

# PRZEGLĄD PLANISTY

CZASOPISMO STUDENTÓW  
GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ



AKADEMICKIE KOŁO NAUKOWE GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ  
UNIWERSYTET IM. ADAMA MICKIEWICZA W POZNANIU  
NUMER 7 (2021)



## URBANIZACJA CZY ROZWÓJ PRZEDMIEŚĆ?



# OFERTA KSZTAŁCENIA WYDZIAŁU GEOGRAFII SPOŁECZNO-EKONOMICZNEJ I GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ



## 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 geoanalitycznych 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.

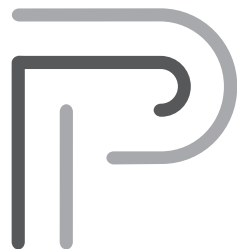


\*Kierunek realizowany na Wydziale Nauk Geograficznych i Geologicznych

# Przegląd Planisty

CZASOPISMO STUDENTÓW  
GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ

NUMER 7 (2021)



**Redaktor Naczelna:**

Nicole Gramza

**Opracowanie redakcyjne:**

Damian Bojarski, Nicole Gramza, Patryk Kaczmarek, Mariusz Roszyk, Sylwia Strzelczyk, Dawid Szymczak

**Rada Naukowa:**

prof. dr hab. Paweł Churski  
prof. dr hab. Tadeusz Stryjakiewicz  
prof. UAM dr hab. inż. Sylwia Staszewska  
dr hab. Łukasz Mięka  
dr inż. Przemysław Ciesiołka

**Recenzenci:**

dr hab. Łukasz Mięka,  
dr inż. arch. Kamila Sikorska-Podyma,  
dr inż. Przemysław Ciesiołka,  
dr inż. Wojciech Dyba,  
dr inż. Bartosz Wojtyra,  
dr Radosław Bul

**Projekt okładki:** Karolina Stolarska, Bogdan Hryniewicz

**Autor zdjęcia na okładce:** Patrycja Napierkowska

Czasopismo jest finansowane przez  
Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej  
i Gospodarki Przestrzennej  
Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

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

**Patroni:**

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

Copyright © WGSEiGP UAM, Poznań 2021

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:**

Uni-druk, Luboń k. Poznania

## 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 związłą 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, z przyjemnością zapraszam do lektury kolejnego numeru czasopisma „Przegląd Planisty”, tym razem poświęconego urbanizacji i rozwojowi przedmieść. Suburbanizacja jest jedną z faz w procesie naturalnego rozwoju miast na całym świecie, której wynikiem jest rozbudowa przedmieść.

Poszczególne fazy i pojęcie suburbanizacji wyjaśnił w swoim artykule wprowadzającym prof. Tomasz Kaczmarek z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, w którym również w szczegółowy sposób przedstawił problemy wynikające z rozwoju terenów podmiejskich i wyzwania z tym związane we współczesnych czasach.

Z kolei Iga Salczyńska opisała proces urbanizacji na podstawie Warszawy, ukazując wpływ niekontrolowanego planowania na klimat miasta.

Przyczyny oraz skutki konfliktów interesów podczas planowania przestrzennego na przykładzie gminy By-

chawa omówiła Dominika Mazur, która również przeanalizowała i przedstawiła wnioski MPZP.

Natomiast Krystian Koliński zaprezentował, jak rozwijały się tereny mieszkalne w powiecie poznańskim i w samym Poznaniu na przestrzeni lat.

Temat zmian urbanistycznych na przykładzie dzielnicy Wawer w swoim artykule podjęła Maria Michałowska, zaś Karol Piątkowski i Adrian Linkowski omówili współcześnie spotykane problemy oraz sytuację dawnych przedmieść w Toruniu.

W czasopiśmie ukazał się również wywiad z Filipem Koczorowskim, prezesem Kancelarii Urbanistycznej, będącej na rynku już od 16 lat. Odpowiedział on na pytania związane z niekontrolowanym rozwojem przedmieść oraz ocenił rozwój gmin wokół Poznania. Przyjrzał się planowaniu przestrzennemu na terenie Poznania na przestrzeni 10 lat, a także zastanawiał się, w jaki

sposób można zatrzymać mieszkańców miast, aby zapobiec niekontrolowanej dezurbanizacji i suburbanizacji.

Siódmy numer czasopisma zamyka specjalny artykuł przygotowany przez wiceprezesa Oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich, Łukasza Mikułę, dotyczący kierunku rozwoju przedmieść i ich przyszłości. Autor zwrócił uwagę na różnicę między tradycyjnymi przedmieściami a postsuburbiami.

Dla osób lubiących ciekawostki zostały również przygotowane różne informacje z kraju i ze świata, między innymi o tym, jakie tajemnice skrywają przedmieścia.

Serdecznie dziękuję redakcji, autorom artykułów, recenzentom, radzie naukowej oraz instytucjom współpracującym za współpracę przy tworzeniu tego numeru „Przeglądu Planisty”.

