednak z odpowiedniego zagospodarowania waterfrontów wynikają korzyści zarówno społeczne, jak i ekonomiczne. Dzięki zainteresowaniu inwestorów, miesz-

kańców miast oraz turystów doliny rzeczne wzbogacają miasto, a odpowiednio wprowadzona komunikacja miejska z centrum miasta, rozwiązania przestrzenne oraz odpowiednie funkcje sprawiają, że tereny nadrzeczne stają się istotne w przestrzeni miejskiej. Lekceważenie rzeki poprzez zaniechanie rewitalizacji jest niewykorzystaniem jej potencjału dla przyszłego rozwoju miasta. Omówione przykłady rzeki Mark oraz Turia pokazują, jakie zmiany są możliwe, jeżeli chodzi o zagospodarowanie terenów rzecznych. Każde z rozwiązań jest zgodne z kierunkiem, w którym władze miejski chciały rozwijać te tereny. W przypadku Walencji było to przywrócenie terenów nieużywanych i zamiany w przestrzeń publiczną z obiektami nauki i kultury. Holenderskie rozwiązanie było odpowiedzią na potrzeby mieszkańców. Problematyka wodna w Holandii była szeroko omawianym tematem. Holendrzy wprowadzili i opanowali metodologię łączącą kwestię problemu częstych powodzi na terenach miejskich oraz poprawę jakości naturalnego środowiska na terenach nadrzecznych (*Room for the Rivers*) [Januchta-Szostak 2009b]. Przestrzenie w Bredzie oraz w Walencji skupiają się na stworzeniu przestrzeni, która jest jednocześnie wykorzystywana przez mieszkańców oraz przez turystów. Tereny wodne służą przede wszystkim mieszkańcom jako miejsce do rekreacji. W Poznaniu ze względu na uwarunkowania klimatyczne tereny te cieszą się popularnością tylko w określonych miesiącach. Aktualnie nie ma infrastruktury do całorocznego użytkowania. W ostatnich latach nabrzeża zostały zrewitalizowane, wprowadzono usprawnienia komunikacyjne w formie budowy oświetlenia, dokończenia budowy Wartostrady oraz uporządkowano te tereny. W Strategii Rozwoju Rzeki Warty w Poznaniu przewidziana jest budowa mariny, nowych przepraw mostowych. Pojawienie się kolejnych obiektów rekreacyjnych i kulturalnych zachęca mieszkańców do spędzania wolnego czasu przy jej brzegach, odnajdywania potencjału sportowego i turystycznego.

Połączenie odpowiedniego zagospodarowania przestrzeni wraz z potencjałem, jaki mają tereny rzeczne w miastach, sprzyja poprawie jakości życia społecznego w mieście.

LITERATURA

Fromm E., 1998, *Anatomia ludzkiej destrukcyjności*, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań.

Giffinger R., Kalasek R., Fertner Ch., Milanović N.P., 2007, *Smart cities – Ranking of European medium-sized cities, Vienna, Centre of Regional Science*, Vienna University of Technology, Vienna.

Howard E., 2015, *Garden Cities of Tomorrow*, Createspace Independent Publishing Platform.

Januchta-Szostak A., 2009a, *Rola architektury w kształtowaniu tożsamości miejskich frontów wodnych*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej, Architektura i Urbanistyka", z. 19.

Januchta-Szostak A., 2009b, *The public space of the river on example of the Warta valley in Poznań*, w: *Water in the townscape*, red. A. Januchta-Szostak, Wydawnictwo Politechniki, Poznańskiej, Poznań.
Januchta-Szostak A., 2010, *Miasto w symbiozie z wodą*, „Czasopismo Techniczne, Politechniki Krakowskiej".
Januchta-Szostak A., 2011, *Fronty wodne w krajobrazie zurbanizowanym*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
Januchta-Szostak A., 2012, *Usługi ekosystemów wodnych w miastach*, w: *Zrównoważony rozwój – zastosowania nr 3*, red. T. Bergier, J. Kronnenberg, Fundacja Sendzimir, Kraków.
Januchta-Szostak A., 2017, *Zagospodarowanie terenów zagrożonych powodzią w nadwarciańskich miastach wielkopolskich*, „Przegląd Budowlany".
Klause G., 2008, *Rzeki w Poznaniu – rekreacyjny i turystyczny atut czy kłopot*, Wydawnictwo Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu, Poznań.
Szwed J., 2016, *Współczesna rola bulwarów w mieście*, Politechnika Krakowska, Kraków.
Lorens P., 2009, *Współczesne tendencje rozwoju struktur miejskich. Znaczenie procesów przekształceń i rewitalizacji*, w: *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk.
Lorens P., 2013, *Współczesne trendy zmian w strukturze i funkcjonowaniu miast*, w: *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, red. P. Lorens, I. Mironowicz, seria „Miasto • Metropolia • Region"; Akapit-DTP, Gdańsk, s. 6-32.
Muszyńska-Jeleszyńska D., 2013, *Tereny nadrzeczne w aspekcie rozwoju i rewitalizacji miast*, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz.
Program Ochrony Środowiska do roku 2010 dla województwa poznańskiego – studia i materiały „Gospodarka wodna i ochrona wód", 1993, Urząd Wojewódzki w Poznaniu.
Wilson E.O., 1984, *Biophilia*, Harvard University Press, Cambridge.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Architizer, 2023, https://architizer.com/projects/bilbao-waterfront-master-plan-and-urban-design/ (dostęp: 19.04.2023).
Bab.la, 2023, https://pl.bab.la/slownik/angielski-polski/waterfront (dostęp: 7.06.2023).
Cambridge Academic Content Dictionary, 2023, https://dictionary.cambridge.org/pl/dictionary/english/urban-sprawl (dostęp: 10.05.2023).
CYRYL Wirtualne Muzeum Historii Poznania, 2022, https://cyryl.poznan.pl/kolekcja/most-chwaliszewski-mkz/ (dostęp: 7.06.2023).
Istockphoto, 2018, https://www.istockphoto.com/pl/zdj%C4%99cie/kana%C5%82-i-%C5%82odzie-w-centrum-miasta-breda-holandia-gm963711118-263183720/ (dostęp: 19.06.2023).
Miejska Pracownia Urbanistyczna w Poznaniu, 2023, Projekt nowego STUDIUM, https://www.mpu.pl/mim/wortals/mpu/news,9620/projekt-nowego-studium,178813.html (dostęp: 7.05.2023).
Poznań.naszemiasto, 2014, https://poznan.naszemiasto.pl/poznan-odzyskuje-doline-warty/ar/c3-2724328 (dostęp: 10.05.2023).
Project for Public Spaces How to Transforma Waterfront, 2009, https://www.pps.org/article/turnwaterfrontaround (dostęp: 7.05.2023).

Strategia rozwoju rzeki Warty 2012-2030, https://www.poznan.pl/mim/wortals/mpu/-,p,57004,59203,59205.html (dostęp: 10.05.2023).
Wikipedia, 2020, https://es.wikipedia.org/wiki/Ciudad_de_las_Artes_y_las_Ciencias (dostęp: 19.06.2023).
Wikipedia, 2022, https://pl.wikipedia.org/wiki/Waterfront (dostęp: 7.05.2023).

ROLE OF RIVER IN REVITALIZATION OF THE CITY. EXAMPLE OF POZNAN COMPARED TO EUROPEAN ACCOMPLISHMENTS IN DEVELOPING WATERFRONTS

Summary

Transformation of cities and revitalization of lost space is in line with main goals of sustainable development of cities in Poland and abroad. Poznan, as a historic city divided by river Warta in its very center, has been struggling with the problem of undeveloped waterfront areas for many years. The aim of this article is to show selected waterfront revitalization processes and what should characterize successful revitalization based on examples of rivers Mark in Breda and Turia in Valencia in comparison to river Warta in Poznan.

Keywords: activation, waterfront, river, Poznań, revitalization

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.17

Katarzyna ŻURAWSKA[*], Agnieszka KASIŃSKA-ANDRUSZKIEWICZ[**]

SKUTECZNOŚĆ INSTRUMENTÓW PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO W KREOWANIU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU KOSTRZYNA NAD ODRĄ

Celem niniejszej pracy jest ocena skuteczności narzędzi planistycznych zaoferowanych przez ustawodawcę oraz ukazanie, że nagminnie wykorzystywane w planowaniu przestrzennym decyzje o warunkach zabudowy stanowią zagrożenie dla ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju. Przykład Kostrzyna nad Odrą pokazuje, że problem suburbanizacji dotyczy nie tylko metropolii, ale także mniejszych jednostek samorządowych. Poprzez analizę wydanych na terenie miasta decyzji przedstawiono problem rozlewania się zabudowy i bezradność organu wobec obowiązujących przepisów. Dokonano oceny przyjętych planów miejscowych i ich znaczenia w kształtowaniu przestrzeni publicznej. W konsekwencji praca potwierdza tezę, że uregulowania systemowe odpowiedzialne za prawidłowe kształtowanie polityki przestrzennej stanowią w praktyce istotny problem. Nawet przyjęcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie daje gwarancji, że powstaną samowystarczalne i estetyczne obszary funkcyjne.

Słowa kluczowe: instrumenty prawne planowania przestrzennego, ład przestrzenny

1. WPROWADZENIE

Kształtowanie przestrzeni urbanistycznych w znaczącej mierze uzależnione jest od dostępnych instrumentów prawnych, m.in. narzędzi planistycznych, których funkcjonowanie reguluje ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [Dz.U. 2022.503]. Gmina, jako podstawowa jednostka samorządu terytorialnego, została wyposażona w instrumenty, dzięki którym może w efektywny sposób zarządzać przestrzenią, a realizacja określonych celów musi przebiegać zgodnie z zasadą

[*] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury.
[**] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0002-9282-4722.

zrównoważonego rozwoju i ładu przestrzennego. Obowiązujący w Polsce system planowania przestrzennego oparty jest na rozwiązaniach określonych w: studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz decyzjach o warunkach zabudowy wydawanych w przypadku braku planu. Zgodnie z art. 3 wcześniej wskazanej ustawy do zadań własnych gminy należy prowadzenie polityki przestrzennej, w tym uchwalanie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Sporządzającym przedmiotowe dokumenty planistyczne w rozumieniu ustawy jest wójt, burmistrz lub prezydent miasta. W literaturze przedmiotu podkreśla się, że system planowania przestrzennego powinien być przejrzysty oraz umożliwiać zarówno w skali lokalnej, regionalnej, jak i krajowej wdrażanie ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju [Zachariasz 2012].

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego jest jednym z wielu dostępnych instrumentów prawnych odgrywających rolę w kształtowaniu przestrzeni. Dokument kreuje i określa lokalne zasady zagospodarowania terenów, pełni funkcję informacyjną oraz promocyjną. Gminy muszą sporządzić je obowiązkowo. Według Niewiadomskiego „studium pełni trzy podstawowe funkcje: polegającą na określeniu założeń polityki rozwoju przestrzenno-gospodarczego, koordynującą ustalenia planu miejscowego, służącą promocji gminy na zewnątrz, stanowiąc zachętę dla inwestorów" [Niewiadomski 2003]. Studium nie jest aktem prawa miejscowego, na podstawie którego mogłyby być wydawane decyzje administracyjne, ustalenia w nim zawarte są wiążące jedynie w przypadku opracowywania miejscowych planów zagospodarowania [LEX nr 3412455]. Ustawodawca wymóg zgodności planów miejscowych ze studium zapisał wprost w art. 9 ust. 4 ustawy.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego stanowi kluczowy instrument w całym systemie planistycznym. Dzieje się tak dlatego, że stanowi akt prawa miejscowego, który wywołuje skutki bezpośrednio wiążące dla właścicieli nieruchomości. Projekty budowalne są weryfikowane pod względem zgodności z miejscowym planem na etapie wydawania pozwoleń na budowę bądź decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Od treści tego dokumentu zależy wydanie konkretnej decyzji administracyjnej. Zgodnie z rozporządzeniem plan miejscowy określa m.in.: przeznaczenie terenu, zasady ładu przestrzennego, zasady ochrony środowiska i krajobrazu kulturowego, wymagania dla przestrzeni publicznych, parametry zabudowy, w tym wskaźniki intensywności zabudowy, linie zabudowy, gabaryty, tereny zagrożone np. powodzią, zasady scalania gruntów [Dz.U. 2021 r. poz. 2404].

W przypadku braku miejscowego planu zgodnie z art. 50 ustawy o pzp wydawane są decyzje o warunkach zabudowy. Wydanie decyzji uzależnione jest od łącznego spełnienia przesłanek wymienionych w art. 61 ust. 1 ustawy. W orzecznictwie podkreśla się, iż spełnienie przesłanek wiąże organ prowadzący postępowanie w sprawie ustalenia warunków zabudowy, tzn. obliguje organ do wydania pozytywnej decyzji o warunkach zabudowy. Zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z 23 kwiet-

nia 2021 r., sygn. II SA/Kr 88/21, „Przesłanki na podstawie, których organ wydaje decyzje o warunkach zabudowy, określone zostały wyłącznie przepisem art. 61 ust. 1 ustawy pzp. Innymi słowy brak podstaw by odmówić wydania warunków zabudowy dla zamierzenia inwestycyjnego, które spełnia te kryteria z powołaniem się na inne okoliczności. Sytuację, w której organ administracji odmowę ustalenia warunków zabudowy uzasadnia innymi niż określone w art. 61 ust. 1 ustawie pzp kryteriami, należy uznać za niedopuszczalną" [LEX nr 3178775].

Obok miejscowych planów i decyzji o warunkach zabudowy w kompetencji samorządów pozostają jeszcze inne instrumenty służące ochronie walorów krajobrazowych: park kulturowy, uchwała krajobrazowa, a także miejscowy plan rewitalizacji. Funkcjonowanie tych instrumentów w skali kraju jest jednak znikome.

Paradoks polskiej polityki przestrzennej polega na tym, że to, co jest obowiązkowe, jest nieobowiązujące, natomiast to, co jest obowiązujące – nie jest obowiązkowe. Obowiązującą moc ma plan miejscowy, którego wykonanie jest nieobowiązkowe. Natomiast obowiązkowo opracowywane studium nie ma mocy aktu prawnego i nie przedkłada się na wydawane decyzje. W takich okolicznościach system planowania traci swoją skuteczność i nie wypełnia swojej funkcji w pełni [Bohm 2008].

Polityka przestrzenna prowadzona przez samorządy ma ogromny wpływ na rozwój mieszkalnictwa, usług, przedsiębiorczości, a także jakość życia mieszkańców, ochronę środowiska i wartości kulturalnych. A zatem instrumenty, za pomocą których jest prowadzona, powinny pozostawać bez wad. Poprzez analizę stosowanych na terenie miasta Kostrzyna nad Odrą narzędzi planistycznych przekonamy się, czy rzeczywiście tak jest.

2. MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

2.1. Co wynika ze statystyk dotyczących planów?

Z ankiety przeprowadzonej w ramach działalności badawczej Instytutu Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej wynika jednoznacznie, że proces tworzenia planów miejscowych jest dla absolutnej większości władz samorządowych problematyczny (93,6%). Na pytanie zadane w ankiecie, co najbardziej utrudnia tworzenie MPZP, najwięcej badanych wskazało czasochłonność procesu planistycznego (67,7%), dalej koszty tworzenia opracowań planistycznych (56,2%). Dla 20% respondentów plany mogą stanowić ograniczenie w swobodzie kształtowania bieżącej polityki przestrzennej. Niewiele ponad 10% ankietowanych dostrzega problem niskiej jakości opracowań planistycznych. Analizując takie zestawienie odpowiedzi, nasuwa się konkluzja, że czasochłonność

i kosztowność opracowania spycha na drugi plan jakość tworzenia przez jednostkę samorządową dokumentu planistycznego i jego znaczenia dla kształtowanych tym aktem przestrzeni [Korbel 2018].

Z analizy prof. Śleszyńskiego wynika m.in., że na koniec 2022 r. miejscowe plany uchwalono dla 9,9 mln ha, czyli 31,7% powierzchni Polski. Pokrycie kraju tymi dokumentami jest jednak bardzo nierównomierne. Najwyższe odsetki (powyżej 2/3) notowane są bowiem w południowej części kraju, a najniższe (poniżej 10%) w województwach: kujawsko-pomorskim, lubuskim i podkarpackim [Śleszyński 2022].

W ramach prowadzonych badań na potrzeby niniejszego artykułu przeanalizowano dostępne na stronie GUS statystyki dotyczące Kostrzyna nad Odrą [Bank Danych Lokalnych GUS]. Zweryfikowano procent pokrycia planami terenu miasta, dominujące przeznaczenie, jak i czas związany z procedurą ich przyjęcia. Wszystkie te wskaźniki dla porównania zestawiono z przyległymi do miasta jednostkami samorządowymi. Ponadto podjęto próbę oceny skuteczności obowiązujących aktów. Należy podkreślić, że wybrane do analizy jednostki samorządowe nie dysponują możliwościami samodzielnego tworzenia dokumentów planistycznych. Prace te wykonywane są przez firmy zewnętrzne wyłonione w drodze przetargu prowadzonego zgodne z prawem zamówień publicznych, gdzie czynnikiem decydującym jest cena usługi, a nie jej jakość.

Według stanu na grudzień 2022 r. Kostrzyn nad Odrą posiadał 18 obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Ogólna powierzchnia terenów objętych planami wynosiła ok. 858 ha, co stanowi 18,6% powierzchni miasta. Jest to wynik lepszy niż średnia dla woj. lubuskiego oraz wynik wyższy niż ościenne miejscowości. Zapewne spowodowane jest to funkcjonowaniem na terenie miasta strefy przemysłowej, której ponad 400 ha pokryte jest planami. Z tab. 1 wynika, że na przestrzeni lat pokrycie planami prawie nie wzrasta. Z analizy statystyki PZP-1 wynika, że każdy z przywołanych samorządów jest w trakcie opracowywania kilku dokumentów planistycznych, ale większość z nich procedowanych jest dłużej niż trzy lata – tab. 3.

Tab. 1. Procentowy udział pokrycia miast planami miejscowymi [K. Żurawska]

Pokrycie jednostki miejscowymi planami	2022	2021	2020	2019	2018
Kostrzyn nad Odrą	18,6%	18,2%	18,2%	18,2%	18,2%
Miasto i Gmina Słubice	11%	11%	11%	11%	11%
Miasto i Gmina Witnica	1%	1%	1%	1%	1%
Miasto i Gmina Dębno	14%	14%	14%	14%	13%

Ponadto podkreślić należy, iż nie uwzględniając powierzchni terenów leśnych, rolnych oraz wody, jako terenów wykluczonych z zabudowy, zgodnie z obowiązującym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta, procent po-

wierzchni obowiązujących planów do powierzchni przeznaczonej pod zabudowę wynosi 67% [Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kostrzyn nad Odrą przyjęte uchwałą Nr XXIX/185/21 z dnia 30 września 2021 r..] W porównaniu z innymi jednostkami samorządowymi jest to wynik satysfakcjonujący. Według prof. Śleszyńskiego wskaźnik pokrycia planami mówi o formalnym przygotowaniu dla inwestycji budowlanych, jak też o spełnieniu obowiązku zachowania i kształtowania ładu przestrzennego. W literaturze podkreśla się, że w wielu opracowaniach planistycznych przeznaczono zbyt duże ilości terenów pod zabudowę, w tym zabudowę mieszkaniową [Śleszyński 2022].

Z analizy uchwalonych przez miasto Kostrzyn nad Odrą planów wynika, że przeznaczenie terenów jest zróżnicowane. Pozytywnym aspektem jest także proporcjonalna powierzchnia terenów przeznaczonych pod usługi w stosunku do terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkalne.

Tab. 2. Udział przeznaczenia poszczególnych terenów w MPZP w stosunku do powierzchni miasta [K. Żurawska]

Przeznaczenie terenów	Udział przeznaczenia w powierzchni miasta %
mieszkaniowa jednorodzinna	21,3
mieszkaniowa wielorodzinna	2,1
usługowa	28,4
techniczno-produkcyjna	15,8
infrastruktury technicznej	2,0
komunikacji	15,1
rolnicza	1,3
zieleni i wód	11,6
inne	2,4

Tab. 3. Czas, jaki zajmuje uchwalenie miejscowego planu w poszczególnych miastach [K. Żurawska]

	Liczba planów w trakcie opracowania ogółem	Plany, których, sporządzanie trwa krócej niż dwa lata	Plany, których, sporządzanie trwa dłużej niż trzy lata
Kostrzyn nad Odrą	5	0	5
Miasto i Gmina Słubice	12	8	4
Miasto i Gmina Witnica	5	2	3
Miasto i Gmina Dębno	7	3	4

Z bilansu przeznaczenia określonego we wszystkich uchwalonych na terenie miasta planach wynika, że stosunkowo niski ułamek stanowi zieleń, co może budzić wiele wątpliwości. Należy mieć jednak na uwadze, że zgodnie z uchwalonym studium zieleń stanowi 59% powierzchni miasta. Uchwalanie miejscowych planów w celu ochrony zieleni nie znalazło ekonomicznego uzasadnienia wśród decydentów. Biorąc pod uwagę budżet miasta i związane z tym ograniczenia, przede wszystkim podejmowano działania zmierzające do kształtowania terenów przeznaczonych pod zabudowę.

Czasochłonna procedura uchwalenia planu zazwyczaj związana jest z odmową ustawowych uzgodnień oraz powtarzaniem wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu. Podczas prowadzonych dyskusji publicznych wpływały uwagi, a uwzględnienie ich przez burmistrza miasta powodowało w znacznej części cofnięcie się do etapu uzyskania opinii i uzgodnień. Czasochłonność wynika również z coraz większego zaangażowania społeczeństwa w tworzenie aktu. Z roku na rok wpływa coraz więcej wniosków do projektu planu lub o zmianę jego zapisów. Często treść składanych wniosków pozostaje w sprzeczności z przyjętą wizją rozwoju i kształtowania przestrzeni miasta, co przyczynia się do powstawania konfliktów. Długotrwały proces tworzenia planu, a także procedura jego zmiany, która jest identyczna jak uchwalanie od początku nowego planu, odstrasza potencjalnych Inwestorów, a tym samym spowalnia rozwój miasta. Przykładowo, jeżeli władze samorządowe chcą na swoim terenie budowy wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, to muszą obowiązkowo uchwalić miejscowy plan.

Kształtowanie przestrzeni za pomocą planu miejscowego jest problematyczne, również z uwagi na brak standardów legislacyjnych. Uchwała w sprawie planu miejscowego projektowana przez urbanistów nie podlega obowiązkowej redakcji prawnej, ponieważ rozporządzenie wykonawcze określa jedynie wymagany zakres merytoryczny planu. Nadzór prawny wojewody ogranicza się jedynie do pobieżnej warstwy merytorycznej oraz formalnej oceny planu [Zwolak 2021]. W związku z tym do obrotu prawnego trafiają również niekoniecznie dobre dokumenty planistyczne. W literaturze podkreśla się, że racjonalny plan z punktu widzenia samorządu chroni walory krajobrazowe, harmonizuje przestrzeń i tworzy spójny układ przestrzenny. Natomiast z punktu widzenia inwestora przyspiesza proces inwestycyjny od początku znane są informacje dotyczące przeznaczenia nieruchomości. Mieszkańcy i inwestorzy wiedzą, co może powstać w ich najbliższym otoczeniu, co daje im poczucie bezpieczeństwa.

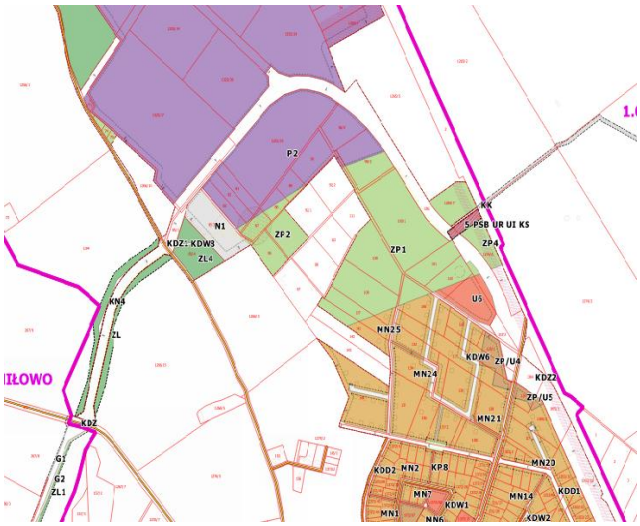
2.2. Analiza przypadku – ocena wybranych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących na terenie Kostrzyna nad Odrą

Należy pamiętać, że miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, który stanowi bezpośrednią podstawę wydania pozwolenia na budowę, nie pozostaje bez wad. Bardzo ważny jest zakres przedmiotowy planu, który został uregulowany

w art. 15 ust. 2 ustawy pzp. Ma to ogromne znaczenie w świetle powszechnie znanych problemów z interpretacją planów. Plany miejscowe uchwalone w Kostrzynie nad Odrą w latach 1998-2010 nie wyczerpują obligatoryjnego zakresu określonego w obowiązującej ustawie. Stosowanie regulacji zawartych w wymienionych planach, na etapie badania zgodności danej inwestycji z ustaleniami planu miejscowego przed wydaniem pozwolenia na budowę w wielu przypadkach jest utrudnione. Spowodowane jest to niedookreśleniem ustaleń lub brakiem definicji użytych pojęć bądź też wprowadzeniem dopuszczeń, bez wskazania zasad, na podstawie których dopuszczenia te mogą być realizowane. W wielu planach zauważa się również braki w zakresie podstawowych parametrów i wskaźników urbanistycznych. W konsekwencji plany miejscowe, które obowiązują i stanowią ważny element prawa miejscowego, wymagają każdorazowo szczegółowych analiz i interpretacji ich ustaleń, co w konsekwencji może prowadzić do rozbieżności i nierównego traktowania uczestników postępowania przy uzyskiwaniu pozwolenia na budowę.

W praktyce funkcjonowanie takich aktów prawa miejscowego stoi w sprzeczności z nadrzędną zasadą jasnego i przejrzystego formułowania przepisów. W miejscowych planach zagospodarowania dla strefy śródmiejskiej z 2000 r. [uchwała Rady Miejskiej Nr XIX/187/2000 z dnia 28 września 2000 r. ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubuskiego Nr 30 poz. 351] dla obszaru w rejonie ulic Gorzowska, Kard. Stef. Wyszyńskiego i Gen. T. Kutrzeby z 2008 r. [uchwała Nr XXIV/182/08 Rady Miasta Kostrzyn nad Odrą z dnia 2 października 2008 r. ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubuskiego Nr 114, poz. 1645] dla terenu w rejonie ulic Sportowa, Prosta, Ogrodowa z 1998 r., [uchwała Rady Miasta Nr XLVI/ 371/10 z dnia 4 listopada 2010 r. ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubuskiego Nr 120, poz. 1937] wprowadzono postulowane linie rozgraniczające tereny o różnym sposobie użytkowania lub też linie rozgraniczające orientacyjne, których przebieg „może być uściślony na etapie realizacji inwestycji". Użyte w aktach zwroty: postulowane, orientacyjne powodują, że ustalenie w tym zakresie nie jest ściśle wiążące. W wielu dokumentach planistycznych obowiązujących na terenie miasta pojawiają się też sformułowania takie jak: zaleca się, proponuje itp. Taki stan rzeczy oznacza, iż mimo uchwalonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zapisy uchwały sprawiają, że zagospodarowanie i warunki zabudowy terenu w istocie pozostają niedookreślone, a tym samym przeniesione zostają kompetencje do dookreślenia przebiegu linii czy innych wskaźników na organ wydający pozwolenie na budowę.

Wybrane do analizy przykłady, mają na celu ukazanie, jak obowiązujące dokumenty planistyczne wpływają na stan przestrzeni Kostrzyna nad Odrą. W pierwszej kolejności poddano ocenie plan z 2017 r. obejmujący teren o powierzchni 197 ha w rejonie Osiedla Drzewice, który jest przykładem dobrych praktyk planistycznych.



Rys. 1. Fragment załącznika graficznego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Osiedla Drzewice w Kostrzynie nad Odrą przyjętego uchwałą nr XXVII/200/17 z dnia 23.02.2017 r.

Przedstawiony dokument zakłada wielofunkcyjne przeznaczenie terenów, pozwalające na zmniejszenie potrzeb przewozowych oraz integrację przestrzenną, społeczną i kulturową. Pomiędzy funkcją produkcyjną P a zabudową mieszkaniową jednorodzinną MN zastosowano bufor zieleni ZP – zieleń parkowa. Rozwiązanie to minimalizuje konflikty funkcjonalno-przestrzenne. Kompleksowo został również rozwiązany układ komunikacyjny. Przyjęte rozwiązania świadczą o aktywnej i świadomej polityce przestrzennej prowadzonej przez miasto.

W rzeczywistości plan miejscowy nie zawsze gwarantuje ukształtowanie przestrzeni, która twarzy harmonijną całość. Dowodem na to jest uchwalony w 2008 r. plan w rejonie Osiedla Szumiłowo, który w perspektywie czasu nie uchronił właścicieli gruntów pragnących spokojnej zabudowy mieszkaniowej. Założenia planistów zostały nadinterpretowane i doszło do kolizji funkcji, które docelowo miały się uzupełniać. Na jednym obszarze funkcyjnym dopuszczono zabudowę mieszkaniową jednorodzinną oraz usługę rzemiosła, która nie została zdefiniowana.

W konsekwencji takich ustaleń pomiędzy budynkami mieszkalnymi powstał zakład produkujący europalety, powodujący liczne konflikty sąsiedzkie z powodu emisji hałasu. Brak strefowania oraz określenia sposobu przenikania funkcji w tym przypadku można uznać za istotną wadę opracowania. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie zaznacza jednak, że ustawa nie zawiera zakazu wielofunkcyjnego przeznaczenia terenu. Określone funkcje mogą być ustalone jako podstawowe, uzupełniające lub dopuszczalne, ale mogą mieć też na danym wydzielonym terenie status równorzędny. Nie ma zatem podstaw do uznania, że dopuszczenie przez plan miejscowy różnego sposobu użytkowania w ramach jednego obszaru,

stanowi naruszenie jej przepisów i zasad sporządzania planu [Lex nr 3182213, wyrok WSA w Warszawie z 31 marca 2021 r., IVSA/Wa/2014/20].

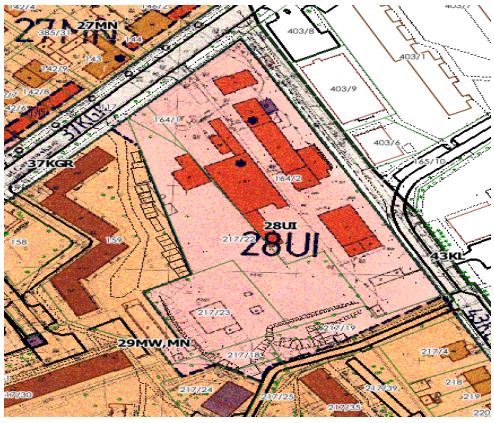


Rys. 2. Fragment załącznika graficznego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Osiedla Szumiłowo w Kostrzynie nad Odrą, uchwała nr XXV/ 196/08 z dnia 6 listopada 2008 r.



Rys. 3. Faktyczne zagospodarowanie terenu MN/U/UR ukazujące istniejące budynki produkcyjno-magazynowe pośród zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej

Kolejnym przykładem planu, który ma problemowe ustalenia, jest uchwała z 2000 r. w sprawie miejscowego planu w rejonie Śródmieścia. Wadą tego dokumentu jest brak wskaźników zabudowy i bardzo ogólne zasady. Z uwagi na niejednoznaczność zapisów dochodzi do dowolnej interpretacji jego ustaleń.



Rys. 4. Fragment załącznika graficznego z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Śródmieścia w Kostrzynie nad Odrą, przyjętego uchwałą nr XIX/187/2000 z dnia 28 września 2000 r.



Rys. 5. Faktyczne zagospodarowanie spornego terenu – w konsekwencji brak zagospodarowania

Teren 28UI, zgodnie z zapisami planu, stanowi teren istniejących funkcji usługowych, dla których ustala się m.in.: utrzymanie dotychczasowego sposobu użytkowania terenu oraz istniejącej zabudowy z dopuszczeniem jej przekształceń, a także ochronę konserwatorską budynków oznaczonych w rysunku planu.

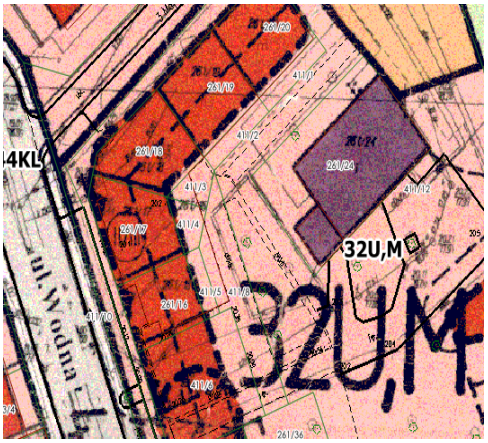
W momencie uchwalania planu na danym terenie znajdował się budynek młyna zbożowego z silosami wpisany do rejestru zabytków, który został zniszczony w wyniku pożaru i po uzyskaniu zgody konserwatora zbytków rozebrany. W chwili opracowywania planu nie przewidywano nowej zabudowy, dlatego też nie określono parametrów takich jak: intensywność zabudowy, liczba kondygnacji czy też linii zabudowy. Od 2018 r. właściciel terenu podejmuje próby uzyskania pozwolenie na budowę dwóch parterowych budynków handlowych o powierzchni 1900 m^2 każdy, argumentując swoje stanowisko tym, że handel to też usługa. Przedmiotowa inwestycja jest niezgodna z założeniami polityki przestrzennej przyjętej przez miasto. Z uwagi na niejasne zapisy i problemy interpretacyjne sprawa dwukrotnie znalazła swój finał w sądzie administracyjnym. Niniejsza sytuacja powoduje konflikt pomiędzy właścicielem terenu a miastem, które stara się realizować założenia polityki przestrzennej zapisanej w studium. W wyniku realizacji inwestycji zgodnej z założeniami inwestora cenny grunt w centrum miasta nie zostałby w pełni wykorzystany. Ewidentnie mielibyśmy przykład naruszenia zasady zrównoważonego rozwoju. W projekcie procedowanego planu na tym obszarze przyjęto funkcję mieszkaniową wielorodzinną z usługami w parterze o wysokim wskaźniku intensywności zabudowy. Istotą prawidłowego zarządzania gruntami jest zapewnienie ich właściwego użytkowania. Strefa centralna miasta powinna cechować się dużą intensywnością zabudowy, sukcesywnie malejącą wraz z oddaleniem się w kierunku peryferii. W tym przypadku miasto kieruje się zasadą, że im cenniejszy grunt, tym intensywniej powinien być zabudowany [Brzeski 2008].

Przykładem dobrej inwestycji na niekoniecznie dobrych ustaleniach planu jest budynek niepublicznego przedszkola przy ulicy Wodnej w Kostrzynie nad Odrą. Należy podkreślić, iż projekt i wykonawstwo zostały nagrodzone przez Lubuską Izbę Architektów. Zgodnie z zapisami uchwały teren inwestycji położony był w obszarze istniejących usług publicznych z funkcją mieszkaniową towarzyszącą, dla których ustalono: utrzymanie istniejącej zabudowy z dopuszczeniem jej rozbudowy w tym nadbudowy do wysokości trzech kondygnacji, zalecenie zastosowanie więźbowej konstrukcji dachowej na warunkach określonych w § 2 ust. 5 pkt 3a, zalecaną zasadę przekształceń istniejącej zabudowy – według oznaczenia w rysunku planu, możliwość wprowadzenia miejsc parkingowych w obrębie występujących rezerw terenowych, zakaz lokalizacji funkcji mieszkaniowej w parterach planowanej zabudowy.

Plan obszaru Śródmieścia, który ma wiele wad z uwagi na upływ czasu i utratę aktualności jego zapisów, również może przyczynić się do niewłaściwego ukształtowania przestrzeni. Choć ustalenia są dość ogólne, to zinterpretowane przez świadomego, mającego zmysł estetyczny architekta, przyniosły przyjemną wizualnie przestrzeń. Kształtowanie terenu na podstawie takich zapisów w dużej mierze uzależnione jest od wspólnego działania inwestora, projektanta i samorządu.



Rys. 6. Zrealizowany budynek przedszkola na podstawie bardzo ogólnych zapisów uchwały



Rys. 7. Fragment załącznika graficznego z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Śródmieścia w Kostrzynie nad Odrą, przyjętego uchwałą nr XIX/187/2000 z dnia 28 września 2000 r.

Analiza stanu faktycznego skłania do wniosku, że Kostrzyn nad Odrą stara się prowadzić aktywną politykę przestrzenną, co potwierdza niedawno przyjęte przez Radę Miasta Studium Uwarunkowań i Kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz podejmowane nowe uchwały o przystąpieniu do sporządzenia planu. Wraz z upływem lat przyjęte akty nabierają wymiaru wielofunkcyjnego, tworząc strefy, w których zarówno zostają uwzględnione cele mieszkaniowe i usługowe, jak i związane z rozwojem zieleni. Ustalenia zapisane w najnowszych dokumentach planistycznych nie sprawiają trudności interpretacyjnych i kompleksowo kształtują przestrzeń.

3. DECYZJE O WARUNKACH ZABUDOWY

3.1. Statystyka

Kolejnym ważnym elementem polityki przestrzennej prowadzonej przez miasto są wydawane decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Pomimo że w literaturze decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu są konsekwentnie krytykowane, w praktyce występują w znacznym zakresie. Stosowane są jako instrument zarządzania przestrzenią w każdej gminie, a w przeważającej części jest to instrument stosowany najczęściej [Śleszyński 2010].

Tab. 4. Decyzje o warunkach zabudowy wydawane w latach 2013-2022 na terenie miasta Kostrzyna nad Odrą [K. Żurawska]

	Liczba wydanych decyzji o warunkach zabudowy	Liczba / przeznaczenie	Obszar, dla którego wydano decyzję
2013	35	19 – budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, 3 – produkcja, magazyny itp. 1 – budownictwo wielorodzinne 1 – handel, usługa	obręb 1 – Osiedle Drzewice, obręb 4 – Śródmieście, obręb 7 – Zatorze Fabryczne
2014	46	22 – budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, 4 – produkcja, magazyny itp. 6 – handel, usługa	obręb 1 – Osiedle Drzewice, obręb 4 – Śródmieście, obręb 7 – Zatorze Fabryczne
2015	32	7– budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, 2 – produkcja, magazyny itp. 7 – handel, usługa 1 – budownictwo wielorodzinne	obręb 1 – Osiedle Drzewice, obręb 4 – Śródmieście, obręb 7 – Zatorze Fabryczne
2016	49	19 – budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, 4 – produkcja, magazyny itp. 3 – handel, usługa 2 – budownictwo wielorodzinne	obręb 1 – Osiedle Drzewice, obręb 4 – Śródmieście, obręb 7 – Zatorze Fabryczne
2017	68	31 – budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, 9 – produkcja, magazyny 4 – usługa, handel 24 – inne	obręb 1 – Osiedle Drzewice, obręb 4 – Śródmieście, obręb 7 – Zatorze Fabryczne
2018	57	26 – budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, 3 – produkcja, magazyny itp. 4 – handel, usługa 2 – budownictwo wielorodzinne	obręb 8 – Osiedle Szumiłowo, obręb 4 – Śródmieście, obręb 7 – Zatorze Fabryczne
2019	59	24 – budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, 4 – produkcja, magazyny itp. 6 – handel, usługa 4 – budownictwo wielorodzinne	obręb 8 – Osiedle Szumiłowo, obręb 7 – Zatorze Fabryczne
2020	43	27 – budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, 3 – produkcja, magazyny itp. 5 – handel, usługa 3 – budownictwo wielorodzinne	obręb 8 – Osiedle Szumiłowo, obręb 7 – Zatorze Fabryczne
2021	31	21 – budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, 2 – produkcja, magazyny itp. 3 – handel, usługa 1 – budownictwo wielorodzinne	obręb 1 – Osiedle Drzewice, obręb 8 – Osiedle Szumiłowo, obręb 1 – Śródmieście
2022	37	24 – budownictwo mieszkaniowe jednorodzinne, 1 – produkcja, magazyny itp. 5 – handel, usługa 2 – budownictwo wielorodzinne	obręb 1 – Osiedle Drzewice, obręb 8 – Osiedle Szumiłowo, obręb 4 – Śródmieście

Jak wynika z danych udostępnionych przez Wydział Gospodarki Przestrzennej Urzędu Miasta Kostrzyna nad Odrą, liczba wydanych decyzji o warunkach zabudowy w przeciągu analizowanych lat systematycznie spada, tym samym z roku na rok coraz mniejsza jest liczba wniosków i odmów ustalenia warunków. Wynika to z faktu, że w miarę upływu czasu coraz większe jest pokrycie powierzchni miasta planami miejscowymi. Konsekwencją tego działania jest kształtowanie przestrzeni miasta za pomocą krytykowanego w literaturze przedmiotu instrumentu w minimalnym zakresie.

Przedmiotem wydawanych decyzji i zagospodarowania terenu dla osób fizycznych była przede wszystkim zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Mały procent stanowiły decyzje dotyczące realizacji obiektów usługowych, produkcyjnych, garaży czy zabudowy wielorodzinnej. Decyzje wydawane były przede wszystkim w obrębach 1 – Osiedle Drzewice, 4 – Śródmieście oraz 7 – Zatorze Fabryczne, gdzie w obrębie 1 głównie była to zabudowa mieszkaniowa, a w obrębie 7 – zabudowa produkcyjno-magazynowa i pokrewna. W ostatnich latach największy wzrosty wydawanych decyzji odnotowano w obrębie 8 – Osiedle Szumiłowo, gdzie inwestycje polegały głównie na budowie budynku mieszkalnego jednorodzinnego.

Istotnym jest tu, iż decyzje wydawane są w przypadku braku planu miejscowego, co na terenie miasta, w którym na 67% terenów przeznaczonych pod zabudowę obowiązuje prawo miejscowe w postaci planów jest zjawiskiem naturalnym i należy traktować je jako zagadnienie uzupełniające rozwój.

Należy mieć na uwadze, że szereg dobrych inwestycji zostało zrealizowanych na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. (Na terenie Kostrzyna nad Odrą, na podstawie decyzji lokalizacji celu publicznego, powstały m.in. żłobek, przedszkole, basen, hale sportowe itp.) Decyzje te nie zagrażają w tak dużym zakresie ładowi przestrzennemu jak decyzje o warunkach zabudowy. Dzięki owym decyzjom następuje zaspokajane potrzeb społecznych, polepszenie warunków prowadzenia działalności, zwiększenie poziom infrastruktury technicznej. Nawet duża ich ilość pozytywnie wpływa na rozwój miasta [Nowak 2012]. W związku z tym, że dotyczą podmiotów publicznych, są krytykowane w mniejszym stopniu, a nawet podkreśla się ich zalety.

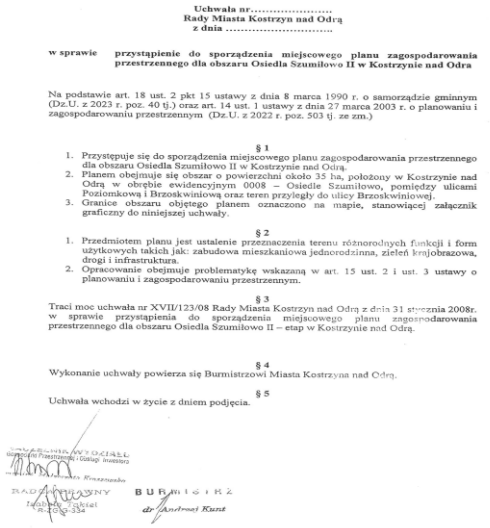
3.2. Analiza wybranych decyzji

Problem rozlewania się zabudowy jest coraz bardziej odczuwalny na każdym szczeblu administracji samorządowej, także niewielkich miast. Zauważa to również Piotr Lorens, pisząc: „przejawy suburbanizacji można obserwować także w odniesieniu do ośrodków mniejszych, a jej skutki są często równie dotkliwe jak w przypadku miast wielkich" [Lorens 2013]. Nowe inwestycje budowlane zlokalizowane na obszarach zbyt oddalonych od zwartej zabudowy przyczyniają się do degradacji przestrzeni, naruszając przy tym podstawową zasadę zrównoważonego rozwoju. Przyrastająca w stosunkowo szybkim tempie zabudowa rozlewa się na tereny rolnicze i cenne przyrodniczo, prowadząc do negatywnego wpływu na środowisko naturalne [Bieńkowska 2015].

Zasada dobrego sąsiedztwa zaczerpnięta z ustawodawstwa niemieckiego miała ograniczyć zabudowę w rozproszeniu oraz powstrzymać realizację inwestycji, których nie można pogodzić z zabudową już istniejącą [Bohm 2008]. W praktyce występuje pewien luz decyzyjny i uznaniowości organu. Dzieje się tak, ponieważ przepisy nie precyzują, które działki powinny być uznawane za działki sąsiednie, w jaki sposób określić obszar analizowany oraz wymagania dla nowej zabudowy. Ponadto decyzja wydawana jest całkowicie niezależnie od tego, jaką politykę przestrzenną zapisaną w studiu zamierza prowadzić gmina.



Rys. 8. Załącznik graficzny do projektu uchwały w sprawie sporządzenia planu miejscowego w rejonie Osiedla Szumiłowo II



Uchwała nr.....
Rady Miasta Kostrzyn nad Odrą
z dnia .....

w sprawie przystąpienie do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Osiedla Szumiłowo II w Kostrzynie nad Odrą

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2023 r. poz. 40 tj.) oraz art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2022 r. poz. 503 tj. ze zm.)

§ 1

1. Przystępuje się do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Osiedla Szumiłowo II w Kostrzynie nad Odrą.
2. Planem obejmuje się obszar o powierzchni około 35 ha, położony w Kostrzynie nad Odrą w obrębie ewidencyjnym 0008 – Osiedle Szumiłowo, pomiędzy ulicami Poziomkową i Brzoskwiniową oraz teren przyległy do ulicy Brzoskwiniowej.
3. Granice obszaru objętego planem oznaczono na mapie, stanowiącej załącznik graficzny do niniejszej uchwały.

§ 2

1. Przedmiotem planu jest ustalenie przeznaczenia terenu różnorodnych funkcji i form użytkowych takich jak: zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, zieleń krajobrazowa, drogi i infrastruktura.
2. Opracowanie obejmuje problematykę wskazaną w art. 15 ust. 2 i ust. 3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

§ 3

Traci moc uchwała nr XVII/123/08 Rady Miasta Kostrzyn nad Odrą z dnia 31 stycznia 2008r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Osiedla Szumiłowo II – etap w Kostrzynie nad Odrą.

§ 4

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Miasta Kostrzyna nad Odrą.

§ 5

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

BURMISTRZ

Rys. 9. Projekt uchwały w sprawie sporządzenia planu miejscowego w rejonie Osiedla Szumiłowo II

W celu ochrony zieleni krajobrazowej oznaczonej w uchwalonym Studium symbolem ZK burmistrz miasta przedstawił projekt uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu na przedmiotowym obszarze. Zakres projektu uchwały oznaczono na rysunku kolorem czerwonym. Wniosek jednak został odrzucony przez Radę Miasta. Konsekwencją tych działań jest procedowanie wniosku o ustalenie warunków zabudowy dla tego obszaru polegającego na budowie w pierwszym etapie 16 budynków mieszkalnych, a docelowo 56 budynków mieszkalnych jednorodzinnych. Należy zauważyć, że przedmiotowy teren po część leży w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, ale pozostaje to bez znaczenia dla dewelopera, tak jak zapewnienie wspólnych przestrzeni publicznych.

Przewidziane ustawowe instrumenty m.in. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego oraz decyzja o warunkach zabudowy miały przeciwdziałać zjawisku niekontrolowanej zabudowy. Powstające w ostatnich czasach obszary zurbanizowane na byłych terenach rolniczych świadczą jednak o niedoskonałości tych narzędzi. W dużej mierze prowadzona polityka przestrzenna uzależniona jest od świadomości decydentów, którzy przede wszystkim kierują się ekonomią w krótkiej perspektywie czasu.

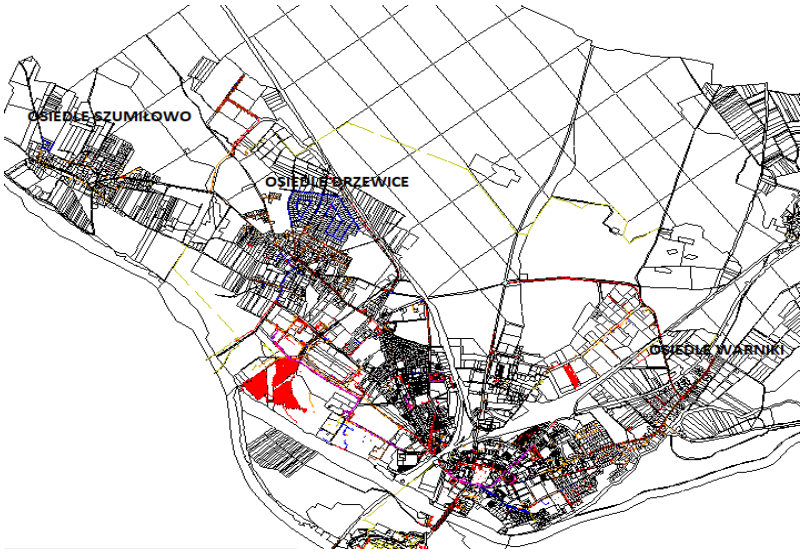


Rys. 10. Mapa z przedstawieniem terenów, dla których zostały wydane trzy decyzje o warunkach zabudowy dla trzech różnych inwestorów – teren Osiedla Szumiłowo

Wydawane na tym terenie warunki doprowadziły do chaosu przestrzennego i degradacji krajobrazu. W wyniku wydania trzech niezależnych decyzji o warunkach zabudowy dla przedstawionego powyżej obszaru, który użytkowany był kiedyś rolniczo, doszło do kuriozalnego rozwiązania w zakresie infrastruktury drogowej, braku kompleksowego zagospodarowania terenu dla całości terenu. Ponadto, struktura własnościowa gruntów przyczyniła się do powstawania nieprzejezdnych dróg. Wadą

wydawanych decyzji jest fakt, że każda działka rolna przekształcana jest pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Nie ma innego sposobu użytkowania gruntów w przestrzeni ulicy, kwartału czy osiedla. Podstawowe usługi społeczne oraz handel dostępny jest dla mieszkańców powyższego terenu w odległości ok. 5 km. Należy zaznaczyć, że organ wydający decyzję nie miał możliwości odmówić Inwestorom ustalenia warunków zabudowy, ponieważ zostały spełnione wszystkie ustawowe kryteria do wydania decyzji.

Sytuacja taka jest zaprzeczeniem miasta zwartego, które stanowi najbardziej zrównoważoną formę osadnictwa i urbanizacji. Jan Gehl zwraca uwagę, że dobra przestrzeń tworzy miasta żyjące, a kluczem do stymulowania życia jest kompaktowość, bezpośrednie i logiczne połączenia, niewielkie rozmiary przestrzeni i jasna ich hierarchia [Gehl 2014]. Rozwój zabudowy na terenach dawnych wsi Szumiłowo, Drzewice i Warniki doprowadził do wzrostu ruchu samochodowego, ponieważ powstające tam przestrzenie nie są samowystarczalne i kompaktowe. Z analizy rejestrów decyzji o pozwoleniu na budowę publikowanych na stronach Głównego Nadzoru Budowlanego wynika, że w ostatnich trzech latach najwięcej pozwoleń na budowę wydano na terenie Osiedla Drzewice oraz Osiedla Szumiłowo. Świadczy to o rosnącym rozwoju terenów podmiejskich, który odbywa się kosztem terenów zlokalizowanych w centrum miasta.

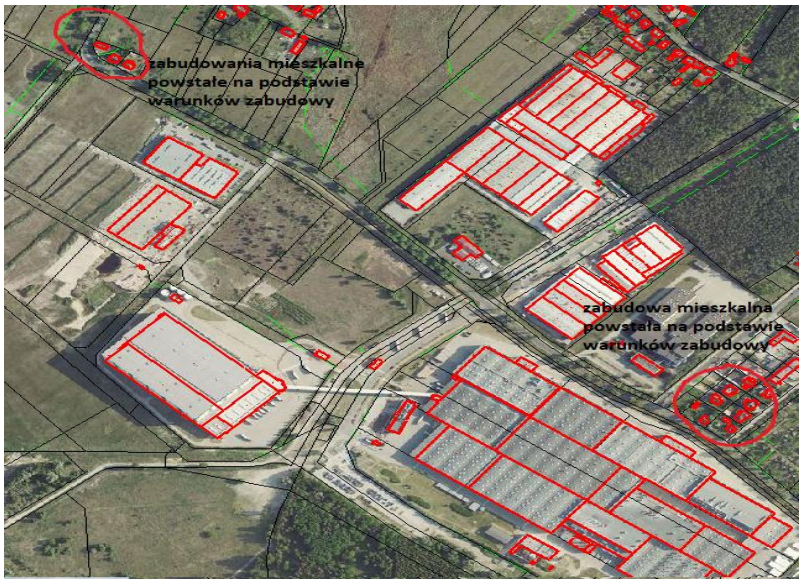


Rys. 11. Rozproszenie zabudowy w granicach administracyjnych miasta

Z analizy map miasta Kostrzyna nad Odrą wynika, że władze wybrały mniejsze zło, ponieważ przewidziało rozwój struktur przedmiejskich w granicach administracyjnych własnego miasta, co nie pozwoliło na ucieczkę mieszkańców do sąsiednich

gmin wiejskich. Przemieszczanie się ludzi w poszukiwaniu lepszych warunków mieszkaniowych wewnątrz granic administracyjnych miasta profesor Lorens nazywa suburbanizacją wewnętrzną [Lorens 2013].

Kolejną wadą wydawanych decyzji jest ich wąska analiza, często też w krótkim okresie. Widać brak przewidywania skutków, które niesie za sobą wydanie takiej decyzji oraz brak spójności między wizją rozwoju danego obszaru. W przedstawionym poniżej przypadku wydane decyzje o warunkach zabudowy stały się barierą rozwoju kostrzyńskiej strefy przemysłowej. Z uwagi na bliskie sąsiedztwo zabudowań mieszkalnych jednorodzinnych, powstałych na podstawie decyzji ustalającej warunki zabudowy organ uzgadniający projekt miejscowego planu nie wyraził zgody na inwestycje mogące znacząco oddziaływać na środowisko, a także zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowych. Ponadto, na terenie strefy należało zakazać lokalizacji obiektów wytwarzających energię z biomasy oraz inwestycji związanych z przetwarzaniem odpadów. Powyższe zapisy stanowią istotną barierę dla rozbudowy i rozwoju istniejących zakładów.

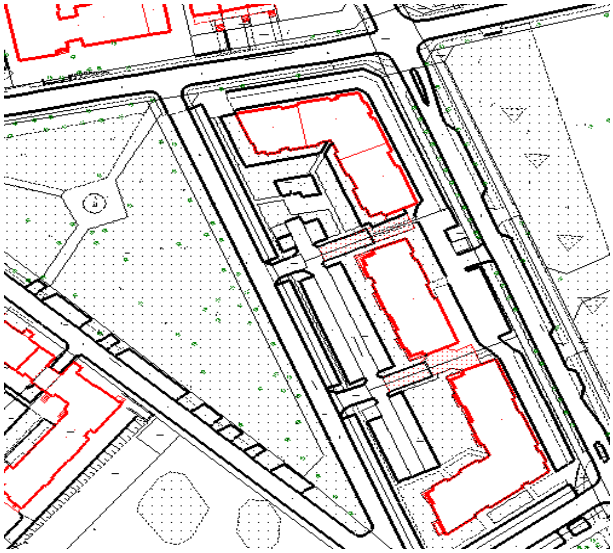


Rys. 12. Fragment mapy obrazujący istniejące budynki mieszkalne jednorodzinne w sąsiedztwie budynków produkcyjnych zlokalizowanych w strefie przemysłowej

Decyzje o warunkach mogą być również dobrze wykorzystane i służyć rozwojowi miasta. Jak wynika z przyjętego studium, z uwagi na przygraniczne położenie miasta i funkcjonowanie strefy przemysłowej występuje duże zapotrzebowanie na lokale mieszkalne nie tylko dla mieszańców, ale i pracowników transgranicznych. Przykłady zaprezentowane na rys. 13-14 udowadniają, że decyzje, które uzupełniają jedynie obowiązujące plany, nie są zagrożeniem dla ładu przestrzennego.



Rys. 13. Przykład dobrej architektury powstałej w wyniku wydania decyzji ustalającej warunki zabudowy – trzy budynki mieszkalne wielorodzinne z usługami w parterze [fot. K. Żurawska]



Rys. 14. Fragment mapy przedstawiający istniejące budynki, wybudowane na podstawie ustalenia warunków w drodze decyzji administracyjnej

Podkreśla się, że architektura będzie dobra, jeżeli będzie realizowała nasze cele i to nie tylko przy pierwszym wdrożeniu, ale przez cały czas użytkowania. Powstała zabudowa niewątpliwie te cele spełnia i tworzy miejsce przyjazne do życia. Prosta

nowoczesna bryła z dominantą, wykończona wysokiej jakości materiałami współgra z istniejącym układem budynków z lat 80. Od zachodu przyblokowe tereny zielone z małą architekturą w postaci placu zabaw i ławek zostały otwarte na miejski Park Lwa wpisany do gminnej ewidencji zabytków, tworząc atrakcyjną przestrzeń publiczną. Ponadto, parter budynków przeznaczony został na funkcje usługowo-handlowe, które generują ruch pieszy tak pożądany w teorii Jana Gehla, jednocześnie zapewniając wielofunkcyjne przeznaczenie. Dodatkowym atutem są zaprojektowane przydomowe ogródki oraz na ostatnich dwóch kondygnacjach przestrzenne tarasy przynależne do lokali mieszkalnych i taras widokowy. Większość miejsc parkingowych zostało zlokalizowanych w kondygnacji podziemnej. Ogromne znaczenie ma również fakt, że w odległości 300 m od powstałych bloków znajdują się: przedszkole, szkoła, ośrodek zdrowia oraz liczne sklepy. Ponadto ulica, przy której zlokalizowano budynki, docelowo ma stanowić pasaż prowadzący od dwupoziomowego dworca głównego do przystani nad Wartą z widokiem na Park Narodowy Ujście Warty. Niewątpliwie tak zaprojektowane osiedle tworzy miasto zwarte, atrakcyjne i bezpieczne.

Należy podkreślić, że decyzje o warunkach zabudowy często wydawane są bez dokładnej analizy konsekwencji, jakie niesie za sobą inwestycja. Ustalając warunki zabudowy w drodze decyzji dla zakładu produkującego cement i wyroby z betonu, nie przewidziano, że firma na przestrzeni lat zwiększy swoją wydajność, a co za tym idzie – także uciążliwości dla otoczenia.



Rys. 12. Mapa pokazująca teren zakładu produkcyjnego oraz sąsiedztwo zabudowań mieszkalnych jednorodzinnych

Istniejący zakład produkcyjno-usługowy powoduje liczne konflikty sąsiedzkie. Właściciele budynków mieszkalnych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie skarżą się na hałas i zapylenie. Na etapie ustalania warunków zabudowy

uciążliwości nie mogą być powodem odmowy wydania decyzji. Każda próba rozbudowy czy przebudowy kończy się odwołaniem od decyzji. Jak wynika z poczynionych uwag, wadą decyzji jest również ustalanie przeznaczenia terenu bez udziału społeczeństwa. Krąg stron postępowania jest ograniczony do właścicieli sąsiadujących nieruchomości, a wykazanie interesu prawnego prawie niemożliwe.

4. PODSUMOWANIE

Z założenia planowanie przestrzenne miało być instrumentem, który zapewni ład przestrzenny oraz zrównoważony rozwój w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego. W rzeczywistości stosowanie narzędzi planistycznych sprawia wiele trudności, ponieważ m.in. nie wszystkie dokumenty planistyczne są prawidłowo sporządzone, w dodatku to, co jest obowiązkowe, jest nieobowiązujące, natomiast to, co jest obowiązujące – nie jest obowiązkowe. Obowiązującą moc ma plan miejscowy, którego wykonanie jest nieobowiązkowe. Natomiast obowiązkowo opracowywane studium nie ma mocy aktu prawnego i nie przedkłada się na wydawane decyzje.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w obecnym stanie prawnym stanowią jedyny skuteczny instrument przeciwdziałania zjawisku niekontrolowanej zabudowy w przeciwieństwie do decyzji o warunkach zabudowy. Są kluczowym instrumentem w całym systemie planistycznym, ponieważ stanowią akt prawa miejscowego, który wywołuje skutki bezpośrednio wiążące dla właścicieli nieruchomości. Zgodnie z rozporządzeniem plan miejscowy określa m.in: przeznaczenie terenu, zasady ładu przestrzennego, zasady ochrony środowiska i krajobrazu kulturowego, wymagania dla przestrzeni publicznych, parametry zabudowy, w tym wskaźniki intensywności zabudowy, linie zabudowy, gabaryty, tereny zagrożone np. powodzią, zasady scalania gruntów. [Dz.U. 2021 r. poz. 2404; Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Tu okazuje się, że niezwykle istotna jest jakość przyjętych rozwiązań w MPZP, m.in. układ dróg, przemieszanie i dostępność funkcji, wprowadzanie zieleni, zwracanie uwagi na sąsiedztwo opracowywanego terenu, uwzględniając rozwój w perspektywie lat. Tworząc MPZP na danym terenie, konieczne jest uwzględnienie kontekstu szerszego niż sam zakres opracowania, tak aby stworzyć płynne połączenia dróg, uwzględnić zapotrzebowanie na usługi, na zieleń w dzielnicy, tworzyć bufory ochronne oddzielające zabudowę mieszkaniową od przemysłu czy dróg szybkiego ruchu.

Skala MPZP pozwala na przyjęcie konkretnych rozwiązań urbanistycznych i funkcjonalnych mających wpływ na jakość życia mieszkańców. Plany nie mogą być traktowane wycinkowo, bez świadomości kontekstu sąsiadującego z zakresem opracowania.

Podstawą, na której opiera się MPZP, jest Studium opracowywane w skali gminy, określające założenia polityki rozwoju przestrzenno-gospodarczego, zasady ładu przestrzennego, promocji gminy.

Studium nie jest aktem prawa miejscowego, na podstawie, którego mogłyby być wydawane decyzje administracyjne, ustalenia w nim zawarte są wiążące jedynie w przypadku opracowywania miejscowych planów zagospodarowania [LEX nr 3412455 – wyrok NSA z 17 sierpnia 2022 r., II OSK 1222/21]. Ustawodawca wymóg zgodności planów miejscowych ze studium zapisał w art. 9 ust. 4 ustawy. Ponieważ obowiązkowo opracowywane studium, nie ma mocy aktu prawnego, nie przedkłada się na wydawane decyzje o warunkach zabudowy. Ta sytuacja powoduje np. zabudowywanie obszarów nieobjętych MPZP budynkami o funkcji niekoniecznie odpowiadającej wytycznym zawartym w Studium, spełniając jedynie kryteria stawiane przy wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy, co zdarza się, że skutkuje zaburzeniem ładu przestrzennego, obniżeniem jakości życia mieszkańców, nie jest spójne z polityką gminy.

Zarówno miejscowy plan, jak i decyzja o warunkach zabudowy mają swoje wady i zalety, zwolenników i przeciwników. Na pewno mniej problemów powodowałoby wydawanie warunków zabudowy, gdyby istniał obowiązek zgodności ich treści z przyjętym przez miasto studium uwarunkowań.

Wskazane byłoby, aby przeprowadzana analiza terenu przy wydawaniu decyzji nie ograniczała się tylko do najbliższego sąsiedztwa. Pozwoliłoby to uniknąć zestawiania niewłaściwych funkcji na danym terenie. W sytuacjach, w których brane pod uwagę jest tylko bezpośrednie sąsiedztwo, podjęte decyzje w wyniku analizy terenu mogą wydawać się słuszne na danym obszarze, ale w szerszym kontekście uniemożliwiać rozwój dzielnicy w pożądanym kierunku. Pomimo licznych ułomności decyzja o warunkach zabudowy może również stanowić instrument rozwoju gminy, przy świadomym podejściu inwestora, projektanta i organu wydającego decyzję, co zostało udowodnione w niniejszej pracy. Pozytywnymi przykładami są decyzje, które uzupełniają obowiązujące plany.

Polityka przestrzenna prowadzona przez samorządy ma ogromny wpływ na rozwój mieszkalnictwa, usług, przedsiębiorczości, a także jakość życia mieszkańców, ochronę środowiska i wartości kulturalnych.

Ponadto, zauważalnym problemem zarówno w przypadku planów, jak i decyzji jest brak w obecnym systemie podstawy prawnej do wygaszania nieaktualnych już dokumentów. W efekcie w obrocie prawnym pozostają plany uchwalone nawet 25 lat temu, które nie odpowiadają dzisiejszym wymogom. Pozwolenia na budowę wydawane są w oparciu o miejscowy plan pozbawiony jakichkolwiek wskaźników m.in. intensywności zabudowy czy liczby miejsc postojowych. Natomiast analizy urbanistyczne, na podstawie których parę lat wstecz wydawane były warunki zabudowy, nie odzwierciedlają rzeczywistego zagospodarowania. Pomimo opracowywania przez samorządy oceny aktualności miejscowych planów i wykazywania konieczności zmiany dokumentów planistycznych mniejszym jednostkom brakuje na to funduszy.

Jak wynika z analiz, czasochłonność i kosztowność opracowania powoduje coraz częściej rezygnację z opracowywania miejscowego planu, co potwierdza fakt, że miasto Kostrzyn nad Odrą nie podjęło od 2017 r. żadnej uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu. W literaturze podkreśla się, że brak miejscowego planu uniemożliwia rozwój miasta. Natomiast ze statystyk Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że niewiele jest miejsc z bardzo wysokim pokryciem terenów miasta planami. Nie oznacza to jednak, że te tereny się nie rozwijają. Kostrzyński samorząd pomimo wykazanych niedoskonałości narzędzi planistycznych oraz nierównomiernego pokrycia terenu miasta planami prowadzi zrównoważoną politykę przestrzenną. Podejmowane przez władze działania spowodowały, że Kostrzyn jest miastem atrakcyjnym ekonomicznie, środowiskowo, społecznie i przestrzennie. Świadczą o tym: prężnie funkcjonująca strefa przemysłowa, która cały czas pozyskuje nowych inwestorów, uporządkowana i różnorodna przestrzeń, zielone miejsca rekreacji, bogata oferta edukacyjna i kulturalna. Atutem jest także położenie miasta po części na terenach obszaru chronionego Natura 2000 i Parku Narodowego Ujście Warty. Zagrożeniem dla ładu przestrzennego miasta będą natomiast wydawane w dużej ilości decyzje o warunkach zabudowy, w tym na terenach zieleni krajobrazowej, nie będące uzupełnieniem obowiązujących planów, które powodują rozproszenie zabudowy. W świetle powyższych rozważań należy stwierdzić, że duże znaczenie w zapobieganiu niekorzystnym zjawiskom rozwojowym ma świadomość osób decyzyjnych na szczeblu gminy w zakresie racjonalnego gospodarowania gruntami. Piotr Lorens w swojej pracy naukowej pisze, że podstawowym problemem związanym z kształtowaniem przestrzeni nie jest system prawny i taki czy inny zapis ustawy, lecz świadomość władz samorządowych, architektów i urbanistów, gdyż to od nich zależy, jakie ustalenia zostaną zapisane w formalnych dokumentach planistycznych [Lorens 2013].

LITERATURA

Bieńkowska M., Korpetta D., 2015, *Rozlewanie się zabudowy a planowanie przestrzenne miasta Płock*, Warszawa.

Bonenberg W., 2011, *Urban Sprawl jako zagrożenie tożsamości miasta*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej", seria „Architektura i Urbanistyka, Tożsamość miasta w dobie globalizacji", nr 23.

Bohm A., 2008, *Skuteczność istniejących w Polsce instrumentów prawnych*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków.

Brzeski W., 2008, *Nieruchomości w Polsce*, Europejski Instytut Nieruchomości, Warszawa–Kraków.

