

PRZEGLĄD PLANISTY

CZASOPISMO STUDENTÓW
GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ



AKADEMICKIE KOŁO NAUKOWE GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ
UNIWERSYTET IM. ADAMA MICKIEWICZA W POZNANIU
NUMER 4 (2019)



MAŁE MIASTA I OBSZARY WIEJSKIE



OFERTA KSZTAŁCENIA INSTYTUTU GEOGRAFII SPOŁECZNO-EKONOMICZNEJ I GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ

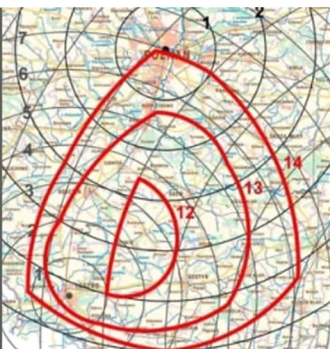
administracja
zrównoważony rozwój
planowanie
terytorium
przestrzeń
plan projekt
konceptcja zarządanie
monitorowanie
socjetyczno
partycypacja
inwestycja
rodowisko
realizacja
zintegrowany
strategia
gospodarka

ZINTEGROWANE PLANOWANIE ROZWOJU

Studia inżynierskie

Pierwszy kierunek w Polsce

Pierwszy tego rodzaju kierunek studiów w Polsce, stanowiący odpowiedź na zmiany prawne w zakresie **zarządzania strategicznego procesami społeczno-gospodarczymi i planowania przestrzennego**. Stwarza on możliwość przygotowania nowych kadr na potrzeby administracji oraz instytucji zajmujących się problematyką zintegrowanego planowania rozwoju.



GEOANALIZA SPOŁECZNO- EKONOMICZNA

Studia licencjackie

Nowa specjalność kier. geografia

Nowa specjalność geoanaliza społeczno-ekonomiczna na kierunku geografia oferuje nabycie **unikalnych umiejętności geooanalitycznych w zakresie zjawisk społeczno-ekonomicznych** wraz z możliwością uczestniczenia w zajęciach przygotowujących do wykonywania zawodu nauczyciela przyrody lub geografii w szkole podstawowej, zgodnie z obowiązującymi standardami kształcenia.



GOSPODARKA PRZESTRZENNA

Studia licencjackie, inżynierskie i magisterskie

I miejsce w rankingu Perspektyw 2017

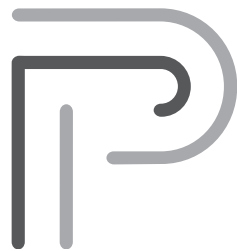
Kierunek istnieje na UAM w Poznaniu od 1990 roku, ma charakter interdyscyplinarny, korzystający z dorobku wielu nauk, w tym m. in. **geografii, ekonomii, urbanistyki i planowania przestrzennego czy zarządzania jednostkami samorządu terytorialnego**. Wiedza i kompetencje zdobyte podczas studiów pozwalają absolwentom podejmować zatrudnienie w urzędach, pracowniach projektowych czy też firmach konsultingowych.



Przegląd Planisty

CZASOPISMO STUDENTÓW
GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ

NUMER 4 (2019)



Redaktor naczelna:

Martyna Ratajczak

Opracowanie redakcyjne:

Damian Bojarski, Marta Miciniak, Mariusz Roszyk, Dawid Szymczak, Patryk Kaczmarek, Jan Nowak, Sylwia Strzelczyk

Rada Naukowa:

prof. zw. dr hab. Tadeusz Strykiewicz
prof. UAM dr hab. Paweł Churski
prof. UAM dr hab. inż. Sylwia Staszewska
dr inż. Przemysław Ciesiółka
dr Łukasz Mięka

Recenzenci:

dr Radosław Buł, dr inż. Przemysław Ciesiółka,
dr Emilia Jaroszevska, dr Adam Radzimski,
dr inż. Bartosz Wojtyra

Projekt okładki: Karolina Stolarska, Damian Bojarski

Autor zdjęcia na okładce: Przemysław Turlej

Akademickie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej UAM
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych
ul. Bogumiła Krygowskiego 10, 61-680 Poznań
Pokój L108
e-mail: akngp.redakcja@gmail.com

Czasopismo jest finansowane przez Instytut Geografii
Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM

oraz

Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM
w Poznaniu

Patroni:

Stowarzyszenie Inwestycje dla Poznania
Towarzystwo Urbanistów Polskich Oddział w Poznaniu
URBANISTYKA.INFO
URBNEWS

Copyright © IGSEiGP UAM, Poznań 2019

ISSN 2544-7912

Przygotowanie do druku:

Bogucki Wydawnictwo Naukowe
ul. Górna Wilda 90, 61-576 Poznań
tel. +48 61 833 65 80
e-mail: biuro@bogucki.com.pl

Druk:

CER Druk

Wytyczne dla autorów

Tekst

Tekst należy przygotować w edytorze MS Word. Czcionka Times New Roman 12 pkt, odstęp 1,5 wiersza. Marginesy standardowe. Artykuł powinien zajmować **maksymalnie 3 strony**, a na każdą rycinę należy odliczyć 1/3 strony tekstu. Tekst musi być poprzedzony danymi autora obejmującymi:

- imię i nazwisko oraz afiliację (czcionka Times New Roman 12 pkt, bold),
- tytuł artykułu (czcionka Times New Roman 14 pkt, bold),
- notkę biograficzną autora i dane kontaktowe (czcionka Times New Roman 12 pkt, bold).

Artykuł powinien mieć **czytelną strukturę**, na którą składa się: wprowadzenie, zasadnicza część tekstu (możliwy podział na podrozdziały) i podsumowanie.

Literatura

Literatura (umieszczona w kolejności alfabetycznej na końcu artykułu) powinna obejmować jedynie pozycje, na które powołano się w tekście i być zestawiona według następującego schematu:

- Artykuł w czasopiśmie:

Chojnicki Z., Czyż T. 2003. Polska na ścieżce rozwoju gospodarki opartej na wiedzy. Podejście regionalne. *Przegląd Geograficzny*, 75: 23–29.

- Rozdział w pracy zbiorowej:

Parysek J., Ratajczak W. 2002. Analiza składowych głównych, jej korzyści i ograniczenia z punktu widzenia badań geograficznych. [W:] H. Rogacki (red.), *Możliwości i ograniczenia*

zastosowania metod badawczych w geografii i gospodarce przestrzennej. Bogucki Wyd. Nauk., Poznań, s. 61–73.

- Publikacja książkowa:

Kaczmarek T. 1996. Rola funkcji administracyjnych w rozwoju średnich miast Wielkopolski. Bogucki Wyd. Nauk., Poznań.

- Strony internetowe:

<http://www.poznan.pl/> (dostęp: 1.01.2018)

Sposób cytowania literatury w tekście: (Chojnicki, Czyż 2003), (Parysek, Ratajczak 2002), (Kaczmarek 1996).

Cytowanie stron internetowych tylko w przypisie dolnym: <http://www.poznan.pl/> (dostęp: 1.01.2018)

Tabele

- Tabele powinny posiadać zwiężłą główkę.
- Tytuł tabeli (oznaczony jako Tabela) należy umieścić nad tabelą, a źródło pod tabelą.

Ryciny

- Przygotowane w programach MS Excel, MS Word, Corel Draw. Należy dostarczyć w formacie programu, w którym zostały przygotowane. Rycin w programie Corel Draw nie należy zapisywać jako *.tif lub *.jpg.
- Ryciny skanowane należy zapisać w formacie *.tif lub *.jpg w rozdzielczości minimum 300 dpi.
- Ryciny w innych programach należy wyeksportować, najlepiej do formatu *.wmf, *.emf lub *.eps, jeżeli nie jest to możliwe, to jako *.tif lub *.jpg w rozdzielczości minimum 300 dpi.
- Podpis do rycin (oznaczony jako Ryc.) należy umieścić pod ryciną.
- Wszystkie ryciny (oraz fotografie) powinny być przesłane w wersji czarno-białej.

Od Redakcji

Szanowni Państwo, zapraszam do lektury czwartego już numeru czasopiśma „Przegląd Planisty”. Pismo to, o charakterze popularnonaukowym jest wynikiem inicjatywy studentów Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej, działającego na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Niniejszy numer poświęcony jest problematyce małych miast i obszarów wiejskich. Stanowi tym samym kontynuację tematyki podjętej w czasie Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej Dni Planisty małych miast i obszarów wiejskich, która odbyła się w marcu bieżącego roku na Wydziale Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM.

Artykuł wprowadzający, którego autorką jest prof. UAM dr hab. Anna Kołodziejczak, przedstawia temat zintegrowanego rozwoju obszarów wiejskich w ramach różnych polityk regionalnych, w tym polityki spójności Unii Europejskiej. Autorka porusza także temat wsi w kontekście „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”.

Wywiadu do poniższego numeru udzielił Cyprian Wiczorek, wójt gminy Damasławek. Na specyfikę rozwoju gminy wpływa położenie między dwoma średniej wielkości ośrodkami: Wągrowcem, znajdującym się w województwie wielkopolskim, i Żninem,

zlokalizowanym w województwie kujawsko-pomorskim. Wywiad przeprowadził członek AKNGP Krystian Koliński.

Zbiór artykułów recenzowanych rozpoczyna stały gość naszego czasopiśma, Jakub Kaczorowski, pisząc o wykluczeniu transportowym na wsi i w małych miastach. Jest to istotne zagadnienie, zważywszy na zmiany klimatyczne oraz problemy z jakością powietrza. Temat ten podejmują w swoim artykule także członkowie AKNGP, Aleksandra Latała i Dawid Szymczak. Zwracają oni uwagę na problemy transportowe dwóch wsi w województwie wielkopolskim – Kamionek i Strychowa.

Kolejny artykuł studenta kierunku zintegrowane planowanie rozwoju na UAM, Karola Piątkowskiego, zawiera wyniki badań nad procesami migracyjnymi i ich wpływem na rozwój infrastruktury w gminie wiejskiej województwa kujawsko-pomorskiego. Swoimi doświadczeniami dzielą się też studentki z Lublina, prezentując efekt współpracy Studenckiego Koła Naukowego „SmartCity” z gminą Łomazy. Przedstawiają one przykład multifunkcyjnego zagospodarowania obszarów wiejskich.

W czasopiśmie nie zabrakło również miejsca dla badań nad obszarem południowej Polski. Marcin Pinkosz z Poli-

techniki Warszawskiej analizuje problemy transportowe w górskim mieście Szczyrk. Spowodowane są one nadmierną turystyką oraz brakiem solidnej trasy kolejowej. Natomiast planowaniem przestrzennym na południu, tj. w gminie Złoty Stok, zajęły się architektki Małgorzata oraz Monika Pokajewicz z Politechniki Poznańskiej. Przedstawiły one zastosowanie metody Form Based Codes (FBC), czyli podziału miasta na strefy, którym przypisuje się odpowiednie funkcje i parametry kształtowania przestrzeni.

Czwarty numer „Przeglądu Planisty” zamyka artykuł sekretarza poznańskiego oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich, Witolda Andrzejczaka, dotyczący gospodarowania przestrzenią w małych miastach, miejscowościach gminnych oraz na terenach wiejskich. Autor zwraca także uwagę na problemy samorządów, ich pracowników oraz wskazuje, kim powinien być urbanista działający z dala od dużych miast.

Dziękuję całej redakcji, autorom artykułów, recenzentom, Radzie Naukowej oraz instytucjom współpracującym za pracę nad powstaniem tego numeru.

Redaktor Naczelna
Martyna Ratajczak



Fot. Witold Andrzejczak

Anna Kołodziejczak

W kierunku zintegrowanego rozwoju obszarów wiejskich

prof. UAM dr hab. Anna Kołodziejczak, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej

Wprowadzenie

Obszary wiejskie w Polsce są silnie zróżnicowane pod względem ekonomicznym i społecznym, strukturalnym i funkcjonalnym. Biorąc pod uwagę kryterium administracyjne, obszary wiejskie to gminy wiejskie i tereny wiejskie gmin miejsko-wiejskich. W 2016 roku według Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii obszary wiejskie zajmowały 29,1 mln ha, co stanowiło 93% powierzchni kraju. Sposób zagospodarowania i użytkowania przestrzeni jest różny zarówno w układzie terytorialnym, jak i regionalnym czy w relacji: centra miejskie–ich wiejskie zaplecze i peryferia. Stan zagospodarowania obszarów wiejskich ma istotne znaczenie dla warunków życia mieszkańców i dla możliwości ich ekonomicznego wykorzystania, a co za tym idzie – również dla kierunków i tempa rozwoju. Przyjmując jako kryterium strukturę gospodarki wiejskiej, można wyodrębnić następujące kategorie obszarów wiejskich (Wilkin 2008):

- **zintegrowane obszary wiejskie** (*integrated rural areas*), znajdujące się w pobliżu większych ośrodków miejskich, gdzie główne dochody mieszkańców pochodzą ze źródeł pozarolniczych, a rolnictwo odgrywa na nich niewielką rolę w strukturze gospodarki; są to tereny silnie powiązane funkcjonalnie z miastami, stopa bezrobocia jest tam stosunkowo niska; cechą charakterystyczną jest zwiększanie się liczby ich mieszkańców w wyniku migracji ludności z miast;
- **pośrednie obszary wiejskie** (*intermediate rural areas*), o dużym zna-

czeniu rolnictwa, w tym wielkoobszarowego; integralną częścią tych obszarów są małe miasteczka spełniające rolę zaplecza administracyjnego, usługowego i zaopatrzeniowego dla działalności rolniczej;

- **peryferyjne obszary wiejskie** (*remote rural areas*), charakteryzują się bardzo niską i stale zmniejszającą się gęstością zaludnienia; odsetek ludzi starszych jest na tych terenach wysoki, dominują gospodarstwa o niewielkim obszarze i sile ekonomicznej, występuje tam na ogół wysoka stopa bezrobocia oraz znaczny zakres ubóstwa i wykluczenia społecznego; infrastruktura techniczna, ekonomiczna i społeczna jest słabo rozwinięta.

W Polsce występują wszystkie wymienione powyżej kategorie obszarów wiejskich. Wokół dużych i średnich miast rozrastają się miejscowości wiejskie, w których większość mieszkańców utrzymuje się z pracy w mieście; są one zapleczem mieszkaniowym i rekreacyjnym ludności wywodzącej się z aglomeracji miejskich bądź migrującej z odległych terenów rolniczych. Taki charakter mają obszary wiejskie w paśmie około 30 km wokół Warszawy, otoczenie Poznania, Wrocławia, Krakowa, Trójmiasta, Białegostoku i innych większych miast. Pośrednie obszary wiejskie znajdziemy we wszystkich województwach, ale dość typowym ich przykładem jest większość terenu województwa wielkopolskiego, opolskiego, dolnośląskiego i kujawsko-pomorskiego. Najwięcej terenów, które mają cechy wiejskich obszarów peryferyjnych, znajduje się na tzw. ścianie wschodniej oraz na

pograniczu województw mazowieckiego, świętokrzyskiego i łódzkiego.

Przesłanki do zintegrowanego podejścia terytorialnego rozwoju

Nowe podejścia do problemu rozwoju obszarów wiejskich przyczyniły się do stopniowego modyfikowania polityki unijnej, a przez to w konsekwencji w rozwoju lokalnym i regionalnym słabnie aspekt sektorowy, zaś wzmacnia się wymiar terytorialny. Kładzie się nacisk na endogeniczne źródła rozwoju wsi. Rolnicy przejmujący nowe funkcje i nowi uczestnicy życia na obszarach wiejskich wzmacniają ich potencjał rozwojowy, mimo to w wielu przypadkach rolnictwo pozostaje nadal podstawą gospodarki wiejskiej danego terytorium. Zmieniające się funkcje obszarów wiejskich wymagają innego sposobu wspierania ich rozwoju, który bazuje na zintegrowaniu różnych polityk, rozszerzeniu ich celów i ukierunkowaniu terytorialnym (Wilkin 2011).

Rozwój obszarów wiejskich oparty jest na koncepcji zintegrowanego rozwoju rolnictwa i wsi, w której uwarunkowania gospodarcze, społeczne i przyrodnicze są przedstawiane jako istotna zmienna wyjaśniająca deformacje struktury przestrzennej obszarów wiejskich w kategorii miejsca rozumianego jako pewna całość terytorialna. Założenia tej koncepcji oparte na wielofunkcyjności obszaru wiejskiego i rolnictwa są często wykorzystywane jako podstawa teoretyczna w opracowaniach planistycznych

lub diagnostycznych i typologii wykonywanych na zlecenie instytucji i programowania rozwoju wsi (Bański i in. 2009). Koncepcja zintegrowanego rozwoju rolnictwa i wsi stanowi połączenie działań publicznych w wymiarze przestrzennym oraz wielopoziomowego systemu zarządzania. W latach 2014–2020 pojawiły się nowe instrumenty polityki regionalnej, które kładą nacisk na bardziej zintegrowane podejście do rozwoju regionalnego w postaci rozwiązań, takich jak: rozwój lokalny kierowany przez społeczność (RLKS) oraz zintegrowane inwestycje terytorialne (ZIT). W tym okresie finansowym Polska jest największym beneficjentem zarówno funduszy polityki regionalnej (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny i Fundusz Spójności), jak i polityki rozwoju obszarów wiejskich UE (Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich).

Wiejskie obszary funkcjonalne – efekt zintegrowanego podejścia terytorialnego

Z punktu widzenia realizacji polityki regionalnej przez samorządy województw bardzo ważnym dokumentem planistycznym, spinającym strategię sektorowe, jest obowiązująca od 2011 roku „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” (KPZK 2030), w której zastosowano zintegrowane podejście terytorialne (*integrated territorial approach*), jego cechą jest m.in. wykorzystanie endogenicznych potencjałów na obszarach (terytoriach) określonych funkcjonalnie. Podejście do spójności terytorialnej ma charakter dualny. Z jednej strony wynika z relacji miasto–wieś (funkcjonalne podporządkowanie obszaru wiejskiego), z drugiej dotyczy rejonów zmarginalizowanych i oznacza integrację obszarów wiejskich oraz ich związek z ośrodkami lokalnymi na bazie funkcji endogenicznych. Wyróżnia się dwa typy funkcjonalne obszarów wiejskich:

- **położone w sąsiedztwie dużych miast, uczestniczące w procesach rozwojowych**, charakteryzu-



Fot. Przemysław Turlej

ją się położeniem w strefie silnego oddziaływania głównych ośrodków miejskich lub ośrodka (poza zurbanizowaną strefą podmiejską), specjalizacją wynikającą z bliskości miast lub miejscami pracy w sektorach pozarolniczych gospodarki, dostępem do zatrudnienia w ośrodkach miejskich (migracje wahadłowe), dobrym dostępem do podstawowych usług publicznych, względnie dobrą dostępnością komunikacyjną do usług wyższego rzędu zlokalizowanych w ośrodkach miejskich oraz bliską strefą zaplecza rolniczego;

- **położone peryferyjnie względem dużych ośrodków miejskich, tym samym wymagające wsparcia procesów rozwojowych**; są to obszary oddalone od głównych ośrodków miejskich kraju, do których czas dojazdu przekracza 90 minut, a sieć małych i średniej wielkości miast jest słabo rozwinięta lub ośrodki miejskie w wyniku procesów rozwojowych utraciły istotne funkcje gospodarcze (degradacja ośrodków); dominuje zatrudnienie w rolnictwie i usługach publicznych (administracja, edukacja, służba zdrowia); są to obszary wrażliwe na kryzys z uwagi na niską dywersyfikację funkcji gospodarczych; duża liczba mieszkańców jest nieaktywna zawodowo ze względu na zaburzoną strukturę demograficzną (starzenie się społeczeństwa, depopulacja), wynikającą z braku alter-

natywnych źródeł dochodu (ukryte bezrobocie strukturalne na wsi); barierami rozwoju tej części obszarów wiejskich są również słaba dostępność do usług publicznych, zagrożenie walorów przyrodniczych w procesie gwałtownego poszukiwania alternatywnych dróg rozwoju oraz niska jakość infrastruktury.

W nawiązaniu do rozwoju obszarów wiejskich w ramach nowego podejścia zintegrowanego na uwagę zasługują postulaty wobec krajowej polityki regionalnej, w tym w szczególności:

- odejścia od postrzegania polityki regionalnej wyłącznie przez zróżnicowania przestrzenne mierzone na poziomie regionów na rzecz wykorzystania potencjałów endogenicznych terytoriów i kreowania wzrostu, zatrudnienia i spójności społecznej;
- odejścia od podziału na polityki inter- i intraregionalną na rzecz jednej, wspólnej polityki określającej cele w odniesieniu do terytorium dla wszystkich podmiotów publicznych, z których każdy realizuje inne zadania zgodnie ze sferą swojej kompetencji;
- stymulowania konkurencyjności w skali regionalnej, krajowej i międzynarodowej, jak również wspomagania rozprzestrzeniania procesów rozwoju z ośrodków najszybciej rozwijających się na pozostałe obszary kraju;
- większej efektywności działań polityki regionalnej przez skoncentro-



Fot. Małgorzata Kielik

wanie interwencji na wybranych obszarach tematycznych i przestrzennych (obszary funkcjonalne);

- wprowadzenia nowych instrumentów partnerstwa i koordynacji działań ukierunkowanych terytorialnie (Nurzyńska 2014).