Redaktor Naczelna  
Nicole Gramza

Tomasz Kaczmarek

# Suburbanizacja – istota, współczesne kierunki i wyzwania

prof. dr hab. Tomasz Kaczmarek, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Centrum Badań Metropolitalnych, tomkac@amu.edu.pl

## Wprowadzenie

Suburbanizacja jest jedną ze współczesnych faz rozwoju miast na świecie, stanowiąc także jeden z najistotniejszych przestrzennych efektów przemian społeczno-gospodarczych w Polsce. Szczególnie w ostatnich dwóch dekadach pojawiły się nowe czynniki rozwoju urbanizacji, a tym samym nowe, nieznanne dotąd problemy związane z zagospodarowaniem przestrzennym i relacjami pomiędzy miastem a jego bezpośrednim otoczeniem. Ich krótka diagnoza oraz przedstawienie sposobów rozwiązywania problemów suburbanizacji są celem niniejszego artykułu. Nowe zjawiska i procesy wymagają przede wszystkim od władz samorządowych podjęcia działań w wymiarze organizacyjno-planistycznym i stricte politycznym. Ważną determinantą polityk lokalnych jest wsparcie programowe ze strony państwa, konstruowanie i wdrażanie polityki rozwoju oddającej specyfikę miast według ich wielkości i funkcji, a tym samym roli w systemie osadniczym kraju. Artykuł poprzedza krótkie zdefiniowanie i określenie cech współczesnych faz suburbanizacji. W zakończeniu podjęto rozważania na temat oddziaływania nowego czynnika rozwoju, jakim stała się pandemia COVID-19, na proces suburbanizacji oraz starano się określić związane z tym problemy i wyzwania w przyszłości.

## Pojęcie i fazy suburbanizacji

Suburbanizacja to w tradycyjnym ujęciu i, najogólniej rzecz ujmując, proces

przenoszenia form przestrzennych miasta oraz życia miejskiego na tereny otaczające rdzeń miejski oraz proces zespalania funkcjonalnego obszarów podlegających suburbanizacji z miastem centralnym (Lisowski, Grochowski 2008). W węższym aspekcie suburbanizacja to proces decentralizacji w regionie miejskim polegający na przemieszczaniu się ludności i podmiotów gospodarczych z miasta centralnego do strefy podmiejskiej. Szczególną formą suburbanizacji jest rozlewanie się miasta (*urban sprawl*), które oznacza proces zagospodarowywania terenów wiejskich często w żywiolowy i niekontrolowany sposób, prowadząc do chaosu przestrzennego i znacznej degradacji krajobrazu. Zagospodarowanie to cechuje rozproszona lokalizacja domostw, usług oraz miejsc pracy, często o niewystarczającej infrastrukturze komunikacyjnej i uzależnieniu od transportu indywidualnego.

Klasyczne definicje suburbanizacji opisują więc rozwój i reorganizację przestrzenną współczesnego miasta, związane z napływem ludności oraz działalności gospodarczych na przedmieścia o niskiej gęstości zaludnienia, które zależą od miasta, głównie poprzez dojazdy do pracy i po usługi. Tym samym zwraca się uwagę na jednostronny kierunek procesu suburbanizacji z miast centralnych na obrzeża, często rozległe, monokulturowe i monofunkcyjne (głównie rezydencjalne).

Suburbanizacja jest więc przede wszystkim „produktem” rozwoju miasta, którego rozwój zarówno funkcjonalny, jak i przestrzenny jest silnie związany z rozwojem cywilizacyjnym. Wzrost i ekspansja podmiejska z pew-

nością nie są nowym zjawiskiem. Suburbanizacja była częścią urbanizacji i rozwoju miast, odkąd miasta pojawiły się jako forma osadnicza i sposób organizacji zbiorowego życia i gospodarki. Proces suburbanizacji istnieje więc praktycznie tak długo, jak same miasta, ale jego intensyfikacja nastąpiła w drugiej połowie XX wieku. Według Soji (2000), zjawisko suburbanizacji staje się zauważalne, gdy zwalnia się tempo inkorporacji nowych obszarów przez miasto i nie ma szans na zmiany jego zewnętrznych granic. W USA aglomeracje miejskie wykazują bardzo silną dynamikę zmian funkcjonalno-przestrzennych już od końca lat 40. XX wieku, a w krajach Europy Zachodniej (na mniejszą skalę) od lat 60. i 70. XX wieku. Proces suburbanizacji przejawia się w nich depopulacją miasta centralnego na rzecz strefy podmiejskiej, w której postępuje zanik funkcji rolniczej, żywicielskiej oraz rozwój terenów mieszkaniowych, komunikacyjnych i terenów pod działalność gospodarczą.