Chmielewski J.M., 2005, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.

Cichy-Pazder E., 2005, *Teoretyczne i metodyczne podstawy projektowania urbanistycznego*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

Gehl J., 2013, *Życie między budynkami*, Wydawnictwo RAM, Kraków.

Gehl J., 2014, *Miasta dla ludzi*, tłum. Sz. Nogalski, Wydawnictwo RAM, Kraków.
Korbel W., 2018, *Instytucja miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – ocena i oczekiwania zmian według gminnych władz samorządowych w Polsce*, Politechnika Krakowska, Kraków.
Kuć-Czajkowska K., Sidor M. (red.), 2014, *MIASTA społeczne aspekty funkcjonowania*, Wydawnictwo Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.
Lorens P., 2013, *Równoważenie rozwoju przestrzennego miast polskich*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.), 2009, *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk.
Lynch K., 2011, *Obraz Miasta*, Wydawnictwo Archivolta, Kraków.
Niewiadomski Z., 2003, *Planowanie przestrzenne. Zarys systemu*, LexisNexis, Warszawa.
Niezabitowska E., 2014, *Metody i techniki badawcze w architekturze*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
Nowak M., 2012, *Decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu – instrument czy wyłącznie bariera rozwoju?*, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Szczecin.
Śleszyński P., 2022, *Stan planowania przestrzennego w gminach*, Instytut Geografii Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
Wallis A., 1971, *Socjologia i kształtowanie przestrzeni*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa, s. 93.
Wejchert K., 1984, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa.
Zachariasz I., 2012, *Kierunki reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego*, Lex a Wolters Kluwer Polska, Warszawa.
Zwolak S., 2021, *Instytucja ładu przestrzennego w polskim prawie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.

Akty prawne

Dz.U. 2022.503 t.j. ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
Dz.U. 2021 r. poz.2404 Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 17 grudnia 2021 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
LEX nr 3412455 – wyrok NSA z dnia 17 sierpnia 2022 r. II OSK 1222/21.
LEX nr 3178775 – wyrok WSA w Krakowie z dnia 23 kwietnia 2021 r.
LEX nr 3182213, wyrok WSA w Warszawie z dnia 31 marca 2021 r., IVSA/Wa/2014/20.
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kostrzyn nad Odrą przyjęte uchwałą Nr XXIX/185/21 z dnia 30 września 2021 r.
Uchwała Rady Miejskiej Nr XIX/187/2000 z dnia 28 września 2000 r. ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubuskiego Nr 30 poz. 351.
Uchwała Nr XXIV/182/08 Rady Miasta Kostrzyn nad Odrą z dnia 2 października 2008 r. ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubuskiego Nr 114, poz. 1645.
Uchwała Rady Miasta Nr XLVI/ 371/10 z dnia 4 listopada 2010 r. ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Województwa Lubuskiego Nr 120, poz. 1937, Bank Danych Lokalnych GUS.

EFFECTIVENESS OF SPATIAL PLANNING INSTRUMENTS IN CREATING SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF KOSTRZYN NAD ODRĄ

Summary

The purpose of this paper is to assess the effectiveness of the planning tools offered by the legislature and to show that zoning decisions, which are used in spatial planning on a frequent basis, pose a threat to spatial order and sustainable development. The example of the city of Kostrzyn-on-Odra shows that the problem of suburbanization affects not only metropolises, but also smaller local government units. Through an analysis of the decisions issued in the city, the problem is presented overflow of development and the helplessness of the authority in the face of the regulations in force. An assessment was made of the adopted local plans and their importance in shaping public space. Consequently, the work confirms the thesis that the system regulations responsible for the correct formation of spatial policy are a significant problem in practice. Even the adoption of a local zoning plan does not guarantee that self-sustaining and aesthetically pleasing functional areas will be created.

Keywords: legal instruments of spatial planning, spatial order

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.18

Harshitha KUNTAMUKKULA[*], Kamal Kethani THOTTEMPUDI[**]

ASSESSING DISASTER MANAGEMENT GOVERNANCE FOR FLOOD MITIGATION IN INDIAN CITIES: LESSONS FROM POOR GOVERNANCE AND RECOMMENDATIONS FOR EFFECTIVE RISK REDUCTION

Human communities and their activities are dependent on their surrounding environment in which climate plays a major role. Living beings are sensitive to climate as they live and create livelihoods based on it. The climate is versatile, and its unpredictable character for natural reasons, always made human societies adapt strategies depending on the extremes of the climate and weather. Floods are the most recurring natural calamity in many countries and India ranks first in the human loss category due to calamities. It is not possible to eliminate the floods, but it is possible to minimize the damage and the risk potential. In India, disaster management plays a key role in risk control and management. However, due to a lack of deliberative governance, the efforts of the National disaster body never achieved its goals. Urban floods show how poor governance can create a major risk that results in social, economic, and environmental losses for the city. Cities like Chennai, Mumbai, and Kolkata are experiencing extreme floods due to a lack of proper risk mitigation and city planning governance issues. To understand flood mitigation in India, the disaster management governance model of India is analyzed with other countries to understand the merits and demerits of our governance. For the pilot study, the present risk management plans of Chennai are assessed using the flood risk management framework to know how effective the management is. This paper aims to recommend and implement an effective governance model to reduce the impact caused by floods in Indian cities.

Keywords: governance models, disaster management, flood risk management, Indian cities

[*] School of Architecture, Koneru Lakshmaiah Education Foundation, Vaddeswaram, Guntur, AP. ORCID: 0000-0002-1887-1635.

[**] School of Architecture, Koneru Lakshmaiah Education Foundation, Vaddeswaram, Guntur, AP. ORCID: 0000-0002-6872-0587.

1. INTRODUCTION

Developing countries like India deal with climate change challenges that hamper the goal of achieving the Nations sustainable development. The rising frequency of disaster occurrence has affected our ecosystem, which directly or indirectly disturbs our livelihoods. India is one of the highly climate-sensitive nations. Its enormous geographic range along with its diverse climatic areas resulted in its vulnerabilities to climate change risks. The United Nation report states that the loss of human lives due to disasters had been low but the occurrence of the events have been rising [UNISDR 2004]. In 2001, the earthquake in Gujarat Bhuj triggered the Disaster Management Bill to pass but it was established when India experienced a tsunami in 2004 [UNISDR 2015] and in 2005 Disaster Management Act came into implementation. The need for strong governance for prevention and mitigation is always required and now it is more essential, which has a scope to adapt strategies by evaluating and then creating policy depending on the context rather than a holistic approach. To achieve flood resilience, the nations should have an approach of risk management governance where the nation should have appropriate resistance capacity where the capacity can absorb, recover, and adapt according to context [Driessen 2018]. Depending on the geographical location, the settlements, either urban or rural, have several issues to mention, based on their vulnerabilities and the disasters, hazards, climate change, and other factors.

The operational approach for risk management should be exclusive to individual contexts to map by assessing the risk and vulnerability to make a scalable and effective risk management plan. Cities are the most sensitive zones for risks and have been recognized for risk management for the past few years.

In developing countries, urban areas are experiencing disasters due to the rapid population growth, which is inversely proportional to infrastructure growth, resulting in the discrepancy in disaster management and its adaptation [Watkiss 2011]. Among natural disasters, floods are the top disasters in which human loss is enormous. The human loss and the damage caused by flooding showcase that the adaptation and mitigation level is poor and the incompetence in disaster management [HT Correspondent 2020]. In India, the decline in seasonal rainfall and change in precipitation levels increased the occurrence of floods and droughts in the recent past, present and future scenarios. The Chennai floods were an example of how floods can damage the social, economic, and environment of the cities. The Government of India stated that Chennai is in the National Disaster Zone, and most of the flooding in Chennai is categorized as a man-made disaster [Lavanya 2012]. The IPCC declares that human-stimulated climate alteration is taking place. The rapid residential growth, development of industrial areas, and development of infrastructure sectors in eco-sensitive zones like flood hazard areas led to a loss of vegetation and lack of planning without considering natural contours and natural drains, resulting in a decrease in procuration areas, which now leading to flash floods during

high rainfall and monsoon. If this tendency continues, it will intensify the trouble of flooding in the future. A detailed interpretation and evaluation of land use change and its effects on the watershed hydrologic activities are essential for the forecast and mitigation of hazards caused by flood and planning, sustainable development, and management of the watershed [Calder, Aylward 2009]. The governance model plays a vital role in managing the risks of human, environmental, and economic loss due to climate change. Chennai can be an example of analyzing the positives and negatives in governance and management models.

2. UNDERSTANDING THE ROLE OF GOVERNANCE IN FLOOD RISK MANAGEMENT

2.1. India

It is expected that the government supports and strengthens the development and application of disaster risk management with varied integrated policies by considering all appropriate levels of stakeholders, strategies, insights, and resources [Vinke de Kruijf, Kuks, Augustijn 2015].

In India, the National Disaster Management Authority is under an Act of Parliament in December 2005 where the Chairman of the nodal agency is the Prime Minister of the country. The Act aims for the effective management of disasters and matters associated therewith. Disaster management plans for floods, droughts, etc., are designed by disaster management authorities. The National Disaster Management structure shows us the hierarchy of the departments and governments in Fig. 1. The 2005 National Disaster Act implementation was slow and ineffective.

Under the Act, the state Chief Minister plays a role as the Chairman, and in the district, the Collector acts as a chairman and selects the members. The structure lacks inducing NGOs and citizen participation in the decision-making process, and so it is alleged that the "Act became law almost at the will of the bureaucrats who framed it".

It can be proved in the case of the Chennai and Mumbai floods, and recently the Kerala Floods, where floods were termed as manmade disasters rather than natural occurrences due to the man intervention that led to the disaster [Lavanya 2012]. India tops the list in human loss during disasters because the system does not include NGOs and citizen participation, which would have helped in social learning in the reasoning of core reasons for floods. In 2013, the Indian Supreme Court issued a warning notice to the Governments of Uttarakhand, Andhra Pradesh, Gujarat, Tamil Nadu, Odisha, Maharashtra, and Rajasthan and the Central government for failure to implement the Disaster Management Act of 2005, in response to a Public Interest Litigation [The Economic Times 2017].

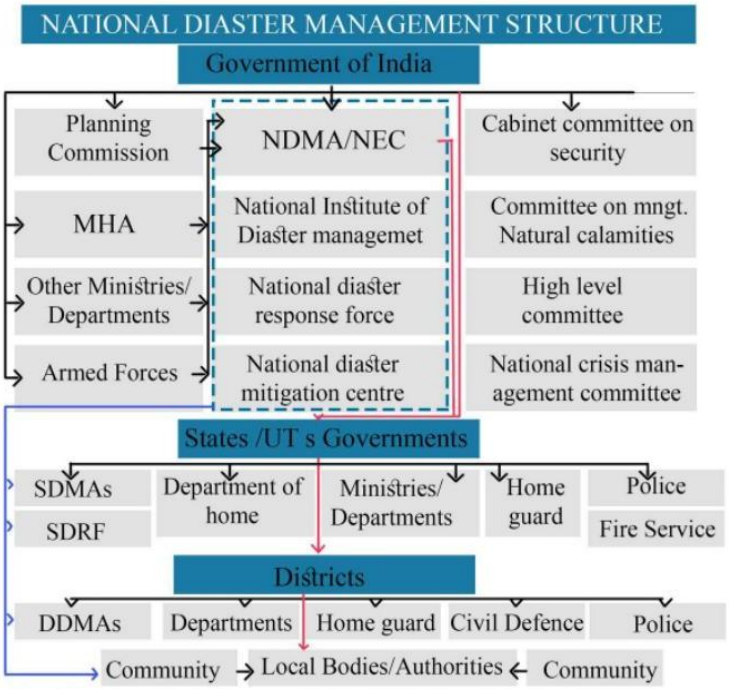


Fig. 1. National Disaster Management Structure [NDMA 2019]

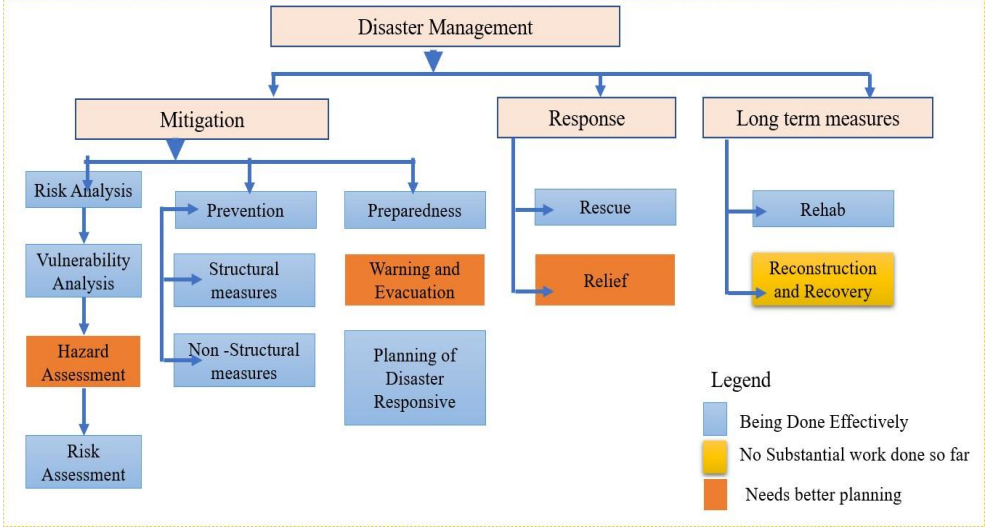


Fig. 2. Steps taken for post disaster and pre-disaster [NDMA 2019]

The main issue with risk management planning is that the authorities are not experimenting with new processes, not taking community experiences, and not being open to knowledge from communities and NGOs. Deliberative governance is the most effective to attain sustainability in dealing with natural and man-made disaster risks. The method seeks communities at risk to get involved in all its phases of the top-down process like prevention, mitigation, preparedness, response, and recovery. For disaster-resilient communities, the community members must be empowered to survive the adverse effects of natural hazards [Munene, Swartling, Thomalla 2018].

2.2. Bangladesh

In Bangladesh, flood is a yearly incident. Consistent river floods affect the nation by 20%. Approximately 37%, 43%, 52%, and 68% of the country has been flooded

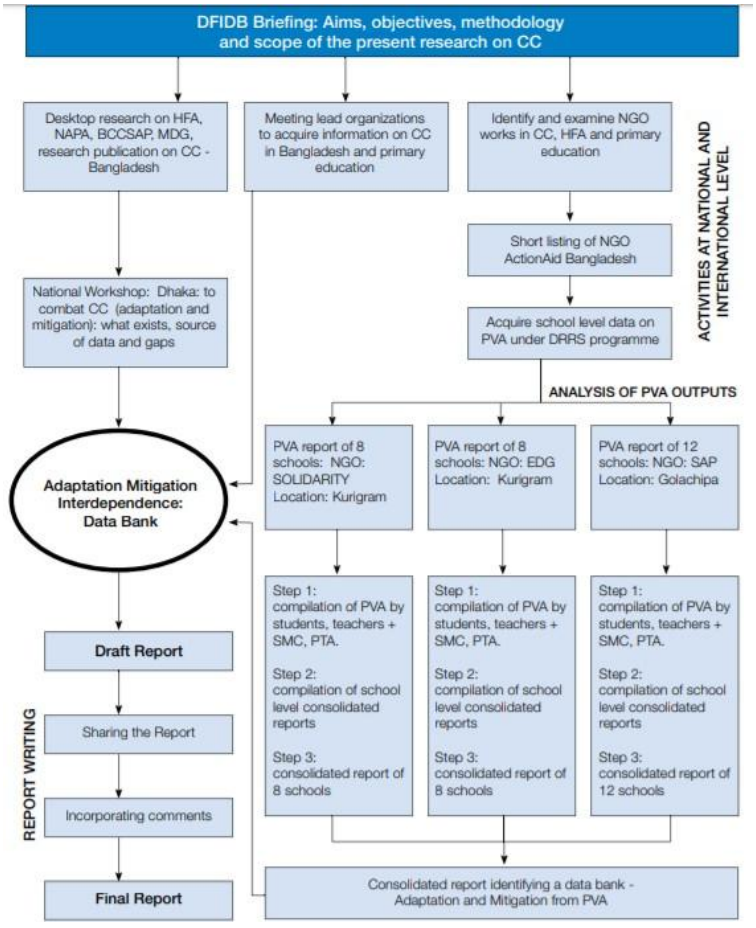


Fig. 3. The adaptive governance model of floods in Bangladesh

with return periods of 10, 20, 50, and 100 years correspondingly. The government involved the community in all the stages until the mitigation plan was finalized, and there's been a drastic change in the reduction of human losses in its disasters. To manage the disasters there is a necessity for correct adaptations at the level of community. The government started promoting primary schools as the school facility is provided at every corner of the nation, to promote and publicize the knowledge to inculcate a daily life change to survive unexpected disasters and to persist with the problem. Through this top-down process, the governance is making citizens self-sufficient to react during disasters and is open for knowledge gain for policy-making and plan implementation.

2.3. Triple loop learning framework for governance

The framework triple loop learning is famous for the dynamics of governance methods as learning procedures.

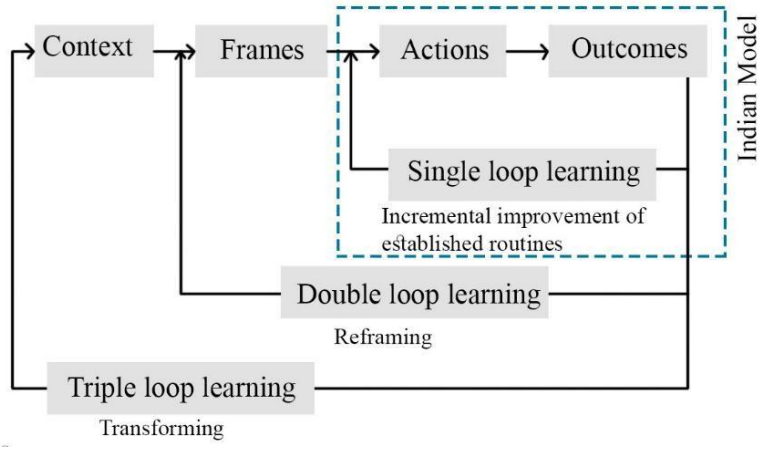


Fig. 4. Sequence of learning cycles in the concept of triple-loop learning [Pahl-Wostl 2009]

The framework is characterized by a wide-range interpretation of social understanding rooted in the more instructive components of the social sciences. The structure revolves around processes of multi-party relations, rooted in a specific public and ecological structural perspective and leading to specific results. This adaptive governance model helps in understanding the root causes of the disasters and helps in deriving solutions from the stakeholders, as the model emphasizes the area and the disaster context.

3. COMPARISON ANALYSIS OF INDIAN RISK GOVERNANCE MODEL WHICH WILL BE DONE WITH NETHERLANDS AND BANGLADESH

From the comparison, we can understand that the Indian governance model is lacking in deliberative governance and is rigid without involving citizens in understanding the fundamental problems of the disasters leading to a deficient in capacity to adopt, absorb, and restore risk management.

Tab. 1. Comparison of risk governance model of different countries

Factors	Country			Inference
	India	Bangladesh	Netherland	
Citizen participation	Sometimes	Yes	Yes	Obligatory for efficient FRM
Stakeholder analysis	Weak stake-holderanalysis	Strong stake-holderanalysis	Strong stake-holderanalysis	Imperative
Scale	Short term goals like upgradation of infrastructure	Long terms gaps	Long terms goals inFRM	Flexible to local level
	Non-scalable	Scalable	Scalable	
Mapping	Done by gov-ernment and xperts	Done by com-munityparticipa-tion along with government and experts	Done by gov-ernment and xperts	To be scaled down to local level
Decisionmaking	Govt. based	Community based andex-perts based	Different author-ities and expert based	Involve commu-nal based

4. AN OVERVIEW OF HOW GOVERNANCE IS ONE OF THE REASONS IN CHENNAI FLOODS

An analysis study done by Chandan states that the change in land use pattern from the past four decades shows a twenty times increase in the urban area by converting the agricultural land, and open spaces. It has been noticed that green cover has noticeably declined from 70.47% to 35.53%, and non-vegetative areas (built-

up, paved areas, etc.) have risen from 29.53 to 64.47%. The reasons identified for Chennai's frequent occurrence of floods are (a) unrestrained urban sprawl and loss of natural drainage. Blockage and encroachment of water bodies like drains, lakes, and rivers. The water bodies' ecosystems are polluted, and the rate of flow is affected leading to the out spills and flooding from them [Rafiq et al. 2016]. (b) Improper and insufficient stormwater drainage system and absence of maintenance. 855 km of the stormwater network is only laid for 2847 km of urban roads [Drescher et al. 2007]. (c) Surge in impermeable surfaces. (d) Lack of agency coordination, and no proper cohesive flood control management agency that incorporates the functions of a corporation, development authority, public works department, slum clearance board, housing board, etc., adds to weak points. This rise is the usual observation in the majority of cities in India and is the fall in 30% of wetland areas from the past five decades. Wetlands are useful ecosystems and are beneficial in enhancing water quality by collecting floodwaters and slowly releasing them as they travel downstream [Melesse et al. 2006].

In 2007, Chennai Municipal Authority developed a 2026 vision to achieve a comfortable, lively, economic, and environmental sustainability for future generations. Chennai has initiated a City River conservation project to improve waterways, with an estimated budget of 17.000 million but it resulted in the rise of groundwater level. In 1988, with the economic assistance of the government, an alleviation scheme for floods was launched with 3000 million budget. In the 2017 investigation and assessments, it was noticed that the improvements were not identified as said by authorities. The government did not hold the responsibility and transparency to citizens in risk management and mitigation plans, and citizen participation was not encouraged [Gupta, Nair 2019].

To understand the effectiveness of the management and to analyze citizen participation, a survey has been taken using Google Forms for Chennai residents. 100 have been responded. The survey focuses on citizen participation and governance's role in risk management.

4.1. Summary of the survey answers

From this survey, we can state that there is no 100% citizen participation in the decision-making or any knowledge exchange between the governance body and citizens. There is no proper way of analyzing the core problems of the risks. So, the governance model is still rigid, and it must change into adaptive and three-loop learning where the knowledge can be exchanged, and strategies are taken by involving NGOs, citizens, and experts.

Tab. 2. Assesing governance role in risk management through the survey analysis [author's own elaboration]

Q.NO	Questions asked	Responses from 20 Chennai citizens
1	How long are they residing in the city?	54% from more than 10 year, 10.3% from 6 to 10 years, 15.3% from 3 to 5 years and 2.5% between 0-2 years
2	Does your area flood during heavy rains?	51% floods all the times, 32.2% sometimes and 17% no
3	Were you a victim of flood?	85.4% yes and 15.6% no
4	Do you know to whom you should report about flooding in your area?	43.6% yes, 53.8% no, 1.2% not sure
5	Do you know that your city has Disaster Management or Risk management Plan?	66.7% no and 33.3% yes
6	Were you warned about floods by government before it created a problem?	61.5% yes and 39.5% no
7	Do you think government encouraged citizen participation in preparing your city flood management plan?	51.3% yes, 46.2% no and 2.6% no idea
8	When was your area flooded last time?	42.9% last 6 months, 17.1% last year, 12.9% 2 to 4 years back, 5.7% 5 to 10 years back, 21.4% before 10 years
9	Did government helped your area as soon as it flooded?	80% yes, 20% no
10	Who helped you initially during flooding?	22.8% government, 28.5% neighbors, 3% NGO, 43% all three
11	After flooding, has the Government taken a survey to analyze why your area was flooded?	Yes asked about causality, diseases, damaged houses
12	Do you think your area got developed to avoid flood?	70% no, 30% yes
13	What steps were taken to avoid flooding in your area?	17.9% infrastructure, 10.1% Citizen participation, 38.5% no steps were taken, 12.8% other steps, 20.5% both infrastructure and Citizen participation
14	Were you trained how to manage during floods by government agencies?	71.8% no, 10.3% by own interest, 5.1% yes, 7.7% schools, 5.2% NGO's
15	Do you know that you have right for participation in decision making of Risk management Plans?	30.8% yes, 69.2% no

4.2. Evaluating flood risk governance of chennai

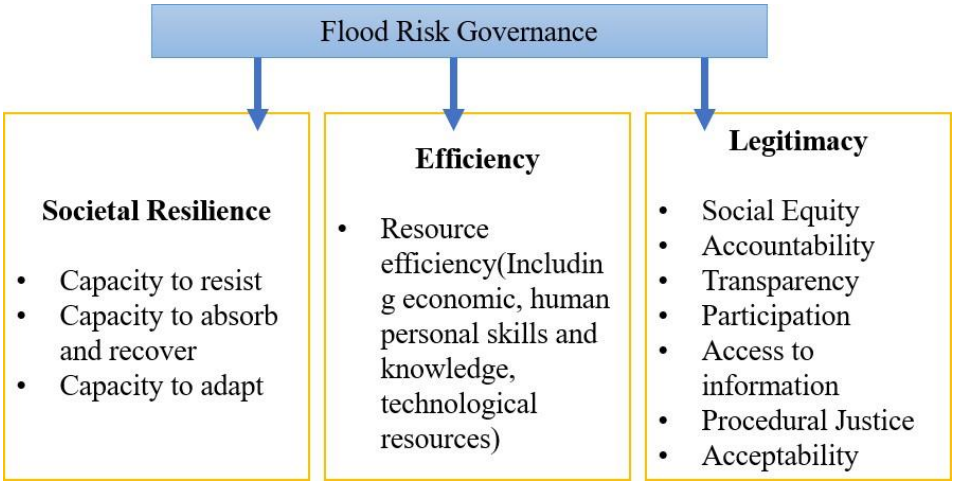


Fig. 5. Evaluation framework for flood risk management governance [Alexander, Priest, Mees 2016]

The framework aims to evaluate the flood risk governance model by understanding the arrangement to achieve societal resistance and examine effectiveness and authenticity. After the Chennai floods in 2015, the state government has recently prepared a flood management plan to make Chennai a resilient city. The plan is still in its initial stages, and implementation has not started yet. Evaluation of Chennai flood risk management will help in understanding the positives and negatives of the governance model and the management.

The evaluation of the flood risk governance for Chennai city is carried out by the framework proposed by Alexander.

4.2.1. Criteria for evaluation

Societal resistance

1. Capacity to resist – Chennai Governance Restricting aspects of flood risk.
   The Union government has refused Chennai's request for funding for storm-water drain projects to establish flood mitigation, and the State government has requested the World Bank for financial support, an estimated cost of ₹4,034 crore. The project would lessen inundation, and water bodies integrate, recharging groundwater and enhancing public health conditions. Budget revenue for maintenance is allocated yearly and lacks the guarantee of the upcoming year's financing program's new developments [The Hindu 2018].

2. Capacity to absorb and recover – restricting aspects of flood risk governance in Chennai.
   No attempts were made to encourage citizen engagement in FRM during risks. Hundreds of additional soldiers and relief workers were deployed to the flooded city of Chennai on Saturday, as residents said the government has been too slow to respond.
3. Capacity to modify – encouraging aspects of flood risk governance in Chennai.
   Catchment area plans of flood management assist strategic decision-making over a 50-100-year timescale – Food Management plans were prepared but are still in the approval process. Mapping of lost and present water bodies is currently available on Google Earth.

Efficiency

1. Resource efficiency – encouraging feature of flood risk governance in Chennai.
   The flood risk mapping supported by the Centre's Department of Science and Technology and Survey of India is financed by the Water Resources wing of 217crores and adopts the technology of GIS mapping. This project is handled by the Anna University Institute of Remote Sensing (IRS), Chennai.

Legitimacy

1. Accountability – restricting aspects of flood risk governance in Chennai.
   The reasons for flooding are many. The land use plans, no preservation of wetlands, illegal constructions on water bodies, and opening of dam gates during heavy rain – many are responsible, but they are not in a variety of legal actions due to political involvement.
2. Transparency – encouraging aspects of flood risk governance in Chennai.
   Chennaifloodmanagement.org was launched in mid-2016 to assist cooperation and communication of data that will reduce the impact of flood events in the coming years of Chennai. Mapping can be done by citizens and data can be upgraded by them [The New Indian Express 2018].
3. Access to information – encouraging aspects of flood risk governance in Chennai.
   Flood risk information is publicly available (flood management plans and flood-prone maps in Disaster Management book – Chennai). But the maps are still in the initial stage of preparations.
4. Acceptability – encouraging aspects of flood risk governance in Chennai.
   Public discussion and involvement processes are broadly used to enable understanding and approval of FRM schemes. Citizen Consumer and Civic Action Group was formed to empower citizens' rights in decision-making.

5. CONCLUSION

From the analysis, it is understood that the Indian Disaster Management stakeholder chart shows Government officials, Experts, NGOs, and the Community as the Stakeholders. But in realism, there is no NGO participation and Citizen participation in disaster management evaluation or later stages. These uneven powers of stakeholders are the results of the floods and other disasters as they fail in mitigation. From the analysis of Chennai flood risk management, it can be understood that India lacks descriptive, adaptive governance as citizens are involved in only the initial stages of decision-making or problem-solving, and citizens are not informed in later stages of decision-making and plan implementation. Preparation of topography maps, reducing contamination and blockage of water bodies, regulating planning and activities in eco-sensitive areas, creating watershed management plans, public awareness, and capacity building are some of the steps to be considered for better flood disaster management, but these factors are not achieved in 100 per cent, the process of top-down is seen in Indian management plans. So, Indian disaster management plans are not able to secure their aim to reduce flood risk in urban areas. Adopting the adaptive governance model and making the governance structure deliberative governance will result in sustainable risk-solving strategies and plans, as the transparency and accountability of both citizens and governance will be strong.

LITERATURE

Alexander M., Priest S., Mees H., 2016, *A framework for evaluating flood risk governance*, "Environmental Science & Policy", vol. 64, pp. 38-47.

Calder I.R., Aylward B., 2009, *Forest and Floods*, "Water International", vol. 31, iss. 1, pp. 87-99.

Drescher A., Glaser R., Pfeiffer C., Vencatesan J., Schliermann-Kraus E., Glaser S., Lechner M., Dostal P., 2007, *Risk assessment of extreme precipitation in the coastal areas of Chennai asan element of catastrophe prevention*, "Disaster Reduction in Climate Change", vol. 15, https://shorturl.at/rt345 (access: April 2023).

Driessen P.P.J., Hegger D.L.T., Kundzewicz Z.W., Van Rijswick H.F.M.W., Crabbé A., Larrue C., Matczak P., Pettersson M., Priest S., Suykens S., Raadgever G.T., Wiering M., 2018, *Governance Strategies for Improving Flood Resilience in the Face of Climate Change*, "Water MDPI", vol. 10(11).

Gupta A.K., Nair S.S., 2019, *Flood risk and context of land-uses: Chennai city case*, "African Journal of Geography and Regional Planning", vol. 6(4), pp. 001-008, https://www.internationalscholarsjournals.com/articles/flood-risk-and-context-of-landuses-chennai-city-case.pdf (access: April 2023).

HT Correspondent, 2020, *Hindustan Times "Evolve an integrated response to floods"*, HT Editorial, 6 July, https://shorturl.at/hHKMO (access: April 2023).

Hunt A., Watkiss P., 2011, *Climate change impacts and adaptation in cities: a review of the literature*, "Climatic Change", 104, pp 13-49.

Lavanya K.A., 2012, *Urban Flood Management – A Case Study of Chennai City*, "Architecture Research", vol. 2, no. 6, pp. 115-121.

Melesse A.M., Oberg J., Nangia V., Beeri O., Baumgartner D., 2006, *Spatiotemporal dynamics of evapotranspiration at the Glacial Ridge prairie restoration in northwestern Minnesota*, "Hydrological Processes", vol. 20, iss. 7, pp.1451-1464.

Munene M.B., Swartling Å.G., Thomalla F., 2018, *Adaptive governance as a catalyst for transforming the relationship between development and disaster risk through the Sendai Framework?*, "International Journal of Disaster Risk Reduction", vol. 28, pp. 653-663.

NDMA (National Disaster Management Authority), 2019, *National Disaster Management Plan*, Government of India; November, New Delhi, https://ndma.gov.in/sites/default/files/PDF/ndmp-2019.pdf (access: April 2023).

Pahl-Wostl C., 2009, A conceptual framework for analysing adaptive capacity and multi-level learning processes in resource governance regimes, "Global Environmental Change", vol. 19, iss. 3, pp. 354-365.

Rafiq F., Ahmed S., Ahmad S., Khan A.A., 2016, *Urban Floods in India*, "International Journal of Scientific & Engineering Research", vol. 7, iss. 1, https://www.ijser.org/researchpaper/Urban-Floods-in-India.pdf (access: April 2023).

The Economic Times, 2017, *Supreme Court raps Centre on implementation of disaster management law*, https://shorturl.at/detQW (access: April 2023).

The Hindu, 2018, *Centre rejects Chennai flood mitigation proposal*, https://www.thehindu.com/news/national/tamil-nadu/centre-rejects-chennai-flood-mitigation-proposal/article24083080.ece (access: April 2023).

The New Indian Express, 2018, *306 flood-prone Areas Mapped in Chennai*, https://www.newindianexpress.com/states/tamil-nadu/2018/aug/04/306-flood-prone-areas-mapped-in-chennai-1852981.html (access: April 2023).

UNISDR (Office for Disaster Risk Reduction), 2004, *Living with risk: a global review of disaster reduction initiatives*, vol. 1, UNITED NATIONS New York and Geneva, https://www.unisdr.org/files/657lwr1.pdf (access: April 2023).

UNISDR (Office for Disaster Risk Reduction), 2015, *Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030*, UNITED NATIONS Geneva, https://www.undrr.org/quick/11409 (access: April 2023).

Vinke de Kruijf J., Kuks S.M.M., Augustijn D.C.M., 2015, *Governance in support of integrated flood risk management? The case of Romania*, "Environmental Development", vol. 16, pp. 104-118.

OCENA ZARZĄDZANIA KLĘSKAMI ŻYWIOŁOWYMI A ŁAGODZENIE SKUTKÓW POWODZI W INDYJSKICH MIASTACH: WNIOSKI Z NIEWŁAŚCIWEGO ZARZĄDZANIA I ZALECENIA DOTYCZĄCE SKUTECZNEGO OGRANICZANIA RYZYKA

Streszczenie

Społeczności ludzkie i ich działalność zależą od otaczającego je środowiska, w którym klimat odgrywa główną rolę. Istoty żywe są wrażliwe na zmiany klimatyczne, ponieważ funkcjonują i tworzą warunki do życia na podstawie uwarunkowań środowiskowych. Uwarunkowania klimatyczne mogą charakteryzować się nieprzewidywalnością, która ludzkie społeczności do dostosowywania się poprzez zastosowanie właściwych strategii rozwojowych w odniesieniu do ekstremalnych warunków klimatycznych i pogodowych. Powodzie stanowią najczęściej występujące zjawiska kryzysowe w wielu krajach, a Indie zajmują pierwsze miejsce w kategorii strat ludzkich spowodowanych klęskami żywiołowymi. Nie jest możliwe wyeliminowanie zjawisk powodziowych, ale możliwe jest zminimalizowanie szkód i ograniczenie możliwości ich wystąpienia. W Indiach zarządzanie klęskami żywiołowymi odgrywa kluczową rolę w kontroli i zarządzaniu ryzykiem. Jednak ze względu na brak świadomego zarządzania wysiłki krajowego organu ds. klęsk żywiołowych nigdy nie osiągnęły swoich celów. Powodzie miejskie pokazują, jak słabe zarządzanie może stworzyć poważne zagrożenia skutkujące stratami społecznymi, gospodarczymi i środowiskowymi dla miasta. Miasta takie jak Chennai, Mumbaj i Kalkuta doświadczają ekstremalnych powodzi z powodu braku odpowiednich narzędzi służących zarządzaniu i planowaniu rozwoju miast. W celu zrozumienia, w jaki sposób może następować łagodzenie skutków powodzi w Indiach, przeprowadzona została analiza porównawcza indyjskiego modelu zarządzania klęskami żywiołowymi z innymi krajami. W badaniu pilotażowym obecne plany zarządzania ryzykiem w Chennai są oceniane przy użyciu ram zarządzania ryzykiem powodziowym. Niniejsze opracowanie ma na celu sformułowanie rekomendacji dla skutecznego zarządzania i działań planistycznych służących ograniczeniu skutków powodzi w indyjskich miastach.

Słowa kluczowe: modele zarządzania, zarządzanie klęskami żywiołowymi, zarządzanie ryzykiem powodziowym, miasta indyjskie

ZAGADNIENIA SPOŁECZNE

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.19

Ernestyna SZPAKOWSKA-LORANC*

NARRACJA I ANTYNARRACJA W ARCHITEKTURZE WSPÓŁCZESNEJ

Artykuł prezentuje zagadnienie narracji i antynarracji w architekturze na podstawie analizy krytycznej opracowań z dziedziny architektury i narratologii. Zgodnie z dokonanym przeglądem literatury powiązanie narracji i przestrzeni zbudowanej zyskuje na popularności w ostatnich latach. Ma charakter interdyscyplinarny, pozwala na łączenie form architektonicznych i rozwiązań przestrzennych z odbiorem przestrzeni zarówno bezpośrednim w drodze użytkowania, jak i poprzez środki mediów tradycyjnych i społecznych. Lukę badawczą natomiast stanowi przeniesienie pojęcia antynarracji z dziedziny literatury do architektury – mimo że jest ono obecne we współczesnym literaturoznawstwie, a strategie narracyjne, takie jak przemilczenie, minimalizm, hybrydyczność, synkretyzm, achronologia i antyfinalność identyfikowane i charakteryzowane są także we współczesnej architekturze. Artykuł kładzie nacisk na polskie opracowania tematu narracji w architekturze oraz antynarracji w literaturoznawstwie. Odnosi się do badań narracyjnych Wojciecha Bonenberga i Anny Marii Wierzbickiej, a także polemicznych tez Andrzeja Niezabitowkiego. Ma na celu nakreślenie problemu do dalszej dyskusji. Ze względu na wstępny charakter studiów zagadnienia nie scharakteryzowano w nim szczegółowo antynarracyjnych obiektów architektonicznych, ale sformułowano typologię antynarracyjnych środków.

Słowa kluczowe: narracja architektoniczna, antynarracja, architektonika, znaki, czasowość, zdarzenie w architekturze

1. WPROWADZENIE

1.1. Narracja w architekturze

Tricia Austin w monografii pt. *Narrative environments and experience design: space as a medium of communication* definiuje środowiska narracyjne jako przestrzeń będącą medium komunikacji – przekazującą treści poprzez syntezę struktur, materiałów i rozwiązań technologicznych, na którą niejako „nałożone" zostają ludz-

* Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Architektury Struktur Miejskich.

kie zachowania [Austin 2021]. XXI w. to czas, w którym sztuka tworzenia przestrzeni uczestniczy w „narracyjnym zwrocie" – tendencji łączenia mediów językowych z obrazowymi i przestrzennymi, pod prymatem kategorii uznawanej za uniwersalną i wszechobecną [Kaczmarczyk 2017; Rosner 2006].

Narracja w architekturze nie jest zjawiskiem nowym. Semiotyczny wymiar sztuki budowania pojawił się w strukturalistycznym dyskursie lat 60. i 70. XX w., mając na celu dostarczenie mechanizmów odczytu i dekodowania przestrzeni. W tym miejscu należy przywołać Umberto Eco (i w szczególności jego pozycje *Nieobecna struktura* oraz *Pejzaż semiotyczny*) [Eco 1972, 2003] i Rolanda Barthes'a [Barthes 2010] jako semiologów, którzy w największym stopniu wpłynęli na teorię semantyki architektury, opierając się z kolei na teorii Peirce'a, Morrisa i de Sassure'a[1]. Jednak już w latach 60. i 70. XX w., a także później, możliwość zastosowania nauki o znakach w przestrzeni architektonicznej była wielokrotnie kontestowana przez teoretyków architektury, sztuki i semiologów [Broadbent et al. 1980; Leach (red.) 2010].

W najnowszych monografiach na temat narracji architektonicznej kwestie semiotyczno-strukturalne pojawiają się w rozdziałach wprowadzających lub nie pojawiają się w ogóle. Nigel Coates nie porusza tego tematu, a Sophia Psarra pisze o semantycznej ekspresji budynków, zawartości, strukturze, relacjach, operacjach i kodach we wprowadzeniu [Coates 2012; Psarra 2009]. Istotne są natomiast próby podjęte przez badaczy narracji architektonicznej nakierowane na tworzenie typologii narracji architektonicznej, głębsze poznanie zjawiska i wystudiowanie metody jego badania, a także analizę swego rodzaju ontologii czasu w architekturze, bo to właśnie wzajemne relacje sztuki budowania i następstwa pozwalają kwestionować narracyjność sztuki tradycyjnie uznawanej za atemporalną [Harries 1982].

W kontraście do transmedialnej narracji pojawia się pojęcie antynarracji. Jest ono jeszcze nieobecne w dyscyplinie architektury (przeprowadzona kwerenda nie wykazała jego stosowania w dyskursie architektonicznym), a niniejszy artykuł ma na celu jego zdefiniowanie oraz zaproponowanie wstępnej typologii działań antynarracyjnych. Badania były prowadzone za pomocą analizy krytycznej wybranych opracowań z dziedziny architektury i narratologii, ze wskazaniem na piśmiennictwo polskie. Struktura artykułu odpowiada wprowadzaniu zagadnienia. Wskazane zostaną cechy narracji w architekturze, które wzbudzają kontrowersje, wywołując dyskusję nad zasadnością tego pojęcia (rozdział 1.3), zaprezentowane pojęcie antynnarracji w literaturze i sztuce (rozdział 1.4), a następnie na jego bazie sformułowana zostanie definicja antynarracji w architekturze (rozdział 2.1) i podane jej podstawowe typy (rozdziały 2.2-2.4)[2].

[1] Z wielu pozycji dotyczących tematu jedną z najpełniej prezentujących zagadnienie jest praca Broadbent et al. 1980.

[2] W związku z ograniczonymi ramami tekstu autorka nie charakteryzuje dokładnie ani nie nakreśla na przykładach zagadnienia narracji w architekturze. Różne jego aspekty przedstawione zostały przez nią m.in. w następujących pozycjach: Szpakowska-Loranc 2016, 2017, 2019a, 2019b.

1.2. Stan badań na gruncie polskim

Podobnie jak w światowym dyskursie architektonicznym, coraz częściej pojęcie narracji pojawia się w polskim piśmiennictwie z dyscypliny architektura i urbanistyka. Na podstawie wyszukiwania słów „architektura" i „narracja" w bazach Scopus, Web of Science, Baztech, Ebsco, DOAJ oraz repozytoriach polskich uczelni i metody tzw. snowball sampling wyszukano 80 artykułów z afiliacją polskich uczelni[3]. Należy dodać, że ta liczba powiększana jest na bieżąco kolejnymi publikacjami. Jako wyjątkowo wartościowe do analizy w kontekście tematyki niniejszego artykułu wskazać należy trzy pozycje: Wojciecha Bonenberga pt. *Narracja architektoniczna a kontekst kulturowy* [Bonenberg 2007], monografię Anny Marii Wierzbickiej pt. *Architektura jako narracja znaczeniowa* [Wierzbicka 2013] oraz artykuł Andrzeja Niezabitowskiego pt. *Narracja architektoniczna – interpretacje, spekulacje czy fakty empiryczne?*, którego autor kontestuje rzeczywistą obecność narracji w architekturze [Niezabitowski 2016].

Bonenberg definiuje narrację architektoniczną jako „zbiór zdarzeń komunikacyjnych mających na celu opis architektury" [Bonenberg 2007: 8], ściśle związany z „negocjowaniem" słów lub obrazów. Metoda negocjacji zyskiwać ma na wadze we współczesnej rzeczywistości, która w coraz większym stopniu przeistacza się z realnej w wirtualną. Bonenberg prezentuje także tezę o przewadze opowiadania o budynku nad samym obiektem, które umożliwia poznanie przestrzeni a priori, a same też staje się wartością estetyczną.

Niezabitowski z kolei kontestuje obecność rzeczywistej narracji w architektury, wysuwając wniosek, iż jej „właściwego miejsca […] należy upatrywać w obszarze zaawansowanej intelektualnie krytyki architektonicznej, dydaktyki oraz na dobrym poziomie publicystyki" [Niezabitowski 2016: 17]. Wartością artykułu jest krytyczne podejście do zagadnienia, uwidaczniające się m.in. w prezentacji różnic pomiędzy literaturą a architekturą, prezentacja głównych nurtów badań nad problematyką znaczeń w architekturze, próba interpretacji modelu komunikacji kulturowej Jakobsona na grunt architektury oraz podniesienie kwestii częstego ograniczania analizy zawartej w obecnych pracach na temat narracji architektonicznej do obiektów sakralnych i komemoratywnych, co prowadzi do zafałszowania wyników i abstrahowania od problemu formy będącej ich fizycznym nośnikiem.

Wierzbicka, traktując architekturę jako „nośnik opowieści, który spełnia wymiar praktyczny i metafizyczny kultury" [Wierzbicka 2013: 31], stawia pytanie o istnienie spójnej semiologii architektury i przenoszenie semantyki literackiej na sztukę budowania [Wierzbicka 2013]. Poza wstępem dotykającym problematyki semantyki, narracji w różnych dyscyplinach naukowych (filozofii, antropologii kulturowej

[3] Wyszukiwania przeprowadzono 10 sierpnia 2023 r., zawężając wyniki do artykułów i rozdziałach w monografiach napisanych w języku polskim i angielskim, na terenie Polski (jeżeli była taka możliwość) lub poszukując polskich nazwisk autorów i sprawdzając afiliacje.

i psychologii oraz elementów struktury narracyjnej) koncentruje się ona głównie na analizie obiektów sakralnych i komemoratywnych. Dokonuje ich analizy narracyjnej, przekonując, że narracja w architekturze współczesnej może pełnić funkcję narzędzia badawczego, przestrzeni zbudowanej.

1.3. Architektura jako medium narracyjne – uzasadnienie, wybrane problemy

Austin wskazuje, że związek między środowiskiem i narracją kreowany jest jako zdarzenie lub sytuacja powiązane z miejscem oraz historią [Austin 2021]. Austin zapowiada „materialną semiotykę przestrzeni i miejsca" oddziałującą na otoczenie i ciało, w którą wpisane są inne semiotyki: lingwistyczna, graficzna, obrazowa i literacka. Jako podstawę systemu podaje teorię Peirce'a – trójkąt znaku, obiektu i interpretanta. Relacja pomiędzy znakiem, czyli historią, a miejscem, czyli obiektem, tworzona jest przez ludzi – interpretantów. Dla Austin narracja jest artykułowana w przestrzeni poprzez materialną semiotykę, tworzoną przez formę, kolor, oświetlenie, wymiar, skalę, tekstury, które generują wydarzenia, dramatyzm, atmosferę. To wszystko razem tworzy ścieżki i bariery do przekazania pewnej symboliki w przestrzeni [Austin 2021].

Trójpodział narracji jest jej charakterystyczną, często przywoływaną cechą. Narratolożka Mieke Bal zauważa w każdym dziele literackim trzy warstwy: tekstu (ciąg znaków), powieści (nacechowanej aspektami, decydującymi o określonym przekazie do czytelnika) oraz fabuły (swoistego powidoku, wytworu wyobraźni) [Bal 2012]. Z kolei Wierzbicka wprowadza trójpodział „aspektów poznawczych" w narracji architektonicznej [Wierzbicka 2013]. Dzieli je na: korpus narracyjny (zbiór elementów generujących narrację), warstwy kombinacyjne (decydujące o jej stałości bądź zmienności) i system narracyjny. Ten ostatni za pomocą czasu lub innego elementu spajającego wiąże elementy znaczeniowe. Również w narracji krajobrazu zgodnie z Potteigerem i Purintonem istnieją trzy poziomy: historii, kontekstu/intertekstu i dyskursu, które są zbieżne z podziałem narracji Bal [Bal 2012; Potteiger, Purinton 1998].

Uwidoczniony podział jest istotny dla analizy narracji architektonicznej. Środki i cechy każdego z poziomów są wykorzystywane dla „odsupłania" poszczególnych środków formalnych, zebranych w dzieło przestrzenne. To może być zabiegiem skomplikowanym i stawać się podstawą dla odrzucenia narracji architektonicznej w ogóle, na co wskazuje Niezabitowski [2016].

Drugi istotny podział obejmuje narracje (1) eksplicytne oraz (2) implicytne, czyli według Potteiger i Purintona (1) miejsca zaprojektowane w celu opowiadania konkretnych historii; zawierające wyraźne odniesienia do wątków, scenerii, wydarzeń, bohaterów oraz (2) wpisane w naturalne procesy, praktyki kulturalne lub instytucjonalne; „opowieści otwarte", pozbawione jasnej struktury i wątku [Potteiger, Purinton 1998].

Potteiger i Purinton			
poziom	historia	kontekst/intertekst	dyskurs
elementy	intencje projektanta, żeby tworzyć znaczenie	rola odbiorców lub pamięci zbiorowej	ideologie wpisane w miejsce
Bal			
poziom	tekst	opowieść	fabuła
elementy	ciąg znaków – materialna forma przekazu	wynik uporządkowania – sekwencje, rytm, częstotliwość, postacie, przestrzeń, fokalizacja	wytwór wyobraźni – zdarzenia, aktorzy, czas, lokacja
Wierzbicka			
poziom	korpus narracyjny	warstwy kombinacyjne	system narracyjny
elementy	elementy generujące narrację	decydujące o jej stałości i zmienności	czas narracji i spójnik wiążący poszczególne elementy znaczeniowe

Rys. 1. Poziomy narracji literackiej i architektonicznej [opracowanie własne na podstawie: Bal 2012; Kaczmarczyk 2017; Potteiger, Purinton 1998; Wierzbicka 2013]

Odpowiadają one dwóm grupom tekstów, które Ryan określa jako (1) „bycie" i (2) „charakteryzowanie się" narracją: (1) tekst stworzony intencjonalnie, w celu wywołania interpretacji opowieści u odbiorców oraz (2) tekst inspirujący odbiorcę do przypomnienia sobie lub wymyślenia opowieści – niezależnie od faktu, czy było to zamierzenie twórcy [Ryan et al. 2016]. Według Kaczmarczyk [2017] narracje eksplicytne są samodzielne – kodują wszystkie elementy fabuły – lub niesamodzielne – bazują na znanych historiach. Implicytne natomiast to przestrzenie, w których dominują symboliczne znaczenia i praktyki i jako takie przekraczają zainteresowanie narratologów. Podobny podział odnaleźć można u Wierzbickiej na: (1) narracje symboliczne, świadome oraz (2) proceduralne, nieświadome. Z tych dwóch grup, w zakresie narracji oraz antynarracji architektonicznej, interesująca do identyfikacji oraz analizy jest narracji eksplicytna.

1.4. Antynarracja w literaturze i sztukach wizualnych

Narrative Research Lab uniwersytetu w Aarhus definiuje antynarrację jako „szczególnie jaskrawe formy nienaturalnych narracji, które przekraczają konwencjonalne praktyki narracyjne [Narrative Research Lab 2023]. Dzieła charakteryzujące się przeciwstawnymi chronologiami, rozbitymi głosami narracyjnymi lub wyjątkowo nieprzejrzystym dyskursem.

Podstaw negowania wyznaczników koherentnej narracji szukać można w rewolucyjnym podejściu, buntowi przeciwko zastanemu porządkowi. Pol Capdevila, formułując genezę antynarracji w sztuce, wskazał na dwa okresy w XX w. szczególnie

krytyczne wobec klasycznego postrzegania czasu: awangardę początku XX stulecia (doświadczenie czasu bez spójności) oraz lata 60. i 70. (konfrontacji z dominującymi sposobami narracji i reprezentacji) [Capdevila 2015]. Jako przykłady utworów antynarracyjnych podawane są natomiast m.in. *Kubuś Fatalista* Diderota, dzieła literackie Samuela Becketta czy Jamesa Joyce'a, teatralne Gertrudy Stein [Narrative Research Lab 2023; Melike 2020; Rose 2012].

Na gruncie polskim Piotr Jakubowski, uznając narrację za „podstawową kulturową strategię integrująco-usensawiającą" tożsamość osobową [Jakubowski 2016: 297], zauważa we współczesnej praktyce literackiej rozkład jej spójności i koherentności. Jakubowski wymienia następujące cechy antynarracji: fragmentaryczność, achronologia, przemilczenia i nieobecność więzi-przyczynowo skutkowych, antyfinalność, wielowersyjność, hipertrofiię, minimalizm oraz hybrydyczność i synkretyzm.

Antynarracja w literaturoznawstwie określana jako taki rodzaj narracji, który łamie jej klasyczne reguły i zaprzecza konwencjom. Swego rodzaju literacka „gra" ma kwestionować tradycyjne założenia narracji, narracyjną logikę oraz jej strukturalne aspekty i strategie [Herman et al. 2010].

2. POSZUKIWANIA ANTYNARRACJI W ARCHITEKTURZE

2.1. Definicja, wstęp do typologii zagadnienia

Na podstawie stanu badań wydaje się, że termin „antynarracji" w architekturze jest jeszcze dotychczas nieobecny. Nie odnaleziono go w piśmiennictwie z zakresu dyscypliny w języku angielskim ani polskim. Zaczerpnięty bezpośrednio z literaturoznawstwa i narratologii (np. sztuki filmowej), w niniejszym opracowaniu termin antynarracji wprowadzony został w odniesieniu do działalności autorów i takich obiektów, w których twórcy świadomie zaprzeczają znaczeniowej (semantycznej) warstwie architektury, zwracając się w stronę „czystej" sztuki budowania bądź przeciwnie – entropii jako czynnika twórczego.

Literackie strategie antynarracyjne można pogrupować, poszukując ich architektonicznych odniesień. Zdecydowano się na następujące typy narracji:

– „architektura niema", czyli przemilczenie, minimalizm odnoszące się do tendencji minimalistycznych w architekturze;
– „architektura nadmiaru", czyli przeciwnie do poprzedniego typu zmierzające w stronę estetyki chaosu: hipertrofia, synkretyzm, hybrydyczność i wielowersyjność;
– „architektura achronologiczna" – fragmentaryczność, achronologia, nieobecność więzi przyczynowo-skutkowych i antyfinalność, które pozwalają poszukiwać w architekturze budynków, których proces projektowania nigdy się nie kończy.

2.2. Typ 1.: Architektura niema

Podejściem opozycyjnym do zagadnienia słów w architekturze, a więc antynarracyjnym, jest rozumienie i tworzenie architektury jako relacji abstrakcyjnych znaczeń. Postawione jest ono w kontraście do bonenbergowskiej definicji języka w architekturze jako „zespołu znaków i symboli wykorzystywanych do kreacji otoczenia zgodnie z odpowiednimi regułami. To sposób aranżacji przestrzeni za pomocą specyficznego systemu notacji, tworzonej zgodnie z przyjętą konwencją" [Bonenberg 2007: 15].

Karsten Harries w książce *The Ethical Function of Architecture* [1998] przywołuje charakterystykę obiektu estetycznego sformułowaną przez abstrakcjonistę Franka Stellę. Podał on cztery warunki istnienia obiektu estetycznego:

„1. Obiekt estetyczny nie powinien znaczyć, ale być.
2. Obiekt estetyczny powinien prezentować się jako całość.
3. Obiekt estetyczny wymaga estetycznego dystansu" [Harries 1998: 17].

Tym samym Stella wykluczył aspekt znaczeniowy obiektu estetycznego, jednocześnie zakładając jego całościowy, semantyczny charakter. Czwarty warunek związany jest z odbiorem obiektu:

„4. Obiekt estetyczny składa obietnicę zostawienia nas z nami samymi" [Harries 1998: 17].

Obserwator obiektu estetycznego nie manipuluje więc nim i niczego nie zmienia. Nie zajmuje się obiektem ani o niego nie dba, bo każda zmiana spowodowałaby utratę perfekcji, uprzednio osiągniętej przez twórcę przedmiotu. Obcowanie z dziełem sztuki ma natomiast stanowić „samowystarczalne doświadczenie", które związane jest z zagadnieniem czasu. Jego zadaniem jest osadzanie obserwatora w rzeczywistości – czyli teraźniejszości – podczas kiedy „manipulowanie" obiektem przenosiłoby go w przyszłość. W kontraście także do bonenbergowskiego podejścia do narracji architektonicznej, dzieło sztuki nie potrzebuje ani uzasadnienia, ani żadnej zmiany.

Zachodzi jednak pewna trudność związana z dążeniem architektury do bycia sztuką czystą, czyli uzyskania statutu obiektu estetycznego. Problem ten związany jest z użytecznością architektury, co zauważył już Kant. Harries uważa czystość formy w architekturze za nieosiągalną utopię; podobnie jak utopijna jest poezja w definicji Valery'ego – sztuczny, idealny porządek.

W tym miejscu nasuwa się pytanie, czy poziom złożoności przestrzeni jest proporcjonalny do poziomu nasycenia go znaczeniami? Zaprzecza temu Tadao Ando, wyznający tezę, zgodnie z którą abstrakcyjna logika wspiera myśl architektoniczną [Ando 2013]. Abstrakcja dla Ando nie oznacza „redukowania realności świata poprzez odrzucenie konkretnego charakteru, a umożliwia krystalizację złożoności bogactwa świata" [Ando 2013: 289]. Jest wynikiem właśnie takich poszukiwań, pozwala na odzwierciedlenie pierwotnego punktu wyjścia każdego problemu architektonicznego – czy jest nim miejsce, natura, styl życia, czy historia.

2.3. Typ 2.: Architektura nadmiaru

Hipertrofia, synkretyzm, hybrydyczność i wielowersyjność także są środkami poetyckimi stosowanymi i widocznymi w architekturze współczesnej, np. w tendencjach dekonstruktywistycznych. Jak zauważa Bizio, tendencje te w projektach różnych architektów przyjmowały różne drogi i metody projektowe, zebrane pod wspólnym terminem związanym (czasem luźno) z derridiańskim paradygmatem odczytywania tekstu [Bizio 2010].

Eksplozje materii, kompresje, skupiska i połączenia scharakteryzowała w swojej twórczości Zaha Hadid [Hadid 2013]. Kompresje wraz z ekspansją wyższych poziomów budynku w tkance miejskiej przyrównać można do hipetrofii, czyli nadmiernego rozrostu. Skupiska, połączenia i pikselizacje natomiast tworzą w rzeczywistości synkretyczną całość, według Hadid noszącą cechy „osobliwości" i „niechierarchiczności" [Hadid 2013: 412]. Otwartość i możliwość płynnego uzupełniania o których pisze architektka, prowadzą z kolei do hybrydyzacji i wielowersyjności przestrzeni. Jednocześnie zauważyć należy, że hybrydyzacja przestrzeni dla innych architektów niekoniecznie związana jest wyłącznie z nurtem dekonstruktywistycznym, a pozwala na łączenie różnych jej typów oraz np. kultury wysokiej i niskiej [Gyurkovich 2013].

W kontekście antynarracyjnym stosowanie wymienionych środków poetyckich stanowi zaprzeczenie wobec wcześniej ustalonych kodów architektury, tworzących klasyczną narrację architektoniczną. Jednocześnie poprzez dokładanie i łączenie kolejnych elementów, zmierza w ono stronę „estetyki nadmiaru". Istotna w tym kontekście jest kategoria wieloznaczności , w której eksperyment i interpretacja stają się nową metodą projektową [Balmond 2013]. Według Cecila Balmonda są one „naturalnym biegiem wydarzeń" następujących w postawie projektowej, którą konstruktor określa jako „Nieformalne" [Balmond 2013: 389]. „Nieformalne" jest lokalne, hybrydowe i synkretyczne. To kategoria łącząca linearność i nielinearność – geometrię kartezjańską i niekartezjańską.

W identyfikacji omawianego typu antynarracji przydatna może być analiza przestrzeni poststrukturalistyczej w filozofii ponowoczesnego miasta, w którą Ewa Rewers wprowadziła pojęcie „strategii ekstatycznej" na określenie obecnej w nim architektury dekonstruktywistycznej – „współtworzącej myślenie posprzecznościowe" [Rewers 2010: 327]. W wykrytej przez siebie strategii Rewers diagnozuje mieszanie form i krzyżowanie kształtów (które można uznać za działanie synkretyczne) oraz (hybrydyczną) dematerializację materii, krzyżowanie kształtów i eksplozje światła. Różnorodne realizacje ekstatycznej architektury w obrębie jednego miasta Rewers określa mianem „niekonsekwentnych". Filozofka jako jedyne ich usprawiedliwienie przyjmuje paradygmat współtworzenia przestrzeni miasta poprzez aktywną interpretację realizowaną przez jej użytkowników.

Analizując strategie ekstatyczne pod kątem ich wymiaru narracyjnego (lub antynarracyjnego), można uznać opisywane działanie hermeneutyczne za prowadzące

do wielowersyjności, co dowodzi faktycznie istnienia narracyjnego wymiaru w drugim typie antynarracyjności – rozumienie jej jako medium przekazującego określony komunikat. W sensie krytycznym ta antynarracja używa dezorientacji, mieszając sensy i przekraczając granice.

2.4. Typ 3.: Architektura achronologiczna

W tradycyjnej typologii sztuk architektura jest uznawana za sztukę atemporalną, pozbawioną sekwencyjnej struktury. Takie podejście bywa podstawą do kwestionowania istnienia narracji w architekturze w ogóle [Niezabitowski 2016]. Jednocześnie Harries uznaje architekturę za jeden ze środków, którymi ludzkość dysponuje, wykonując próby przezwyciężenia „terroru czasu" [Harries 1982]. Pokonaniu swoistego strachu przed przemijaniem służy stosowanie platońskiego języka form geometrycznych. W swojej istocie architektura powinna więc dążyć do czasu „monumentalnego", w zastosowanych narracyjnych środkach wyrazu wyodrębnić jednak można swego rodzaju retrospekcję, czyli np. zastosowanie elementów ruin, architektury historycznej oraz antycypację – estetykę futurystyczną.

Literackie odchylenie czasowe, czyli zabieg stosowany przez autorów zaburzający konstrukcję czasu w stopniu uniemożliwiającym jego późniejszą analizę przez czytelników, Bal [2012] nazywa achronią. Przykładem tej strategii antynarracyjnej może być antycypacja wewnątrz retrospekcji lub retrospekcja wewnątrz antycypacji. W architekturze można do niej przyrównać „bezczasową" przestrzeń, czyli rzeczywistość wirtualną coraz bardziej obecną we współczesnych miastach – świat pozbawiony granic przestrzennych i ram temporalnych [Szpakowska-Loranc 2016]. Jedynym czasem obecnym w tej rzeczywistości jest czas komputera, niezależny od rzeczywistego upływu sekund, minut, godzin i dni, co stawia ją w polu temporalnej antynarracji. Architektura wirtualna ma swoje odrębne miejsce w dyskursie dyscypliny. Paradoksalnie także Coates określa ją jako „czystą narrację" [Coates 2012]. Jednak ciekawszym i bardziej wymagającym zagadnieniem jest poszukiwanie antynarracyjnej architektury achronologicznej wśród dzieł budowanych.

Przykładem tego typu architektury jest Steinhaus w austriackim Steindorf, projektu Gunthera Domeniga – budynek tworzony przez ponad 20 lat (proj. 1982, ukończenie 2008) [Kozłowski 2014], niedostosowany do wymogów użytkowych – „życia" – ale odzwierciedlający postulat dostosowania życia do architektury. Budynek nazwany domem spełnia funkcję centrum kultury, był ciągle rozbudowywanym labiryntem form.

Labirynt – architektoniczny element i jego rysunkowy lub językowy zapis – można uznać za antynarracyjną figurę – aporię czasową. Stał się symbolem człowieczego losu, wykorzystywanym szczególnie w „epokach labiryntowych", do których (obok manieryzmu, baroku, romantyzmu) zaliczana jest także współczesność. W architekturze końca XX w. uporządkowaną, jednorodną przestrzeń antro-

pomorficzną i pojedynczy punkt widzenia zastąpiły zasady fragmentacji i rozbicia obrazowane figurą labiryntu, co potwierdzają m.in. pisma J.L. Borgesa, Italo Calvino, Umberto Eco, Petera Eisenmana i Bernarda Tschumiego. Architektoniczny element u neoplatoników oznaczał upadek, ułomne odwzorowanie nieba w ziemskiej figurze (podobnie jak Wieża Babel). Znalezienie w nim drogi do centrum (a następnie do wyjścia) to zwycięstwo ducha nad materią, wiedzy nad ślepym popędem, wieczności nad przemijaniem, inteligencji nad instynktem; wolność poprzez wejście do świata idei.

3. DYSKUSJA I PODSUMOWANIE

Trzy zaprezentowane typy antynarracji działają na poziomie tekstu, czy też korpusu narracyjnego (typ 1.), opowieści i warstw kombinacyjnych (typ 2. i 3.) oraz fabuły i systemu narracyjnego (typ 3.). Jak wykazano w artykule, struktura architektury antynarracyjnej ma aspekt komunikacyjny, jednak nie posługuje się przyjętymi w dyscyplinie środkami wyrazu. W różnych typach antynarracji zrywa z semiotyką forma znaczeniowych – przez niestosowanie ich lub nadmiar i chaos poznawczy – lub czasowym następstwem zdarzeń. Natomiast to działanie nie obniża jej siły wyrazu, jeżeli zostanie uznane, zgodnie z myśleniem Bonenberga, że „wynika ona z oddziaływania znaku, symbolu, obrazu w otaczającym kontekście kulturowym" [Bonenberg 2007: 8].

Przedstawiona typologia ma obecnie jeszcze charakter spekulatywny i jej ugruntowanie oraz rozbudowa wymaga głębszych badań empirycznych. Z jednej strony bowiem należy się zgodzić z Bonenbergiem, iż przestrzeń architektoniczna w ogólności wymaga badań wyobrażeń o zrealizowanych obiektach [Bonenberg 2007]. Z drugiej natomiast strony znaczna ilość podejść do problematyki znaczeń w architekturze, którą wykazuje Niezabitowski [2016], nie rozjaśnia tematu.

W dyskursie narratologicznym odnaleźć można dwa podejścia do zagadnienia: klasyczne, oparte na studiach strukturalistycznych oraz bardziej swobodne i nowsze – odnoszące się do wielowymiarowości i transmedialności rozważań narracyjnych. Rozpatrując zagadnienie antynarracji, uznać można, że wymaga ono dalszych poszukiwań, natomiast najprawdopodobniej – opierając się na rozważaniach Niezabitowskiego [2016] – możliwy jest też wniosek, zgodnie z którym w ramach klasycznej optyki antynarracja architektoniczna nie ma racji bytu.

Jednak, jak stwierdził Neil Spiller: „Dzięki Bogu istnieją bardziej mętniejsze oblicza architektonicznego dyskursu; nieokreślone, osobiste i pozbawione oficjalnej taksonomii" [Spiller 2010: 129]. Spiller wpisuje w nie metodologie projektowe zawierające narrację, tworzenie mitów i luźno zestawioną semiotykę. Antynarracyjne strategie wchodzą w pole takich działań.

LITERATURA

Ando T., 2013, *Poza horyzontami architektury*, w: *Teorie i manifesty architektury współczesnej*, red. C. Jencks, K. Kropf, Grupa Sztuka Architektury, Warszawa, s. 289-291.

Austin T., 2021, *Narrative Environments and Experience Design: Space as a Medium of Communication*, Routledge, London.

Bal M., 2012, *Narratologia: wprowadzenie do teorii narracji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

Balmond C., 2013, *Nieoficjalne*, w: *Teorie i manifesty architektury współczesnej*, red. C. Jencks, K. Kropf, Grupa Sztuka Architektury, Warszawa, s. 388-389.

Barthes R., 2010, *Semiology and Urban Planning*, "Architecture d'Aujourd Hui", vol. 153, s. 11-23.

Bizio K., 2010, *Narracje struktury w architekturze współczesnej: wybrane aspekty*, „Czasopismo Techniczne. Architektura", r. 107, z. 7-A/2, s. 37-42.

Bonenberg W., 2007, *Narracja architektoniczna a kontekst kulturowy*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Architektura i Urbanistyka", nr 9, s. 5-16.

Broadbent G., Bunt R., Jencks C. (ed.), 1980, *Signs, symbols, and architecture*, Wiley, Chichester.

Coates N., 2012, *Narrative architecture*, Wiley, Chichester, West Sussex.