Zakończenie

Kwestie podejścia do zintegrowanego rozwoju obszarów wiejskich nabrały szczególnego znaczenia w nowych instrumentach polityk regionalnej i spójności Unii Europejskiej, jakimi są zintegrowane inwestycje terytorialne (ZIT) oraz rozwój lokalny kierowany przez społeczność (RLKS). Podejście to daje znaczne korzyści w poszukiwaniu na poziomie regionalnym i lokalnym odmiennego niż dotychczas wykorzystania potencjałów rozwojowych obszarów wiejskich, co z kolei powinno pozytywnie wpłynąć na jakość życia mieszkańców i środowisko przyrodnicze. Zależać to będzie od aktywności

lokalnych samorządów i mieszkańców. Mechanizmy zintegrowanego podejścia, a w szczególności ZIT, najbardziej będą dotyczyły stref podmiejskich, bowiem mogą poszerzyć i zwiększyć intensywność relacji miejsko-wiejskich, zwłaszcza w wymiarze integracji rynków pracy, edukacji i innych usług (rozbudowa infrastruktury transportowej). We wspieraniu procesów rozwojowych na wiejskich terenach pośrednich i peryferyjnych dużą rolę może odegrać RLKS. Zintegrowany rozwój obszarów wiejskich polega na przyjęciu szerokiej perspektywy przestrzennej uwzględniającej kontekst i różnorodne uwarunkowania, nieograniczające się do sytuacji pojedynczej wsi. Wymaga to zapewnienia koordynacji działań związanych z rozwojem obszarów wiejskich z politykami rozwoju regionalnego i spójności.

Literatura

Bański J., Bednarek-Szczepeńska M. Czapiewski K. 2009. Miejsce obsza-

rów wiejskich w aktualnych strategiach rozwoju województw – kierunki i cele rozwoju a rzeczywistość. Studia Obszarów Wiejskich, 19.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. 2012. MRR, Warszawa.

Nurzyńska I. 2014. Nowe koncepcje i instrumenty polityki regionalnej w Unii Europejskiej a rozwój obszarów wiejskich w Polsce. *Wieś i Rolnictwo*, 4(165): 27–43.

Stanny M. 2013. Przestrzenne zróżnicowanie rozwoju obszarów wiejskich w Polsce. IRWiR PAN, Warszawa.

Wilkin J. 2008. Wielofunkcyjność rolnictwa i obszarów wiejskich. [W:] M. Kłodziński (red.), *Wyzwania przed obszarami wiejskimi i rolnictwem w perspektywie lat 2014–2020*. IRWiR PAN, Warszawa, s. 9–20.

Wilkin J. 2011. Wielofunkcyjność wsi i rolnictwa a rozwój zrównoważony. *Wieś i Rolnictwo*, 4(153): 27–39.

Krystian Koliński, Dawid Szymczak

Małe miasta i obszary wiejskie. Wywiad z wójtem gminy Damasławek – Cyprianem Wieczorkiem

Cyprian Wieczorek, obecnie wójt gminy Damasławek, leżącej w powiecie wągrowieckim. Przez 10 lat zatrudniony był na stanowisku urzędniczym w Urzędzie Gminy Damasławek.

K.K.: Jaka jest ogólna charakterystyka gminy – gdzie jest położona i jaka jest jej specyfika?

C.W.: Gmina Damasławek jest niewielką gminą wiejską. Położona jest w północno-wschodniej części województwa wielkopolskiego w powiecie wągrowieckim. Graniczy z województwem kujawsko-pomorskim – bezpośrednio z gminą Żnin i Janowiec Wielkopolski, a w Wielkopolsce z gminą Wapno, Mięścisko, Wągrowiec i częściowo również z Gołańczą.

K.K.: Jakie wynikają korzyści i zagrożenia z takiego położenia gminy? Szczególnie chodzi o położenie przy granicy z województwem kujawsko-pomorskim.

C.W.: Nasze położenie jest dosyć niefortunne, jeżeli chodzi o większe miejscowości – Wągrowiec – miasto powiatowe – oddalony o 22 km, z drugiej strony Żnin – miasto powiatowe – również oddalony o około 20 km. Podobna sytuacja jest z miastami wojewódzkimi – Poznań ponad 80 km, Bydgoszcz 70 km, więc wszędzie jest daleko. Na razie nie mamy za bardzo korzystnych szlaków komunikacyjnych, jest tylko droga wojewódzka 251, ale w budowie jest trasa S5, jakieś 15 kilometrów od nas, więc może sytuacja trochę się poprawi i wpłynie to pozytywnie na rozwój gminy – na co liczymy. Wraz z budową trasy S5 modernizowana jest droga wojewódzka relacji Inowrocław–Wągrowiec, szczególnie na odcinku do granicy województwa wielkopolskiego, czyli do samego Damasławka. Myślę, że wpłynie to dość pozytywnie na połączenie. Mamy też linię kolejową, częściowo zlikwidowaną relację Wągrowiec–Żnin, ale nadal wykorzystując ją pociągi ponadgabarytowe na linii

kolejowej Nakło–Gniezno. Być może linia ta zostanie wprowadzona do wieloletniego programu rozwoju i modernizacji kolei albo ,powiedzmy sobie szczerze – będzie miała szansę na modernizację, bo do samej modernizacji daleka droga. Niemniej jednak mamy to szczęście, że jednak jest jeszcze jakiś ruch pociągów tutaj utrzymywany.

K.K.: Czy jest jakaś szansa przywrócenia dawnej linii osobowej, o której Pan wspomniał?

C.W.: Myślę że tak, natomiast nie ukrywam, że te szanse są na razie iluzoryczne ze względu na koszty, które są związane z przywróceniem tego połączenia – cała infrastruktura jest zaniedbana, a dworce kolejowe to właściwie ruina. Natomiast widzimy, co się dzieje na drogach. Transport towarowy został przerzucony na drogi i mamy problem nawet z utrzymaniem tego wszystkiego. W momencie kiedy modernizowana jest droga wojewódzka, to i drogi powiatowe i gminne na tym cierpią. Pozostaje jeszcze pytanie, czy dalej tak dynamicznie będzie się to wszystko rozwijało, czy część transportu wróci na tory kolejowe – również tego osobowego.

K.K.: Przeszliśmy do tematu dróg – więc może jeszcze kilka słów o komunikacji autobusowej. Jak ona funkcjonuje w Damasławku?

C.W.: Niestety komunikacja funkcjonuje coraz gorzej, połączeń jest mniej, są one mniej korzystne dla mieszkańców, a wszystko dlatego, że zapotrzebowanie jest niewielkie. Faktycznie dla mieszkańców małych miejscowości, którzy nie posiadają własnego środka transportu, jest to spory problem, ale jeżeli rozmawiamy z przewoźnikiem PKS, to rzeczywiście wskazuje

nam statystyki, jak często mieszkańcy korzystają z danej linii. Co się okazuje – są to kursy sporadyczne, na zasadzie, że jeden z mieszkańców musi raz w tygodniu dojechać do lekarza czy na zakupy. To jest dla PKS-u całkowicie nieopłacalne. Oni muszą mieć regularne, codzienne obłożenie na pewnym poziomie, żeby utrzymanie danej linii było opłacalne. W przypadku dowozów szkolnych problem jest mniejszy. W tych godzinach dojazdy do Żnina czy Wągrowca są jeszcze opłacalne właśnie dzięki młodym mieszkańcom. Zobaczmy, jak długo, bo coraz więcej osób korzysta z samochodów czy innych przewozów. Na razie poza PKS-em nie mamy żadnego przewoźnika wewnętrznego, który świadczyłby regularne przewozy.

K.K.: Jak wygląda sytuacja z młodzieżą? Młodzi ludzie starają się zostać na miejscu czy raczej wyjeżdżają na studia i zostają w większych miastach?

C.W.: Nie będę ukrywał, że jeżeli chodzi o młodzież, to mamy problem. Ogólnie na terenie gminy zameldowanych jest około 5600 osób i tendencja jest niestety spadkowa. Co roku tych mieszkańców nam ubywa i widzimy też po społeczeństwie, że coraz mniej jest właśnie młodych mieszkańców, którzy za edukacją, pracą czy możliwościami rozwoju wyjeżdżają do większych miast, a o większe miasta nietrudno, kiedy się mieszka w miejscowości liczącej 2200 mieszkańców. Dodatkowo gmina ta żyje głównie z rolnictwa, ponieważ nie mamy zbyt wielu lasów. Taka jest nasza specyfika – dużo gruntów rolnych, ziemia bardzo dobra, ale to też wiąże się z możliwościami przekształceń tych gruntów na strefy inwestycyjne, które

sprzyjałyby rozwojowi przedsiębiorczości czy przemysłu w okolicy.

K.K.: Czy są jakieś pomysły władz gminy, powiatu lub województwa na zrealizowanie inwestycji, która mogłaby spowodować, że młodzi ludzie jednak zostaną w gminie lub przyciągnie ona nowe osoby?

C.W.: Widzimy w większych miastach trend, że coraz więcej osób wyprowadza się z samego centrum na obrzeża i tutaj upatrujemy swoich szans, że jesteśmy taką miejscowością, która sprzyja spokojnemu trybowi życia, gdzie mamy środowisko naturalne czy sporo wolnego miejsca. To, co najpotrzebniejsze do życia, w Damasławku się znajduje – mamy sklepy, markety, ośrodek zdrowia, bezpłatne przedszkola, dwie szkoły podstawowe, szkołę branżową i technikum rolnicze. Jeżeli chodzi o planowane inwestycje mogące pozytywnie wpłynąć na rozwój, to rozważamy możliwość gazyfikacji gminy. Być może przyciągnie to również potencjalnych przedsiębiorców. Liczyliśmy bardzo na farmy wiatrowe, które miały stanąć na terenie gminy. Damasławek szybciej rozpoczął całą procedurę aniżeli chociażby sąsiednia Gołańcz, natomiast nasza firma nie była widocznie wystarczająco zdeterminowana i sprawna w działaniach, żeby te inwestycje zrealizować. Po zmianie przepisów wszystko stanęło. Odległości od nieruchomości były zbyt małe, a farmy uległyby takiemu skurczeniu, że nie byłyby po prostu opłacalne.

K.K.: Jak wygląda sytuacja planistyczna z perspektywy rolnictwa? Czy są uchwalone jakieś plany miejscowe?

C.W.: Posiadamy częściowe plany miejscowe na terenie niektórych miejscowości i były one tworzone stricte pod farmy wiatrowe. Damasławek cały objęty jest planem zagospodarowania przestrzennego i oprócz tego opracowane są studia dla niektórych miejscowości. Natomiast powiem szczerze – plan obowiązujący w tej chwili pozostawia wiele do życzenia. Był uchwalony kilkanaście lat temu, realia były trochę inne, a wiemy, jak bardzo postęp cywilizacyjny poszedł do przodu. W tym momencie nie przewidujemy żadnej rewolucji w tym kierunku,

jednak dokonujemy kosmetycznych zmian umożliwiających rozwój niektórym mieszkańcom lub przedsiębiorcom swoich firm. Jeżeli chodzi o plany, to jesteśmy, tak jak już wspominałem, trochę ograniczeni ze względu na jakość ziemi. Sporo jest gleb klasy trzeciej, więc tam też ruchy są dość ograniczone.

K.K.: Jak wygląda w gminie turystyka? Czy jest jakieś miejsce, które mogłoby przyciągnąć bądź nawet stać się wizytówką gminy?

C.W.: W Kozielsku nad Jeziorem Stępczowskim mamy kąpielisko gminne. To właśnie jest nasz „konik”, obiekt, który chcemy wypromować na skalę powiatu. Służy on na razie głównie mieszkańcom gminy, natomiast jeżeli chodzi o powiat, to wielu mieszkańców nawet nie ma pojęcia o istnieniu takiego miejsca. Warto dodać, że jest to kąpielisko strzeżone, można bezpłatnie korzystać z pola namiotowego i kempingowego, mamy dwóch ratowników, boisko do piłki nożnej plażowej oraz siatkówki plażowej – więc ta infrastruktura jest dość dobrze rozwinięta. Myślę, że właśnie ten obiekt pozwoli nam wypromować Damasławek. W tym roku planujemy imprezę z okazji otwarcia lata właśnie mającą na celu promocję tego miejsca i zarazem całej gminy.

K.K.: Rolnictwo, być może turystyka – czy są jeszcze inne priorytety gminy, czy skupiacie się głównie na utrzymaniu rolnictwa?

C.W.: Chcemy stworzyć optymalne warunki dla przedsiębiorstw związanych nie tylko z rolnictwem, żeby nie być uzależnionym od jednej gałęzi, natomiast jest to dość trudne i pracochłonne. Tak jak wspominałem – poprawa infrastruktury drogowej, drobne zmiany w MPZP, gazyfikacja gminy – liczymy, że to wszystko złoży się na pozytywny rozwój w przyszłości. Dochodzą też do nas słuchy, że być może będą budowane podziemne zbiorniki z gazem, ponieważ mamy pod Damasławkiem spory wysad solny. Okazuje się, że szcunkowo jest on znacznie większy niż ten w Wapnie, gdzie była kopalnia, natomiast na razie nikt nie zastanawia się nad eksploatacją tego złoża, ale ponieważ sól jest bardzo dobrym izolatorem, to zbiorniki są planowane, a w związku z tym linia wysokiego napięcia miałaby

zostać przedłużona – co też otwiera nowe możliwości.

K.K.: Jak ocenia Pan ofertę kulturalną w gminie?

C.W.: Myślę, że gmina słynie w okolicy z dobrej oferty kulturalnej. Mimo że jesteśmy niewielką gminą wiejską, to dość sporo się u nas dzieje, nie tylko takich drobnych wydarzeń dla mieszkańców, jak dożynki czy noc świętojańska, ale również sporo koncertów. Gościmy wiele znanych na arenie krajowej zespołów, szczególnie rockowych, takich jak Dżem czy Myslovitz. Tak że mimo że jest to tak mała miejscowość, takie koncerty jak najbardziej się odbywają.

K.K.: Jak wygląda zaangażowanie mieszkańców w rozwój gminy?

C.W.: Jak zdecydowałem się na start w wyborach, to wspólnie z zespołem ustaliliśmy, że jednym z naszych priorytetów będzie właśnie aktywizacja mieszkańców, spowodowanie, żeby społeczeństwo się bardziej integrowało, ale także angażowało w rozwój gminy. Tutaj rzeczywiście możemy się już pochwalić pierwszymi sukcesami – reaktywowaliśmy dwa koła gospodyń wiejskich, dwa do tej pory funkcjonowały, więc mamy już razem cztery. Dodatkowo cztery ochotnicze straże pożarne na terenie gminy, liczne towarzystwa, m.in. Towarzystwo Sympatyków Ziemi Damasławskiej, Towarzystwo na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami „Iskra Nadziei”, Towarzystwo Współpracy z Zagranicą. Spora część mieszkańców integruje się przez tego typu organizacje i stowarzyszenia. Mimo że coraz trudniej o taką bezinteresowną pracę społeczną i integrację, w większych miastach jest to nawet czasami niemożliwe, to tutaj na wsi wygląda to coraz lepiej i bardzo nas cieszy, że społeczeństwo jest aktywne i w takich projektach uczestniczy.

K.K.: Pojawiła się współpraca z zagranicą – czy gmina Damasławek ma podpisane umowy partnerskie z innymi gminami, nie tylko w Polsce?

C.W.: Taką stałą współpracę mamy podpisaną z gminą holenderską Oirschot w Holandii, 40 kilometrów na południe od Eindhoven i tam już współpraca od blisko 30 lat jest wielowymiarowa. Nie tylko odwiedzamy się tak kurtuazyjnie, ale również jest wymierna pomoc,

której do gminy Damasławek od wielu lat trafia. Wiadomo teraz, że potrzeby są zupełnie inne niż 30 lat temu, ale był czas, kiedy Holendrzy przywozili nam takie podstawowe rzeczy związane czy to z medycyną, wyposażeniem do ośrodka zdrowia, czy odzież dla mieszkańców, żywność, która u nas nie zawsze była tak łatwo dostępna, jak teraz. Poza tym dzieci z gminy Damasławek co dwa lata grupą 50 osób wyjeżdżały na wakacje i tam rodziny przez ponad tydzień je gościły. Często to był jedyny wyjazd wakacyjny, dzieci były dobierane w ten sposób, aby były to rodziny, które nie mogą zapewnić wypoczynku we własnym zakresie lub są w jakiejś trudnej sytuacji życiowej, materialnej, w efekcie blisko 500 osób z gminy spędziło wakacje w Holandii. Ostatnio otrzymaliśmy także od gminy holenderskiej 20 interaktywnych tablic, które świetnie się u nas spisują i są na czasie. Wiele szkół nie jest jeszcze wyposażonych w taki sprzęt, a w Holandii już z niego zrezygnowano, ponieważ mają nowocześniejszy, w związku z tym bardzo chętnie go przyjęliśmy i nasze sale w szkole w Damasławku już wszystkie są wyposażone w tego typu tablice. To jeżeli chodzi o Holandię, a druga gmina to Dahlenburg, w powiecie Luneburg w Niemczech.

K.K.: Holandia pomagała Damasławkowi, a jak Wy się odwdzięczacie?

C.W.: Oni robili to dla nas bezinteresownie, natomiast my na tyle, na ile możemy, zawsze staramy się ich tutaj ugościć. Teraz możliwości mamy coraz większe, finansowo jako gmina i jako społeczeństwo wyglądamy znacznie lepiej, dlatego też rodziny tutaj w Polsce często goszczą te zaprzyjaźnione rodziny z Holandii. Można naprawdę nawiązać niesamowite więzi i odwiedzać się nie tylko podczas takich oficjalnych wyjazdów, ale też bez większych okazji. Sam byłem w Holandii kilka razy i jestem do tego stopnia zaprzyjaźniony z jedną z rodzin, że nawet byłem zaproszony na uroczystość z okazji jubileuszu małżeńskiego, także naprawdę widać, jak dobrze wszystko się układa i pozytywnie wpływa na społeczeństwo.

K.K.: Jak kształtuje się sytuacja ekonomiczna mieszkańców i dlaczego ludzie wyjeżdżają do pracy do



Fot. Małgorzata Kielik

Wągrowca, Żnina? Czy znajdują też pracę na miejscu?

C.W.: Myślę, że w Damasławku tak naprawdę oprócz rolnictwa i firm związanych z rolnictwem, nie ma zbyt wielu możliwości. Jest przedsiębiorstwo związane z przetwarzaniem soli, jedno, drugie, a reszta tak naprawdę wiąże się w pewnym stopniu z tym rolnictwem, nie wspominając o usługach świadczonych dla wszystkich mieszkańców i myślę, że dlatego mieszkańcy starają się szukać pracy w swoim fachu, często takim węższym, bardziej specjalistycznym, nie tylko w Wągrowcu, ale wiele osób dojeżdża nawet do Poznania. Jeżeli specjalizacja jest wąska, to trudno, żeby w takiej gminie znaleźć pracę. Natomiast bezrobocie w tej chwili jest u nas na tak niskim poziomie, że powiem szczerze – mam problem ze znalezieniem zwykłego robotnika gospodarczego, który będzie chciał pracować i będzie dobrze wykonywał swoje obowiązki, nie wspominając o specjalistach. Mamy ogłoszony już po raz trzeci nabór na wolne stanowisko urzędnicze do spraw obronnych i technicznych i zainteresowanie jest niewielkie. Po pierwsze myślę, że perspektywa rozwoju jest dość ograniczona – ścieżka kariery w urzędzie nie jest zawrotna, a dodatkowo wynagrodzenia w administracji zdecydowanie stanęły w pewnym momencie i nie są już tak atrakcyjne, jak jeszcze kilkanaście lat temu mogłoby się wydawać.

K.K.: Ścieżka kariery w Żninie – jak długo już Pan współpracuje albo pracuje w samorządzie? Jak to się wszystko zaczęło?

C.W.: Ja w urzędzie gminy w Damasławku pracuję już ponad 10 lat, mimo

młodego wieku – skończę za kilka dni 31 lat, a więc moja przygoda z urzędem szybko się rozpoczęła. Myślę jednak, że to dobrze, ponieważ przeszedłem właściwie przez każdy etap kariery zawodowej, rozpocząłem tutaj pracę jako stażysta skierowany po liceum z powiatowego urzędu pracy i tak wygrałem konkurs na stanowisko urzędnicze. Najpierw zajmowałem się sprawami obronnymi, wojskowymi, byłem młodszym referentem, później podinspektorem, inspektorem, w końcu awansowałem na zastępcę kierownika referatu organizacyjnego. Na stanowisku kierowniczym pracowałem 4 lata. Przez ostatni rok zastępowałem również sekretarza gminy. Miałem taki zakres obowiązków i kierowałem całym referatem, że można powiedzieć, iż byłem prawą ręką wójta, aż w końcu przyszły wybory samorządowe i zdecydowałem się na start.

K.K.: Skąd ta decyzja? Skąd inspiracja, by zostać wójtem?