Proces suburbanizacji w krajach wysoko rozwiniętych przechodził kolejne fazy związane z czynnikami wewnętrznymi (zależność polityczna, a później głównie ekonomiczna przedmieść od miasta centralnego, migracje rezydencjalne na przedmieścia) i zewnętrznymi (reformy administracyjno-terytorialne włączające strefy podmiejskie do miast i procesy redystrybucji gospodarki w wyniku jej globalizacji). Zgodnie z teoriami urbanizacji mimo zaawansowanych procesów suburbanizacji centralne funkcje skoncentrowane były w głównym mieście. Jak obrazowo skonstruował Kunzmann (2001: 215), przestrzenie podmiejskie służyły

„oświetleniu sceny metropolii, aby mogła świecić ich chwałą”.

Obecnie suburbanizacja, jak się wy-  
daje, przybiera nowe oblicze, wywo-  
dzące się z jednej strony z kryzysowych  
sytuacji w miastach (proces kurczenia  
się demograficznego i gospodarcze-  
go, w tym bazy podatkowej), a z dru-  
giej strony polegające na korzystaniu  
z efektów globalizacji gospodarki, mię-  
dzynarodowego przepływu kapitału  
i decyzji lokalizacyjnych firm i dewelo-  
perów globalnych. Z jednej strony roz-  
wój przedmieść nie może być postrze-  
gany jako niezależny od rdzenia, który  
wspiera obrzeża, np. dzięki korzyściom  
aglomeracji, ale z drugiej strony strefy  
podmiejskie wykazują coraz większą  
centralną pozycję gospodarczą, w co-  
raz bardziej zglobalizowanej gospo-  
darce i coraz bardziej rozdrobionym  
(multicentrycznym), przypominającym  
archipelag obszarze metropolitalnym  
(Phelps i in. 2006). W dobie globaliza-  
cji siły rozwojowe rodzących się sub-  
urbiów płyną z zewnątrz, spoza obsza-  
ru metropolitalnego, często z zagranicy.  
Ograniczenia rozwojowe w dużych mia-  
stach, nowe idee „miast dla ludzi”, *eco-  
-city, green city, compact city, city of short  
distance*, realizowane w miastach na ca-  
łym świecie, powodują, że miasta takie  
stają się za ciasne dla korporacji glo-  
balnych i wielkich inwestycji, nie tyl-  
ko koszty- i terenochłonne, ale także  
wymagających większych rynków pra-  
cy i nowych usług dla nowej klasy kon-  
sumentów. Od około 2 dekad mówi się  
o powolnej zmianie kierunku historycz-  
nego procesu suburbanizacji, polegają-  
cej na „wychodzeniu” przedmieść z cie-

nia miasta. Ma to miejsce w Ameryce  
Północnej i Europie Zachodniej, a tak-  
że w Azji (Chiny, Japonia), gdzie przed-  
mieścia dużych metropolii podlegają  
procesowi ponownej urbanizacji, pole-  
gającej na densyfikacji (zagęszczaniu)  
zabudowy, rozwoju wielofunkcyjnym  
i dywersyfikacji podmiejskich jedno-  
stek osadniczych. Jak pisze Lisowski  
(2005: 98), „aktorami w procesach sub-  
urbanizacji i eksurbanizacji na przeło-  
mie wieków nie są już w przeważają-  
cym stopniu gospodarstwa domowe,  
ale również wiele podmiotów gospo-  
darczych, uznających warunki funkcyj-  
nowania poza miastem centralnym za  
bardziej efektywne pod względem eko-  
nomicznym”. Charmes i Keil (2015) za-  
strzegają, że w procesie postsuburba-  
nizacji nie ma mowy o zupełnie nowych  
przedmieściach, ale o ewolucji części  
z nich w wielofunkcyjne, wielokulturo-  
we ośrodki (poza)miejskie, o coraz bar-  
dziej samowystarczalnym charakterze.

Nowe formy przestrzenne powsta-  
jące na przedmieściach i peryferiach  
obszarów metropolitalnych określane  
bywają jako *edge cities, metroburbia,  
boomburbia* czy *ex-urbia, technoburb,  
exopolis* czy *between city, zwischenstadt*  
(Kaczmarek 2020). Niezależnie od sto-  
sowanych nazw, w ramach koncepcji  
postsuburbiów traci na znaczeniu tra-  
dycyjne wyobrażenie przedmieść jako  
obszarów głównie o funkcjach miesz-  
kalnych. Jak zauważa Miłkuła (2019),  
najważniejsza różnica między pier-  
wotnym i współczesnym postrzega-  
niem suburbiów dotyczy relacji między  
funkcją miejsca zamieszkania i miej-  
sca pracy. Na obrzeżach miast powsta-