Eco U., 1972, *Pejzaż semiotyczny*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.

Eco U., 2003, *Nieobecna struktura*, Wydawnictwo KR, Warszawa.

Gyurkovich M., 2013, *Hybrydowe przestrzenie kultury we współczesnym mieście europejskim*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków.

Hadid Z., 2013, *Eksplozje, kompresje, skupiska, połączenia, pikselizacje, wyrzeźbione przestrzenie, wyżłobienia*, w: *Teorie i manifesty architektury współczesnej*, red. C. Jencks, K. Kropf, Grupa Sztuka Architektury, Warszawa, s. 411-413.

Harries K., 1982, *Building and the Terror of Time*, "Perspecta", vol. 19, p. 59-69.

Harries K., 1998, *The Ethical Function of Architecture*, MIT Press, Cambridge.

Herman D., Jahn M., Ryan M.-L., 2010, *Routledge Encyclopedia of Narrative Theory*, Routledge, Milton Park.

Kaczmarczyk K. (red.), 2017, *Narratologia transmedialna : teorie, praktyki, wyzwania*, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Kraków.

Kozłowski T., 2014, *House of Stone: the loftiness of a contemporary monument*, „Czasopismo Techniczne", r. 111, z. 3-A, s. 95-110.

Melike A., 2020, *Anti-Narrative Strategies in the Plays of Gertrude Stein*, "Journal of Theatre Criticism and Dramaturgy", iss. 30, p. 71-98.

Narrative Research Lab, 2023, *Anti-Narrative*, https://projects.au.dk/narrativeresearchlab/unnatural/undictionary/antinarrative (dostęp: 20.09.2023).

Niezabitowski A., 2016, *Narracja architektoniczna – interpretacje, spekulacje czy fakty empiryczne?*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki", no 1, p. 5-17.

Potteiger M., Purinton J. (1998). *Landscape Narratives: Design Practices for Telling Stories*, John Wiley & Sons, Hoboken.

Psarra S., 2009, *Architecture and narrative: the formation of space and cultural meaning*, Routledge, London.

Leach N. (ed.), 2010, *Rethinking architecture: a reader in cultural theory*, Routledge, London.

Rewers E., 2010, *Post-polis: wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta, Horyzonty Nowoczesności*, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Kraków.

Rose E., 2012, *Hyper Attention and the Rise of the Antinarrative: Reconsidering the Future of Narrativity*, "Narrative Works", vol. 2, no. 2, p. 92-102.
Rosner K., 2006, *Narracja, tożsamość i czas*, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Kraków.
Ryan M.L., Foote K., Azaryahu M., 2016, *Narrating Space / Spatializing Narrative: Where Narrative Theory and Geography Meet*, Ohio State University Press, Columbus.
Spiller N., 2010. *Telling Stories...*, "Architectural Design", vol. 80, p. 128-129.
Szpakowska-Loranc E., 2016, *Function of time in narration of contemporary cities*, w: *Back to the Sense of the City: 11th VCT International monograph book*, eds. R. Biere Arenas, M. Gyurkovich, Centre de Política de Sòl i Valoracions, Barcelona, p. 180-188.
Szpakowska-Loranc E., 2017, *Fabuła w architekturze. O trójdzielności tekstu architektonicznego i jego warstwie fabularnej w oparciu o założenia teorii narratologii*, w: *Literatura a architektura*, T. 1: *Literatura – Konteksty*, red. J. Godlewicz-Adamiec, T. Szybisty, Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie, Uniwersytet Warszawski, Imedius Agencja Reklamowa, Kraków–Warszawa, s. 35-48.
Szpakowska-Loranc E., 2019a, *Narratywizm przestrzeni miejskiej w powiązaniu ze sztuką w przestrzeni publicznej, Narrativity of public space in connection with public art*, „Teka Komisji Urbanistyki i Architektury, Urbanity and Architecture Files", vol. 47, p. 71-83.
Szpakowska-Loranc E., 2019b, *On the relationship between architectural and literary narrative*, "IOP Conference Series: Materials Science and Engineering", vol. 471.
Wierzbicka A.M., 2013, *Architektura jako narracja znaczeniowa*, „Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Seria Architektura", z. 11.

NARRATIVE AND ANTI-NARRATIVE IN CONTEMPORARY ARCHITECTURE

Summary

This article presents the issue of narrative and anti-narrative in architecture, based on a critical analysis of studies in architecture and narratology. According to the literature review, the link between narrative and built space has been gaining popularity in recent years. It is interdisciplinary in nature and allows the linking of architectural forms and spatial solutions with the perception of space both directly and through the means of traditional and social media. The research gap, on the other hand, is the transfer of the notion of anti-narrative from the field of literature to architecture – even though it is present in contemporary literary studies, and narrative strategies such as silence, minimalism, hybridity, syncretism, achronology and anti-finality are also identified and characterised in contemporary architecture. The article focuses on Polish studies of the topic of narrative in architecture and anti-narrative in literary studies. It refers to narrative studies by Wojciech Bonenberg and Anna Maria Wierzbicka, as well as polemical theses by Andrzej Niezabitowski. It aims to outline the problem for further discussion. Due to the preliminary nature of the study, it does not characterise anti-narrative architectural objects in detail, but formulates a typology of anti-narrative measures.

Keywords: architectural narrative, anti-narrative, architectonics, signs, temporality, event in architecture

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.20

Matylda RAKOWICZ*, Agata GAWLAK**

PROBLEMY DOSTĘPNOŚCI BUDYNKÓW OŚWIATY W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM NA WYBRANYCH PRZYKŁADACH

Dostępność przestrzeni pozostaje nadal problemem, mimo zmian w ustawodawstwie, nowych narzędzi w rękach projektantów czy zwiększającej się świadomości społecznej. Przeprowadzone badania obejmują placówki oświatowe w woj. wielkopolskim. Celem badań była ocena jakościowa dostępności przestrzeni dla osób ze specjalnymi potrzebami. Dokonano weryfikacji wybranych budynków w oparciu o zróżnicowane metody (wywiady, obserwacje, analizy dokumentacji, wizyty studyjne itp.). W wyniku przeprowadzonych badań stwierdzono, że obiekty wybudowane stosunkowo niedawno są zazwyczaj lepiej dostosowane i posiadają mniej barier architektonicznych, natomiast największym problemem w badanych obiektach im gremium jest ewakuacja osób z niepełnosprawnościami.

Słowa kluczowe: dostępność, projektowanie uniwersalne, budynki oświaty

1. WPROWADZENIE

Od 2019 r. obowiązują w Polsce przepisy dotyczące zapewniania dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami [Ustawa o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami]. Jednym z ich podstawowych celów było zwiększenie dostępności obiektów publicznych w ich aspekcie funkcjonalno-przestrzennym (tj. dostępność architektoniczna).

* Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Zakład Ekonometrii Przestrzennej. Słuchaczka studiów podyplomowych „Planowanie przestrzenne – skala miasta i regionu" prowadzonych na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej w latach 2022-2023.

** Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury, Urbanistyki i Ochrony Dziedzictwa. ORCID: 0000-0002-6234-7953.

Budynki użyteczności publicznej to szerokie spektrum obiektów, stanowiące większość zabudowy w miastach. Według Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, budynek użyteczności publicznej należy rozumieć jako „budynek przeznaczony na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, oraz inny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji; za budynek użyteczności publicznej uznaje się także budynek biurowy lub socjalny" [Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie]. Dodatkowo wiele miast w Polsce (np. Gdańsk, Poznań czy Warszawa) wprowadziło odrębne regulacje, obejmujące standardy dostępności. Mimo zmian w przepisach wiele obiektów w miastach pozostaje niedostępnymi dla części społeczeństwa, w tym niestety nadal obiekty oświatowe.

W 2018 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę 94 wybranych obiektów w 24 gminach na terenie kraju. Okazało się, iż żaden ze skontrolowanych obiektów nie był wolny od barier. Co znamienne, ponad 60% obiektów nie wprowadziło systemów i procedur związanych z ewakuacją osób niepełnosprawnych z budynków. A co najgorsze, żaden z ewaluowanych obiektów nie miał specjalistycznego wyposażenia, żeby taką ewakuację przeprowadzić (np. sygnalizacja naprowadzająca do wyjść ewakuacyjnych, rękawy ewakuacyjne itp.).

Niejednokrotnie o ograniczeniach użytkowników decydują fizyczne bariery w otoczeniu, a nie indywidualne cechy osoby, jej zdolności motoryczne, manualne czy mentalne. W konsekwencji istnienie przeszkód architektonicznych wpływa nie tylko na komfort użytkowania (mobilność i dostępność), ale jest przyczyną wielu barier psychicznych (lęki społeczne, stygmatyzacja, wykluczenie, izolacja, poczucie bezpieczeństwa i kontroli, możliwość decydowania o sobie, samodzielność i niezależność)[1].

Oprócz społecznej zgody dla barier architektonicznych istnieje legislacyjne przyzwolenie, które sprzyja ich sukcesywnemu powstawaniu. Przepisy prawa nie gwarantują równych szans wszystkim, obniżają komfort użytkowania, a w przypadku edukacji również jakość życia. W efekcie spełnienie wymogów legislacyj-

[1] Bariery architektoniczne mają wpływ nie tylko na osoby nimi dotknięte. Izolacja osób z niepełnosprawnościami (zarówno spowodowana przyczynami obiektywnymi, jak i subiektywnymi) sprawia, że ich obecność w przestrzeni jest wyjątkowa (sporadyczna). Według badań Marcina Pawła Panka [2012] wpływa to na oswojenie z tą sytuacją. Kontakt z osobami z niepełnosprawnością powoduje często strach, przez co, według badań autora, są one „jedną z najmniej tolerowanych mniejszości w Polsce". W konsekwencji burzy to poczucie bycia częścią społeczeństwa i nie wpływa pozytywnie na zwiększenie świadomości otoczenia, a także tolerancji inności.

nych nie gwarantuje osiągnięcia satysfakcjonującego standardu dostępności budynków.

Prawo do edukacji jest konstytucyjnym prawem obywatela, gwarantowanym prawem człowieka, a także jednym z podstawowych praw dziecka. Architektura placówek oświaty powinna zapewniać najwyższy możliwy komfort użytkowania wszystkim, poprzez zastosowanie rozwiązań dostosowanych do najbardziej wymagających potrzeb. Z tego względu jako podstawę do niniejszego opracowania przyjęto sześć zasad projektowania uniwersalnego: 1. identyczne zastosowanie (*Equitable use*), 2. elastyczność użycia (*Flexibility in use*), 3. prosta i intuicyjna obsługa (*Simple and intuitive*), 4.zauważalna informacja (*Perceptible information*), 5. tolerancja dla błędów (*Tolerance for error*), 6. niski poziom wysiłku fizycznego (*Low physical effort*), 7. wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania (*Size and Space for Approach and User*), 8. percepcja równości (*Perception of Equality*).

Wzorce międzynarodowe wskazują, że w krajach Unii Europejskiej rośnie zapotrzebowanie na usługi edukacyjne w zakresie szkolnictwa wyższego dla seniorów. W Polsce obecnie działa ok. 630 Uniwersytetów III Wieku, na których ponad 80% słuchaczy stanowią osoby powyżej 61. roku życia.

Jako jeden z krajów UE Polska plasuje się na jednej z ostatnich pozycji w rankingu edukacji przez całe życie (obok Bułgarii i Grecji). Krajami, które przodują, są: Dania, Szwecja, Finlandia, Wielka Brytania. Z uwagi na fakt, że mamy obecnie do czynienia ze zjawiskiem globalnego starzenia się społeczeństw, można z dużym prawdopodobieństwem założyć wzrost zapotrzebowania na kształcenie wśród osób 60+. To ma również znaczenie przy ocenie stanu obiektów służących kształceniu, na ile będą one w stanie odpowiedzieć na pełne spectrum potrzeb społecznych związanych z wyzwaniami socjodemograficznymi i starzejącymi się społeczeństwami.

2. METODA

Celem badań było sprawdzenie, w jakim stopniu budynki oświaty pełnią swoją podstawową funkcję – są użyteczne dla wszystkich chcących z nich korzystać, a także w jakim stopniu dostosowane są do szczególnych potrzeb zwłaszcza osób z niepełnosprawnościami.

W celu sformułowania wskazówek legislacyjnych, dla podwyższenia standardów projektowych i uzyskania maksymalnej możliwej dostępności budynków, oprócz praktycznej strony osiągalności (polegającej na dotarciu do określonych obszarów funkcjonalnych w budynku lub możliwości pełnego korzystania z pomieszczeń i urządzeń zgodnie z ich przeznaczeniem) poszukiwano rozwiązań funkcjonalnych dyskryminujących, stygmatyzujących lub segregujących.

Aby uzyskać pełen obraz przyczynowo-skutkowy, analizie poddano dodatkowo aktualne przepisy prawne pod kątem ich wpływu na standardy dostępności.

Przeprowadzone badania mają charakter jakościowy. Zrealizowano je na wybbranych losowo 12 placówkach zlokalizowanych w woj. wielkopolskim w trzech gminach (Chodzież, Wągrowiec, Buk) w 11 miejscowościach Na potrzeby niniejszego artykułu szkoły ponumerowano kolejno od 1 do 12, opisując je w rozdziale 3 „Wyniki" konsekwentnie jako „placówka nr 1", „placówka nr 2" itd.

Każda z placówek poddana została dokładnemu audytowi, podczas którego przeanalizowano dostępność zarówno samego budynku, jak i otoczenia.

Oprócz wizji lokalnej, szczegółowej inwentaryzacji, uzupełnionej o dokumentację fotograficzną, zrobiono wywiad z użytkownikami. Przeanalizowano również schematy ewakuacyjne, raporty z prób przeprowadzonych w ostatnim czasie przez służby ratownicze i instrukcje bezpieczeństwa pożarowego.

Obiekty zostały ocenione m.in. pod kątem dostępności dla:
- dzieci,
- osób poruszających się na wózkach,
- osób z innymi ograniczeniami w poruszaniu się – różnymi chorobami kończyn,
- osób słabo widzących i niewidomych,
- osób słabo słyszących i głuchych,
- osób z upośledzeniem w zakresie komunikacji, tzn. osób mających problem z komunikowaniem się lub rozumieniem języka pisanego lub mówionego, w tym osób z zagranicy, które nie znają języka miejscowego,
- osób mających trudności w komunikacji,
- osób z zaburzeniem funkcji czuciowych, dysfunkcją psychiczną lub intelektualną,
- osób bardzo niskich, bardzo wysokich, osób dużej wagi,
- osób starszych (szkoły i przedszkola funkcjonują jako lokale wyborcze, uniwersytety kształcą studentów III wieku),
- kobiet w ciąży.

Zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami minimalne wymagania w zakresie dostępności architektonicznej obejmują:
- zapewnienie wolnych od barier poziomych i pionowych przestrzeni komunikacyjnych budynków,
- instalację urządzeń lub zastosowanie środków technicznych i rozwiązań architektonicznych w budynku, które umożliwiają dostęp do wszystkich pomieszczeń, z wyłączeniem pomieszczeń technicznych,
- zapewnienie informacji na temat rozkładu pomieszczeń w budynku, co najmniej w sposób wizualny i dotykowy lub głosowy,
- zapewnienie wstępu do budynku osobie korzystającej z psa asystującego,
- zapewnienie osobom ze szczególnymi potrzebami możliwości ewakuacji lub ich uratowania w inny sposób.

Zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego do ostatecznej oceny, jako najwyższy standard dostępności, przyjęto zarówno architektoniczną, jak i techniczną:

1. dostępność komunikacyjną (możliwość dojazdu, przystanki, przejścia dla pieszych, miejsca postojowe),

2. dostępność wszystkich dojść (możliwie tymi samymi drogami dla wszystkich),
3. dostępność otoczenia budynku, elementów zagospodarowania terenu (przestrzenie, urządzenia aktywności, integracyjne place zabaw),
4. dostępność wszystkich wejść do budynku,
5. informację nt. układu funkcjonalnego budynku (czytelna dla wszystkich grup niepełnosprawności),
6. dostępność komunikacji wewnętrznej (ciągi komunikacyjne, pochylnie wewnętrzne),
7. dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych (komunikacja pionowa: schody, windy),
8. dostępność wszystkich pomieszczeń (lub wszystkich funkcji użytkowych w przypadku toalet),
9. dostępność sprzętów i urządzeń,
10. funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej,
11. wstęp z psem asystującym,
12. możliwość ewakuacji (dostępność dróg i wyjść ewakuacyjnych, dostępność punktów zbiórki, wyposażenie obiektu w sprzęt do ewakuacji osób z niepełnosprawnościami),
13. uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku.

Aby ustandaryzować kontrolę dostępności i jej późniejszą ewaluację, w badaniu posłużono się szczegółowymi wytycznymi[2] utworzonymi w 2023 r., jako część projektu Model Dostępnej Szkoły[3]. Schemat ten zakłada podział na cztery obszary, jednak na potrzeby opracowania wykorzystano wymogi dwóch pierwszych, opisanych jako:

– architektoniczny – standardy przygotowania infrastruktury pod kątem dostępności dla uczniów, nauczycieli, rodziców i członków społeczności lokalnej z niepełnosprawnościami,
– techniczny – określające dostępność poszczególnych pomieszczeń i ich wyposażenia dla uczniów i nauczycieli z niepełnosprawnością.

Model Szkoły Dostępnej definiuje w obszarze architektonicznym 12[4] standardów dostępności (1. dojścia do obiektów oświatowych, 2. wejść do budynku, 3. szatni, 4. komunikacji poziomej, 5. komunikacji pionowej, 6. sal lekcyjnych, 7. sal spor-

[2] Wszystkie wymagania projektowe dostępne są w poszczególnych zakładkach na stronie projektu https://model.dostepnaszkola.info/, ich przytoczenie nie było możliwe z uwagi na ramy artykułu.

[3] Model Dostępnej Szkoły ma charakter testowy. Służy pilotażowi realizowanemu w ramach konkursu nr POWR.04.01.00-IZ.00-00-021/18, w ramach Osi Priorytetowej IV Innowacje społeczne i współpraca ponadnarodowa, Działania 4.1 Innowacje społeczne Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój.

[4] Na poziomie podstawowym i średniozaawansowanym, na poziomie zaawansowanym 10, nie uwzględniając stołówki i świetlicy.

towych, 8. sal rewalidacyjnych, 9. stołówki szkolnej, 10. świetlicy szkolnej, 11. biblioteki szkolnej, 12. pomieszczeń sanitarnych) i 9[5] w obszarze technicznym (1. standardu wyposażenia sal lekcyjnych, 2. dostępności ciągów komunikacyjnych, 3. dostępności pomieszczeń świetlicowych, 4. dostępności stołówki szkolnej, 5. dostępności biblioteki szkolnej, 6. dostępności gabinetu profilaktyki zdrowotnej, 7. dostępności gabinetów specjalistycznych, 8. dostępności przestrzeni wyciszenia, 9. bezpieczeństwa przeciwpożarowego i ewakuacji).

W każdym z obszarów wyróżniono podział na trzy poziomy dojrzałości: podstawowy, średniozaawansowany i zaawansowany[6], rozróżniając w ten sposób m.in. fakt udogodnień wynikających z realizacji przepisów prawa, rozwiązań dodatkowych i innowacyjnych. Uszczegółowiono również poszczególne kategorie klasyfikując wytyczne na wymagane i zalecane. W badaniach nie dzielono wyników na podkategorie, ponieważ tylko komplet udogodnień gwarantuje najwyższy standard dostępności.

3. WYNIKI

W rozmowach przeprowadzonych podczas badań z pracownikami oświaty szczególną uwagę zwraca fakt, że na pytanie, czy do szkoły (przedszkola) uczęszcza osoba z niepełnosprawnością, bez wahania zaprzeczali oni. Uczniowie ci byli edukowani poza murami placówek.

W nielicznych przypadkach, aby uniknąć kształcenia indywidualnego i izolacji ucznia, zdecydowano się na zabiegi tymczasowe, które były prowizoryczne, a do korzystania z nich angażowano osoby trzecie. Zastosowane udogodnienia były niezgodne z przepisami i niekiedy niebezpieczne. Trwałe przepisowe rozwiązania okazały się rzadkością.

W przypadku budynków wielokondygnacyjnych problem stanowił brak urządzeń umożliwiających dostęp do wyższych pięter, co w konsekwencji wyklucza osoby z niepełnosprawnościami z możliwości korzystania ze znajdujących się tam

[5] Na poziomie podstawowym i średniozaawansowanym, na poziomie zaawansowanym 8, nie uwzględniając gabinetu profilaktyki zdrowotnej.

[6] Poziom podstawowy oznacza, że szkoła, dążąc do pełnej i realnej indywidualizacji procesu kształcenia, realizuje przepisy polskiego prawa oświatowego oraz postanowienia Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych. Poziom średniozaawansowany uwzględnia wprowadzenie szeregu dodatkowych rozwiązań, m.in. w zakresie podnoszenia świadomości, umiejętności i kwalifikacji pracowników, wyposażenia, podnoszenia dostępności architektonicznej, a także zastosowania kompleksowych narzędzi w wymiarze organizacyjno-finansowym. Poziom zaawansowany obejmuje innowacje, których wdrożenie nie wynika bezpośrednio z obowiązków szkół i organów prowadzących ujętych w przepisach, natomiast w znaczący sposób podnosi jakość edukacj*ą* [za: MSD 2023].

pomieszczeń. W takich przypadkach zajęcia, w których uczestniczyli uczniowie ze szczególnymi potrzebami, odbywały się wyłącznie na poziomie parteru, który niejednokrotnie nie był również w pełni dostępny (np. na ciągach komunikacyjnych w obrębie kondygnacji zlokalizowane były np. schody).

Na szczególną uwagę zasługują rozwiązania toalet, które nie przewidywały możliwości użytkowania przez osoby poruszające się na wózku lub dostosowane były tylko pozornie – czasem wyłącznie polegało to w na umieszczeniu w kabinie uchwytów, bez zapewnienia przestrzeni manewrowej w jej wnętrzu.

Istotny jest fakt, że najlepiej dostosowane były obiekty budowane stosunkowo niedawno. W nowych placówkach było najwięcej udogodnień, i to nie tylko tych wymaganych przepisami. Jedną z nich była dwukondygnacyjna szkoła branżowa, paradoksalnie zastrzegająca podczas rekrutacji konieczność przedstawienia zaświadczenia o pełnej sprawności kandydata. Jedynym (poważnym) jej mankamentem był brak zastosowanych rozwiązań koniecznych do ewakuacji osób z niepełnosprawnościami z piętra. Świadczy to o rosnącej świadomości i coraz częstszym stawianiem wartości etycznych ponad ekonomicznymi.

Na podstawie wyników badań sformułowano rekomendacje dla właścicieli, zarządców, legislatorów i projektantów.

Ocena dostępności placówek.

Placówka nr 1

1. Dostępność komunikacyjna – OGRANICZONA.
   Dzieci dowożone są autobusem, który zatrzymuje się na gruntowej pętli vis a vis szkoły (pojazd jest nieprzystosowany do przewożenia pasażerów poruszających się na wózku). Uczniów przeprowadza przez jezdnię opiekun – w pobliżu nie ma przejścia dla pieszych. Przy wejściu nie przewidziano żadnych miejsc postojowych.
2. Dostępność wszystkich dojść – OGRANICZONA.
   Gładka, utwardzona nawierzchnia pokrywa niewielki obszar przed budynkiem i wzdłuż niego, prowadzi ona do głównego wejścia i przez furtkę na boisko. Niestety, aby dotrzeć do drugiego wejścia, trzeba poruszać się po piaszczystej lub trawiastej nawierzchni.
3. Dostępność otoczenia budynku – OGRANICZONA.
   Do wszystkich miejsc na terenie obiektu prowadzi grząska nawierzchnia. Na terenie nie przewidziano urządzeń dostosowanych do szczególnych potrzeb.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
   Do budynku prowadzą dwa wejścia. Żadne z nich nie umożliwia osobie poruszającej się na wózku dostępu do budynku (w sytuacjach tego wymagających przystawiano prowizoryczny podjazd). Schody nie są oznakowane i nie mają odpowiednich balustrad.
5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.
6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – OGRANICZONA.

W niektórych drzwiach wewnętrznych budynku znajdują się progi. Przejścia i korytarze są bardzo wąskie, a do pomieszczenia, w którym znajduje się sala komputerowa i biblioteka, prowadzą stopnie.

7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych – OGRANICZONA.
   Komunikacja pionowa w budynku odbywa się wąską, niespełniającą przepisów klatką schodową.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – OGRANICZONA.
   Układ funkcjonalny budynku jest nieczytelny, orientację utrudniają dodatkowo pomieszczenia przejściowe. W wewnętrznych drzwiach do pomieszczeń znajdują się progi wynoszące nawet 5 cm (sale lekcyjne, sala pedagoga) i 8 cm (wejście do toalet). W obrębie pierwszego piętra znajduje się uskok o wysokości 40 cm wynikający z różnicy poziomów posadzki, którego pokonanie możliwe jest wyłącznie stopniami, bez poręczy, oznaczeń i zabezpieczonej krawędzi podestu.
9. Dostępność sprzętów i urządzeń – OGRANICZONA.
   Meble rozmieszczone zostały w sposób utrudniający swobodne poruszanie się między nimi. Sprzęty nie są przystosowane do korzystania z nich przez osoby ze szczególnymi potrzebami (brakuje elastycznych rozwiązań), pomoce naukowe, wieszaki i włącznik, znajdują się poza zakresem dostępności.
10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.
11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – OGRANICZONA.
    Na drogach ewakuacyjnych występują progi, uskoki i stopnie. W wyjściach ewakuacyjnych są schody. Miejsce zbiórki jest niedostępne.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

Placówka nr 2

1. Dostępność komunikacyjna – OGRANICZONA.
   Przystanki komunikacji publicznej nie są przystosowane i nie mają zadaszenia. Parking nie ma wydzielonego miejsca dla osób z niepełnosprawnościami, nie ma też możliwości podjechania samochodem pod dostępne wejście.
2. Dostępność wszystkich dojść – OGRANICZONA
   Brak ciągów komunikacji pieszej (pobocza drogi), w miejscach, gdzie występują chodniku, ich szerokość nie umożliwia mijanie się przechodniów. Na utwardzonych dojściach na terenie szkoły zlokalizowane są stopnie.
3. Dostępność otoczenia budynku – OGRANICZONA.
   Utwardzone posadzki są nierówne i w złym stanie technicznym. Większość nawierzchni to nawierzchnia trawiasta.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.

Z poziomu terenu możliwy jest dostęp do części sportowej budynku (znajdują się w niej szatnie i sala gimnastyczna), do wszystkich pozostałych wejść prowadzą schody.

5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.
6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – OGRANICZONA.
   W budynku występują duże różnice wysokości posadzek.
7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych– OGRANICZONA.
   W budynku nie zapewniono dostępu do kondygnacji użytkowych. Komunikacja odbywa się wewnętrzną klatką schodową i stopniami znajdującymi się między poszczególnymi strefami.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – OGRANICZONA.
   W drzwiach wewnętrznych występują stopnie lub progi. W pomieszczeniach często nie ma możliwości manewru.
9. Dostępność sprzętów i urządzeń – OGRANICZONA.
   W budynku nie przewidziano uniwersalnych lub dostosowanych sprzętów, odległości między meblami utrudniają dotarcie do wybranych miejsc.
10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.
11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – BRAK.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

Placówka nr 3

1. Dostępność komunikacyjna – OGRANICZONA.
   Brak wydzielonych i oznakowanych miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami, dzieci do szkoły przywożone są nieprzystosowanymi pojazdami.
2. Dostępność wszystkich dojść – OGRANICZONA.
3. Dostępność otoczenia budynku – OGRANICZONA
   Na terenie znajdują się funkcje, do których dotarcie możliwe jest wyłącznie nawierzchnią trawiastą.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
   Dostępne wyłącznie wejście główne, do pozostałych prowadzą stopnie, w drzwiach znajdują się wysokie progi, a szerokość niektórych otworów w świetle wynosi dużo mniej niż minimalna dopuszczalna wartość.
5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.
6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – OGRANICZONA.
   Przejście pod schodami (do wyjścia ewakuacyjnego) ma wysokość w świetle poniżej dopuszczalnej.
7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych – OGRANICZONA.
   Piętro budynku jest niedostępne.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – OGRANICZONA.

W niektórych drzwiach wewnętrznych znajdują się wysokie progi, a szerokość wybranych jest mniejsza niż dopuszczalna. W budynku nie przewidziano dostosowanych toalet.

9. Dostępność sprzętów i urządzeń – OGRANICZONA.
   W budynku nie zapewniono dostosowanego wyposażenia.
10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.
11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – BRAK.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

Placówka nr 4

1. Dostępność komunikacyjna – OGRANICZONA.
   W pobliżu szkoły nie przewidziano miejsc postojowych dla osób ze szczególnymi potrzebami. Dzieci są przywożone wspólnie nieprzystosowanym pojazdem. W pobliżu szkoły nie ma miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami.
2. Dostępność wszystkich dojść – OGRANICZONA.
   W furtce ogrodzenia znajduje się stopień, do wejścia głównego jest nierówne i w złym stanie technicznym, do bocznego prowadzi nawierzchnia trawiasta.
3. Dostępność otoczenia budynku – OGRANICZONA.
   Teren jest niemal całkowicie pokryty trawą.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
   Do budynków prowadzą schody zewnętrzne. W niektórych drzwiach są wysokie progi.
5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.
6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – ZAPEWNIONA.
7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych – OGRANICZONA.
   W budynkach nie ma dostępnych kondygnacji, zarówno na parter, jak i piętro prowadzą zewnętrzne i wewnętrzne schody.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – OGRANICZONA.
   W budynkach znajdują się niedostępne pomieszczenia, problem stanowią progi, wąskie, ciężkie drzwi lub zakresy ich otwarcia.
9. Dostępność sprzętów i urządzeń – OGRANICZONA.
   Budynki nie są wyposażone w sposób umożliwiający pełne korzystanie ze wszystkich funkcji osobom o szczególnych potrzebach. Toalety również nie zostały odpowiednio przystosowane.
10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.

11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – BRAK.
    Budynki nie są przystosowane do ewakuacji osób z niepełnosprawnościami.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

Placówka nr 5

1. Dostępność komunikacyjna – ZAPEWNIONA.
2. Dostępność wszystkich dojść – ZAPEWNIONA.
3. Dostępność otoczenia budynku – OGRANICZONA.
   Do wybranych elementów zagospodarowania terenu dotrzeć można wyłącznie po trawiastej nawierzchni.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
   Tylko wejście główne do budynku jest wyposażone w pochylnię, w pozostałych są wyłącznie schody.
5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.
6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – OGRANICZONA.
   Na ciągach komunikacyjnych znajdują się progi przekraczające 2 cm.
7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych – OGRANICZONA.
   Na piętro budynku prowadzą nieoznakowane i niespełniające przepisów schody.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – OGRANICZONA.
   W niektórych drzwiach znajdują się progi, a szerokość otworów jest mniejsza niż wymagana.
9. Dostępność sprzętów i urządzeń – OGRANICZONA.
   W budynku nie przewidziano uniwersalnego wyposażenia.
10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.
11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – BRAK.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

Placówka nr 6

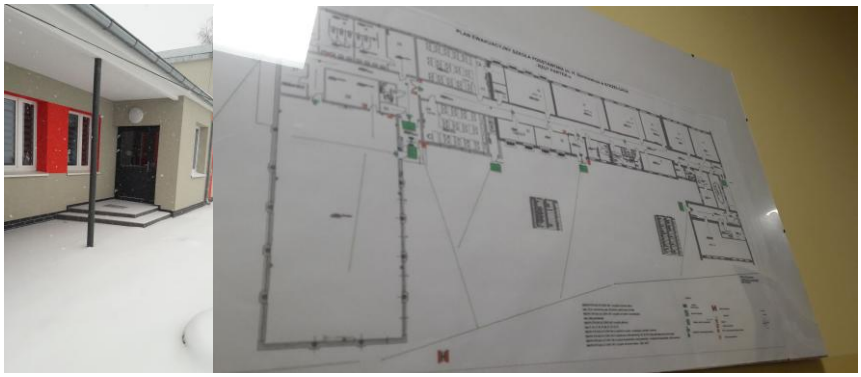
1. Dostępność komunikacyjna – OGRANICZONA.
   Dzieci przywożone są przez pojazdy nieprzystosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami.
2. Dostępność wszystkich dojść – ZAPEWNIONA.
3. Dostępność otoczenia budynku – ZAPEWNIONA.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
   Jedno wejście nie jest dostosowane, jednak nie wpływa to na możliwość pełnego wykorzystania funkcji obiektu.

5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.



Rys. 1. Pochylnia zewnętrzna oraz toaleta dla osób z niepełnosprawnościami [fot. Matylda Rakowicz]

6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – ZAPEWNIONA.
7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych – ZAPEWNIONA.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – ZAPEWNIONA Z UWAGAMI.
   Biblioteka znajduje się w części podziemnej budynku (kondygnacja nieużytkowa).
9 Dostępność sprzętów i urządzeń – ZAPEWNIONA.
10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.
11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – ZAPEWNIONA Z UWAGAMI.
    Wszystkie (z wyjątkiem jednego) wyjścia ewakuacyjne są dostępne z poziomu terenu lub wyposażone w pochylnie, ewakuacja osób z niepełnosprawnościami musi być potraktowana indywidualnie. Budynek nie jest wyposażony w sprzęt umożliwiający ewakuację osoby z niepełnosprawnościami po schodach.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.



Rys. 2. Wyjście ewakuacyjne oraz plan ewakuacji budynku
[fot. M. Rakowicz]

Placówka nr 7

1. Dostępność komunikacyjna – OGRANICZONA.
   Autobus przywożący dzieci nie jest przystosowany do przewożenia osób poruszających się na wózku. Na terenie nie przewidziano dostępnych miejsc postojowych.
2. Dostępność wszystkich dojść – OGRANICZONA.
   Do wejścia od strony boiska prowadzi grząska nawierzchnia.
3. Dostępność otoczenia budynku – OGRANICZONA.
   Nawierzchnia w części rekreacyjnej jest trawiasta lub piaszczysta, co utrudnia dostęp do poszczególnych funkcji. Brakuje urządzeń dostosowanych do osób ze szczególnymi potrzebami.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
   Dostępne jest wyłącznie główne wejście, przed pozostałymi znajdują się stopnie.
5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.



Rys. 3. Wejścia do budynku [fot. M. Rakowicz]

6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – OGRANICZONA.
   Wewnątrz budynku znajduje się pochylnia, która jednak wymaga kilku poprawek. W jednych drzwiach na ciągu komunikacyjnym znajduje się próg.



Rys. 4. Pochylnia wewnętrzna, shody oraz toaleta dla osób z niepełnosprawnościami [fot. M. Rakowicz]

7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych – OGRANICZONA.
   Na piętro, gdzie zlokalizowano trzy sale lekcyjne, prowadzi klatka schodowa z przestronną duszą i miejscem na dźwig osobowy.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – OGRANICZONA.
   Pomieszczenia na piętrze mają progi w drzwiach.
9. Dostępność sprzętów i urządzeń – OGRANICZONA.



Rys. 5. Umywalka w klasie, stałe wyposażenie pracowni chemicznej, plan ewakuacji budynku [fot. M. Rakowicz]

Wyposażenie nie jest przystosowane. Stałe meble w pracowni chemicznej usytuowane są bardzo blisko siebie, w sposób uniemożliwiający osobie na wózku swobodne poruszanie się i korzystanie z urządzeń. W budynku przewidziano obszerną toaletę dla osób ze szczególnymi potrzebami, jednak nie jest ona wystarczająco dostosowana.

10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.
11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – OGRANICZONA.
    Z uwagi na schody w wyjściach ewakuacyjnych osoba poruszająca się na wózku może wydostać się z budynku tylko głównym wyjściem. Nie przewidziano możliwości ewakuacji osób z problemami motorycznymi z piętra.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

Placówka nr 8

1. Dostępność komunikacyjna – OGRANICZONA.
   Nie zapewniono miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami.
2. Dostępność wszystkich dojść – ZAPEWNIONA.
3. Dostępność otoczenia budynku – ZAPEWNIONA.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
   Do wejścia głównego prowadzą schody zewnętrzne. Dostęp możliwy jest wejściem znajdującym się z boku budynku, dojście do niego nie jest oznakowane.
5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.
6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – ZAPEWNIONA
7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych – ZAPEWNIONA Z UWAGAMI.
   W budynku funkcjonują dwie klatki schodowe, platforma znajduje się przy jednej z nich.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – ZAPEWNIONA.
9. Dostępność sprzętów i urządzeń – ZAPEWNIONA.
10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – ZAPEWNIONA.
11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – BRAK.
    Budynek nie jest wyposażony w odpowiednie urządzenia do ewakuacji osób z piętra.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

Placówka nr 9

1. Dostępność komunikacyjna – OGRANICZONA.
2. Dostępność wszystkich dojść – OGRANICZONA.
   Do jednego wyjścia (ewakuacyjnego) nie doprowadzono utwardzonej nawierzchni.
3. Dostępność otoczenia budynku – OGRANICZONA.
   Na terenie obiektu przeważa trawiasta lub grząska nawierzchnia.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
   Dostępne jest tylko jedno wejście, prowadzące do części sportowej budynku, jednak zlokalizowana przy nim pochylnia nie spełnia wszystkich przepisów.
5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.
6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – OGRANICZONA.
   W budynku występują duże różnice wysokości posadzki, które pokonać można wyłącznie schodami wewnętrznymi.
7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych – OGRANICZONA.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – OGRANICZONA.
9. Dostępność sprzętów i urządzeń – OGRANICZONA.
   W budynku nie przewidziano uniwersalnego wyposażenia.
10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.
11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – BRAK.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

Placówka nr 10

1. Dostępność komunikacyjna – ZAPEWNIONA.
2. Dostępność wszystkich dojść – ZAPEWNIONA.
3. Dostępność otoczenia budynku – OGRANICZONA.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
   Dostępne jedno wejście prowadzące do części sportowej obiektu, drugie wejście wyposażone w pochylnię nie spełnia standardów dostępności.
5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.
6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – OGRANICZONA.
   Występują duże różnice w wysokości posadzki w obrębie kondygnacji, których pokonanie odbywa się wyłącznie schodami.
7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych– OGRANICZONA.
   Dostępny jest wyłącznie fragment parterowej części budynku.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – OGRANICZONA.
   W drzwiach znajdują się progi.



Rys. 6. Pochylnia zewnętrzna, pochylnia wewnętrzna oraz toaleta dla osób z niepełnosprawnościami [fot. M. Rakowicz]

9. Dostępność sprzętów i urządzeń – OGRANICZONA.
   Budynek nie jest w pełni wyposażony w sposób uniwersalny. Łazienki przeznaczone dla osób z niepełnosprawnościami są nieodpowiednio zaprojektowane, np. umywalka znajduje się bardzo blisko ściany, znajdujący się przy niej uchwyt nie wystarcza, aby mogła z niej skorzystać osoba z niepełnosprawnościami (patrz zdjęcie powyżej).
10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.
11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – BRAK.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

Placówka nr 11

1. Dostępność komunikacyjna – OGRANICZONA.
2. Dostępność wszystkich dojść – OGRANICZONA.
3. Dostępność otoczenia budynku – OGRANICZONA.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.
6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – OGRANICZONA.
7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych – OGRANICZONA.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – OGRANICZONA.
9. Dostępność sprzętów i urządzeń – OGRANICZONA.
10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.

11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – BRAK.
    Próby ewakuacyjne wykazywały, że jedyne istniejące wyjście ewakuacyjne jest niewystarczające dla liczby dzieci przebywających w budynku.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

Placówka nr 12

1. Dostępność komunikacyjna – OGRANICZONA.
   W pobliżu wejść do budynku nie ma miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami. Uczniowie przywożeni są pojazdami niedostosowanymi do szczególnych potrzeb.
2. Dostępność wszystkich dojść – ZAPEWNIONA.
3. Dostępność otoczenia budynku – ZAPEWNIONA.
4. Dostępność wszystkich wejść do budynku – OGRANICZONA.
   Do wejść prowadzą schody zewnętrzne.
5. Czytelna dla wszystkich informacja nt. układu funkcjonalnego budynku – BRAK.



Rys. 7. Plac zabaw dla dzieci
[fot. M. Rakowicz]

6. Dostępność komunikacji wewnętrznej – ZAPEWNIONA.
7. Dostępność wszystkich kondygnacji użytkowych – OGRANICZONA.
   Komunikacja pionowa w budynku odbywa się wyłącznie schodami, które nie spełniają wszystkich obowiązujących przepisów.
8. Dostępność wszystkich pomieszczeń – OGRANICZONA.
   Do części pomieszczeń prowadzą bardzo wąskie drzwi, w niektórych są również progi. W budynku nie przewidziano dostępnych toalet.
9. Dostępność sprzętów i urządzeń – ZAPEWNIONA.

10. Funkcjonowanie dodatkowych przestrzeni do wyciszenia lub pracy indywidualnej – BRAK.
11. Wstęp z psem asystującym – MOŻLIWY.
12. Możliwość ewakuacji – BRAK.
13. Uwzględnienie ewakuacji osób z niepełnosprawnościami w Instrukcji Bezpieczeństwa Pożarowego budynku – BRAK.

4. REKOMENDACJE

Przepisy prawne należy sformułować w sposób jednoznaczny i klarowny, uniemożliwiając (zwłaszcza w budynkach nowoprojektowanych) realizację rozwiązań innych niż wynikające z zasad projektowania uniwersalnego. W przeciwnym razie nie osiągniemy pełnej dostępności. Należy zadbać, aby każde udogodnienie stało się normą i znalazło swój zapis w dokumentach legislacyjnych.

Wszystkie, bez wyjątku, drzwi wejściowe do budynku powinny być dostosowane zwłaszcza że często wykorzystywane są również do ewakuacji. Należy unikać lokalizacji przy schodach zewnętrznych platform i innych urządzeń, w przypadkach zagrożenia życia tylko pochylnie dają pełną gwarancję niezawodności[7]. Wskazane jest całkowite zrezygnowanie ze stosowania drzwi obrotowych i wahadłowych, ponieważ powodują one segregację (*Equitable use*). Najbardziej korzystnym rozwiązaniem dla wszystkich grup osób ze szczególnymi potrzebami jest stosowanie skrzydeł otwieranych automatycznie[8]. Drzwi powinny być wyposażone w systemy opóźnionego zamykania, a ich otwarcie, zwłaszcza jeżeli wymaga ono wysiłku (np. szklane drzwi pożarowe), wspomagane przy pomocy siłowników. Z uwagi na osoby z dysfunkcjami słuchu sugeruje się, aby w skrzydłach umieszczać elementy przezierne.

Na szczególną uwagę zasługują przepisy dotyczące bezpieczeństwa użytkowania, w których powinny znaleźć się szczegółowe zapisy nt. mocowania pochwytów i ich nośności, a także konieczności ograniczania wstępu pod biegi schodów lub inne miejsca o obniżonej skrajni (np. poprzez ich wypełnienie lub umieszczenie wyczuwalnej białą laską balustrady z elementem poziomym znajdującym się na wysokości 10 cm od powierzchni posadzki).

Toalety powinny być wyposażone w sposób, który umożliwia korzystanie z każdego urządzenia przez osoby o szczególnych potrzebach (np. regulowane lustra czy pojemniki na odpady nieotwierane nogą). Istotne jest mocowanie pochwytów (zdarzają się połączenia z płytami gipsowo-kartonowymi), jak również ich sensowny dobór,

[7] Krzesła ewakuacyjne itp. uzależniają ewakuację osób z niepełnosprawnościami od osób trzecich.

[8] Nie wykluczają również osób posługujących się PJM, które przez nie przechodząc, nie muszą przestawać mówić.

ponieważ występują sztywne nieskładane poręcze między miską ustępową a przestrzenią manewrową. Wolna od przeszkód powierzchnia posadzki (1,5 m × 1,5 m) nie powinna być zlokalizowana w sposób przypadkowy. Przeniesienie osoby z niepełnosprawnościami na miskę ustępową może odbywać się przez transfer frontalny, diagonalny lub boczny (najkorzystniejszy). Należy jednak brać pod uwagę fakt, iż każdy sposób, poza równoległym, stwarza ryzyko wypadku w sytuacji, w której z toalety korzysta osoba słaba fizycznie, lub dużej wagi. Stąd sugestia, aby przestrzeń manewrowa znajdowała się możliwie jak najczęściej z boku sedesu.

Ponieważ osoby niewidome dostrzegają światło, zaleca się stosowanie LED-ów do określania istotnych kierunków (listwy przypodłogowe, oprawy oświetleniowe) lub sygnalizowania lokalizacji rzeczy ważnych (np. podświetlane włączniki).

Przepisy dopuszczają wykorzystywanie w komunikacji pionowej dźwigów osobowych o wymiarach mniejszych niż 1,1 m × 1,4 m, pod warunkiem, że jedna z wind jest dostosowana do przewozu mebli i osób na wózku. Już samo brzmienie tego zapisu jest stygmatyzujące, a zastosowanie tego przepisu w życiu wyklucza (i nie uwzględnia sytuacji awaryjnych). W budynkach użyteczności publicznej należy zatem wykorzystywać wyłącznie urządzenia dostosowane.

Dostępność szkół to również dostępność transportu i komunikacji. Środki transportu zbiorowego (np. autobusy) nie przewidują możliwości przewozu więcej niż jednego pasażera poruszającego się na wózku (autokary wożące dzieci w badanych gminach wcale). Dlatego placówki lub gminy powinny zadbać o pasażerów z niepełnosprawnościami i zagwarantować ofertę odpowiadającą rzeczywistym potrzebom. Oznakowane miejsca postojowe dla środków transportu indywidualnego należy lokalizować bezpośrednio przy wejściu lub w jego pobliżu, ponieważ poruszanie się po parkingach lub pieszojezdniach jest dla osoby na wózku niebezpieczne, cofający pojazd może bowiem takiej osoby nie zauważyć we wstecznym lusterku.

Instrukcje Bezpieczeństwa Pożarowego obiektów muszą uwzględniać konieczność ewakuacji osób z niepełnosprawnościami. Odpowiednie wyposażenie (krzesła do ewakuacji, materace, koce, nosze itp.) powinno być dobrane odpowiednio do sposobu ewakuacji, adekwatnej do szerokości dróg ewakuacyjnych.

Jako informację na temat rozkładu pomieszczeń w budynku można wykorzystać schematy ewakuacyjne, które powinny być czytelne dla wszystkich użytkowników, również tych z niepełnosprawnościami.

Zagrożenia powinny być komunikowane przy użyciu wszystkich rodzajów urządzeń do sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej, a lokalizacja miejsca zbiórki powinna być sygnlizowana np. przez dodatkowe urządzenie emitujące określony sygnał.

5. DYSKUSJA

Od momentu przeprowadzenia audytów wiele się w badanych szkołach zmieniło. Dyrekcja i zarządcy, a także gminy dokładają wszelkich starań, aby umożliwić korzystanie z ich placówek wszystkim dzieciom i sprostać najwyższym wymaganiom.

Niejednokrotnie głównym czynnikiem stojącym na przeszkodzie są ograniczenia budżetowe. Poparcie ulepszeń podstawą prawną i absolutną koniecznością natury formalnej z pewnością ułatwiłoby pozyskanie niezbędnych funduszy. Niestety, nadal brakuje odpowiednich przepisów.

Drugim poważnym problemem jest zabytkowy charakter budynków lub ograniczenia natury technicznej i konstrukcyjnej. Należy zastanowić się, w jaki sposób przekształcać istniejące budynki, aby uniknąć likwidacji ich dotychczasowej funkcji, często mocno zakorzenionej w lokalnej tożsamości miejsca. Być może rozwiązaniem jest wykorzystanie obszernych przyszkolnych terenów i uzupełnienie zabudowy o dodatkowe pawilony, zapewniające niezbędną przestrzeń dla wszystkich potrzebnych funkcji.

Jeśli argumentem przeciwko przebudowie czy rozbudowie jest wartość estetyczna lub brak możliwości ingerencji w formę, istnieją dyskretne rozwiązania, które doskonale wtapiają się w istniejącą strukturę.



Rys. 8. Zwiększenie dostępności [Stepless 2023]

Istnieje prawdopodobieństwo, że z czasem pojawią się udogodnienia natury indywidualnej, usprawniające korzystanie z budynków i ich otoczenia w sposób nieograniczony, jak np. specjalne wózki do poruszania się na piaszczystych plażach.

Wszystko zależy od świadomości, edukacji i wrażliwości ludzkiej na istniejące potrzeby wszystkich członków społeczeństwa – użytkowników przestrzeni.

LITERATURA

Burtkowski M., 2019, *Projektowanie uniwersalne dobre przykłady*, Z:A, nr 69, s. 40.

Całek G., Niedbalski J., Racław M., Żuchowska-Skiba D., 2021a, *Wirtualizacja życia osób z niepełnosprawnością*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Całek G., Niedbalski J., Racław M., Żuchowska-Skiba D., 2021b, *Zrozumieć niepełnosprawność. Problemy, badania, refleksje*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

Cierpiałowska T., 2009, *Studenci z niepełnosprawnością, problemy funkcjonowania edukacyjnego i psychospołecznego*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego, Kraków.
Czubala D., Lach-Rosocha J., 2004, *Niepełnosprawni wśród nas. O dostępie do edukacji i prawo do rozwoju*, Wydawnictwo ATH, Bielsko-Biała.
Engelhardt L., Metlitzky N., 2008, *Barrierfrei Städte bauen. Orientierungssysteme im öffentlichen Raum*., Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart.
Fischer J., Meuser P., 2009, *Handbuch und Planungshilfe. Barrierfreie Architektur*, DOM publishers, München.
Gajdzica Z., 2004, *Wątki zaniedbane zaniechane nieobecne w procesie edukacji i wsparcia społecznego osób niepełnosprawnych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
Gawlak A., 2022, *Mieszkanie dla zdrowia. Projektowanie dla przyszłych seniorów*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
Godawa J., 2017, *Osoba z niepełnosprawnością na ścieżkach życia. Kultura. Społeczeństwo. Terapia. W przestrzeni niepełnosprawności*. Tom 2, Impuls, Kraków.
Herman P., 2019, *W kierunku zapewnienia dostępności*, Z:A, wrzesień-październik, s. 20.
Kuryłowicz E., 2019, *To nie jest [jeszcze] kraj dla wszystkich ludzi*, Z:A, wrzesień-październik, s. 14.
Matysiak K., 2019, *Architektura z ludzką twarzą*, Z:A, wrzesień-październik, s. 34.
Mayer-Bohe W., 1996, *Bauen für alte und behinderte Menschen*, Bauverlag, Wiesbaden–Berlin.
Mazur Ł., 2019, *Architektura przyjazna seniorom*, Z:A, wrzesień-październik, s. 46.
Niedbalski J., Zakrzewska-Manterys E., 2016, *Samodzielni, zaradni, niezależni. Ludzie niepełnosprawni w systemie polityki, pracy i edukacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
Panek M.P., 2012, *Wymiary niepełnosprawności*, Wydawnictwo Innowacyjne Novae Res, Gdynia.
Potapowicz S., 2019, *Warszawskie standardy dostępności*, Z:A, wrzesień-październik, s. 24.
Roland K., 2008, *Verkehrsräme, Verkejrsanlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestalten. Ein Leitfaden zu Potenzialen und Handlungsbedarf*, Fraunhofer IRB Verlag, Stuttgart.
Skiba I., 2009, *Rahel Züger Barrier-free Planning*, Birkhauser, Berlin.
Smoliński B., Raciborski F., 2013, *Zdrowe starzenie się: Biała Księga*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
Szymański M.J., 2021, *Edukacja w zmieniającym się społeczeństwie*, Difin, Warszawa.
Śreniawa P., 2019, *Przystosowanie dla nieprzystosowanych*, Z:A, wrzesień-październik, s. 76.
Żabiski P., 2019, *Checklista projektowania dostępnego*, Z:A, wrzesień-październik, s. 64.

Akty prawne

Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. z 2019 r. poz. 1696, z późn. zm.).
Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2021 poz. 2351, z późn. zm.).
Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2003, Nr 162 poz. 1568, z późn. zm.).
Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U. 2021 poz. 869, z późn. zm.).
Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (Dz.U. 1974 Nr 24 poz. 141, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2019 r. poz. 1065, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 r. poz. 124, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz.U. 2010 nr 109 poz. 719, z późn. zm.).

Dokumenty i raporty

Model Dostępnej Szkoły, 2023, https://model.dostepnaszkola.info/ (dostęp: 10.10.2023).

Sytuacja osób starszych w Polsce w 2021 r., 2022, Urząd Statystyczny w Białymstoku, Warszawa–Białystok.

Załącznik nr 11 do MDS Audyt obszaru architektonicznego, red. M. Wysocki, Fundacja Fundusz Współpracy, Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego, Rzeszowska Agencja Rozwoju Regionalnego, Politechnika Gdańska, Stowarzyszenie Młodych Lubuszan, Warszawa–Kraków–Rzeszów–Gdańsk–Sulęcin.

Załącznik nr 11 do MDS – obszar techniczny. Audyt obszaru technicznego, 2023, red. M. Dziółko, M. Kocejko, Fundacja Fundusz Współpracy, Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego, Rzeszowska Agencja Rozwoju Regionalnego, Politechnika Gdańska, Stowarzyszenie Młodych Lubuszan, Warszawa–Kraków–Rzeszów–Gdańsk–Sulęcin.

PROBLEMS OF ACCESSIBILITY OF EDUCATIONAL BUILDINGS IN WIELKOPOLSKA BASED ON SELECTED EXAMPLES

Summary

Accessibility of space remains a problem, despite changes in legislation, new tools in the hands of designers or increasing public awareness. The study covers educational institutions in the Wielkopolska voivodeship. The aim of the research was to make a qualitative assessment of the accessibility of space for people with special needs. The selected buildings were verified using a variety of methods (interviews, observations, documentation analyses, study visits, etc.). As a result of the research, it was found that buildings built relatively recently are usually better adapted and have fewer architectural barriers, while the biggest problem in the surveyed buildings is the evacuation of people with disabilities.

Keywords: accessibility, universal design, educational buildings

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.21

Barbara PREJZNAR*, Milena PANIAK*

WSPÓŁCZESNY PLAC MIEJSKI JAKO ILUSTRACJA POTRZEB MIESZKAŃCÓW. PLAC ŚW. DUCHA W KRAKOWIE I JEGO HISTORYCZNE ZMIANY FUNKCJONALNE

Przestrzenie publiczne, w tym place, pełnią ważną funkcję w życiu społecznym mieszkańców, dlatego powinny odpowiadać na ich potrzeby. Plac św. Ducha, pomimo lokalizacji w samym sercu historycznego Krakowa, ma bardzo burzliwą historię zmian funkcjonalnych. Każda z tych funkcji pojawiała się tam z konkretnego powodu i służyła ówczesnym mieszkańcom w określonym celu. Dzięki rewitalizacji w 2020 r. plac zyskał nowy wygląd i nowe funkcje. Celem badań jest ustalenie relacji między potrzebami okolicznych mieszkańców a kolejnymi ewolucjami placu, włączając w to stan obecny.

Słowa kluczowe: plac miejski, place Krakowa, plac św. Ducha

1. WPROWADZENIE

Plac św. Ducha znajduje się w Krakowie, w dzielnicy Stare Miasto, w bardzo prestiżowym sąsiedztwie Teatru im. Juliusza Słowackiego i licznych kamienic historycznych. Pomimo lokalizacji w jednej z najstarszych tkanek miejskich Krakowa, jego obecna forma jest stosunkowo nowa, bo pochodząca z końca XIX w. i ściśle związana z budową teatru. Oprócz zmieniającego się na przestrzeni lat wyglądu wielokrotnie całkowicie przekształcała się dominująca funkcja placu. Dopiero w 2020 r. plac stał się reprezentacyjną przestrzenią rekreacji w otoczeniu zieleni. Tak diametralne zmiany mogą być indykatorami mocnych wpływów najbliższego otoczenia, a więc też miejscowej ludności, na wnętrze placu stale dostosowujące się do najbardziej pilnych potrzeb.

* Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Wydział Architektury.

1.1. Współczesne trendy dla przestrzeni miejskich

W ostatnich latach są coraz bardziej widoczne kształtujące się konkretne trendy w planowaniu miast i rozwiązywaniu poszczególnych ich części. Rozprzestrzenianie się tych tendencji zostało dodatkowo przyspieszone przez światową pandemię, która uświadomiła całej ludzkości, jak ważna jest przestrzeń, w której żyjemy. Miasta dążą do bycia bardziej „ludzkimi", podporządkowanymi potrzebom człowieka, wydobywającymi to, co w nich najważniejsze, a więc potencjał ludzki.

Jednym ze wspomnianych trendów jest tworzenie nowych, zielonych przestrzeni publicznych. Dużą zaletą tego rozwiązania jest zmniejszenie emisji dwutlenku węgla generowanego przez ośrodek miejski. Jeszcze bardziej zauważalne jest, kiedy na teren zielony zostają przekształcone tereny wcześniej podporządkowane komunikacji kołowej, np. parkingi [Antunes, Barroca, Oliveira 2021].

Obniżona zostaje też temperatura w mieście, poprawia się wymiana powietrza. Kontynuacją tego nurtu jest wzmocnienie połączeń człowieka z naturą. Rekreacja w zieleni wpływa pozytywnie na komfort psychiczny człowieka [Panfil 2021], tym samym zwiększa szanse na dalsze związanie się z konkretnym miejscem i wnoszenie do niego nowych wartości i pomysłów.

Kolejny kierunek to lepsze zrozumienie wartości przestrzeni, od skali miasta, aż do wnętrz własnego mieszkania. Człowiek potrzebuje oddechu, najlepiej dostępnego w niewielkiej odległości, na co dzień [Panfil 2021]. Zamiast krótkich wakacji w wielkiej willi – przestronne, funkcjonalne mieszkanie, zamiast odległego zespołu parkowego – park kieszonkowy. Kiedy dana przestrzeń zagospodarowana jest z szacunkiem, potrzeby zaspokajane są w najbliższym sąsiedztwie, a miejscowa ludność jest szczęśliwsza.

Władze miast coraz częściej dopuszczają też do procesu planowania samych mieszkańców, traktując ich jako „sensory", które najlepiej wyczuwają potrzeby danego obszaru. Dzięki temu projektanci mogą rozwiązać rzeczywiste problemy i stworzyć przestrzeń faktycznie eksploatowaną. Lokalna społeczność natomiast, czując się wysłuchana i widząc realne tego efekty, chętniej pozostanie w takim mieście [Antunes, Barroca, Oliveira 2021].

1.2. Cel

Plac publiczny jest ważnym elementem spajającym życie miejskie. Badania skupiają się na określeniu zmian funkcjonalnych w obrębie jednego z placów krakowskich: placu św. Ducha, a ich celem jest określenie zależności zmian funkcjonalnych w kontekście potrzeb mieszkańców na przestrzeni lat. W opracowaniu położono również nacisk na sprawdzenie, jak obecnie wygląda sytuacja wybranego placu i czy potencjał skweru został dobrze wykorzystany.

1.3. Metoda

By sprawdzić, czy plac św. Ducha przez lata odpowiadał potrzebom mieszkańców, przeprowadzone zostały dwa rodzaje badań. Badania terenowe obejmowały weryfikację, czy zarówno mieszkańcy, jak i turyści z niego korzystają, a jeżeli tak, to w jaki sposób. Poza badaniami *in situ* przeprowadzono liczne analizy dostępnych materiałów historycznych, aby zaznajomić się ze zmianami funkcjonalnymi placu i w jego otoczenia na przestrzeni lat. Łącząc metodę statystyczną z obserwacyjną, można wnikliwiej zbadać zarówno spisaną już historię miejsca, jak i osobiście zbadać charakter placu, by na końcu ocenić, czy plac św. Ducha istotnie był ilustracją potrzeb mieszkańców.

2. HISTORYCZNE FUNKCJE PLACU

Plac św. Ducha jako miejsce reprezentacyjne funkcjonuje w Krakowie dopiero od lat 90. XIX w. [Skindziel 2013], jednak pustą przestrzeń w tym miejscu można było zauważyć już na planie Kołłątajowskim z 1785 r. Początkowo plac związany był bezpośrednio z otaczającymi go zabudowaniami klasztoru zakonu duchaków, pełniąc wiele funkcji, głównie szpitalną. Pod koniec XIX w. klasztor został zburzony [Tomkowicz 1892], tworząc miejsce dla nowego teatru miejskiego. Na początku XX w. pojawił się pomysł wykorzystania placu pod budowę nowego ratusza miejskiego [Szoka 2020], który jednak się nie urzeczywistnił. Na pustej przestrzeni zorganizowano dworzec autobusowy, który w połowie XX w. przeniesiono na ul. Pawią. Od tamtej pory do 2020 r. plac funkcjonował jako parking.

2.1. Zabudowania „duchackie”

Według tradycji pierwsze zabudowania powstały na placu św. Ducha około roku 1200, kiedy to biskup Pełka ufundował parafię i kościół św. Krzyża [Tomkowicz 1892]. Konieczność zajęcia się chorymi i ubogimi skłoniła innego biskupa, Jana Prandotę, do ulokowania w tym miejscu zakonu Ducha Świętego (Duchaków). Do 1783 r. prowadzili oni przytułek, rozbudowując jednocześnie zespół budynków proporcjonalnie do potrzeb. Powstał nowy, ceglano-kamienny kościół, dwa skrzydła szpitalne, zabudowania dla zakonu żeńskiego, przebudowano też jeden z domów na użytek tzw. szpitala scholarów [Szoka 2020].

Po pożarze z 1528 r. budynki zostały wyremontowane, dodano do gmachu głównego piętrową oficynę. Na szpitalu scholarów zawisła drewniana rzeźba, od której pochodzi jego współczesna nazwa – Dom pod Krzyżem. W 1748 r. zakon Duchaków uległ kasacie [Szoka 2020].

Przez kolejne lata kompleks zarządzany przez miasto mieścił szereg funkcji: dom dla księży emerytów, fabrykę sukna, mieszkania dla ubogich, lazaret wojskowy. W końcu w roku 1821 do budynków wróciła funkcja szpitalna: oddział chorób wenerycznych i umysłowych [*Encyklopedia powszechna* 1985: 838]. W 1879 r. oddziały przeniesiono do szpitala św. Łazarza. Od tamtej pory zabudowania stopniowo popadały w ruinę [Rożek 1991], mieszcząc szkołę, biura, magazyny i areszt.

2.2. Nowy teatr miejski

Pod koniec XIX w. miasto rozpoczęło poszukiwania możliwej lokalizacji dla nowego teatru miejskiego [Anczyc 1879]. Postanowiono wykorzystać do tego celu właśnie tę działkę, mimo licznych protestów mieszkańców, konserwatorów i artystów, w tym Jana Matejki. Artysta zaproponował stworzenie w zdewastowanych budynkach autorskiej galerii, a po niepomyślnej decyzji władz zrzekł się honorowego obywatelstwa Krakowa i dyplomu [Tomkowicz 1893].

Nowemu teatrowi stworzono większe przedpole, burząc większość pozostałości klasztoru, pozostawiono jedynie sam gotycki kościół św. Krzyża oraz Dom pod Krzyżem. Pusta przestrzeń pozwalała na podziwianie projektu Jana Zawiejskiego z różnych stron. Powstały w ten sposób plac pełnił funkcje reprezentacyjne.

2.3. Potencjalna lokalizacja ratusza, plac reprezentacyjny

W 1903 r. rozpoczęły się rozmowy na temat wykorzystania pustej przestrzeni pod ratusz miejski, zorganizowano nawet konkurs architektoniczny dla tego projektu [Ekielski 1903]. Monumentalna budowla miała zająć miejsce części zabudowań klasztornych, a także całego placu św. Ducha, wypełniając tym samym kwartał zabudowy. W konkursie wzięły udział takie sławy, jak: Władysław Ekielski, Tadeusz Stryjeński i Franciszek Mączyński [Ekielski 1903]. Wszystkie projekty jednak były zbyt kosmopolityczne i ostatecznie pomysł porzucono. Dzięki tej decyzji do dziś zachowały się dawny klasztor Duchaczek i szpital św. Rocha.

Pomimo rezygnacji z budowy ratusza w tym miejscu plac nadal pełnił ważną funkcję w życiu kulturalnym Krakowa. To tutaj, przy ul. Szpitalnej 30, mieścił się hotel Pollera, jeden z najlepszych w mieście. W kamienicy przy Szpitalnej znajdowała się też kawiarnia, goszcząca takich artystów, jak Stanisław Wyspiański, Stanisław Przybyszewski, Józef Mehoffer, Jacek Malczewski, Włodzimierz Tetmajer. W Domu pod Krzyżem była natomiast siedziba związku plastyków z teatrem awangardowym Cricot [Szoka 2020].

2.4. Dworzec autobusowy

W 1929 r. przeniesiono na plac dworzec autobusowy, obsługujący codziennie 60 autobusów. Do zapewnienia odpowiedniego funkcjonowania dworca przy ul. św. Marka zbudowano pawilon dworcowy o cechach *art deco*, przez który przewijało się ponad 3000 pasażerów dziennie, poruszających się na 35 liniach [Skindziel 2013].

W czasie funkcjonowania dworca posadzka placu miała podział szachownicowy, a wzdłuż jego północnej krawędzi ustawione były zegary wskazujące godziny odjazdów autobusów w poszczególnych kierunkach [Szoka 2020]. Plac tętnił życiem, jednak wprowadzenie ciągłego ruchu autobusów do ścisłego centrum nie było dobrym rozwiązaniem. W 1956 r. dworzec przeniesiono na ulicę Pawią [Skindziel 2013], w lokalizację nadal bliską Staremu Miastu, ale nieingerującą w jego codzienne funkcjonowanie.

2.5. Parking

Przed rewitalizacją połowa placu, przylegająca bezpośrednio do Teatru im. Juliusza Słowackiego, zorganizowana była jako zieleniec z dekoracyjnymi układami parterowymi, pozostawiając budynkowi należyte przedpole. Na dalszej połowie, w miejscu placu manewrowego dworca, utworzony został parking [Szoka 2020] wprowadzający w tkankę ścisłego centrum samochody, zakłócając jednocześnie odbiór historycznej zabudowy i pozbawiając to miejsce kameralnego, miejskiego charakteru.

3. WSPÓŁCZESNY WYGLĄD PLACU

Dzisiejszy wygląd placu św. Ducha krakowianie zawdzięczają rewitalizacji według projektu Zarządu Zieleni Miejskiej, która rozpoczęła się w grudniu 2019 r. Prace rewitalizacyjne obejmowały stworzenie w Krakowie kolejnego miejsca wypoczynku i rekreacji. Główną inspiracją zespołu projektowego był istniejący na placu w I poł. XX w. dworzec autobusowy, dlatego też autorzy w projekcie zawarli pewne nawiązania do historii miejsca [Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie 2018].

W miejscu, gdzie blisko 100 lat temu stały zegary wskazujące godziny odjazdów autobusów, obecnie znajdują się podobne zegary, pokazujące godziny w największych miastach świata. Podziały posadzki oparte zostały na odtworzonej siatce geometrycznej z czasów działalności dworca. Wtedy powierzchnia była wyłożona bazaltowymi płytami o wymiarach 3,5 × 4 m połączonymi kostką porfirową. Projekt założył „wyjęcie" niektórych z takich modułów i wypełnienie ich zielenią, przy zachowaniu jednocześnie czytelności funkcji komunikacyjnej placu spod kościoła św. Krzyża w stronę ulicy Szpitalnej.