C.W.: Nie ukrywam, że zawsze byłem ambitny i nie wyobrażam sobie, żebym miał pracować do końca życia na jednym stanowisku, siedząc za biurkiem bez możliwości rozwoju. Tak wyszło, że przez te 10 lat dość często zmieniałem stanowisko i zakres obowiązków, czułem potrzebę, żeby zrobić kolejny krok naprzód. Nawet uważam, że to nie jest jeszcze szczyt moich możliwości i w perspektywie czasu myślę, że będę próbował jeszcze większe wyzwania stawiać i cele osiągać. Natomiast w tej chwili, przynajmniej zgodnie z przepisami, mogę być wójtem maksymalnie 10 lat i skupiam się na tej pracy. Zresztą fajnie jest zrobić coś dla gminy, w której się mieszka. Pomysłów



Fot. Przemysław Turlej

miałem mnóstwo. Jako pracownik nie zawsze miałem taką siłę przebicia, nie zawsze mogłem to wdroić, tak jak ja bym to widział, a wiadomo, jeżeli teraz jestem wójtem, to ostatnie słowo i tak należy do mnie. Jestem osobą decyzyjną i mam nadzieję, że ten potencjał dobrze wykorzystam dla rozwoju gminy, a później zobaczymy.

K.K.: Czy były jakieś niespodzianki? Czego jako pracownik albo kandydat się Pan nie spodziewał, a wyniknęło już na stanowisku wójta? Czy coś Pana zaskoczyło w tej pracy przez pierwsze pięć miesięcy?

C.W.: Powiem szczerze, że do tej pracy – do funkcji wójta, myślę, że byłem dobrze przygotowany, bo jednak od 10 lat tutaj pracuję. Miałem więc znacznie większe doświadczenie aniżeli chociażby poprzednik, jeżeli chodzi o nasz urząd, i nie byłem jakoś bardzo zaskoczony. Wiedziałem, czego mogę się spodziewać i co mnie czeka. Natomiast myślę, że jedną z trudniejszych rzeczy jest właśnie współpraca z mieszkańcami i rozwiązywanie ich problemów, czy też spełnianie oczekiwań. Często jest tak, że mieszkańcy przychodzą z bardzo różnorodnymi sprawami i staram się zawsze ich zrozumieć, postawić się na ich miejscu, natomiast niektóre sprawy, nie ukrywam – są błahy, ale być może dla tych mieszkańców jest to kwestia „życia lub śmierci” i bardzo ważna. Niemniej zabiera mi to bardzo dużo czasu i mieszkańcy niestety nie mają takiej mentalności, że dzwonią, umawiają się na spotkanie, tylko często jest tak, że ktoś przychodzi i za wszelką cenę musi wejść do wójta albo dzwoni i musi porozmawiać z wójtem.

W ten sposób trudno mi zaplanować harmonogram dnia i nierzadko burzy mi to codzienną pracę – każdy mówi, że 2–3 minuty. Przychodzi interesant i niegrzecznie jest go wyprosić, a rozmowa trwa 45 minut, w związku z tym cały harmonogram dnia gdzieś tam musi ulec zmianie i myślę, że tutaj ta dynamika jest trochę uciążliwa. Może to też początek kadencji, dlatego tak wielu mieszkańców chce porozmawiać. Często trudno mieszkańcom zrozumieć, że to, czego oczekują, nie jest w kompetencji wójta czy też w ogóle gminy. Jeżeli ktoś ma problem z drogą, to dla niego nie liczy się, kto jest właścicielem, zarządcą tej drogi, tylko przychodzi do urzędu, bez względu na to czy jest to droga powiatowa, wojewódzka czy krajowa. On swój problem zgłasza do wójta i trudno wtedy pomóc, ale staramy się po prostu interweniować w innych urządach. Niemniej mieszkańiec zawsze winą obarcza tutaj nas, w urzędzie.

K.K.: Na koniec może o planach gminy? Te najbliższe i również na całe 4 lata.

C.W.: Planów jest wiele. Tak naprawdę myślę, że jestem dość kreatywnym człowiekiem i ogranicza mnie tylko budżet. Do zrobienia jest sporo na ten rok. Z takich dużych inwestycji – rozpoczęliśmy budowę świetlicy wiejskiej w miejscowości Dąbrowa. Wartość zadania to milion złotych, dofinansowanie pół miliona. Modernizacja i przebudowa świetlicy w Smuszewie, na dniach to zadanie ruszy, wartość zadania – 360 tysięcy złotych. Czekamy na rozpatrzenie wniosku na przebudowę, a właściwie budowę drogi w miejscowości

Starężyn. Kilometr drogi, wartość zadania też około miliona złotych, z całą infrastrukturą, czyli chodnikami, odwodnieniem drogi i w tym wypadku również można uzyskać dofinansowanie w wysokości 50%. Gdzieś to wszystko się przedłuża, ale zobaczymy. Planujemy też w tym roku jeszcze kupić lekki samochód ratowniczo-gaśniczy dla straży pożarnej. Zdarzeń coraz więcej. Ostatnio mieliśmy spory pożar, a sprzęt mamy niestety wieloletni, wysłużony i trzeba wprowadzić taki program naprawczy, powiedzmy sobie, ochotniczych straży pożarnych. Do tej pory samochody nie były wymieniane, a mają po 30 i więcej lat, a postęp technologiczny poszedł tak do przodu, że straż pożarna nie jest już tylko od gaszenia pożarów, ale usuwa mnóstwo innych zagrożeń podczas wypadków, wichur i podtopień. Jest też kilka mniejszych inwestycji związanych właśnie stricte ze społeczeństwem. Planujemy wyremontować budynek szkoły przy ulicy Rynek, zrobić gabinety rehabilitacyjne dla osób starszych za około 100 tysięcy złotych, ponieważ społeczeństwo się starzeje, tych osób w eleganckim wieku jest sporo na terenie gminy Damasławek, dlatego chcę, żeby one też mogły skorzystać z usług. Szkoła jest niezagospodarowana, więc szkoda, żeby ten budynek niszczał. Poprawa estetyki na terenie gminy, rozbudowa oświetlenia, wzmocni bezpieczeństwo i komfort użytkownika dróg i jest to projekt tak naprawdę za około 1,5 miliona złotych. Mamy w planie postawić 224 nowe punkty oświetleniowe, więc skala inwestycji ogromna, a patrząc na nasze możliwości finansowe, gdzie na wydatki majątkowe i inwestycyjne rok do roku mamy około 2 milionów złotych, to musimy dobrze wszystko rozplanować i pozyskiwać jak najwięcej funduszy zewnętrznych. Budżet gminy to około 27 milionów, w zależności od pozyskanych dofinansowań troszkę rośnie lub maleje, natomiast 2 miliony na wydatki majątkowe to niewielka część. Resztę pochłania oświata, utrzymanie administracji, pomoc społeczna – to są takie stałe rzeczy, które gdzieś w budżecie muszą się znaleźć.

Z pomysłami dla gminy Damasławek,
Cyprian Wiczorek

Jakub Kaczorowski

Wykluczeni. O likwidacji transportu zbiorowego na wsi i w małych miastach

Student II roku gospodarki przestrzennej na Politechnice Warszawskiej, na której pełni funkcję prezesa Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej.

Likwidacja połączeń autobusowych na peryferiach, ale także w mniejszych miastach Polski staje się od początku XXI wieku coraz bardziej palącym problemem. Powstało już kilkanaście projektów nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które miałyby pomóc w tej sytuacji, jednak jak dotąd żaden nie został uchwalony, a proponowane rozwiązania są często oceniane przez ekspertów jako nieskuteczne (Gromadzki 2018). Skąd jednak w ogóle wziął się problem wykluczenia komunikacyjnego, zwanego też transportowym, jakie są jego skutki dla mieszkańców polskich miast i wsi?

Ekonomiczne przyczyny początku upadku

Po transformacji ustrojowej na rynku dotychczas zdominowanym przez autobusy Państwowej Komunikacji Samochodowej pojawili się nowi gracze – prywatni przewoźnicy, którzy skutecznie przejęli pasażerów na opłacalnych trasach, pozostawiając te nierentowne następcom państwowego przedsiębiorstwa, czyli Przedsiębiorstwom Komunikacji Samochodowej (Taylor 2017).

Przedsiębiorstwa te okazały się zupełnie niedostosowane do nowych realiów ekonomicznych, nie skłaniając się do poprawy swojej konkurencyjności, a nierzadko nie uwzględniając zmieniających się potrzeb pasażerów i nowych warunków gospodarowania. Oprócz tego dzięki wzbogacaniu się społeczeństwa coraz więcej rodzin mogło pozwolić sobie na własny samochód, przesiadając się z autobusu za kierownicę (GUS 1991–2018). Rozwijają

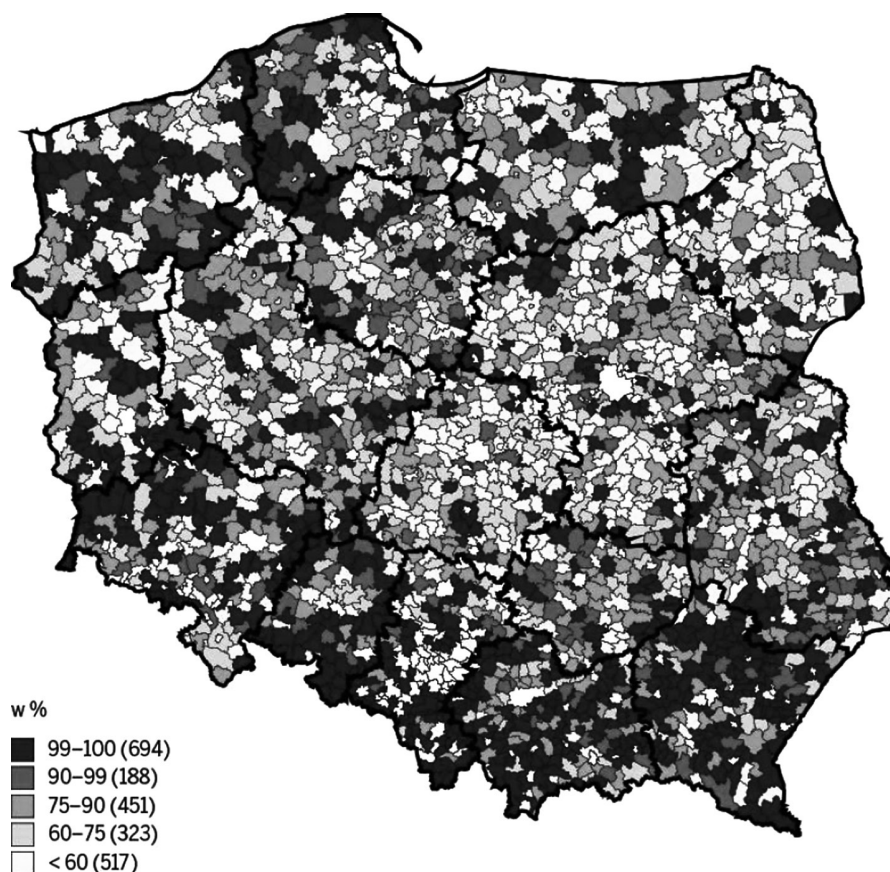
się motoryzacja oraz przejmowanie pasażerów napędziły kręcące się do dziś błędne koło, w którym spółki PKS wyprzedają swój kapitał i likwidują kolejne kursy, a więc coraz więcej osób przesiada się do własnych aut.

Połowa tras do likwidacji

Rozwój motoryzacji, nierentowność i nieprawidłowa organizacja doprowadzały do kolejnych likwidacji we wszelkiego rodzaju spółkach

pozamiejskiego transportu zbiorowego. W latach 1993–2016 pozamiejski regularny transport autobusowy stracił 75% klientów. Od 2004 roku przeciętne napełnienie autobusu zmniejszyło się o 40%, a 50% tras zostało zlikwidowanych. Jednocześnie z badań wynika, że 60% gmin nie organizuje na swoim terenie transportu publicznego (Dybański 2018).

W przypadku małych spółek prywatnych kierujących się rachunkiem ekonomicznym jest oczywiste, że zależy im na przychodach, dlatego więk-



Ryc. 1. Odsetek sołectw w gminie skomunikowanych ogólnodostępnym i regularnym transportem publicznym

Źródło: Rosner, Stanny (2016).

szość ich kursów jest skupiona w godzinach dojazdu do pracy i szkoły oraz powrotów, a przede wszystkim jest skoncentrowana na trasach uczęszczanych. Poza tymi godzinami lokalne, zwykle jedynie dotowane kursy szkolne, są obecnie stosunkowo rzadkie, a przewoźnicy unikają także dróg w złym stanie technicznym. Jednocześnie obsługa wyłącznie tras rentownych i niekorzystna liczba kursów skutkuje zwiększoną motoryzacją i wykluczeniem komunikacyjnym (Rosner 2016).

Jeden autobus – wiele skutków

Brak połączeń komunikacyjnych lub ich minimalna ilość wraz z niedostosowaną ofertą prowadzą do poważnych skutków zarówno dla mieszkańców mniejszych miejscowości, jak i dla samych miast. Raport Polskiej Akademii Nauk wskazuje, że ponad 20% sołectw w Polsce pozbawionych jest jakiegokolwiek środka zbiorowego transportu publicznego, a do wielu pozostałych docierają tylko dwa autobusy dziennie (Rosner 2016).

Według badania IGiPZ PAN 28% respondentów sygnalizuje utrudnienia w dotarciu do miejsc pracy po zlikwidowaniu pasażerskiego połączenia kolejowego, a niektóre osoby musiały wręcz zrezygnować z dotychczasowej pracy, np. mieszkańcy Przybrody w pobliżu Poznania czy Olbrachtowic niedaleko Wrocławia – sytuacja kształtuje się podobnie w przypadku autobusów (Taylor 2007). Jak zaznaczają badacze, wykluczenie przyczynia się do trwałego bezrobocia osób, którym nie opłaca się podjąć pracy w odległych miejscach i jeśli transport publiczny nie jest realizowany na obszarze gminy, jakkolwiek zmiana sytuacji społecznej nie jest wówczas możliwa (Berezowski 2017). Nie sposób podjąć pracę również wtedy, gdy ostatni autobus ma kurs powrotny o godzinie 14 lub gdy kursuje wyłącznie w okresie roku szkolnego, jak w przypadku podradomskich Białobrzegów. Należy także zwrócić uwagę na problem wybierania gorszych szkół kosztem lepszych, do których zlikwidowano bezpośredni dojazd

– ma to ogromne znaczenie, bo bardzo mocno ogranicza wybór ścieżki życiowej i pośrednio jakość zasobów ludzkich naszego kraju w przyszłości. Z badań wynika więc, że likwidacja każdej linii komunikacyjnej drastycznie ogranicza możliwość dojazdu do pracy lub szkoły albo sprawia, że komuś przestaje się opłacać działalność gospodarcza (Kaczorowski 2018).

Decydującym skutkiem jest też degradacja funkcjonalna miast powiatowych oraz większych miast powiatów, te bowiem pełniły przez wiele lat funkcję centrów lokalnych, do których również środkami komunikacji zbiorowej przyjeżdżali mieszkańcy danego powiatu oraz okolicznych powiatów, jeśli w samym mieście znajdował się ważny funkcjonalnie obiekt. W momencie likwidacji połączeń między małymi miejscowościami a miastem powiatowym przestaje ono być celem podróży, tuższe ośrodki kultury czy zdrowia tracą dotychczasowych odwiedzających lub korzystających, a lokalne punkty usługowe, sklepy i wszelkiego rodzaju małe firmy tracą część klientów. Mniejsza dostępność komunikacyjna jest głównym ograniczeniem rozwojowym dla wielu małych miast – jest to także o tyle istotne, że małe miasta powinny pełnić funkcję pośredniczącą w rozprzestrzenianiu się rozwoju z większych ośrodków na tereny wiejskie (Trammer 2012).

W momencie likwidacji lub redukcji połączeń mieszkańcy zostają często pozbawieni dostępu do podstawowych usług, umożliwiających normalne funkcjonowanie. Likwidacja połączenia do najbliższego ośrodka opieki zdrowotnej może skutkować obniżeniem poziomu zdrowia mieszkańców miejscowości i wzrostem ich śmiertelności, ci bowiem nie będą w stanie w bezproblemowy sposób dotrzeć do specjalisty i będą zdani wyłącznie na siebie lub na to, że akurat danego dnia ktoś będzie jechał samochodem i zabierze osobę niezmotoryzowaną. Będzie to miało wpływ nie tylko na osoby chore, ale także na profilaktykę chorób, gdyż mając utrudniony dostęp do lekarza, mieszkańcy mniej chętnie pojadą wykonać najpotrzebniejsze badania, które mogą uchronić ich przed poważnymi konsekwencjami zdrowotnymi (Michalski 2002).

Likwidując połączenia, zabieramy także możliwość dotarcia do urzędów, poczty czy banku, pozostawiając osoby niezmotoryzowane bez żadnej opcji dojazdu i są one wówczas zdane wyłącznie na osoby posiadające samochody. Ma to jeszcze silniejsze oddziaływanie w świetle stopniowego ograniczania usług w małych miejscowościach w ostatnich latach – likwidacji małych szkół (będących często nie tylko miejscami edukacji, ale także centrami aktywności), wydziałów zamieszcowych sądów czy placówek pocztowych (Trammer 2012).

Może to powodować izolację i spadek jakości życia osób np. w podeszłym wieku; ludzie odzwyczajają się od kontaktu ze sobą, co prowadzi do kolejnych skutków – sytuacja z komunikacją publiczną w małych miejscowościach przyczynia się do zwiększenia różnicowania i dystansów społecznych (Dybański 2018). Problem nie dotyczy jednak tylko osób starszych – brak możliwości swobodnego dojazdu i powrotu może powodować frustrację reprezentantów wszelkich grup wiekowych i skutecznie zniechęcać do wizyty np. w ośrodku kultury czy nawet u znajomych, powodując negatywne skutki w edukacji i kontaktach społecznych.

Efektom likwidacji połączeń stają się również migracje z mniejszych miejscowości do większych. Postępująca od czasów transformacji centralizacja zachęca do zmiany miejsca zamieszkania czy pracy na miasto wojewódzkie czy powiatowe (choć i te zaczynają mieć problemy komunikacyjne), jednak w obliczu wykluczenia i braku swobody pracy czy edukacji mieszkańcy małych miejscowości mogą być zmuszeni do przeniesienia się do większego miasta (Dybański 2018). Wpływa to także na degradację przestrzenną mniejszych miejscowości – zmniejsza się ich populacja, a więc też wpływy z podatków na utrzymanie i budowę infrastruktury, zabudowania ulegają rujnacji, a miejscowości zaczynają zanikać (Gorzela 2007).

Ostatecznym i oczywistym rezultatem jest wymuszony wzrost liczby samochodów poruszających się po naszych drogach, jako że w świetle likwidacji wszelkiego transportu zbiorowego jedynie transport indywidualny umożliwia dojazd do wszelkich miejsc



Fot. Małgorzata Kielik

opisanych w poprzednich akapitach, zwiększając przy tym kongestię na drogach oraz wymiar wymaganej infrastruktury (np. parkingowej) (Dybalski 2018). Jednocześnie samochody kupowane w mniejszych miejscowościach są zwykle pojazdami wysłużonymi, co powoduje wzrost zanieczyszczenia powietrza; warto zauważyć, że obecnie to Polska ma najwyższy w Europie odsetek samochodów osobowych na drogach mających powyżej 20 lat (ec.europa.eu). Osoby bez prawa jazdy, niepełnosprawne czy te, których nie stać na utrzymanie samochodu, są skazane na wykluczenie komunikacyjne i poleganie na osobach zmotoryzowanych.

Warto zauważyć, że wartości wskaźnika liczby samochodów na tysiąc mieszkańców są najwyższe nie w miastach i aglomeracjach, gdzie sprawnie funkcjonuje komunikacja miejska, a właśnie w mniej zaludnionych powiatach. W województwie podkarpackim, przy regionalnej średniej wynoszącej 523,3, drugimi i trzecimi najwyższymi wskaźnikami liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców charakteryzują się położone na poł-

dniowo-wschodnich krańcach Polski i nieposiadające niemal żadnych połączeń autobusowych powiaty bieszczadzki (760,4) oraz leski (664,4) (Bank Danych Lokalnych) – w nawiązaniu do tego faktu wyłania się również kwestia strat ponoszonych przez lokalny biznes turystyczny, wszak nie każdy chcący pojechać w Bieszczady posiada samochód.

Szukając błędów systemowych

Pierwszą przyczyną obecnej sytuacji, bardzo wyraźnie widoczną, jest niesprawy i podatny na przekłamania system dotowania przewozów za pomocą dopłat do ulg ustawowych, który często powoduje, że dopłatę inkasuje przewoźnik na opłacalnej trasie, a na nierentownej nie kursuje żaden pojazd lub jest to jeden autobus dziennie. Przewoźnicy mogą nawet zwiększać ceny biletów celowo, aby uzyskać większe zwroty z ulg (Dulak 2018). Nasuwającym się rozwiązaniem jest uporządkowanie systemu ulg, które miałyby obowiązywać jedynie

na danych liniach wraz ze sztywnymi zasadami stosowania i skuteczną kontrolą, ewentualnie należałoby rozważyć kompletną rezygnację z ulg – wyższa cena biletów powinna być zrekompensowana dobrze funkcjonującym systemem komunikacji zbiorowej, na którą można by przekazać więcej środków m.in. wcześniej przeznaczonych na zwroty za ulgi.