ją duże rynki pracy, które przyciąga-  
ją pracowników terenów przyległych,  
w tym także z miast centralnych, które  
zyskując na atrakcyjności mieszkano-  
wej dzięki działaniom poprawiającym  
jakość życia, stają się w części sypial-  
niami dla swoich przedmieść-rynków  
pracy. Twórca pojęcia *edge city* (Garre-  
au 1991) ujął ten proces następująco:  
„Wpierw przenieśliśmy nasze domy na  
przedmieścia, postępując wbrew nie-  
jako idei tradycyjnego miasta, w któ-  
rym skupiała się zabudowa mieszkano-  
wa (...). Potem znużył nas obowiązek  
robienia ciągłych wypraw do starego  
miasta w celach aprowizacyjnych – tak  
zrodziła się idea wielkich podmiejskich  
centrów handlowych (...). Dzisiaj prze-  
nieśliśmy na przedmieścia, te elementy,  
które zapewniają nam środki utrzyma-  
nia, czyli miejsca pracy (kwintesencję  
urbanizmu)”.

Choć procesy postsuburbialne zo-  
stały zapoczątkowane w Stanach Zjed-  
noczonych, to podobne przekształcenia  
mają miejsce na obszarach metropoli-  
talnych Europy (Phelps i in. 2006). W cią-  
gu ostatnich kilku dekad, po raz pierw-  
szy w długiej historii urbanizacji Europy,  
nowe funkcje metropolitalne są w du-  
żej części lokowane w strefach pod-  
miejskich. Tendencja ta zaczęła się od  
przestrzeni biurowych i centrów han-  
dlowych, a współcześnie dotyczy rów-  
nież innych funkcji uznawanych dotąd  
za centralne i wielkomiejskie, takich jak  
centra wystawiennicze, stadiony, uni-  
wersytety, szpitale, parki rozrywki (De  
Jong 2014). Wybrane cechy różniące  
klasyczne suburbia oraz postsuburbia  
przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Cechy tradycyjnych suburbiów jako „produktów” miasta oraz postsuburbiów jako wytworów globalizacji gospodarki

Cechy przedmieść	Tradycyjne suburbia	Postsuburbia
Wielkość	Dominacja liczby ludności miasta głównego nad przedmieściami, niska gęstość zaludnienia wokół miasta.	Przewaga demograficzna przedmieść nad miastem głównym, znaczna gęstość zaludnienia subcentrów w strefie podmiejskiej.
Forma przestrzenna	Koncentryczna, strefy osadnicze wokół ośrodka głównego i/lub pasma wzdłuż arterii komunikacyjnych.	Wieloośrodkowa (multicentryczna), „archipelag” różnych przestrzeni społecznych i gospodarczych.
Funkcje	Strefa żywicielska, mieszkalnictwo, funkcje handlowe, transportowe, składowo-przemysłowe.	Mieszkalnictwo, logistyka, handel wielkopowierzchniowy, innowacyjna gospodarka, nowoczesne usługi, funkcje rekreacyjne, rozrywkowe.
Relacje z miastem centralnym	Relacje uzupełniania i podporządkowania, ośrodki satelitarne, sypialnie dla miasta centralnego, zaplecze gospodarcze, tożsamość mieszkańców odnoszona do wielkiego miasta.	Relacje konkurencyjne, „funkcje pożyczone” od miasta centralnego, funkcje miejsca pracy przewyższają funkcje miejsca zamieszkania, emancypacja od miasta głównego, silniejsza tożsamość lokalna

Podobnie, choć z opóźnieniem, bo dopiero od początku tego stulecia, proces intensywnej suburbanizacji pojawił się w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Do końca lat 80. XX wieku miasta socjalistyczne wyraźnie odróżniały się od miast Europy Zachodniej. Cechowała je zwartość przestrzenna, kompaktowość, większa gęstość zaludnienia, większy udział terenów przemysłowych i słabo wykształcona strefa podmiejska (Hirt 2008). Związane to było z publiczną własnością przestrzeni miejskich, koncentracją ludności w budowanych w tym okresie osiedlach bloków mieszkalnych. Po 1989 roku w miastach postsocjalistycznych zaczęły się przekształcenia związane z wprowadzeniem gospodarki wolnorynkowej, wykształceniem się rynku nieruchomości, zmianami w użytkowaniu ziemi oraz szeregiem zmian społecznych (m.in. wzrostem poziomu wykształcenia, wzrostem zamożności społeczeństwa, rozwojem motoryzacji), co z kolei wpłynęło na zmiany przestrzenne, a w szczególności na procesy dekoncentracji, czyli przenoszenia ludności i podmiotów gospodarczych poza obszar miasta centralnego (Kurek i in. 2014). W obliczu liberalnego prawa planistycznego większość nowych potencjałów, pojawiających się na obszarach suburbiów, nie wydaje się podporządkowana systemowo zarządzanym procesom integracji przestrzennej czy funkcjonalnej i stanowi wynik działań pojedynczych podmiotów i ich aktywności. Przynosi to zdecydowanie korzyści ekonomiczne, często jednak o doraźnym charakterze, gdy koniunktura np. na nieruchomości niezabudowane przemienia się w problemy z ich zagospodarowaniem i połączeniem medialnym.