Na placu wprowadzono zieleń w postaci 300 krzewów różanych w 10 odmianach i niemal 1000 krzewów zimozielonych cisów. W projekcie założono zasadzenie tylko jednego dębu, jednak ten nie wytrzymał panujących na placu warunków. Jeszcze wiele razy próbowano zasadzić na placu drzewa, ale dopiero gatunek klonu Deborah się przyjął. Na placu zaprojektowano również kilka miejsc siedzących, zatem plac został wykonany tak, aby faktycznie przyciągnąć przechodnia na chwilę odpoczynku. Warto podkreślić, że w tej okolicy, poza opisywanym placem, jedynym miejscem, gdzie można na chwilę usiąść są krakowskie Planty. Ponadto plac św. Ducha jest ostatnim miejscem odpoczynku przed Rynkiem Głównym, jest też dużo spokojniejszy i zdecydowanie bezpieczniejszy niż krakowskie Planty.



a)



b)

Rys. 1. a) autor: nieznany [Audiovis 2023]; b) autor: Julia Ślósarczyk [Love Kraków 2023]

Na placu odbywa się kilka razy w roku Krakowski Kiermasz Książki zrzeszający antykwarystów, bibliofilów i turystów. Od lipca 2021 do lipca 2022 r. była tam wystawiana rzeźba maltańskiego artysty, Austina Camilleriego, z okazji 50. rocznicy nawiązania stosunków dyplomatycznych między Polską a Maltą. Wystawa zakończona była debatą w gmachu Teatru Słowackiego dotyczącą wpływu rzeźby na miasto, społeczeństwo i kulturę. Plac jest też miejscem dla czasowych wystaw związanych z wydarzeniami odbywającymi się w mieście. W czasie świąt Bożego Narodzenia wystawiana jest tam jedna z szopek krakowskich jako część kolekcji prezentowanej na Rynku Głównym. W 2020 r. zamiast zabawy sylwestrowej w kilku lokalizacjach w Krakowie umieszczone zostały instalacje audiowizualne, na placu św. Ducha pojawiła się praca inspirowana hipotetycznym istnieniem białych dziur. Z okazji pierwszych dni wiosny w tym roku na placu stanęła instalacja – współczesna interpretacja tradycyjnej ozdoby wykonywanej na okoliczność pojawienia się wiosny.

4. BADANIA TERENOWE AKTYWNOŚCI SPOŁECZNYCH I KOMUNIKACJI W OBRĘBIE PLACU ŚW. DUCHA

4.1. Próba pierwsza

Data: 3.04.2023 r.

Zakres czasowy: 10:30-12:30

Warunki atmosferyczne: 3°C, zachmurzenie, opady śniegu 4 mm, wiatr północny 18,5 km/h

Podczas pierwszej próby badawczej ustalono natężenie ruchu pieszego oraz samochodowego w obrębie placu oraz jego okolicach. Wskazano dwie najbardziej uczęszczane trasy piesze: w ciągu ul. Szpitalnej oraz po przekątnej placu, z ul. Szpitalnej pod Kościół św. Krzyża. W czterech próbach mierzona była liczba przechodniów w obydwu kierunkach.

Ul. Szpitalna: (1)10 os./min, (2) 17 os./min, (3) 12 os./min, (4) 11 os./min; średnia 12,5 os./min.

Przekątna placu: (1) 2 os./min, (2) 1 os./min, (3) 1 os./min, (4) 0 os./min; średnia 1 os./min.

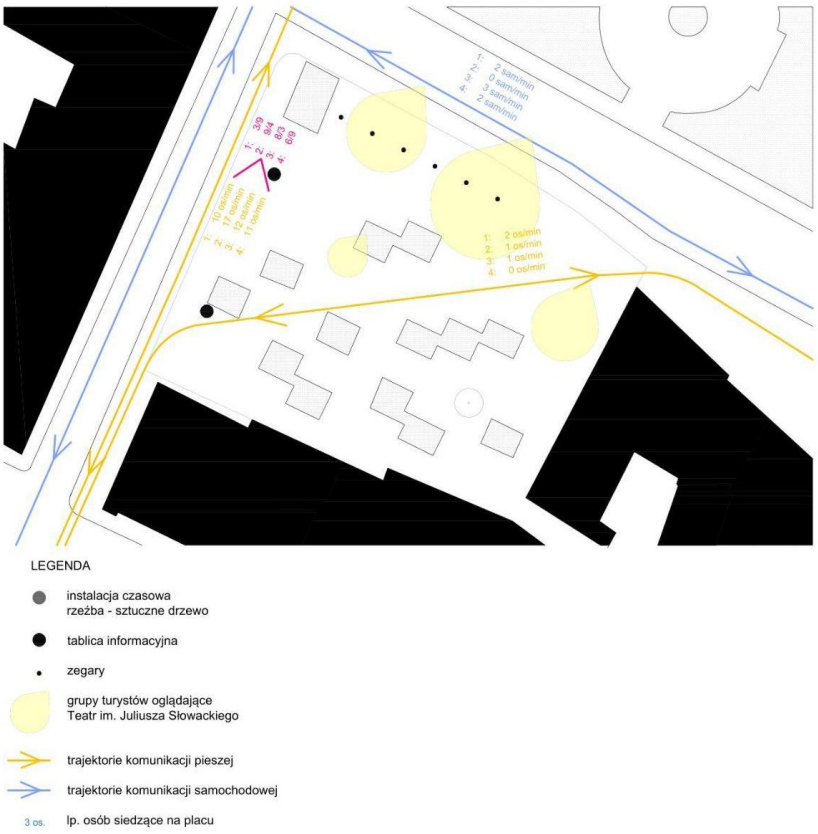
Dodatkowo na ul. Szpitalnej, również w czterech próbach, mierzona była proporcja turystów do pozostałych użytkowników: (1) 3/9, (2) 9/4, (3) 8/3, (4) 6/9; średnia 6,5/6,25.

Zmierzone zostało również natężenie ruchu samochodowego od północy placu, w czterech próbach: (1) 2 sam./min, (2) 0 sam./min, (3) 3 sam./min, (4) 2 sam./min; średnia 1,75 sam./min.

Zaobserwowano cztery grupy zatrzymujące się na samym placu, wszystkie były grupami zorganizowanymi z przewodnikami, a celem zatrzymania było omówienie budynku Teatru Słowackiego, na który jest otwarcie widokowe na placu.

Atraktorami ruchu na placu były ustawione tam instalacje: zegary nawiązujące do zegarów dworcowych, tablica informacyjna z historią placu oraz instalacja czasowa związana z tradycjami witania wiosny na tych obszarach. W trakcie badania punkty te przyciągnęły: zegary – 10 osób, tablica informacyjna – 5 osób, instalacja – 10 osób. Nie zaobserwowano żadnej interakcji z zielenią i małą architekturą placu. Wyniki badań zostały przedstawione na rys. 2.

Pierwsza próba badawcza pokazała, że aktywności społeczne wokół placu św. Ducha są bardzo ubogie, a część z założonych w projekcie w ogóle nie występuje. Oceniając charakter opisywanego placu tylko na podstawie przywołanych badań, należy stwierdzić, że plac ma charakter mocno tranzytowy, nastawiony na komunikację i nie zachęca pieszych do zatrzymania się i kontemplacji. Prawie żaden przechodzień nie zatrzymywał się na placu, a jedyne osoby, które zatrzymywały się na chwilę, to były grupy turystów oglądających pobliski Teatr imienia Juliusza Słowackiego.



Rys. 2. Schemat komunikacji i aktywności społecznych na placu św. Ducha – próba pierwsza [opracowanie M. Paniak]

Plac był mało uczęszczany i pełnił funkcję jedynie chodnika udekorowanego zielenią niską. Mimo licznych zaprojektowanych ławek przez cały czas prowadzenia obserwacji żaden przechodzień nie usiadł choćby na chwilę. Należy jednak wziąć pod uwagę fakt, że podczas prowadzenia badań warunki atmosferyczne były niesprzyjające, co mogło mieć znaczący wpływ na wyniki. Konieczne zatem było powtórzenie badań w innym terminie, aby można było jednoznacznie powiązać wyniki pierwszych badań z pogodą.

4.2. Próba druga

Data: 5.05.2023 r.
Zakres czasowy: 17:00-18:00

Warunki atmosferyczne: 16°C, głównie słońce, brak opadów, wiatr wschodni 12,25 km/h.

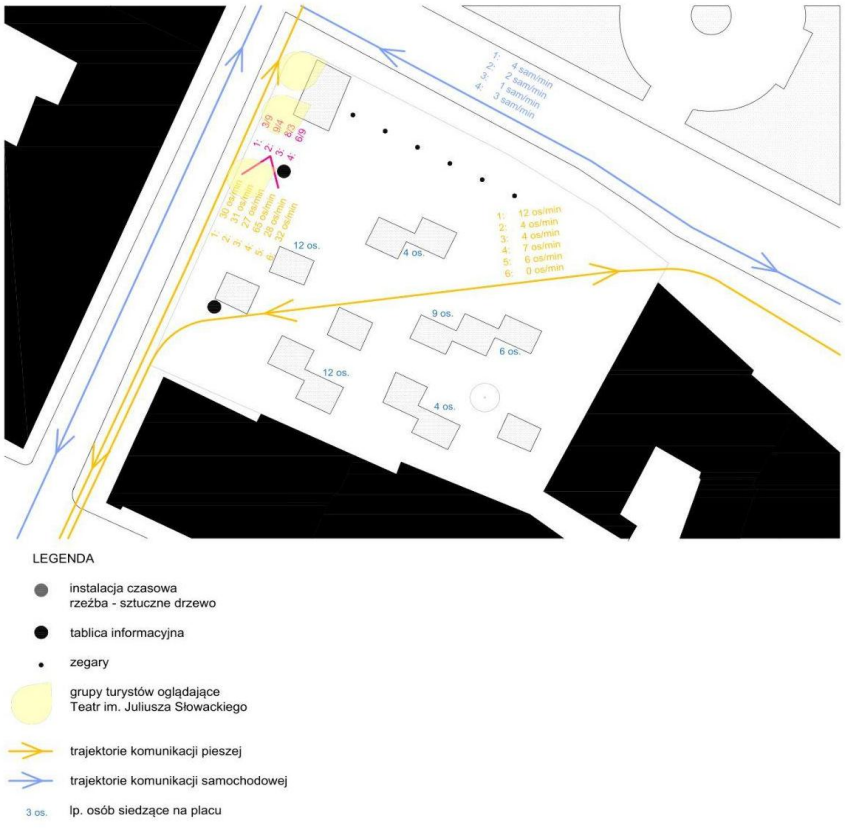
Podczas drugiej próby badawczej zostały zastosowane te same co w pierwszej próbie wskaźniki aktywności na placu. Mierzona była w sześciu próbach liczba przechodniów w ciągu ulicy Szpitalnej oraz po przekątnej placu.

Ul. Szpitalna: (1) 30 os./min, (2) 31 os./min, (3) 27 os./min, (4) 65 os./min, (5) 28 os./min, (6) 32 os./min; średnia 35,5 os./min.

Przekątna placu: (1) 12 os./min, (2) 4 os./min, (3) 4 os./min, (4) 7 os./min, (5) 6 os./min, (6) 0 os./min; średnia 5,5 os./min.

Dodatkowo na ulicy Szpitalnej, w dwóch próbach, mierzona była proporcja turystów do pozostałych użytkowników: (1) 17/12, (2) 10/10; średnia 13,5/11.

Zmierzone zostało również natężenie ruchu samochodowego od północy placu, w czterech próbach: (1) 4 sam./min, (2) 2 sam./min, (3) 1 sam./min, (4) 3 sam./min; średnia 2,5 sam./min.



Rys. 3. Schemat komunikacji i aktywności społecznych na placu św. Ducha – próba druga [opracowanie M. Paniak]

Zaobserwowane zostały liczne grupy przechodniów zatrzymujących się na placu, głównie w celu zrobienia zdjęcia Teatru Słowackiego, ale dużym zainteresowaniem cieszyły się również zegary oraz ściany placu. W całym czasie trwania próby mała architektura placu była intensywnie użytkowana, zwalniane ławki bardzo szybko przyciągały nowych ludzi. Łącznie ławki użytkowało 47 osób. Oprócz siedzących w pobliżu ławek długotrwale przebywały też trzy osoby stojące. W podanym przedziale czasowym na placu doszło do dwóch zdarzeń z udziałem Straży Miejskiej, jedno dotyczyło parkowania na placu nieuprawnionego pojazdu, drugie spożywania alkoholu w miejscu publicznym.

Druga próba badań dała zupełnie inne wyniki. Plac był zapełniony już w momencie rozpoczęcia badań. Wcześniejsza tranzytowość i brak zainteresowania placem zostały zastąpione przez liczne grupy ludzi. Kolejna próba badawcza wykazała kilkudziesięciokrotnie wyższe wyniki użytkowania placu. Jedynie komunikacja kołowa nie uległa zmianie. Badania nakreśliły, że warunki atmosferyczne miały duży wpływ na formę aktywności społecznej. W słoneczne dni plac św. Ducha faktycznie tętni życiem i cieszy się sporym zainteresowaniem zarówno wśród turystów, jak i mieszkańców.

4. WNIOSKI

Plac św. Ducha pełnił wyjątkowo zróżnicowane funkcje na przestrzeni lat. Początkowo ściśle związany z klasztorem, dopełniał jego funkcję szpitalną, która była wtedy najbardziej potrzebna w tym miejscu. Widać, jak bardzo mieszkańcy byli przywiązani do tego miejsca po zagorzałej dyskusji nad zburzeniem całości założenia. Po zbudowaniu Teatru im. Juliusza Słowackiego plac pełnił funkcje reprezentacyjne, bardziej służąc miastu niż jego społeczności. Podobnie byłoby w przypadku realizacji któregokolwiek projektu ratusza na tej działce. Przez niepowodzenie konkursu mieszkańcy odzyskali swoją przestrzeń, a w pobliżu placu rozkwitło życie kulturalne. Po umieszczeniu w tym miejscu dworca autobusowego sam plac także odżył, obsługując tysiące ludzi wyruszających w najróżniejszych kierunkach. Przeniesiony dworzec nadal tętnił życiem, ale już na ulicy Pawiej, opuszczony plac św. Ducha natomiast odpowiedział na kolejną ważną potrzebę: parkowanie. W kolejnych latach powstało wiele parkingów bardziej oddalonych od historycznego centrum, ale dalej w zasięgu ruchu pieszego. Z czasem wjazd samochodów do Starego Miasta przestał być uważany za niezbędny, wtedy też zdecydowano się na rewitalizację placu.

Tak jak na przestrzeni wieków, również i teraz kameralny plac św. Ducha wychodzi naprzeciw potrzebom mieszkańców Krakowa, a wręcz jest swoistą ilustracją ludzkich potrzeb. Dwie próby badawcze dały bardzo zróżnicowane wyniki, z których można wydedukować bezpośrednie powiązanie aktywności na placu z warunkami atmosferycznymi. W pierwszej próbie, przy niesprzyjającej pogodzie, charakter

placu był prawie wyłącznie transferowy. Miejsce służyło również jako punkt widokowy na Teatr im. Juliusza Słowackiego. Druga próba podjęta w ładny dzień ukazała zupełnie inny charakter placu. Dużo więcej osób zatrzymywało się przy nim i chętnie spędzało tam wolny czas. Zainteresowanie placem św. Ducha nie zależy tylko od oceny jego atrakcyjności w danym okresie. Sama pogoda ma znaczący wpływ na to, jakie aktywności społeczne pojawiają się w jego obrębie. Kolejnym czynnikiem wyjaśniającym skrajne wyniki przeprowadzonych badań może być godzina, o której były przeprowadzane. Pierwsza próba odbywała się w godzinach pracy, druga po godzinie 18. Faktem jest, to że aktywności społeczne w godzinach pracy będą różnić się od tych po godzinach. Place, parki, miejsca rekreacyjne cieszą się największym zainteresowaniem w dni wolne. W godzinach pracy mieszkańców przestrzenie te zmieniają swoją rolę na transferowe, pełne ludzi biegnących do pracy. Można zatem powiązać aktywności społeczne w tkance placu publicznego z aktualnymi warunkami atmosferycznymi oraz porą dnia. Plac św. Ducha, bardziej zielony niż Rynek Główny, ale mniej zatłoczony i niebezpieczny niż Planty, stanowi idealną przestrzeń łączącą te dwa światy. Aby empirycznie przekonać się o tym, jak ważny na mapie Krakowa jest plac św. Ducha, wystarczy w słoneczny dzień przejść się na spacer po nim i jego okolicy.

LITERATURA

Anczyc W.L., 1879, *Czy potrzebny nowy teatr w Krakowie?*, W.L. Anczyc i Spółka, Kraków.

Antunes M.E., Barroca J.G., Oliveira D.G., 2021, *Urban future with a purpose. 12 trends shaping human living*, https://www2.deloitte.com/xe/en/insights/industry/public-sector/future-of-cities.html (dostęp: 9.06.2023).

Audiovis 2023, https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/84698/.

Ekielski W., 1903, *Konkurs na projekt nowego ratusza w Krakowie*, „Architekt", t. V(1-2), s. 1-32.

Encyklopedia powszechna, 1985, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa.

Love Kraków 2023, https://lovekrakow.pl/aktualnosci/plac-sw-ducha-na-ostatniej-prostej-dab-juz-trzeba-bylo-wymienic-zdjecia_37211.html (dostęp: 9.06.2023).

Panfil Ch., 2021, *Six Urban Trends Shaping the Future of Cities*, https://urbanland.uli.org/planning-design/six-trends-shaping-the-future-of-cities/ (dostęp: 9.06.2023).

Rożek M., 1991, *Mistyczny Kraków*, Wydawnictwo Literackie, Kraków.

Skindziel P., 2013, *Cracowia – miasto jakiego nie ma*, CreateSpace Independent Publishing, https://www.google.pl/books/edition/Cracowia_miasto_jakiego_nie_ma/2zreAwAAQBAJ?hl=pl&gbpv=0 (dostęp: 9.06.2023).

Szoka A., 2020, *Plac św. Ducha i dzwon na wieży ratuszowej. Od-nowa w duchu solidarności*, Urząd Miasta Krakowa, Kraków.

Tomkowicz S., 1892, *Zabytki budownictwa m. Krakowa. I. Szpital św. Ducha,* Czas, Kraków.

Tomkowicz S., 1893, *Zabytki budownictwa m. Krakowa. I. Szpital św. Ducha,* „Kwartalnik Historyczny", t. VII.

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie, 2018, *Ogród sensoryczny zamiast parkingu. Kontekst miejsca – pl. Św. Ducha*, https://zzm.krakow.pl/aktualnosci/519-ogrod-sensoryczny-zamiast-parkingu-kontekst-miejsca-pl-sw-ducha.html (dostęp: 9.06.2023).

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie, *Rewitalizacja Placu Św. Ducha w Krakowie*, https://zzm.krakow.pl/images/pliki/galeria/AKTUALNOSCI/PL_Ducha/Rewitalizacja%20Placu%20sw.Ducha.pdf (dostęp: 9.06.2023).

MODERN CITY SQUARE AS AN ILLUSTRATION OF RESIDENTS' NEEDS. HOLY SPIRIT SQUARE IN CRACOW AND ITS HISTORICAL FUNCTIONAL CHANGES

Summary

Public spaces, including squares, play an important role in the social life of residents, therefore they should be a response to their needs. Holy Spirit Square, despite being located in the very heart of historic Krakow, has a very turbulent history of functional changes. Each of these functions appeared there for a specific reason and served the inhabitants for a specific purpose. Thanks to the revitalization in 2019, the square gained a new look as well as new functions. The purpose of this study is to determine the relationship between the needs of local residents and the successive evolutions of the square, including its current state.

Keywords: city square, squares of Cracow, Holy Spirit Square

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.22

Aleksandra WALCZAK*

HISTORYCZNY PLAC MIEJSKI JAKO WSPÓŁCZESNE MIEJSCE PAMIĘCI

Wiele z obecnie istniejących wnętrz urbanistycznych określić można mianem współczesnego miejsca pamięci. Artykuł ma na celu omówienie współczesnego miejsca pamięci w kontekście istotnego elementu kultury, którego zadaniem jest upamiętnianie ważnych wydarzeń historycznych. Krakowskie Podgórze jest dzielnicą, w obrębie której mieści się niemało przestrzeni publicznych odnoszących się do pamięci miejsca w symboliczny oraz wyjątkowy sposób. Artykuł ma na celu określenie na przykładzie krakowskiego placu Bohaterów Getta, w jaki sposób współczesne wnętrze urbanistyczne przekazuje historię miejsca. O wyborze placu zadecydowała pełniona przez niego funkcja współczesnego miejsca pamięci w historycznej tkance miasta. Historia placu poddana zostanie kompleksowej analizie oraz porównaniu jego formy przed przebudową i zaraz po niej. Istotne bowiem w historycznej tkance miasta jest istnienie przestrzeni pamiętających, które swoją historię zatrzymują w czasie, aby móc ją przekazywać obecnym, ale także przyszłym pokoleniom.

Słowa kluczowe: miejsce pamięci, plac, wnętrze urbanistyczne, historia miejsca, historyczny plac

1. WPROWADZENIE

Historia placów miejskich rozpoczyna się już w starożytności. Główne place miast starożytnego Rzymu nosiły miano *forum*, z kolei greckie miejsca spotkań nazywano agorami. Były to miejsca o szczególnym znaczeniu handlowym, stanowiące równocześnie ogniska życia miejskiego. Według jednej z definicji plac miejski to otwarta, niezabudowana przestrzeń na obszarze miasta lub osiedla, związana najczęściej z ważnymi ulicami i ujęta w obudowę architektoniczną [Śliczyńska 2023]. Mianem miejsca pamięci w potocznym rozumieniu najczęściej określa się: grób lub cmentarz wojenny, nieruchomość lub obiekt budowlany albo też jego

* Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Wydział Architektury.

pozostałości. Również pomniki, kapliczki czy kopce [Fiktus 2015]. Do współczesnych miejsc pamięci zaliczyć można też place miejskie opowiadające o historii danej okolicy. W miastach możemy się spotkać z wieloma rodzajami placów różniących się od siebie m.in. funkcją, fizjonomią czy kompozycją. W artykule analizie zostanie poddane jedno z kluczowych założeń dotyczących placu miejskiego, jakim jest uwzględnienie go jako współczesnego miejsca pamięci w historycznej tkance miasta.

1.1. Cel, zakres, forma

Celem niniejszego artykułu jest określenie na przykładzie placu Bohaterów Getta w Krakowie, w jaki sposób współczesne wnętrze urbanistyczne opowiada o historii miejsca. W tekście zaprezentowano, jak wspomniany plac przekazuje historię miejsca dzięki swojej morfologii, fizjonomii oraz zastosowanym rozwiązaniom przestrzennym i funkcjonalnym, z wnikliwym odniesieniem do kontekstu historycznego.

Zakres miejscowy przeprowadzonej analizy obejmuje plac Bohaterów Getta w Krakowie. O jego wyborze decyduje pełniona przez niego funkcja współczesnego miejsca pamięci w historycznej tkance miasta, które stanowi atrakcyjne miejsce turystyczne. Z kolei zakres czasowy analiz obejmuje przedział od roku 1880, czyli daty powstania pierwszych granic placu, do 2005 r., w którym przeprowadzona została jego przebudowa.

Metoda badań w ramach artykułu dobrana została na zasadzie analizy krytycznej literatury oraz pozycji internetowych, a także obserwacji. W ramach badań poprzedzających niniejszy tekst plac poddany został kompleksowej analizie porównawczej jego funkcji przed przebudową oraz po niej. Kompleksowo przeanalizowano również wygląd i formę placu przed przebudową oraz w obecnej postaci. Na podstawie map stratygraficznych wykonana została krytyczna analiza historyczna uwzględniająca zmiany w układzie, komunikacji oraz funkcjonalności placu.

2. KONTEKST HISTORYCZNY

Pierwsze granice placu wytyczone zostały ok. roku 1838, gdy był on rynkiem pomocniczym miasta Podgórze, a także pełnił zapewne funkcje targowe, lecz nie nosił w tym czasie swojej obecnej nazwy. Plac nazwę Mały Rynek uzyskał dopiero w latach 80. XIX w. W pierwszym okresie swojego istnienia nie był otoczony żadną zabudową, a jego granice wyznaczały jedynie okalające go drogi.



Rys. 1. Handel wyrobami bednarskimi w Małym Rynku w Podgórzu z 1913 r. [Muzeum Etnograficzne w Krakowie]

Z biegiem lat granice dzielnic i obszarów miejskich stopniowo ulegały regulacji oraz stawały się czytelniejsze z powodu rozwijającej się infrastruktury miasta. Główne parcele skupione wokół placu przeznaczono na domy mieszkalne, w jednym z budynków działała przetwórnia cykorii oraz warsztat kołodziejski. Pod koniec XIX w. otwarto pierwsze sklepy. Na początku XX stulecia powstała apteka Pod Orłem, należąca do Józefa Pankiewicza. Wokół tworzącej się zabudowy Małego Rynku pojawiały się także drogi i chodniki, a właściciele budynków zobowiązani byli do zorganizowania chodników według dokładnych wytycznych – każdy miał mieć tę samą szerokość i być zbudowany z „pieńków pruskich". Do 1908 r. utworzono wszystkie chodniki wokół placu.

W 1913 r. został otwarty most Krakusa, dzięki któremu powstało bezpośrednie połączenie między Podgórzem a Śródmieściem. W 1915 r. nastąpiło oficjalne przyłączenie Podgórza do miasta Krakowa, przez co w 1917 r. zmianie uległa nazwa placu, ponieważ w Krakowie istniał już jeden Mały Rynek. Rada Miasta przyjęła nową nazwę: plac Zgody, która miała nawiązywać do zawartego porozumienia i połączenia. W 1930 r. na terenie placu powstał drugi dworzec autobusowy Krakowa – „Karpaty", według projektu Adolfa Siódmaka. Swoją funkcję pełnił do 1939 r., a po wybuchu wojny został przejęty przez wojsko.



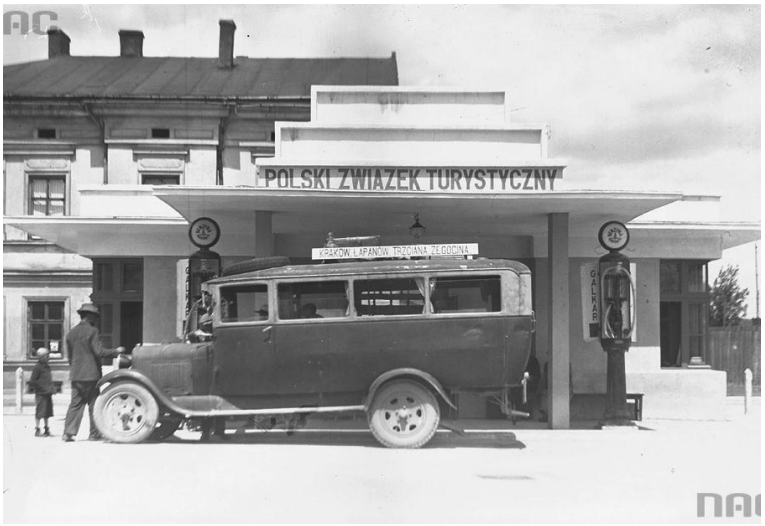
Rys. 2. Autobusy krakowskiego PKS-u na placu Zgody 1948-1950
[Muzeum Etnograficzne w Krakowie]



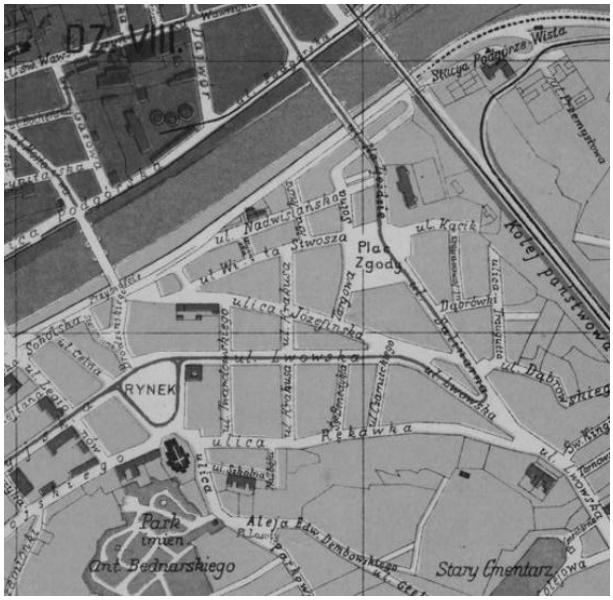
Rys. 3. Plac Boh. Getta – wtedy plac Zgody [Fotopolska 1958]

W latach 40. podgórski plac zyskał całkowicie nowe przeznaczenie. W 1941 r., gdy w części Podgórza wyznaczono getto krakowskie, plac Zgody stał się jego punktem centralnym. Wszyscy mieszkańcy nieżydowskiego pochodzenia zostali wysiedleni, z wyjątkiem aptekarza Józefa Pankiewicza, który narażając swoje życie,

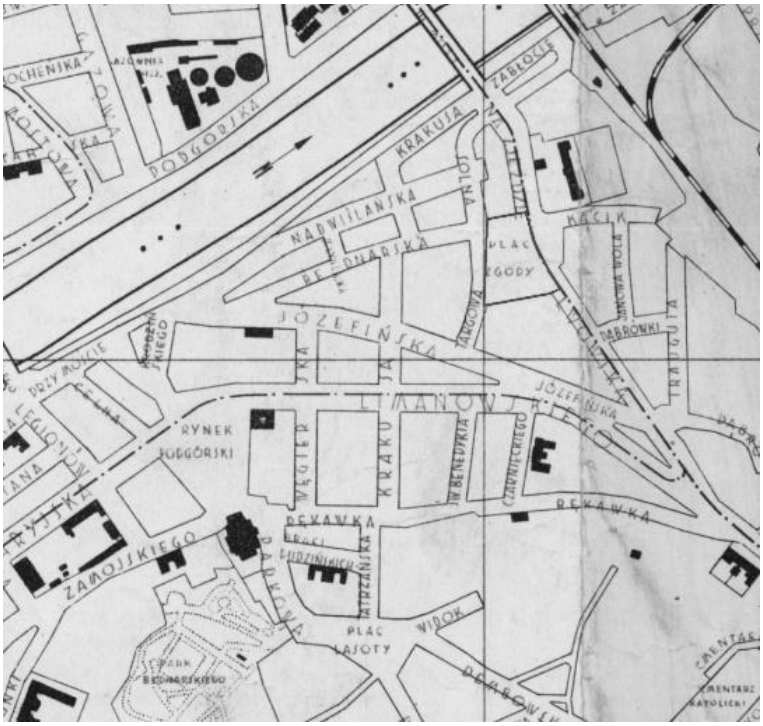
nadal prowadził aptekę Pod Orłem. Obok budynku dworca, który przeznaczony został na posterunek Policji Polskiej Generalnego Gubernatorstwa, stanął mur getta z bramą wjazdową przy ulicy Lwowskiej. Ostatecznie getto zlikwidowane zostało w 1943 r. Po wojnie plac otrzymał nazwę: plac Bohaterów Getta, a w roku 2005 nastąpiła jego przebudowa przeprowadzona przez biuro projektowe Lewicki & Łatak.



Rys. 4. Autobus stojący przed budynkiem dworca Polskiego Związku Turystycznego [Archiwa Państwowe – Narodowe Archiwum Cyfrowe]



Rys. 5. Mapa Podgórza z 1916 r. [Biblioteka Cyfrowa UMCS]



Rys. 6. Mapa Podgórza z 1940 r. [Składnica Map Biblioteki Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląsakiego]



Rys. 7. Mapa Podgórza z 1940 r. [Muzeum Narodowe w Krakowie]

3. PLAC PRZED PRZEBUDOWĄ

Przed przebudową, która nastąpiła w roku 2005, plac Bohaterów Getta był w przybliżeniu regularnym, kwadratowym skwerem otoczonym z trzech stron kamienicami oraz obiektami użyteczności publicznej z okresu międzywojennego. Teren ten znajdował się w złym stanie technicznym, jak również jego estetyka pozostawiała wiele do życzenia. Kompozycja placu była chaotyczna oraz pozbawiona sprecyzowanego zagospodarowania, dlatego też funkcja miejsca pamięci, jaką mu przypisano, zdawała się słabo zauważalna, a sama przestrzeń placu nie została przystosowana do potrzeb turystów oraz mieszkańców Krakowa.

Przed modernizacją teren placu dostępny był dla ruchu kołowego, choć jego zniszczona nawierzchnia wymagała kompleksowej renowacji. Z archiwalnych zdjęć wnioskować można, że plac stanowił również przystanek postojowy dla autobusów miejskich. Znajdowały się na nim także fragmenty dawnych murów getta i tablice upamiętniające ludzi i wydarzenia związane z historią miejsc i mieszkańców miasta. Plac przed modernizacją stanowił nieatrakcyjny, martwy, a zarazem silnie skomunikowany obszar, na którym głównymi dominantami okazywały się wiaty przystankowe. Sporadycznie odwiedzany był przez grupy turystyczne, dla mieszkańców stanowił natomiast tylko jeden z głównych punktów komunikacyjnych na mapie Podgórza.



Rys. 8. Wygląd Placu Boh. Getta przed przebudową [Kraków.pl 2012]



Rys. 9. Widok Placu Boh. Getta przed przebudową [Kraków.pl 2012]

3.1. Plac po przebudowie

Projekt przebudowy placu Bohaterów Getta był przedmiotem konkursu urbanistyczno-architektonicznego przeprowadzonego w roku 2003. Przyjęty projekt miał przedstawiać zagospodarowanie terenu placu, który upamiętniałby ofiary krakowskiego getta oraz przypominał o tragedii, jaka się tu wydarzyła. Autorzy prac konkursowych musieli spełnić szereg oczekiwań, w tym m.in.: sformułowanie zasad przestrzennych odbudowy placu, uczytelnienie jego wnętrza, określenie idei koncepcji miejsca, przedstawienie kształtowania nawierzchni, wyposażenie projektowanego obszaru w małą architekturę oraz zieleń.

Zwycięski projekt należał do biura projektowego Lewicki & Łatak. Zakres opracowanego przez autorów pomysłu obejmował m.in. zagospodarowanie terenu, przebudowę istniejącego budynku dworca, projekt małej architektury oraz infrastruktury technicznej.

Głównym założeniem projektu architektów było stworzenie miejsca, które swoim wnętrzem opowiadałoby jego historię oraz stanowiłoby współczesne miejsce pamięci. Ideę przewodnią pełnić miała funkcja kommemoratywna placu ze względu na szczególną lokalizację oraz historię. Bezpośrednią inspiracją w procesie twórczym było wspomnienie aptekarza Tadeusza Pankiewicza, który w swojej książce *Apteka w getcie krakowskim* opisał sceny, które widział w czasie jednej z akcji deportacyjnych w marcu 1943 r. Zrelacjonował to, jak Żydzi zostawiali na placu swoje mienie, dorobek całego życia, i wyruszali w swą dalszą wyczerpującą i tragiczną drogę. Opowiedział to następującymi słowami:

„Na placu Zgody niszczeje nieprzeliczona ilość szaf, stołów, kredensów i innych mebli, przenoszonych nie wiadomo po raz który z miejsca w miejsce" [Pankiewicz 2017: 240].

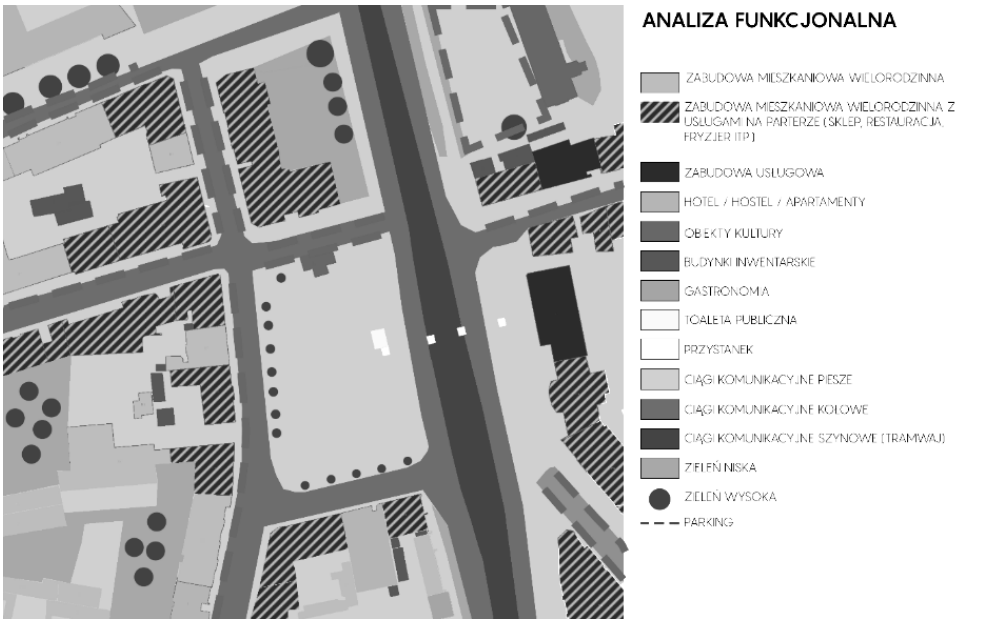
Główny element kompozycyjny placu stanowi pomnik składający się z trzydziestu trzech rzeźb krzeseł z metalu oraz trzydziestu siedmiu mniejszych, drewnianych kopii. Z deklaracji autorów wynika, iż zamiast stawiania pomnika na placu chcieli, aby cały plac stał się pomnikiem. Żeliwne krzesła zostały ustawione w rzędach niczym mieszkańcy getta na apelu. Skierowane zostały w stronę apteki Pod Orłem, a trzy z nich w stronę ulicy Lwowskiej, gdzie zachował się fragment muru getta. Pozostałe krzesła, te mniejsze i drewniane, okalają pomnik i zwrócone są w jego kierunku. Kompozycja utworzona z krzeseł stanowi symbol wysiedlenia, zagłady oraz nieobecności. Częścią projektu został również przedwojenny dworzec autobusowy „Karpaty", na którego elewacji przedstawiono dwie daty upamiętniające: utworzenie (1941 r.) oraz likwidację (1943 r.) getta krakowskiego. W jego wnętrzu wydzielono niewielkie pomieszczenie, tzw. miejsce zadumy, które stanowić ma dla odwiedzających przestrzeń do refleksji.

Powstałe wnętrze placu po rewitalizacji opowiada tragiczną historię miejsca oraz oddaje hołd i pamięć ofiarom Holokaustu poprzez nagromadzenie zwykłych przedmiotów. Przedmioty takie jak: krzesła, studnia z pompą, kosze na śmieci, wiaty przystanków, stojaki na rowery, a nawet znaki drogowe nabrały aspektu symbolicznego, tworząc jednocześnie miejsce pamięci. Zwielokrotnienie głównego elementu kompozycyjnego, jakim jest krzesło, pozwoliło na stworzenie wyjątkowej przestrzeni. Przestrzeń ta pełni nie tylko funkcję miejsca pamięci, które przypomina o istnieniu krakowskiego getta na jednym z brzegów Wisły, ale również nakreśla ogólny problem pożydowskiego mienia.

Nawierzchnia placu ukształtowana została przy pomocy betonu oraz kostki z szarego sjenitu. Symbolicznie zaznaczona została również linia muru getta, w taki sposób, aby moment przekroczenia jego granicy można było poczuć w sposób fizyczny, poprzez drżenie kół samochodu na „kocich łbach".

Materiały użyte w realizacji to: spatynowany brąz, skorodowane żeliwo, ocynkowanie, które staje się matowe, kostka z szarego sjenitu oraz beton.

Na rys. 10, przedstawiającym analizę funkcjonalną, zauważyć można, iż wokół placu dominuje zabudowa mieszkaniowa z usługami na parterze, z czego większość stanowią lokale gastronomiczne. Oprócz tego zlokalizowane wokół placu są inne usługi, m.in. już od dawna działająca apteka Pod Orłem, której założycielem był wspomniany już wcześniej Tadeusz Pankiewicz. Aktualnie znajduje się w niej wystawa upamiętniająca losy krakowskich Żydów podczas II wojny światowej. Na placu w dawnym budynku dworca mieści się również Galeria Na Placu, w której zbiorach dostępne są rękodzieła oraz obrazy. Komunikacja wokół placu jest bardzo dobrze zorganizowana, dostępne są przystanki tramwajowe, autobusowe, parkingi dla samochodów osobowych oraz specjalnie wyznaczone miejsca dla rowerów. Z przeprowadzonej analizy wnioskować jednak można deficyt zieleni urządzonej, którą mocno akcentuje się we współczesnej urbanistyce.

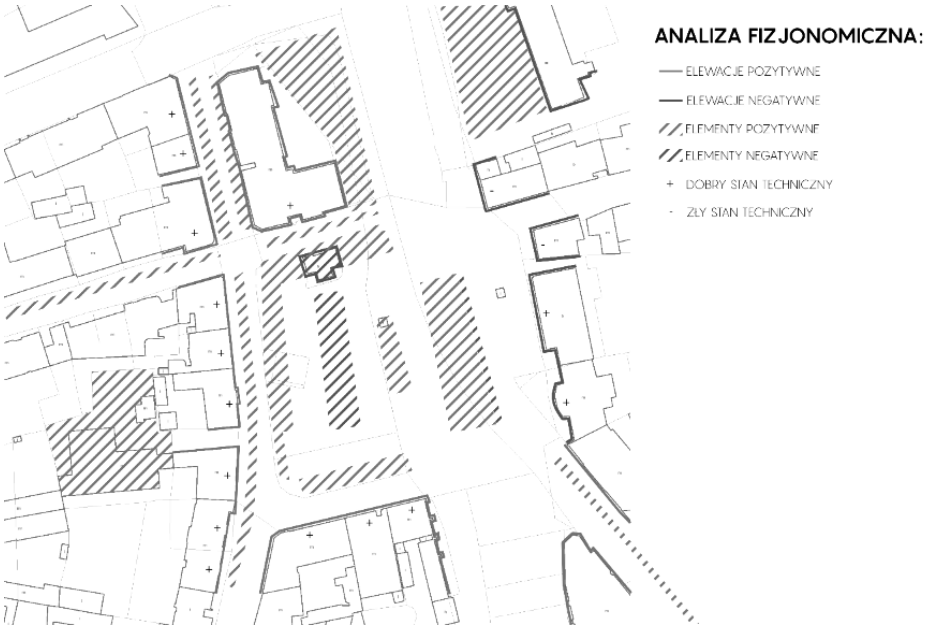


Rys. 10. Analiza funkcjonalna [oprac. własne]



Rys. 11. Analiza kompozycyjna [oprac. własne]

Dzięki przeprowadzonej analizie kompozycyjnej placu zauważyć można charakterystyczne domknięcia placu pierzejami zabudowy, które stanowią także pozytywną dominantę. Większość z nich posiada odrestaurowane elewacje. Z wychodzących pomiędzy nimi ulic rozprzestrzeniają się otwarcia perspektywiczne na plac. Akcent negatywny placu stanowi budynek galerii, współcześnie wymaga on bowiem renowacji ze względu na swoją niszczejącą elewację. Negatywną dominantę stanowi również budynek w pierzei wschodniej, który posiada szklaną elewację. Swoją bryłą, wysokością oraz stylem architektonicznym nie wpisuje się w historyczną tkankę placu miejskiego. W ogólnej kompozycji silnie odczuwalna jest również oś kompozycyjna. Znajdujące się na placu krzesła tworzą pomnik przestrzenny, który upamiętnia historię, jaka rozgrywała się w okolicy, ale również na samym placu, dzięki czemu plac Bohaterów Getta stanowi współczesne miejsce pamięci.



Rys. 12. Analiza fizjonomiczna [oprac. własne]

Analiza fizjonomiczna placu Bohaterów Getta wskazuje na dominację aspektów pozytywnych w urbanistyce placu. Większość z elewacji budynków pierzei jest w dobrym stanie technicznym i stanowi element pozytywny. Do negatywów można zaliczyć elewację wschodnią, która odbiega swoją architekturą, a także stanem technicznym od reszty pierzei.

4. PODSUMOWANIE

Plac Bohaterów Getta, zarówno przed przebudową, jak i zaraz po niej, charakteryzował pewien cel – było nim opowiedzenie historii, która wydarzyła się na jego terenie. Plac ów przez kilkadziesiąt lat ewoluował w najróżniejszy sposób, aby ostatecznie jego współczesny projekt, a zarazem realizacja ukazywały, że obraz współczesnego miejsca pamięci może być przedstawiony w prosty oraz symboliczny sposób. Historie mieszkańców prowadzić bowiem mogą do odzwierciedlenia jego dziejów w symbolicznych formach pomników. W procesie twórczym kluczowa dla projektantów jest inspiracja prowadząca do stworzenia takich koncepcji, które w przyszłości mogą zdobywać liczne nagrody, czego przykładem jest wspomniany plac Bohaterów Getta projektu Kazimierza Łataka oraz Piotra Lewickiego. Z powodu zróżnicowanej funkcjonalności budynków w obrębie placu, bliskości centrum miasta, dostępnej komunikacji czy też wartości kulturowej i historycznej plac Bohaterów Getta jest takim punktem na mapie Podgórza, który może prowadzić do znaczącego rozwoju infrastruktury w kierunku centrum, ale również może doprowadzić do dalszego kształtowania przestrzeni o funkcji współczesnego miejsca pamięci.

Plac miejski jest istotnym elementem w historycznej tkance miasta, pełni nie tylko funkcję przestrzeni publicznej, ale także stanowi zasadniczy składnik dziedzictwa kulturowego. Stanowi on miejsce, w którym przeszłość i teraźniejszość harmonijnie się splatają, tworząc unikalne doświadczenie dla mieszkańców i odwiedzających. Jako nośniki pamięci i symboliki miejsca mogą upamiętniać ważne wydarzenia historyczne, przez co stają się miejscami pamięci.

Opisana przestrzeń miejska, jaką jest plac Bohaterów Getta w Krakowie, ma charakter współczesnego miejsca pamięci, które ujęte zostało w historycznej tkance miasta. Plac zlokalizowany pośrodku kamienic o niewątpliwych walorach architektonicznych swoją formą opowiada o wydarzeniach, jakie miały miejsce na jego terenie. Posiada on rozległą historię, która swoje początki miała już w 1838 r. Początkowy rynek pomocniczy po latach doczekał się nowej funkcji – jednego z najważniejszych miejsc krakowskiego Podgórza. Dzięki temu, że znajduje się w sercu dawnego getta krakowskiego, stanowi hołd dla tych, którzy walczyli, a pomnikiem składającym się z krzeseł symbolicznie oddaje on ducha walki. Swoją formą inspiruje odbiorców do refleksji, dialogu czy dyskusji. Plac Bohaterów Getta jest miejscem, które angażuje emocjonalnie odbiorców, edukuje oraz inspiruje do działania na rzecz budowania bardziej sprawiedliwego i zjednoczonego społeczeństwa.

Oprócz pełnienia funkcji współczesnego miejsca pamięci plac stanowi także przestrzeń dla różnorodnych wydarzeń i ceremonii, które przyciągają zarówno turystów, jak i lokalną społeczność. Przed przebudową swoją formą nie zachęcał do odwiedzin oraz zgłębiania jego przeszłości. Dzisiaj jednak wizyta na placu to nie tylko spacer po historycznej tkance miasta, ale także możliwość głębokiego kontaktu z tym, co się tu wydarzyło, którą umożliwili odbiorcom architekci. Znaczenie pamię-

ci miejsca zostało w wyjątkowy sposób wyeksponowane przez artystów, a dawny, zaniedbany plac, który był tylko jedną z głównych pętli komunikacyjnych, po latach mógł odejść w zapomnienie, aby przekształcić się we współczesne miejsce pamięci w historycznej tkance Krakowa.

Warto na koniec przytoczyć słowa francuskiego myśliciela Paula Ricoeura o miejscach pamięci: „funkcjonują głównie jako reminders, wskaźniki przypomnienia, i są oparciem dla słabnącej pamięci, orężem w walce z zapomnieniem, a nawet milczącym zastępcą w przypadku martwej pamięci. Miejsca «ostają się» jako inskrypcje, pomniki, potencjalnie dokumenty, natomiast wspomnienia przekazywane wyłącznie ustnie, głosem, ulatują tak samo jak słowa" [Ricoeur 2005: 58]. Dzięki współczesnym miejscom pamięci miasto pamięta, pamiętają też ludzie, aranżowana przestrzeń może się zatrzymać w czasie, aby opowiadać o swojej historii obecnym, ale również przyszłym pokoleniom.

LITERATURA

Czechowicz J., 2008, *XIX-wieczne układy zwartej zabudowy Krakowa na przykładzie dwóch rynków Podgórza*, „Czasopismo Techniczne. Architektura", z. 2-A, s. 123-130.

Jafiszow M., Kubisztal P., Szydło G., 2010, *Plac Bohaterów Getta*, Vis-à-vis/Etiuda, Kraków.

Malinowska-Petelenz B., Petelenz A., 2010, *Przestrzeń publiczna jako ekspresja pamięci*, „Czasopismo Techniczne. Architektura", z. 3-A, s. 25-31.

Pankiewicz T., 1995, *Apteka w Getcie Krakowskim*, Wydawnictwo Literackie, Kraków.

Petelenz M., 2010, *Przestrzeń wspólna – konflikt interesów*, „Czasopismo Techniczne. Architektura", z. 3-A, s. 115-119.

Prace studentów pierwszego semestru kursu magisterskiego 2018/2019 z przedmiotu socjologia miasta stanowiące pokłosie zajęć prowadzonych przez dr hab. Małgorzatę Dymnicką, prof. uczelni, 2019, wydane w: *Miasto jako przedmiot badań architektury i socjologii*, red. M. Dymnick, Sz. Kowalski, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.

Setkowicz P., 2012, *Trzy place – rewitalizacja przestrzeni po komunikacyjnych czy nowa postać aneksji?*, „Czasopismo Techniczne. Architektura", z. 3-A, s. 135-139.

Ricoeur P., 2005, *Pamięć, historia, zapomnienie*, przeł. J. Margański, Universitas, Kraków.

Szymański W., 2015, *Miejsce pamięci – pomnik – anty-pomnik. Artystyczne strategie upamiętniania na terenie krakowskiego Podgórza*, „RIHA Journal", 0122.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Encyklopedia Krakowa, 2023, *Plac Bohaterów Getta*, https://encyklopediakrakowa.pl/architektura-i-urbanistyka/rynki-place-i-ulice/144-place/1433-plac-bohaterow-getta.html (dostęp: 5.04.2023).

Fiktus P., 2015, *Prawno-historyczne aspekty problematyki miejsc pamięci w polskim systemie prawnym*, https://repozytorium.uni.wroc.pl/Content/77832/PDF/15_P_Fiktus_Praw-

no_historyczne_aspekty_problematyki_miejsc_pamieci_w_polskim_systemie_prawnym.pdf (dostęp: 5.06.2023).
Kraków.pl, 2012, *Przebudowa placu Bohaterów Getta*, https://www.krakow.pl/zmieniamy_krakow/1084,artykul,przebudowa_placu_bohaterow_getta.html (dostęp: 8.05.2023).
Śliwczyńska E., 2023, *Place w Lublinie – definicja placu*, https://teatrnn.pl/leksykon/artykuly/place-w-lublinie-definicja-placu/ (dostęp: 5.04.2023).

ILUSTRACJE

Archiwa Państwowe – Narodowe Archiwum Cyfrowe. *Autobus stojący przed budynkiemdworca Polskiego Związku Turystycznego*, https://audiovis.nac.gov.pl/obraz/85279/ (dostęp: 21.04.2023).
Fotopolska.eu, 1958, Fotopolska.eu (1958). *Plac Boh. Getta – wtedy plac Zgody*, https://fotopolska.eu/ 808301,foto.html (dostęp: 21.04.2023).
Muzeum Etnograficzne w Krakowie, 1913, *Handel wyrobami bednarskimi w Małym Rynku w Podgórzu z 1913 r*, https://fotopolska.eu/1890482,foto.html?o=u18647&p=1 (dostęp: 21.04.2023).
Muzeum Etnograficzne w Krakowie, 1948, *Autobusy krakowskiego PKS-u na placu Zgody1948 r.*, https://fotopolska.eu/493273,foto.html [dostęp: 21.04.2023].

HISTORIC CITY SQUARES AS A CONTEMPORARY MEMORIAL

Summary

Many of today's urban interiors can be described as a contemporary memorial. The purpose of this article is to discuss the contemporary place of memory in the context of an important cultural element whose task is to commemorate important historical events. Krakowskie Podgórze is a district within which there are a considerable number of public spaces relating to the memory of the place in a symbolic and unique way. Speaking of memorials, it should be noted that they can convey their history through their own morphology, physiognomy, as well as spatial solutions. The article aims to determine, using the example of Krakow's Ghetto Heroes Square, how the contemporary urban interior conveys the history of the place. The choice of the square was determined by its function as a contemporary memorial site in the historical fabric of the city. The history of the square will be subjected to a comprehensive analysis and comparison of its form before and immediately after the reconstruction. After all, important in the historical fabric of the city is the existence of memorial spaces that freeze their history in time to be able to pass it on to the present, but also to future generations.

Keywords: memorial, square, urban interior, history of the place, historical square

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.23

Magdalena PĘKAŁA[*], Bartosz KAŹMIERCZAK[**]

NIE-MIEJSCA W MIEJSCA – PRZEGLĄD NARZĘDZI I METOD WSPOMAGAJĄCYCH EFEKTYWNĄ PARTYCYPACJĘ SPOŁECZNĄ W PROCESACH ZWIĄZANYCH Z PRZEKSZTAŁCANIEM PRZESTRZENI

Partycypacja społeczna w praktyce planowania przestrzennego jest szeroko wykorzystywana od lat 60 XX w., niemniej nie został ustalony spójny sposób oceny tego zjawiska. Powodem jest złożoność zagadnienia, a także długi horyzont czasowy potrzebny do oceny procesów planistycznych i rewitalizacji. Celem artykułu jest zestawienie wybranych modeli i wytycznych zarządzania przestrzenią, a następnie stworzenie z nich kategorii do analizy przedstawionych w artykule przypadków partycypacji społecznej. Ocena poziomu zaangażowania w proces planistyczny wraz z waloryzacją skutków partycypacji społecznej w planowaniu przestrzennym i rewitalizacji ma stanowić podstawę do określenia wstępnych mierników efektywności partycypacji społecznej. Rezultaty badań mogą posłużyć do stworzenia w przyszłości narzędzia oceny efektywności partycypacji społecznej, pomocnego przy określaniu sposobu i zakresu angażowania społeczności w procesy planistyczne. W wyniku analizy zostały określone kategorie oceny partycypacji: innowacja, zgoda społeczna, inkluzywność, tożsamość, sprawczość, świadomość.

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, rewitalizacja, partycypacja społeczna, modele partycypacji społecznej, zarządzanie oddolne przestrzenią, efektywność partycypacji społecznej

[*] Słuchaczka studiów podyplomowych „Planowanie przestrzenne – skala miasta i regionu" prowadzonych na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej w latach 2022-2023.

[**] Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0001-8436-6963.

1. WPROWADZENIE

1.1. Partycypacja społeczna – definicje

Partycypacja społeczna to inaczej władza społeczna, która polega na częściowym (*delegated power, partnership*) lub całościowym (*citizen control*) zarządzaniu danym terenem przez obywateli, uwzględniającym prawa i potrzeby mniejszości społecznych [Arnstein 1969]. Partycypacja w planowaniu przestrzennym może być także pojmowana jako partnerstwo w podejmowaniu decyzji [Godschalk 1966]. Z punktu widzenia prawnoadministracyjnego partycypacja społeczna to prawo do uczestniczenia w procesie decyzyjnym, którego zakres jest określony poprzez akty prawne lub dokumenty regulujące stosunki organu zarządzającego i lokalnych społeczności [Wójcicki 2013]. Partycypacja społeczna zakłada odejście od tradycyjnego modelu posiadania przez organy zarządzające całkowitej władzy (*government*) na rzecz wspólnego zarządzania przestrzenią (*governance*). Modelowy przykład wspólnego zarządzania przestrzenią zakłada, że wszyscy uczestnicy procesu mają równy dostęp do wiedzy, materialnych i finansowych źródeł, informacji lub środków przymusu. Władza jest rozłożona proporcjonalnie pomiędzy liczne grono interesariuszy, na wielu poziomach zarządzania [Pawłowska 2012].

1.2. Rola i znaczenie partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego i rewitalizacji

Wymiar przestrzenny miejsc odzwierciedla kształt społeczności. Pochodzenie członków społeczności może być różne, jednak to, co określa ich jako jedność, to spójność i tożsamość miejsca, które zamieszkują [Augé 1995]. Według antropologa M. Augé „miejsce antropologiczne" to przestrzeń, której mieszkańcy nadali konkretne znaczenie, przez co staje się przestrzenią zawierającą w sobie tożsamość społeczności, jej historię i relacje pomiędzy jej członkami. W kontrze do miejsca stoi „nie-miejsce" (*non-place*), będące bezosobową przestrzenią pozbawioną wymienionych znaczeń o wymiarze kulturowo-przestrzennym. Modernistyczne planowanie przestrzenne okresu w obrębie nowoczesności charakteryzującego się nadmiarem, określanego przez Augé jako „supernowoczesność" (*supermodernity*) [Gonzalez-Ruibal 2014], wytworzyło szereg nie-miejsc, dla których charakterystyczne jest doświadczane przez ich użytkowników poczucia odosobnienia i samotności jednostki w tłumie. Nie-miejsca to m.in. autostrady, lotniska, punkty przesiadkowe czy też wielkoprzestrzenne sklepy i galerie handlowe, ale także przestrzenie zdegradowane i zaniedbane tereny postindustrialne. Partycypacja społeczna w procesie planowania przestrzennego stwarza możliwość kreowania miejsc związanych z lokalnymi społecznościami na obszarach odhumanizowanych [Urbaniak 2010].

Wagę partycypacji społecznej i jej znaczenie dla przyszłego rozwoju miast podkreślał już w 1967 r. urbanista R.S. Bolan, twierdząc, że bez zwiększania możliwości społeczności do podejmowania świadomych decyzji dotyczących planowania przestrzennego, opartych na demokratycznym systemie zarządzania przestrzenią miast, wraz z równoległym rozwojem wiedzy o działaniu obszarów zurbanizowanych jako powiązanych systemów, miasta nie będą miały możliwości dalszego rozwoju [Fagence 1977: 9-10]. Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym i rewitalizacji to szansa na umożliwienie mieszkańcom aktywnego planowania oddolnego przestrzeni wspomagających rozwój relacji społecznych w miejscach zdegradowanych. Partycypacja obywatelska przyczynia się także do kreowania „zjawiska sąsiedzkości" (*neighbourhood, community*) na przestrzeniach odspołecznych [Hall 1997], poprzez wzrost faktycznego wpływu mieszkańców na wygląd i stan dzielnicy przez nich zamieszkiwanej, oraz wzrost poczucia odpowiedzialności za przestrzeń wspólną [Tosics 2019]. Przejęcie odpowiedzialności za współzarządzany przez społeczności lokalne obszar zwiększa poczucie sprawczości mieszkańców [Palicki 2009]. Coraz częściej w praktyce planistycznej kładzie się nacisk na tworzenie hybrydowych przestrzeni miejskich o mieszanych funkcjach poprzez wprowadzanie nowych funkcji w miejscach zdegradowanych, odpowiadających współczesnym potrzebom mieszkańców. Prowadzenie konsultacji społecznych zwiększa szanse na odpowiednie dopasowanie funkcji do ich potrzeb [Wiland 2019]. Skutkuje to zwiększeniem atrakcyjności i funkcjonalności przestrzeni miejskich, a także zmniejszeniem liczby nie-miejsc i przestrzeni odspołecznych [Rasmussen 1976]. Zastosowanie partycypacji społecznej w planowaniu przestrzennym i rewitalizacji jest jednym ze sposobów na zachowanie tożsamości miejsc, kultury i tradycji społeczności lokalnych [Douay, Chung, Jayaram 2010].

Według urbanisty M. Wilanda partycypacja społeczna w trakcie sporządzania dokumentów planistycznych ma na celu wprowadzenie w życie projektów, które najbardziej odpowiadają potrzebom lokalnych społeczności. Ponadto, mądrze prowadzone konsultacje społeczne mogą przyczynić się do wzrostu poczucia wspólnoty wśród mieszkańców, a także poszerzenia wiedzy w zakresie uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, co może skutkować w przyszłości większym zaangażowaniem w procesy planistyczne a nawet chęcią do częściowej partycypacji w kosztach realizacji przyjętych wspólnie projektów oraz monitorowania i utrzymywania zrealizowanych rozwiązań przestrzennych. Podstawą do zaangażowania mieszkańców w procesy partycypacji jest udzielenie im informacji dotyczących planowanego projektu oraz sposobów udziału w procesie projektowym. Urbanista przestrzega jednakże przed zagrożeniami, jakie mogą nieść konsultacje społeczne. Zaznacza, że interes poszczególnych osób i chęć podniesienia wartości prywatnej działki prowadzi często do niekorzystnych, z punktu widzenia szerokiego planowania, zmian w strukturach gruntów, przeczących racjonalnej gospodarce przestrzennej. Tego typu działania mogą doprowadzić do patologii urbanistycznych takich jak *urban sprawl* i zatracanie tożsamości obszarów ruralnych. Niemniej uważa, że błąd nie tkwi w partycypacji społecznej *per se*, ale sugeruje poszukać

rozwiązania poprzez zmiany w innych narzędziach wpływających na planowanie przestrzenne [Wiland 2019]. Architekt M. Miessen w książce *Koszmar Partycypacji* podkreśla wagę konfliktu w procesie decyzyjnym w systemie opartym na współpracy. Postuluje wprowadzenie „praktyki postkonsensualnej", czyli odejścia od tradycyjnie rozumianej partycypacji społecznej, która dąży do konsensusu, na rzecz „konfliktowej interpretacji partycypacji" jako metody działania [Miessen 2016]. Jest to „alternatywny model partycypacji, który – w przeciwieństwie do innych – nie opiera się na konsensusie. Zamiast dążyć do synchronizacji, mógłby on opierać się na przyjęciu postawy krytycznego dystansu i świadomym generowaniu stref konfliktu. W obrębie takich stref można sobie wyobrazić dekonstrukcję istniejących problemów w celu wyodrębnienia ich strategicznych elementów, których można by (nad)użyć w celu wywołania konfliktów" [Miessen 2016: 113] Ponadto do procesu partycypacji Miessen powołuje postać „niezależnego praktyka", który reguluje proces poprzez wzięcie na siebie odpowiedzialności za nadawanie mu ram i podejmowanie decyzji w sytuacjach krytycznych. Architekt opowiada się raczej za konstruktywnym konfliktem niż konsensusem, ujętą w ramy partycypacją, oraz podejściem krytycznym do jej rezultatów. Jak podkreśla G. Nęcka, „permanentne występowanie konfliktów jest niejako nieodłączną cechą procesów planowania i realizacji zmian w przestrzenno-architektonicznym obrazie jednostek osadniczych" [Nęcka 2014: 137-159].

W świetle przytoczonych opinii badaczy warto rozważyć, w jaki sposób należy zaangażować mieszkańców w proces projektowy, a także w jakim stopniu zastosowana opinia mieszkańców wspomoże proces, a w jakim spowoduje jego paraliż i odrzucenie innowacyjnych pomysłów.

1.3. Historia partycypacji społecznej w planowaniu przestrzennym i rewitalizacji

Partycypacja społeczna zaczęła być stosowana jako element planowania przestrzennego w latach 60. XX w. w Wielkiej Brytanii [Larkham, Lilley 2012]. W 1965 r. amerykański urbanista P. Davidoff opublikował artykuł *Advocacy and Pluralism in Planning*. Jako jeden z pierwszych badaczy podkreślał, że interes publiczny jest w rzeczywistości wypadkową interesów wielu grup społecznych, którego nie można zakładać z góry, bez wykonania wcześniejszych badań. Ponadto Davidoff widział rolę planisty jako osoby mającej na uwadze zarówno postulaty organu zarządzającego, jak i społeczności lokalnych, organizacji czy osób prywatnych, których dany projekt dotyczy. Równoważność interesów grup biorących udział w procesie planowania przestrzennego w formie debaty publicznej stanowi podstawę „miejskiej demokracji" (*urban democracy*). Kierunek, który projekt powinien obrać, i jego forma powinny zawsze wynikać ze świadomego wyboru planisty podyktowanego wcześniejszą debatą publiczną, nigdy ze z góry przyjętych założeń [Davidoff 1965].

W 1973 r. Davidoff określił partycypację społeczną w procesie planowania przestrzennego jako „fundamentalne prawo obywateli, które jest warunkiem koniecznym do uczynienia społeczności integralną częścią procesu planistycznego" [Tian, Liu, Liang, Wu 2022: 3]. W 1969 r. Brytyjski Komitet ds. Partycypacji Społecznej w Planowaniu Przestrzennym (*the British Committee on Public Participation in Planning*) w raporcie *People and planning* nakreślił pierwszy oficjalny plan partycypacji obywateli w planowaniu urbanistycznym [Tian, Liu, Liang, Wu 2022]. W 1996 r. w Charleston w USA została opublikowana Karta Nowego Urbanizmu, zawierająca wytyczne do projektowania przestrzeni miast amerykańskich. Karta miała na celu rewizję założeń urbanistyki modernistycznej zebranych w dokumencie Karty Ateńskiej opublikowanej w 1933 r. Karta Nowej Urbanistyki została spisana w wyniku działań organizacji *Congress for the New Urbanism* (*CNU*), założonej w 1993 r. przez postmodernistów E. Plater-Zyberk i A. Duany. Stowarzyszenie na początku swojej działalności liczyło kilkudziesięciu członków, obecnie liczba ta wzrosła do ponad 200 osób [Buczek 2012]. Jednym z kluczowych postulatów twórców Karty Nowego Urbanizmu było uczynienie mieszkańców aktywnymi uczestnikami procesu planowania przestrzennego: „Opowiadamy się za odtworzeniem związków pomiędzy sztuką budowania a kształtowaniem lokalnych społeczności, opartych na partycypacji obywateli w procesie planowania i projektowania" [*Karta Nowej Urbanistyki* 2005] W Polsce w 2009 r., podczas III Kongresu Urbanistyki Polskiej, sformułowano zbiór uniwersalnych postulatów dotyczących wykorzystania partycypacji społecznej w celu tworzenia wartościowej przestrzeni publicznej. „Przestrzeń publiczną definiujemy w kategoriach społeczno-ekonomicznych. Rozumiemy ją jako dobro wspólnie użytkowane, celowo kształtowane przez człowieka, zgodnie ze społecznymi zasadami i wartościami, służące zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i ponadlokalnych. O publicznym charakterze przestrzeni decyduje zbiorowy sposób jej użytkowania" [Karta Przestrzeni Publicznej 2009]. Definiuje się ją również jako „obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne" [Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym 2003].

Przestrzeń publiczna w Karcie Przestrzeni Publicznej jest określana jako „dobro strategiczne", o kluczowym znaczeniu dla społeczności lokalnych, które wymaga ochrony i regulacji dotyczących jej użytkowania oraz wprowadzanych w niej zmian. Procesy decydowania o przestrzeni publicznej (*governance*) powinny angażować wszystkie grupy interesariuszy, dla których objęty projektem obszar stanowi przestrzeń do życia i rozwoju [Palicki 2009]. KPP, będąc „płaszczyzną wymiany myśli środowisk powiązanych merytorycznie z urbanistyką, przy czym otwarte, partnerskie nastawienie włącza doń zarówno teoretyków, jak i praktyków (deweloperzy, rzeczoznawcy majątkowi, architekci)" [Palicki 2009: 109], zakłada demokratyzację procesów decyzyjnych, włączenie do praktyki planistycznej działań z zakresu nieformalnego planowania przestrzeni (*bottom-up practice in planning*) oraz określenie metod oceny walorów przestrzeni publicznej. Zamierzeniem twórców KPP

było wypracowanie uniwersalnego modelu konsultacji społecznych w procesie rewitalizacji lub podczas uchwalania MPZP. Dążenia te odzwierciedlają Założenia KPP dotyczące udziału społeczności w procesie planowania oraz ochrony przestrzeni publicznej:

„3. Społeczna partycypacja w tworzeniu narzędzi kształtowania i gospodarowania przestrzenią publiczną, z aktywnym udziałem lokalnych społeczności w procesie sporządzania dokumentów planistycznych.
4. Ochrona dziedzictwa kulturowego oraz specyfiki lokalnej jako szczególnych wartości przestrzeni publicznych.
5. Równowaga w tworzeniu nowej przestrzeni publicznej w stosunku do rewitalizowanej przestrzeni historycznej.
6. Sprawiedliwy dostęp do przestrzeni publicznych i minimalizacja konfliktów przy ich tworzeniu oraz użytkowaniu.
7. Kształtowanie przestrzeni publicznych integrujących grupy społeczne z szacunkiem dla ich różnych potrzeb i systemów wartości" [Karta Przestrzeni Publicznej 2009: 3].