W polskiej hierarchii wydatków budżetowych na transport, która w zdecydowanym stopniu koncentruje się na budowie dróg, przede wszystkim o podwyższonej klasie, na transport „pekaesowy” przeznaczają się jedynie 700 mln zł rocznie. Budowa dróg jest popularniejsza, ponieważ jest widoczną inwestycją, niewymagającą powtarzających się nakładów, tymczasem transport publiczny wymaga określonych, regularnych nakładów finansowych, których nie można pokryć z funduszy Unii Europejskiej – nie wystarczy kupić autobusu, bo trzeba również zapewnić rozkład jazdy (Górzyńska-Herbrich 2016). Oprócz umocowania prawnych wskazane byłoby więc przekazanie większych środków na organi-

zację komunikacji zbiorowej (jednak dopiero po uporządkowaniu struktury organizacyjnej i systemu ulg), a te należy uzyskać przez zracjonalizowanie struktury wydatków – budowa autostrad ma oczywiście duże znaczenie w systemie transportowym, ale dzięki przeniesieniu części środków można by zapewnić mieszkańcom tysięcy małych miejscowości godziwe warunki przemieszczania się i dostęp do podstawowych usług.

Badając temat organizacji publicznego transportu zbiorowego, zauważyć można chaos organizacyjny, wynikający z niejasnego przypisania zadań dotyczących transportu do jednostek samorządu terytorialnego. Także niewprowadzenie minimalnych, obligatoryjnych standardów usług przyczynia się do sytuacji, w której nikt nie ponosi prawnej ani nawet politycznej odpowiedzialności za upadek transportu zbiorowego. Z raportu NIK (Najwyższa Izba Kontroli 2016) wynika, że samorządy na ogół ograniczały się w organizacji komunikacji zbiorowej do wydawania zezwoleń i określania miejsc postawienia przystanków. Połowa skontrolowanych samorządów nie badała lokalnych potrzeb przewozowych, choć był to ich obowiązek. Brak nadzoru nad przewozami przez samorządy powoduje ich niestaranną organizację – rozkłady są niedostosowane do potrzeb, połączenia nie są skomunikowane w celu umożliwienia przesiadki choćby na kolej. Zaniedbywane są także takie aspekty, jak czytelna, zrozumiała i dostępna informacja pasażerska, która często opiera się na zniszczonych tabliczkach przystankowych (Dulak 2018). NIK w raporcie wskazuje, że w 2016 roku więcej niż połowa samorządów nie realizowała obowiązku udostępniania pasażerom informacji na temat funkcjonującego transportu zbiorowego. W celu poprawy sytuacji należy rozważyć przeniesienie organizacji transportu na jeden szczebel powiatowy lub wojewódzki, zawierając w ustawie jasne prawa i obowiązki samorządu w stosunku do komunikacji zbiorowej i jej funkcjonowania. Jednocześnie należy dać możliwość tworzenia komunikacyjnych obszarów funkcjonalnych, aby linie autobusowe mogły swobodnie przekraczać grani-

ce powiatów oraz województw (Dulak 2018), a także należy skupić się na tworzeniu połączeń dowozowych do kolei czy krótkich lokalnych kursów skomunikowanych z kursami na dalszych trasach.

Pewnym rozwiązaniem problemów przewozowych może być ustalenie tzw. prawa wyłącznego na określonych liniach, czyli prawa umożliwiającego wykonywanie przewozów na danej linii komunikacyjnej przez jednego przewoźnika, choć jednocześnie może to skutkować wzrostem cen biletów (Gromadzki 2018). Wprowadzenie prawa wyłącznego może jednak dać samorządom możliwość zawierania kontraktów na wyłączną obsługę danego terenu poprzez pakiety linii, jak jedna linia rentowna oraz dwie mniej rentowne, finansowane z części dochodów z linii rentownej.

Na zakończenie warto dodać, że problemy można próbować rozwiązać także metodami nietypowymi. Jako nowatorską formę obsługi komunikacyjnej terenów rozproszonych można rozważyć telebusa zamiast klasycznej obsługi autobusem o stałym rozkładzie. Dzięki usłudze autobusu na żądanie mieszkańcy mniej zaludnionych gmin będą mogli ustalić własną trasę autobusu i czas odjazdu, a brak regularnych kursów może pozwolić na oszczędzenie środków.

Literatura

Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego. <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/> (dostęp: 15.05.2019).

Berezowski A. 2017. Autobusy oglądam tylko na zdjęciach. *Tygodnik Solidarność*, 21.

Dulak M., Jakubowski B. 2018. Publiczny transport zbiorowy w Polsce. Studium upadku. Klub Jagielloński.

Dulak M., Jakubowski B. 2018. 6 pomysłów na walkę z wykluczeniem transportowym. Klub Jagielloński.

Dybalski T. 2018. Problem z transportem lokalnym. Jak żyć bez pekaesów? *Gazeta Wyborcza*.

Główny Urząd Statystyczny, 1991–2018, Transport – wyniki działalności w 1990 ... 2017 roku.

Gorzela G. i in. 2007. Władze miast wobec zagrożenia degradacją społeczno-gospodarczą w warunkach transformacji ustrojowej. *Studia Regionalne i Lokalne*, 3.

Górzyńska-Herbrich K. 2016. Piechotę do świata – rozmowa z dr. Michałem Wolańskim. *Nowy Obywatel*.

Gromadzki M. 2018. Ustawa o PTZ. Ministerstwo ma dziewiąty (!) projekt. <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/ustawa-o-ptz-ministerstwo-ma-dziewiaty-projekt-60161.html> (dostęp: 15.05.2019).

Kaczorowski J., Misiaszek-Przybyszewski J. 2018. Odbudowa zlikwidowanych linii kolejowych: Historia, terażniejszość, perspektywy. *Przestrzeń Urbanistyka Architektura*, 1.

Michalski T. 2002. Uwarunkowania sytuacji zdrowotnej ludności wiejskiej w Polsce. *Studia Obszarów Wiejskich*, 2.

Najwyższa Izba Kontroli 2016. Informacja o wynikach kontroli: Funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu drogowego., Nr ewid. 26/2016/P/15/035/KIN.

Rosner A., Stanny M. 2016. Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap III. Struktury społeczno-gospodarcze, ich przestrzenne zróżnicowanie i dynamika. Fundacja Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa.

Statistics Explained. <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained> (dostęp: 15.05.2019).

Taylor Z. 2007. Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa.

Taylor Z., Ciechański A. 2017. Deregulacja i przekształcenia przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa.

Trammer K. 2012. Dostępność komunikacyjna i mobilność w polskich regionach. *Infos*, 6.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13).

Małgorzata Pokajewicz, Monika Pokajewicz

Zastosowanie metody Form-Based Codes na przykładzie gminy Złoty Stok

Inż. arch. Małgorzata Pokajewicz, inż. arch. Monika Pokajewicz – studentki II roku studiów II stopnia kierunku architektura na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej.

Wprowadzenie

Unia Europejska, podobnie jak rząd federalny w Stanach Zjednoczonych Ameryki, nie ma kompetencji do bezpośredniego angażowania się w planowanie przestrzenne, ale koordynuje te kwestie w ramach współpracy międzynarodowej, w zakresie inicjatyw rozwoju regionalnego, dyrektyw środowiskowych oraz funduszy strukturalnych i polityki spójności (Knaap i in. 2015). Regulacja użytkowania gruntów w Unii Europejskiej nie jest scentralizowana, pozostając w zakresie kompetencji krajów członkowskich. Również w Stanach Zjednoczonych przekazanie uprawnień z dziedziny planowania przestrzennego władzom lokalnym pozwoliło na wypracowanie zindywidualizowanych rozwiązań planistycznych. Na gruncie prawa polskiego istotne decyzje dotyczące ładu przestrzennego podejmowane są na poziomie lokalnym w postaci aktów prawa miejscowego (Gawroński i in. 2010).

Celem niniejszej pracy jest przedstawienie niekonwencjonalnego w Polsce narzędzia planowania przestrzennego Form-Based Codes (FBC) na przykładzie doświadczeń autorek w zakresie sporządzania FBC w gminie Złoty Stok.

Form-Based Codes

W USA najczęściej występuje projektowanie hybrydowe, w ramach którego do konwencjonalnego planu zagospodarowania przestrzennego są dodawane wymagania FBC, traktowane jako sposób na osiągnięcie bardziej zróżnicowanych i przyjaznych społecznie

obszarów. FBC pojawiły się w latach 80. XX wieku jako narzędzie nowego urbanizmu w odpowiedzi na krytykę dotychczasowego systemu planowania przestrzennego, chaos przestrzenny i jako sposób na przeciwdziałanie eksurbanizacji (Talen 2013). Opierając się na graficzno-wizualnym systemie kodów, dostosowanych do konkretnego kontekstu przestrzennego, FBC ustala hierarchię miejsc oraz ustanawia relacje między obiektami a sferą publiczną, między formą a strukturą i skalą. Następnie sugeruje najbardziej pożądaną formę przestrzenną, zachowując specyfikę danego miejsca. Po raz pierwszy FBC zostało zastosowane przy zakładaniu miasta Seaside na Florydzie w 1981 roku przez małżeństwo architektów Andrés Duany i Elizabeth Plate-Zyberk. Do 2017 roku powstało w USA 387 opracowań FBC (Borys i in. 2017). W Polsce możliwość wdrożenia powyższego narzędzia analizował Domińczak (2013), natomiast w praktyce zastosowano je w kilku miastach – w Gdyni, Nowej Hucie i Siewierzu oraz w Łodzi (Wróblewski 2016).

FBC dla gminy i miasta Złoty Stok

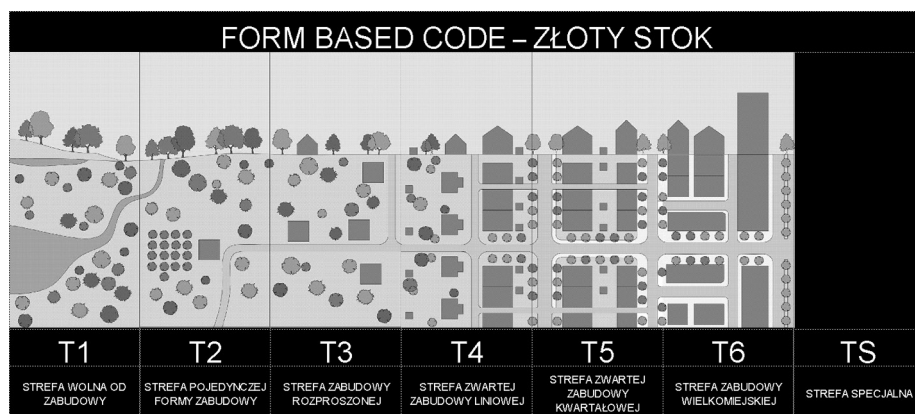
W ramach zajęć dydaktycznych realizowanych na Wydziale Architektury Politechniki Poznańskiej podjęto się przeprowadzenia badania przestrzeni gminy Złoty Stok metodą FBC w odniesieniu do unormowań obowiązującej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w celu pokazania alternatywnego sposobu planowania przestrzennego oraz aktualizacji MPZP. Pomysłodawcą przyjęcia metody

badawczej był dr inż. arch. Bartosz Kaźmierczak.

Badania odbyły się trój etapowo. Część I stanowiła analiza obowiązującego studium i kierunków zagospodarowania gminy Złoty Stok oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, która pokazała niespójność zapisów obu dokumentów oraz brak precyzji w definiowaniu poszczególnych typów przestrzeni czy wyznaczaniu parametrów.

W części II, podczas tworzenia Form-Based Code, zdefiniowano i udokumentowano różne elementy formy miejskiej, w wyniku czego wyróżniono 7 stref występujących w krajobrazie, tzw. transektów, dla których przyjęto następujące nazewnictwo: T1 – strefa wolna od zabudowy, T2 – strefa pojedynczej formy zabudowy, T3 – strefa zabudowy rozproszonej, T4 – strefa zwartej zabudowy liniowej, T5 – strefa zwartej zabudowy kwartałowej, T6 – strefa zabudowy wielkomiejskiej, TS – strefa specjalna (ryc. 1).

Wizja lokalna, podczas której badano rozkład w przestrzeni i architekturę budynków, pozwoliła zweryfikować przyjęte podziały transektów w obszarze gminy. Na ich podstawie opracowano mapy porównawcze: „Przeznaczenie terenu występujące w MPZP nie uwzględnione w FBC” oraz „Przeznaczenie terenu proponowane przez FBC nie ujęte w MPZP” (ryc. 2), przy czym należy zaznaczyć, że w wielu przypadkach podział na poszczególne strefy jest w pewnym sensie umowny, gdyż granice między nimi zacierają się przez występowanie cech innych stref na tle przeważających walorów danej strefy. Umownej systematyzacji dokonać jednak można ze względu na przewa-



Ryc. 1. Strefy występujące w krajobrazie – podział przestrzeni na transekty (strefy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Wróblewski (2016, za Duany i in. 2008).

gę cech. W dalszej kolejności w formie tabelarycznej i graficznej opracowano 4 karty katalogowe zawierające analizy oraz szczegółowe zasady planowania i użytkowania gruntów dla poszczególnych transektów.

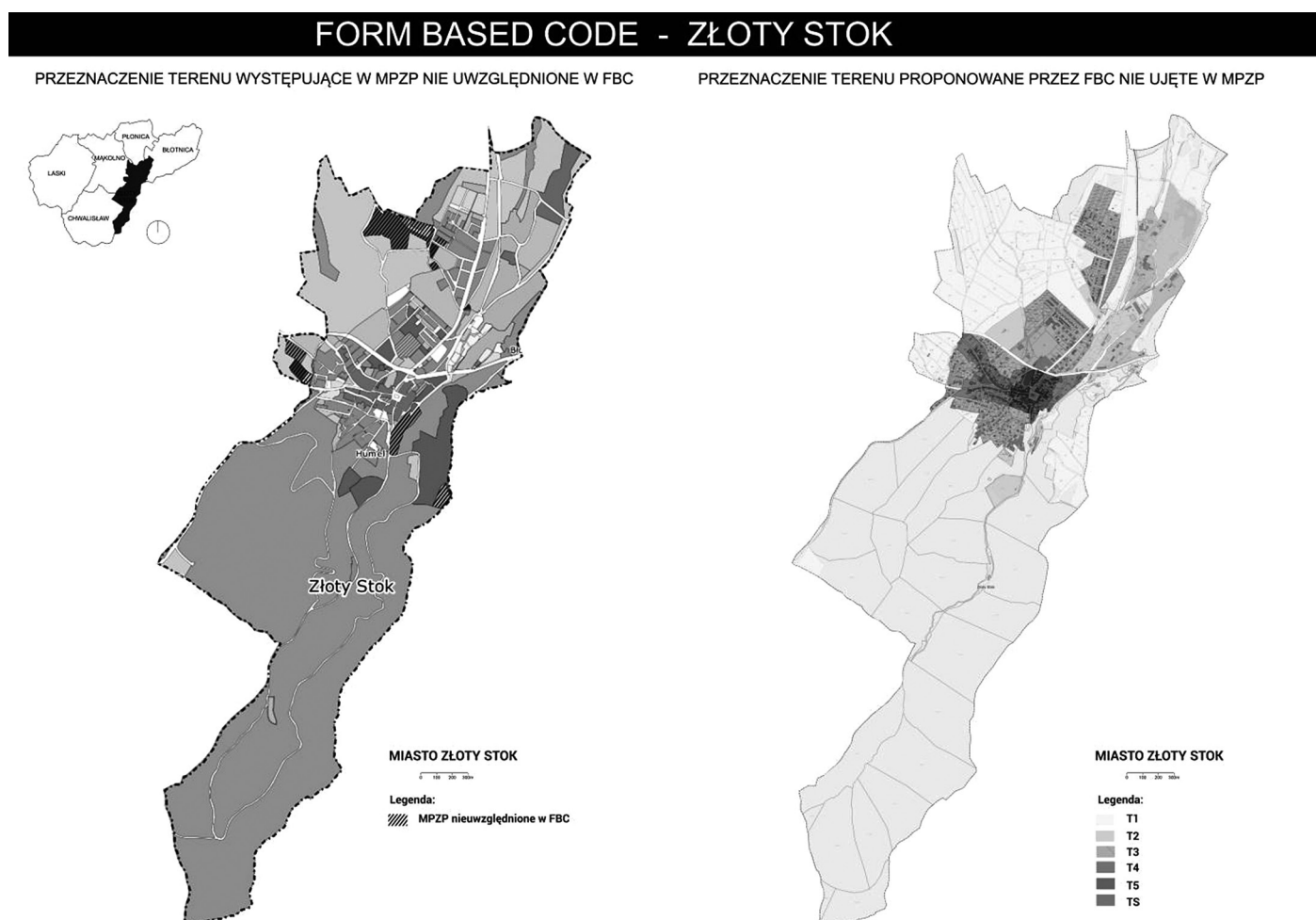
Karta 1: **Stan istniejący Żółtego Stoku**. Definiuje poszczególne obszary Żółtego Stoku w postaci zestawie-

nia zdjęć satelitarnych pokazujących strukturę tkanki urbanistycznej z widokami przestrzeni, z poziomu człowieka. Wyodrębniono i opisano także charakterystyczne dla każdej strefy formy obiektów budowlanych i ustalono zamiar projektowy dla poszczególnych transektów.

Karta 2: **Zagospodarowanie projektowanych działek**. Zawiera parametry projektowe działki w zależności od typu zabudowy, takie jak: odległość budynku od granicy działki, linia zabudowy czy minimalna powierzchnia biologicznie czynna.

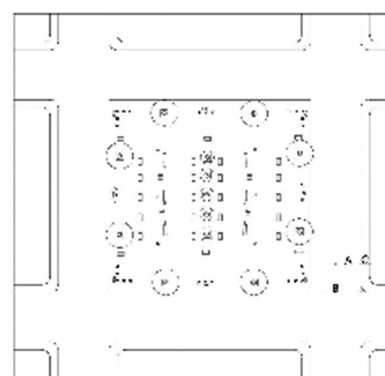
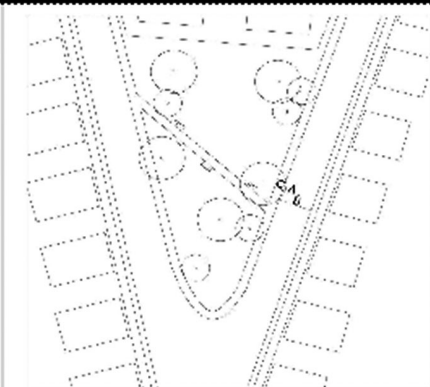
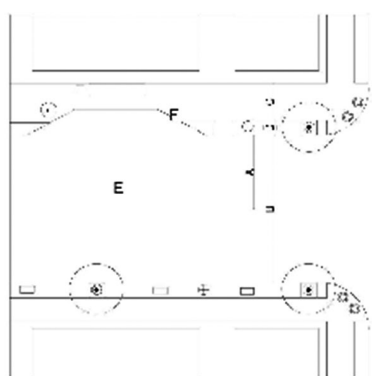
Karta 3: **Parametry projektowe budynków**. Wyodrębnia typy zabudowy i określa dla każdego obszaru, które typy są dopuszczalne w zamierzeniu projektowym, oraz ustala ich możliwą formę, parametry i sposób wykończenia. Dogodnością jest zapis graficzny, do którego można odnieść poszczególne wskaźniki projektowe.

Karta 4: **Przestrzeń publiczna – projektowana (ryc. 3)**. Przedstawia graficznie schemat przestrzeni publicznej, do której można odnieść wartości wskaźników z ryciny – są to: szerokość pasa, jezdni i chodnika. Określa także rodzaj zieleni, nawierzchnię jezdni i chodnika oraz rodzaje dopuszczalnej dla danego transektu małej architektu-



Ryc. 2. Mapy porównawcze przeznaczenia terenu

Źródło: opracowanie własne.