Pytania o fazę (typ i zaawansowanie procesów suburbanizacji) stają się coraz bardziej istotne także w badaniach osadniczych polskich miast. Od ostatniej dekady ubiegłego stulecia szczególnie duże aglomeracje miejskie wykazują bardzo silną dynamikę zmian demograficznych, gospodarczych i funkcjonalno-przestrzennych. Zatrzymanie arbitralnego powiększania granic miast z końcem lat 80. XX wieku rozpoczyna fazę intensywnej suburbanizacji w Polsce, która w warunkach gospodarki rynkowej oznacza utratę

kontroli miasta centralnego nad tym procesem, a jednocześnie powstanie żywiołowych (mniej planowych) procesów rozwoju funkcjonalnego i przestrzennego w warunkach liberalizacji planowania przestrzennego. Problem administracyjnego odcięcia miasta od szerszego otoczenia uwypuklił z całą jaskrawością nie tylko kwestie żywiołowego rozwoju osadnictwa, ale także nierówności dochodowych i poziomu świadczenia usług publicznych między miastem a jego strefą podmiejską (Mikuła 2019).

## Problemy rozwoju przestrzennego polskich miast i suburbiów

Kluczowym momentem dla współczesnej historii rozwoju przedmieść stało się zahamowanie ekspansji przestrzennej miasta centralnego, co czasowo wiąże się z przejściem od fazy urbanizacji/aglomeracji do fazy suburbanizacji/dekoncentracji, dezurbanizacji i reurbanizacji (por. Berg van den i in. 1982, Parysek 2008). Czynnikiem wyhamowania powiększania granic miasta w dużym stopniu definiuje i determinuje cały proces suburbanizacji w Polsce<sup>1</sup>. W jej wyniku, zwłaszcza w wokół dużych i średnich miast, w aglomeracjach miejskich w ostatnich latach dochodzi w Polsce do znaczących przekształceń demograficznych, społecznych, gospodarczych i funkcjonalno-przestrzennych. Do najważniejszych trendów rozwojowych suburbanizacji zaliczyć należy:

- zmniejszanie się liczby ludności lub spadek dynamiki jej wzrostu w granicach dużych miast na rzecz terenów podmiejskich,
- silny rozwój budownictwa mieszkaniowego w gminach podmiejskich, przybierający niejednokrotnie po-

stać *urban sprawl*, czyli rozlewania się zabudowy poza zwarte osiedla,

- dynamiczne zmiany w środowisku pod wpływem antropopresji, prowadzące do zmniejszania się powierzchni biologicznie czynnych i lokalizacji zabudowy przy terenach cennych przyrodniczo,
- dekoncentrację funkcji miasta, w tym głównie produkcyjnych i logistycznych, na obszary podmiejskie,
- wzrost liczby miejsc pracy poza miastem, zarówno w sferze produkcyjnej, jak i usługowej,
- rozwój zjawiska migracji wahadłowych między miejscem pracy, zamieszkania i usług, nie tylko z obszaru podmiejskiego do Poznania, ale także z miasta do sąsiednich gmin,
- rozwój motoryzacji indywidualnej, za którym nie nadąża rozwój infrastruktury transportowej,
- narastanie problemów transportowych, uniemożliwiające sprawne podróżowanie w obrębie aglomeracji,
- rosnące dochody gmin podmiejskich z tytułu podatków, mniejsza dynamika, a nawet stopniowa utrata dochodów przez miasta centralne w związku z osiedlaniem się mieszkańców (podatników PIT) i podmiotów gospodarczych (podatników CIT) poza jego granicami,
- dysproporcje pomiędzy miejscami korzystania z usług a miejscami zamieszkania i płacenia podatków,
- utrzymywanie przez miasta centralne placówek usługowych i infrastruktury o znaczeniu ponadlokalnym, z której korzystają mieszkańcy całej aglomeracji.

Diagnostując sytuację w zakresie rozwoju przestrzennego polskich miast, należy zwrócić uwagę na szereg negatywnych zjawisk, których eskalacja w dłuższym czasie może doprowadzić do osłabienia potencjału polskich aglomeracji z negatywnymi skutkami dla środowiska przyrodniczego i warunków życia przyszłych pokoleń mieszkańców. Niemal wszystkie gminy podmiejskie wokół dużych polskich miast wybrały drogę silnego rozwoju przestrzennego, czyniąc z tych działań nawet swoje hasło promocyjne. W efekcie w wymiarze przestrzennym obszary

<sup>1</sup> W Polsce proces ten ponownie uruchomiono w ostatnich latach poprzez fuzje i aneksje terenów podmiejskich przez takie miasta, jak Zielona Góra, Opole czy Rzeszów. Proces inkorporacji nie zawsze związany jest z przestrzeganiem prawa do ochrony granic społeczności lokalnych, zapisanego w Europejskiej Karcie Samorządu Lokalnego.



aglomeracji stanowią niezwykle dynamiczny układ kształtowany przez proces intensywnej suburbanizacji.