1.4. Partycypacja społeczna w Polsce w kontekście struktury prawnej planowania przestrzennego i rewitalizacji

W Unii Europejskiej konsultacje społeczne są obowiązkowym elementem planowania przestrzennego miast [GOV PL 2023]. Zgodnie z art. 17 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. obywatele mają prawo do udziału w przygotowywaniu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego a także miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Udział ich polega na możliwości zgłaszania uwag i wniosków do projektu planu (etap początkowy projektu) oraz obejmuje uczestnictwo w debacie społecznej podczas wyłożenia projektu dokumentu do dyskusji (etap gotowej propozycji projektu) [Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym 2003, art. 17]. Ustawa zobowiązuje władztwo planistyczne do udzielenia informacji mieszkańcom dotyczących planowanego przedsięwzięcia, możliwości i sposobu wzięcia udziału w procesie partycypacji społecznej oraz terminów spotkań partycypacyjnych, co najmniej trzema sposobami: w formie obwieszczenia, ogłoszenia w prasie, a także zgodnie ze sposobem informowania społeczności przyjętym w danej miejscowości. Zapisy te nakładają obowiązek przeprowadzenia konsultacji społecznych na etapie wyłożenia projektu do publicznego wglądu, jednakże jak twierdzi M. Karzyński, dyskusja nad projektem z lokalnymi społecznościami powinna się odbywać na początku, zanim powstanie wstępny projekt, który powinien już na tym etapie zawierać uwagi społeczności. Wczesne publiczne dyskusje na etapie formułowania wstępnych założeń projektowych są nieobowiązkowe i przeprowadzane rzadko. Ze względu na ilość pracy włożonej w przygotowanie wstęp-

nych projektów taka organizacja konsultacji społecznych skutkuje często niechęcią planistów do zmian wyłożonych do dyskusji planów oraz niemożliwością zawarcia w częściowo już przygotowanym projekcie interesów wszystkich grup społecznych [Kajdanek, Karzyński, Wiland 2019: 51-64]. Urbanista zwraca uwagę na potrzebę wprowadzenia zmian legislacyjnych, które by nakładały obowiązek szerszych działań partycypacyjnych już na początku procesu planowania. Odmiennego zdania jest P. Fogel, który twierdzi, że nadanie prawnych ram stosowanym do tej pory nieformalnym sposobom partycypacji społecznej, opierającym się często na dostosowanych do przypadków narzędziach partycypacji, niesie ryzyko wykluczenia nowatorskich i kreatywnych rozwiązań [Fogel 2019].

K. Kajdanek zaznacza, że aby faktycznie oddać część władzy nad przestrzenią miast ich mieszkańcom, najpierw trzeba by było zmienić charakter zarządzania miastem i zwiększyć zakres kompetencji włodarzy miast. Przestrzega, że miasta obecnie są w znacznej mierze sprywatyzowane i podlegają mechanizmom rynkowym, na które organy zarządzające miastem mają znikomy wpływ. Przytacza przykłady współczesnej zabudowy mieszkaniowej i zakładów pracy: „wielkie korporacje nie liczą się z sytuacją na lokalnych rynkach pracy, i tak samo szybko są gotowe przenieść produkcję w inne, tańsze miejsce. Liczy się logika globalnej rentowności, a nie lokalnej spójności społecznej" [Kajdanek, Karzyński, Wiland 2019: 51-64]. Oprócz kwestii, kto tak naprawdę decyduje o kształcie i przyszłości przestrzeni miejskiej, urbanistka unaocznia problem formy prowadzenia partycypacji społecznej w Polsce. Zwraca uwagę na fakt, iż często procesy partycypacyjne, do których zapraszani są mieszkańcy dotyczą projektów, które z natury nie są kontrowersyjne (podaje przykłady decydowania o zieleni miejskiej, czystym powietrzu) i nie spowodują radykalnych zmian w mieście. Brak zaangażowania społeczności w sprawy ważne i budzące skrajne opinie nie doprowadzi do rewolucji w myśleniu o tym, kto powinien decydować o mieście jako o dobru wspólnym. partycypacja społeczna i zaangażowanie mieszkańców w dyskusje o faktycznych problemach z jakimi boryka się miasto wymagają czasu, umiejętności i wykwalifikowanych specjalistów, a także dużej świadomości mieszkańców. Jednakże, jak podkreśla Kajdanek, warto prowadzić działania partycypacyjne, aby mogły one stać się zrębem do prawdziwej, „głębokiej partycypacji" w przyszłości [Kajdanek, Karzyński, Wiland 2019: 51-64].

Ustawa o rewitalizacji z 2015 r. określa partycypację społeczną w procesie przygotowania projektu, prowadzenia działań rewitalizacyjnych i ewaluacji wprowadzonych projektów jako obligatoryjną. Działania rewitalizacyjne powinny być prowadzone: „w sposób jawny i przejrzysty, z zapewnieniem aktywnego udziału interesariuszy na każdym etapie (partycypacja społeczna)" [Ustawa o rewitalizacji 2015, art. 3.1]. Rozdział 2 „Partycypacja społeczna" określa zakres obowiązkowej partycypacji społecznej w procesach rewitalizacji. Jak precyzuje ustawa, opiera się on na:

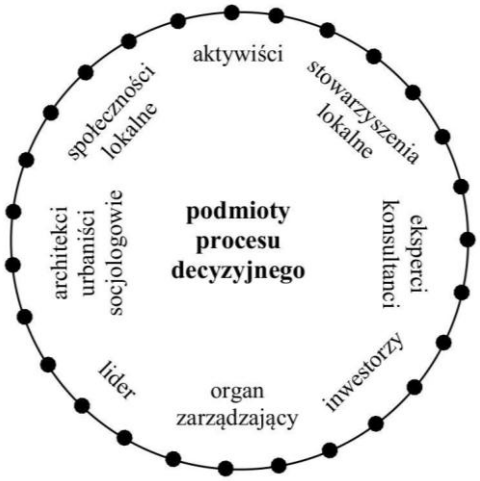
„1. poznaniu potrzeb i oczekiwań interesariuszy oraz dążeniu do spójności planowanych działań z tymi potrzebami i oczekiwaniami;

2. prowadzeniu, skierowanych do interesariuszy, działań edukacyjnych i informacyjnych o procesie rewitalizacji, w tym o istocie, celach, zasadach prowadzenia rewitalizacji, wynikających z ustawy, oraz o przebiegu tego procesu;
3. inicjowaniu, umożliwieniu i wspieraniu działań służących rozwijaniu dialogu między interesariuszami oraz ich integracji wokół rewitalizacji;
4. zapewnieniu udziału interesariuszy w przygotowaniu dokumentów dotyczących rewitalizacji, w szczególności gminnego programu rewitalizacji;
5. wspieraniu inicjatyw zmierzających do zwiększania udziału interesariuszy w przygotowaniu i realizacji gminnego programu rewitalizacji;
6. zapewnieniu w czasie przygotowania, prowadzenia i oceny rewitalizacji możliwości wypowiedzenia się przez interesariuszy" [Ustawa o rewitalizacji 2015, rozdział 1, art. 5.1].

Dodatkowo ustawa nakłada obowiązek przeprowadzania przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta konsultacji społecznych w formie zrozumiałej i ogólnodostępnej dla wszystkich mieszkańców [Ustawa o rewitalizacji 2015, rozdział 2, art. 6].

1.5. Decydenci-interesariusze biorący udział w procesie planowania przestrzennego i rewitalizacji

Do podmiotów procesu decyzyjnego dotyczącego przestrzeni publicznej należą: społeczności lokalne, lokalni liderzy zmian, stowarzyszenia lokalne, organ zarządzający/decyzyjny, architekci i urbaniści, specjaliści (planiści, ekolodzy, niezależni konsultanci), inwestorzy prywatni, aktywiści, a także stowarzyszenia pozarządowe (NGO).



Rys. 1. Schemat przedstawiający uczestników procesu decyzyjnego dotyczącego przestrzeni publicznej [opracowanie własne]

Według Palickiego spośród decydentów biorących udział w procesie planowania przestrzennego i rewitalizacji można wyszczególnić trzy główne grupy interesariuszy. „Utrwalony demokratycznym obyczajem, nieco uproszczony, często zarysowany emocjonalnie obraz trójpodziału interesów w przestrzeni – mieszkańcy/społeczność lokalna (użytkownicy przestrzeni), inwestorzy/deweloperzy (kreatorzy przestrzeni), samorządowcy/urzędnicy (decydenci) – skutkuje wrogim nastawieniem i walką o możność oraz stopień ingerencji w jej kreację" [Palicki 2003:105-115]. Palicki źródeł konfliktu pomiędzy grupami decydentów upatruje w dysproporcjach w podziale władzy w zarządzaniu przestrzenią miejską, ograniczonym dostępie lokalnych społeczności do wiedzy na temat przestrzeni oraz g*enius loci* miejsca, niewystarczającym zrozumieniu potrzeb innych interesariuszy, a przede wszystkim braku platformy moderującej i umożliwiającej dialog pomiędzy podmiotami procesu decyzyjnego [Palicki 2003]. Uszczegóławiając, do podstawowego trójpodziału decydentów warto dodać niezależne organizacje pozarządowe NGO (*non-governmental organisation*) oraz stowarzyszenia lokalne, które monitorują projekty planistyczne, mając na uwadze kwestie środowiskowe, zrównoważony rozwój, zachowanie tożsamości miejsca, historię miasta, a także wymiar społeczny podejmowanych decyzji. Osobną grupę stanowią urbaniści i architekci, odpowiedzialni za przestrzenny wymiar rewitalizacji i planowania. Do ich zadań należy też opisywany przez G. Rembarz i J. Martyniuk-Pęczek „mentoring urbanistyczny" (*urban mentoring*) [Rembarz, Martyniuk-Pęczek 2016: 119-146]. Ważną rolę odgrywają również niezależni eksperci i konsultanci. Coraz częściej podkreśla się rolę lidera w procesie decydowania o przestrzeni miejskiej [Izdebski 2013].

1.5.1. Rola państwa, samorządów i władz gminy

Do zadań państwa i władz publicznych należy przeprowadzanie działań legislacyjnych, planistycznych i organizacyjnych oraz wspomaganie partycypacji społecznej w planowaniu przestrzennym. Wsparcie zarządzania oddolnego ma polegać m.in. na: informowaniu obywateli, wprowadzeniu zintegrowanego planowania przestrzennego, społeczno-gospodarczego i inwestycyjnego, a także zwiększeniu przystępności praw gospodarki przestrzennej. Istotne jest, aby władze publiczne chroniły przestrzeń publiczną, będącą dobrem wspólnym, przed zawłaszczaniem jej na cele prywatne. Ponadto władze publiczne powinny chronić ład przestrzenny poprzez wyznaczanie standardów przestrzeni miejskich, określenie wartościowych obszarów urbanistycznych oraz zabezpieczenie prawne ważnych obiektów architektonicznych. Priorytetem władz miasta powinno być zachowanie tradycji, historii miejsca oraz lokalnej, zróżnicowanej społeczno-ekonomicznie społeczności, poprzez wspieranie marginalizowanych grup społecznych, a także uwzględnianie ich w procesach planowania przestrzennego. Rola samorządów polega również na wspieraniu rozwoju aktywności społecznych poprzez zwiększanie zainteresowania mieszkańców udziałem w zarządzaniu przestrzenią miasta. Dodatkowo samorządy

i władze gmin mogą wspierać proces partycypacji społecznej poprzez zachęcanie organizacji pozarządowych do zaangażowania się w zarządzanie przestrzenią publiczną [Karta Przestrzeni Publicznej 2009]. Kluczowe jest tworzenie odgórnych ram planu zrównoważonego rozwoju miasta, które będą wspomagać proces partycypacji społecznej, zapobiegając tym samym hegemonii interesów jednostek. Podstawą do ich nakreślenia powinno być przygotowywanie rzetelnych prognoz i analiz jako podstaw procesu planistycznego i rewitalizacji. Interpretacja wyników partycypacji w planowaniu przestrzennym oraz ewaluacja wprowadzonych projektów pozwolą na wprowadzenie do nich poprawek i usprawnienie przyszłych procesów partycypacyjnych [Kajdanek, Karzyński, Wiland 2019: 51-64].

1.5.2. Rola stowarzyszeń lokalnych i organizacji pozarządowych w procesie partycypacji społecznej

W myśl ustawy o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie [2023] samorządy mają obowiązek konsultowania z organizacjami pozarządowymi projekty aktów normatywnych, które dotyczą sfer działalności pożytku publicznego oraz są związane z dziedzinami, w których organizacje działają. Istnieje jednak zagrożenie, że organizacje pozarządowe dążą do realizacji swoich celów i idei, niekoniecznie mając na uwadze dobro wspólne. Zdarzają się również przypadki finansowania organizacji pozarządowych przez innych interesariuszy procesu planowania [Kajdanek, Karzyński, Wiland 2019: 51-64].

1.5.3. Rola ruchów miejskich w procesie partycypacji społecznej

Współczesne ruchy miejskie pełnią funkcję inkluzywnej platformy jednoczącej mieszkańców z różnych środowisk, służącej budowaniu tożsamości lokalnej i rozwiązywaniu problemów społeczności. Horyzontalna struktura organizacji zapewnia równość interesów wszystkich członków ruchu. Ponadto, ich nieformalna działalność, mająca miejsce często na styku różnych społeczności, umożliwia unaocznienie potrzeb społeczności marginalizowanych. „Bycie członkiem ruchu miejskiego najczęściej równoznaczne jest ze świadomością bycia obywatelem miejskim, działającym na rzecz partykularnego, kolektywnego, ale i lokalnego interesu. Jest to więc nowy konstrukt tożsamości mieszkańca miasta" [Żakowska 2013: 15-17]. Socjolog i aktywista M. Castells, zajmujący się badaniem ruchów miejskich [Castells 1982], zauważył, że ich oddolna działalność, dzięki alternatywnemu, niezinstytucjonalizowanemu podejściu do problemów społeczności, ma bezpośredni wpływ na zmiany w strukturach miasta [Żakowska 2013]. W Polsce wyszczególnić można pięć typów ruchów miejskich, podzielonych ze względu na cele: „ruchy redystrybucyjne" – zajmujące się kwestią przestrzeni publicznej jako dobra wspólnego, opowiadające się za równym podziałem dóbr społecznych (m.in. za powszechnym dostępem do mieszkań, publiczną edukacją i opieką zdrowotną); „ruchy spo-

łecznościowe" – mające na celu ochronę tożsamości społeczności lokalnych i *genius loci* miejsc; „ruchy obywatelskie" – wspierające rozwój partycypacji społecznej i demokratyzacji zarządzania przestrzenią miast; ruchy na rzecz ekologii – opowiadające się za zrównoważonym rozwojem miast (*sustainability*) i zwiększeniem odporności miast na zmiany klimatu (*resilient city, urban resilience*), a także ruchy o charakterze genderowym.

1.5.4. Rola lokalnych społeczności i inicjatywa lokalna

Powołując się na KPP, głównymi zadaniami społeczności lokalnych w procesie zarządzania przestrzenią miast są: monitorowanie realizacji planów przez władze samorządowe, udział w planowaniu przestrzennym poprzez zaangażowane uczestnictwo w debatach publicznych, dbanie o przestrzeń publiczną, kontrolowanie sposobów jej użytkowania i zgłaszanie problemów, a także rozważanie przestrzeni publicznej w kategoriach dobra wspólnego a nie zysku jednostki [Karta Przestrzeni Publicznej 2009]. Jednym ze sposobów zaangażowania się mieszkańców w partycypację, nie tylko w decydowaniu o przestrzeni miejskiej, ale także partycypację w realizowaniu projektów i celów, jest inicjatywa lokalna, będąca formą współrealizacji zadań publicznych. Samorząd terytorialny nawiązuje współpracę ze społecznością na podstawie zgłoszonego przez mieszkańców wniosku określającego cel i sposób zaangażowania się ich w inwestycję. Według raportu Najwyższej Izby Kontroli [NIK 2018: 5] inicjatywy lokalne mogą przyczynić się do zwiększenia poczucia odpowiedzialności mieszkańców za przestrzeń wspólną, a zaangażowanie mieszkańców może pomóc wskazać miejsca, gdzie udzielenie wsparcia samorządowego mieszkańcom jest najbardziej potrzebne. Niestety, nierzadko mieszkańcy mają na uwadze głównie osobiste korzyści, zamiast rozważać proponowane projekty i zgłaszać propozycje inicjatyw w kategoriach dobra wspólnego. Istotne jest, aby ich decyzje cechowała dbałość o interes społeczny i zrównoważony rozwój miasta. Najczęstsze negatywne, konserwatywne postawy mieszkańców zostały opisane przez badaczy skrótowcami: NIMBY (*Not In My Backyard*) „Nie na moim podwórku", PIBBY (*Put It In Blacks' Backyard*) „Wybudujcie to na podwórku Czarnych", LULU (*Locally Unwanted Land Use*) „Niechciane Przez Społeczność Lokalną Wykorzystanie Terenu", a także: BANANA (*Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anybody*) „Nie Budujcie Absolutnie Niczego W Pobliżu Nikogo" [Karzyński 2019]. Podejście do planowania przestrzennego określane jako NIMBY, można opisać szerzej jako sytuacje, w których „społeczności lokalne przeciwstawiają się powstawaniu w sąsiedztwie swojego miejsca zamieszkania inwestycji, które w ich opinii są uciążliwe i pogarszają jakość życia. Jednocześnie są to według nich obiekty potrzebne ogółowi społeczeństwa, które powinny jednak powstać gdzieś indziej. [...] Z syndromu NIMBY wynika konflikt typu NIMBY, będący sekwencją wydarzeń, które inicjuje grupa mieszkańców, próbująca przeciwdziałać powstaniu niechcianej inwestycji" [Bednarek-Szczepańska, Dmochowska-Dudek 2017: 103].

1.5.5. Rola przywódcy- lidera *(the leader)* w procesie partycypacji społecznej

Według K. Izdebskiego współczesny lider to osoba, która bezinteresownie działa na rzecz lokalnej społeczności, spotykając się z uznaniem lub ostracyzmem ze strony mieszkańców. „Lider obywatelski" czy „lider-społecznik" często zostaje liderem, ponieważ nie zgadza się na planowane przekształcenia w przestrzeni publicznej lub chciałby ją zmienić. „Jest on *primus inter pares*, pierwszy pośród równych sobie" [Izdebski 2013: 4-7]. Dobry lider kieruje się zawsze zdaniem społeczności i działa na jej rzecz, a nie na swoją korzyść. Ważne są wiarygodność lidera i zaufanie społeczności lokalnej. Jak podkreśla P. Kuczyński, działania liderów małych społeczności często przynoszą lepsze rezultaty niż liderów organizacji politycznych. „Lokalny lider zmian" to zazwyczaj przedsiębiorca, samorządowiec lub działacz społeczny. Podczas gdy działacz społeczny angażuje się *pro publico bono*, „lider-przedsiębiorca", realizując inwestycję, która przyniesie mu zysk, zawiera w projekcie postulaty społeczności lub finansuje dodatkowo przestrzenie wspólne dla mieszkańców, drogi czy place zabaw. „Lider-samorządowiec", będąc wybranym w świetle prawa przedstawicielem społeczności, działa aktywnie na rzecz realizacji jej postulatów. Także wśród organizacji pozarządowych możemy wyróżnić liderów wspierających mieszkańców. Rola lokalnego lidera zmian polega na łączeniu społeczności i kierunkowaniu jej działań w wspólnej sprawie [Kuczyński 2013].

1.5.6. Rola architektów/urbanistów w procesie partycypacji społecznej

Projektanci przestrzeni miejskiej powinni dążyć do społecznie zaangażowanego planowania. Urbanista/architekt powinien pełnić funkcję nie tylko projektanta przestrzeni, ale również pośrednika pomiędzy organem zarządzającym a społecznościami lokalnymi, realizującego tę rolę poprzez wspieranie interesów wszystkich grup społecznych, mając na uwadze szczególnie problemy społeczności marginalnych, często wykluczanych z dyskursu [Davidoff 1965]. M. Miessen widzi rolę architekta jako „niezależnego praktyka", regulującego proces partycypacji, poprzez wzięcie na siebie odpowiedzialności za nadawanie mu ram i podejmowanie decyzji w sytuacjach krytycznych [Miessen 2016]. Odpowiednikiem „niezależnego praktyka" jest wprowadzona przez urbanistki G. Rembarz i J. Martyniuk-Pęczek figura „mentora urbanistycznego", który dzięki swojej wiedzy nadaje kształt i kierunek działaniom partycypacyjnym. Do niego również należy prowadzenie warsztatów edukacyjnych i zwiększanie świadomości przestrzennej mieszkańców [Rembarz, Martyniuk-Pęczek 2017].

1.5.7. Rola prywatnych przedsiębiorców i inwestorów w procesie partycypacji społecznej

Przedsiębiorcy i deweloperzy mają za zadanie, realizując swoją inwestycję, wnieść wartość dodaną dla lokalnej społeczności i miasta, np. poprzez zaprojektowanie przestrzeni wspólnych, otwartych dla wszystkich mieszkańców [Kajdanek, Karzyński, Wiland 2019: 51-64].

2. MATERIAŁY I METODY

2.1. Stan badań oraz istniejące metody klasyfikacji i ewaluacji działań partycypacyjnych

Opracowane zostały modele pozwalające określić poziom partycypacji oraz zakres sprawczości mieszkańców i tym samym zakwalifikować przyjęty sposób partycypacji społecznej w skali mierzonej od braku partycypacji do całkowitego zarządzania oddolnego. Sformułowano także do tej pory wytyczne pozwalające zwiększyć szanse partycypacji społecznej na wypracowanie innowacyjnych rozwiązań. Celem artykułu jest zestawienie wybranych istniejących modeli oraz wytycznych i stworzenie z nich kategorii do analizy wybranych przypadków partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego. Analiza ma służyć określeniu wstępnych mierników efektywności partycypacji społecznej.

2.2. Tło metodologiczne

Przyjęta metoda opiera się na analizie porównawczej istniejących przypadków rewitalizacji wykorzystującej konsultacje społeczne i partycypację mieszkańców z wybranymi modelami partycypacji, a w rezultacie stworzeniu na ich podstawie wzorca przydatności partycypacji społecznej w procesie projektowania planistycznego. Zastosowane analizy:

1. Analiza literatury przedmiotu o tematyce: partycypacja społeczna, przykłady partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego i rewitalizacji zdegradowanych obszarów miejskich, istniejące modele partycypacji społecznej i ich zastosowanie, istniejące metody ewaluacji efektów partycypacji społecznej, ewolucja partycypacji społecznej na przestrzeni czasu, teoria nie-miejsc i przestrzeni odspołecznych;
2. Analiza i opis istniejących modeli partycypacji społecznej w planowaniu przestrzennym oraz obecnych wskaźników efektywności partycypacji społecznej;

3. Analiza porównawcza wybranych przykładów partycypacji społecznej w planowaniu przestrzennym i rewitalizacji.

Zastosowanie zdobytej w ten sposób wiedzy mogłoby usprawnić proces projektowania nowych przestrzeni w mieście, rewitalizacji istniejących, zdegradowanych obszarów oraz ograniczyć powstawanie odspołecznych przestrzeni i nie-miejsc w miastach.

2.3. Wytyczne do prowadzenia efektywnej partycypacji społecznej

Jak podkreśla socjolożka miasta K. Kajdanek, najważniejsze dla prowadzenia efektywnej partycypacji społecznej jest zapewnienie komfortowej dla wszystkich partycypantów przestrzeni do rozmowy, wywodzącej się z zasady równości w dyskusji wszystkich interesariuszy, niezależnie od tego, jakimi kompetencjami dysponują. Ponadto, jak najszersze zdefiniowanie grup decydentów, pozwoli wypracować rozwiązania odzwierciedlające interesy wszystkich grup społecznych, unikając tym samym wykluczania z dyskursu społeczności marginalizowanych. Dobra diagnoza i wyznaczenie celów do osiągnięcia na podstawie rozpoznania wraz z określeniem zasobów do dyspozycji zwiększy efektywność działań partycypacyjnych. Co więcej, każdy z uczestników powinien mieć równe prawo do wypowiedzenia się, a rozmowa powinna być prowadzona zrozumiałym dla wszystkich (a nie tylko specjalistów w danej dziedzinie) językiem. Aby nawiązać dialog z mieszkańcami, warto zacząć od tematów prostych, bliskich społeczności, aby nie zniechęcać ich do dalszego udziału. Karzyński, podobnie jak Kajdanek, zwraca uwagę na trudności, z jakimi spotykają się mieszkańcy podczas interpretacji planów i zapisów uchwał. Ważne jest, aby proponowane projekty były dla wszystkich czytelne, a ich często rozłożona w czasie realizacja zrozumiała. [Kajdanek, Karzyński, Wiland 2019: 51-64]. Istotne jest także wspieranie i inicjowanie nieformalnych rozmów i spotkań, „partycypacji nieformalnej" na obszarze objętym projektowanym planem, czyli rozmowach *in situ* z mieszkańcami. Partycypacja nieformalna jest kluczowa, ze względu na zauważalną w Polsce, ogólną niechęć do zinstytucjonalizowanych form współpracy. Rozmowy decydentów powinny wspierać „działania miękkie", czyli wspólne wydarzenia wspierające rozwój poczucia wspólnoty, takie jak spacery tematyczne po dzielnicy, festyny [Kajdanek 2019]. Umożliwienie partycypacji w procesie planowania przestrzennego powinno iść w parze z aktywną pracą urbanistów na rzecz włączenia wszystkich grup społecznych, także tych zmarginalizowanych. Takie działania zwiększą szansę wypracowania rozwiązania, które będzie uwzględniało interesy wszystkich społeczności, a także doprowadzi do bardziej otwartych i zróżnicowanych rozwiązań [Tosics 2019]. Mając na uwadze docelową inkluzywność procesów partycypacyjnych, A. Agger, T. Nyseth i T. Ringholm, zajmujące się socjologią w planowaniu przestrzennym, stworzyły wytyczne pozwalające na zwiększenie zaangażowania mieszkańców oraz wzrost egalitarności partycypacji. Za kluczowe uznały aktywizację grup społecznych trudnych do zaangażowania

w proces partycypacji, tworzenie nowych przestrzeni dialogu i współpracy, a także wykorzystywanie wiedzy i doświadczenia zdobytego podczas procesów partycypacji społecznej w formalnym zarządzaniu przestrzenią [Agger, Nyseth, Ringholm 2019].

2.4. Możliwości i sposoby zwiększenia efektywności partycypacji społecznej

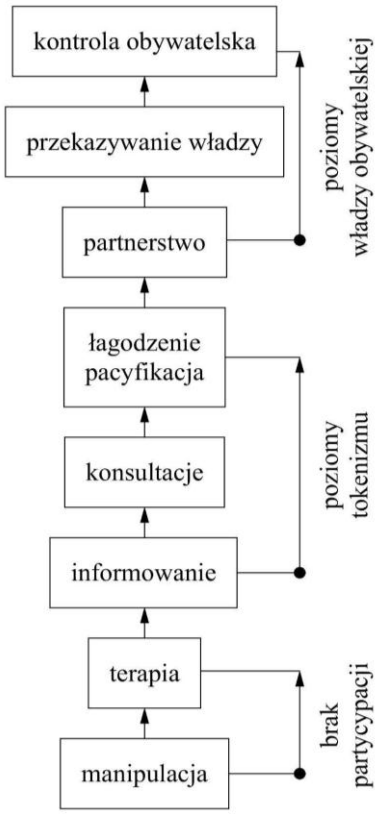
Jak podkreśla Nęcka: „w celu faktycznej poprawy niezbędna jest aktywność na rzecz powszechnej edukacji, m.in. młodego pokolenia, pod kątem budowania wysokiego poziomu świadomości społeczno-gospodarczej oraz w zakresie ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju, a także postaw takich jak przedsiębiorczość" [Nęcka 2004: 137-159]. Według Rembarz i Martyniuk-Pęczek stosowane metody partycypacyjnego planowania przestrzennego w skali miasta w Polsce są nieefektywne [Rembarz, Martyniuk-Pęczek 2016: 119-146]. Autorki pojęcia „urban mentoringu" źródła problemów upatrują w częstym braku dostępu partycypantów do rzetelnej wiedzy i informacji, braku doświadczenia a także pojawiających się w trakcie procesu nieporozumieniach i konfliktach wynikających z manipulacyjnego charakteru zastosowanego modelu partycypacji społecznej. Zastosowanie metody „mentoringu urbanistycznego" może przyczynić się do zwiększenia jakości dialogu i wzajemnego zrozumienia interesariuszy biorących udział w procesie decyzyjnym [Rembarz, Martyniuk-Pęczek 2017]. Istnieje także możliwość zwiększenia zaangażowania społeczności w proces partycypacji społecznej poprzez poprawę dostępności do informacji przy wykorzystaniu usług sieciowych. Odpowiedni portal, dostępny internetowo, pozwoliłby na przeprowadzanie ankiet online, możliwość proponowania własnych, innowacyjnych rozwiązań problemów, możliwość śledzenia na bieżąco procesu projektowego oraz jego wykonania, a także stworzyłby platformę będącą narzędziem do ewaluacji przyjętych rozwiązań w długim horyzoncie czasowym [Tian, Liu, Liang, Wu 2022]. Informacje i usługi sieciowe powinny dotyczyć także możliwości wzięcia udziału w procesach partycypacyjnych. Usługa powinna być dostępna internetowo/elektronicznie, np. poprzez portal BIP [Kajdanek, Karzyński, Wiland 2019: 51-64].

2.5. Wybrane modele partycypacji społecznej

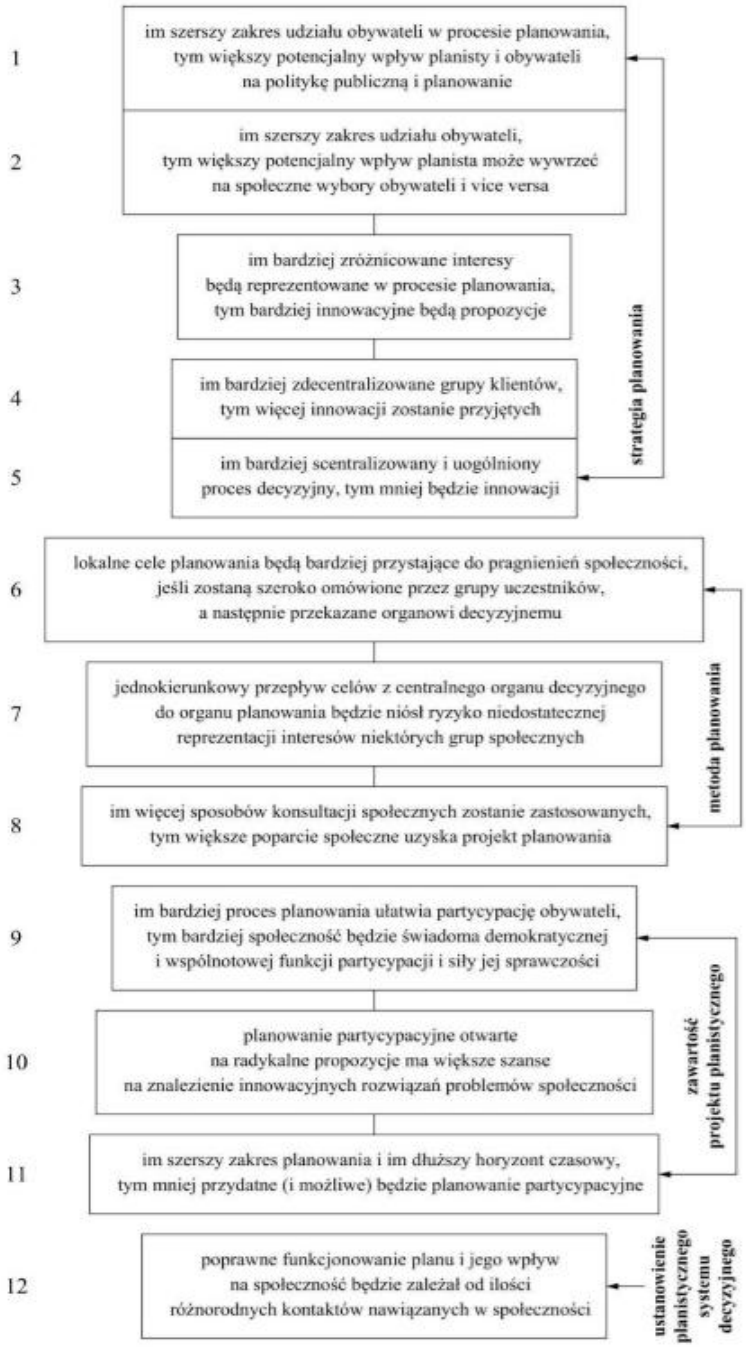
2.5.1. Drabina partycypacji społecznej S.R. Arnstein – ustrukturyzowany schemat poziomów partycypacji społecznej – 1969 r.

Na podstawie badań rządowych programów socjalnych S.R. Arnstein w 1969 r. wyszczególniła rodzaje partycypacji społecznej, za kryterium przyjmując zakres władzy i sprawczości społeczności oraz poziom kontroli nad decyzjami władz.

Opracowała zespół określeń uporządkowanych w formie drabiny partycypacji społecznej (*the ladder of participation*). Osiem poziomów partycypacji społecznej zostało pogrupowanych w trzy kategorie: „brak partycypacji", „poziomy tokenizmu" oraz „poziomy władzy obywatelskiej". Do pierwszej z nich Arnstein zalicza „manipulację" oraz „terapię", czyli działania organów zarządzających mających na celu kontrolę nad społecznością pod pretekstem działań edukacyjnych. Poziomy tokenizmu obejmują „informowanie", „konsultacje" a także „łagodzenie, pacyfikację". „Tokenizm" opiera się na udzieleniu prawa głosu społecznościom, wysłuchaniu ich potrzeb oraz żądań, oraz zapewnieniu im dostępu do informacji na temat planowanych działań, bez nadania im realnej sprawczości i gwarancji, że ich zaangażowanie w proces przyniesie odzwierciedlenie w decyzjach organów zarządzających. „Pacyfikacja" wykorzystuje społeczność jako źródło pomysłów i rozwiązań przy jednoczesnym zachowaniu pełni decyzyjności władzy odgórnej. Na poziomie „partnerstwa" zaczyna się realna władza i wpływ społeczności, która pozwala na negocjacje planów i pertraktacje z organami zarządzającymi.



Rys. 2. *The ladder of participation* – osiem szczebli drabiny partycypacji społecznej [opracowanie własne na podstawie: Arnstein 1969]



Rys. 3. Koncepcja wspólnego planowania D. Godschalka z 1971 r. zawierająca 12 wytycznych poszerzona o klasyfikację części systemu planowania R. Bolana – strategię planowania, metodę, zawartość programu i pozycję [opracowanie własne na podstawie: Fagence 1977: 8-9]

„Przekazywanie władzy" i „kontrola obywatelska" to najwyższe poziomy partycypacji społecznej, które zachodzą, kiedy władza odgórna przekazuje znaczną część lub całą władzę nad procesem planowania i zarządzania przestrzenią lokalnym społecznościom w formie delegatury lub kontroli obywatelskiej. Taki poziom władzy pozwala społeczności na zarządzanie programem, przy jednoczesnym ustaleniu warunków, w których do zarządzania dopuszczone mogą być osoby spoza społeczności. Istotną cechą modelu jest określenie poziomów swobód i wpływu społeczności na decyzje, a także unaocznienie problemu tokenizmu, fałszywie uznawanego za formę partycypacji społecznej [Arnstein 1969].

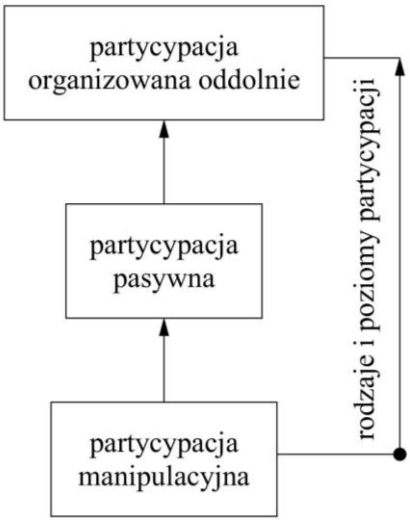
2.5.2. Koncepcja planowania partycypacyjnego D. Godschalka – 1971 r.

Partycypacja społeczna może być także pojmowana nie jako alternatywa dla tradycyjnego procesu podejmowania decyzji w planowaniu przestrzennym i rewitalizacji, ale jako partnerstwo w podejmowaniu decyzji [Godschalk, Mills 1966]. Zamiast partycypacji społecznej D. Godschalk proponuje „planowanie partycypacyjne" (*collaborative planning*), proces, w którym społeczność i planiści wymieniają się pomysłami. Jak zaznacza Godschalk, taki sposób planowania wymaga zarówno otwartości planistów jak i aktywności oraz kompetencji partycypacyjnych mieszkańców. Spostrzeżone zależności Godschalk zawarł w 12 tezach odnoszących się do procesu planowania partycypacyjnego [Fagence 1977]. Istotne, szczególnie w porównaniu z tendencją do wdrażania zachowawczych projektów [Kajdanek, Karzyński, Wiland 2019: 51-64], wydaje się stwierdzenie, że planowanie partycypacyjne otwarte na radykalne propozycje ma większe szanse na znalezienie innowacyjnych rozwiązań problemów społeczności. Zagadnienie to stanowi ciekawy aspekt partycypacji społecznej, trudny do zmierzenia, jednakże wart zbadania w przyszłości i opracowania metody mierzenia efektywności rozwiązań radykalnych.

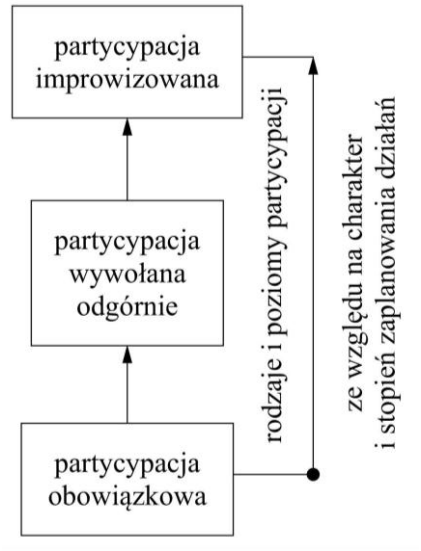
2.5.3. Model J.N. Pretty'ego – 1995 r. i model C. Tosuna – 1999 r.

W 1995 r. J.N. Pretty podzielił partycypację społeczną według poziomów sprawczości społeczności. Pierwszy stopień – „partycypacja manipulacyjna" – opisuje podobne działania jak dwa dolne szczeble drabiny partycypacji Arnstein („manipulacja", „terapia") określone przez badaczkę jako brak partycypacji. Społeczność nie posiada prawa głosu i zapraszana jest na spotkania projektowe w roli widowni. „Partycypacja pasywna" obejmuje informowanie społeczności o podjętych działaniach i uchwalonych decyzjach, bez możliwości zgłaszania przez nią uwag. Natomiast „partycypacja organizowana oddolnie" opiera się na oddaniu inicjatywy w ręce spo-

łeczności, która decyduje o formie i sposobie partycypowania w planowaniu (*bottom-up process*) [Ahmad, Barghi, Jaafar, Rasoolimanesh 2017]. Model C. Tosuna z 1999 r. zakłada podział partycypacji społecznej na poziomy odpowiadające charakterowi działań partycypacyjnych i stopniowi ich zaplanowania. Stanowi on syntezę modelu drabiny partycypacji Arnstein i modelu Pretty'ego. „Partycypacja obowiązkowa" zakłada brak kontroli społeczności nad sposobem zaangażowania się w działania partycypacyjne i metodą ich przeprowadzania, przy jednoczesnym przymusie uczestniczenia w nich. „Partycypacja wywołana odgórnie" odnosi się do sytuacji, gdy lokalna społeczność może zgłaszać swoje pomysły i projekty dotyczące zarządzania swoim sąsiedztwem, ale nie ma ani prawdziwej kontroli nad organem zarządzającym, ani wpływu na podejmowane decyzje planistyczne. „Partycypacja improwizowana" określa najwyższy poziom partycypacji społecznej, nadający społecznościom prawo do podejmowania decyzji i kontrolowania procesu planowania [Ahmad, Barghi, Jaafar, Rasoolimanesh 2017].



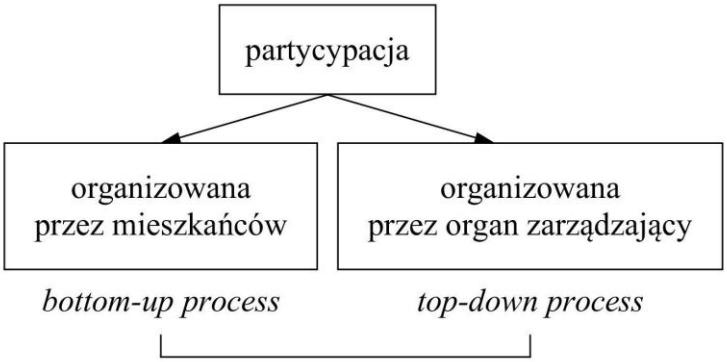
Rys. 4. Rodzaje i poziomy partycypacji – model J.N. Pretty'ego – 1995 r. [opracowanie własne na podstawie: Ahmad, Barghi, Jaafar, Rasoolimanesh 2017: 3]



Rys. 5. Rodzaje i poziomy partycypacji – model C. Tosuna – 1999 r. [opracowanie własne na podstawie: Ahmad, Barghi, Jaafar, Rasoolimanesh 2017: 3]

2.5.4. Podział partycypacji ze względu na źródło działań partycypacyjnych – 2019 r.

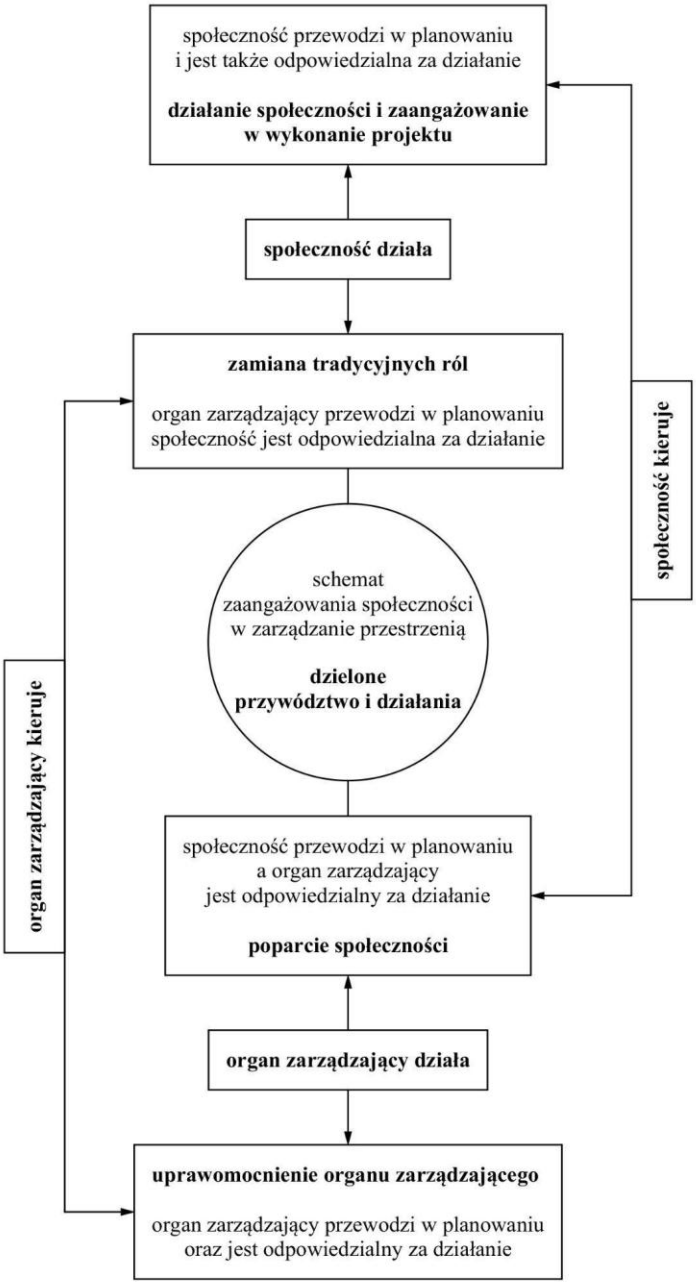
Partycypację można podzielić ze względu na źródło działań partycypacyjnych na partycypację organizowaną przez mieszkańców – „partycypację oddolną" (*bottom-up process*) oraz partycypację organizowaną przez organ zarządzający – „partycypację odgórną" (*top-down process*) [Zhong, Leung 2019].



Rys. 6. Podział partycypacji ze względu na źródło działań partycypacyjnych – działania oddolne i odgórne [opracowanie własne na podstawie: Zhong, Leung 2019]

2.5.5. Schemat zaangażowania społeczności w zarządzanie przestrzenią – dzielone przywództwo i działania – na podstawie IAP2 Australasia Community Engagement Model – 2017 r.

Model IAP2 Australasia Community Engagement Model przedstawia schemat poziomów zaangażowania społeczności w zarządzanie przestrzenią. Składa się z czterech wariantów zarządzania. W najbardziej nowatorskim wariancie – „społeczność działa i kieruje" – mieszkańcy biorą udział nie tylko w procesie planowania, ale także są odpowiedzialni za prowadzenie i realizację projektu. Jest to wyższy poziom współdziałania, ponieważ zakłada partycypację w zarządzaniu i w pracach. Wariant ten ma obecnie zastosowanie w inicjatywie lokalnej. Ciekawą wersją partycypacji społecznej jest „zamiana ról", kiedy to organ zarządzający przewodzi w planowaniu, a społeczność lokalna jest odpowiedzialna za działanie [IAP2 Australasia Community Engagement Model 2017].

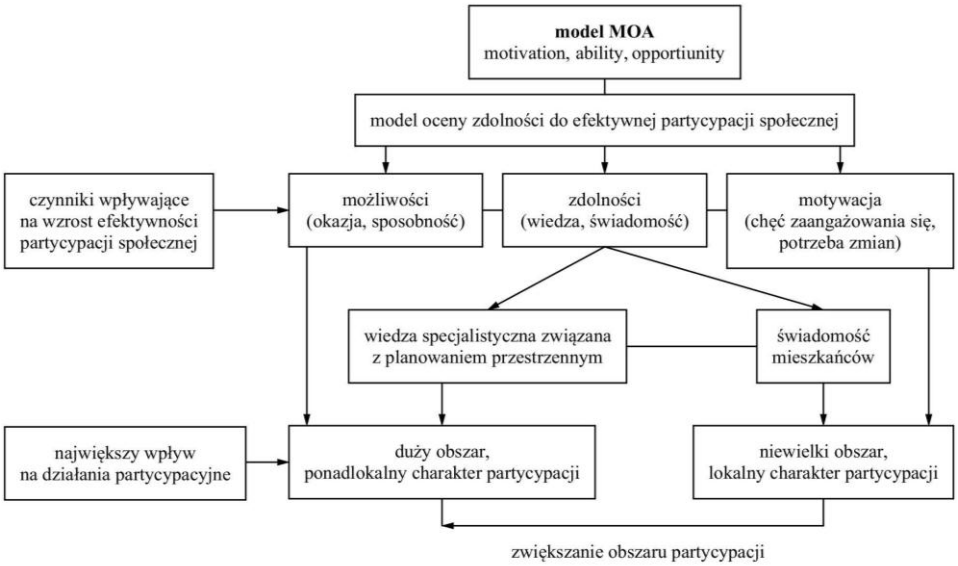


Rys. 7. Schemat zaangażowania społeczności w zarządzanie przestrzenią – dzielone przywództwo i działania [opracowanie własne na podstawie: IAP2 Australasia Community Engagement Model 2017]

2.6. Wybrane modele efektywności partycypacji społecznej

2.6.1. Model MOA – *Motivation, Ability, Opportunity* – model oceny zdolności do efektywnej partycypacji społecznej – 2017 r.

Wyszczególniono trzy czynniki wpływające na wzrost efektywności partycypacji społecznej – możliwości (*opportunity*), zdolności (*ability*) (rozumianych jako wiedza oraz świadomość problemów i potrzeb społeczności) a także motywacji (*motivation*) do działania i wprowadzania zmian. Dowiedziono, że motywacja oraz zdolności – rozumiane jako świadomość mieszkańców, mają największy wpływ na efektywność partycypacji na niewielkim obszarze, przy założeniu, że ma ona charakter lokalny. Natomiast możliwości i zdolności, czyli wiedza specjalistyczna związana z planowaniem przestrzennym, mają największy wpływ na ponadlokalne działania partycypacyjne na dużym obszarze [Ahmad, Barghi, Jaafar, Rasoolimanesh 2017].

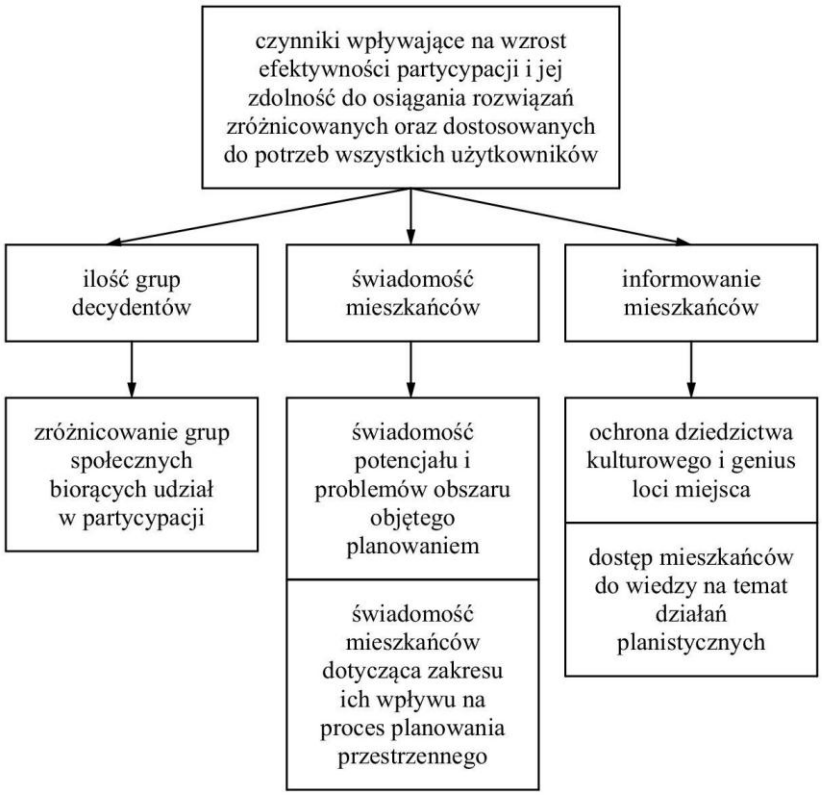


Rys. 8. Model MOA – model oceny zdolności do efektywnej partycypacji społecznej [opracowanie własne na podstawie: Ahmad, Barghi, Jaafar, Rasoolimanesh 2017]

2.6.2. Schemat czynników wpływających na wzrost efektywności partycypacji społecznej i jej zdolności do osiągania rozwiązań zróżnicowanych

Na podstawie analizy przypadków partycypacji społecznej w procesie rewitalizacji w Szanghaju badacze X. Zhong i H.H. Leung zaobserwowali czynniki wpływające na wzrost efektywności partycypacji społecznej i jej zdolności do osiągania roz-

wiązań zróżnicowanych. Czynniki można pogrupować w trzy kategorie: liczba grup decydentów, świadomość mieszkańców oraz informowanie mieszkańców. Czynnik liczby grup decydentów ma duże znaczenie w przypadku dużego zróżnicowania grup społecznych na rewitalizowanym obszarze. Im więcej grup zaangażuje się w proces planowania, tym bardziej będzie on efektywny. Świadomość partycypantów, zarówno wiedza na temat potencjału i problemów rewitalizowanego obszaru jak i zrozumienie zakresu, wpływu oraz roli mieszkańców w procesie decyzyjnym zwiększa jego potencjał do osiągania skutecznych rozwiązań. Analogicznie jest ze stopniem poinformowania mieszkańców na temat nie tylko samych procedur planistycznych, ale także ochrony dziedzictwa kulturowego.



Rys. 9. Schemat przedstawiający czynniki wpływające na wzrost efektywności partycypacji [opracowanie własne na podstawie: Zhong, Leung 2019]

2.6.3. Mentoring urbanistyczny (MU) – narzędzie wsparcia merytorycznego oddolnego procesu planowania przestrzennego (*bottom-up spatial planning process*) kierowane przez urbanistów i architektów

„Mentoring urbanistyczny" (*urban mentoring*) to model wsparcia merytorycznego oddolnego partycypacyjnego procesu planowania przestrzennego w skali miasta z udziałem urbanistów i architektów w roli przywódców procesu partycypacyjnego. Wypracowany został na podstawie zastosowanych praktyk partycypacyjnych w Gdańsku. Model ma na celu zwiększenie kompetencji i roli społeczności lokalnych w planowaniu oddolnym. Opiera się na wymianie wiedzy i informacji pomiędzy społecznościami a organem zarządzającym w celu zdiagnozowania stanu przestrzeni objętej rewitalizacją, a także pozwala na tworzenie wspomagających proces planów i strategii. Model wspomaga planowanie improwizowane – *ad hoc* [Rembarz, Martyniuk-Pęczek 2016: 119-146].

2.7. Wybrane przykłady partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego i ich klasyfikacja w oparciu o przedstawione modele partycypacji społecznej

2.7.1. Studium przypadku nr 1: Wolne Miasto Christiania – demokracja partycypacyjna (*participatory democracy*) i oddolna aktywność społeczna (*grassroots activism*) kontra odgórne planowanie przestrzenne (*top-down approach to planning*)

Wolne Miasto Christiania, będące obecnie dzielnicą Kopenhagi, powstało w 1971 r. na terenie należącym do Ministerstwa Obrony Danii jako niezależna enklawa zarządzana przez anarchistyczną społeczność na zasadach autonomicznej demokracji partycypacyjnej (*participatory democracy*, *consensus democracy*). Obszar Wolnego Miasta liczy 49 ha obejmujących opuszczone budynki wojskowe, wały obronne z XVII w., umocnienia oraz budynki mieszkalne wybudowane przez społeczność. W 1973 r. Christiania została zaakceptowana przez rząd Danii jako eksperyment społeczny mający na celu zgłębianie alternatywnych form zamieszkania i zarządzania przestrzenią wspólną. Dzięki rosnącej popularności Wolnego Miasta zostało ono zalegalizowane w 1989 r., a jego społeczność, dzięki wprowadzeniu Aktu Christianii (*Christiania Act*), otrzymała pozwolenie na czas nieokreślony na kolektywne użytkowanie zajętej ziemi. W zamian za nadane prawa społeczność miała remontować i dbać o historyczne budynki, a także płacić za zużycie prądu i wody miastu [Jabłońska 2021]. Christiania stała się autonomiczną kontrrepubliką stanowiącą działający przykład partycypacji utopijnej, zakładającej istnienie obywatela świadomego swoich praw, potrzeb lokalnej społeczności, a także walorów przestrzeni zamieszkiwanej i *genius loci* miejsca. Jak podkreślają socjologowie, od lat 70.

Christiania stała się azylem dla osób wykluczonych ze społeczeństwa, zapewniając im skuteczną formę powrotu do struktur społeczności i poczucie bezpieczeństwa, odciążając tym samym duńską opiekę społeczną [Rasmussen 1977]. Warto zaznaczyć, że z punktu widzenia urbanistyki i planowania przestrzennego organizacja przestrzeni sposób budowy nowych obiektów i pojęcie ochrony przestrzeni wspólnej kultywowane w Christianii okazało się nowatorskie i zgodne ze współczesnymi trendami rozwoju zrównoważonego i ruchów *eco-village*. Mieszkańcy zaadoptowali istniejące historyczne obiekty wojskowe a nowopowstałe budynki, wykonane często samodzielnie przez mieszkańców, wznoszono z materiałów z recyklingu, zaopatrując je w urządzenia wykorzystujące odnawialne źródła energii [Rasmussen 1977]. Ponadto, w celu zwiększenia bezpieczeństwa i swobody w poruszaniu się pieszych, ruch samochodowy w Christiani został zakazany [Edwards, Kenny 2021]. W rozmowie z M. Edwardsem S.E. Rasmussen, pełniący niegdyś funkcję głównego planisty Kopenhagi, podkreśla inkluzywność i otwartość Wolnego Miasta: „Myślę, że jest to najbardziej motywujące zjawisko jakie widziałem w życiu. Najwspanialsze jest to, że stworzyliście przestrzeń, która wyzwala w ludziach kreatywność. Żyje tutaj wiele osób, które nie mają możliwości życia gdzie indziej (poza Christianią) są wykluczone ze społeczeństwa" [Edwards, Kenny 2021: 44]. Architekt przywołuje także własne doświadczenia związane z projektowaniem dzielnicy na przedmieściach Kopenhagi. Zaznacza, że przy planowaniu osiedla zaprojektował budynki najlepiej jak potrafił, przewidział urządzenia rekreacyjne na terenie, place zabaw, miejsca spotkań, szkoły, wszystko, co według niego powinien zawierać kwartał mieszkalny. Jednakże obszar ten został w niedługim czasie zdewastowany, a policja odnotowała najwyższy współczynnik przestępczości na jego terenie. Rasmussen podkreśla, że dzięki mieszkańcom Wolnego Miasta zrozumiał, że powinien projektować przestrzenie niedokończone, zostawiając miejsce na kreatywność mieszkańców, angażując ich tym samym w proces. „Jeśli stworzysz zamknięte, dokończone środowisko dla ludzi, nigdy nie będą w pełni usatysfakcjonowani" [Edwards, Kenny 2021: 44].

W 2001 r. w wyborach w Danii zwyciężyła neoliberalna-konserwatywna partia, która doprowadziła w 2004 r. do przeprowadzenia akcji „Project Clean Sweep" polegającej na usuwaniu z ulic Christianii dozwolonych przez Wolne Miasto narkotyków – haszyszu i marihuany (sprzedaż i spożycie narkotyków ciężkich zostały zakazane przez społeczność w 1979 r.) [Jabłońska 2021: 38-42]. Działania nowego rządu miały na celu normalizację obszaru Wolnego Miasta i wprowadzenie nowego planu zagospodarowania terenu, który pierwotnie przewidywał budowę na terenie zajętym przez Christianitów 400 apartamentowców o wysokim standardzie. Dążenia rządu do skomercjalizowania i włączenia obszaru Wolnego Miasta jako prestiżowej dzielnicy Kopenhagi poskutkowały wieloletnim konfliktem pomiędzy Ministerstwem Finansów Danii (PPA) a społecznością Christianii, domagającą się zachowania *status quo* [Barbe 2014]. Rząd w 2011 r. dał społeczności ultimatum: albo zgodzą się na wykup od miasta zajętej ziemi, albo dostosują się do planu zagospodarowania przestrzennego z 2004 r. Podstawą działania Christianii jest demokra-

cja partycypacyjna oparta na konsensusie. W trakcie debat trwających do 2008 r. społeczność zdecydowała o odrzuceniu propozycji rządu. Sąd najwyższy w kolejnych latach orzekł na korzyść rządu, że społeczność nie ma prawa do stałego użytkowania ziemi. W 2011 r. rząd ponowił ultimatum – Chrisitanici zdecydują się na wykup terenu lub pozwolą na wyburzenia i plan rozbudowy. W tym czasie powstała Fundacja Wolne Miasto Christiania, która dzięki pożyczce wykupiła 7 ha terenu Christianii, oddając pozostałe 32 ha miastu [Barbe 2014]. W 2005 r. Narodowa Agencja Nieruchomości (*the National Agency of Palaces and Properties*) zaprosiła biura architektoniczne jako niezależnych ekspertów do opracowania możliwych wariantów zagospodarowania terenów Christianii. Vandkunsten Architects, działając razem z Christianitami, przygotowali projekt „Christiania nie jest na sprzedaż!" przedstawiający alternatywną, zrównoważoną wersję zagospodarowania 3 ha terenu Wolnego Miasta. Dzięki szeroko przeprowadzonym konsultacjom i współpracy z mieszkańcami, opracowali projekt oparty na poszanowaniu charakteru miejsca, walorów przyrodniczych i historycznych obiektów. Dostosowanie skali nowej zabudowy do istniejącej tkanki urbanistycznej pozwoliło zachować ciągłość krajobrazu przy jednoczesnym wprowadzeniu nowych obiektów kubaturowych [Christiania is not for sale!, Freetown Christiania, Copenhagen 2005].

Jak podkreśla socjolożka D. Barbe, aby zachować swój dom, mieszkańcy Christianii musieli zgodzić się na wyburzenie i relokację części domów i ekstensywne plany zabudowy pozostałych 32 ha, sprzeczne z ich przekonaniami. Gdyby nie oddolne działania (*grassroots activism*) Christianitów przeprowadzone na terenie Kopenhagi i poparcie ze strony części mieszkańców Kopenhagi, a także nieustający pokojowy opór przeciwko utracie suwerenności, Wolne Miasto stałoby się ujednoliconą dzielnicą, zamieszkałą przez zupełnie innych ludzi [Barbe 2014].

2.7.2. Studium przypadków nr 2 i 3: Przestrzeń spotkań społeczności – porównanie rewitalizacji Placu Teleki w Budapeszcie z „ciągłym" procesem rewitalizacji Placu Helmholtza w Berlinie

Porównanie obu przypadków rewitalizacji ma na celu zobrazowanie możliwości, jakie daje szeroko przeprowadzona partycypacja w procesie rewitalizacji. Przytoczone przykłady opisane na podstawie wypowiedzi I. Tosicsa podczas debaty *Koszmar partycypacji czy kształtowanie relacji w mieście obywateli?*, która miała miejsce 20 czerwca 2018 r. w Gdyni, pokazują, że prawdziwa rewitalizacja ma przede wszystkim charakter społeczny, a nie koniecznie przestrzenny. Rewitalizowana przestrzeń wspólna ma stanowić jedynie ramę do życia społeczności lokalnych. Pierwszy przykład rewitalizacji – projekt modernizacji placu Teleki w Budapeszcie – zakładał przede wszystkim poprawę jakości przestrzeni placu. Do procesu projektowego zostali włączeni mieszkańcy, którzy sami wyrazili chęć partycypacji. Nie podjęto działań mających na celu zaangażowanie społeczności marginalizowanych, takich jak społeczność romska, czy mniejszości lokalnych, do których można zali-

czyć osoby dotknięte problemem bezdomności czy zmagające się z chorobą alkoholową, czynnie korzystające z placu. W rezultacie plac Teleki, w trakcie projektu zmieniony w park, stał się przestrzenią spełniającą potrzeby tylko wąskiej grupy społecznej. Park ogrodzono i dozwolono na czasowe korzystanie z parku w ciągu dnia. Wprowadzono ławki uniemożliwiające spanie, zakazano spożywania alkoholu i palenia tytoniu. Plac, który wcześniej służył wszystkim społecznościom, w rezultacie przeprowadzenia „wąskich" działań partycypacyjnych, stał się parkiem zgentryfikowanym i hermetycznym, wykluczającym wcześniejszych użytkowników. Jak wskazuje Tosics, problemem okazała się niechęć mieszkańców do grup defaworyzowanych i brak uwzględnienia ich w procesie partycypacji przez projektantów. W kontrze do przytoczonego planowania stoi przykład partycypacji połączonej z „ciągłym" procesem rewitalizacji, która ma miejsce w Berlinie na Placu Helmholtza. W tym przypadku do procesu partycypacji społecznej zostały włączone wszystkie grupy społeczne korzystające z placu, co zaowocowało zapewnieniem w projekcie oddzielnych miejsc na terenie placu dla wszystkich użytkowników. Jednakże, wraz z wzrostem zamożności i pozycji społecznej mieszkańców tego terenu, wycofano przyznaną im pomoc społeczną, zajmującą się łagodzeniem konfliktów pomiędzy społecznościami. Spory pomiędzy różnymi grupami użytkowników placu, jakie nastąpiły później, doprowadziły do dominacji klasy średniej i chęci usunięcia z terenu grup defaworyzowanych. Lokalne władze zamiast odmawiać wstępu mniejszościom, zdecydowały się na szereg rozmów z mieszkańcami i planują przywrócenie opieki społecznej na opisywanym terenie. Przykład Placu Helmholtza wskazuje na społeczny wymiar rewitalizacji i egalitarny charakter przestrzeni miejskich. Pokazuje także, że prawdziwa rewitalizacja nigdy się nie kończy, ponieważ jest to proces, który wymaga ciągłej rewaloryzacji i rewizji wcześniejszych założeń, dynamicznie odzwierciedlający stan społeczności lokalnych [Tosics 2019].

2.7.3. Studium przypadku nr 4: Przestrzeń prestiżowa czy przestrzeń inkluzywna i potrzeba zachowania tożsamości miejsca – rewitalizacja dzielnicy Wan Chai w Hongkongu

Planowanie przestrzenne w Hongkongu jest obecnie kontrolowane przez rząd i lobby biznesowe, a rozwój ekonomiczny odbywa się kosztem zrównoważonego rozwoju. Obowiązujący model zarządzania przestrzenią opiera się na posiadaniu ziemi przez rząd komunistyczny, który rozporządza o przeznaczeniu i sposobie zagospodarowania terenów. Na decyzje rządu zasadniczy wpływ mają dysponujące znacznym kapitałem elity biznesowe. Bezpośrednim zarządzaniem przestrzenią i uchwalaniem planów zajmuje się URA (*Urban Renewal Authority*). Władze miasta mają możliwość przeprowadzania działań interwencyjnych (przywilej ten nie jest usankcjonowany prawnie) i zgłaszania uwag. Mieszkańcy mogą angażować się w działania interwencyjne organizowane oddolnie. W Hongkongu można wyróżnić dwa sprzeczne podejścia do planowania urbanistycznego. Pierwsze z nich to podej-

ście ekonomiczne, reprezentowane przez koalicję politycznych i biznesowych elit, oparte na zasadzie konkurencji ekonomicznej, wynikające z racjonalnego modelu planowania, stymulujące rozwój ekonomiczny miasta oraz wzrost prestiżu rewitalizowanych dzielnic. Drugie podejście, promowane oddolnie, oparte na współpracy stron, postulujące zarządzanie przestrzenią w ramach partycypacji społecznej, stawia nacisk na zrównoważony rozwój miasta, w którym organy administracji, elity polityczne i biznesowe oraz społeczeństwo obywatelskie występują jako równi uczestnicy procesu planowania przestrzennego [Douay, Chung, Jayaram 2010].

Hongkong uzyskał status „Specjalnego Regionu Administracyjnego" SAR (*Special Administrative Region*) do 2047 r. Obecne planowanie przestrzenne polega na regulacji przeznaczenia terenów i intensywności ich zabudowy poprzez wprowadzanie stref o różnym stopniu zurbanizowania, a także zapewnieniu odpowiedniej infrastruktury. Decyzje są podejmowane odgórnie i bez wiedzy mieszkańców. Takie działania, w połączeniu z naciskami ze strony deweloperów i udziałowców, prowadzą do przemieniania przestrzeni miejskiej w duchu marketingu miasta (*city branding*) w przestrzeń skomercjalizowaną, dostosowaną do potrzeb najbogatszych mieszkańców miasta. Rewitalizacja wdrożona przez URA polegała na masowym przekształcaniu wielokulturowych, zdegradowanych dzielnic w nowoczesne centra biznesu oraz monokultury luksusowych apartamentowców. Analogiczne działania podjęto w przypadku rewitalizacji dzielnicy Wan Chai. W 1996 r. obszar dzielnicy został podzielony pomiędzy spółki deweloperskie. pierwsza faza projektu obejmowała wyburzenie istniejącej hali targowej i wybudowanie nowego, prestiżowego centrum handlowego, mającego wyznaczyć przyszły kierunek rozwoju dzielnicy. Równolegle uchwalono plan modernizacji ulicy Kart Weselnych (*Wedding Card Street*), pełniącej funkcję pasażu handlowego i miejsca spotkań mieszkańców. W rzeczywistości plan polegał na wyburzeniu przyległych budynków usługowo-mieszkalnych, o niskim standardzie i przymusowej relokacji mieszkańców do innych dzielnic. Plany te spotkały się z sprzeciwem ze strony mieszkańców Hongkongu, dla których opisywany obszar miasta posiadał unikalną wartość społeczno-kulturową. Zróżnicowane dziedzictwo Hongkongu miało swoje przestrzenno-społeczne odbicie w strukturze dzielnicy Wan Chai, będącej jednym z najstarszych obszarów miasta. Pomimo podjętych przez mieszkańców działań, mających na celu zachowanie dzielnicy, obejmujących protesty, petycje, a nawet strajk głodowy oraz zaangażowania artystów i architektów świadomych wartości *genius loci* miejsca, plan przeprowadzono [Douay, Chung, Jayaram 2010: 97-109].