T4**ZABUDOWA LINIOWA****LEGENDA**

Ławka-LS	Słupki i zapory-SP	Gazony, kwietniki-GK	Wiata przystankowa-WT
Kosze-KP	Barierki, balustrady-BB	Oslony na drzewa-OD	Lampy, oświetlenie drogowe-LO
Stojaki rowerowe-SR	Słupek przystankowy-SL	Słup ogłoszeniowy-SO	

PRZESTRZEŃ PUBLICZNA

ULICA	SKWIER	PLAC
A-szerokość pasa 3-3,5m	A-szerokość pasa 3m	A-szerokość pasa 3m
B-szerokość Jezdni 6-8m	B-szerokość Jezdni 6m	B-szerokość Jezdni 6m
C-szerokość chodnika 1,5-2m	C-szerokość chodnika 2-5m	C-szerokość chodnika 2-5m
D-zieleni niska, średnia, wysoka uporządkowana	D-zieleni niska, średnia, wysoka uporządkowana	D-zieleni niska, średnia uporządkowana
nawierzchnia jezdni utwardzona	nawierzchnia jezdni utwardzona	nawierzchnia jezdni utwardzona
nawierzchnia chodnika utwardzona	nawierzchnia chodnika utwardzona, przepuszczalna	nawierzchnia chodnika utwardzona, przepuszczalna

MAŁA ARCHITEKTURA**MAŁA ARCHITEKTURA****MAŁA ARCHITEKTURA**

1-Ławki [LS] LS/T4_02	1-Ławki [LS] LS/T4_03	1-Ławki [LS] LS/T4_04
2-Kosze i pojemniki na odpady [KP] KP/T3_01	2-Kosze i pojemniki na odpady [KP] KP/T3_02	2-Kosze i pojemniki na odpady [KP] KP/T3_03
3-Stojaki na rowery [SR] SR/T3_01	3-Stojaki na rowery [SR] SR/T3_02	3-Stojaki na rowery [SR] SR/T3_03
4-Gazony, kwietniki i pojemniki na zieleni [GK] GK/T3_01	4-Gazony, kwietniki i pojemniki na zieleni [GK] GK/T3_02	4-Gazony, kwietniki i pojemniki na zieleni [GK] GK/T3_03
5-Oslony na drzewa [OD] OD/T5_02	5-Oslony na drzewa [OD] OD/T5_03	5-Oslony na drzewa [OD] OD/T5_04
6-Słupy ogłoszeniowe [SO] SO/T3_01	6-Słupy ogłoszeniowe [SO] SO/T3_02	6-Słupy ogłoszeniowe [SO] SO/T3_03
7-Słupy, słupki odgradzające i zapory [SP] SP/T4_02	7-Słupy, słupki odgradzające i zapory [SP] SP/T4_03	7-Słupy, słupki odgradzające i zapory [SP] SP/T4_04
8-Barierki i balustrady [BB] BB/T4_01	8-Barierki i balustrady [BB] BB/T4_02	8-Barierki i balustrady [BB] BB/T4_03
9- Słupek przystankowy [SL] SL/T1_01	9- Słupek przystankowy [SL] SL/T1_02	9- Słupek przystankowy [SL] SL/T1_03
10-Wiata przystankowa [WT] WT/T5_01	10-Wiata przystankowa [WT] WT/T5_01	10-Wiata przystankowa [WT] WT/T5_01
11-Lampy, oświetlenie drogowe [LO] LM/T1_01	11-Lampy, oświetlenie drogowe [LO] LM/T1_02	11-Lampy, oświetlenie drogowe [LO] LM/T1_03

Ryc. 3. Karta katalogowa numer 4: Przestrzeń publiczna – projektowana na przykładzie transektu T4 dla miasta Złoty Stok

Źródło: opracowanie własne.



Fot. Małgorzata Kielik

ry, wraz z podaniem symbolu odnoszącego do katalogu mebli miejskich.

Część III to **katalog mebli miejskich – gmina Złoty Stok** przedstawiający podstawowe składniki umeblowania miasta, takie jak: siedziska (np. krzesła, ławki), pojemniki na śmieci, obudowy zieleni, nośniki informacji, reklamy i oświetlenia itp. – co stanowi próbę uporządkowania i inwentaryzacji mebli miejskich w zależności od typu krajobrazu, w którym się znajdują. Zestawienie poszczególnych elementów małej architektury dobrano indywidualnie do każdej strefy i jest ono częścią składową analizy FBC.

Podsumowanie

Planowanie przestrzenne i projektowanie urbanistyczne za pomocą narzędzia FBC, ze względu na kompleksowy charakter, może służyć bardziej racjonalnemu wykorzystaniu przestrzeni. Forma przedstawienia pozwala na jednoznaczny odczyt przepisów, umożliwia jednocześnie zachowanie przejrzystości zasad i łatwiejszego stopnia podejmowania decyzji związanych z określonymi zamierzeniami budowlanymi na poziomie projektowym i administracyjnym. Niejasne zapisy słowne, które mogły prowadzić

do niewłaściwej interpretacji zostały przekonwertowane na zapis graficzny, tak aby nie można było ich zakwestionować. Doprecyzowanie zapisów dotyczących zabudowy oraz dokładne opracowanie załączników graficznych służy ujednoczeniu przestrzeni w danym transekcie, w zależności od jej funkcji. W wyniku zastosowania FBC zapisy dotyczące planowania przestrzennego zostały uporządkowane i dostosowane do konkretnych lokalizacji. Na przykładzie miasta Złoty Stok wprowadzenie transektów oraz podziału przestrzeni na funkcje pozwoli chronić charakterystyczną zabudowę i sieć ulic, a także zachować skalę urbanistyczną i architektoniczną określonej strefy.

Literatura

Borys H., Talen E., Lambert M. 2017. Form – Based Codes: Annual Adoptions 1981–2016 + 2017 In Progress. <http://www.placemakers.com/how-we-teach/codes-study/> (dostęp: 18.04.2019).

Dominićzak M. 2013. Form-Based Codes – alternatywne metody planowania przestrzennego. Materiały z konferencji „Polityka miejska – wyzwania, doświadczenia, inspiracje”. EUROREG, Warszawa. <http://www.euroreg.uw.edu.pl/>

media/prezentacje_konferencja_polityka_miejska/2.2._micha_domiczak_-_form-based_codes_-_alternatywne_metody_planowania_przestrzennego_.pdf (dostęp: 18.04.2019).

Duany A., Sorlien S., Wright W. 2008. SmartCode Version 9. New Urban News Publications.

Form-Based Codes Institute. Form-based Codes Defined. <https://formbasedcodes.org/definition/> (dostęp: 18.04.2019).

Gawroński K., Van Assche K., Hernik J. 2010. Spatial planning in The United States of America and Poland. Infrastruktura i ekologia terenów wiejskich. Polska Akademia Nauk Oddział w Krakowie, 11: 53–69.

Knaap G.-J., Nedović-Budić Z., Carbo-nell A. 2015. Planning for States and Nation-States in The U.S. and Europe. Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, Massachusetts.

Talen E. 2013. Zoning For and Against Sprawl: The Case for Form-Based Codes. *Journal of Urban Design*, 18, 2: 175–200.

Wróblewski W. 2016. Wykorzystanie narzędzi Nowego Urbanizmu w procesie powrotu Łodzi do centrum. *Studia KPZK PAN*, 168: 136–157.

Aleksandra Latała, Dawid Szymczak

„Z dwojga złego najlepiej nie mieć do czynienia z żadnym”. Problemy transportu publicznego w miejscowościach Kamionki i Strychowo. Wyniki badań i sugestie rozwiązań mieszkańców

Aleksandra Latała, studentka I roku gospodarki przestrzennej inżynierskiej na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza, członek Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej.

Dawid Szymczak, student II roku gospodarki przestrzennej inżynierskiej na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza, członek Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej.

Wstęp

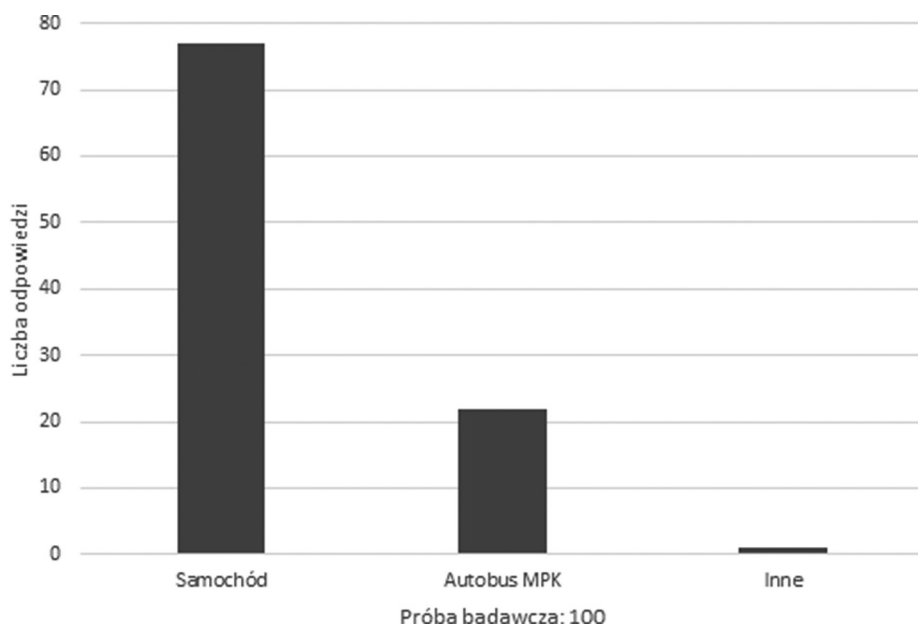
Publiczny Transport Zbiorowy (PTZ) jest „powszechnie dostępnym regularnym przewozem osób wykonywanym w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej” (Dz.U. 2011 nr 5, poz. 13, art. 4). Organizacja PTZ jest jednym z zadań gminy oraz jest kluczowa dla prawidłowego rozwoju danego obszaru (Dz.U. 1990 nr 16, poz. 95, art. 7).

Celem badania jest znalezienie problemów, z jakimi boryka się PTZ na terenach podmiejskich, oraz proponowanie rozwiązań. Zagadnienie przedstawiono na podstawie dwóch miejscowości. Kamionki (gm. Kórnik) położone są w odległości 13 km od Poznania i liczą około 3630 mieszkańców (2018), a Strychowo (gm. Łubowo) jest oddalone od Gniezna o 9 km i mieszka w nim około 220 osób (2012). Obydwie miejscowości charakteryzują się położeniem w zasięgu oddziaływania znaczącego ośrodka miejskiego, co wiąże się z szeregiem komplikacji. W Kamionkach przewoźnikiem jest Kórnickie Przedsiębiorstwo Autobusowe „KOMBUS”, a linie organizuje ZTM Poznań, natomiast w Strychowie przewozy zapewniają PKS Gniezno oraz prywatni przewoźnicy. Badania przeprowadzono w kwietniu 2019 roku w formie ankiet (100 dla Kamionek, 43 dla Strychowa) i wywiadów z mieszkańcami. Respon-



Ryc. 1. Położenie analizowanych miejscowości względem miast znaczących

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 2. Dojazd mieszkańców Kamionek do Poznania

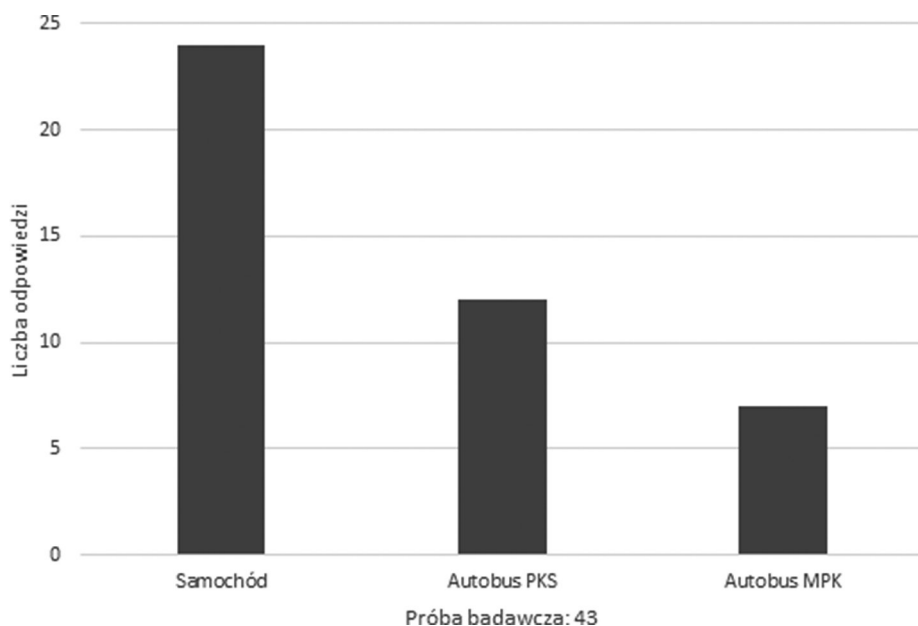
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

denci dobierani byli losowo, a próba ze Strychowa została zmniejszona ze względu na bardzo małą liczbę mieszkańców tej miejscowości. Zapytano między innymi o sposób dojazdu do dużego miasta oraz sugestie rozwiązań.

Rywalizacja na peryferiach – samochód kontra autobus

Na podstawie przeprowadzonych badań społecznych w Strychowie można

stwierdzić, że najpopularniejszym środkiem transportu jest samochód (wskazały go 24 na 43 osoby). Fakt ten wynika nie tylko z komfortu oraz możliwości dojazdu w dowolne miejsce, ale istotna jest także konieczność stawienia się na czas w szkole czy pracy. Dodatkowo należy wspomnieć, że w tej miejscowości nie znajdziemy ani jednego sklepu spożywczego. Najbliższe napotkamy dopiero w Oborze (3 km) oraz Braciszewie (3 km), jednak w tamtym kierunku autobusy nie kursują. Większość ludzi wybiera zatem



Ryc. 3. Dojazd mieszkańców Strychowa do Gniezna

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Gniezno. W Kamionkach mamy jeszcze gorszą sytuację – na 100 badanych aż 77 przedostaje się do Poznania wyłącznie samochodem. Główną przyczyną jest tutaj bliskie położenie drogi ekspresowej S11 oraz autostrady A2. Stali użytkownicy autobusu to jedynie 22% mieszkańców. Jednak miejscowość bardzo szybko się rozwija, przez co nie występują tutaj problemy z dostępnością usług.

Dla kogo transport publiczny?

Badania potwierdziły założenia, że osoby regularnie korzystające z PTZ to uczniowie, studenci oraz ludzie starsi. W kwestionariuszu zapytano o powody wyboru autobusów. Dla wszystkich grup wiekowych najczęstszymi powodami były brak prawa jazdy bądź samochodu. Respondenci cenili sobie również aspekt ekonomiczny. W aglomeracji poznańskiej istotna jest Poznańska Elektroniczna Karta Aglomeracyjna (PEKA), która ujednocila opłaty za przewóz oraz pozwala na bardziej komfortowe przesiadki dzięki porozumieniu sąsiadujących gmin.

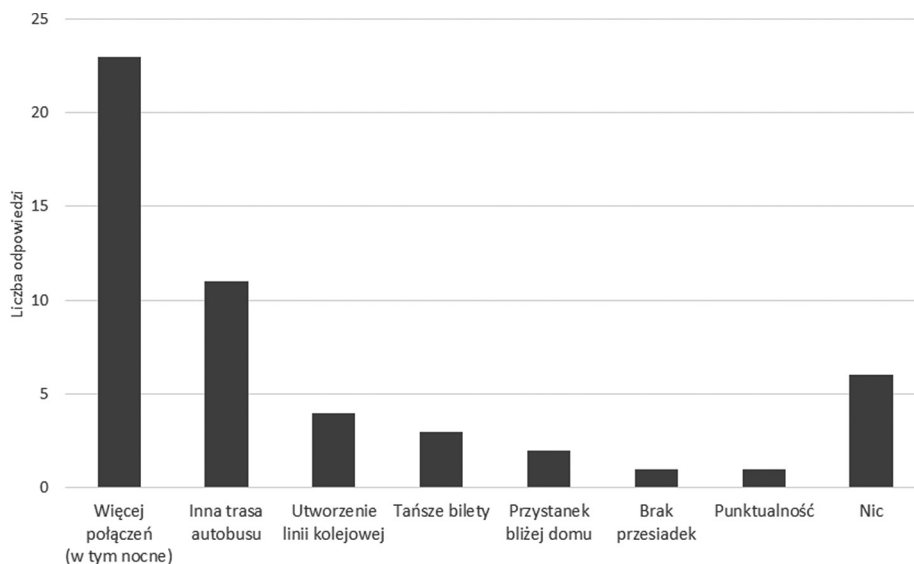
W czym tkwi problem?

W gronie mieszkańców Kamionek większość ankietowanych zauważyła problem dość zawiłej trasy autobusowej. Nieważne, czy jest to linia 511, 512 czy 527 – każda z nich okrąża okoliczne miejscowości, co powoduje znaczne wydłużenie trasy. Trasa autobusu do głównych punktów przesiadkowych to około 35 minut na Starołękę oraz 50 minut na Franowo. Nic dziwnego, że mieszkańcy decydują się na samochód, pokonujący tę samą trasę w zaledwie 15 minut. Dodatkowo mieszkańcy skarżą się na dość ubogie rozkłady jazdy, w tym kursy co 2 godziny w weekendy. Jeżeli natomiast chcielibyśmy spędzić wieczór w centrum Poznania – musimy ograniczyć rozrywki do godziny 22 lub wrócimy do domu następnego dnia po godzinie 5 rano. W Strychowie sytuacja wygląda zdecydowanie gorzej. W jaki sposób mieszkańcy pracujący od 6 rano mają dojechać do pracy? Na pewno

nie będzie to pierwszy autobus, gdyż odjeżdża dopiero o 7:21. Dlaczego nie ma żadnego autobusu o godzinie 10? To kolejne z pytań, które można postawić. Jeśli więc jesteś umówiony na 11:00 – możesz jeszcze załatwić wiele spraw, w końcu na miejscu będziesz już o 9:45. Dojazd w niedzielę do kościoła jest niestety niemożliwy. Przystanek MPK daje dużo większą możliwość przedostania się do miasta dzięki linii 12, jednak tylko osobom, które w jakiś sposób (pieszo lub „na stopa”) pokona ją do niego trzykilometrową drogę.

Sugestie mieszkańców

Perspektywa mieszkańców Kamionek jest ciekawa, gdyż miejscowość ta jest „sypialnią” Poznania od strony południowej. W arkuszu zamieszczono pytanie otwarte dotyczące ograniczenia korzystania z samochodu. Wyniki zostały pogrupowane w podobne kategorie. Mieszkańcom najbardziej przeszkadzała mała częstotliwość połączeń – blisko połowa odpowiedzi. Wiele osób wskazało także źle zaplanowaną trasę, przebiegającą przez przystanki, na których nikt nie wsiada. Kilku osobom przyszła na myśl trasa na rondo Rataje (znacznie bardziej dogodna niż na Franowo). Dodatkowo mieszkańcy zauważyli, że lepsze skomunikowanie dworca kolejowego w Gądkach umożliwiłoby im znacznie szybszą podróż do Poznania pociągiem. Wreszcie padło kilka innych odpowiedzi, które sugerowały powstanie parkingów buforowych na Starołęce i Franowie, żeby wykorzystać samochód do dojazdów do głównych punktów przesiadkowych, jakimi są pętle tramwajowe. W Strychowie jedną z propozycji jest „podłączenie” miejscowości do MPK Gniezno. Przedłużenie linii 12 z Obory lub stworzenie nowej. To bardzo rozsądne rozwiązanie, jeśli zwracamy uwagę na kwestię finansową. Najlepszym pomysłem, jaki zaproponowali mieszkańcy, jest współpraca z prywatnymi przewoźnikami. Osoby, które



Ryc. 4. Czynniki, które spowodują ograniczenie korzystania z samochodu przez mieszkańców Kamionek

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

są już zmęczone ciągłymi problemami z przedostaniem się do centrum, są w stanie zapłacić bardzo dużo, byleby w końcu mieć pewny i regularny dojazd do pracy czy szkoły. Jeżeli sugerują już takie rozwiązanie, to widać, że ich cierpliwość powoli się kończy.

Wnioski

Wnioski płynące z badań dotyczą przede wszystkim sposobu organizacji PTZ. W gminach miejsko-wiejskich chaos przestrzenny i rozproszenie zabudowy powoduje niepotrzebne wydłużenie tras autobusowych. Dodatkowe kursy nie mogą zostać uruchomione, ponieważ są nierentowne. To właśnie w interesie gminy powinno być dbanie o ład przestrzenny i prawidłowe zagospodarowanie. W taki sposób uniknie ona niepotrzebnych kosztów, a publiczny transport zbiorowy będzie w stanie konkurować z samochodem osobowym. Warto również zadbać o dokładne przeanalizowanie tras autobusowych, żeby omijać miejsca o niskim natężeniu ruchu. Każdy chciałby mieć przystanek obok domu, jednak zbyt gęste ich rozmieszczenie także wpływa na długość kursów.

Ostatnim elementem, który wydłuża czas przejazdu, jest prowadzenie sprzedaży biletów u kierowcy. Przewoźnik KOMBUS (linie w Kamionkach) powoli wycofuje sprzedaż biletów, argumentując swoje stanowisko tym, że każdy bilet zakupiony u kierowcy wydłuża czas przejazdu o 20 sekund. Na ważniejszych przystankach powinny stać biletomaty dla osób, które nie korzystają z systemu PEKA. Sposobów na polepszenie oferty transportu zbiorowego jest wiele, jednak każda gmina powinna indywidualnie podejść do problemu.

Literatura

- Kamionki. www.kombus.pl (dostęp: 17.04.2019).
- Plan Odnowy Miejscowości Strychowo na lata 2010–2017.
- Strychowo. www.e-podroznik.pl (dostęp: 17.04.2019).
- Strychowo. www.info.rozklad.com (dostęp: 17.04.2019).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym.
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym.

Karol Piątkowski

Procesy migracyjne i ich wpływ na rozwój infrastruktury – studium przypadku gminy Obrowo

Karol Piątkowski, absolwent geografii fizycznej WNoZi UMK w Toruniu, student I roku kierunku zintegrowane planowanie rozwoju na WNGiG UAM w Poznaniu (tryb niestacjonarny), pracownik administracyjny Urzędu Gminy Obrowo

Wprowadzenie

Infrastruktura to kluczowy czynnik modernizacji terenów wiejskich, a jej dostępność i użyteczność, powiązana z ciągłością i powszechnością świadczenia usług, decyduje o wysokim standardzie życia (Wasiluk, Wojsławowicz 2013). W początkowej fazie ludność napływa na dany obszar, a w kolejnych etapach populacja staje się stymulatorem rozwoju społeczno-gospodarczego (Salamon 2006). Poprawa poziomu infrastruktury społecznej

i technicznej ma duże znaczenie dla rozwoju obszarów wiejskich i podniesienia jakości życia mieszkańców (Kocur-Bera 2011). Pozyskanie znacznych nakładów finansowych umożliwia realizację szeregu inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym.