Rozwój społeczno-gospodarczy zintensyfikował procesy urbanizacyjne, które nie tylko przekroczyły granice administracyjne miast, ale wyszły także poza zwartą zabudowę wiejską. Szczególnie intensywnie zjawiska te przebiegają w bliskiej strefie podmiejskiej (pierwszy pierścień gmin wokół miast), ale ich zasięg zaczyna obejmować też kolejne, drugie i trzecie pasmo gmin podmiejskich. Procesy suburbanizacyjne powodują zanik funkcji rolniczej oraz rozwój terenów mieszkaniowych, komunikacyjnych i pod działalność gospodarczą. To nieuchronny proces na obszarach intensywnie się urbanizujących. Przyczynił się on do powstania chłonnego rynku nieruchomości gruntowych na terenach wiejskich. Duży popyt na działki, zwłaszcza pod budownictwo mieszkaniowe i działalność gospodarczą, przy stale rosnących ich cenach sprawił, że dla wielu gospodarstw zbywanie gruntów stało się ważnym źródłem dochodów.

Proces suburbanizacji jest zróżnicowany przestrzennie, na co wpływ mają warunki przyrodnicze, położenie geograficzne, dostępność komunikacyjna i atrakcyjność inwestycyjna. Warunki te ulegają zmianie, szczególnie w ostatnich latach, wraz z rozwojem sieci transportowej (autostrady, drogi ekspresowe, obwodnice). Rosnąca presja wywierana na przyrodę powoduje zagrożenia, które polegają przede wszystkim na lokalizacji terenów osiedlowych w rejonach wartościowych przyrodniczo lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie oraz na rozczłonkowaniu ciągów korytarzy ekologicznych, turystycznych przez infrastrukturę drogową. Wskutek postępującej antropopresji zagrożone są lasy strefy podmiejskiej (urbanizacja obszarów leśnych, szlaki komunikacyjne, penetracja lasów, ich zaśmiecanie).

Pomimo olbrzymich wysiłków inwestycyjnych poczynionych w okresie ostatnich 30 lat, nadal istnieją obszary aglomeracji miejskich pozbawione sieci wodociągowej i kanalizacyjnej. Rozpraszanie zabudowy powoduje nieracjonalne wydłużanie niezbędnej infrastruktury technicznej. Budowa sieci na terenach o niskiej gęstości za-

ludnienia jest często nieuzasadniona technicznie i ekonomicznie. W strefie podmiejskiej nową zabudowę mieszkaniową charakteryzuje oderwanie od tradycyjnych wiejskich struktur przestrzenno-krajobrazowych. Następuje zanik tradycyjnych elementów krajobrazu rolniczego. Nowe podziały własnościowe gruntów deformują cenne struktury historyczne i krajobrazowe. Żywiłowa i słabo kontrolowana zabudowa rekreacyjna i mieszkaniowa koncentruje się także w bliskim sąsiedztwie obszarów o najwyższych walorach krajobrazowych. Następuje stopniowa homogenizacja krajobrazu kulturowego oraz zanik lokalnej tradycji budowlanej.

Jak wynika z badań prowadzonych w aglomeracji poznańskiej, aktualnie obowiązujące w miastach i gminach podmiejskich Poznań dokumenty planistyczne (studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) w ograniczonym zakresie umożliwiają prowadzenie spójnej polityki przestrzennej na obszarze aglomeracji (zob. Studium... 2012). Zestawienie istniejących dokumentów planistycznych w gminach podmiejskich Poznań nie pozwala na stwierdzenie, że zawarte w nich rozwiązania przestrzenne przyczynią się w pełnym zakresie do poprawy transportu, optymalizacji rozmieszczenia podstawowych funkcji w obrębie aglomeracji oraz ograniczenia zjawiska rozlewania się zabudowy przy stosunkowo niskiej intensywności.

Jeśli uznać stan integracji przestrzenno-funkcjonalnej i społeczno-ekonomicznej za najistotniejszą i konstytuującą cechę wielkomiejskiej aglomeracji podporządkowaną jednocześnie zasadom zrównoważonego i trwałego rozwoju, to aglomeracje polskie są wciąż bardziej postulatem niż realnym bytem. Obszary, zwane aglomeracjami, są w ramach polskiej rzeczywistości przede wszystkim zbiorami różnych materialnych form przestrzennych (skupisk zabudowy mieszkaniowej, powierzchni zainwestowanych, liniowych układów transportowych itp.), na których różne podmioty społeczne i gospodarcze realizują swoje cele w sposób mniej czy bardziej skoordynowany. Aglomeracje miejskie ulegają

obecnie mniej czy bardziej skutecznej adaptacji do nowych warunków i potrzeb, ale nie następuje to w sposób planowy, systemowy i skoordynowany. Większość nowych potencjałów, pojawiających się na obszarach aglomeracji, nie wydaje się podporządkowana systemowo zarządzanym procesom integracji przestrzennej czy funkcjonalnej, będąc wynikiem działań pojedynczych podmiotów i ich aktywności. Przynosi to zdecydowanie korzyści, często jednak o doraźnym charakterze, gdy koniunktura np. na nieruchomości niezabudowane przemienia się w problemy z ich zagospodarowaniem i połączeniem medialnym.