Przypadek dzielnicy Wan Chai przyczynił się do wzrostu świadomości lokalnej mieszkańców i zapoczątkował dyskurs o tożsamości Hongkongu. Unaocznił także obecną niemoc prawną mieszkańców, dysponujących jedynie narzędziem aktywizmu oddolnego.

3. WYNIKI PRAC BADAWCZYCH

3.1. Analiza przypadków w oparciu o przedstawione modele partycypacji

Tab. 1. Analiza przypadków w oparciu o przedstawione modele partycypacji [opracowanie własne na podstawie wybranych modeli partycypacji społecznej]

badany przykład partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego i rewitalizacji	**źródło partycypacji**		**zaangażowanie społeczności w zarządzanie przestrzenią**				**urban mentoring**
	organizowana przez mieszkańców	organizowana przez organ zarządzający	**przywództwo** – przywództwo w partycypacji i planowaniu		**działania** – zaangażowanie w wykonanie projektu, odpowiedzialność za jego wykonanie		proces partycypacji społecznej wspomagany przez mentoring urbanistyczny
			organ zarządzający	społeczność	organ zarządzający	społeczność	
Wolne Miasto Christiania	x		x		x		x
Budapeszt – plac Teleki		x	x		x		x
Berlin – plac Helmholtza		x	x		x		x
Hongkong – rewitalizacja dzielnicy Wan Chai	x		x		x		

Tab. 2. Analiza przypadków w oparciu o przedstawione modele partycypacji [opracowanie własne na podstawie wybranych modeli partycypacji społecznej]

badany przykład partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego i rewitalizacji	**modele partycypacji**														
	model Pretty'ego			**model Tosuna**			**model Arnstein – drabina partycypacji społecznej**								
	partycypacja manipulacyjna	partycypacja pasywna	partycypacja organizowana oddolnie	charakter i stopień zaplanowania działań			brak partycypacji		poziomy tokenizmu			poziomy władzy obywatelskiej		
				partycypacja obowiązkowa	partycypacja wywołana odgórnie	partycypacja improwizowana	manipulacja	terapia	informowanie	konsultacje	łagodzenie pacyfikacja	partnerstwo	przekazywanie władzy	kontrola obywatelska
Wolne Miasto Christiania			x			x						x		
Budapeszt – plac Teleki		x			x							x		
Berlin – plac Helmholtza		x			x							x		
Hongkong – rewitalizacja dzielnicy Wan Chai			x			x	x							

Tab. 3. Analiza przypadków w oparciu o przedstawione modele partycypacji [opracowanie własne na podstawie wybranych modeli partycypacji społecznej]

badany przykład partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego i rewitalizacji	**czynniki wpływające na wzrost efektywności partycypacji i jej zdolność do osiągania rozwiązań zróżnicowanych oraz dostosowanych do potrzeb wszystkich użytkowników**					
	grupy społeczne zaangażowane w proces		świadomość mieszkańców		informowanie mieszkańców	
	ilość grup decydentów w porównaniu do wszystkich objętych projektem grup społecznych i interesariuszy	zróżnicowanie grup społecznych-decydentów biorących udział w partycypacji	świadomość potencjału i problemów obszaru objętego planowaniem	świadomość mieszkańców dotycząca zakresu ich wpływu na proces planowania przestrzennego	ochrona dziedzictwa kulturowego i genius loci miejsca	dostęp mieszkańców do wiedzy na temat działań planistycznych
Wolne Miasto Christiania	3	3	3	3	3	3
Budapeszt – plac Teleki	2	2	2	2	3	2
Berlin – plac Helmholtza	3	3	3	3	3	3
Hongkong – rewitalizacja dzielnicy Wan Chai	1	1	1	3	0	0
punktacja: duży zakres – 3 pkt, średni zakres – 2 pkt, mały zakres – 1 pkt, brak – 0 pkt						

Tab. 4. Analiza przypadków w oparciu o przedstawione modele partycypacji [opracowanie własne na podstawie wybranych modeli partycypacji społecznej]

badany przykład partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego i rewitalizacji	**koncepcja wspólnego planowania Godschalka – wytyczne do ewaluacji partycypacji**										
	zakres udziału obywateli w procesie planowania	stopień zróżnicowania interesów reprezentowanych w procesie planowania	stopień zdecentralizowania grup interesariuszy	poziom omówienia projektu z mieszkańcami	poziom reprezentacji interesów wszystkich grup społecznych	ilość zastosowanych sposobów konsultacji społecznych	ułatwienia partycypacji obywateli w procesie planowania	stopień otwarcia na radykalne propozycje i projekty- elastyczność planowania	zakres przestrzenny planowania	horyzont czasowy planu	ilość różnorodnych kontaktów nawiązanych w społeczności
Wolne Miasto Christiania	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3
Budapeszt – plac Teleki	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2
Berlin – plac Helmholtza	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Hongkong – rewitalizacja dzielnicy Wan Chai	1	3	3	0	0	0	0	0	1	1	3
punktacja: duży zakres – 3 pkt, średni zakres – 2 pkt, mały zakres – 1 pkt, brak – 0 pkt											

Tab. 5. Analiza przypadków w oparciu o przedstawione modele partycypacji [opracowanie własne na podstawie wybranych modeli partycypacji społecznej]

badany przykład partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego i rewitalizacji	**model MOA – motivation, ability, opportiunity – zdolność do efektywnej partycypacji społecznej**			
	możliwości	zdolności		motywacja
		wiedza specjalistyczna związana z planowaniem przestrzennym	świadomość mieszkańców	
Wolne Miasto Christiania	x	x	x	x
Budapeszt – plac Teleki	x		x	
Berlin – plac Helmholtza	x		x	x
Hongkong – rewitalizacja dzielnicy Wan Chai			x	x

3.2. Wnioski po zbadaniu modeli partycypacji społecznej

3.2.1. Kryteria do oceny efektywności zastosowanej formy partycypacji w procesie planowania przestrzennego – narzędzie ewaluacji procesu partycypacyjnego

Na podstawie przedstawionych modeli partycypacji społecznej oraz opisanych przypadków można wyszczególnić kryteria do oceny efektywności zastosowanej formy partycypacji w procesie planowania przestrzennego lub rewitalizacji. Wyznaczniki zostały przedstawione w formie pytań podzielonych na osiem kategorii. Do każdego pytania dopasowana została punktacja umożliwiająca przedstawienie ewaluacji badanych procesów partycypacji w formie liczbowej, pozwalającej porównać opisywane przypadki. Zakres partycypacji określa otrzymany wynik w postaci średniej arytmetycznej sumy uzyskanych punktów we wszystkich kategoriach (maksymalnie 12 pkt) podzielonej przez liczbę kategorii (8 łącznie). Maksymalny wynik – 1,5 oznacza partycypację innowacyjną, natomiast wynik bliski 0 – brak partycypacji. Kryteria, punktacja i przyjęte zakresy partycypacji zostały przedstawione w tabelach.

Tab. 6. Kryteria do oceny efektywności zastosowanej formy partycypacji w procesie planowania przestrzennego lub rewitalizacji [opracowanie własne]

Kategoria	Warunek	Punktacja
Innowacja	Czy przyjęto zróżnicowane, innowacyjne rozwiązania?	0-1, brak danych – trudne do zmierzenia
Zgoda społeczna	Czy projekt popierają społeczność, specjaliści oraz organy zarządzające?	0-3
Inkluzywność	Czy społeczności lokalne, specjaliści oraz organizacje pozarządowe biorące udział w procesie partycypacji miały realny wpływ na przyjęte rozwiązania?	0-3
	Czy wprowadzono rozwiązanie uwzględniające interesy wszystkich grup społecznych?	0-1
Tożsamość	Czy projekt zacieśnił więzi społeczności lokalnej i zwiększył poczucie przynależności do miejsca mieszkańców?	0-1
	Czy projekt obejmuje ochronę dziedzictwa kulturowego i *genius loci* miejsca?	0-1, brak danych – trudne do zmierzenia
Sprawczość	Czy proces planowania partycypacyjnego zwiększył wśród mieszkańców poczucie sprawczości oraz chęć udziału w kolejnych projektach?	0-1
Świadomość	Czy proces partycypacji społecznej przyczynił się do wzrostu świadomości społecznej dotyczącej rewitalizowanej przestrzeni i *genius loci* miejsca?	0-1

Tab. 7. Zakres partycypacji – punktacja na podstawie średniej arytmetycznej możliwych do uzyskania punktów we wszystkich kategoriach (maksymalnie 12 pkt) podzielonych przez liczbę kategorii (8 łącznie) [opracowanie własne]

Zakres partycypacji- punktacja
1,5 pkt – 1,25 pkt = partycypacja innowacyjna
1,25 pkt – 1,0 pkt = partycypacja zróżnicowana
1,0 pkt – 0,75 pkt = partycypacja częściowa
0,75 pkt – 0,5 pkt = partycypacja powierzchowna
0,5 pkt – 0,25 pkt = tokenizm
0,25 pkt – 0,0 pkt = manipulacja
0,0 pkt = brak partycypacji

Tab. 8. Ocena działań partycypacyjnych w wybranych przypadkach na podstawie przyjętych kryteriów [opracowanie własne]

Kategoria	Wolne Miasto Christiania	Plac Teleki Budapeszt	Plac Helmholtza Berlin	Wan Chai Hongkong
Innowacja	1	0	1	0
Zgoda społeczna	3	2	3	1
Inkluzywność	3	2	3	0
	1	0	1	0
Tożsamość	1	1	1	1
	1	0	1	0
Sprawczość	1	1	1	0
Świadomość	1	1	1	0
suma pkt	12	7	12	2
średnia pkt	1,5	0,875	1,5	0,25
zakres partycypacji	partycypacja innowacyjna	partycypacja częściowa	partycypacja innowacyjna	manipulacja

Wyniki przedstawione w tabeli 8 wyszczególniają przypadki partycypacji przy projekcie przebudowy Wolnego Miasta Christiania i rewitalizacji Placu Helmholtza w Berlinie jako najbardziej efektywne i innowacyjne, zdolne do osiągania zróżnicowanych rozwiązań, biorących pod uwagę interesy społeczności. Projekt nowe-

go parku w miejscu Placu Teleki określony został, na podstawie punktacji, mianem „partycypacji częściowej", jako że w wyniku przeprowadzonych działań użytkowanie go przez niektóre marginalizowane grupy zostało ograniczone. Z kolei przebudowa dzielnicy Wan Chai w Hongkongu w duchu marketingu miasta zakwalifikowana została do działań manipulacyjnych, niemal całkowicie wykluczających realny udział mieszkańców w decydowaniu o przestrzeni miejskiej.

3.2.2. Partycypacja społeczna – możliwości i zagrożenia

Tab. 9. Partycypacja społeczna – kryteria możliwości i zagrożeń [opracowanie własne]

Możliwości	Zagrożenia
przyjęcie zróżnicowanych i innowacyjnych rozwiązań	blokowanie innowacyjnych projektów
wprowadzenie rozwiązań uwzględniających interesy wszystkich grup społecznych i interesariuszy	brak dostatecznej świadomości wśród mieszkańców
wzrost integracji i „spójności" społecznej	przedkładanie interesu własnego ponad dobro wspólne
zwiększenie poczucia przynależności mieszkańców do miejsca	proces decydowania rozciąga się w czasie
ochrona g*enius loci* miejsca	proces wymaga mentoringu wykwalifikowanych specjalistów
poczucie sprawczości mieszkańców	
wzrost świadomości społecznej dotyczącej wartości przestrzeni wspólnej i historii miejsca	
większa elastyczność planowania – otwarcie na radykalne rozwiązania	
kreowanie „zjawiska sąsiedzkości" w przestrzeniach odspołecznych	
wzrost poczucia odpowiedzialności mieszkańców za przestrzeń wspólną	
większe szanse na wprowadzenie w życie projektów, które najbardziej odpowiadają potrzebom lokalnych społeczności	

4. PODSUMOWANIE BADAŃ

Przedstawione w artykule narzędzie ewaluacji procesu partycypacyjnego ma formę otwartą i stanowi przyczynek do dalszych badań i poszukiwań w zakresie efektywności partycypacji społecznej w procesie rewitalizacji i planowania prze-

strzennego. Ma ono charakter aplikacyjny, a aspekty ochrony dziedzictwa kulturowego, g*enius loci* miejsca czy stopnia innowacyjności/radykalności przyjętych rozwiązań, są nierzadko trudno mierzalne.

Niemniej opracowane kryteria do oceny efektywności zastosowanej formy partycypacji w procesie planowania przestrzennego umożliwiły przedstawienie ewaluacji badanych procesów partycypacji w formie liczbowej, pozwalającej porównać opisywane przypadki. Zastosowana metoda miała za zadanie zsyntezować złożone procesy partycypacji i porównać je, pomimo znacznych różnic pomiędzy przykładami. Przypadki partycypacji – projekt przebudowy Christianii i rewitalizacja Placu Helmholtza w Berlinie – uzyskały takie same wyniki, co pozwala wywnioskować, że oceniona została forma i efektywność zastosowanej partycypacji, adekwatna do skali każdego z przedsięwzięć.

Przeprowadzone badanie o decydowaniu partycypacyjnym w przestrzeni miasta, istniejących modeli partycypacji społecznej i dotychczasowej praktyki planistycznej, unaoczniają szereg problemów, z jakimi spotyka się współcześnie wspólne zarządzanie przestrzenią miejską. Jednym z nich jest podejście do decydowania o mieście w kontekście zysku i interesu własnego – tzw. wyścigu o dobra, zamiast myślenia o przestrzeni w kategorii dobra wspólnego, które powinno być głównym wyznacznikiem działań planistycznych. Ponadto powtarzający się brak zaufania mieszkańców do organów zarządzających i niechęć do wspólnego wypracowywania rozwiązań niejednokrotnie paraliżują procesy planistyczne i opóźnia konieczne zmiany. Spotykane wielokrotnie podejście do partycypacji społecznej na poziomie tokenizmu i konsultacji, przy jednoczesnym braku przełożenia idei mieszkańców na uchwalane plany i projekty, prowadzi do zniechęcenia społeczności lokalnych do brania udziału w planowaniu, skutkującego rosnącym poczuciem braku sprawczości. Coraz częstsza atomizacja mieszkańców i idący za tym brak poczucia wspólnoty doprowadzają do rozpadu więzi społecznych, a w konsekwencji do zaniku struktur sąsiedzkich, niezbędnych do wspólnego decydowania o przestrzeni. Konieczna jest zmiana w myśleniu o planowaniu przestrzeni miasta, które nie powinno być rozważane w kontekście szybkich zysków, ale w kategoriach długoterminowych inwestycji w zrównoważoną przyszłość i egalitarną teraźniejszość.

LITERATURA

Agger A., Nyseth T., Ringholm T., 2019, *Innovative Forms of Citizen Participation at the Fringe the Formal Planning System* , "Urban Planning", vol. 4/1, p. 7-18.

Ahmad A.G., Barghi R., Jaafar M., Rasoolimanesh S.M., 2017, Community participation in World Heritage Site conservation and tourism development, "Tourism Management", vol. 58, p. 142-153.

Arnstein S.R., 1969, *A Ladder Of Citizen Participation*, "Journal of the American Planning Association", vol. 35/4, p. 216 -224.

Auge M., 1995, *Non-Places Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, Verso, London.

Barbe D., 2014, *Normalization as an Instrument of Planning: Political and Social Contentions in Christiania, Copenhagen*, referat wygłoszony w ramach: Housing & Land Issues – Master Governing the Large Metropolis, 20.12.2014.

Bednarek-Szczepańska M., Dmochowska-Dudek K., 2017, *Syndrom NIMBY jako wyzwanie dla jednostek samorządu terytorialnego*, „Mazowsze Studia Regionalne", nr 21, s. 103-114.

Buczek G., 2012, *Nowa Urbanistyka Congress for the New Urbanism Karta Nowej Urbanistyki, Dni Urbanisty – Urbanistyka w Dobie Kryzysu*, V Dzień Urbanisty, TUP, Poznań.

Crompton A.J., 2017, *Towards Inclusive Community Engagement: Engaging Marginalized Residents in the Urban Planning Process*, Department of Geography and Planning University of Toronto, Toronto.

Davidoff P., 1973, *Advocacy and Pluralism in Planning*, w: *A Reader in Planning Theory*, ed. A. Faludi, Amsterdam: Elsevier Science, Amsterdam, p. 277-296.

Davidoff P., Reiner T.A., 1973, *A Choice Theory of Planning*, w: *A Reader in Planning Theory*, ed. A. Faludi, Pergamon Press, Oxford, p. 11-39.

Douay N., Chung S., Jayaram N., 2010, *The Emergence of a Collaborative Approach Challenges Hong Kong's Urban Planning*, "China Perspectives", vol. 1, p.. 97-109.

Fagence M., 1977, *Citizen Participation in Planning*, Pergamon Press Ltd., Oxford.

Godschalk D.R., Mills W.E., 1966, *A Collaborative Approach to Planning Through Urban* Activities, "Journal of the American Institute of Planners", vol. 32, p. 86-95.

Gonzalez-Ruibal A., 2014, *Supermodernity and Archaeology*, w: *Encyclopedia of Global Archaeology*, ed. C. Smith, Springer, New York, p. 7125-7134.

Izdebski K., 2010, *Lider-obywatel. Kim jest w społeczności lokalnej?*, „Animacja Życia Publicznego. Zeszyty Centrum Badań Społeczności i Polityk Lokalnych", nr 3/10, s. 4-7.

Jabłońska U., 2021, *O demokracji*, w: *Światy wzniesiemy nowe*, Warszawa, s. 27-68.

Larkham P.J., Lilley K.D., 2012, *Exhibiting the city: planning ideas and public involvement in wartime and early postwar Britain*, "The Town Planning Review", vol. 83/6, p. 647-668.

Kajdanek K., Karzyński M., Wiland M., 2019, *Koszmar partycypacji czy kształtowanie relacji w mieście obywateli?,* w: *Jutro Miasta. VI Kongres Urbanistyki Polskiej Prezentacje – Debaty – Wydarzenia*, red. I. Mironowicz, Biblioteka Urbanisty, Warszawa, s. 51-64.

Karta Nowej Urbanistyki, Congress for the New Urbanism, 2005, tłum. M.M.

Karta Przestrzeni Publicznej, 2009, Konferencja III Kongresu Urbanistyki Polskiej ZMP i TUP, Poznań, 4-5 września 2009 r.

Miessen M., 2016, *Koszmar Partycypacji + Niezależna Praktyka*, Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana, Warszawa.

Mycielski, G.A. Buczek, P. „Urbanista". Aktualizacja: „Krytyka Architektury" 2014.

Nęcka G., 2014, *Szeroka partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym na poziomie lokalnym*, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Kraków, s. 137-159.

Palicki S., 2009, *Karta Przestrzeni Publicznej jako Instrument Kształtowania jakości Przestrzeni Miejskiej*, „Studia i Materiały Towarzystwa Naukowego Nieruchomości", nr 17/3, s. 105-115.

Pawłowska K., 2012, *Partycypacja społeczna w podejmowaniu decyzji dotyczących przyrody w mieście*, „Zrównoważony Rozwój – Zastosowania", nr 3, s. 51-70.

Rasmussen S.E. 1976, *Omkring Christiania*, Gyldendals, København.
Rasmussen S.E., 1977, *Fristheder i kulturhistorisk og kulturpolitisk belysning*, Børge schnack.
Rembarz G., Martyniuk-Pęczek J., 2016, *Urban Mentoring jako nowa technika współpracy w procesie planowania przestrzennego*, „Biuletyn KPZK", nr 264, s. 119-146.
Rembarz G., Martyniuk-Pęczek J., 2019, *Teaching infrastructure urbanism to aid participatory planning*, "World Transactions on Engineering and Technology Education", vol. 17/4, p. 442.
Sowada T., Kotus J., 2015, *Rola stowarzyszeń lokalnych w procesie partycypacji społecznej w zarządzaniu miastem. Przykład Poznania*, „Studia i Prace z Geografii" nr 47.
Tian L., Liu J., Liang Y., Wu Y., 2022, *A participatory e-planning model in the urban renewal of China: Implications of technologies in facilitating planning participation*, "EPB: Urban Analytics and City Science", p. 1-17.
Urbaniak R., 2010, *Przestrzeń publiczna – powód do dumy czy frustracji?*, „Architektura. Czasopismo Techniczne", nr 6, s. 253-260.
Wójcicki M., 2013, *Pojęcie, istota i formy partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego*, „Rozwój Regionalny i Polityka Lokalna", nr 24, s. 169-184.
Zhong X., Leung H.H., 2019, *Exploring Participatory Microregeneration as Sustainable Renewal of Built Heritage Community: Two Case Studies in Shanghai*, "Sustainability", vol. 11/1617.
Żakowska M., 2013, *Ruchy miejskie a tradycja ruchów społecznych*, „Animacja Życia Publicznego. Zeszyty Centrum Badań Społeczności i Polityk Lokalnych", nr 3/10, s. 15-17.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Edwards M., Kenny M., *Steen Eiler Rasmussen – Town Planner*, https://indd.adobe.com/view/11c50d28-c5f8-4d57-b7be-427db70f65a1 (dostęp: 18.05.2023).
Freetown Christiania is not for sale!, https://vandkunsten.com/en/projects/christiania-er-ikke-til-salg [dostęp 18.05.2023].
Izba Kontroli, KAP.430.017.2018 Nr ewid. 177/2018/P/18/004/KAP, 2018 r., s. 5, https://www.nik.gov.pl/plik/id,20201,vp,22821.pdf (dostęp: 26.05.2023).
Prawo a partycypacja. Co o partycypacji w sprawach publicznych mówi prawo? Dostępne w: Partycypacja Obywatelska: https://partycypacjaobywatelska.pl/strefa-wiedzy/prawo-a-partycypacja/ [dostęp 18.05.2023].
Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r., Dz.U.2023.977, https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20030800717/U/D20030717Lj.pdf (dostęp: 26.05.2023).
Ustawa o rewitalizacji z dnia 9 października 2015 r., Dz.U.2021.485, https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/rewitalizacja-18235253 (dostęp: 26.05.2023).

TURNING NON-PLACES INTO PLACES – SEARCHING FOR DIRECTIONS TO CREATE A TOOL SUPPORTING CITIZEN PARTICIPATION IN CONDUCTING EFFECTIVE SOCIAL PARTICIPATION IN THE SPATIAL PLANNING PROCESS

Summary

Social participation in spatial planning practice has been widely used since the 1960s, however, no coherent method of assessing this phenomenon has been established. The reason is the complexity of the issue, as well as the long time horizon needed to assess planning and revitalization processes. The aim of the article is to compile selected models and guidelines for space management and then to create categories from them for the analysis of the cases of social participation presented in the article. The assessment of the level of involvement in the planning process together with the valorization of the effects of social participation in spatial planning and revitalization are to be the basis for determining the initial measures of the effectiveness of social participation. The results of the research may be used in the future to create a tool for evaluating the effectiveness of social participation, helpful in determining the manner and level of community involvement in planning processes. As a result of the analysis, participation assessment categories were defined: innovation, social consent, inclusivity, identity, agency, awareness.

Keywords: tools for urban development, revitalisation, urban planning, spatial planning, citizen participation in urban planning

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.24

Olivia KŁOSOWSKA*

WSPÓŁISTNIENIE KULTUR W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ: ANALIZA ZJAWISKA WIELOKULTUROWOŚCI W KONTEKŚCIE MIAST I BADANIE INTERAKCJI MIĘDZYKULTUROWYCH W PRZESTRZENI PUBLICZNEJ

Społeczeństwo Europy od lat uważane jest za bardzo zróżnicowaną grupę. Tereny Starego Kontynentu od lat zamieszkiwane są przez wiele narodów o odmiennej kulturze, poglądach oraz wyznaniach religijnych. Każdy z nich ma swoje miejsce na ziemi i najlepiej odnajduje się wśród ludzi o takich samych bądź podobnych poglądach. Jednak z powodu różnych czynników bądź wydarzeń historycznych/politycznych skupiska ludzkie stale przemieszczają się w nowe miejsca, na skutek czego – mieszają się między sobą. Część z nich po jakimś czasie wraca do swych ojczyzn, a część osadza się w nowych miejscach, wnikając w tkankę nowo zamieszkałych miast. W wyniku takich czynników powstają miasta wielokulturowe, w których żyje wiele nacji, o różnych poglądach bądź wyznaniach. Miasta, w których obserwuje się zjawisko wielokulturowości, stają przed wieloma wyzwaniami oraz barierami. Jednocześnie wielokulturowość może przynosić metropoliom wiele pozytywnych aspektów.

Słowa kluczowe: kultura, wielokulturowość, interakcja, przestrzeń publiczna, migracja

1. WPROWADZENIE

Współistnienie różnych kultur w przestrzeni miejskiej stanowi obecnie istotne zjawisko społeczne, które wywołuje liczne wyzwania oraz możliwości. Miasta są miejscem, gdzie różnorodność kulturowa jest szczególnie widoczna ze względu na migracje, globalizację bądź rozwijającą się turystykę. Z biegiem lat wielokulturowość miast staje się coraz bardziej złożonym zjawiskiem, które wymaga zrozumienia i analizy z uwagi na różne perspektywy naukowe.

* Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, https://orcid.org/0009-0006-2552-7126.

Niniejszy artykuł skupia się na analizie zjawiska wielokulturowości w kontekście miast oraz badaniu interakcji międzykulturowych w przestrzeni publicznej. Ukazuje wyniki badań, które miały na celu zrozumienie, jak różne kultury współistnieją w miastach i jakie są wzajemne relacje między nimi. Przedstawia zjawiska kulturowego pluralizmu, dialogu międzykulturowego oraz konfliktów i synergii wynikających z różnic kulturowych w przestrzeni miejskiej. Wyniki przedstawionych badań wskazują na istnienie złożonych procesów społecznych związanych z wielokulturowością miast, takich jak adaptacja, asymilacja, akceptacja, opór czy konflikty między różnymi kulturami. Duże znaczenie ma również ukazanie kontekstu społeczno-kulturowego, historycznego, ekonomicznego i politycznego dla zrozumienia zjawiska wielokulturowości w przestrzeni miejskiej.

Artykuł ma na celu przyczynienie się do rozwoju interdyscyplinarnych badań nad współistnieniem różnych kultur w przestrzeni miejskiej, a także do zgłębiania złożoności procesów interakcji międzykulturowych w przestrzeni publicznej. Przedstawione wyniki mogą być użyteczne dla badaczy, urbanistów, planistów, polityków oraz innych praktyków zajmujących się tematyką wielokulturowości i przestrzeni miejskiej



Rys. 1. Obecne problemy i możliwe skutki braku rozwinięcia integracji kulturowej [O. Kłosowska]

2. CEL, ZAKRES, METODYKA

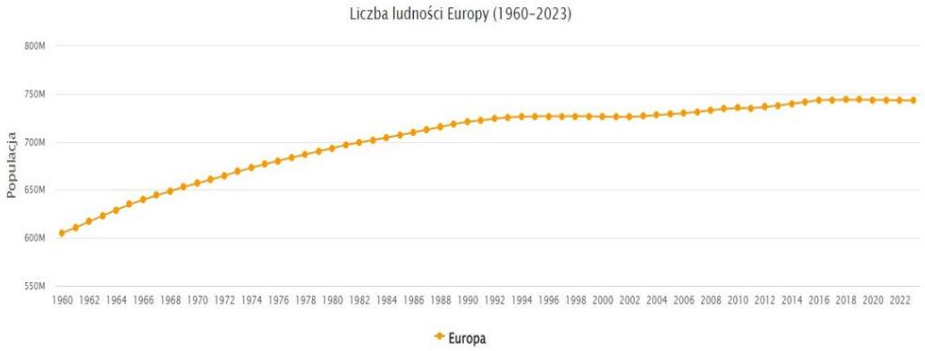
Celem tekstu jest określenie wpływu wielokulturowości na rozwój oraz funkcjonowanie miast, przeanalizowanie korzyści oraz wyzwań związanych z tą różnorodnością. W artykule omówiono terytoria Europy, ze szczególnym uwzględnieniem miast austriackich. Przeanalizowano zarówno różnorodność etniczną, jak i kulturową, mieszankę tradycji i obyczajów oraz opisano kwestie integracji społecznej, a przede wszystkim tworzenie tożsamości miast. Użyto różnych metod badawczych oraz analiz, które wspierają tezę oraz w późniejszym etapie same nasuwają wnioski. Metody-

ka zagadnienia obejmuje również analizę literatury oraz dokumentów państwowych, które normują prawa mniejszości narodowych na terenie Europy. Szczegółowy opis metody badawczej zastosowanej w artykule znajduje się w podrozdziale piątym.

3. WSPÓŁISTNIENIE KULTUR

3.1. Ludność Europy

Współistnienie różnych kultur w przestrzeni miejskiej jest obecnie nieodłącznym elementem współczesnych miast-miejsc, w których kultury pochodzące z różnych części świata spotykają się, mieszają i oddziałują na siebie nawzajem. Zjawisko to jest wynikiem procesów globalizacji, migracji ludności oraz rosnącej mobilności społeczeństw. W miastach można zaobserwować zróżnicowanie kulturowe zarówno na poziomie lokalnym, jak i globalnym, co sprawia, że wielokulturowość miast staje się jednym z najważniejszych wyzwań społecznych i badawczych XXI w. Analiza zjawiska wielokulturowości w kontekście miast jest złożonym zadaniem, które wymaga interdyscyplinarnego podejścia różnych dziedzin, takich jak socjologia, antropologia, psychologia społeczna, geografia, urbanistyka czy politologia. Współistnienie różnych kultur w przestrzeni miejskiej nie tylko niesie ze sobą wyzwania, takie jak konflikty, wykluczenie czy asymilacja, ale również otwiera nowe możliwości, takie jak tworzenie nowych form dialogu, współpracy i kreatywności między różnymi kulturami.



Rys. 2. Wykres przedstawiający liczbę ludności Europy [Ludność Europy 2023]

Europa stale się zmienia – nie tylko pod względem ekonomicznym, rozwojowym, ale także demograficznym. Cywilizacja europejska to pewien rodzaj historycznej całości, łączącej Europejczyków z zamieszkiwanym kontynentem. Za podstawę cywilizacji przyjęto elementy kultury starożytnej Grecji oraz cesarstwa rzymskiego

wraz z panującym tam chrześcijaństwem. Pomimo tych wspólnych, głęboko zakorzenionych tradycji dzisiejsza Europa jest zróżnicowana oraz zmienia się jej znaczenie i miejsce we współczesnym świecie. Stary Kontynent zamieszkuje obecnie 447,7 mln osób, co stanowi 10,4% ogólnej liczby ludności świata (dane z 2022 r.) [Eurostat 2023]. Ludność zamieszkująca obszary 46 niepodległych państw tego kontynentu jest zróżnicowana etnicznie, językowo, wyznaniowo oraz pod względem struktury płci i wieku. Wynika to z różnorodnych, a niekiedy dramatycznych procesów społecznych i gospodarczych, które kształtowały nasz kontynent w przeszłości. Przeważająca większość ludności Europy należy do rasy białej. Niewielkie dziś grupy ludności rasy żółtej zamieszkują od wieków nad Wołgą – Kałmucy, na Krymie – Tatarzy, a w Laponii na północy Półwyspu Skandynawskiego – Lapończycy.

3.2. Grupy językowe Europy

Na stosunkowo niewielkim kontynencie, jakim jest Europa, żyje dzisiaj ok. 100 narodów. Pojęciem naród określa się „wspólnotę ludzi mających wspólną przeszłość historyczną i kulturową, mówiącą tym samym językiem i zamieszkującą to samo terytorium. Jeżeli na terenie państwa zamieszkiwanego przez jeden naród wyróżniają się inne odrębne grupy narodowe, to określa się je mianem mniejszości narodowej albo mniejszości etnicznej" [Encyklopedia PWN].

Tereny Europy uznawane są za jedne z najbardziej zróżnicowanych regionów językowych na świecie. Skutkami długotrwałej oraz skomplikowanej historii są obecnie bogato występujące dialekty oraz bogactwo językowe. Ewolucja grup językowych stanowi zagadnienie, które można prześledzić na przestrzeni wieków, uwzględniając wiele czynników – migracje ludów, zmiany polityczne i społeczne oraz wpływy kulturowe. Początkowo języki indoeuropejskie tworzyły podstawę dla wielu współczesnych języków europejskich. Okres starożytny naniósł wpływ języka łacińskiego dzięki Rzymowi oraz ekspansji języków germańskich na zachodnich obszarach. Dodatkowo inwazje i migracje plemion, takich jak Słowianie oraz Celtowie, miały znaczenie dla kształtowania się krajobrazu językowego. Współczesna Europa jest domem dla wielu różnorodnych grup językowych, od języków romańskich po słowiańskie i celtyckie [Rybińska 2017].

W czasach współczesnych, na tle zróżnicowanej wielonarodowo w Europie można wyróżnić kilka państw, które można określić jako kraje historycznie wielonarodowe. Pierwszym z nich jest Belgia, w której północną część kraju zamieszkują Flandrowie używający języka flamandzkiego, a część południową Walonowie posługujący się językiem francuskim. Drugim krajem jest Wielka Brytania, w której mieszkają Anglicy, Szkoci, Irlandczycy i Walijczycy; językiem urzędowym jest angielski, ale zachowały się języki mniejszościowe: walijski, szkocki. Dobrym przykładem może być również wielokulturowa Hiszpania zamieszkiwana m.in. przez Basków i Katalończyków). W niektórych państwach obok miejscowej ludności

występuje duża grupa ludności napływowej i wówczas te państwa również należy uznać za wielonarodowe. Należą do nich m.in.: Estonia, Łotwa, Luksemburg, Francja, Niemcy, Holandia, Austria oraz Szwajcaria.

Jednym z procesów, który objął Europę w ostatnich kilkudziesięciu latach, są ruchy migracyjne, tj. przemieszczanie się ludności między państwami w celu zmiany miejsca pobytu. Większość państw w Europie ma dodatnie saldo migracji, co oznacza, że imigracja (przyjazdy ludności) jest wyższa niż emigracja (można wyróżnić kilka rodzajów migracji, np. migracja zarobkowa).

Ludność Europy posługuje się językami należącymi do trzech rodzin językowych: indoeuropejskiej, uralskiej i ałtajskiej. Z rodziny języków indoeuropejskich wywodzą się trzy grupy językowe: romańska, germańska i słowiańska mające w Europie największy zasięg. Językiem izolowanym, tzn. niemającym pokrewieństwa z innymi, jest baskijski używany przez grupę ludności żyjącą w zachodniej części Pirenejów[1].

Języki romańskie wytworzyły się z połączenia łaciny z lokalnymi językami występującymi na terenach objętych wpływami imperium Romańskiego. Romanizacji podlegały obszary leżące w basenie Morza Śródziemnego i nad Dunajem. Do tej grupy języków należą: włoski, francuski, hiszpański, portugalski, rumuński, a także kataloński i galicyjski na Płw. Iberyjskim. Do grupy języków germańskich można zaliczyć: angielski, niemiecki, duński, niderlandzki, szwedzki, norweski i islandzki. Z kolei języki słowiańskie swym zasięgiem obejmują prawie cały region Europy Wschodniej, obszary leżące na pograniczu z Europą Zachodnią i większą część Półwyspu Bałkańskiego. Do tej grupy należą m.in. języki: rosyjski, ukraiński, białoruski, polski, czeski, słowacki, serbski, chorwacki, bułgarski, słoweński, macedoński. W północno-wschodniej części Europy, nad Morzem Bałtyckim, żyją grupy ludności posługujące się językami bałtyckimi (litewskim i łotewskim) oraz językami ugrofińskimi (fińskim i estońskim). Do tej grupy należy także język węgierski, który jest w użyciu na Węgrzech- położonych w centralnej części Europy. W południowej części Półwyspu Bałkańskiego występują trzy odrębne języki: grecki, albański i turecki.

Języki europejskie w formie pisanej wykorzystują trzy alfabety: grecki, łaciński i cyrylicę. Kilka języków europejskich – głównie w czasach kolonialnych – zostało przeniesionych na inne kontynenty i później stały się one językami urzędowymi w wielu nowo powstałych państwach. Obecnie najbardziej rozpowszechniony jest język angielski, który uznaje się za język światowy.

3.3. Zróżnicowanie wyznaniowe Europy

Ważnym elementem społecznym wpływającym na życie ludzi jest przynależność do danej grupy wyznaniowej. Religia oraz poglądy wyznaniowe mają znaczny wpływ na społeczeństwo, kulturę oraz politykę. Trzeci aspekt jest punktem niezwykle

[1] Basków uznaje się za jedyną rdzenną nieindoeuropejską grupę ludności w Europie.

ważnym, gdyż na przestrzeni wieku na tych płaszczyznach dochodziło do wielu spięć wyznaniowo-politycznych. Dlatego warto rozważyć kilka kluczowych aspektów tego zjawiska, zaczynając od przeszłości. Historyczne podziały doprowadziły do powstania dużych odłamów tej religii. Ważnym aspektem jest przeanalizowanie problemu wielości religii oraz wyznań. Dzisiaj w określonych regionach lub państwach mieszkają większe lub mniejsze grupy wyznawców jednego z odłamów chrześcijaństwa. Katolicy zamieszkują głównie we Włochy, Francje, w Hiszpanie, Portugalie oraz Polskę. Protestanci stanowią duży odsetek społeczeństwa m.in. w Szwecji, Holandii i Niemczech. Z kolei prawosławie jest rozpowszechnione na wschodzie Europy, w tym Bułgarii i Rumunii. Muzułmanie zamieszkują przede wszystkim Bośnię i Hercegowinę oraz Półwysep Krymski. To zróżnicowanie wynika częściowo z historii migracji, kolonizacji oraz handlu, które miały swój udział w rozprzestrzenianiu się różnych wierzeń na odległe tereny. Drugim istotnym aspektem jest wpływ religii na kulturę oraz dziedzictwo Europy. Wielu ludzi różnych regionów identyfikuje się z religijnymi korzeniami i wartościami, które kształtują ich sposoby myślenia, tradycje rodzinne oraz celebracje. Dodatkowo struktury wyznaniowe wpływają na postrzeganie wizji zakładania rodziny, co skutkuje dodatkowymi rozłamami międzykulturowymi. Rodziny z wyznań katolickich oraz prawosławnych w największym stopniu charakteryzują się skłonnością do zakładania rodzin wielodzietnych. Przekonania te wywodzą się z wielopokoleniowych przekonań oraz tradycji przekazywanych w rodzinach tych wyznań [Liedke 2017]. Kościoły i katedry stanowią ważne punkty orientacyjne w europejskim krajobrazie miejskim i są świadectwem długotrwałego wpływu religii na architekturę oraz sztukę.

Badanie interakcji międzykulturowych w przestrzeni publicznej jest jednym z kluczowych aspektów analizy wielokulturowości w miastach. Przestrzeń publiczna, np. place, ulice, parki czy inne miejsca dostępne dla wszystkich obywateli, to miejsce, gdzie różnorodne kultury spotykają się, komunikują, tworzą relacje i wytwarzają kulturowe praktyki. Wyniki badań terenowych przeprowadzonych w miastach na różnych kontynentach potwierdzają, że interakcje międzykulturowe w przestrzeni publicznej są złożonym zjawiskiem, które jest kształtowane przez wiele czynników. Zachowania, komunikacja, wizerunek kultury oraz inne aspekty interakcji międzykulturowych w przestrzeni miejskiej są związane z kulturowym kontekstem społecznym, historycznym, ekonomicznym i politycznym miasta, w którym się odbywają. Przykładowo w miastach o długiej tradycji migracyjnej interakcje międzykulturowe mogą być bardziej zaawansowane i zróżnicowane z uwagi na długoletnią obecność różnych kultur i rozwinięte formy współistnienia. Natomiast w miastach o mniejszym zróżnicowaniu kulturowym interakcje międzykulturowe mogą być bardziej wyjątkowe i wymagać mogą większych wysiłków w budowaniu dialogu i zrozumienia. Badanie interakcji międzykulturowych w przestrzeni publicznej pozwala na identyfikację różnych form kontaktów między kulturami, takich jak akceptacja, tolerancja, asymilacja, separacja czy konflikty [Straczuk 2006].

4. REGULACJE PRAWNE

Problem różnorodności oraz mniejszości narodowych jest znany i rozważany przez władze od wielu lat. Pierwsze wzmianki na temat regulacji prawnych dotyczące mniejszości narodowych sięgają XVI w., kiedy to został ustanowiony pierwszy dokument – traktat augsburski – który ustanowił konwencję mniejszości religijnych. Pokój augsburski zakończył pierwszy okres wojen religijnych między katolikami a luteranami na terenach Niemieckich. Został zawarty na sejmie „Rzeszy w Augsburgu 25 września 1555 r.", podpisany przez cesarza Karola V. Na mocy postanowień pokojowych „Na terenach niemieckich zalegalizowano luteranizm i wprowadzono zasadę cuius regio, eius religio (czyj kraj, tego religia) – od tej pory wyznaniem obowiązującym poddanych było wyznanie ich władcy" [Suchodolski 2015]. Ustanowienie pokoju augsburskiego przyczyniło się również do złagodzenia napięć religijnych w Rzeszy, ale równocześnie do pogłębienia wewnętrznego rozbicia politycznego Niemiec. Ukazał też wady, m.in. niemoc władzy cesarskiej – „Ustanawiamy zatem, rozporządzamy, chcemy i rozkazujemy, aby odtąd nikt [...] z jakichkolwiek przyczyn [...] z drugimi nie spierał się, nie wojował, ale tylko jedna strona (stan) drugą powinna pozostawić przy następujących religijnych i ogólnych postanowieniach ułożonego pokoju powszechnego" [Suchodolski 2015]. Stanowił również zaprzeczalnie o wolności sumienia jednostki ludzkiej oraz jego indywidualnej tolerancji. W Europie Środkowej i Wschodniej po zakończeniu I wojny światowej ustanowiono Ochronę rasowych, językowych i religijnych mniejszości [w tych państwach. Umowy te koncentrowały się wokół wolności osobistej i prawa do życia, równości wobec prawa oraz prawa do posługiwania się językiem ojczystym. Jednak ten system ochrony został podważony po dojściu do władzy Hitlera, gdyż odnosił się tylko do nowo powstałych państw oraz Niemiec. Jednak wraz z upadkiem Ligi Narodów znikły też te jednostronne i dla wielu krzywdzące postanowienia [Zajęcki 2008].

Po II wojnie światowej, w wyniku współpracy międzynarodowej, wypracowano rozległy system ochrony praw człowieka. 10 grudnia 1948 r. przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych została zatwierdzona Powszechna Deklaracja Praw Człowieka [Komitet Redakcyjny 1948]. Zgromadzenie Ogólne ogłosiło opinii publicznej, że „jako wspólny najwyższy cel wszystkich ludów i wszystkich narodów, aby wszyscy ludzie i wszystkie organy społeczeństwa mając stale w pamięci niniejszą Deklarację – dążyły w drodze nauczania i wychowywania do rozwijania poszanowania tych praw i wolności i aby zapewniły za pomocą postępowych środków o zasięgu krajowym i międzynarodowym powszechne i skuteczne uznanie i stosowanie tej Deklaracji zarówno wśród Państw Członkowskich, jak i wśród narodów zamieszkujących obszary podległe ich władzy" [Komitet Redakcyjny 1948]. Niestety, wydany dokument tak samo jak Karta Narodów Zjednoczonych nie uwzględniły praw mniejszości narodowych. Stały się jednak inspiracją do tworzenia nowych dokumentów na szczeblu międzynarodowych. Następny dokument

został ogłoszony dopiero 16 grudnia 1966 r., pod nazwą „Międzynarodowego Paktu Praw Obywatelskich i Politycznych", który nałożył na wszystkie państwa nakaz przestrzegania praw mniejszości zamieszkujących terytorium danego kraju. Zgodnie z treścią tego dokumentu (art. 27) „każdy członek mniejszości ma prawo do własnego życia kulturalnego, posługiwania się własnym językiem oraz do wyznawania własnej religii. Ponadto wszystkie narody mają prawo do samostanowienia oraz zakazuje się jakiejkolwiek dyskryminacji ze względu na wiek, płeć, rasę czy poglądy polityczne". W roku 1996 Pakt został ratyfikowany przez 133 państwa.

W systemie ochrony praw człowieka duże znaczenie mają umowy międzynarodowe. Wiodącym przykładem może być Deklaracja w sprawie likwidacji wszelkich form dyskryminacji rasowej z 1963 r. Jej projekt opracowała Podkomisja do Spraw Zapobiegania Dyskryminacji i Ochrony Mniejszości, zweryfikowała ją Komisja Praw Człowieka. Równolegle rozpoczęto prace nad uchwaleniem Międzynarodowej Konwencji w sprawie likwidacji wszelkich form dyskryminacji rasowej (21 marca 1965 r.). Mimo że nie zawiera ona żadnych artykułów odnoszących się do mniejszości, służy do ich ochrony. Konwencja zawiera więcej postanowień dotyczących ochrony praw mniejszości niż wydany wcześniej Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych. W art. 4 stwierdza się, że „Państwa – Strony potępiają wszelką propagandę i wszystkie organizacje oparte na ideach lub teoriach wyższości jednej rasy albo grupy osób jednego koloru lub pochodzenia etnicznego, albo które usiłują usprawiedliwić lub popierać nienawiść rasową dyskryminację w jakiejkolwiek formie, i podejmą natychmiastowe, pozytywne środki zmierzające do usunięcia wszelkiego zachęcania do takich działań lub wszelkich czynów odnoszących się do takiej dyskryminacji i w tym celu […]" [Załącznik do międzynarodowej konwencji w sprawie likwidacji wszelkich form dyskryminacji rasowej: 3). Powszechnie znany jest również Międzynarodowy Pakt Praw Ekonomicznych, Społecznych i Kulturalnych"[2] z 16 grudnia 1966 r. [Dz.U. 1977, nr 38, poz. 167], który również nawiązuje do praw mniejszości w sferze działań kulturalnych oraz ekonomicznych. Prawa mniejszościowe znalazły swoje miejsce w dokumentach KBWE[3]. W roku 1975 w Helsinkach został zaakceptowany akt końcowy Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie. W 1990 r. w Kopenhadze do dokumentu dodano jeszcze postanowienia końcowe o prawach, jakie posiadają mniejszości narodowe, czyli: „prawo do wolności, własnej tożsamości narodowej, języka, utrzymywaniu i tworzeniu własnych organizacji, instytucji oświatowych, kulturalnych, brania udziału w życiu społecznym" [Jach 2017]. Ujęty w 1976 r. Protokół Opcyjny do Międzynarodowego Paktu Praw Obywatelskich i Politycznych ma duże znaczenie dla rozległego systemu ochrony praw człowieka i mniejszości narodowych. Protokół uwzględnia możliwość składania skarg, kiedy to zostaną naru-

[2] Pakt konkretyzuje katalog praw zawartych w Powszechnej Deklaracji Praw Człowieka – w części dotyczącej praw społecznych. Uchwalony został w 1966 r. przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych, wszedł w życie w 1976 r.

[3] KBWE – Konferencja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie.

szone prawa człowieka do Komitetu Praw Człowieka ONZ. Skargi mogą być składane tylko poprzez jednostki. Ważnym aspektem jest fakt, iż umowy były tworzone w momencie rozgrywania się walk ideologicznych toczących się pomiędzy Wschodem a Zachodem. Na skutek tego nowo ustanowione przepisy nie były akceptowane przez państwa komunistyczne, które zakazywały kontroli wewnątrzpaństwowej. „Państwa za „żelazną kurtyną" nie miały więc możliwości pełnego korzystania z tych ustaw. Dopiero po upadku komunizmu sytuacja trochę się wyklarowała i zostały powołane do życia bardziej szczegółowe i dotyczące już wyłącznie mniejszości narodowych dokumenty, które dotyczyły też państw byłego bloku komunistycznego [Sozański 1998]. Zdaniem Stanisława Pawlaka należy wyodrębnić kilka najważniejszych dokumentów, które stanowiły największy wpływ na sytuację mniejszości narodowych [Pawlak 2001: 52-59]. Deklaracja w sprawie praw osób należących do mniejszości narodowych lub etnicznych, religijnych i językowych (Rezolucja 47/135 przyjęta przez Zgromadzenie ONZ) z dnia 10 grudnia 1992 r. nie stanowi traktatu międzynarodowego, to wiąże moralnie państwa między sobą. Zadaniem tej deklaracji jest ochrona narodowej tożsamości. Umożliwia naukę języka ojczystego, posługiwania się nim, podtrzymywania tradycji czy kultury oraz reprezentowania interesów poprzez udział w wyborach.

Kolejny dokument ochrony praw mniejszości inicjatywy środkowowschodniej został podpisany w Turynie 19 listopada 1994 r. W myśl art. 1 „Państwa uznają istnienie mniejszości narodowych jako takich, uważając je za integralną część społeczeństwa, w którym żyją, oraz gwarantują właściwe warunki dla popierania ich tożsamości. A zatem […] mniejszość narodowa oznacza grupę mniejszą liczebnie od pozostałej części ludności w danym państwie, mają etniczne, religijne lub językowe cechy odróżniające ja od pozostałej części ludności i kierują się wolą zachowania własnej kultury, tradycji, religii lub języka" [Pawlak 2001: 189-194]. Państwa goszczące migrantów gwarantują im zapewnienie ochrony na rzecz mniejszości w każdej sferze życia, które zostały opisane w pozostałych artykułach. Konwencja ta została uchwalona na rzecz ochrony mniejszości narodowych, zawarta w Strasburgu 1 lutego 1995 r. w ramach Rady Europy i jest traktatem międzynarodowym. Obecnie jest jednym z najbardziej dopracowanych dokumentów w tej dziedzinie. Podano kryteria, poprzez które powinna przebiegać identyfikacja osób należących do mniejszości narodowych.

Wszystkie wymienione umowy, konwencje zawierają na swoich kartach szereg aktów prawnych dotyczących ochrony mniejszości oraz udzielania pomocy materialnej bądź traktowania równo wszystkich obywateli. Każde państwo musi przestrzegać tych praw na swoim terytorium, ponieważ wymagania te wynikają z prawa międzynarodowego.

Osobną kwestią i jednocześnie najważniejszym problemem systemu ochrony praw mniejszości jest szeroko rozumiane ujęcie definicyjne mniejszości narodowych. Nie jest możliwe dojście do porozumienia bez wcześniejszego ujednolicenia istotnych definicji. Samo pojęcie mniejszości narodowej wytwarza wiele problemów. Codziennie słyszana fraza nie ma swojej jednoznacznej definicji. Próba opi-

sania definicji mniejszości narodowych trafiła na obrady podczas Zgromadzenia Rady Europy w 1994 r. Kryteria, które zostały przyjęte oraz ustanowione, uznawane były za najpełniej oddające cechy mniejszości. Według tej definicji mniejszością narodową jest „grupa mniejszościowa, która jest liczebnie mniejsza od reszty mieszkańców danego państwa, której:

a) członkowie zamieszkujący terytorium państwa są, lub nie jego obywatelami, posiadają długotrwałe i silne więzi z tym państwem,
b) posiadają etniczne, kulturowe, religijne i językowe cechy wyróżniające ich od reszty ludności,
c) wyrażają swoje pragnienie uznania ich za mniejszość" [Dz.U. 2005, nr 17, poz. 141].

Każdy może do tego dołożyć swoje wewnętrzne kryteria, m.in. pochodzenie, język czy wyznanie. Dla niektórych może być to kryterium historyczne, geograficzne czy ilościowe. Wyróżnia się także kryteria subiektywne, do których zalicza się poczucie wspólnoty, odrębności oraz solidarności. Wszystkie kryteria ciasno oplatają się z poczuciem identyfikacji. Nietrudno zauważyć, iż każde państwo mające na swoim terytorium mniejszości narodowe posługuje się własnymi regulacjami, które zależne są od procentu mniejszości. Dobrym przykładem wewnętrznych ustaw są Węgry i Estonia. Są to państwa, na których terytoriach przebywa wiele mniejszości narodowych. Polityka takich państw musi więc poświęcić więcej uwagi kwestiom związanym z respektowaniem praw mniejszości. Zatem ważne zdefiniowanie pojęcia wielokulturowości oraz regulacje wewnątrzpaństwowe gwarantujące integrację społeczną. Na terenach wielu państw w dalszym ciągu ważnym problemem są kwestie związane z integracją. Przykład mogą stanowić między Rosjanie zamieszkujący Estonię czy Baskowie, Hiszpanie oraz Niemcy w Górnej Adydze. W każdym państwie sytuacja ta wygląda odmiennie. Na przestrzeni ostatnich lat myśl o ochronie mniejszości narodowych nabiera coraz większego znaczenia. Prawo wciąż się zmienia. W obecnej Europie nie ukształtowało się jak jednakowe podejście do mniejszości narodowych. Duże znaczenie ma fakt odmiennego rozumowania terminu mniejszość narodowa. Stwarza to problem z tworzeniem praw, a także bariery z wcielaniem w życie ustaw. W takich wypadkach państwa stosują politykę traktatów oraz porozumień dwustronnych. Istotną rolę tworzy chęć przezwyciężenia problemów, m.in. wcielanie oraz respektowanie ustaw w życiu codziennym oraz stwarzanie konwencji (np. UNESCO). Zobowiązuje to państwa do przestrzegania uchwalonych w praw [Elias 2009).

Podsumowując, dzisiejsza Europa, choć dąży do ujednolicenia, to dzieli system na dwie kategorie. Pierwszą grupą są osoby, które należą do mniejszości oraz korzystają z praw. Osoby te uczestniczą w życiu społecznym oraz są lojalni wobec kraju zamieszkania. Drugą grupę stanowi społeczność, których celem jest dążenie do autonomii, suwerenności.

5. BADANIA ŚRODOWISKOWE

5.1. Wstęp – informacje podstawowe

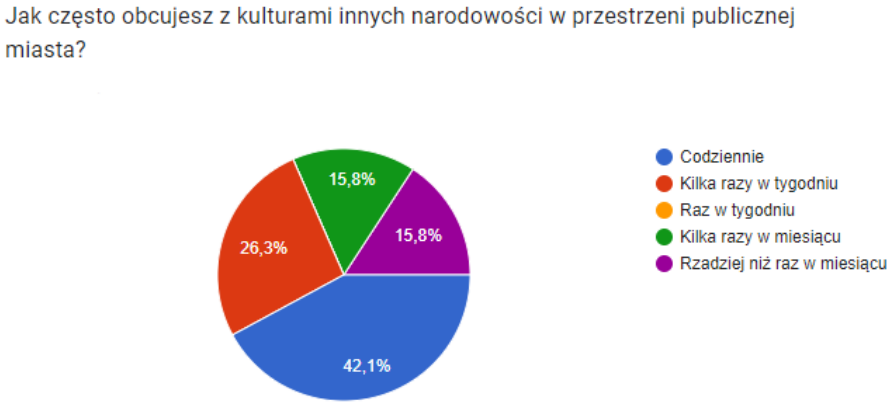
Mając na celu uzyskanie opinii społecznej na temat wpływu współistnienia różnych kultur w przestrzeni miejskiej oraz analizy zjawiska wielokulturowości w kontekście miast i badanie interakcji międzykulturowych w przestrzeni publicznej, przeprowadzona została anonimowa ankieta skierowana do opinii publicznej w różnym wieku oraz ze zróżnicowanym miejscem zamieszkania. Badanie zostało podzielone na cztery części. Pierwsza to ankieta demograficzna dotycząca podstawowych informacji. Druga część odnosi się do wpływu wielokulturowości. Część trzecia dotyczy problemu migracji, kolejna zaś kształtowania przestrzeni miejskiej. Grupa badawcza stanowiła 100 osób, w której 80% ankietowanych stanowiły osoby młode w kategorii wiekowej 18-25 lat, zamieszkująca obszary miejskie z ludnością powyżej 100 tys. mieszkańców. Kolejno 10,5% stanowiły osoby w przedziale 26-35 lat, taki sam procent ankietowanych mieści się w kategorii wiekowej 46-55 lat. W ankiecie wzięły udział osoby z różnorodnym stopniem wykształcenia. Ponad połowa ankietowanych to osoby z wykształceniem wyższym magisterskim, pracujące w większości na umowę o działo bądź zlecenie. Wśród ankietowanych znalazły się również osoby młodsze, które w dalszym ciągu są w trakcie edukacji. Dzięki różnicowanemu gronu ankietowanych możliwe jest uzyskanie szerszego oglądu badanych problemów.

5.2. Wielokulturowość

Wielokulturowość to zjawisko, w którym różne kultury, etniczności i tradycje współistnieją w jednym społeczeństwie lub regionie- może przyczynić się do wzrostu różnorodności i bogactwa kulturowego społeczeństwa poprzez wymianę idei, zwyczajów i wartości. Niekiedy prowadzi do powstania unikalnej mieszanki kulturowej, która może być źródłem nowatorskich rozwiązań i twórczości. Część druga ankiety składałs się z ośmiu pytań oraz obejmowała omówioną tematykę wielokulturowości oraz jej wpływu na wzrost bogactwa oraz różnorodności kulturowej. Pierwsze pytanie – ocena stopnia wielokulturowości w zamieszkiwanym mieście, stanowiło rozpoczęcie analizy opracowanego problemu. Odpowiedź na nie rozłożyła się równomiernie. 26,3% uważa poziom wielokulturowości w swoim mieście za bardzo wysoki, 42,1% za wysoki, a 26,3% za średni. Jedynie niewielki odsetek badanych nie zauważa zjawiska wielokulturowości na swoim terenie zamieszkania. Pytanie to odpowiada na przedstawiony w artykule problem. Wielokulturowość występuje w coraz większej liczbie miast, a co ważniejsze – jest zjawiskiem zauważalnym przez mieszkańców danych regionów. Istotnym punktem odniesienia jest fakt, że ponad 94% ankietowanych zauważa to zjawisko u siebie w mieście, co stanowi punkt wyjścia do dalszej analizy problemu.



Rys. 3. Diagram pochodzący z ankiety badawczej na temat wielokulturowości w miejscu zamieszkania ankietowanych [O. Kłosowska]



Rys. 4. Diagram pochodzący z pracy badawczej, obrazujący interakcję międzykulturową w przestrzeni miejskiej [O. Kłosowska]

Analizując dalszą część drugiej części badania – diagram przedstawiony na rys. 4 ukazuje, jak duży odsetek społeczeństwa – ok. 45% – codziennie obcuje w przestrzeni publicznej z kulturami innej narodowości oraz uważa, że ta różnorodność ma znaczący wpływ na wzrost bogactwa kulturowego. Ponadto 68,4% ludności przebywa we wspólnych przestrzeniach z osobami innych kultur co najmniej kilka razy w tygodniu. Badania pokazują, że osoby przebywające stale bądź przez dłuższy czas w jednej przestrzeni nawiązują głębsze relacje. Dlatego tak ważne jest tworzenie większej ilości przestrzeni sprzyjających postojowi, odpoczynkowi, a co za tym idzie integracji w miastach. Pozwoli to mieszkańcom na zacieśnienie relacji międzyludzkich oraz międzykulturowych. Przebywanie z innymi kulturami pozwala na otwarcie się oraz integrację z osobami o odmiennych poglądach, ta teza po-

parta jest wynikami kolejnego pytania, drugiej części ankiety. W trzecim pytaniu ponad 94% ankietowanych zauważa, że istnieje wzajemnie porozumienie i tolerancja pomiędzy kulturami w zamieszkiwanym mieście. Jednak ponad 60% badanych nie zna żadnych instytucji, organizacji ani działań, które mogą promować współistnienie kultur na jednym obszarze.

5.3. Migracja

Część trzecia badania skierowana jest do osób przebywających poza terenami swojego kraju – migrantów. Opisuje rodzaj migracji oraz poczucie akceptacji poza granicami kraju. W wymienianych przez ankietowanych powodach migracji dominuje motyw zarobkowy – 80% ankietowanych przebywających poza granicami wyemigrowało w poszukiwaniu pracy oraz polepszeniu warunków życia. 45% migrujących respondentów osiedliło się na obszarach miejskich powyżej 100 tys. mieszkańców. 40% ankietowanych czuje się w pełni akceptowana przez kulturę dominującą, jednak taki sam odsetek ankietowanych odczuwa czasami brak równości oraz niezrozumienie wokół otaczających ją innych kultur. Jedynie 10% ankietowanych nie czuje się zaakceptowana przez kulturę dominującą.



Rys. 4. Diagram pochodzący z ankiety badawczej [O. Kłosowska]

5.4. Przestrzeń miejska

Ostatnia część ankiety dotyczyła pytań na temat kształtowania przestrzeni miejskiej – jej obecnym stanie oraz sugestii poprawy poszczególnych jej elementów. Większość ankietowanych pozytywnie zapatruje się na przebywanie w przestrzeniach miejskich z dużą ilością zieleni – takie jak parki, skwery, alejki bądź inne formy naturalnego krajobrazu. Jedynie 15% wszystkich ankietowanych w preferowanych rodzajach przestrzeni miejskiej wskazało budynki użyteczności publicznej. Istotnymi udogodnieniami na terenach zielonych są ogrody publiczne (63%), aran-

żacja małą architekturą – ławkami (52%) oraz ścieżki rowerowe (31%). Ponad 80% ankietowanych odwiedza przestrzeń publiczną co najmniej raz w tygodniu i uważa swój obszar miejski za zróżnicowany kulturowo.

6. DYSKUSJA

Przeprowadzone badanie ukazuje, z jakimi barierami oraz wyzwaniami spotykają się osoby stanowiące mniejszość kulturową. Ukazuje braki w przestrzeni miejskiej oraz strukturze organów administracyjnych. Badanie środowiskowe w wyraźny sposób pokazuje, że ankietowani zauważają duży stopień wielokulturowości w swoich miastach, jednak nie są powiadamiani oraz uświadamiani o istniejących instytucjach oraz organizacjach bądź wydarzeniach promujących integrację wielokulturową. Ponad 60% ankietowanych wyraziło chęć uczestnictwa w wymienionych wydarzeniach oraz zaproponowało swoje rozwiązania, które mogłyby pozytywnie wpłynąć na rozwój integracji. Ponad połowa ankietowanych za najlepszą inicjatywę uznała organizację różnego rodzaju festiwali kulturowych, spotkań grup etnicznych bądź wykładów uświadamiających. Równie często inicjatywą proponowaną przez ankietowanych były programy wolontariackie oraz organizowanie aktywności na istniejących przestrzeniach zielonych w miastach. Przy obecnym problemie „betonozy" miast może stanowić to istotny problem oraz wyzwanie, przed jakimi stają władze lokalne oraz struktury administracyjne na wyższych szczeblach, np. krajowych. Wszystkie aspekty mają stanowić bezpieczne oraz funkcjonalne rozwiązania przynoszące widoczne efekty. Wzrost wzajemnego zrozumienia międzykulturowego niesie za sobą pozytywne aspekty dla wszystkich mieszkańców. Osoby przybywające z innych krajów mogą zyskać lepsze zrozumienie oraz pomoc na pierwszych etapach asymilacji w nowym kraju, natomiast dla osób zaliczanych do dominującej kultury może być to okazja na poszerzenie wiedzy oraz przełamanie barier kulturowych. Przynosi to pozytywne efekty dla władz, gdyż wielokulturowość wpływa na bogactwo kulturowe danego kraju.

7. WNIOSKI I PODSUMOWANIE

Każdy kraj oraz każde miasto mające wielu migrantów zobowiązane jest do dostosowania się do życia w zróżnicowanym społeczeństwie. Wyzwania są podobne i zazwyczaj dotyczą mieszkalnictwa, komunikacji oraz wykorzystywania różnych zasobów, które każde państwo ma do dyspozycji. Dużym problemem dla mieszkańców w wielokulturowych miastach jest dostępność miejsc pracy. Nie zawsze prawa przysługujące obywatelom oraz przedstawicielom różnych nacji są równe, co może powodować konflikty. Na przestrzeni ostatnich lat można zaobserwować zjawisko większej wrażliwości władz na przedstawiony problem. Powstają pisma oraz dokumenty regulujące prawa i obowiązki wszystkich obywateli oraz migran-

tów, mające na celu wyeliminowanie napięć międzykulturowych oraz wprowadzenie spokoju i ładu wewnątrz miast bądź na wyższym szczeblu – państw. Przedstawione działania oraz elementy proponowane do wprowadzenia na terenach wielokulturowych, odnoszą się do kluczowych barier, które wstrzymują oraz hamują rozwój oraz integrację kulturowa. Wszystkie proponowane inicjatywy cechuje łatwość organizacji, chęć mieszkańców do udziału w takich inicjatywach, a w przypadku tworzenia nowych przestrzeni zielonych dodatkowo rozwiązanie dodatkowego problemu „betonozy" miast.

LITERATURA

Dołowy-Rybińska N., 2017, *Krajobrazy językowe mniejszości językowych Europy*, „Kultura Współczesna", nr 4(97).

Dz.U. 2005, nr 17, poz. 141, Ustawa z dnia 6 stycznia 2005 r. Przepisy ogólne – Mniejszości narodowe i etniczne oraz język regionalny.

Ellias A., 2009, *Minority Nationalist Parties and European Integration*, Routledge, London–New York.

Jach A., 2017, *Akt końcowy KBWE i jego wpływ na instytucjonalizację ruchu praw człowieka w krajach Europy Środkowo-Wschodniej w perspektywie porównawczej 1975-1991 (wybrane aspekty)*, „Nowa Polityka Wschodnia", nr 2(13), s. 157-175.

Krasnowolski A., 2011, *Prawa mniejszości narodowych i mniejszości narodowych w prawie międzynarodowym i polskim- Opracowania tematyczne*, Kancelaria Senatu, Warszawa.

Liedke M., 2017, *Zróżnicowanie wyznaniowe, a podstawy prokreacyjne magnaterii Rzeczypospolitej w XVI i w pierwszej połowie XVII wieku*, Uniwersytet w Białymstoku, Białystok.

Pawlak S., 2001, *Ochrona mniejszości narodowych w Europie*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, s. 52-59.

Sozański J., 1998, *Prawa mniejszości narodowych w niepodległej Litwie, Łotwie i Estonii*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 1998, s. 96-97.

Straczuk J., 2006, *Kulturowe zróżnicowanie pogranicza – koncepcje porównawcze*, Wydawnictwo IFIS PAN, Warszawa.

Witkowski T., 2017, *Prawa mniejszości*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.

Wójcik Z., 2007, *Historia powszechna. Wiek XVI-XVII*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Zajęcki M., 2006. *Przedmiot Badań nauk historycznoprawnych(na przykładzie pokoju augsburskiego jako fenomentu historycznego i prawnego)*, Wydawnictwo KUL, Lublin.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Dz.U. 1969, nr 25, poz. 187. Ustawa z dnia 6 września 1969 r., Międzynarodowa Konwencja w sprawie likwidacji wszelkich form dyskryminacji rasowej (dostęp: 7.03.2023).

Dz.U. 1977, nr 38, poz. 167. Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych, z dnia 16 grudnia 1966 r. (dostęp: 7.03.2023).

Eurostat 2023, *Statystyka ogólna i regionalna*, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/bookmark/e9572305-224b-4fa0-bf0f-a039d44e272e?lang=en (dostęp: 20.04.2023).

Komitet redakcyjny (Paryż),1948, *Powszechna Deklaracja Praw Człowieka,* https://www.unesco.pl/fileadmin/user_upload/pdf/Powszechna_Deklaracja_Praw_Czlowieka.pdf (dostęp: 7.03.2023).

Liczba ludności Europy, 2023, *Wykres przestawiający liczebność ludności Europy w latach 1960-2023- wykres liniowy,* https://www.populationof.net/pl/europe/ (dostęp: 5.05.2023).