Celem opracowania jest zaprezentowanie wpływu migracji ludności na rozwój infrastruktury technicznej, społecznej i komunikacyjnej na podstawie realizowanych inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym w gminie Obrowo.

Charakterystyka terytorialno-administracyjna i demograficzna gminy Obrowo

Gmina Obrowo jest położona w środkowej części województwa kujawsko-pomorskiego, we wschodniej części powiatu toruńskiego, 15 km na wschód od Torunia. Tworzy ją 21 obszarów ewidencyjnych (tab. 1). Wchodzi w skład miejskiego obszaru funkcjonal-

Tabela 1. Liczba ludności w gminie Obrowo w 1999, 2008 i 2018 roku

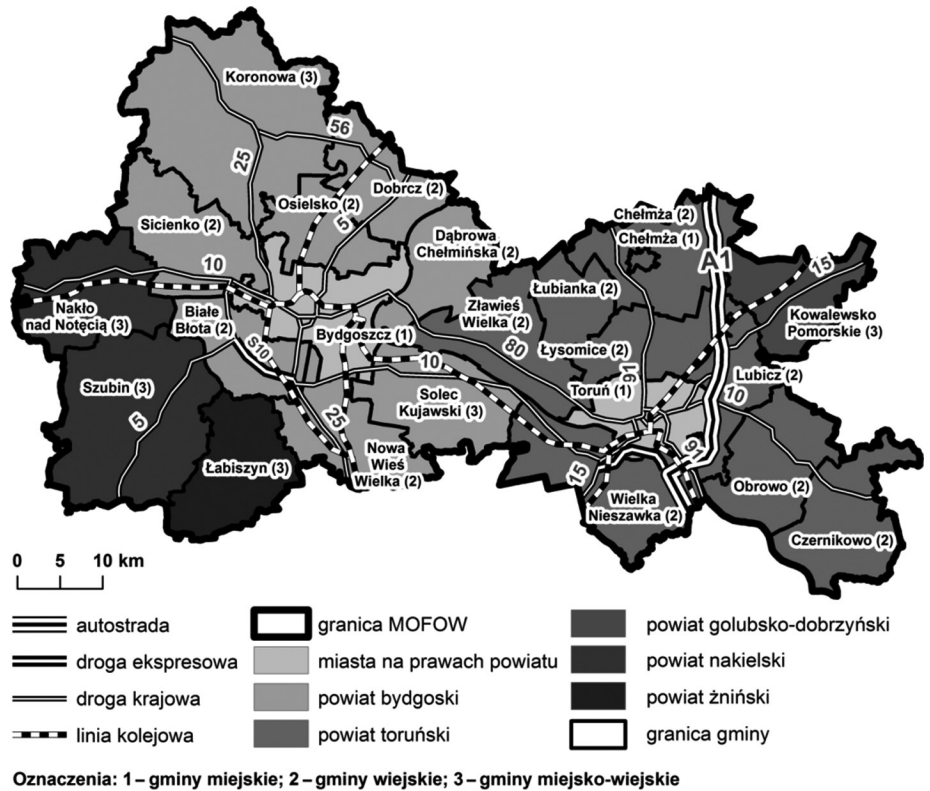
Lp.	Nazwa miejscowości (obręby ewidencyjne)	Liczba ludności			Powierzchnia [km ²]	Gęstość zaludnienia [os./km ²]		
		1999	2008	2018		1999	2008	2018
1	Brzozówka	427	1356	2150	2,65	161,1	511,7	811,3
2	Dobrzejewice	658	730	772	7,23	91,0	101,0	106,8
3	Dzikowo	157	272	472	8,23	19,1	33,0	57,4
4	Głogowo	776	1788	2736	6,4	121,3	279,4	427,5
5	Kawęczyn	460	508	715	8,88	51,8	57,2	80,5
6	Kazimierzewo	75	73	80	1,71	43,9	42,7	46,8
7	Kuźniki	106	103	110	1,81	58,6	56,9	60,8
8	Łążynek	290	323	324	6,07	47,8	53,2	53,4
9	Łążyn II	549	514	615	6,68	82,2	76,9	92,1
10	Obory	44	71	392	25,08	1,8	2,8	15,6
11	Obrowo	1048	1357	1806	12,73	82,3	106,6	141,9
12	Osiek nad Wisłą	774	993	1836	12,26	63,1	81,0	149,8
13	Sąsiedzno	140	186	402	3,37	41,5	55,2	119,3
14	Silno	189	381	1039	10,76	17,6	35,4	96,6
15	Skrzypkovo	273	290	293	5,37	50,8	54,0	54,6
16	Smogorzewiec	89	96	105	4,98	17,9	19,3	21,1
17	Stajenczynki	204	214	419	15,12	13,5	14,2	27,7
18	Szembekowo	225	354	691	5,36	42,0	66,0	128,9
19	Zawały	557	606	800	4,43	125,7	136,8	180,6
20	Zębowo	593	639	654	9,31	63,7	68,6	70,2
21	Zębówiec	241	236	241	3,63	66,4	65,0	66,4
Ogółem	gmina Obrowo	7875	11090	16652	162,06	48,6	68,4	102,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ewidencji Bieżącej Gminy Obrowo.

nego ośrodka wojewódzkiego – Bydgoszczy i Torunia (ryc. 1).

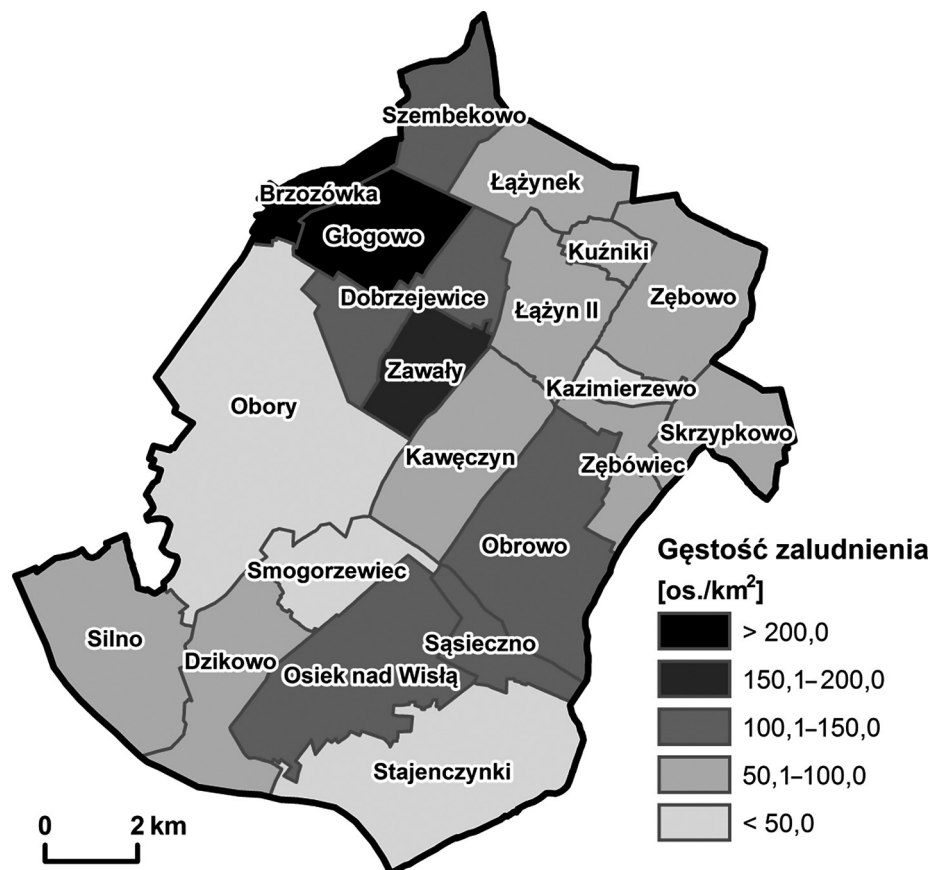
Gmina Obrowo zajmuje powierzchnię 162 km², co stanowi około 13,2% powierzchni powiatu toruńskiego (Strategia rozwoju gminy... 2016). Według danych z Ewidencji Bieżącej Gminy Obrowo obszar gminy zamieszkiwało w 1999 roku 7875 osób. Największą dynamikę zmian liczby ludności obserwuje się wokół największych aglomeracji w Polsce, w tym aglomeracji toruńsko-bydgoskiej (Kurek 2008). W okresie 1999–2018 liczba ludności zwiększyła się w gminie o 111,4%. W 2018 r. były zameldowane 16 652 osoby, a w przeliczeniu na jednostkę powierzchni daje to wartość 102,8 os./km². Gmina Obrowo charakteryzuje się największym saldem migracji wśród wszystkich gmin wiejskich w województwie kujawsko-pomorskim. W 2014 roku wskaźnik ten osiągnął w gminie 39,5 [osoby] na 1000 ludności i zanotowano jego wzrost aż o 13,4 [osoby] na 1000 ludności w porównaniu do 2002 roku (Gierańczyk, Krajewska 2014). Z uwagi na zbyt wysokie ceny mieszkań w Toruniu i atrakcyjność krajobrazu wiejskiego ludność miejska osiedla się w strefie podmiejskiej. Gminy wiejskie w pobliżu dużych ośrodków wojewódzkich stają się atrakcyjnymi miejscowościami do zamieszkania dla ludności miejskiej codziennie dojeżdżającej do pracy (Kubiak-Wójcicka, Piątkowski 2017, Piątkowski 2019).

Ravenstein (1985) wyjaśnił, że ludność napływowa częściej osiedla się bliżej większego ośrodka miejskiego. Od 1999 roku w gminie Obrowo rejestruje się systematyczny wzrost ludności we wszystkich obrębach ewidencyjnych, przy jednoczesnym ubytku populacji Torunia. Rozmieszczenie populacji w gminie przedstawiono za pomocą wskaźnika, jakim jest gęstość zaludnienia (ryc. 2). W 2018 roku największą gęstością zaludnienia charakteryzowały się miejscowości położone w pobliżu drogi krajowej nr 10 w zachodniej części gminy Obrowo. Należą do nich najbardziej zaludnione tereny – Głogowo i Brzozówka. Największą koncentracją ludności cechuje się Brzozówka (811,3 os./km²), w której wskaźnik ten osiąga dwukrotnie większą wartość z uwagi na mniejszą po-



Ryc. 1. Położenie gminy Obrowo na tle miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego – Bydgoszczy i Torunia

Źródło: Piątkowski (2019).



Ryc. 2. Gęstość zaludnienia w obrębach ewidencyjnych gminy Obrowo w 2018 roku
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Ewidencji Bieżącej Gminy Obrowo.

wierzchnię geodezyjną w porównaniu do Głogowa (427,1 os./km²). Wysokie wartości zanotowano także w Zawalch, Osieku nad Wisłą, Obrowie i Szembekowie (120–160 os./km²). Z kolei najmniejsze wartości wskaźnika uzyskano dla obszarów typowo rolniczych (Kazmierzewo, Łążynek, Skrzypkowo, Kuźniki) bądź położonych w pobliżu lasów Kotliny Toruńskiej o wysokich walorach przyrodniczych (Obory, Smogorzewiec, Stajenczynki, Dzikowo). Należy podkreślić, że miejscowości atrakcyjne krajobrazowo o wysokim odsetku lesistości są coraz chętniej zamieszkiwane przez ludność napływową (Obory, Dzikowo, Smogorzewiec).

Działalność samorządu gminnego w zakresie infrastruktury

Napływ ludności miejskiej Torunia do gminy Obrowo (Strategia Zintegrowanych Inwestycji... 2016) powoduje, że samorząd gminny dzięki pozyskaniu środków zewnętrznych i wykorzystaniu dochodów własnych realizuje szereg inwestycji celu publicznego w zakresie infrastruktury technicznej, społecznej i transportowej. Przykłady realizowanych przedsięwzięć o znaczeniu lokalnym w gminie przedstawiono w tabeli 2.

Do zadań własnych gminy należą między innymi sprawy związane z funkcjonowaniem wodociągów i za-

opatrzenia w wodę, kanalizacji, usuwania i oczyszczania ścieków komunalnych, utrzymania czystości oraz porządku i urządzeń sanitarnych, wysypisk i unieszkodliwienia odpadów komunalnych (Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym). W gminie Obrowo obserwuje się systematyczny wzrost długości sieci wodociągowej wraz z przyłączami doprowadzonymi do zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zbiorczej. Rozwój sieci kanalizacyjnej w stosunku do sieci wodociągowej nastąpił w sposób dynamiczny dzięki pozyskaniu środków zewnętrznych z budżetu Unii Europejskiej w okresie po wstąpieniu Polski w struktury UE (program ISPA i SAPARD, Kubiak-Wójcicka, Piątkowski 2017, Piątkowski 2019). Według danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego długość sieci wodociągowej i kanalizacyjnej uległa zwiększeniu w okresie 1999–2017 odpowiednio o 42,0% (z 167,9 do 238,5 km) i o 895,6% (z 11,4 do 113,5 km). Wraz z budową lub rozbudową nowych odcinków tych sieci zwiększył się odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej i kanalizacyjnej. Obecnie z sieci wodociągowej korzysta w gminie ponad 90% ludności, a z kanalizacyjnej około 70% mieszkańców.

Nową formą współpracy samorządu są zintegrowane inwestycje terytorialne (ZIT), wskutek czego istnieje możliwość finansowania przedsięwzięć z funduszy europejskich w perspekty-

wie czasowej 2014–2020 (mojregion.eu). Urząd Gminy Obrowo współpracuje ściśle z Urzędem Miasta Torunia w zakresie budowy lub rozbudowy odcinków sieci wodociągowej i kanalizacyjnej. W 2018 roku zakończono budowę magistrali wodociągowej i kolektora tłoczego z Torunia do Obrowa (etap I). Przedsięwzięcie miało na celu zwiększenie ilości i ciśnienia wody w gminie. Zakończone zostaną prace polegające na uruchomieniu tłoczni ścieków w Silnie, której głównym zadaniem będzie odprowadzenie nieczystości z Osieka nad Wisłą, Dzikowa i Silna do Torunia (Kurier Obrowa 2018b).

Według art. 7 ust. 1 pkt 2. 10 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym zadaniem własnym gminy jest budowa i modernizacja dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacja ruchu drogowego. W 2017 roku dzięki współpracy Zarządu Powiatu Toruńskiego, Rady Powiatu Toruńskiego, Zarządu Dróg w Toruniu oraz Inspektoratu Nadzoru Budowlanego z Urzędem Gminy Obrowo zakończono ostatecznie przebudowę drogi powiatowej nr 2041 Brzozówka–Szembekowo–Łążynek w km 0+00+4+757. Do użytku oddano także chodnik w Łążyńcu II w okolicach cmentarza (Kurier Obrowa 2017b). Warto podkreślić, że wzrasta też długość dróg gminnych pokrytych asfaltem. W dniu 6 listopada 2017 roku Urząd Gminy Obrowo podpisał z przedstawicielami Przedsiębiorstwa Budownictwa Drogowo-Inży-

Tabela 2. Przykłady inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym zrealizowanych na terenie gminy Obrowo w 2019 roku

Lp.	Inwestycja	Koszt przedsięwzięcia [zł]	Koszt dofinansowania [zł]	Termin realizacji
1	Budowa kanalizacji sanitarnej w miejscowości Silno w ramach PROW	1 931 100,00	669 761,00	zadanie zakończone
2	Przebudowa drogi gminnej nr G101007C w miejscowości Zębowo	835 483,90	531 618,00	zadanie zakończone
3	Remont i rozbudowa budynku świetlicy wiejskiej w Obrowie w ramach ZIT	1 022 963,79	676 723,25	zadanie zakończone
4	Rewaloryzacja parku dworskiego przy budynku Urzędu Gminy w Obrowie w ramach ZIT	785 418,00	434 994,09	zadanie zakończone
5	Wyposażenie budynku świetlicy wiejskiej w Obrowie w ramach Programu Rewitalizacji	933 059,00	729 681,51	do sierpnia 2019 roku
6	Termomodernizacja budynku połączona z wymianą źródła ciepła w Szkole Podstawowej w miejscowości Łążyńcu II w ramach ZIT	917 525,61	527 000,00	zadanie zakończone
7	Termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej w miejscowości Dobrzejewice w ramach ZIT	505 943,49	286 698,53	zadanie zakończone
8	Termomodernizacja budynku użyteczności publicznej w miejscowości Zębowo	1 813 801,52	810 988,89	do czerwca 2019 roku



Fot. Przemysław Turlej

nierskiego umowę na nowe asfaltowe nawierzchnie dróg gminnych w Brzozówce, Głogowie, Zębowie, Łąźnie II i Szembekowie. Łączny koszt przedsięwzięcia przekroczy 2,7 mln zł brutto, a termin realizacji inwestycji przewiduje się do 30 sierpnia 2019 roku (Kurier Obrowa 2017b).

Zadania własne gminy odnoszą się również do spraw związanych z funkcjonowaniem lokalnego transportu zbiorowego (Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym). Urzędy Gmin Obrowo i Lubicz zawarły w 2017 roku porozumienie z Urzędem Miasta Torunia w zakresie funkcjonowania częstotliwości kursów linii podmiejskiej MZK. Od września 2017 roku na odcinku Toruń–Złotoryja–Silno–Osiek nad Wisłą–Obrowo kursuje linia podmiejska nr 46, z kolei na odcinku Obrowo–Dobrzejewice–Lubicz–Toruń linia podmiejska 45.

W gminie Obrowo trwają prace polegające na termomodernizacji budynków szkół podstawowych. Tego typu prace przeprowadzono w budynku Szkoły Podstawowej w Łąźnie II. Związane były z naprawą tynków i ścian fundamentalnych, modernizacją systemu grzewczego z wymianą źródła ciepła na pompę ciepła oraz ociepleniem stropodachu (Kurier Obrowa 2017b). Termomodernizację Szkoły Podstawo-

wej wykonano także w Dobrzejewicach. Działania samorządu gminnego przyczyniły się do rozbudowy Zespołu Szkół w Osieku nad Wisłą (Kurier Obrowa 2017a).

Kolejnym zadaniem własnym gminy jest zapewnienie porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli oraz ochrona przeciwpożarowa i przeciwpowodziowa (Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym). Na terenie gminy Obrowo działają jednostki Ochotniczej Straży Pożarnej w Kawęczynie, Osieku nad Wisłą, Dobrzejewicach, Szembekowie i Łążynku. Dzięki pożyczce uzyskanej dla gminy z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Torunia w kwocie 519 tys. zł oraz środkom z Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej w Warszawie w wysokości 351 tys. zł zakupiono nowy wóz strażacki dla OSP w Dobrzejewicach (Kurier Obrowa 2018a). W Święto Policji 26 lipca 2018 roku oficjalnie swoją pracę rozpoczął Komisariat Policji w Dobrzejewicach (Kurier Obrowa 2018b), zlokalizowany przy zjeździe z drogi wojewódzkiej 569 do drogi krajowej nr 10. Całość inwestycji osiągnęła wartość 11,1 mln zł, z czego część kosztów uzyskano z „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Biura Ochrony Rządu

w latach 2017–2020” (Kurier Obrowa 2018b). Ponadto ważną rolę w gminie odgrywa straż gminna, którą powołano w dniu 3 września 2012 roku. Kluczową inwestycją celu publicznego będzie w najbliższych latach wybudowanie stopnia wodnego na Wiśle w Siarzewie poniżej stopnia wodnego we Włocławku w okolicach Osieku nad Wisłą, w tym przeprawa drogowa przez Wisłę, łącząca drogę krajową nr 10 z autostradą A1 (Strategia rozwoju województwa..., Plan modernizacji 2020+).

Podsumowanie

W ostatnich kilkudziesięciu latach rejestruje się w Ewidencji Bieżącej Urzędu Miasta Torunia ubytek populacji, przy jednoczesnym przyroście liczby ludności w gminach podmiejskich. Największe wartości salda migracji wśród gmin wiejskich w województwie kujawsko-pomorskim obserwuje się w gminie Obrowo. Do najbardziej zurbanizowanych miejscowości w gminie należą Brzozówka i Głogowo położone przy drodze krajowej nr 10. Terenami atrakcyjnymi do zamieszkania stają się obręby ewidencyjne zlokalizowane w pobliżu lasów Kotliny Toruńskiej.

Nowym narzędziem współfinansowania realizowanych przedsięwzięć



Fot. Małgorzata Kielik

są zintegrowane inwestycje terytorialne, które umożliwiają pokrycie części kosztów ze środków funduszy europejskich. W gminie realizowany jest szereg inwestycji celu publicznego między innymi w zakresie budowy lub rozbudowy nowych odcinków sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, modernizacji dróg gminnych oraz termomodernizacji budynków szkół podstawowych.

Przewiduje się dalszy napływ ludności miejskiej do gmin pierwszego i drugiego pierścienia w pobliżu Torunia. Torunianie bardzo chętnie osiedlają się w gminie Obrowo, dlatego niezbędne stają się kolejne inwestycje na wielu płaszczyznach na rzecz obecnych i przyszłych mieszkańców gminy.