Jak zauważa Billert (2008), jednym z uderzających zjawisk, charakterystycznych zarówno dla całej Polski, jak w szczególności dla stref podmiejskich, jest wyjątkowo silna tendencja do realizowania „nowego” na terenach dotąd nieobjętych aktywnościami inwestycyjnymi, przy jednoczesnym sporadycznym podejmowaniu recyklingu przestrzeni, tego, co odziedziczone i co z czasem stało się niesprawne i zdegradowane. Na wielu obszarach aglomeracji istnieją ogromne braki i deficyty w zakresie infrastruktury technicznej, systemu transportu, a także placówek usługowych, nawet w zakresie podstawowych usług (edukacyjnych, zdrowotnych, kulturalnych i sportowo-rekreacyjnych). Braki te są powoli uzupełniane, ale wyposażenie w infrastrukturę techniczną i drogową budownictwa jednorodzinnego w strefie podmiejskiej trwać będzie dziesiątki lat, biorąc pod uwagę realne, przeciętne wcale nie niskie dochody gmin podmiejskich.

Od kilkunastu lat zauważalna jest degradacja funkcji i substancji obszarów śródmiejskich polskich miast, skutkująca także ich depopulacją. W powiązaniu z żywiłową suburbanizacją gmin podmiejskich oznacza to kolosalną, być może wielopokoleniową pracę w zakresie dążenia do spójności całego obszaru aglomeracji i likwidacji deficytów przestrzennych i infrastrukturalnych.

Opisany stan to z jednej strony wynik zaniechania sektora publicznego w zakresie koordynacji procesów rozwoju przestrzennego (głównie inwestycyjnego) i społeczno-gospodarcze-

go oraz tendencji pozostawiania tych procesów mechanizmowi rynkowemu, indywidualnym i grupowym interesom prywatnych inwestorów, rozumianych jako procesy naturalne, mające własną dynamikę i niewymagające interwencji. Z drugiej strony to rezultat realiów polskiej polityki przestrzennej i systemu planowania przestrzennego. Polskie prawo przestrzenno-planistyczne, przez które rozumieć należy przede wszystkim ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, łączy uproszczone postanowienia i regulacje w zakresie planowania miejskiego i regionalnego. Zepchnięcie pełnej odpowiedzialności za gospodarkę przestrzenną na gminy wynika z czysto techniczno-prawnego rozumienia planowania jako czynności polegającej na sporządzeniu planów ustawowych oraz rozumienia planowania w kategoriach instrumentu wspierającego prawo zabudowy terenu. W tej sytuacji istotną funkcją planowania ustawowego jako systemu kontroli i instrumentu ograniczania swobody zabudowy na rzecz realizacji zintegrowanych celów polityki społecznej została w Polsce praktycznie nieomal całkowicie uchylona (zob. Jędraszko 2008).

Planowanie przestrzenne stało się w ostatnich latach instrumentem do szybkiego i łatwego otwierania terenów pod zabudowę, co sprzyja realizacji nieskoordynowanych inwestycji prywatnych, realizujących przede wszystkim prywatne interesy komercyjne. Istniejący w polskim prawodawstwie instrument planowania ogólnego (studium), niestanowiący planu sensu stricto, jest za słaby i nie spełnia swej koordynującej roli dla szczegółowego planowania miejscowego, osłabiany dodatkowo przez przewidziany prawem instrument warunków zabudowy.

System planowania przestrzennego polega zasadniczo na wyznaczeniu gminom zadania sporządzenia technicznych planów, dających prawo realizacji interesów prywatnego sektora inwestycji budowlanych. Tym samym gminy mają tylko względną suwerenność planistyczną. Faktycznie są zmuszane prawem do wspierania interesów prywatnego rynku inwestycyjnego. Tylko nieliczne gminy dostrzegają konieczność planowania interwencyjne-

go, zapobiegającego niekorzystnym albo mało opłacalnym z punktu widzenia interesu publicznego, inwestycjom na swoim terenie.