Platforma edukacyjna Ministerstwa Edukacji i Nauki. *Mniejszość Etniczna* https://zpe.gov.pl/a/przeczytaj/DlP7XfGsd (dostęp: 20.04.2023).

Suchodolski T., 2015, *Pokój, który stał się przyczyną wojny-rocznica podspisania pokoju augsburskiego*, https://histmag.org/pokoj-ktory-stal-sie-przyczyna-wojny-rocznica-podpisania-pokoju-augsburskiego-11925 (dostęp: 5.03.2023).

CO-EXISTENCE OF CULTURES IN URBAN SPACE: ANALYSIS OF MULTICULTURALITY IN THE CONTEXT OF CITIES AND RESEARCHING INTERCULTURAL INTERACTIONS IN PUBLIC

Summary

Every country and city with a large percentage of migrants in its structure is obliged to adapt to life in a diverse society. The challenges it faces are similar and typically relate to housing, communications and the use of the various resources that each country has at its disposal. The rights of citizens and representatives of different nations are not always equal, which may cause conflicts. In recent years, the phenomenon of greater sensitivity of the authorities to the above-mentioned problem can be observed. Letters and documents regu-lating the rights and obligations of all citizens and migrants are created, aimed at eliminat-ing intercultural tensions and introducing peace and order inside cities or at a higher level - countries. The presented activities and elements proposed to be introduced in multicultural areas refer to the key barriers that hold back and hinder development and cultural integra-tion. All the proposed initiatives are characterized by ease of organization, willingness of residents to participate in such initiatives.

Keywords: culture, multiculturalism, interaction, public space, migration

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.25

Agnieszka MATUSIK*

TENDENCJE ROZWOJU MIAST NADBRZEŻNYCH W KONTEKŚCIE ZMIAN KLIMATYCZNYCH

Zmiany klimatyczne i związany z nimi prognozowany wzrost poziomu mórz i oceanów jest jednym z bezpośrednich i istotniejszych zagrożeń dla funkcjonowania współczesnych miast. Konieczność egzystencji w strefach zagrożonych zarówno wymusza na decydentach nowe podejście do ochrony miast istniejących, jak i kreuje nowe koncepcje miast nadbrzeżnych. W artykule przedstawiono analizę dwóch tendencji urbanistycznych do budowania zrównoważonych miast nadbrzeżnych. Grupa pierwsza – metamorfoza urbanistyczna – opisuje działania podejmowane w obszarze miast istniejących i wpływające na znaczącą zmianę ich wizerunku. Grupa druga – kreacja urbanistyczna – odnosi się do tworzenia nowych struktur urbanistycznych i wprowadzania ich w nowatorski sposób w środowisko dotąd niezurbanizowane. Wdrażane rozwiązania do miast istniejących, jak i nowoprojektowanych mogą budować nową jakość i nowe typologie przestrzeni publicznych poprzez oparcie ich na ekologicznych i zrównoważonych zasadach rozwoju. Z tego względu mogą się stać elementem marketingu urbanistycznego i bazą dla budowania nowej tożsamości miast w kontekście postępujących zmian klimatu i zapotrzebowania na bezpieczne obszary przyszłej urbanizacji.

Słowa kluczowe: polityka przeciwpowodziowa, miasto nadbrzeżne, miasto pływające, przestrzeń publiczna

1. WPROWADZENIE

Zmiany klimatyczne i wdrażanie zrównoważonych i ekologicznych rozwiązań są jednym z kluczowych determinantów do poszukiwań nowych koncepcji rozbudowy i przebudowy miast istniejących oraz budowy miast nowych [Mostafavi Dohrety 2016]. Wynikające z licznych czynników podnoszenie się średniej temperatury na

* Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Architektury Struktur Miejskich. ORCID: 0000-0002-8348-1254.

Ziemi wpływa bezpośrednio na podnoszenie się poziomu wód mórz i oceanów, co determinująco wpłynie na życie struktur osiedleńczych w obszarach przybrzeżnych. Raport opublikowany przez Międzynarodowy Zespół ds. Zmian Klimatu wskazuje, że w pierwsze dwie dekady XXI w. były o 0.9°C cieplejsze niż w latach 1890-1900, a ostatnie 50 lat liczone od 1970 r. charakteryzowało się najszybszym wzrostem temperatur w ostatnich 2000 lat [IPCC 2023]. Naukowcy prognozują, że do końca XXI w. temperatura wzrośnie o 1,5°C i nie uda się utrzymać jej poniżej poziomu 2°C. W scenariuszu dalszej emisji gazów cieplarnianych poziom oceanów wzrośnie do 2100 r. do poziomu 1,1 m. Równocześnie dominującą formą zamieszkania dla wciąż gwałtownie rosnącej populacji światowej są miasta. Według Banku Światowego w miastach obecnie żyje 56% populacji, a do roku 2050 ta liczba ma się podwoić. Oznacza to, że w połowie XXI w. w miastach będzie żyło 7 na 10 osób z populacji światowej [The World Bank 2023]. Tym samym struktury miejskie zarówno w krajach rozwiniętych, jak i rozwijających się są wciąż najbardziej pożądaną formą zamieszkiwania [Cohen 2006]. Badacze wskazują jednak na zagrożenia wynikające z niekontrolowanego rozrostu miast szczególnie ze strefy krajów rozwijających się. Zauważają, że rozwój ten nie będzie się odbywał w sposób zrównoważony [Cohen 2006]. Z tego względu coraz istotniejsze stają się powiązania struktury miasta z ekosystemem i budowanie zrównoważonych modeli miast w tym miast nadbrzeżnych. Dlatego kluczowe dla komfortu przyszłości miast będzie zrozumienie podmiotów decyzyjnych dla rangi użycia systemów błękitno-zielonej infrastruktury w celu regulacji zagrożenia przeciwpowodziowego, a także zapewnienia odporności klimatycznej [Sontoro et al. 2019].

2. METODA I PRZEDMIOT BADAŃ

Koncepcje kierunków rozwoju struktur miejskich w kontekście wzrostu poziomu wód związanego ze zmianami klimatycznymi są tematem szeroko badanym. W tym artykule poddano ten trend analizie pod kątem strategii zabezpieczeń i polityki przeciwpowodziowej. Na tej podstawie wyłoniono wiodące tendencje rozwoju miast nadbrzeżnych.

Koncepcję nadbrzeżnego miasta przyszłości autor rozumie jako wizję mającą rozwiązać jego egzystencjalny problem wynikający z kontekst środowiskowego. Analizie poddano uwarunkowania środowiskowe i przestrzenne wpływające na przekształcania miast istniejących oraz te, które determinują tworzenie nowych struktur nawodnych. Na tej podstawie sformułowano dwie grupy tendencji urbanistycznych.

Grupa pierwsza – metamorfoza urbanistyczna – dotyczy struktur miast istniejących, których przekształcenia wynikające z potrzeb ochrony przed drastycznie zmieniającymi się warunkami środowiskowymi (w tym głównie wodnymi) dopro-

wadziły do znaczącego przetworzenia przestrzenno-funkcjonalnego oraz wykreowania nowego obrazu miasta. Przekształcenia te mogą prowadzić do głębokich zmian w tożsamości samego miasta.

Grupa druga – eksploracja urbanistyczna – dotyczy tworzenia nowych struktur miejskich w nowym środowisku, które wcześniej nie było poddawane urbanizacji bądź było poddawane w sposób szczątkowy. Miasta te będą tworzyć nowe tożsamości i nowe relacje społeczne.

Dla każdego modelu omówiono reprezentatywny przypadek (case study) ilustrujący kierunki działań przestrzennych oraz ich potencjały i wynikające z tych działań zagrożenia.

3. KIERUNKI ROZWOJU MODELI MIAST NADWODNYCH

Rozwój modeli urbanistycznych miast nadbrzeżnych można sprowadzić do dwóch podstawowych kategorii. Pierwsza dotyczy dostosowania do nowych wyzwań klimatycznych miast istniejących, druga odnosi się do modeli kreowanych dla nowych form urbanistycznych.

3.1. Grupa pierwsza – metamorfoza urbanistyczna

Znacząca liczba miast zlokalizowanych nad wybrzeżem morskim oraz w systemie delta rzeki – wybrzeże morskie jest narażona w przyszłości na zagrożenie utraty części swojego terytorium. Ryzyko powodziowe dla tych miast wiąże się nie tylko bezpośrednio z lokalizacją nadwodną, ale wzmagane jest przez niewłaściwą gospodarkę wodami opadowymi [Januchta-Szostak 2019]. Poszukiwania właściwych rozwiązań zabezpieczających byt miast istniejących stają się nową sferą badań i projektów urbanistycznych [Nyka 2013]. Szczególne trudności dotyczą krajów rozwijających się, gdzie inwestycje w dynamiczne modele gospodarowania wodami są ograniczone [Nobrega dos Santos, Barbassa, Vasconcelos 2021]. Równie istotne dla zapewnienia bezpieczeństwa retencyjnego są badania nad strategiami wykorzystania i zagospodarowania gruntów miejskich [Zhao et al. 2023]. Badacze podkreślają wagę problemu związanego z rosnącym zurbanizowaniem, które gwałtownie sprzyja wzrostowi ryzyka powodziowego. Tendencja ta wykazana jest przez znaczną grupę badaczy [Ye et al. 2022; Wang M. et al. 2023; Liu et al. 2023; Wang Y. et al. 2023]. Strategie ochrony przeciwpowodziowej coraz częściej stanową fragment strategii marketingowej miasta i są oceniane ze względu na model ekonomiczny i jego wkład w tworzenie przestrzeni publicznej jako produktu urbanistycznego [Postek den Hertog Kind Pustjens 2019].

Case study: Nowy Jork – The Big U

Lokalizacja Nowego Jorku jest newralgiczna. Leży u ujścia rzeki Hudson do Oceanu Atlantyckiego, co naraża miasto na ryzyko w związku z podnoszeniem się poziomu wód. Takie scenariusze jak obecność huraganów typu Sandy są prognozowane [Climate Central 2014]. Doświadczenia wypływające z kataklizmu, które przyniósł huragan Sandy, zmusiły władze Nowego Jorku do działań zmierzających do zaostrzenia polityki przeciwpowodziowej.



Rys. 1. Koncepcja The Big U – infrastruktura przeciwpowodziowa powiązana z przestrzenią publiczną [Holcim Foundation 2023]

Konkurs z 2013 r. wyłonił zwycięską pracę, która zmienia sylwetę metropolii i dodała istotny element dla jej przyszłej tożsamości. Projekt pod nazwą The Big U, tworzona przez biuro BIG we współpracy z miastem Nowy Jork, ma zapewnić ochronę przed gwałtownymi sztormami i podnoszeniem się poziomu wody w strefie dolnego Manhattanu. Obszar opracowania obejmuje 16-kilometrowy odcinek linii brzegowej dolnego Manhattanu od Zachodniej 57 przez południowy obszar The Battery aż do Wschodniej 42. Kluczową wytyczną dla kształtowania strategii projektowej była zasada płynnego powiązania miejskiej przestrzeni publicznej z pozio-

mem wody, co jest tendencją dominującą we współczesnym projektowaniu styku tych dwóch systemów [Januchta-Szostak 2011]. Sam projekt podzielono na trzy strefy, z których każda stanowi samodzielną jednostkę odporną powodziowo. Sercem wdrażanej strategii jest równorzędne powiązanie infrastruktury przeciwpowodziowej z multifunkcjonalną ofertą przestrzeni publicznych (parki, strefy sportowe, naturalne baseny, pawilony kulturalne). Jednocześnie każdy z planowanych odcinków powiązany jest z lokalnym kontekstem społecznym i ma być przedłużeniem publicznej przestrzeni miasta [The BIG U. Rebuild by Design]. Wprowadzenie tak znacznej ingerencji przestrzenno-funkcjonalnej wpłynie znacząco na sylwetę dolnego Manhattanu i zdominuje jego przyszły wizerunek. Jednocześnie infrastruktura przeciwpowodziowa zaprojektowana jako wysokiej jakości przestrzeń publiczna ma szansę stać się jedną z istotniejszych przestrzeni rekreacyjnych i kulturalnych centrum Nowego Jorku.

3.2. Grupa druga – kreacja urbanistyczna

Model kreacja dotyczy nowych struktur urbanistycznych powstających u wybrzeży miast nadmorskich jako odpowiedź na brak możliwości ich dalszego, bezpiecznego rozwoju w sposób bezpieczny. Jak podaje UN-Habitat, co piąty mieszkaniec Ziemi mieszka do 100 km od linii brzegowej, a 90% wielkich metropolii światowych jest narażonych na sytuacje kryzysowe związane z podnoszeniem się poziomu wód. Takie scenariusze prowadzą do drastycznego uszczuplenia obszarów możliwych do prowadzenia dalszej, bezpiecznej i zrównoważonej urbanizacji [UN-Habitat 2022]. Problematyka związana z zapotrzebowaniem i projektowaniem miast pływających badana jest pod wieloma aspektami. Niezwykle istotnym faktem jest dostępność nowego terytorium, jakim są wody morskie dominujące procentowo powierzchnię Ziemi. Ich kolonizacja może stać się nowym polem eksploracji i zdobycia niezależności ekonomicznego, a wręcz narzędziem politycznego bytu [Bolonkin 2011]. Część badaczy wskazuje, że kluczowe dla tego typu miast będzie rozwiązanie problemu neutralności środowiskowej, w tym ograniczenie emisji dwutlenku węgla [Yang 2022]. Miasta pływające mogą wręcz stać się modelowymi organizmami miejskimi opartymi na samowystarczalności energetycznej [Bhatt 2020]. Budowanie nowych struktur umożliwia też równoczesne zapewnienie im lepszego zarządzania w zakresie koncepcji smart city [Kirimtat, Krejcar, Tasgetiren, Herrera-Viedma 2021]. Badacze podkreślają też istotną rolę nowoczesnych technik komputerowych wdrażanych w procesie projektowym, co ma duże znaczenie podczas tworzenia scenariuszy urbanistycznych dla nowych miast mających funkcjonować w tak trudnym kontekście środowiskowym Kirimtat, Chatzikonstantinou, Sariyildiz, Tartar 2015].

Case study: Busan Oceanix City

Rok 2022 stał się przełomowy w prowadzeniu polityki budowy nowych miast. Na forum ONZ 24 kwietnia 2022 r. miasto Busan, firma OCEANIX oraz UN-Habitat zaprezentowały pierwszy na świecie prototyp zrównoważonego miasta pływającego [Busan City and UN-Habitat 2021]. Głównymi architektami przedsięwzięcia byli BIG-Bjarke Ingels Group i SAMOO (Samsung Group). Koncepcja urbanistyczna oparta jest na elastycznym programie przestrzenno-funkcjonalnym umożliwiającym dynamiczny proces rozbudowy i przebudowy zapewniający elastyczność reagowania na zmienne poziomy wód mórz i oceanów.



Rys. 2. Busan Oceanix City – podstawowa struktura platform pływających [OCEANIX 2023]

Podstawowa forma miasta zawiera oparta na trzech platformach o powierzchni 3 ha zaprojektowanych dla 12 000 mieszkańców proponuje zróżnicowaną ofertę programową dotyczącą zarówno publicznych funkcji kubaturowych, jak i przestrzeni otwartych. Maksymalna wysokość zabudowy to pięć kondygnacji o wysokości do 20 m. W zależności od zapotrzebowania strukturę można rozbudować do 20 platform [OCEANIX]. Newralgicznym problemem determinującym właściwie wszystkie decyzje projektowe było zapewnienie odporności urbanistycznej. Miasto projektowane w myśl zasad zrównoważonego rozwoju nie może też generować zwiększonego śladu środowiskowego. Istotnym czynnikiem projektowym jest podnoszony wielokrotnie aspekt przestrzeni publicznych przyjaznych społecznie. By zapewnić tę samowystarczalność, oparto funkcjonowanie struktury urbanistycznej na sześciu systemach: zero odpadów i system obiegu zamkniętego, system wodny

o obiegu zamkniętym, żywność, zerowa energia netto, innowacyjna mobilność oraz regeneracja siedlisk przybrzeżnych. Zintegrowanie tych systemów ma zapewnić całkowite, 100-proc. pokrycie zapotrzebowania energetycznego [UN-Habitat 2022]. Jednocześnie nowe miasto powinno zapewniać bardziej demokratyczny dostęp do dobrej przestrzeni miejskiej dla wszystkich grup społecznych. Rozwiązania miasta pływającego mają stać się alternatywą dla wzrastających kosztów życia w mieście istniejącym, nękanym przez presję powodziową, co znacząco uderzy w koszty utrzymania infrastruktury krytycznej i nieruchomości.

4. PODSUMOWANIE

Historyczny rozwój miast jest w znacznej mierze naznaczony dialogiem z żywiołem wody. Miasta nadbrzeżne są szczególnym przypadkiem dobitnie podkreślającym zwycięstwa i porażki dokonujące się na tym newralgicznym styku tak różnych środowisk [Pancewicz 2004]. Należy zwrócić uwagę na wciąż wzrastającą liczbę miast, które silnie wiążą swoją przestrzeń publiczną z przestrzenią wody, czyniąc z tych strategii element marketingu urbanistycznego [Matusik et al. 2020]. Miasta takie jak Amsterdam (anchors of the IJ), Rotterdam (waterstadt) czy Hamburg (Hafencity) przekuwają zagrożenie powodziowe w rozwiązania będące nową wizytówką miasta. Zauważa się też coraz silniejsze zespolenie polityki rozwoju przestrzennego miasta nadbrzeżnego z koniecznością nie tylko ochrony jego istniejącego terytorium, ale również koniecznością jego powiększania. Człowiek od początku swojej historii budowy miast nadbrzeżnych wydzierał wodzie teren, by w dalszej kolejności pracować nad jego ochroną. Obecnie budowa nowych terenów na wodzie odbywa się na niespotykaną skalę – czasem będących jedynie uzupełnieniem miasta jak wyspa IJburg w Amsterdamie czy też budowa nowych struktur miejskich jak Saemangeum [Beigel, Christou 2010]. Realizacje te stają się preludium do kolejnego etapu eksploracji relacji człowiek – woda, czyli miasta pływającego.

Niewątpliwie kreatywne i twórcze współistnienie ze środowiskiem wodnym będzie jednym z wiodących kierunków rozwoju urbanistycznego miast przyszłości oraz polem dalszych eksperymentów.

LITERATURA

Beigel F., Christou P., 2010, *Architecture as a city. Seamangeum Island city*, Springer, Wien.

Bhatt M.P., 2020, *Modular maritime Metropolis: A review on sustainable floating city*, "International Journal of Engineering Research & Technology", vol. 9, iss. 5.

Bolonkin A., 2011, *Floating cities*, in: *Engineering Earth: The Impacts of Megaengineering Projects*, ed. S. Brunn, Springer, p. 967-983. DOI: 10.1007/978-90-481-9920-4_55.

Busan City and UN-Habitat., 2021, *Busan city, UN-HABITAT and OCEANIX sign a memorandum of understanding on the construction of a model of a maritime city*, https://unhabitat.org/news/18-nov-2021/busan-un-habitat-and-oceanix-set-to-build-the-worlds-first-sustainable-floating (dostęp: 10.09.2023).

Climate Central, 2014, *New York and the surging sea a vulnerability assessment with projections for sea level rise and coastal flood risk*, https://sealevel.climatecentral.org/uploads/ssrf/NY-Report.pdf (dostęp: 11.09.2023).

Cohen B., 2006, U*rbanization in developing countries: Current trends, future projections, and key challenges for sustainability*, "Technology in Society", vol. 28, iss. 1-2, p. 63-80.

Holcim Foundation, 2023, https://www.holcimfoundation.org/about/news/awards/project-entry 2014-north-america (dostęp: 10.09.2023).

IPCC, 2023, *Climate Change 2023: Synthesis Report. A Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* Core Writing Team, H. Lee, J. Romero (eds.), IPCC, Geneva.

Januchta-Szostak A., 2013, *Woda w miejskiej przestrzeni publicznej. Modelowe formy zagospodarowania wód opadowych i powierzchniowych*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

Januchta-Szostak A., 2019, *Miasta przyjazne rzekom*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

Kirimtat A., Chatzikonstantinou I., Sariyildiz S., Tartar A., 2015, *Designing self-sufficient floating neighborhoods using computational decision suport*. IEEE Congress on Evolutionary Computation (CEC), IEEE, Sendai, Japan, p. 2261-2268, https://doi.org/10.1109/CEC.2015.7257164.

Kirimtat A., Krejcar O., Tasgetiren M.F., Herrera-Viedma E., 2021, *Multi-performance based computational model for the cuboid open traveling salesman problem in a smart floating city*, "Building and Environment", vol. 196, p. 107721.

Liu W., Feng Q., Engel B., Yu T., Zhang X., Qian Y., 2023, *A probabilistic assessment of urban flood risk and impacts of future climate change*, "Journal of Hydrology", vol. 618, p. 129267.

Matusik A., Racoń-Leja K., Gyurkovich M., Dudzic-Gyurkovich K., 2020, *Hydrourban spatial development model for a resilient inner-city. The example of Gdańsk*, "Architecture, City and Environment", vol. 15 (43), p. 9211.

Mostafavi M., Dohrety G. (eds.), 2016, *Ecological urbanism*, Harvard University, Graduate School of Design, Lars Müller Publishers, Zurich.

Nobrega dos Santos M.F., Barbassa A.P., Vasconcelos A.F., 2021, *Low impact development strategies for a low-income settlement: Balancing flood protection and life cycle costs in Brazil*, "Sustainable Cities and Society", vol. 65, p. 102650.

Nyka L., 2013, *Architektura i woda – przekraczanie granic*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.

OCEANIX, *Explore OCEANIX Busan*, 2023, https://oceanix.com/busan/ (dostęp: 8.09.2023).

Pancewicz A., 2004, *Rzeka w krajobrazie miasta*, Politechnika Śląska, Gliwice.

Postek K., den Hertog D., Kind J., Pustjens Ch., 2019, *Adjustable robust strategies for flood protection*, "Omega", vol. 82, p. 142-154.

Sontoro S., Pluchinotta I., Pagano A., Pengal P., Cokan B., Giordano R., 2019, *Assessing stakeholders' risk perception to promote Nature Based Solutions as flood protection*

strategies: The case of the Glinščica river (Slovenia), "Science of The Total Environment", vol. 655, p. 188-201.
The BIG U. Rebuild by Design, 2023, https://rebuildbydesign.org/wp-content/uploads/2021/12/675.pdf (dostęp: 9.09.2023).
The World Bank, 2023, https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview (dostęp: 10.09.2023).
UN-Habitat., 2022, *UN-Habitat and partners unveil OCEANIX Busan, the world's first prototype floating city*. https://unhabitat.org/news/27-apr-2022/un-habitat-and-partners-unveil-oceanix-busan-the-worlds-first-prototype-floating (dostęp: 5.09.2023).
Wang M., Fu X., Zhang D., Chen F., Liu M., Zhou S., Su J., Keat Tan S., 2023, *Assessing urban flooding risk in response to climate change and urbanization based on shared socio-economic pathways*, "Science of The Total Environment.", vol. 880, p. 163470.
Wang Y. Zhang Chi., Chen A.S., Wang G., Fu G., 2023, *Exploring the relationship between urban flood risk and resilience at a highresolution grid cell scale*, "Science of the Total Environment", vol. 893, p. 164852.
Yang H., Zhao S., Kim Ch., 2022, *Analysis of floating city design solutions in the context of carbon neutrality-focus on Busan Oceanix City*, "Energy Reports", vol. 8, suppl. 14, p. 153-162.
Ye Ch., Xu Z., Lei X., Liao W., Ding X., Liang Y., 2022, *Assessment of urban flood risk based on data-driven models: A case study in Fuzhou City, China*, "International Journal of Disaster Risk Reduction", vol. 82, p. 103318.
Zhao H., Gu T., Tang J., Gong Z., Zhao P., 2023, *Urban flood risk differentiation under land use scenario simulation*, "iScience", vol. 26, p. 106479.

DEVELOPMENT TRENDS OF COASTAL CITIES IN THE CONTEXT OF CLIMATE CHANGE

Summary

Climate change and the associated projected rise in sea and ocean levels is one of the immediate and more significant threats to the functioning of modern cities. The need to exist in endangered zones is forcing decision-makers to take a new approach to both protecting existing cities and creating new concepts for coastal cities. The article presents an analysis of two urban trends for building sustainable coastal cities. The first group – urban metamorphosis – describes actions taken in the area of existing cities and affecting a significant change in their image. The second group – urban creation – refers to the creation of new urban structures and introducing them in an innovative way into a hitherto non-urbanized environment. Implemented solutions to both existing and newly designed cities can build new quality and new typologies of public spaces by basing them on ecological and sustainable development principles. Therefore, they can become an element of urban marketing and a basis for building a new identity for cities in the context of ongoing climate change and the need for safe areas for future urbanization.

Keywords: flood policy, coastal city, floating city, public space

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.26

Agnieszka KASIŃSKA-ANDRUSZKIEWICZ*

BRAK PRZESTRZENI SPOŁECZNYCH I KONTYNUACJI ZAŁOŻEŃ URBANISTYCZNYCH WSI SKÓRZEWO JAKO WYNIK SUBURBANIZACJI POZNANIA

Urban sprawl to zjawisko poszerzania granic miejskich na obszary o niższym stopniu zurbanizowania np. sąsiadujących gmin. Jest to proces spontaniczny, niezaplanowany. Wynika z potrzeby zapewnienia odpowiedniej ilości zabudowy mieszkaniowej, w niższej cenie, w akceptowalnej odległości od centrum miasta. Potrzeba ta powstaje z powodu wzrostu zaludnienia w mieście. Nowe inwestycje, realizowane w pośpiechu, z ukierunkowaniem na zysk, przyczyniają się do degradacji układu wsi, pomijania odwoływania się do wzorców lokalnej architektury we współcześnie powstającej zabudowie. Następuje niedopasowanie infrastruktury do potrzeb gwałtownie rozrastających się wsi i osiedli mieszkaniowych, w szczególności widoczna jest zbyt mała przepustowość dróg, niewystarczająca ilość terenów rekreacyjno-parkowych. Powstają kolonie zabudowy mieszkaniowej, pozbawione przestrzeni społecznych, rekreacyjnych, zielonych z problemem sprawnego dojazdu do miejsca pracy, z niesprzyjającymi warunkami dojść dla pieszych. Niedostosowana liczba dróg do liczby mieszkańców powoduje w gminie sytuacje, w których natężenie ruchu w godzinach szczytu jest zbyt wysokie. Uniemożliwia to włączenie się do ruchu mieszkańcom miejscowości, przez środek której prowadzone są główne drogi przelotowe. Droga prowadząca do Poznania zbiera ruch z okolicznych wsi, generując w samym centrum miejscowości korki, spaliny, a do tego zbyt wąskie chodniki lub ich brak sprawiają, że taka sytuacja stanowi niebezpieczeństwo dla pieszych, głównie dzieci idących do szkoły. Innym problemem są inwestycje powstałe w latach 90. oraz na początku XXI w., na obszarach jeszcze niepokrytych MPZP, a które na skutek rozwoju wsi zostały wchłonięte. Powstają sytuacje, w których ich funkcja zupełnie nie wpisuje się w charakter terenu, na którym się znajdują. W centrum wsi o potencjale kulturowym powstały w latach 90. zakłady produkcyjne, magazyny, składy budowlane, warsztaty mechaniki samochodowej, parkingi. Takie sąsiedztwo przy szkole, kościele, zabudowie mieszkaniowej, na terenie znajdującym się w centrum wsi, mającym potencjał do kreacji przestrzeni publicznej, placu, miejsca spotkań mieszkańców, skutecznie niweczy ten potencjał. Przestrzeń publiczna, społeczna to nie tylko budynki z usługami w postaci galerii handlowych czy dyskontów. Stanowią ją place, skwery, miejsca rekreacji i spacerów, a w wielu miejscowościach występuje deficyt tych

* Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego. ORCID: 0000-0002-9282-4722.

przestrzeni. Usługi w postaci galerii i dyskontów są zgrupowane w Skórzewie wzdłuż głównej drogi dojazdowej biegnącej przez środek miejscowości, będąc naturalnym punktem zatrzymania po drodze z pracy. Znajdujące się od frontu parkingi i rozmieszczenie w odległościach od osiedli najwygodniejszych do pokonywania samochodem nie generują ruchu pieszego. Obiekty te zatem trudno nazwać usługami mającymi potencjał miastotwórczy. Są raczej odpowiedzią jedynie na potrzeby bytowe mieszkańców, a nie społeczne. Taka forma handlu tworzy miejscowość, w której dominujący jest ruch samochodowy. Natomiast skala wsi daje szanse na poruszanie się pieszo i tworzenie miejscowości „15-minutowej". To pozytywnie wpływałoby na obniżenie ruchu samochodowego, podniesienie jakości życia mieszkańców, nawiązywanie relacji społecznych dzięki wizytom na targowiskach, skwerach, miejscom rekreacji i wypoczynku zlokalizowanym w niedużej odległości od miejsca zamieszkania, dostępnych w odległościach dogodnych dla pieszych. Te sytuacje ukazują konieczność tworzenia wysokiej jakości MPZP z dużą świadomością władz, projektantów i inwestorów.

Słowa kluczowe: lokalna architektura, urban sprawl, przestrzenie publiczne

1. WPROWADZENIE. PROCES URBAN SPRAWL W AGLOMERACJI POZNAŃSKIEJ

W artykule autor ukazuje zmiany charakteru i krajobrazu wsi Skórzewo, graniczącej bezpośrednio z Poznaniem, znajdującej się w gminie Dopiewo w woj. wielkopolskim. Przemiany, które następują w układzie urbanistycznym wsi, są dynamiczne. Bywa, że zabudowa powstająca na skutek wydawania decyzji o warunkach zabudowy lub na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego o wycinkowym zakresie tworzy obszary monofunkcyjne, pozbawione przestrzeni publicznych czy terenów rekreacji. Duże zapotrzebowanie na tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową na terenie graniczącej wsi po części wynika z niekontrolowanej suburbanizacji sąsiadującego miasta – Poznania. Proces ten to rozlewanie się miast (ang. *urban sprawl*). Jest to zjawisko niekontrolowanego poszerzania miejskich obszarów na tereny o niższym stopniu zurbanizowania, np. sąsiadujących gmin. Jest to proces spontaniczny, niezaplanowany. Często towarzyszy zjawisku suburbanizacji, czyli migracji mieszkańców z centrum miasta na przedmieścia. Ogólny wzrost zaludnienia w mieście przekłada się na rozwój zabudowy mieszkaniowej na peryferiach miasta. Jedną z przyczyn wyludniania centrów miast oraz wyboru na miejsce zamieszkania lokalizacji podmiejskich jest niższa cena gruntów i nieruchomości w gminach podmiejskich w akceptowalnej odległości od centrum miasta. Istotne są: popyt na nowe budownictwo i rozbudowa komunikacji podmiejskiej.

Przyczynami wyludniania centrum miasta Poznania, co przekłada się na wybór na miejsce zamieszkania lokalizacji podmiejskich, są zbyt wysokie czynsze. Zamiana funkcji mieszkaniowej i handlowej w śródmieściu na biura, które wieczorem pustoszeją, przyczynia się do zmniejszenia poczucia bezpieczeństwa. Postępująca degradacja rejonów śródmiejskich i dekapitalizacja zabudowy śródmiejskiej są powodem migracji mieszkańców. Proces ten potęguje pogorszenie stanu infrastruktury technicznej w śródmieściach, brak terenów zielonych i rekreacyjnych. Brak infrastruktury usług społecznych o charakterze opiekuńczym, takiej jak przedszkola, żłobki, skutkuje zmniejszeniem zainteresowania kupnem mieszkania w śródmieściu np. przez rodziny z małymi dziećmi, a w konsekwencji migracją młodych rodzin na przedmieścia.

Potrzeba budowy nowych osiedli, tańsze grunty oraz brak uchwalonych MPZP w sąsiednich gminach lub MPZP o niskiej jakości powodują niekontrolowany proces rozlewania się miasta. W gminach ościennych następuje przekształcanie gruntów rolnych na budowlane, a w kolejnym etapie na skutek wydawania decyzji o warunkach zabudowy, masowe pokrywanie terenów wiejskich osiedlami mieszkaniowymi, będącymi często inwestycjami deweloperskimi.



Rys. 1. Mapa powiatu poznańskiego z ilustracją ruchu migracyjnego mieszkańców [opracowanie własne]

2. SKÓRZEWO – MIEJSCOWOŚĆ W GMINIE DOPIEWO

W artykule omówiony zostanie problem deficytu terenów rekreacji i wypoczynku w dogodnej odległości od zabudowy mieszkaniowej we wsi Skórzewo znajdującej się w gminie Dopiewo pod Poznaniem. Przybliżony zostanie temat dużego pokrycia terenów Skórzewa miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, w zestawieniu z brakiem MPZP w kluczowych miejscach miejscowości. Istotna wyrwa w warstwie MPZP uchwalonych dla miejscowości powoduje utratę szansy na zorganizowanie przestrzeni wysokiej jakości, odpowiedniej dla centrum wsi. Nieład przestrzenny w centrum wsi, będący wynikiem decyzji inwestycyjnych z końca lat 90. i początku XXI w., pozostaje bez MPZP i pomysłu na zagospodarowanie przestrzenne obszaru o potencjale miastotwórczym.

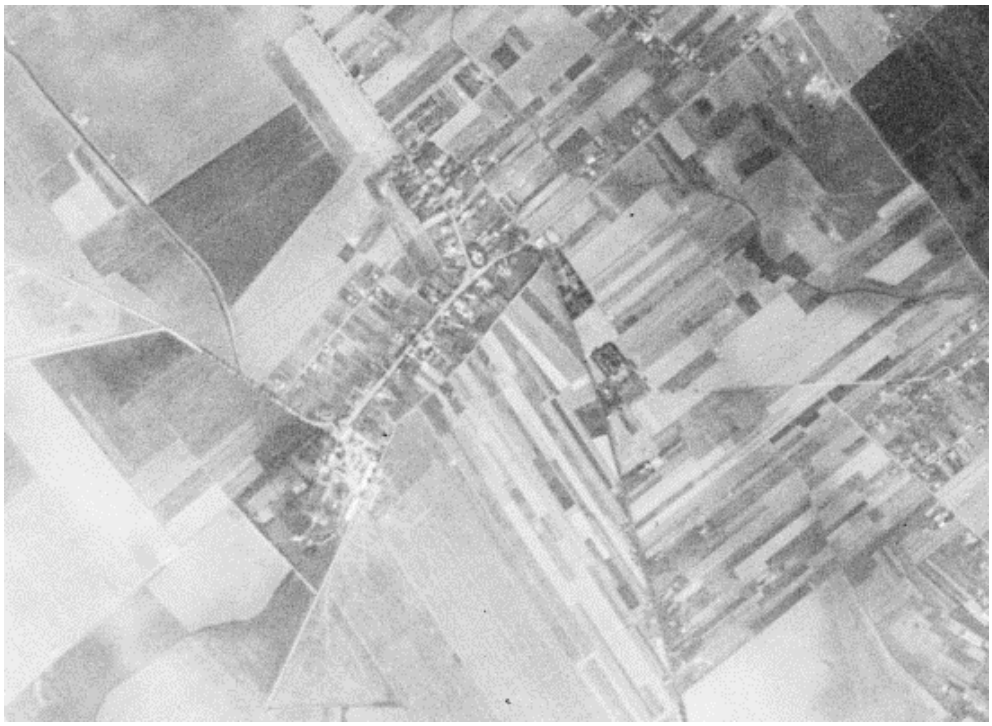


Rys. 2. Skórzewo w gminie Dopiewo [opracowanie własne]

Powiat Poznański składa się z 17 gmin. Od strony zachodniej z Poznaniem graniczy gmina Dopiewo. W jej skład wchodzi wieś Skórzewo, zlokalizowana bezpośrednio przy granicy z Poznaniem. Skórzewo powstawało w latach 1400-1600. Wieś wraz z kościołem parafialnym od XIV w. posiadali Drogosławice herbu Hab-

dank, w XV w. zaś rodzina Skórzewskich (wówczas przy Skórzewie powstała nowa osada, tzw. Małe Skórzewo lub Skórzewko, która w XIX w. połączyła się przestrzennie z tzw. Wielkim Skórzewem).

W latach 1910-1929 proboszczem był tu ks. Stanisław Kozierowski, współorganizator powstania wielkopolskiego, jeden z założycieli Uniwersytetu Poznańskiego.



Rys. 3. Zdjęcie satelitarne wykonane w 1965 r. [Wikipedia 2023]

Na zdjęciu (rys. 3) dominują pola i ziemie uprawne. Widoczny jest zarys osady – wsi o układzie ulicówki. Wraz z upływem lat miejsce to rozwijało się i przeobrażało.

Obecnie jest to mocno rozbudowana wieś z zanikającym rolnictwem indywidualnym. Ze względu na sąsiedztwo Poznania nabiera charakteru z dominującą funkcją mieszkaniową, choć rozwija się tu też rzemiosło i drobny przemysł. Liczba mieszkańców: 8389 (dane z 31 stycznia 2023 r.).

Czynnikami przyciągającymi nowych mieszkańców do gminy są m.in. tańsze grunty niż w mieście, bliskość autostrady A2 oraz drogi ekspresowej S11, bliskość lotniska, pętla tramwajowa na granicy miasta i gminy oraz parking buforowy. Rozwinięta infrastruktura szkolnictwa i usług społecznych o charakterze opiekuń-

czym jest dużym atutem. W Skórzewie dobrze rozwinięty jest handel w postaci galerii handlowej i dyskontów oraz dostępność do przychodni, gabinetów lekarskich, aptek.

Biorąc pod uwagę, że w Poznaniu przeważają wiatry zachodnie, usytuowanie Skórzewa na zachodzie Poznania zapewnia czystsze powietrze niż po wschodniej stronie miasta. Lokalnie jednak jakość powietrza warunkuje obecność smogu.

Z perspektywy walorów przyrodniczych Skórzewo nie ma na swoim terenie lasów, a przeważająca zieleń otaczająca osiedla mieszkaniowe to pozostałe pola lub zieleń wzdłuż cieków wodnych. Najbliższy las to Las Zakrzewski znajdujący się w sąsiednich miejscowościach Dąbrówce i Zakrzewie. Obecność terenów zieleni czy rekreacji to nieliczne place zabaw, boiska przy szkołach, korty, park, zieleń na terenie prywatnych działek z zabudową jednorodzinną. Z analiz MPZP wynika, że bliskość zieleni i obszarów rekreacji nie jest wystarczająca. Sytuację poprawia obecność zieleni ogrodowej na indywidualnych działkach z zabudową jednorodzinną i jeszcze istniejące pola uprawne. Jednak tereny zieleni dla mieszkańców są dość ograniczone i nierównomiernie rozłożone na terenie miejscowości.

3. ANALIZA FUNKCJONALNA WSI SKÓRZEWO – PRZEDMIOT, CEL I METODY BADAŃ

3.1. Cel badań

Autor przeprowadził analizę funkcjonalną wsi Skórzewo. Cel badawczy to zbadanie zjawiska niekontrolowanego rozlewania się zabudowy na terenach wsi Skórzewo, sąsiadujących z Poznaniem i konsekwencji tego procesu, a także ustalenie, jakie walory przestrzenne i krajobrazowe ma wieś Skórzewo. Celem jest też określenie terenów wymagających uporządkowania przestrzeni oraz wykazanie obszarów z niedoborem terenów zieleni urządzonej o funkcji wypoczynku i rekreacji. Wyniki mają zwrócić uwagę na potrzeby mieszkańców, których uwzględnienie w MPZP daje szansę na wdrożenie. Autor ma na celu zwrócenie uwagi na temat walorów przyrodniczo-krajobrazowych wsi szczególnie w obrębie cieków wodnych stanowiących naturalny krajobrazowy pas zieleni, będący korytarzem migracyjnym zwierząt oraz miejscem ich schronienia. Pasy te dawniej biegnące pomiędzy polami uprawnymi, gdzieniegdzie jeszcze niezabudowanymi, mają potencjał tworzenia zieleni krajobrazowej i powinny być chronione oraz wzmacniane. Szerokość tych pasów nie może być redukowana do minimum w celu poprowadzenia dróg czy maksymalizacji terenów zabudowy. Tereny takie powinny być chronione. Autor porównuje działania planistyczne wzdłuż cieku Wirynki oraz cieku Skórzyny, prezentując dwa podejścia do wykorzystania potencjału tych terenów. Obserwacja działań planistycznych organu pozwala wskazać działania warte rozwijania

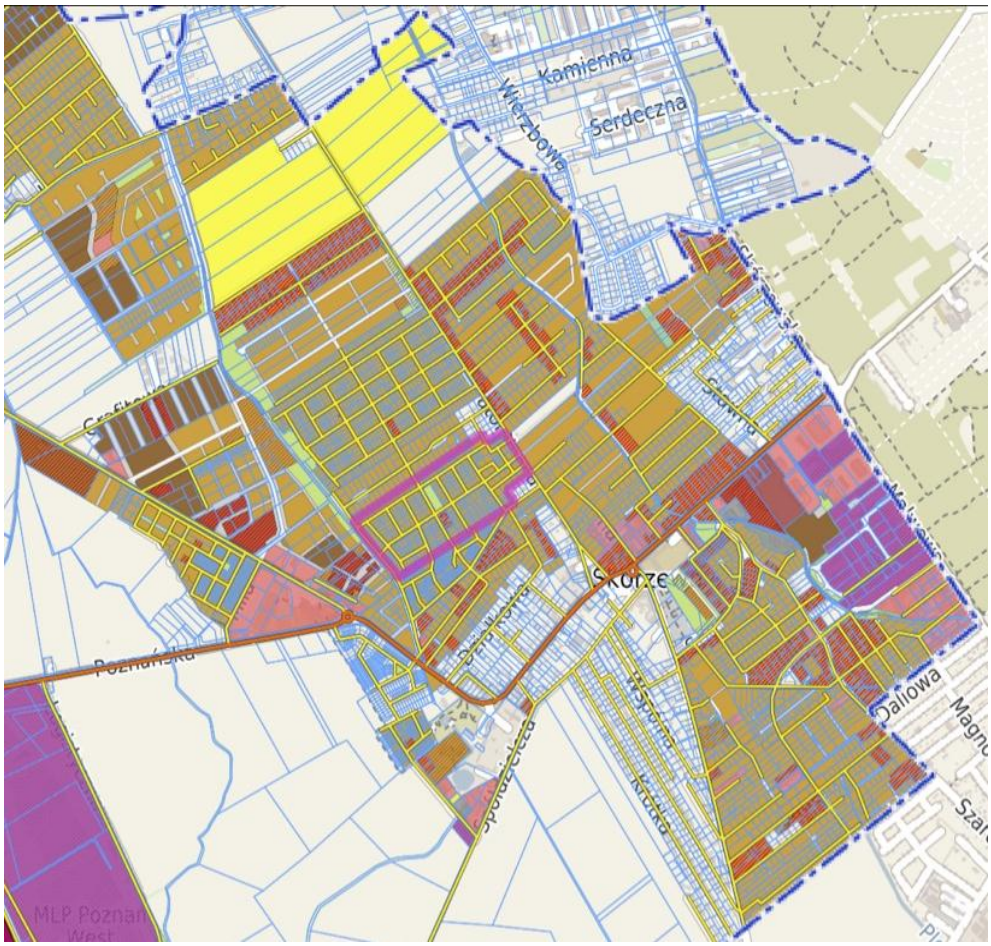
i kontynuacji dotyczące cieku Wirynki. Jednocześnie można wskazać tereny, na których te dobre praktyki nie zostały zastosowane. Takim terenem jest ciek wodny Skórzyny o dużym potencjale krajobrazowym, który w planach nie został potraktowany jako cenny pas zieleni spacerowej i nie zastosowano tam np. poszerzenia pasa zieleni. Niestety, w planach wzdłuż cieku przewidziane jest prowadzenie drogi dojazdowej, zmieniającej na zawsze krajobraz. Wprowadzenie w to miejsce betonu i ruchu samochodowego powoduje redukcję zieleni, fragmentaryczne wybetonowywanie koryta cieku, wycinkę drzew.

3.2. Metody badań

Badania polegały na analizie porównawczej miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uchwalonych w latach 1996-2023, bazując na danych z Rejestru aktów planowania przestrzennego ze strony Urzędu Gminy Dopiewo, Systemu informacji Przestrzennej. Wykonano zestawienie tabelaryczne (rys. 6) oraz wykres (rys. 7). Porównano rysunki przedstawiające pokrycie miejscowości planami MPZP w roku 2018 (rys. 5) ze stanem obecnym (rys. 4). Dokonano badań metodą case study (studium przypadku) wsi Skórzewo, pochylając się nad jakością rozwiązań przestrzennych. Przeprowadzono badanie terenowe *in situ*, których rezultatem jest inwentaryzacja fotograficzna. Nastąpiło rozpoznanie istniejących terenów zieleni i rekreacji, następnie zestawiono je z terenami zieleni projektowanymi w MPZP na rycinie (rys. 12). W czasie badań *in situ* autor zmierzył (*investigationibus per experientiam*) długość dojść pieszych z terenów zieleni urządzonej do obszarów zabudowy. Wynikiem tych badań jest rycina przedstawiająca izochrony dojść (rys. 13).

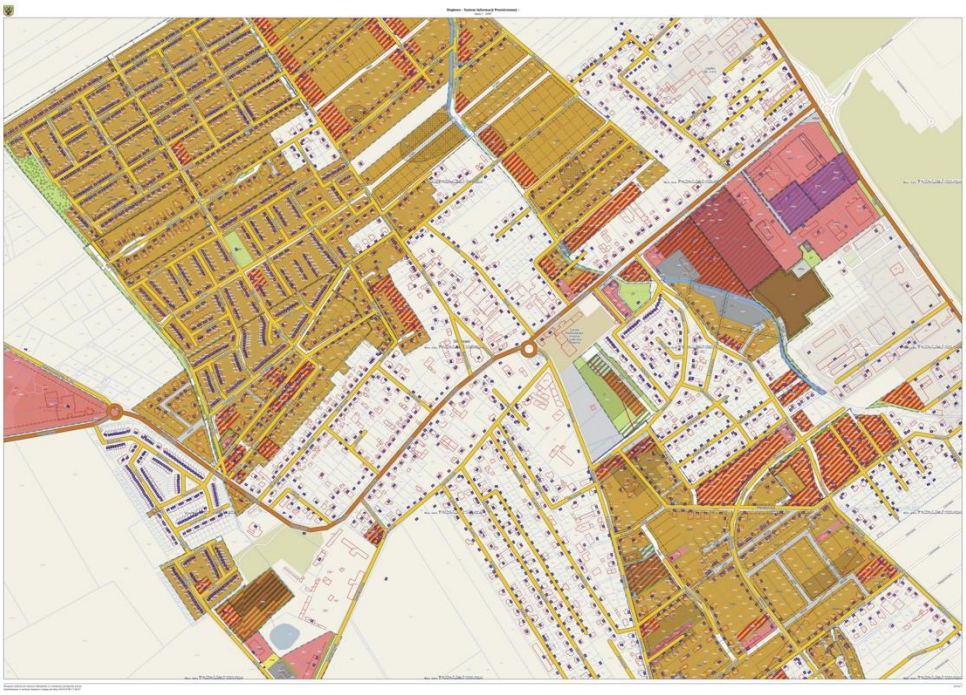
3.3. Badania

W Gminie Dopiewo według danych z Rejestru aktów planowania przestrzennego Gminy Dopiewo od roku 1996 do chwili obecnej uchwalono 60 MPZP dla terenu Skórzewa (https://dopiewo.e-mapa.net/wykazplanow/). Plany te obejmują obszary rozwijające się na obrzeżach, jak również w części centralnej miejscowości. Jednak część ścisłego historycznego centrum pozostaje nieobjęta miejscowym planem (rys. 4). Należy zauważyć, że władze gminy czynią starania, aby sukcesywnie pokrywać coraz to większe obszary, również w centrum miejscowości, szczególnie w ostatnich latach możemy zaobserwować wzrost ilości MPZP. Dla porównania rys. 5 przedstawia obłożenie planami miejscowość Skórzewo w roku 2018.



Rys. 4. Obłożenie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego terenu Skórzewa [System Informacji Przestrzennej]

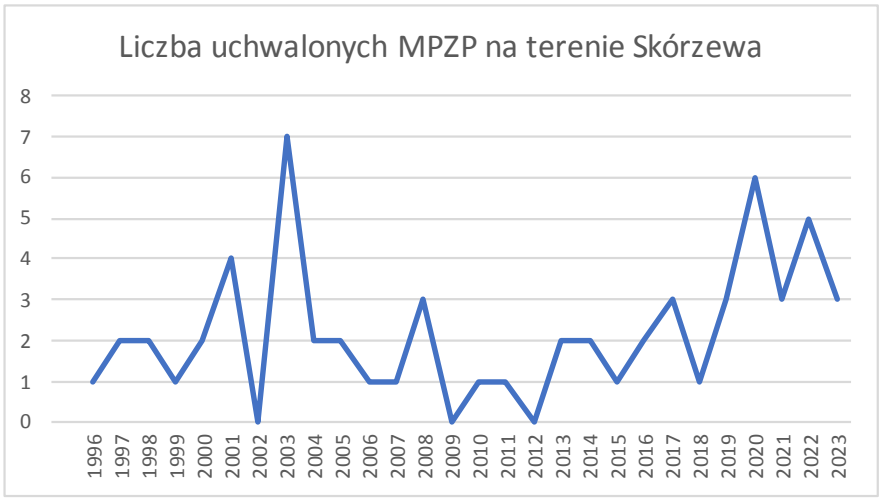
Na podstawie Rejestru aktów planowania przestrzennego zawartego na stronie Urzędu Gminy Dopiewo w Systemie Informacji Przestrzennej (źródło: https://dopiewo.e-mapa.net/wykazplanow/) autor sporządził tabelę, która przedstawia liczbę uchwalanych MPZP w latach 1996-2023 na terenie Skórzewa. Wynika z niej, że w ostatnich czterech latach wzrosła liczba wydawanych planów. Uzupełniają one plany na obszarach istotnych z punktu widzenia tworzenia przyjaznego dla mieszkańców centrum miejscowości.



Rys. 5. Obłożenie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego Skórzewa w roku 2018 [System Informacji Przestrzennej]

Data uchwały	Liczba uchwalonych MPZP na terenie	Data uchwały	Liczba uchwalonych MPZP na terenie
1996	1	2010	1
1997	2	2011	1
1998	2	2012	0
1999	1	2013	2
2000	2	2014	2
2001	4	2015	1
2002	0	2016	2
2003	7	2017	3
2004	2	2018	1
2005	2	2019	3
2006	1	2020	6
2007	1	2021	3
2008	3	2022	5
2009	0	2023	3

Rys. 6. Liczba uchwalonych MPZP w latach 1996-2023 na terenie Skórzewa [źródło: Urząd Gminy Dopiewo, System informacji Przestrzennej, Rejestr aktów planowania przestrzennego, oprac. A. Kasińska-Andruszkiewicz]



Rys. 7. Wykres przedstawiający liczbę uchwalonych MPZP w latach 1996-2023 na terenie Skórzewa [A .Kasińska-Andruszkiewicz]

Analiza uchwalonych planów w latach 1996-2023 pozwala zaobserwować, że zdecydowanie większa część miejscowości została pokryta MPZP. Jednak w ścisłym historycznym centrum wsi, gdzie znajdują się szkoła SP1 i kościół, nie uchwalono planu. Inwestycje powstałe na początku lat XXI w. (źródło: Ceidg.gov.pl), tj. magazyny, zakłady produkcyjne, skład budowlany, mechanika samochodowa, o funkcji niedopasowanej do tego obszaru wpływają na poczucie braku ładu przestrzennego. Tereny wartościowe miastotwórczo pozostały bez zabezpieczenia przed kolejnymi niewpisującymi się inwestycjami oraz bez koncepcji na uporządkowanie tej przestrzeni w przyszłości.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że w miejscowości Skórzewo dominuje zabudowa mieszkaniowa. W pasie graniczącym z Poznaniem umieszczony został pas terenów zabudowy produkcyjnej, składów, magazynów i usług. Na wschodzie miejscowości wzdłuż drogi przelotowej – ul. Poznańskiej – zlokalizowane są usługi (dyskonty oraz galeria handlowa, zgrupowane po południowej stronie pierzei). Dystans między zabudową mieszkaniową a sklepami, jak również skala obiektów z umieszczonymi parkingami na froncie działki sprawiają, że ruch samochodowy jest dużo częstszy niż pieszy. W historycznym centrum wsi zlokalizowana jest szkoła SP1, kościół oraz kilka punktów gastronomicznych rozrzuconych wzdłuż ruchliwego ronda na ul. Poznańskiej. Znajdują się tam również wspomniane wcześniej powstałe w latach 2000-2005 zakłady produkcyjne, skład materiałów budowlanych, zakłady mechaniki samochodowej, rozległy parking. Wszystko to przemieszane jest z zabudową mieszkaniową i gospodarską. Jest to tzw. krajobraz mozaikowy. Brakuje ładu przestrzennego.



Rys. 8. Zdjęcie ilustrujące brak ładu przestrzennego, skład materiałów budowlanych sąsiaduje z zabytkowym kościołem w centrum wsi [A. Kasińska-Andruszkiewicz]



Rys. 9. Zakład produkcyjny w centrum miejscowości, w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej [A. Kasińska-Andruszkiewicz]



Rys. 10. Zdjęcie ilustrujące brak ładu przestrzennego [A. Kasińska-Andruszkiewicz]

Z powodu braku planów MPZP na początku XXI w. w miejscowości rozwijała się działalność gospodarcza również w miejscach strategicznie niewłaściwych dla rozwoju centrum, wyposażonego w przestrzenie publiczne z zielenią. Inwestycje powstawały na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, przy których wydawaniu analizie podlega bardzo ograniczony teren, zbyt mały, by właściwie ocenić kontekst. Działki budowlane wytyczane były na polach w układach najprostszych gwarantujących dojazd, ale np. bez planowania przestrzeni społecznych. Z biegiem lat należy uznać, że obiekty produkcyjne/magazynowe znajdujące się w centrum historycznym zostały wchłonięte, jednak ważne, aby zabezpieczyć ścisłe centrum przed kontynuacją zabudowy o takiej funkcji w przyszłości. Dopóki nie powstanie MPZP zabezpieczający te tereny, istnieje ryzyko, że sąsiedztwo stanie się argumentem dla inwestora, by taką decyzję o warunkach zabudowy na organie wymóc. Organ nie będzie miał możliwości nie wydać decyzji o warunkach zabudowy, ponieważ jednym z elementów koniecznych przy sporządzaniu dokumentu jest analiza najbliższego sąsiedztwa działki i jeżeli w jej otoczeniu znajduje się określona funkcja, inwestor ma prawo ubiegać się o zgodę na tę samą funkcje. W centrum miejscowości, przy kościele oraz szkole nie powinny być lokalizowane składy budowlane, magazyny, tylko główny plac z drobnymi usługami, takimi jak usługi kulturotwórcze, gastronomia, zabudowa mieszkaniowa, zieleń parkowa, które poprawią jakość życia mieszkańców.

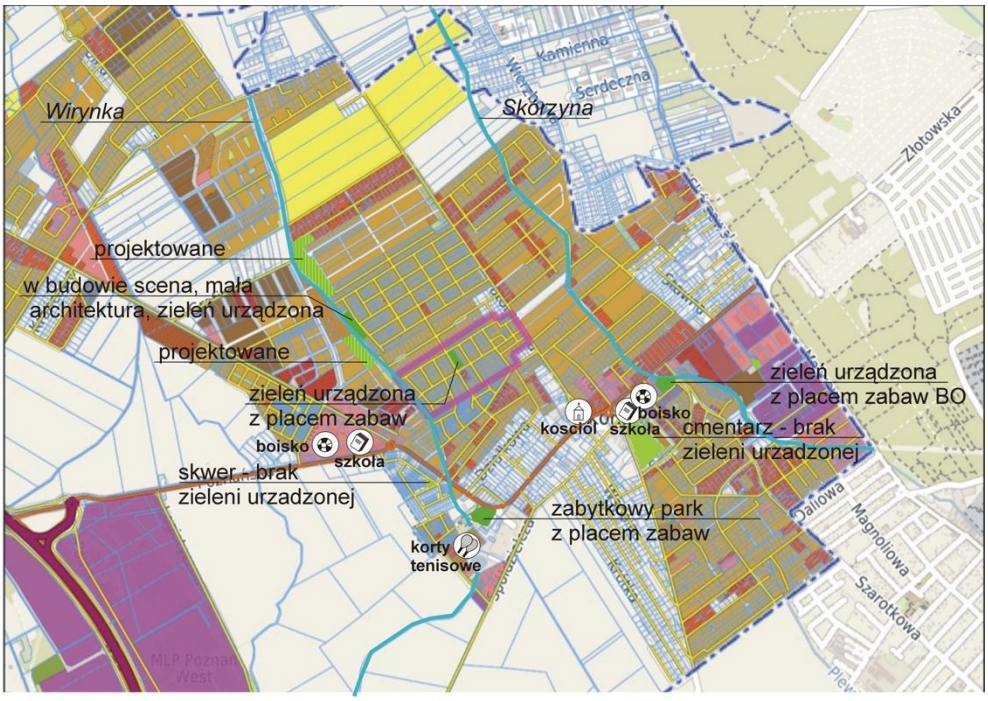
Rycina lokalizacji obiektów usług, kultury, edukacji, rekreacji w Skórzewie w obszarze centrum (rys. 11) przedstawia analizę funkcji rozmieszczonych w centrum Skórzewa. Z analizy wynika, że okolice kościoła i głównej ulicy mają przemieszane funkcje – jest to krajobraz mozaikowy. Wieś ta posiada niezwykły walor krajobrazowy, jakim jest dominanta w postaci wieży kościoła widoczna z wielu kilometrów, umieszczona w osi ul. Batorowskiej. Ulica ta prowadzi z drogi szybkiego ruchu ul. Bukowskiej do Skórzewa. Kościół wraz z wieżą umieszczony został w kluczowym punkcie wsi, na skrzyżowaniu dwóch głównych dróg. Dlatego wieża widoczna jest również z perspektywy drugiej ulicy dojazdowej – ul. Poznańskiej.



Rys. 11. Lokalizacja obiektów usług, kultury, edukacji, rekreacji w Skórzewie w obszarze centrum [A. Kasińska-Andruszkiewicz]

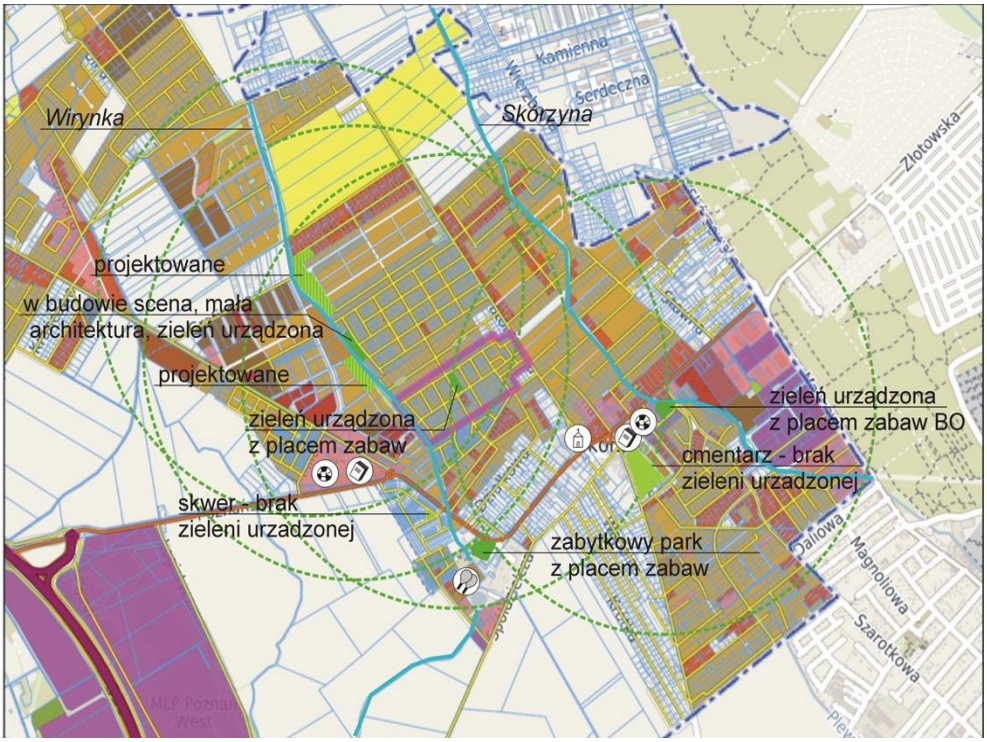
Przyglądając się z bliższej perspektywy, widzimy, że lokalizacja pewnych obiektów daje szansę na stworzenie dobrze działającego centrum, będącego przestrzenią przyciągającą użytkowników. Przy tworzeniu planu i układu urbanistycznego dla centrum Skórzewa należałoby uwzględnić przestrzeń społeczną w postaci np. miejskiego placu z elementami zieleni parkowej. To pozwoliłoby wykreować przestrzeń publiczną przyciągającą użytkowników oraz zatrzymującą tych, którzy się tam pojawiają z powodu lokalizacji szkoły, kościoła i restauracji.

Kolejnym wnioskiem, który nasuwa się po przeanalizowaniu uchwalonych planów, jak również po przeprowadzeniu badań *in situ*, jest nierównomierne rozłożenie terenów zieleni urządzonej na obszarze wsi, nie dając mieszkańcom północno-wschodniej części Skórzewa oraz południowo-wschodniej części, równej dostępności do terenów rekreacji i wypoczynku (rys. 12). Brakuje wygodnych, zazielenionych tras pieszego ruchu, które odciążą ruch samochodowy. Nie będą wyłącznie wąskim chodnikiem wzdłuż ruchliwych jezdni lub zabetonowanym ciągiem pieszym pomiędzy domami, pozbawionym nasadzeń drzew wzdłuż alei.



Rys. 12. Rycina przedstawiająca istniejące i projektowane tereny zieleni zorganizowanej w Skórzewie. Jasna zieleń ze szrafurą kreskowaną – projektowana zieleń urządzona, ciemna zieleń – istniejąca zieleń urządzona, jasna zieleń – istniejący teren zielni o innej funkcji niż wypoczynku i rekreacji [A. Kasińska-Andruszkiewicz]

Ilość i powierzchnia terenów rekreacji i wypoczynku również mogłaby zostać zwiększona. Z analizy rysunku izochron (rys. 13) wynika, że odległości 15 min dojścia do terenów zieleni urządzonej z różnych terenów wsi zostają spełnione – a zatem teoretycznie jest to wynik prawidłowy. W praktyce natomiast dostęp jest nierównomierny i utrudniony przez brak bezpośrednich dojść pieszych, bez konieczności często nadkładania drogi lub przekraczania ruchliwej ulicy.



Rys. 13. Rycina przedstawiająca izochrony dojść (15 min) do terenów zieleni służących wypoczynkowi i rekreacji [A. Kasińska-Andruszkiewicz]

Po analizie powstałych MPZP oraz stanu istniejącego wśród spostrzeżeń nasuwa się refleksja, że tereny Skórzewa są intensywnie zabudowywane głownie zabudową mieszkaniową jednorodzinną, choć nie brak zaplecza w postaci szkół, żłobków, przedszkoli oraz usług w postaci galerii handlowej i dyskontów. Uporządkowane tereny zieleni parkowej i rekreacji są natomiast minimalne, a walory przyrodnicze i krajobrazowe miejscowości mają potencjał, by je wykorzystywać i zabezpieczać w planach, szczególnie tereny wzdłuż cieków wodnych. Bardzo dobrą praktyką jest zabezpieczenie w planach terenu zieleni przy cieku wodnym Wirynka, na osiedlu Cytrusowym przy ul. Figowej oraz ul. Budelejowej w kierunku północnym, jak również po drugiej stronie cieku przy osiedlu Grafitowym (zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej, na którego terenie brak terenów rekreacji). Te nowe praktyki są zauważalne i potrzebne, aby poprawić komfort życia mieszkańców poszukujących terenów spacerowych, aktywności fizycznej i przestrzeni do zabaw na świeżym powietrzu dla dzieci. Pomimo starań gminy, by tworzyć nowe tereny zielone wzdłuż cieku Wirynki, ciek Skórzyny w planach nie ma zabezpieczonego pasma dającego możliwość rozwinięcia zieleni i rekreacji na tamtych terenach.