Literatura

Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego. <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> (dostęp: 6.05.2019).

Gierańczyk G., Krajewska M. 2017. Zmiany zachowań migracyjnych w województwie kujawsko-pomorskim. *Wiadomości Statystyczne* 10(677): 69–84. <http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.desklight-12b7ccf9-f4d1-4b92-bb37-c56dbdb65909> (dostęp: 11.05.2019).

<http://mojregion.eu/index.php/rpo/zintegrowane-inwestycje-terytorialne> (dostęp: 25.04.2019).

Kocur-Bera K. 2011. Rozwój infrastruktury na przykładzie wybranych gmin wiejskich, *Infrastruktura i Ekologia Obszarów Wiejskich*, 1: 29–37. <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.dl-catalog-bddab784-8507-4d9d-8815-7ca9225f7316> (dostęp: 11.05.2019).

Kubiak-Wójcicka K., Piątkowski K. 2017. Evaluation of water and wastewater infrastructure in communes of Kujawsko-Pomorskie Voivodeship. *Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich*, 3(1). http://www.infraeco.pl/pl/art/a_18343.htm?plik=2119 (dostęp: 17.04.2019).

Kurek S. 2008. Typologia starzenia się ludności Polski w ujęciu przestrzennym. *Prace Monograficzne* 497. Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Kraków.

Kurier Obrowo. 2017a. *Kwartalnik Urzędu Gminy Obrowo*, 3(39).

Kurier Obrowo. 2017b. *Kwartalnik Urzędu Gminy Obrowo*, 4(40).

Kurier Obrowo. 2018a. *Kwartalnik Urzędu Gminy Obrowo*, 1(41).

Kurier Obrowo. 2018b. *Kwartalnik Urzędu Gminy Obrowo*, 3(43).

Piåtkowski K. 2019. Wyzwania polityki przestrzennej miejskiego obszaru

funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (MOFOW) – Bydgoszczy i Torunia. *Przegląd Planisty* 3: 19–21. <http://akngp.home.amu.edu.pl/wp-content/uploads/2019/02/PP3.pdf> (dostęp: 17.04.2019).

Ravenstein E.G. 1985. The laws of migration. *Journal of the Royal Statistical Society*, 1(48): 167–227.

Salamon J. 2006. Wpływ wybranych elementów otoczenia obszarów wiejskich na ich rozwój wielofunkcyjny. *Infrastruktura i Ekologia Obszarów Wiejskich*, 2/1: 125–134. http://www.infraeco.pl/pl/art/a_14330.htm (dostęp: 11.05.2019).

Strategia rozwoju gminy Obrowo na lata 2016–2023. 2016. <https://obrowo.pl/strategia-rozwoju,61,pl.html> (dostęp: 17.04.2019).

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020. Plan modernizacji 2020+. Załącznik do uchwały XLI/693/13 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 21 października 2013 roku. https://kujawsko-pomorskie.pl/pliki/planowanie/planowanie_przestrzenne/strategia_rozwoju_wojewodztwa_plan_modernizacji_2020.pdf (dostęp: 15.04.2019).

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego. 2016. http://zit.btof.pl/attachments/article/84/12a.%20Strategia_BTOF%2031.05.2016.pdf (dostęp: 15.05.2019).

Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz.U. 2019 poz. 506).

Wasiluk A., Wojsławowicz A. 2013. Funkcjonowanie publicznej infrastruktury technicznej w opinii badanych mieszkańców gminy miejskiej Grajewo. *Wybrane Aspekty*, 1: 145–157. <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-d2d1e4ac-cb94-4580-8ba3-80571d3e8ee0> (dostęp: 11.05.2019).

Dominika Mazur, Monika Żyśko

Multifunkcjonalne zagospodarowanie przestrzenne obszarów wiejskich na przykładzie opracowanych projektów w ramach współpracy SKNP „SmartCity” z gminą Łomazy

inż. Dominika Mazur, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, studentka I roku II stopnia gospodarki przestrzennej na specjalności gospodarka regionalna na WNoZiGP UMCS w Lublinie. Od 2015 roku aktywny członek Studenckiego Koła Naukowego UMCS „SmartCity”.

Monika Żyśko, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, studentka III roku gospodarki przestrzennej na specjalności planowanie przestrzenne na WNoZiGP UMCS w Lublinie. Od 2016 roku aktywny członek Studenckiego Koła Naukowego UMCS „SmartCity”.

Według Banku Danych Lokalnych, szacunkowo w 2018 roku ponad 65% obywateli Polski zamieszkiwało tereny wiejskie (<https://bdl.stat.gov.pl/>). Każdy użytkownik przestrzeni chce w pełni korzystać z dobra wspólnego, jakim ona jest. W związku z powyższym należy wykorzystywać potencjał atrakcyjnych, nieużytkowanych terenów, które utraciły swoją pierwotnie pełnią funkcję. Jako przykład możliwości zagospodarowania takich terenów można podać właśnie projekty stworzone przez członków SKNP „SmartCity” dla gminy Łomazy.

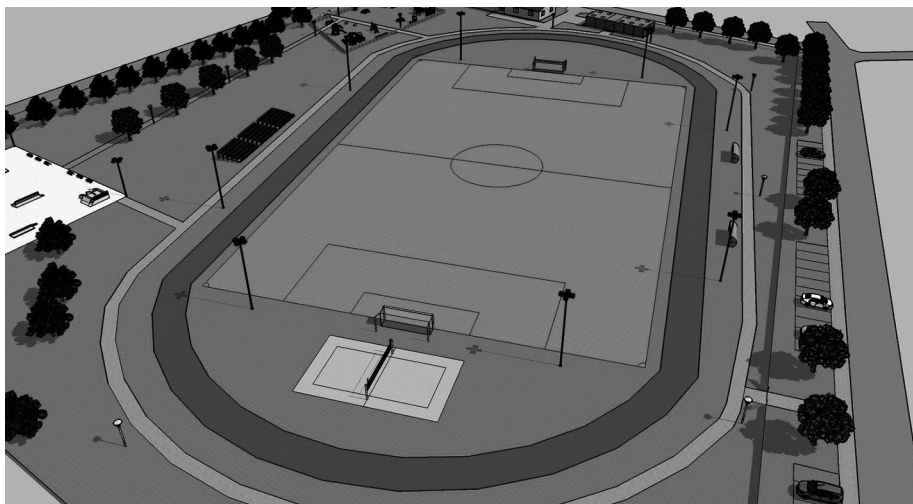
Dnia 27 kwietnia 2017 roku przedstawiciele gminy Łomazy oraz Wydziału Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej UMCS podpisali umowę o współpracy. Od tamtego czasu studenci cyklicznie przygotowują projekty zagospodarowania przestrzennego przestrzeni wybranych przez władze gminy Łomazy. Współpraca doskonale ilustruje, jak jednostka samorządu terytorialnego może współpracować z uczelnią wyższą, a powstałe korzyści są obustronne. Gmina Łomazy jest niedużą gminą wiejską, położoną w północno-wschodniej części województwa lubelskiego, w powiecie bialskim.

Dotychczas studenci opracowali 7 koncepcji zagospodarowania przestrzennego, a 4 z nich są obecnie realizowane lub są w początkowym etapie realizacji, bowiem gmina niedawno uzyskała środki na ich częściowe wy-

konanie. Przed opracowaniem każdej koncepcji studenci przeprowadzili inwentaryzację przyrodniczo-urbanistyczną oraz wywiad środowiskowy. Dzięki wspomnianym badaniom studenci poznali teren oraz jego otoczenie, co z kolei przyczyniło się do opracowania koncepcji, która w kompleksowy sposób może zaspokajać potrzeby mieszkańców poszczególnych terenów.

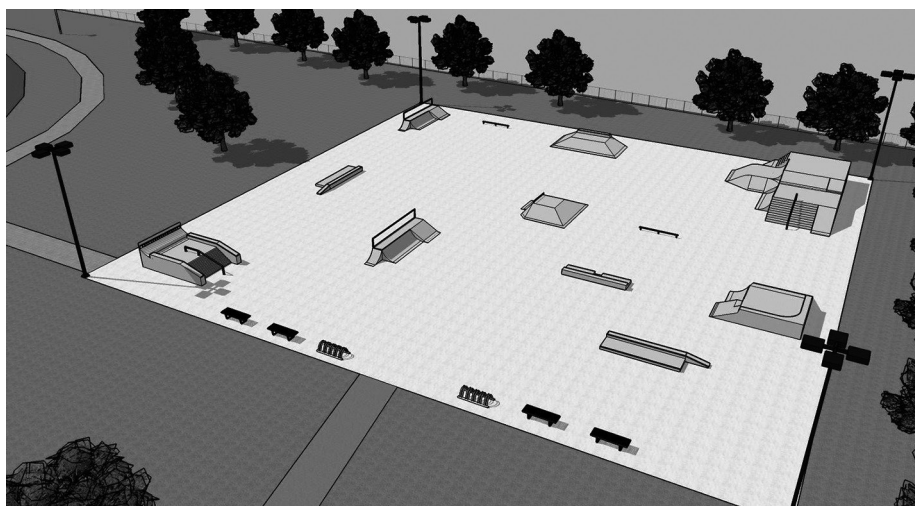
Pierwszym wartym szczególnej uwagi projektem jest koncepcja Łukasza Wnuka, opracowana pod kierownictwem opiekunki koła naukowego, Dagmary Kociuby – „Urządzenie obszaru rekreacji na terenie miejscowości Ło-

mazy poprzez przebudowę stadionu i budowę skateparku”. Realizacja pierwszego etapu projektu obejmującego budowę siłowni na świeżym powietrzu została częściowo sfinansowana w ramach Otwartych Stref Aktywności (OSA) Ministerstwa Sportu i Turystyki. Dodatkowo w 2018 roku władze gminy otrzymały kolejną pomoc finansową na dalszą realizację projektu. Tym razem wysokość dofinansowania wyniosła 500 000 zł w ramach pomocy na operacje typu „Kształtowanie przestrzeni publicznej” oraz działania „Podstawowe działania i odnowa wsi na obszarach wiejskich” objętego PROW 2014–2020.



Ryc. 1. Wizualizacja przebudowy stadionu w ramach projektu „Urządzenie obszaru rekreacji na terenie miejscowości Łomazy”

Źródło: opracowane przez Łukasza Wnuka.



Ryc. 2. Wizualizacja budowy skateparku w ramach projektu „Urządzenie obszaru rekreacji na terenie miejscowości Łomazy”

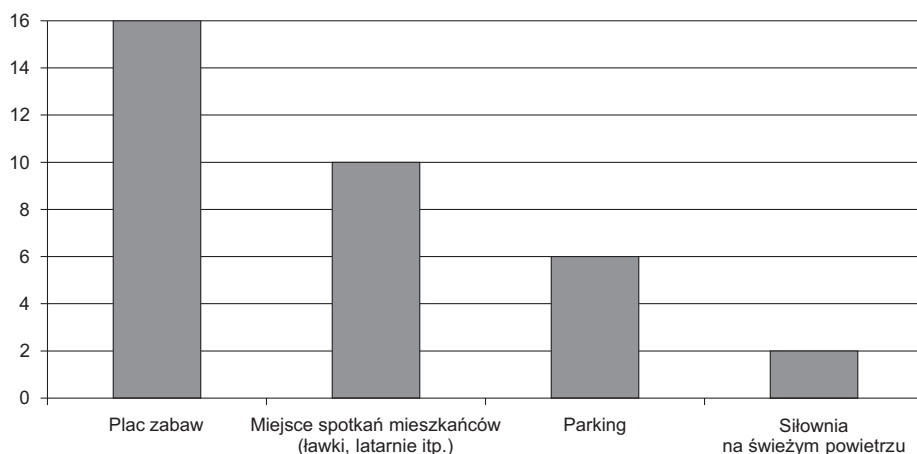
Źródło: opracowane przez Łukasza Wnuka.

Drugim wyróżniającym się projektem, na którego realizację przedstawiciele gminy Łomazy także otrzymali dofinansowanie, jest koncepcja autorstwa inż. Anieli Krupińskiej oraz Karola Tobiańskiego. Szacunkowa wartość przedsięwzięcia „Zagospodarowanie terenu wokół stawów po byłej cegielni w Łomazach”, przygotowanego również pod kierownictwem opiekunki koła, wynosi 861 149,89 zł. Dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO Województwa Lubelskiego na lata 2014–2020 wyniosło aż 595 103,56 zł (około 70%). Wdrożenie projektu ma nastąpić jeszcze w 2019 roku (<https://uglomazy.bip.lubelskie.pl>).

W 2018 roku przedstawiciele gminy Łomazy wyznaczyli kolejne obszary, dla których członkowie SKNP „SmartCity” mieli możliwość opracowania no-

wych koncepcji zagospodarowania przestrzennego. Jednym z projektów stworzonych w 2018 roku był projekt autorstwa Dominiki Mazur i Moniki Żyśko. Koncepcja dotyczy obszaru po byłej zlewni mleka w Dubowie. Opracowanie składa się z czterech kompleksowych części (placu zabaw, parkingu, terenów zieleni urządzonej oraz klubokawiarni). Te cztery strefy tworzą multifunkcyjną przyjazną przestrzeń dostosowaną do różnego rodzaju grup użytkowników. Środki pozyskiwane na realizację projektu pochodzą z funduszu własnego sołectwa. Na chwilę obecną został zakupiony sprzęt na plac zabaw, tj. m.in. huśtawki czy też zjeżdżalnie.

Wykorzystaną w pracy nad projektem zagospodarowania terenu po byłej zlewni mleka metodą był sondaż diagnostyczny przeprowadzony za pomocą narzędzia, jakim jest ankieta, w któ-



Ryc. 3. Preferencje dotyczące zagospodarowania terenu po byłej zlewni mleka w Dubowie

Źródło: opracowanie własne.

rej wzięło udział 34 badanych z różnych grup wiekowych. Kwestionariusz składał się z 5 pytań zamkniętych.

Pierwsza część badania dotyczyła preferencji zagospodarowania terenu po byłej zlewni mleka. Największa liczba ankietowanych wyraziła potrzebę stworzenia placu zabaw, ze względu na brak przestrzeni przystosowanych do zabaw dla dzieci w okolicy wsi Dubów. Dużym zainteresowaniem w tym pytaniu cieszył się skwer – 30% ankietowanych mieszkańców wspominało, że brakuje w Dubowie miejsca przeznaczonego na odpoczynek na świeżym powietrzu.

Kolejne pytanie odnosiło się do zainteresowania mieszkańców renowacją budynku po byłej zlewni mleka, jedynie 9% ankietowanych nie wyraziło chęci nadania mu nowej funkcji. Ostatnie pytanie dotyczyło nadania nowej funkcji budynkowi po zlewni mleka. Zdecydowana większość ankietowanych, bo aż 47%, zaznaczyła stworzenie klubokawiarni, w której zarówno mieszkańcy, jak i przyjezdni mogliby spędzić wspólnie czas. Przeprowadzenie badania ankietowego oraz analiza otrzymanych wyników pozwoliła na wysunięcie szeregu wniosków dotyczących preferencji mieszkańców wsi. To z kolei zostało wzięte pod uwagę przy tworzeniu projektu zagospodarowania tak, by teren całkowicie odpowiadał tym preferencjom.

Dzięki przedstawionym przykładom można zaobserwować, jak pozytywnie wpływa na nieużytkowane przestrzenie nowoczesne spojrzenie okiem młodych osób oraz jak sprawdza się współpraca studentów z uczelniami wyższymi z jednostkami samorządu terytorialnego. Zastosowane przed przygotowaniem projektu badania przyczyniły się do poznania potrzeb i opinii mieszkańców, co miało kluczowe znaczenie przy kreowaniu koncepcji.

Literatura

- <https://bdl.stat.gov.pl/> (dostęp: 3.04.2019).
<https://gospodarkamorska.pl> (dostęp: 3.04.2019).
<https://uglomazy.bip.lubelskie.pl> (dostęp: 3.04.2019).

Marcin Pinkosz

Koncepcje rozwiązań problemów komunikacyjnych w mieście Szczyrku

Marcin Pinkosz, student II roku gospodarki przestrzennej inżynierskiej na Politechnice Warszawskiej, członek Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej Politechniki Warszawskiej.

Szczyrk jest miastem położonym w województwie śląskim, na terenie Beskidu Śląskiego, w powiecie bielskim, w dolinie rzeki Żylica. Liczy około 5700 mieszkańców stałych. W latach 60. XX wieku powstały tu dwa największe ośrodki narciarskie. Obecnie stanowią one wspólnie największy kompleks narciarski w Polsce. Tylko przed sezonem 2017/2018 zainwestowano w Szczyrku w infrastrukturę narciarską około 200 mln zł. Nowoczesność oraz dostępność tras narciarskich o różnym stopniu trudności przyciąga wielu turystów.

Przez całe miasto biegnie jedynie droga wojewódzka nr 942 łącząca Bielsko-Białą z Wisłą. W związku z tym miejska główna droga jest obciążona nie tylko ruchem osób, które przyjeżdżają do Szczyrku jako miejsca docelowego, ale także ruchem tranzytowym. Powyższe uwarunkowania oraz rosnąca popularność turystyczna Szczyrku generują problemy komunikacyjne.

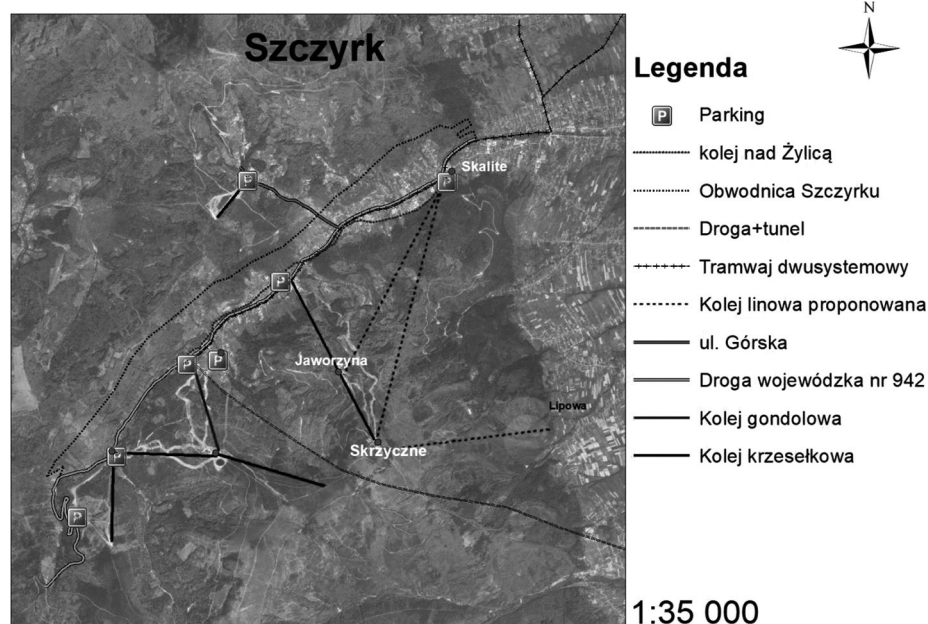
Zgodnie z badaniami ruchu przeprowadzonymi w styczniu 2017 roku (tj. przed największą modernizacją ośrodków narciarskich) każdego dnia do Szczyrku wjeżdża około 9000 samochodów jako do miejsca docelowego, a kolejne 3000 samochodów jako ruch tranzytowy (Badania ruchu drogowego Szczyrk 2017). Ruch o takim natężeniu powoduje występowanie zjawiska kongestii – zator drogowy przekracza niekiedy 5 km (bielskobiala.wyborcza.pl). W sierpniu 2018 roku Stowarzyszenie Narciarskie Orczyk zbadało zachowania komunikacyjne narciarzy, którzy do Szczyrku przyjeżdżają na jeden dzień (bez noclegu). W internetowej ankiecie wzięło udział 1100 osób, a jedno z pytań dotyczyło godziny przyjaz-

du na narty. Z odpowiedzi wynika, że prawie 50% respondentów przyjeżdża między godz. 8:00 a 9:00. Oznacza to, że największy ruch drogowy kumuluje się zaledwie w ciągu jednej godziny. Taki rodzaj natężenia ruchu wymusza niesablonowe koncepcje rozwiązania problemu komunikacyjnego. W ciągu ostatnich lat różne grupy i organizacje społeczne (takie jak Stowarzyszenie Tunelem do Szczyrku, urzędnicy gminy czy lokalnie działacze społeczni) przedstawiły swoje rozwiązania (Hajduk 2018).

Pierwsza koncepcja jest pomysłem największym i zarazem najdroższym (szacunki Stowarzyszenia Tunelem do Szczyrku przekraczają 1 mld zł – <https://inzynieria.com>). Zakłada ona budowę drogi od węzła drogi ekspresowej S1 pod Skrzyczne, tam miałby zaczynać

się tunel drogowy, którego wylot znajdowałby się w rejonie dolnej stacji kolei gondolowej. Rozwiązanie to w całości zlikwidowałoby problem tranzytu. Problematyczne byłoby jednak poprowadzenie wyjazdu z tunelu, bowiem w planowanej lokalizacji węzła drogowego znajduje się parking dla narciarzy. Drugą propozycją, która opiera się na budowie nowej drogi, jest obwodnica Szczyrku poprowadzona zboczami gór na południowych stokach Magury, Hycy i Kotarza. Koncepcja ta jest tańsza w realizacji od poprzedniej (wstępne szacunki opiewały na kilkaset milionów złotych), jednak miałaby ona negatywny wpływ na krajobraz Szczyrku.

Od kilku lat istnieje propozycja zlokalizowania centrum przesiadkowego przed wjazdem do Szczyrku lub na jego początku. W związku z tym miasto



Ryc. 1. Koncepcje rozwiązań problemu komunikacyjnego

Źródło: opracowanie własne.



Fot. Mariusz Roszyk

Szczyrk opracowało koncepcję, która skupia się na utworzeniu centrum przesiadkowego na terenie dawnego kempingu Skalite – przy wjeździe do miasta, od strony Bielska-Białej/Buczkwic. Koncepcja ta jest kompatybilna ze wszystkimi poniższymi propozycjami.

Kolejnym rozwiązaniem jest koncepcja kolejowa (Błasiak, Szczepański 1990). Zgodnie z nią miałyby powstać linia kolejowa, która rozpoczynałaby się na istniejącej linii nr 139, a kończyła na początku Szczyrku. Tańszą alternatywą jest budowa tramwaju dwusystemowego, który mógłby biec bezpośrednio pod wyciągi narciarskie znajdujące się w mieście. Istotnym problemem jest jednak drożność ciągu drogi wojewódzkiej, w którym miałyby znajdować się tramwaj. Ponieważ jedynym korytarzem transportowym w Szczyrku jest droga wojewódzka nr 942, postanowiono szukać alternatyw. Okazała się nią koncepcja stworzenia „lekkiej” kolei miejskiej, której trasa prowadziłaby przez całe miasto wzdłuż rzeki Żylicy lub nad nią, na specjalnych podporach. Wariant ten mógłby pogorszyć walory krajobrazowe otoczenia rzeki, warto jednak zwrócić uwagę, że sama kolej byłaby dodatkową atrakcją turystyczną w Szczyrku. Kolejnym alterna-

tywnym ciągiem komunikacyjnym dla drogi wojewódzkiej są zbocza gór. Miasto Szczyrk dostrzegło w tym pewien potencjał i zaproponowało budowę kolei linowej gondolowej (bądź krzesłkowej) z przyszłego Park&Ride Skalite na Skrzyczne (opcjonalnie na Halę Jaworzyna). Dzięki temu narciarze byłiby transportowani wprost na stok z parkingu położonego na początku miasta. Parametry kolei linowej są bardzo dobre – może ona osiągać przepustowość rzędu 4500 os./godz (Baran 2010). Koszty budowy można szacować na 40–60 mln zł. Kolej gondolowa nie rozwiąże jednak problemu ruchu tranzytowego i komunikacji w samym mieście, dlatego zaleca się, aby równoległe do kolei linowej po mieście kursowały autobusy dedykowane narciarzom dojeżdżającym pod stoki narciarskie. Alternatywną koncepcją do wyżej wymienionych jest budowa kolei linowej gondolowej ze wschodnich stoków Skrzycznego. Zgodnie z tą koncepcją przy kolei linowej zostałyby zlokalizowane parkingi, punkty usługowe oraz poprawiony dojazd drogą od węzła Kalna na drodze krajowej nr 1.

Problem dojazdu do miejscowości narciarskich został zauważony również w krajach alpejskich. Jednym z przykła-

dów jest włoski Kronplatz. W budynku dworca kolejowego znajduje się dolna stacja kolei gondolowej, która bezpośrednio wwozi narciarzy na stok. Przed wjazdem do wielu miejscowości zorganizowano centra przesiadkowe, skąd kursują koleje gondolowe, autobusy bądź inne środki transportu, by dowieźć narciarza na stok.

Istnieje wiele koncepcji, które mogłyby rozwiązać trudności komunikacyjne Szczyrku, a każda z nich ma swoje zalety, jednak istotnym problemem poszczególnych propozycji jest koszt wdrożenia. W związku z tym należałoby podjąć działania na rzecz współpracy między gminą a powiatem w zakresie kompleksowego rozwiązania problemu komunikacyjnego okolicy, dzięki czemu w kosztach uczestniczyłoby kilka podmiotów. Warto także zaangażować podmioty prywatne – największych okolicznych inwestorów.

Literatura

- Badania ruchu drogowego Szczyrk. 2017.
- Baran M. 2010. Koleje linowe i wyciągi narciarskie w Polsce. Historia i dzień dzisiejszy, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź.
- Błasiak W., Szczepański M.S., Wódcz J. 1990. Szczyrk – miasto w sytuacji inwazji turystycznej. Śląski Instytut Naukowy, Katowice.
- Hajduk D. 2018. Koncepcje rozwiązań komunikacyjnych górskich regionów turystycznych w kontekście otoczenia miasta Szczyrk – raport po fazie I. Szczyrk.
- <https://openstreetmap.org> (dostęp: 14.04.2019).
- Furtak E. 2018. Trzy godziny w korku ze Szczyrku do Buczkwic. <http://bielskobiala.wyborcza.pl/bielskobiala/7,88025,23014998,trzygodziny-w-korku-ze-szczyrku-do-buczkwic.html> (dostęp: 12.01.2019).
- Januszek M. 2017. 6-kilometrowym tunelem do Szczyrku, Brennej i Wisły? <https://inzynieria.com/wpis-branzy/projekty/7/48746,6-kilometrowym-tunelem-do-szczyrku-brennej-i-wisly> (dostęp: 19.05.2019).

Witold Andrzejczak

Mniejsza przestrzeń, mniejszy problem? Planowanie przestrzenne w małych ośrodkach

Witold Andrzejczak, urbanista, sekretarz zarządu poznańskiego oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich

Dyskusja o planowaniu przestrzennym dotyczy zwykle dużych ośrodków miejskich. To tutaj bowiem skupia się największy potencjał procesów inwestycyjnych i decyzyjnych. Tutaj koncentrują się ważne interesy licznych grup społecznych. Tutaj także najsilniej zaznacza się kontrolna rola społeczeństwa obywatelskiego, organizacji pozarządowych oraz mediów.

Z racji znacznego potencjału rozwojowego duże miasta dysponują szerokim i wszechstronnym zapleczem personalno-technicznym, które pozwala na sprawną obsługę procesów przestrzennych lub przynajmniej znacznie zwiększa na to szansę. W celu realizacji licznych i złożonych zadań duże miasta tworzą niezbędne struktury organizacyjne, które są odpowiedzialne za różne aspekty gospodarki przestrzennej. Należą do nich przede wszystkim miejskie pracownie urbanistyczne, zajmujące się tworzeniem dokumentów planistycznych. Oprócz tego działają rozbudowane wydziały służące do obsługi bieżących spraw w zakresie budownictwa, architektury czy gospodarki nieruchomościami. Jeszcze inne jednostki zajmują się komunikacją, rewitalizacją czy też estetyką przestrzeni.

Tymczasem zadania, jakie stawia przed samorządem gminnym ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, są zasadniczo takie same dla wszystkich jednostek, niezależnie od ich wielkości i położenia na mapie. Upraszczając, można powiedzieć „duże miasto – duże problemy, mniejsze miasto – mniejsze problemy”. To stwierdzenie jest tylko częściowo prawdziwe, a wrażenie, że prowadzenie polityki przestrzennej w małej jednostce jest łatwiejsze, może okazać się całkowicie błędne.

W prowincjonalnych strukturach planistycznych występują pewne specyficzne cechy, które często utrudniają skuteczne działania w zakresie gospodarki przestrzennej. Jedną z podstawowych barier są niewystarczające zasoby personalne i techniczne. W małych ośrodkach urzędnicy odpowiedzialni za urbanistykę są zwykle nieliczni, często nie posiadają właściwego przygotowania zawodowego oraz bywają obciążeni wieloma innymi obowiązkami o charakterze nierzadko zupełnie odmiennym. Jednoosobowe prowadzenie wielu procedur powoduje nierzadko całkowity paraliż w przypadku nieobecności lub odejścia z urzędu osoby odpowiedzialnej.

Z kolei zatrudnianie architektów i urbanistów na etacie ma miejsce niezwykle rzadko, więc całość prac stricte projektowych (a często znaczna część prac formalnych) opiera się na pracy zleconej podmiotom wyłonionych w drodze procedur prawa zamówień publicznych. Niemal wszystkie przetargi i zapytania ofertowe opierają się wyłącznie na kryterium ceny. Często prowadzi to do wyłaniania ofert o skrajnie niskich wycenach, które rzadko kiedy są w stanie zapewnić właściwą jakość procedurowanych projektów i opracowań. Natomiast braki budżetowe małych ośrodków prowadzą do ograniczenia liczby procedur, redukcji powierzchni obejmowanych planami do niezbędnego minimum oraz rezygnacji z kosztownych pogłębionych analiz. Gminy częstokroć posługują się mocno zdezaktualizowanymi dokumentami, które wymagają kompleksowej weryfikacji i zmiany. Dotyczy to zwłaszcza podstawowego dokumentu polityki przestrzennej, jakim jest studium uwarunko-

wań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

Niedostatki techniczne przejawiają się ponadto w źle zorganizowanych bazach danych. W przedmiotowym zakresie bardzo wiele zmieniła dyrektywa INSPIRE, jednak nadal wiele gmin nie ma spójnych systemów zarządzania dokumentami planistycznymi. W skrajnych przypadkach dochodzi do „zagubienia” starszych planów miejscowych i wydawania w ich granicach decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Bardzo charakterystyczną cechą planowania przestrzennego w małych ośrodkach jest nadmierna wrażliwość polityczna, wynikająca ze znacznie większej bliskości wyborców względem ośrodka władzy gminnej. Skutkuje ona niechęcią do odmawiania pozytywnych rozstrzygnięć lokalnym wnioskodawcom występującym w procedurach planowania i zagospodarowania przestrzennego, nawet w przypadkach, kiedy zewnętrzny projektant stoi na stanowisku, że realizacja wniosku godzi w ład przestrzenny oraz interes całej gminy.

Innymi niekorzystnymi zjawiskami są: niedostatek myślenia perspektywicznego, koniunkturalizm, a także brak uwzględnienia tendencji demograficznych. W wielu przypadkach dochodzi do przedkładania partykularnych interesów wąskiej grupy posiadaczy gruntów ponad interes publiczny.

Wobec tych wszystkich mankamentów wyjątkowo dotkliwy wydaje się brak ośrodków kontrolnych sprawujących stały i niezależny nadzór nad prowadzoną polityką przestrzenną. W szczególności dotyczy to mediów, które dość skutecznie pełnią tę rolę w większych miastach. Natomiast ruchy społeczne (np. stowarzyszenia)

uaktywniają się zwykle w obliczu istnienia konkretnego problemu, godzącego w interesy danej grupy (np. lokalizacja uciążliwej fermy, siłowni wiatrowych, nowej drogi itp.).

Należy zauważyć, że w szczególnej sytuacji znajdują się jednostki położone w strefie oddziaływania większych ośrodków. Należą do nich zwłaszcza gminy podmiejskie oraz małe miasta w układach aglomeracyjnych, a także obszary o podwyższonych walorach krajobrazowych lub położone przy węzłach komunikacyjnych. Obserwuje się tu podwyższoną dynamikę inwestycyjną wywołaną przez nasilone inwestycje mieszkaniowe (suburbanizacja, zabudowa letniskowa) lub inwestycje komercyjne o charakterze przemysłowym i usługowym. Tańsze grunty oraz bliskość ośrodków miejskich prowadzą do naturalnego wzrostu zainteresowania inwestorów. Wywołuje to szereg problemów natury planistycznej. Niedostatek właściwych narzędzi planistycznych oraz koniunkturalny punkt widzenia prowadzą często do chaosu urbanistycznego na skalę niespotykaną w ośrodkach miejskich. Rozpraszenie zabudowy i mieszanie funkcji bardzo mocno komplikuje oraz podnosi koszt obsługi komunikacyjnej i infrastrukturalnej. Dodatkowo często dochodzi do silnego konfliktu pomiędzy tradycyjnymi i nowymi formami zagospodarowania (np. produkcja rolnicza na obszarach wiejskich oraz jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa).

Innym bardzo poważnym problemem jest silna presja ze strony posiadaczy rozległych gruntów rolnych, którzy dążą do ich przekwalifikowania na cele budowlane. Bardzo często odbywa się to niezgodnie z założoną polityką przestrzenną gminy i prowadzi do uwolnienia nadmiernej ilości terenów inwestycyjnych pogłębiających rozproszenie zabudowy.

Aby nie kreślić zbyt pesymistycznego obrazu rzeczywistości, należy wskazać, że w chwili obecnej wiele podmiejskich gmin radzi sobie całkiem dobrze, co wynika bezpośrednio z wieloletnich doświadczeń oraz rozbudowy struktur organizacyjnych w zakresie gospodarki przestrzennej. Gminy szkolą kadry, sięgają po wypracowane standardy, tworzą bazy danych i systemy informacji

przestrzennej. Stała poprawa poziomu obserwowana jest również w ośrodkach bardziej oddalonych od największych metropolii.

Jednak liczne błędy popełnione w przeszłości są bardzo trudne lub niemożliwe do naprawienia w istniejącym systemie prawnym. Przeszacowane wiele lat temu tereny inwestycyjne, usankcjonowane obowiązującymi dokumentami, blokują prowadzenie zrównoważonej polityki przestrzennej. Inwestorzy nie chcą zrezygnować z potencjalnych zysków, nawet jeśli szansa na ich realizację wyraźnie spadła. Próby uchwalania planów ochronnych z zakazem zabudowy napotykać na bardzo silny opór właścicieli nieruchomości, a spory często kończą się na sali sądowej. Przywiązanie do prawa własności, utożsamianego z pełnym prawem do kształtowania posiadanego wycinka przestrzeni, zamyka niejednokrotnie drogę do zdrowego kompromisu.

Z drugiej strony, coraz częściej obserwowana można przejawy funkcjonowania społeczeństwa obywatelskiego, które chociaż nadal słabe, wykraczają poza bezproduktywny protest i prowadzą do autentycznego udziału w procesach decyzyjnych. Samorząd, wychodząc naprzeciw tym tendencjom i jednocześnie je kształtując, coraz częściej sięga po poszerzone konsultacje społeczne. Pomagają w tym odpowiednie granty oraz wyspecjalizowane organizacje. W ślad za doświadczeniami miejskimi coraz więcej małych ośrodków stosuje zasadę, że często lepiej jest włączyć społeczeństwo na etapie przedprojektowym, aniżeli doprowadzić do eskalacji problemu w bardziej zaawansowanym momencie procedury.

W wielu mniejszych ośrodkach są to jednak ciągle zjawiska na tyle nieznane, że niemal egzotyczne. Dobrym przykładem są, związane z osobistymi doświadczeniami autora, rozbudowane konsultacje społeczne dotyczące nowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego przeprowadzone w jednej z gmin województwa lubuskiego. Bogaty program obejmował m.in. kilkanaście spotkań o charakterze informacyjno-warsztatowym skierowanych do różnych grup społecznych. W niektórych sytuacjach frekwencja była wysoka,

jednak niemal w każdym przypadku dało się zaobserwować dezorientację zebranych, którzy dowiadywali się, że są zapraszani do współtworzenia założeń polityki przestrzennej ich gminy. Społeczności lokalne małych ośrodków żyją często w przekonaniu, że publiczne wywołanie tego typu zagadnień oznacza jakiś konflikt lub zagrożenie. Ziarno zostało jednak zasiane i należy mieć nadzieję, że następnym razem może być tylko lepiej.

Na koniec należy dodać kilka słów na temat roli urbanisty w małych ośrodkach, ponieważ jest ona niezwykle istotna. Ze względu na wcześniej przytoczone uwarunkowania, prace planistyczne często skupiają się w ręku małych zespołów projektowych lub wręcz pojedynczych urbanistów. Pozwala to na szerokie uruchomienie kreatywności i daje wielkie możliwości realizacji zawodowej. Niejednokrotnie pojedynczy urbanista ma szansę zrobić więcej w małym mieście czy gminie wiejskiej, aniżeli stanowiąc część wielkiej maszyny planistycznej dużego miasta. Jednocześnie oznacza to ogromną odpowiedzialność i wymaga odwagi oraz przestrzegania zasad etyki zawodowej. Szczególnie ważne jest rzetelne sporządzanie opracowań analitycznych, takich jak ocena aktualności dokumentów planistycznych, bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę czy rozmaite operaty planistyczne, np. do strategii rozwoju gminy.

Ponadto nie wolno zapominać, że rola urbanisty nie ogranicza się jedynie do zadań projektowych. Dobry urbanista musi cechować się umiejętnością wnikliwej obserwacji oraz cierpliwością badacza, ponieważ jedynie dobre rozpoznanie okoliczności pozwoli później skutecznie obronić sformułowane założenia. Powinien być również edukatorem oraz, jeżeli to konieczne, moderatorem interakcji pomiędzy uczestnikami procesów przestrzennych. Umiejętne połączenie tych ról znacznie zwiększa szanse uzyskania realnego i pozytywnego wpływu na działania samorządu, a tym samym na docelowy kształt przestrzeni. Nie bójmy się zatem wychodzić poza podstawowe ramy naszej pracy, ponieważ dopiero poza nimi kryje się prawdziwe wyzwanie.

CZY WIESZ, ŻE...



Fot. Przemysław Turlej

Uniwersytety Trzeciego Wieku dają szansę ludziom starszym na aktywne wykorzystanie czasu i rozwijanie pasji. Funkcjonują głównie w większych miastach, co bardzo ogranicza dostęp ludności. Natomiast w wielkopolskiej wsi Orzechowo (powiat wrzesiński), liczącej 2500 mieszkańców (stan na 2006 rok), jest jedyny taki wiejski ośrodek w Polsce.

Najmniejszym miastem świata jest miejscowość Hum. Leży w Chorwacji na półwyspie Istria i liczy zaledwie 28 mieszkańców.

Jeśli jesteś fanem „Hobbita” J.R.R. Tolkiena i marzysz o spędzeniu czasu w hobbickiej wiosce, dobra wiadomość jest taka, że nie musisz wyjeżdżać za granicę. We wsi Sierakowo Sławieńskie (pow. koszaliński) została utworzona wioska tematyczna. W sezonie letnim odbywają się w niej jarmarki Hobbitów. Celem jej powstania była aktywizacja mieszkańców.

Możesz przenieść się w czasie do XIX-wiecznej wsi. Zapraszamy do wsi Swołowo (koło Słupska). Cała wieś utrzymana jest w tym samym stylu zabudowy o konstrukcji szachulcowej. Jest tutaj jeden z najnowocześniejszych skansenów.

Najbogatszą gminą w Polsce jest gmina Kleszczów (woj. łódzkie). To miano zawdzięcza znajdującemu się na jej terenie największemu z trzech eksploatowanych pól Kopalni Węgla Brunatnego Bełchatów. Złóża kopalniane i elektrownia nie znajdują się w mieście Bełchatowie, a w gminach wiejskich Kleszczów, Szczerców, Sulmierzyce i Rząśnia



Fot. Przemysław Turlej

Źródła:

<https://krs-pobierz.pl/uniwersytet-trzeciego-wieku-w-orzechowie-i5789177>

<https://pl.wikipedia.org/wiki/Hum>

<https://turystyka.wp.pl/najciekawsze-polskie-wsie-6043988044604033g/6>

<https://turystyka.wp.pl/najciekawsze-polskie-wsie-6043988044604033g/7>

[https://pl.wikipedia.org/wiki/Kleszcz%C3%B3w_\(gmina\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Kleszcz%C3%B3w_(gmina))

(dostęp: 7.05.2019)



Spis treści

Od Redakcji	3
-------------------	---

Artykuł wprowadzający

<i>Anna Kołodziejczak</i> W kierunku zintegrowanego rozwoju obszarów wiejskich	4
---	---

Wywiad

<i>Krzysztof Koliński, Dawid Szymczak</i> Małe miasta i obszary wiejskie. Wywiad z wójtem gminy Damasławek – Cyprianem Wieczorkiem.....	7
--	---

Artykuły tematyczne

<i>Jakub Kaczorowski</i> Wykluczeni. O likwidacji transportu zbiorowego na wsi i w małych miastach	11
---	----

<i>Małgorzata Pokajewicz, Monika Pokajewicz</i> Zastosowanie metody Form-Based Codes na przykładzie gminy Złoty Stok.....	15
--	----

<i>Aleksandra Latała, Dawid Szymczak</i> „Z dwojga złego najlepiej nie mieć do czynienia z żadnym”. Problemy transportu publicznego w miejscowościach Kamionki i Strychowo. Wyniki badań i sugestie rozwiązań mieszkańców	19
--	----

<i>Karol Piątkowski</i> Procesy migracyjne i ich wpływ na rozwój infrastruktury – studium przypadku gminy Obrowo.....	22
--	----

<i>Dominika Mazur, Monika Żyśko</i> Multifunkcjonalne zagospodarowanie przestrzenne obszarów wiejskich na przykładzie opracowanych projektów w ramach współpracy SKNP „SmartCity” z gminą Łomazy.....	27
--	----

<i>Marcin Pinkosz</i> Koncepcje rozwiązań problemów komunikacyjnych w mieście Szczyrku	29
---	----

Słowo od Towarzystwa Urbanistów Polskich

<i>Witold Andrzejczak</i> Mniejsza przestrzeń – mniejszy problem? Planowanie przestrzenne w małych ośrodkach.....	31
--	----