14	w sprawie uchwalenia MPZP zespołu mieszkaniowo-usługowego Skórzewo-Zachód I	01.04.1996	
17	w sprawie uchwalenia MPZP terenu aktywizacji gospodarczej w Skórzewie rejon ulic Poznańskiej i Malwowej	15.12.1997	
23	w sprawie: uchwalenia MPZP terenu aktywizacji gospodarczej w Skórzewie rejon ul. Spółdzielczej.	29.09.1997	
36	w sprawie: uchwalenia MPZP terenu zabudowy wielorodzinnej w Skórzewie	30.01.1998	
39	w sprawie: uchwalenia MPZP terenów budownictwa mieszkaniowego w Skórzewie	20.05.1998	
50	w sprawie MPZP w miejscowości Skórzewo, działki nr ewid. 423/32, 423/26.	29.11.1999	
52	w sprawie zmiany MPZP rejonu ul. Szarotkowej w Skórzewie	30.10.2000	
62	w sprawie MPZP w miejscowości Skórzewo - działki nr 466/10	26.02.2001	
72	w sprawie: uchwalenia MPZP w miejscowości Skórzewo działki nr 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 1	26.02.2001	
73	w sprawie uchwalenia MPZP terenów zabudowy mieszkaniowo - usługowej w Skórzewie	12.02.2001	
74	w sprawie MPZP terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w Skórzewie rejon ul. Malinowej gm. Dopiewo	27.11.2000	
77	w sprawie uchwalenia MPZP terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej w Skórzewie, w rejonie ul. Batorowskiej, działki nr ewid. 113, 114, 115 o łącznej powierzchni około 4,53 ha	10.09.2001	
111	w sprawie uchwalenia MPZP terenu w miejscowości Skórzewo, rejon drogi gminnej nr. 325319P Skórzewo - Dąbrowa, działki nr. ewid. 425/4, 425/5 oraz część działek 425/6, 425/2, 425/3	26.04.2004	
138	w sprawie: uchwalenia zmiany MPówZP w miejscowości Skórzewo, rejon ul. Szarotkowej dla działek ewid. 301/1, 310/22 do 310/25, 311/22 do 311/25, 313/3, 313/5, 313/7 do 313/30, 313/32 do 313/42, 315/3 do 315/8, 31513 do 31540, 318/5 do 318/23, oraz część działek 313/45, 318/24	26.05.2003	
139	w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo rejon ul. Botanicznej, Kwiatowej, Słonecznej na obszarze działek o nr ewid. 579/10 do 579/30	01.09.2003	
141	w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu zabudowy mieszkaniowej w miejscowości Skórzewo rejon ulicy Trzmiela na obszarze działki o nr ewid. 784	26.05.2003	
142	w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu aktywizacji gospodarczej z zabudową mieszkaniową w miejscowości Skórzewo, rejon ulicy Rzemieślniczej na obszarze działek o nr	26.05.2003	
144	w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Botanicznej, działki nr ewid. 577/107, 577/10, 577/11 i 577/142	30.06.2003	
155	w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu miejscowości Skórzewo, rejon ulicy Wrzosowej, działki nr 950 do 1002.	27.10.2003	
156	w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, rejon ul. Poznańskiej i Nad Potokiem, działki o nr. ewid. 2/6 i 4/3	30.09.2003	
162	w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, rejon ul. Ważki, część działki nr ewid. 466/54	27.09.2004	US sporti rekreacja
163	w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, rejon ul. Poznańskiej i Szkolnej, działki nr ewid. 306/7, 306/18 do 306/24, 701/1 oraz części działki nr ewid. 307	21.02.2005	
170	w sprawie: zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu aktywizacji gospodarczej w miejscowości Skórzewo, rejon ulicy Malwowej i Poznańskiej. Działki ewid. 292/67, 292/69, 292/70 i 292/71	28.10.2005	P/U
173	w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miejscowości Skórzewo, rejon ulicy Słonecznej, w obszarze działek o nr ewid.: 577/88 i 577/89, z terenu zabudowy mieszkaniowej	28.08.2006	
181	w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo, rejon ulicy Bratniej, działka nr ewid. 1010	24.09.2007	
182	w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu położonego w miejscowości Skórzewo pomiędzy drogą gminną Dąbrowa- Skórzewo i drogą powiatową Dąbrówka- Skórzewo, część działki nr	23.07.2008	
183	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, dla działek nr. ewid. 20/2, 583, 584	24.11.2008	
184	w sprawie: zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, przy ul. Malinowej, działka nr ewid 292/95	28.01.2008	P/U
198	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo, rejon ulic Szarotkowej i Dębowej dla działek 315/38, 315/39, 315/40	26.10.2011	
200	w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, rejon ul. Ks. Kozierowskiego	25.10.2010	
201	w sprawie ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Dąbrówka, terenu między drogą powiatową Skórzewo- Dąbrówka, a linią kolejową Warszawa- Berlin.	04.02.2013	P/U
207	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, rejon ulicy Ks. Kozierowskiego- część B	04.02.2013	U/ZP
208	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo, rejon ulicy Poznańskiej, gmina Dopiewo	24.03.2014	
209	w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo rejon ulicy	26.05.2014	

Rys. 14. Tabela (cz. 1) przedstawiająca zestawienie MPZP uchwalonych w latach 1996-2023 na terenie Skórzewa z oznaczeniem rodzaju funkcji pojawiającej się na poszczególnych planach [źródło: Rejestr aktów planowania przestrzennego Urząd Gminy Dopiewo, oprac. A. Kasińska-Andruszkiewicz]

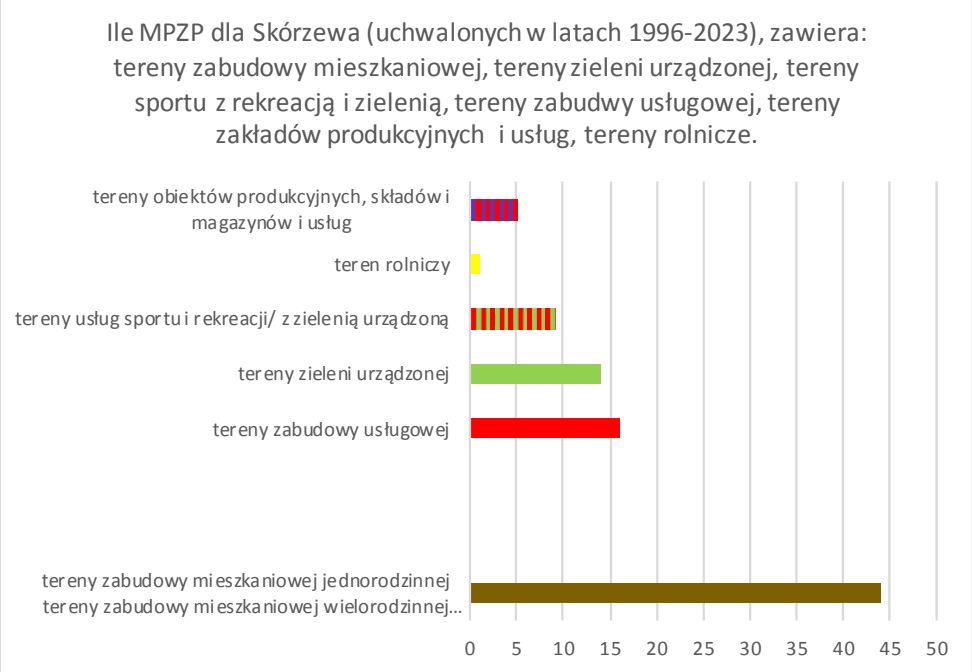


218	w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo, terenu w rejonie ul. Akacjowej i Poznańskiej, gmina Dopiewo – etap I	28.10.2015	
226	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo, gmina Dopiewo terenu w rejonie ul. Kolejowej, Sportowej, Maratońskiej, Szarotkowej i Sadowej.	29.08.2016	U/ZP
228	w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo terenu pomiędzy ulicą Batorowską i Lawendową.	26.09.2016	
235	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo, terenu w rejonie ul. Kolejowej i Sportowej	30.01.2017	U/ZP
238	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo w rejonie ulic Nad Potokiem, gmina Dopiewo	27.03.2017	
249	w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ul. Poznańskiej i ul. Cisowej, gmina Dopiewo.	20.11.2017	
257	Botanicznej	23.04.2018	
274	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo w rejonie ulicy Poznańskiej i Szarotkowej.	27.05.2019	
281	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo w rejonie ulic Ogrodowej, Nizinnej i Skórzewskiej, gmina Dopiewo	30.09.2019	
282	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo, terenu w rejonie ulicy Malwowej, Cisowej i Lipowej	25.11.2019	P/U
286	w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Kolejowej i Brzoskwiniowej, gmina Dopiewo	24.02.2020	U/ZP
288	w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Jabłoniowej, gmina Dopiewo	15.06.2020	
290	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Batorowskiej, Arbuzowej i Miodowej.	27.07.2020	UO/ZP
291	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo w rejonie ulicy Ks. Kozierowskiego dla części działki o nr ewid. 425/176.	27.07.2020	US
292	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Biedronki i Pasikonika, gmina Dopiewo.	27.07.2020	
296	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, rejon ul. Ks. Kozierowskiego – część A – etap II.	28.09.2020	US
300	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Spółdzielczej, dla działki o nr ewid. 421/6, gmina Dopiewo.	22.02.2021	P/U
303	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Szarotkowej, Jaworowej i Malwowej, gmina Dopiewo.	26.04.2021	
308	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w Skórzewo, w rejonie ul. Kolejowej, Gruszowej, Sadowej, Czereśniowej i Szarotkowej, gmina Dopiewo	27.09.2021	
320	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Batorowskiej, Poznańskiej i Księżycowej, gmina Dopiewo.	28.03.2022	
323	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Szarotkowej, Szkolnej, Sportowej i Żeglarskiej, gmina Dopiewo	30.05.2022	
331	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Akacjowej i Jarzębinowej, gmina Dopiewo	29.08.2022	
332	w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Sportowej i Piłkarskiej, gmina Dopiewo.	29.08.2022	
335	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, rejon ul. Ks. Kozierowskiego – część A – etap I.	24.10.2022	US/ZP
341	w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Dębowej, dla działek o nr ewid. 1179/13 i 1179/14, gmina Dopiewo	24.04.2023	
342	w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo i Dąbrowa, w rejonie ulic Batorowskiej i Nektarowej, gmina Dopiewo	24.04.2023	
344	w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu w miejscowości Skórzewo, w rejonie ulicy Grafitowej, dla działki o nr ewid. 2/21, gmina Dopiewo	29.05.2023	

Rys. 15. Tabela (cz. 2) przedstawiająca zestawienie MPZP uchwalonych w latach 1996-2023 na terenie Skórzewa z oznaczeniem rodzaju funkcji pojawiającej się na poszczególnych planach [źródło: Rejestr aktów planowania przestrzennego Urząd Gminy Dopiewo, oprac. A. Kasińska-Andruszkiewicz]

Plany przewidują prowadzenie drogi dojazdowej, która w konsekwencji wpłynie na redukcje dzikiej zieleni i wprowadzi w tereny o walorach krajobrazowych beton i ruch samochodowy. Zatem kolejnym wnioskiem jest dostrzeżenie, że pomimo wielu pozytywnych działań na terenie miejscowości mających na celu wzmocnienie pasa zieleni wzdłuż cieku Wirynki, ciek Skórzyny został potraktowany inaczej. To niesie za sobą ryzyko niewykorzystania potencjału krajobrazowego cieku wodnego Skórzyny, która jest elementem kształtującym podział pól, miejscem schronienia i migracji zwierząt, terenem wypoczynku i spaceru mieszkańców północno-wschodniej części Skórzewa.

Rysunek izochron dojść (rys. 13) wskazuje na nierównomierne rozłożenie przestrzeni zieleni urządzonej i wypoczynku w miejscowości. Intensyfikacja zieleni i poprowadzenie ścieżek spacerowych oraz rowerowych wzdłuż cieku Skórzyny, zamiast prowadzenia ruchu samochodowego, dałoby szanse na wyrównanie tych proporcji i skorzystanie z potencjału, jaki zapewnia miejscowości naturalny krajobraz.



Rys. 16. Wykres przedstawiający zestawienie ilości MPZP o określonej funkcji terenu [A. Kasińska-Andruszkiewicz]

Analizując zestawienie liczby MPZP, w których uchwalano tereny o różnej funkcji (rys. 16), można odnieść wrażenie, że ta różnorodność jest zachowana. Natomiast analizując mapy będące załącznikami MPZP, widać zdecydowany deficyt terenów zieleni urządzonej w części północno-wschodniej i południowo-wschodniej Skórzewa. Widać, że są obszary, w których tereny zieleni występują w dużym zagęszczeniu a są obszary zupełnie pozbawione wspólnych przestrzeni społecznych w postaci zieleni urządzonej. Powierzchnia tych terenów w stosunku do pow. terenów zabudowy mieszkaniowej również pozostawia wiele do życzenie. Wszak kierując się założeniem, że domy jednorodzinne posiadają swoje ogrody, w związku z tym ta zieleń jest obecna nie zastąpi mieszkańcom terenów wspólnych przewidzianych na spotkania, spacery, zabawę dzieci na placach zabaw i miejsca do uprawiania

sportów. Cała wschodnia strona Skórzewa poza placem zabaw „Leśny zakątek" powstałym dzięki wygranemu budżetowi obywatelskiemu nie posiada terenów zieleni urządzonej. Widniejące zielone plamy na MPZP to duży teren cmentarza zlokalizowany przy szkole SP1 oraz podmokłe tereny na terenach rolnych porośnięte dziką zielenią bagienną.

Potencjał krajobrazowy i przyrodniczy cieku wodnego Skórzyny, by stać się drogą spacerową z towarzyszącymi terenami zieleni urządzonej niestety nie zostanie wykorzystany, tak jak zabezpieczono to wzdłuż cieku Wirynki, ponieważ zostanie poprowadzona wzdłuż niego droga dojazdowa o szerokości 10 m. Droga dojazdowa w kierunku pn.-pd. mogłaby zostać wytyczona w oddaleniu od cieku, na terenach obecnie niezabudowanych pól, przeznaczonych już w planach na zabudowę jednorodzinną. W miejscu, gdzie droga już powstała przy Skórzynie, wiązało się to z wycinką starodrzewia i ze znacznym ograniczeniem pasa zieleni naturalnej wzdłuż cieku wodnego. Wschodnia część Skórzewa pozostaje bez terenów zieleni urządzonej, terenów wypoczynku i rekreacji, tracąc jednocześnie potencjał terenów spacerowych wzdłuż cieku wodnego, dających szanse na powstanie tras spacerowych, rowerowych będących miejscem aktywnego spędzania czasu mieszkańców. Zagadnienie zbyt małej integracji w grupie rówieśniczej wśród dzieci i młodzieży jest istotnym problemem społecznym. Przeniesienie aktywności dzieci i młodzieży na świat wirtualny powodują osamotnienie, brak umiejętności nawiązywania relacji społecznych, problemy zdrowotne i rozwojowe. Dlatego tak istotne jest tworzenie odpowiedniej ilości terenów publicznych dających szanse na spotkania i aktywne spędzanie czasu. Wykorzystywanie potencjału krajobrazowo-przyrodniczego cieków wodnych przepływających przez Skórzewo, tak jak stało się to w przypadku Wirynki, będących naturalnym elementem krajobrazu rolniczego, miedzowego jest kontynuowaniem założeń urbanistycznych wsi Skórzewo. Niedostrzeganie tego potencjału w przypadku cieku Skórzyny pozbawia wschodnią część Skórzewa wartościowych terenów z punktu widzenia krajobrazowego, przyrodniczego, rekreacyjnego oraz estetycznego, których po zabudowaniu nie uda się odzyskać.

4. PODSUMOWANIE

Badania wykazały, że miejscowość Skórzewo na znaczącej części terenów posiada już uchwalone MPZP. Dominujący teren zajmuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Usługi, handel i placówki edukacyjne zlokalizowane są wzdłuż głównych tras przelotowych prowadzących przez centrum Skórzewa. Tereny zieleni są nieduże i występują w niewielkiej ilości. Zdecydowanie widać jednak działania planistyczne mające na celu zwiększenie tych terenów szczególnie po zachodniej stronie wsi, wzdłuż cieku wodnego Wirynki. Autor stwierdza niestety brak

takich założeń w planach dotyczących obszaru wzdłuż cieku wodnego Skórzyny na wschodzie miejscowości, gdzie przeważa zabudowa mieszkaniowa. Występuje zatem dysproporcja w rozmieszczeniu terenów zieleni i rekreacji, a walory krajobrazowe cieku wodnego są zagrożone przez planowane prowadzenie tam ruchu samochodowego. W miejscowości stwierdza się niewielką ilość przestrzeni społecznych, umożliwiających spotkania mieszkańców. Ścisłe centrum Skórzewa zlokalizowane przy skrzyżowaniu ul. Batorowskiej z ul. Poznańską jako jeden z niewielu terenów pozostaje nadal bez uchwalonego MPZP. W tej przestrzeni uwidacznia się nieład przestrzenny i funkcjonalny. Zdecydowanie jest to miejsce o potencjale miastotwórczym dzięki znajdującej się tam szkole i zabytkowemu kościołowi. Pomimo instytucji przyciągających użytkowników brakuje w centrum placu zgromadzeń czy skweru z zielenią parkową stanowiących miejsce odpoczynku i spotkań. Sytuację pogarsza prowadzenie przelotowej trasy – ul. Poznańskiej przez środek tej przestrzeni, co powoduje intensyfikację ruchu samochodowego w pobliżu szkoły, stanowiąc zagrożenie dla dzieci. Aby poprawić jakość życia mieszkańców, to właśnie dla terenu historycznego centrum powinien zostać jak najszybciej uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego wraz z koncepcją urbanistyczną organizującą tę przestrzeń.

Projektując MPZP, wskazane jest dogłębne zapoznanie się z sytuacją przestrzenną całej miejscowości, z jej układem urbanistycznym, rozkładem funkcji, problemami dotyczącymi dostępności do różnorodnych funkcji w najbliższym sąsiedztwie. Projektowanie „patrząc z góry", operowanie plamami bez zejścia do poziomu jednostki grozi pominięciem istotnych kwestii. Konieczne jest zejście do poziomu mieszkańca, codziennego użytkownika tej przestrzeni. Przestrzeń powinna być tworzona z perspektywy człowieka, który wchodzi do jej wnętrza, ponieważ przestrzeni doświadczamy z poziomu człowieka. Zatem badania *in situ* są każdorazowo niezbędne.

We współcześnie powstającej zabudowie powinno się stosować odwołania do wzorców lokalnej architektury, tworzących język architektury charakterystycznej dla krajobrazu wsi.

Potrzebne jest projektowanie MPZP uwzględniające studia urbanistyczne danego obszaru, które biorą pod uwagę wystarczająco szeroki kontekst. Trzeba myśleć o relacjach struktury przestrzennej z funkcją. Należy dbać o ład przestrzenny, zrównoważony rozwój. Planowany układ urbanistyczny powinien odpowiadać na potrzeby mieszkańców, tak aby powstająca przestrzeń osiedli nie została ograniczona do prostych podziałów działek i dróg, bez przewidzenia wnętrz urbanistycznych dla przestrzeni społecznych i zieleni z rekreacją. Brak przestrzeni zielonych o funkcji rekreacji i wypoczynku zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych obniża jakość życia mieszkańców.

Przedstawiony na MPZP układ działek to z reguły prosty podział, w którym uwzględnia się zapewnienie dostępu do drogi. Często natomiast brakuje pogłębionego projektu urbanistycznego, tworzonego przy uwzględnieniu kontekstu pozostałych terenów, poza zakresem opracowania. Skutkiem takiego wycinkowego podejścia są

powstające kolonie zabudowy mieszkaniowej, pozbawione przestrzeni publicznej, społecznej, rekreacyjnej oraz zieleni. Wycinkowe tworzenie planów przyspiesza procedurę, ale konieczne jest ogólne spojrzenie na teren całej miejscowości, by planować przestrzeń zrównoważoną, czyli taką, która daje równy dostęp do wszystkich funkcji, pozwala na kreowanie miasta 15-minutowego. W przeciwnym razie następuje niedopasowanie infrastruktury do potrzeb gwałtownie rozrastających się wsi i osiedli mieszkaniowych, gdzie mieszkańcy poruszają się głównie samochodami. Jedną z przyczyn generujących niewłaściwy rozwój układu przestrzennego i funkcjonalnego centrum wsi jest brak MPZP na obszarach istotnych z punktu widzenia tożsamości wsi i jej układu przestrzennego.

LITERATURA

Alexander Ch., 2009, *Język wzorców. Miasta – budynki – konstrukcja*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.

Bonenberg W., 2007*, Miejska przestrzeń kreatywna,* „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej", nr 10.

Bonenberg W., 2011, *Urban Sprawl jako zagrożenie tożsamości miasta*, „Zesztyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Architektura i Urbanistyka, Tożsamość Miasta w Dobie Globalizacji", nr 23.

Buczek G.A., 2011, *Opracowanie planistyczne jako narzędzia kształtowania ładu przestrzennego*, Towarzystwo Urbanistów Polskich, Katowice.

Chmielewski J.M., 2001, *Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskej, Warszawa.

Cichy-Pazder E., 2005, *Teoretyczne i metodyczne podstawy projektowania urbanistycznego*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

Gehl J., 2013, *Życie między budynkami*, Wydawnictwo RAM, Kraków.

Gehl J., 2014, *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków.

Jurek J., 1988, *Analiza przeobrażeń osadnictwa wiejskiego na obszarach wokółmiejskich*, w: *Problemy geografii osadnictwa i ludności w Polsce*, red. E. Biderman, Wyd. UAM, Poznań–Zielona Góra.

Kacprzak E., Głębocki B., 2016, *Urban sprawl a zmiany zasobów użytków rolnych na obszarach wiejskich aglomeracji poznańskiej w latach 1990-2016*, „Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna", nr 34.

Kuć-Czajkowska K., Sidor M. (red.), 2014, *MIASTA społeczne aspekty funkcjonowania*, Wydawnictwo Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.

Lorens P., 2013, *Równoważenie rozwoju przestrzennego miast polskich*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.

Marx-Kozakiewicz M., 2008, *Ulica jako forma przestrzeni życia miasta*, „Czasopismo Techniczne Politechniki Krakowskiej", z. 8.

Pazder D., 2008, *Rewitalizacja śródmiejskich przestrzeni kulturowych jako czynnik wzrostu atrakcyjności miasta*: *badania średniej wielkości miast Wielkopolski*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

Polit A., 2010, *Idea miasta zwartego a rzeczywistość*, „Czasopismo Techniczne Politechniki Krakowskiej", z. 6-A/1.
Śleszyński P., 2022, *Stan planowania przestrzennego w gminach*, Instytut Geografii Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
Wallis A., 1971, *Socjologia i kształtowanie przestrzeni*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa, s. 93.
Wejchert K., 1984, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa.
Wikipedia, 2023, https://pl.wikipedia.org/wiki/Skórzewo_(województwo_wielkopolskie)#/media/Plik:Skórzewo_(województwo_wielkopolskie),_ 1965-08-23.png] (dostęp: 20.06.2023).
Zachariasz I., 2012, *Kierunki reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego*, Lex a Wolters Kluwer Polska, Warszawa.
Zwolak S., 2021*, Instytucja ładu przestrzennego w polskim prawie*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.

LACK OF SOCIAL SPACES AND CONTINUATION OF THE TOWN PLANNING ASSUMPTIONS IN THE VILLAGE SKÓRZEWO AS A RESULT OF THE URBAN SPRAWL OF POZNAŃ

Summary

Urban sprawl is the phenomenon of expanding urban boundaries to areas with a lower degree of urbanization, e.g. neighboring communes. It is a spontaneous, unplanned process. Resulting from the need to provide an appropriate amount of residential development, at a lower price, at an acceptable distance from the city center. This need arises due to the increase in population in the city. New investments, carried out in a hurry, with a focus on profit, contribute to the degradation of the village layout, omitting references to local architectural patterns in contemporary buildings. The infrastructure is not adapted to the needs of rapidly growing villages and housing estates, in particular there is too little road capacity and an insufficient number of recreation and park areas. Housing colonies are being created, deprived of social, recreational and green spaces, with problems with efficient access to the workplace and unfavorable conditions for pedestrian access. The number of roads not adapted to the number of inhabitants causes situations in the commune in which the traffic intensity during rush hours is too high. This makes it impossible for residents of towns through which main roads run through to join the traffic. The road leading to Poznań collects traffic from the surrounding villages, generating traffic jams and exhaust fumes in the very center of the town, and too narrow or no sidewalks make such a situation a danger for pedestrians, mainly children walking to school. Another problem are investments made in the 1990s and early 2000s, in areas not yet covered by local spatial development plans, which were absorbed as a result of rural development. Situations arise in which their function is completely incompatible with the nature of the area in which they are located. In the center of the village with cultural potential, production plants, warehouses, construction depots, car mechanic workshops and parking lots were built in the 1990s. Such proximity to a school, church, housing development, in an area located in the center of the village, which has the potential to create a public space, a square, a meeting place for residents, effectively

destroys this potential. Public and social space is not only buildings with services such as shopping malls or discount stores. It consists of squares, squares, places for recreation and walks, and in many towns there is a deficit of these spaces. Services in the form of galleries and discount stores are grouped in Skórzewo along the main access road running through the center of the town, being a natural stopping point on the way from work. Parking lots located at the front and located at the most convenient distances from the housing estates do not generate pedestrian traffic. Therefore, these facilities can hardly be called services with city-forming potential. Rather, they are a response only to the living needs of residents, not to their social needs. This form of trade creates a town where car traffic dominates. However, the scale of the village gives you the opportunity to get around on foot and create a "15-minute" town. This would have a positive impact on reducing car traffic, improving the quality of life of residents, and establishing social relationships thanks to visits to markets, squares, places of recreation and relaxation located close to the place of residence, accessible at distances convenient for pedestrians. These situations show the need to create high-quality local development plans with great awareness of the authorities, designers and investors.

Keywords: local architecture, urban sprawl, public spaces

Z E S Z Y T Y N A U K O W E P O L I T E C H N I K I P O Z N A Ń S K I E J
Nr 15 Architektura, Urbanistyka, Architektura Wnętrz 2023
DOI: 10.21008/j.2658-2619.2023.15.27

Suava ZBIERSKI-SALAMEH, Bartosz KAŹMIERCZAK,
Dominika PAZDER*

POST-SOCIALIST URBAN-PERIPHERY DEVELOPMENT TOWARDS SUSTAINABILITY: COMBINING DELIBERATIVE AND DESIGN INTERVENTION TO CREATE THE SOCIALSCAPE IN THE RURAL COUNTY OF TARNOWO PODGÓRNE IN WIELKOPOLSKA REGION

The paper traces a collaboration of Polish scholars and local government formed to overcome the socialist and postsocialist legacies in social relations and spatial planning by creating an urbanscape and socialscape in the periphery of the Poznan metropolitan area. To forestall a spread of the "generic landscapes of consumption", the initiative, undertaken in 2014, utilized the local heritage to create an alternative centrality to the metropolitan center and to design a civic center as the new centrality's nucleus. The collaborative and interdisciplinary initiative was constructed by merging sociological-ethnographic and architectural methods and literature and document review, and conducted jointly with local officials and residents.

Keywords: urban periphery, socialscape, urbanscape, deliberative and design intervention

1. INTRODUCTION

The paper traces the multifaceted transformations since the middle of 1990's, prompted by the neoliberal privatization and marketization reforms and aimed at constructing capitalism in the formerly state socialist societies. Through the prism of the changes taking place on the ground within the Poznan Metropolitan Area in Wielkopolska – the Western Region of Poland, and particularly, in the peripheral

* Haverford Institute of Public Sociology, Boston, Massachusetts, Poznan University of Technology, Poznan University of Technology.

rural county of Tarnowo Podgórne, the paper presents results of the longitudinal empirical examination of the complex, often unexpected, economic and social changes and their interdependencies, as well as their specific spatial representations in the aftermath of the neoliberal reforms. The reforms removed control of spatial planning from the state level, and for the first time in nearly a century, spatial planning became decentralized at the local government level. As the county's local officials were vested with the authority for space governance and the development of local spatial plans, those plans generally catered to investors and developers and were subsumed to the neoliberal key directives of economic growth, market competitiveness, and consumerism. Such approach interprets spatial planning as land-use planning for individual investments rather than pursuant to one integrated plan for a balanced development. Such planning brought profound spatial transformations of the studied peripheral of Tarnowo Podgórne in the Poznan Metropolitan area during the last couple of decades, and brought relational changes between the Poznan Metropolitan Centrality and its peripheries, and spatial population change within its boundaries, thus advancing suburbanization, depopulation of the Center and creation of an urban sprawl.

The rural county's landscape of Tarnowo Podgórne, which has been under study, although dramatically transformed along the directives of post-socialist neoliberal spatial planning in recent decades, over time had developed not as one integrated entity, but instead a collection of mostly loose elements. It is a hybrid spatiality, since it is made up of often amorphous coexistence of landscapes from the three successive economic-political eras during the past century, each deriving from a different logic of the spatial planning and leaving distinct legacy on the county's spatial, social, economic, and environmental fabric. Under the centralized and comprehensive Prussian / German state's plan for the Poznan Metropolitan Area, the spatial development was created for a territorial expansion into, a systematic colonization and an economic exploitation of the annexed Polish Western territories. Under socialism, the spatial planning was subjected to the massive industrialization and construction of the uniform housing priorities, neglecting rural areas and underinvesting in them.

The sociological fieldwork research of the social economic and spatial changes effected by the prevailing postsocialist neoliberal principle in the rural county, led the the authors of this paper to undertake in 2014 an active intervention into the space and the county landscape's governance to mediate the social, and ecological problems within the county and its broader context. The interdisciplinary effort of intervening into Tarnowo Podgórne space rested on the researchers' the relational conception of spatiality and place as capable of stimulating flows and networks, and evoking social actions and relations. This differed from the the neoliberal understanding of space as an empty vessel subjected to human use. This relational conception of space, led the researchers, together with the local government officials, to engage in the strategic, comprehensive and deliberative intervention into the county's spatiality, with a distinct objective in the local spatial planning in face

of neoliberalism prioritizing private investments and consumer needs. The intervention into the county's spatiality focused on giving more voice to collective needs and civil society of the county of Tarnowo Podgórne, to evoke civic mindedness and improve quality of life for present and future generations by promoting sustainable economic growth, reinforcing social equality and participation, and promoting ecological conservation. In short, the researchers engaged in creating urbanscape to generate socialscape in the studied county.

2. CONTEPTUAL FRAMEWORK

2.1. Theoretical background for the sociological research: interdependence of postsocialist privatization implementation and democratisation

Poland's postsocialist experience was shaped by marketization and privatization reforms in the 1990s modeled on the conventional neoliberal view of transition as a relatively unproblematic implementation of a set of universalistic central policies oriented toward economic growth [Murrell 1992, 1991]. The outcomes of the reforms were expected to match the reform blueprints introduced by the Polish postsocialist central government. The neoliberal reforms were referred to as "shock therapy" – in contrast to the evolutionary introduction of economic changes in other post-socialist countries – and focused on the speedy, pragmatic, and rather narrowly conceived goal of transplanting Western-style capitalism and economic prosperity [Lipton, Sachs 1990; Poznanski, 1995].

The uneven pace of implementation of the reforms, and their actual outcomes, surprised their architects, participants, and observers, generating scholarly debates, early on, about the actual nature and trajectories of socioeconomic changes in postsocialist societies. Scholars variously characterized the systemic changes in these regions as "uncertain transitions", "divergent capitalisms" and postsocialist "transformations", rather than transitions to Western style capitalism, reflecting differing views in these debates [Pickles, Smith 1998; Nee 1992; Carothers 2002]. Yet, all observers recognized the uncertainty and diversity of the reform results and the difficulty in grafting the Western capitalist model on the postsocialist context (Stiglitz, 1998]. These debates shifted the focus from the reformers' blueprint projections to a closer examination of the actual socioeconomic developments, including the spatial features of these transformations, in order to shed light on their distinctiveness from Western development patterns.

A co-author of this paper undertook an ethnographic fieldwork study in a rural of Tarnowo Podgórne in the periphery of Poznan Metropolitan Area (one of the largest in Poland), in the advanced Western region of the country during the middle 1990s,

with periodic updates through the last three decades. The research aimed to capture the unfolding early results of the neoliberal postsocialist reforms that were first introduced to agriculture, and then to the rest of the Polish economy. Concurrent with privatization and marketization, the reforms stipulated a withdrawal of all the state's interventions. The four-year ethnographic research in the peripheral county of the Poznan Metropolitan area revealed the legal, institutional, and administrative discontinuities and dislocations stemming from the rapid introduction of privatization drives and liberalisation of market prices [Zbierski-Salameh 1999]. The dislocations imposed constraints on economic activities, unmitigated by any state protections or subsidies, leading to market volatility and heightened uncertainties for individual producers. These, in turn, resulted in reduced production, instead of the expected expansion, decreased performance, and, most frequently, the liquidation of agricultural farms altogether [Hannan 1986; Kocik 1996]. Those individual outcomes examined on the ground, produced a macro-level sharp decline in agricultural sector output [Zbierski-Salameh 1999]. Others countered that the Polish countryside in many regions was experiencing desolation and systemic poverty in the aftermath of the 1990s reforms, instead of Western-style changes in agriculture. They pointed to a modernization paradox in Poland, where the postsocialist transformations effectively resulted in transfers from the countryside to finance industrialization of the urban areas, to the detriment of the Polish rural population [Tarkowska 2002, 2009; Bukraba-Rylska 2009].

A bird's-eye view and an excessive reliance on statistical data are not sufficient bases for evaluating the relative merits of different substantive theories for discerning the causes of given outcomes, or for formulating alternative theories, as reference [Oberschall 1996] cautioned researchers. The results of the sociological ethnographic study of the peripheral agricultural county of the Poznan Metropolitan Area did present an empirical challenge to the neoliberal assertion that privatization drives generate universally stable and predictable outcomes of advanced economic efficiency and thus are superior to other economic approaches. In the postsocialist context, these reforms brought uneven economic results, first in agriculture and then more broadly within and across Eastern European societies [Zbierski-Salameh 2013; Maurel 2000].

More significantly, the micro-level qualitative research in the peripheral county of Poznan in the middle of the 1990s, challenged empirically a reductionist neoliberal assumption of rational and instrumental action of an individual as root of all explanation in the activity of concrete person. Instead, consistently with one of the key notions of economic sociology. The research showed embeddidness of the individuals' economic actions in broader social roles and relation in their communities: "[…] norms and identities result from and structure interaction in cognitive and emotional ways that escape reduction to self-interest, and […] are key in actor's definitions of what their interests are" (Granovetter 1985: 2]. An examination of the behavioural responses in the studied rural county of Tarnowo Podgórne showed that the decline in the efficiency of economic performance, prompted by the neoliberal reforms, was closely tied to sense of relative overall deprivation and erosion of social status among

many agricultural producers. This triggered their ambivalence, distrust and often active defiance (protests) towards the reformers, while at the same time, development of mutual cooperation among the community's agricultural producers, instead of expected competition [Zbierski-Salameh 2013]. An on-the-ground examination showed that the property transformations had far broader consequences than predicted in the policy projections, which were narrowly formulated in economic terms. The study showed the neoliberal reforms had a complex, adverse impact on the lives of individuals, not merely on their economic situation.

These unexpected negative outcomes experienced by the agricultural producers casted a deep ambivalence and distrust towards private property as an institution (even among those the privatization reforms were targeted to benefit), and undermined confidence in the advantages, fairness, and legality of privatization, instilling suspicions of corruption; in the overall course of postsocialist change, and in the postsocialist state, as the architect of the reforms. Consequently, this steered individuals to low-level social and political participation, individual privatism, and atomization in the very beginning of postsocialist reforms. As vast contemporary research shows, the attitudes formed in response to the neoliberal reforms introduced first to the agricultural sector had a long-term ripple effect, in Poland and in other Eastern European countries, becoming the lasting feature of postsocialism and establishing a problematic state-citizen relationship and a weak legitimation basis for postsocialist states [Ekiert, Kubik 2014]. Both Polish analyses and comparative international studies [Jacobsson 2017] found Poland to have a low level of participation in civic matters, election voting, and in non-government organizations, prompting a term "deficient citizenship" [Gliński 2004] characterizing the emerging democracies in the post-socialist societies.

Tracing real effects of the postsocialist reforms on the ground, the ethnographic study showed a dynamic progression of two, out of the four aforementioned, modernization processes in the county: de-agrarization, which led to a rapid advancement of suburbanization. Yet, these processes were different from their Western counterparts, in that the postsocialist transformation meant building "capitalism without capitalists" [Poznanski 1995]. Those who were envisioned by the neoliberal reforms to rationalize Polish agriculture, to become its modernizing farmers and entrepreneurs, and be the early domestic agents of the transition to capitalism were in reality unable to do so, due to constraints stemming from the very reforms. The county, however, did not fall into desolation, as some scholars suggested [Zbierski-Salameh 2013].

This was due to a unique constellation of two key factors playing out in the county: (a) a massive initial influx of foreign capital in the aftermath of the rapid decline in the county's agriculture; and (b) a local institutional and administrative infrastructure sufficiently advanced to attract the foreign investments. Together, these factors became an engine of the dramatic postsocialist economic, social, and spatial transformations of this peripheral county of the Poznan Metropolitan Area, which also reshaped the relation between this periphery and the Poznan Metropolitan Center.

The economic and spatial transformations were closely associated with the population movements and transfers within the Poznan Metropolitan Area. The county of Tarnowo Podgórne rapidly doubled in size and saw an influx of the urban population, with no prior connection to the county, seeking jobs and housing in this economically thriving county. Soon they became the dominant segment of residents, often displaying client-type expectations for efficient services from the local government, rather than the behavior of local citizens vested in the county's governance. Thus, an undisputed economic success, measured by the county's fast economic growth and rising standards of living (with the county of Tarnowo Podgórne consistently ranked as a leading county in the region and in the country) had attached a social cost: fragmentation and atomization of its population, low social cohesion, weak identification with the place and its history, and the consumer orientation of the new county's residents toward the local government. Thus, the "deficient citizenship" in the peripheral county of Tarnowo Podgórne uncovered in the ethnographic study, stemmed from two distinct sources; from growing distrust of the institutions involved in the neoliberal privatization reforms implementation among the agricultural producers, and from atomization of the county's new coming residents and their dissociation with the place in the aftermath of the Poznan Metropolitan Area population movement and the population expansion of the studied county of Tarnowo Podgórne. Various other research projects conducted at the later stages of the postsocialism transformations on national and regional levels corroborated the findings of the ethnographic research on the county level and pointed to the "deficient citizenship" as a persistent phenomenon in postsocialist Poland.

2.2. Conceptualization framework for interdisciplinary research: Constructing urbanscape to generate socialscape

The mid-1990s ethnographic study of the unanticipated, diverse and complex responses to the postsocialist neoliberal economic reforms, of the agricultural producers and residents in the rural county, brought attention to the complex links between the liberalization of the economy and introduction of democracy to East European societies – the twin objective of the postsocialist reforms. The issues raised by the ethnographic research on privatization trajectories in the agricultural county outside of Poznan, became impetus in 2014 for formulating a conceptual framework for a collaborative multi-disciplinary research project on deliberate physical legal and normative governance of space – creation of urbanscape as means of evoking socialscape in the studied county.

Scholars have differing views on how social capital -as an essential element of citizenship and democratization-is formed. Some [Rose 2000] view social capital from the top-down perspective, as an attribute of society that "makes social coopera-

tion possible without which, democracy would be overwhelmed by its own deficiencies". Researchers point to various ways to build trust leading to strengthening individuals' social capital: thus, for Fisman and Khanna [1999] trust is identification- and information-based, while Offe [1999] points to building trust through reciprocity. Scholars like Putnam, on the other hand, take the bottom-up perspective, and conceive social capital as an attribute of individuals that fundamentally rests on the ability to trust others. The Putnam-model [Putnam, Leonardi, Nanetti1993] hypothesis that social trust and citizenship is an individual attribute which can be built-up by deliberate measures, underpinned the collaborative research project undertaken in 2014 in the rural peripheral county of the Poznan Metropolitan area and drove the project's design. In the first phase, the study focused on analysis of, and strategic and deliberative intervention into the county's spatiality to transform its organization into a more harmonious integrated entity out of the disjointed elements in the landscape. Further, the urban and architectural analysis of the rural county was conducted to selectively extract, emphasize or construct elements in the county landscape to evoke the connection of its residents to the local spatiality, and identification with it as meaningful to them as individuals and collectively as members of the local community. The subsequent part of the research focused on creating a space for gathering and sharing information and for building reciprocal relations to forge trusting, engaged social relations among the residents, thus transforming them into engaged citizens, willing and able to participate correcting the development patterns towards economic, social and ecological sustainability. Towards that objective the building and gardens complex of the Center for Citizenship Integration was designed.

3. STUDY SITE AS HYBRID SPATIALITY

3.1. Dynamic perspective of spaciality evolution

At the initiation of the ethnographic study, the of Tarnowo Podgórne comprised 16 villages, nine of them with predominantly agricultural production and some with agricultural processing industry profiles. The seat of the county's local government was in the middle village, which was mainly agricultural with some small enterprises in service and retail for local consumption. Only two of the county's villages, located closest to the Poznan Center, were more of a centric layout, and served primarily as its bedroom communities. The county's villages formed a linear array, a similar spatial pattern to other Polish rural counties. The county's fifteen-mile sprawl of homesteads dotted along the main street and a few side roads, with vast agricultural fields spread around and between villages. The county's main street, that connected them all, served at the same time as the main international artery, linking the metropolitan area with other important cities: Warsaw and Berlin. This was the case until con-

struction in the early 2000s of the road bypass and a network of modern highways outside of Tarnowo Podgórne boundaries. Scattered throughout the landscape of the county's 16 villages are churches, residential and public-purpose buildings, and civic and agricultural complexes predating socialism, to the time of the Prussian and German annexation and occupation of the region. Red brick school buildings, mills, agricultural processing facilities, several churches, post offices, and family buildings, throughout the county of Tarnowo Podgórne, are the material remnants of the presocialist county's history.

These material remnants of the German era, of considerable architectural distinctiveness, acquired strictly utilitarian value during socialism, expediently re-purposed for state-owned agricultural production and processing entities, or subdivided to house the state farms' agricultural workers, or converted into multifamily residential housing. Residential houses built in the county during socialism were often self-constructed, from limited available building materials, of no architectural distinction, and not following or forming any coherent local spatial order.

Such spatial organization of the studied of the county of Tarnowo Podgórne at the onset of post-socialism was representative of the urban-periphery dynamics formed under socialism. The priority of the socialist state was investment in industry as an economic foundation for communitarian and egalitarian society. The individual-oriented consumption, service, and consumer satisfaction that drove the urban transformations in the West, were outside of the socialist system's logic and, so, of little concern for the state planners. The mass employment in industry led to significant increases in the urban population in need of housing, prompting the state's investment in prefabricated, large-frame uniform apartment buildings arranged in big clusters in city outskirts. Thus, the urban transformations, specific to socialism, were connected with a territorial expansion into the peripheries and spatial dispersion, leaving the metropolitan centrality stable over time and physically relatively unchanged. The rural areas in the more distant periphery from the city center, such as the studied county of Tarnowo Podgórne, were outside of the investment priorities, or subjected to capital divestment from the agricultural sector to finance advances in industrialization.

Disadvantaged under the socialist state's development priorities, the study site on the periphery of the Poznan Metropolitan Area found itself in an exceptional position at the onset of postsocialism. Poznan, as one of the biggest cities in Poland, and the advanced western region of Wielkopolska were attractive to the scarce foreign capital because of their relatively developed communication, infrastructure, and transportation network, and proximity to Berlin, as compared to the rest of Poland, considered "too deep in the East" and thus too risky in the early stage of postsocialism. The Wielkopolska region was also attractive to foreign investors because of its history. During its annexation to the Prussian Empire in the nineteenth and early twentieth centuries, the region was politically and economically integrated into the advanced Prussian capitalist system. Because of this long capitalist legacy, the region was seen as best suited to revert back to capitalism.

The peripheral rural county of Tarnowo Podgórne was especially suited for the foreign investors. Shortly after decentralization of spatial planning as stipulated by the neoliberal reforms, the county's government, as one of the first in the country, developed comprehensive local spatial plans geared to attract external capital. Transfer of the spatial planning authority from the former centralized state to the local governments proved to be time-consuming and challenging for many other local governments. Thus, study site had a clear advantage at the onset of the postsocialist reforms by its geographical location, history, having the local spatial plans in place and an abundance of agricultural terrains from the failed farms ready for business activation and commercial purposes. As a result, a drastic and rapid transformation of its economic profile, landscape, and relation to the Poznan Metropolitan Center ensued. The multinational corporations constructed their logistical facilities, warehouses and production plants in the designated business zones. Large developers erected whole new settlements of townhouses, family homes, apartment complexes, and exclusive gated communities on formerly agricultural fields, attracting professionals and various other urban groups to relocate from Poznan to its new suburbs. In another spatial zone of the county of Tarnowo Podgórne, one of the first vast shopping centers was built. Like other shopping malls, it was positioned next to the main artery for easy access, attracting shoppers from the whole Poznan Metropolitan Area. In effect, the peripheral county created an alternative centrality with the excessive consumerism, outside of the historic commercial and cultural center of Poznan, a postsocialist non-distinct suburban version of Western "Landscapes of consumption" [Zukin, 1993].

During socialism, the prefabricated, architecturally generic and massive apartment blocks, deficient in adequate green areas or commercial and service infrastructure, with stagnant rural periphery dominated the landscape of the expanding Poznan Metropolitan Area; post-socialism intensified the earlier trend of spatial dispersion and territorial expansion deeper into formerly rural and agricultural areas with construction of the prefabricated, huge generic boxes for shopping centers, warehousing, and logistical facilities, resulting in the monotonous, disjointed and spread out landscape in the studied county of Tarnowo Podgórne. At the onset of the interdisciplinary research in 2014, the county's hybrid landscape failed to form any clear or compact spatial system characterized by the proper quality of functions and spatial arrangement, not conducive to invoke a meaningful connection to such spatiality.

3.2. Architectural intervention in spatiality

The peripheral rural county of Tarnowo Podgórne was especially suited for the foreign investors. Shortly after decentralization of spatial planning as stipulated Ashworth's [Phelps, Ashworth, Johansson 2018; Gibson 2014] concept of heritage planning has inspired the authors hereof to identify relevant social and spatial as-

sets in the peripheral county for the purpose of working up conscious design principles to ensure sustainable urbanscape and socialscape that meet the local residents' needs, builds the residents connection to and identification with the the place, as well as attract outsiders to the county. The creation of desirable socialscape via urbanscape redefinition is about accounting for the social needs and their simultaneous processing to arrive at an affordance situation, underlying the formation of bonds and strong local civic communities. Here, we may refer to the issue of affordance perception, which according to Gibson [Bell, Greene, Fisher, Baum 2004] is inherently relational. Any affordance change shall provide the individual with everything that is needed, necessary or in any way required [Ashworth, Turnbridge 1999: 92-93]. Heritage is a crucial element of this offer of affordance. It is understood here as a cultural, natural, and spatial potential to be properly harnessed in compliance with sustainable development principles. Proper heritage management can boost various functions and operations of a community: by improving the quality of a space, by enhancing its visual appeal through re-arrangement of its elements, by creating a highly attractive urbanspace which make a basis for the new socialscape creation. This may end up in the quality of life improvement and can become an attractor for tourists and businesses.

The idea to construct new urbanscape was rooted in the conception of heritage planning in "a careful and selective revival of some aspects of the past, reinterpretation and reconstruction of the past by it, thus active creation and management of history in the service of the newly envisaged futures" [Phelps, Ashworth, Johansson 2018: 105]. As Ashworth suggests, the contemporary usage of the past, is in support of creating new identities and new aspirations for the local territory, and may lead to social cohesion. Thus, building an urbanscape may simultaneously create a socialscape. The project's centerpiece was designing and constructing a new non-commercial centrality of the county of Tarnowo Podgórne in the central place of the administrative village, as an architectural landmark in the village and a symbolic representation of the county to enhance its residents' connection to and an identification with their county. Named The Center for Citizen Integration, it is to house programs such as conferences, workshops permanent and seasonal exhibitions, and residents-initiated activities to inform and to facilitate reciprocal, communal relations. In short, the Center for Citizen Integration aspires to strengthen residents' social capital to make them into engaged conscious stakeholders caring for their community and its long-term sustainability.

3.3. The architectural-social intervention as an local level implementation of global perspectices of sustainable development goals

Pursuing an introduction of the new socialscape via thoughtful design intervention aiming at adequate urbanscape creation, with invited broader social participation in this process, constitutes a local-level implementation of the United Nations'

holistic approach to achieving global sustainability objectives, often referred to as the 5Ps: people, prosperity, planet, partnership and peace. The UN Agenda 2030, as one of the key goals, recognizes sustainable urban development to follow the principles of inclusiveness, safety, resiliency and sustainability. The SDGs postulate an integrated approach to sustainability to achieve fundamental values of decision making that affects culture and identity. Sustainable development is mostly about inter-dependencies of the linked social-economic-environmental system [Fleming, Russell, Hansen, Sams 2017]. The right connection between social and spatial dimensions will help to provide socially desirable, functionally completed, user-friendly and though beautiful and active places. The idea of creating attractive places is also a kind of socialized planning, in which the emphasis is put on creation of meanings [Kaźmierczak, Pazder 2018]. This idea is close to the concept of design intervention, which is a method of creative design, allowing the discovery and application of new ways of experiencing space in terms of complexity of development processes. It is a tool helping to start a dialogue and social interactions aiming at raising consciousness. Design intervention is part of experimental design, in which the main focus is on adoption of a specific perspective and analysis of potential effects of its implementation. In the assumption this type of design process balances on the border between reality and fiction, and also stimulates the creativity and imagination of participants. It is a kind of research tool from the borderline of ethnography and design arts, allowing the use of ephemeral, non-obvious solutions, enabling the exchange of thoughts, views and opinions, increasing the awareness and level of social coexistence [Halse, Boffi 2016].

4. STUDY MATERIAL AND COLLABORATIVE METHODOLOGICAL APPROACH

The collaborative and interdisciplinary initiative, started in 2014, focused on providing the deliberate spatial intervention solutions on the county-level to the social problem of "deficient citizenship" and shallow democracy. It proceeded with a comprehensive analysis of the county spatial organizations, followed by a conscious intervention into the county spatial landscape in order to modify spatial organization and to reorient spatial planning to promote the long-term balance between economic growth and social integration in the community and a revival of natural environment.

The corollary goal of the research initiative was to further democratize local-level governance, by altering the process of decision-making as it pertains to community matters. This has been achieved by the direct tri-part collaboration of an interdisciplinary and interinstitutional team of scholars (with the architecture students) and the county's mayor and other local government officials at all phases of the

initiative. This deliberative decision-making process was broaden further through subjecting it to public input and consultations.

The collaborative methodological approach involved the integration of research methods and actions used in sociology and architecture and ensuring social participation during the planning and design process as important element in the implementation of the adopted goals is.

The presented model of collaborative methodological approach (Fig. 1) involves 4 levels: diagnosis, main goals formulation, deliberative and design intervention and results. The longitudinal ethnographic research provided the Diagnosis. The collaborative and interdisciplinary initiative starts at the second level with formulating the main goals formulation within the panel discussions. Level three and four are the implementation of research findings and goals. The third level concerns the deliberative and design intervention. It is a combination of sociological and architectural methodologies and actions and it is divided in two stages.

Stage 1. serves to identify local heritage in the reference to Ashworth's concept. The identified existing cultural and environmental values serve as a basis for the future, well-defined and properly directed development. The spatial distribution of local heritage and development potential was used within this stage to delimitate clusters of the highest potential for the desirable development which means the functional offer and architectural forms promoting social integration and spatial identity. The architectural methods used at this stage serve the entire county of Tarnowo Podgórne investigation.

Stage 2. focuses on the chosen and delimited area (within Stage 1.). It is the stage of research findings and goals implementation. It is done with the use of architectural methods and actions (urban and architectural design proposals) which were socially evaluated. The last level of the collaborative methodological approach is a result formulation. This part is to provide a new urbanscape in accordance with socialscape requirements to strengthen the social identity and place rootedness.

The collaborative methodological approach includes:

a. sociological methods and actions:
   - qualitative longitudinal ethnographic fieldwork research: (participant observation, open-ended interview, focus groups, analysis of secondary sources, deliberative methods, social evaluation, public panel discussion, public exhibition, public competition
b. architectural methods and actions:
   - planning documents analysis, in-situ studies to identify and evaluate the existing conditions and to assess opportunities for the heritage potential in terms of functional, spatial and socio-economic growth of the rural county of Tarnowo Podgórne being the subject matter of the research, spatial-functional analyses, landscape analyses in scales: of county, village and chosen place, the development potential of the county was diagnosed with the use of AIA analysis – assets, infrastructure, accessibility (the proprietary method of assessment of the local potential development) by Kaźmierczak [2018].

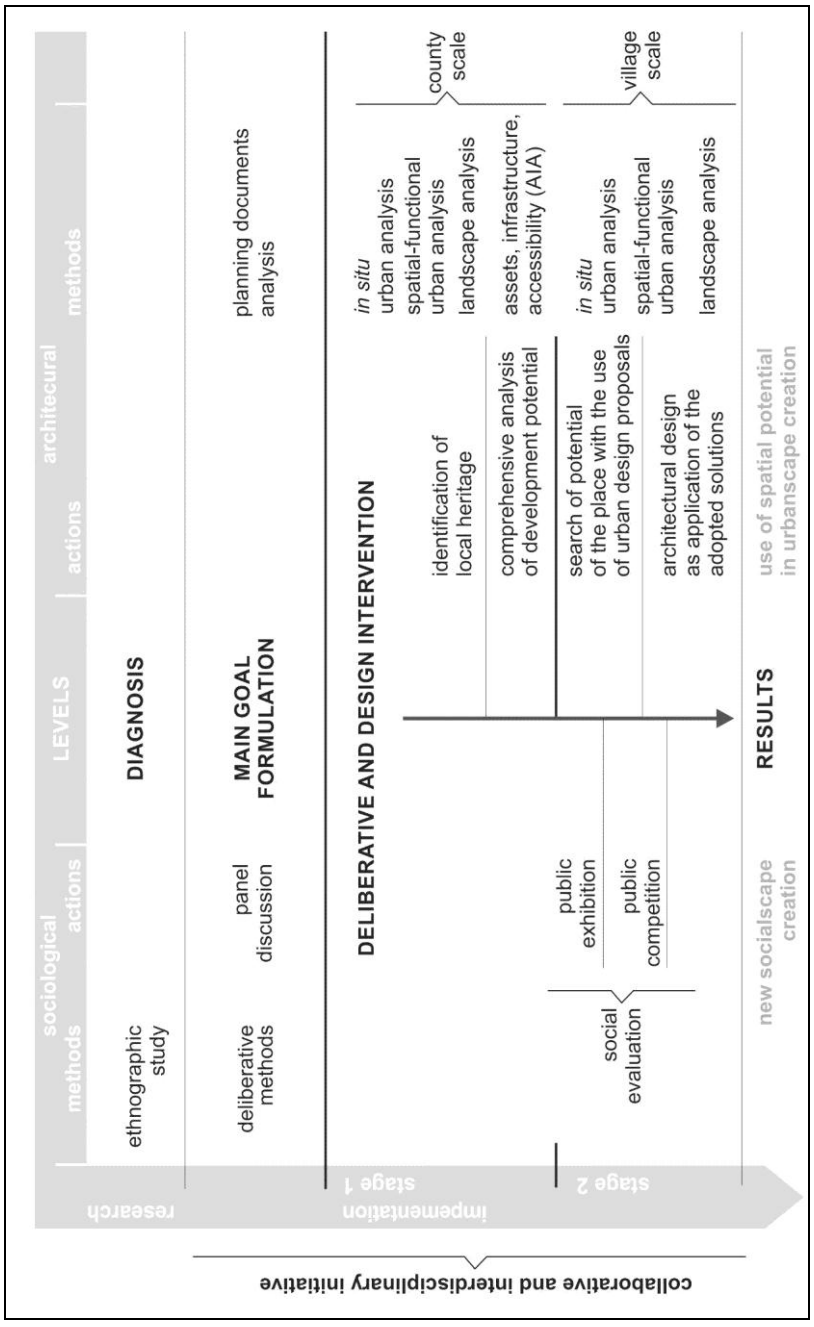


Fig. 1 The collaborative methodological approach model developed by the authors illustrates the combination of sociological and architectural methods and actions used within the research and implementation process [elaborated by B. Kazmierczak]

5. DISCUSSION AND CONCLUSION

The sociological / architectural collaborative initiative conducted in the direct partnership, with the rural county's local government, highlights the interrelations between different realms or dimensions of the postsocialist transformations. It draws closer attention to the direct impact of the economic transformations, from centralized plan economies, to market economies, on the changes in the spatial transformations and the county's landscape. Yet, this direct influence of the economic / political transformations do not condition the present post-socialist spatiality in total. The exposition of the current hybrid spatiality, by contextualizing it in the county's Prussian-capitalist and socialist history, points to the path dependency of the post-socialist spatial transformations. These two eras still persists in the present, as the elements of the complicated and dynamic constellations forming the county's contemporary landscape.

The sociological ethnographic research in this peripheral rural county of Tarnowo Podgórne of Poznan Metropolitan area, was initiated in the 1990s to analyzed results of the neoliberal economic reform policies first introduced in the agriculture. The fieldwork pointed out to a dual economic outcome in the county: (a) the privatization reform's ailure to transform the agricultural producers into capitalist farmers; and (b) the economic success, propelled by the foreign investments in the county. Moreover, the research showed that this two-pronged economic outcome of the privatization reform, became the two sources, respectively, of the impediment to the democratic advancement: the failure in agriculture planted the seed among agricultural producers for a deep distrust towards the postsocialist state institutions implementing privatization. With time, this distrust spread to broader society, undermining legitimacy of the postsocialist state. The foreign investments, although produced an impressive economic growth, led to (a) rapid increase in the numbers of newcomers to the county of Tarnowo Podgórne, undermining it's sense of a local community, and (b) rapid transformations of the county's spatiality, towards modern-looking, yet increasingly generic landscape, caused by setting up facilities of the multinational firms in the county. Together, they created an individual anonymity and social estrangement, replacing former community spirit, and a weak identification with the place. That amounted to low general social trust and social capital, which is an indispensible base for civic engagement and participatory democracy. The 1990s fieldwork study rendered an empirical evidence of the complex connections between the economic transformation and democratization. As such, it became a genesis of the 2014 initiative presented in this paper, of the sociological / architectural intervention in the same county, focusing on rebuilding an identification with the place and the social cohesion.

Thus, Ashworth's notion of heritage planning became a conceptual base for the strategic and deliberative planning for reinventing the county of Tarnowo Podgórne into a community, that is anchored in a restored and reconstructed continuity with

this rural county's authentic yet, reinvented local, unique characteristics; which include (a) material assets of historical and architectural significance – manor houses, churches, mills etc; (b) local practices and rituals (i.e. annual harvest festivals, arts and crafts, cottage bear locally produced etc. and (c) the county's natural environmental assets – 3 lakes, forests, natural habitats protected by zoning from commercial development. Secondly, the initiative focused construct an identification with the place through creating more organized county's landscape.

Construction of the Center for Citizen Integration, was the focal point of this intervention, as a deliberative mediation of the dominant developmental patters of postsocialism and increasingly present in the county of Tarnowo Podgórne. The Center was intended to become a counterbalance to the consumerist-type alternative centrality, emerging in the county. A construction of a vast shopping mall, located in one of the county's small villages in the 1990s – one of the first in Poland – drew shoppers from within the Poznan Metropolitan area, towards the county of Tarnowo Podgórne, and away from the Poznan Center. Thus, the Center of Citizen Integration, to emerge in the central spot of the county's main village, the seat of its local government, was imagined a new, integrative-type centrality for the county, drawing its' residents and the county's visitors in.

Such purposes for the center had to be appropriately reflected in the architectural design. Twenty five architectural students of the Poznan University of Technology, taking a course on the Rural Landscape Architecture and Design, worked for a semester in a two-, three member groups, each group to come up with the Center's conceptual design. During the semester, all students in the course had two half-day field visit to the county of Tarnowo Podgórne. Hosted by the local government, they surveyed the county and the site for the Center, to gain an understanding of the specific spatiality and the landscape near the site to best integrate the design with the surroundings. Course grading system for the best group conceptual designs was tailored to this atypical course formula and content, deviating from the University of Technology's typical course format: With the completed seven alternative designs, the students arrived at the county's City Hall for a half-day design presentations for the jury panel, that included: the mayor, his deputy, the members of the spatial planning department, an investment department officials, architectural faculty members, the president of the Haverford Institute, the county council members, and an architect of an architectural firm, who served as a dedicated probono consultant for the students', designs, throughout the semester. Overall, the initiative was formulated with three main objectives:

1. To create a specific place – the Center of Citizen Integration; as means to create an alternative urban centrality, improve quality and visual aesthetics of the county's landscape, to contribute to correcting legacy of inter-urban inequality between the periphery and the Center in order to elevate social, cultural standing of this peripheral of Tarnowo Podgórne in relation to the Poznan center, thus enhancing the quality of life for the local community, and to stimulate citizens participation on the local level. The conceptual designs for the Center for

Citizen Integration, have been completed in 2019. Based on them, the local government had the blueprints developed, and currently, the building is under construction to open in the early 2022.

2. To contribute to the processes and procedures of the county's spatial and urban planning by providing the county government with research and systematic methodology to assist the planners in their decision-making towards incorporation of sustainability considerations. The initiative fulfilled this objective by construction of the maps submitted to the county's spatial planning. Within the framework of two semester work within the courses on Urban Planning and Architecture, and Urban Inventory, the surveying of the whole county of Tarnowo Podgórne, detailed analysis of specific assets and based on it potential for sustainable, development led to the creation of the mapping submitted to the County Spatial Department in 2016. This first phase of the initiative resulted in the delineation of locations in need of urban interventions. This was done on urban planning maps and in architectural designs with the use of different scales (of various detailing); the maps and designs also identified the centrality development potential and solutions for harmonious development of socialscape and landscape to ensure balanced growth They further proposed changes in the transformations dynamics to stabilize the growth and furnish the created places with the required functions and to improve relations between a rural county of Tarnowo Podgórne and a metropolitan city. The initiative serves as a template of the research and systematic methodology based approach to the spatial planning on the local level to replicate such efforts to in other communities in postsocialist context. It also suggests a need for further research on the conditions allowing for inter-regional collaboration to create synergies in heritage planning and industry. Such collaboration could further transform metropolitan areas by creating multiple alternative centralities in relation to the metropolitan core that would provide more equity in quality of living for peripheral communities.
3. To democratize decision-making process and construct communities around the issues of sustainability, building bridges and structuring connection between researchers, local decision makers, engaged communities of citizens committed to sustainability. The initiative created a model of deepening democratization in the local decision-making process, by opening up the spatial planning process to the active engagement of local participants. This bottom-up and research-initiated project, based on comprehensive deliberative cooperation between researchers, students, and local government, stands in contrast to the standard mode of decision-making delegated to and vested in the governmental representatives of the community. In this deliberative process, spatial decisions emerge from far broader and diversified perspectives and points of view.

The county government was the benefactor of a detailed case study that shed light onto so far never identified development potentials of the rural county of Tarnowo Podgórne. The so diagnosed assets and their proposed use stand a good chance to economically revive individual villages and to significantly contribute to future

balanced development of socialscape and urbanscape. Such multilateral collaboration renders measurable results: strengthens the partnership with and involvement of the civic society in the respect of the rural county development, facilitates the creation of bonds between the inhabitants themselves and their place of residence, strengthens the cooperation between various social groups creating communities of exchanged and shared information and commitment to sustainability, and protection of the natural and cultural environment.

In various stages of work on this project, the need for further research on supra-local structures and procedures for spatial planning necessary and still underdeveloped in order to remove some legal and logistical constraints on the local governments to effectively redirect their efforts towards sustainable development.

In its holistic approach to improve quality of life for the local residents, in further democratization of the decision-making on the local level, to protect the environment based on social action focused on collaboration the project embodies on the local level the global objectives formulated in the UN and EU 2030 agenda – which defines sociability holistically as caring for well-being of people, for protection the environment, for the planet and peace.

LITERATURE

Ashworth G.J., Turnbridge J.E., 1999, *Old cities, new pasts: Heritage Planning in selected cities of Central Europe*, "Post-socialist urban transition in Eastern and Central Europe. GeoJournal", vol. 49, no. 1, p. 105-116.

Bell P.A., Greene Th.C., Fisher J.D., Baum A., 2004, *Psychologia środowiskowa*, Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.

Bukraba-Rylska I., 2009, *Polish Countryside in times of Transition: Myth and Reality*, "Polish Sociological Review", vol. 168, p. 575-594.

Carothers T., 2002, *The End of the Transition Paradigm*, "Journal of Democracy", vol. 13, no. 1, p. 5-21.

Ekiert G., Kubik J., 2014, *Myth and Realities of Civil Society*, "Journal of Democracy", vol. 25, no. 1, p. 46-58.

Fisman R., Khanna T., 1999, *Is Trust a Historical Residue? Information Flows and Trust Levels*, "Journal of Economic Behavior and Organizations", vol. 38, p. 79-92.

Fleming A., Russell M.W., Hansen H., Sams L., 2017, *The sustainable development goals: A case study*, "Elsevier: Marine Policy", vol. 86, p. 94-103.

Gibson J.J., 2004, *The ecological approach to visual perception. Classic Edition*, Psychology Press, New York.

Gliński P., 2004, *How Active Are The Social Actors? Deficient Citizenship Versus Day-to-Day Resourcefulness in Poland*, "Polish Sociological Review", vol. 148, p. 429-450.

Granovetter M., 1985, *Economic action and social structure: The problem of embeddedness*, "American Journal of Sociology", vol. 91, no. 3, p. 481-510.

Halse J., Boffi L., 2016, *Design Interventions as a Form of Inquiry*, in: *Design Anthropological Futures*, eds. R. Smith, K. Vangkilde, M. Kjærsgaard, T. Otto, J. Halse, T. Binder, Bloomsbury Collections, London–New York.

Hannan M.T., 1986, *Uncertainty, Diversity, and Organizational Change*, in: *Behavioral and Social Science: Fifty Years of Discovery*, eds. N. Smelser, D. Gerstein, National Academy Press, Washington D.C., p. 73-94.

Jacobsson K., 2017, *Rethinking Civic Privatism in a Postocialist Context: Individuaism and Personalization in Polish Civil Society Organizations*, in: *Civil Society Revisited: Lessons from Poland*, eds. K. Jacobsson, E. Korolczuk, Berghan Books, Providence.

Kaźmierczak B., 2018, *Turystyka zrównoważona czynnikiem aktywizacji małych miast*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.

Kaźmierczak B., Pazder D., 2018, *Complete places visioning – collaborative and problem-based learning in urban planning. Example of the Faculty of Architecture Poznan University of Technology in Poland*, "European Journal of Social Sciences Education and Research", vol. 5, no. 3, p. 84-90.

Kocik L., 1996, *The Privatization and Market Transformation of Polish Agriculture*, in: *After Socialism: Land Reform and Social Change in Eastern Europe*, ed. E. Abrahams, Berghan Books, Providence, p. 115-133.

Lipton D., Sachs J., 1990, *Creating a Market Economy in Eastern Europe*. *The Case of Poland*, "Brooking Papers on Economic Activity", p. 75-147.

Maurel M.C., 2000, *Patterns of Post-Socialist Transformation in the Rural Areas of Central Europe*, in: *Regions and Cities in the Global World*, ed. G. Horvath, Centre for Regional Studies, HAS, Pecs, p. 141-158.

Murrell P., 1991, *Can Neoclassical Economics Underpin the Reform of Centrally Planned Economies?*, "Journal of Economic Perspectives", vol. 5, no. 4, p. 59-76.

Murrell P., 1992, *Evolution in Economics and the Economic Reform of the Centrally Planned Economies*, in: *Merging Market Economies in Eastern Europe*, eds. C. Clague, G. Rausser, Basil Blackwell, Oxford, p. 35-54.

Nee V., 1992, *Organizational Dynamics of Market Transition: Hybrid Forms, Property Rights, and Mixed Economy in China*, "Administrative Science Quarterly", vol. 37, p. 1-27.

Oberschall A., 1996, *The Great Transition China, Hungary and Sociology Exit Socialism into Markets*, "American Journal of Sociology", vol. 101, no. 4, p. 1028-1041.

Offe P., 1999, *How Can we Trust Our Fellow Citizens*, in: *Democracy and Trust*, ed. M. Warren, Cambridge University Press, Cambridge.

Phelps A., Ashworth G.J., Johansson B.O.H., 2018, *The Cultural Construction of Heritage Conservation*, in: *The Construction of Built Heritage: A North European Perspective on Policies, Practices and Outcomes*, Routledge Revivals, New York.

Pickles J., Smith A., 1998., *Theorizing Transition: The Political Economy of Post-Communist Transformations*, Routledge, New York.

Poznanski K.,1995, *The Evolutionary Transition to Capitalism*, Westview Press, Boulder.

Putnam R., Leonardi R., Nanetti R., 1993, *Making democracy work: civic traditions in modern Italy*, Princeton University Press, Princeton.

Rose R., 2000, *Getting things done in an anti-modern society: social capital networks in Russia*, in: *Social Capital: A Multi-Faceted Perspective*, eds. P. Dasgupta, I. Serageldin, The International Bank for Reconstruction and Development, Washington DC.

Stiglitz J., 1998, *Wither Reform: Ten Years of the Transition*, World Bank Annual Bank Conference of Development Economics, Washington DC.

Tarkowska E., 2002, *Powerty and Education Risk of "Inheritance" of Poverty in the Former State Farms in Poland*, "Polish Sociological Review", 138, p. 203-215.
Tarkowska E., 2009, *Oblicza polskiej biedy*, „Laboratorium Więzi", nr 2.
Zbierski-Salameh S., 1999, *Polish Peasants in the "valley of the transition": responses to postsocialist reforms*, in: *Uncertain Transitions: Ethnographies of Change in the Postsocialist World*, eds. M. Burawoy, K. Verdery, Landham, Rowman and Littlefield, p. 182-222.
Zbierski-Salameh S., 2013. *Bitter Harvest: Antecedents and Consequences of Property Reforms in Post-Socialist Poland*, Landham-Bolder, New York.
Zukin S., 1991. *Landscapes of Power: From Detroit to Disney World*, University California Press, Berkeley–Los Angeles.

POSOCJALISTYCZNY ROZWÓJ OBSZARÓW PERYFERYJNYCH W KIERUNKU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU: ŁĄCZENIE INTERWENCJI DELIBERATYWNEJ I PROJEKTOWEJ W KREOWANIU KRAJOBRAZU SPOŁECZNEGO POWIATU TARNOWO PODGÓRNE W WOJEWÓDZTWIE WIELKOPOLSKIM

Streszczenie

W artykule prześledzono współpracę polskich naukowców i samorządów lokalnych w celu przezwyciężenia socjalistycznej i postsocjalistycznej spuścizny w stosunkach społecznych i planowaniu przestrzennym poprzez stworzenie krajobrazu urbanistycznego i krajobrazu społecznego na peryferiach aglomeracji poznańskiej. Aby zapobiec rozprzestrzenianiu się „krajobrazów konsumpcji", działanie podjęte w 2014 r. miało na celu wykorzystanie lokalnego dziedzictwa do stworzenia centralnej strefy gminy Tarnowo Podgórne i zaprojektowania centrum obywatelskiego jako nowego centrum przestrzenno-społęcznego. Wspólna i interdyscyplinarna inicjatywa została stworzona poprzez połączenie metod socjologiczno-etnograficznych i architektonicznych oraz przeprowadzona wspólnie z lokalnymi urzędnikami i mieszkańcami.

Słowa kluczowe: peryferia miejskie, krajobraz społeczny, krajobraz urbanistyczny, interwencja deliberacyjna i projektowa