Cena za dotychczasową politykę i system planowania przestrzennego jest niezwykle wysoka. Przestrzeń polskich aglomeracji charakteryzuje degradacja obszarów śródmiejskich, „pęcznienie” potencjałów i destrukcja walorów obszarów peryferyjnych i podmiejskich, ogarnianych żywiołową suburbanizacją. Problemy strukturalne i przestrzenne rodzą problemy funkcjonalne: komunalne, transportowe, związane ze świadczeniem usług społecznych. „Wylanie się miasta poza granice administracyjne” przypomina rozbudowę dużych miast w latach 70. XX wieku. Wtedy to za rozwojem osiedli, a nawet całych dzielnic wielorodzinnego budownictwa mieszkaniowego (z wielkiej płyty) nie nadążały (ze względu na brak środków) inwestycje w infrastrukturę transportową, techniczną, a w szczególności społeczną. Ta swoista „hiper-suburbanizacja” dotyka obecnie wiele gmin podmiejskich.

W ostatnich latach suburbanizacja wokół największych polskich miast wydaje się przybierać nowe oblicze, wywodzące się z jednej strony z kryzysowych sytuacji w miastach (proces kurczenia się demograficznego i gospodarczego, w tym bazy podatkowej), a z drugiej strony polegające na korzystaniu z efektów globalizacji gospodarki, międzynarodowego przepływu kapitału i decyzji lokalizacyjnych firm i deweloperów globalnych. Suburbanizacja rezydencjalna (mieszkaniowa) w sensie ilościowym w Polsce zbliża się do poziomu krajów europejskich, w których od kilku już dekad ponad połowa mieszkańców regionów miejskich zamieszkuje tereny poza miastem centralnym. Emancypacji politycznej i planistycznej (silny samorząd lokalny i jego władztwo planistyczne) coraz częściej towarzyszy emancypacja funkcjonalna przedmieść, zwłaszcza wokół dużych polskich miast. Dochody budżetów na 1 mieszkańca najbardziej dynamicznych gmin podmiejskich przewyższają już te rejestrowane w miastach centralnych (np. w powiatach poznańskim, piaseczyńskim, wrocławskim). Lokalizują się w nich duże podmioty gospodarcze (w tym zagra-

niczne), a rynki pracy są nieproporcjonalnie duże do liczby ich mieszkańców. Niektóre gminy podmiejskie, szczególnie o wysokich dochodach własnych, stają się również w polskich warunkach coraz bardziej samowystarczalne nie tylko pod względem miejsc pracy, ale także oferty usługowej, edukacyjnej, sportowo-rekreacyjnej, handlowej, przejmując niektóre funkcje metropolitalne (Kaczmarek 2020).

## Zarządzanie suburbanizacją – wyzwanie dla samorządów terytorialnych

Rozwiązywanie problemów związanych z procesem suburbanizacji stanowi jeden z elementów polityk lokalnych w aglomeracjach miejskich. Do podejmowanych w tym zakresie działań zaliczyć należy:

- powiększanie granic miasta w celu zwiększenia liczby mieszkańców (podatników), pozyskania terenów inwestycyjnych i różnych źródeł dochodów, a tym samym powiększenia bazy podatkowej i możliwości rozwojowych miasta;
- konkurowanie o mieszkańca (podatnika), inwestora, stosowanie preferencji, np. podatkowych dla osób i firm zameldowanych w mieście lub gminach podmiejskich;
- restrykcyjne działania miast wobec gmin podmiejskich, ograniczających zjawisko *free riding* (m.in. różnice w opłatach między mieszkańcami miasta i pozostałymi użytkownikami np. w zakresie korzystania z usług transportowych, edukacyjnych, kulturalnych, rekreacyjnych itp.);
- porozumienia miasta z gminami ościennymi w zakresie prowadzenia usług, partycypowania w kosztach realizacji usług o charakterze ponadlokalnym;
- integrację zarządzania w formie stowarzyszeń i związków komunalnych, mających na celu współfinansowanie i wspólne świadczenie usług;
- koordynację polityk i planów zagospodarowania przestrzennego.

Dynamiczny rozwój relacji funkcjonalno-przestrzennych między miastem a jego otoczeniem stwarza przesłanki nie tylko do bardziej intensywnej kooperacji między jednostkami komunalnymi, ale także do rozbudowy prawno-organizacyjnych, zinstytucjonalizowanych form współzarządzania w aglomeracjach miejskich. Integracja staje się coraz istotniejszym warunkiem rozwoju społeczno-gospodarczego, szczególnie w obliczu coraz bardziej dynamicznych procesów suburbanizacji. Ze współdziałaniem terytorialnym wiążą się korzyści skali i synergii. Kooperacja połączona z konkurencją daje na ogół przewagę w zakresie racjonalizacji zarządzania, koordynacji planowania przestrzennego, efektywniejszego świadczenia usług, a co za tym idzie – podnoszenia jakości życia i gospodarowania w aglomeracjach i obszarach metropolitalnych.

Duże polskie miasta i ich obszary wpływów (powiązań przestrzenno-funkcyjnych) łączy coraz więcej wspólnych problemów wynikających z procesu dynamicznej suburbanizacji. Do zalet utworzenia struktur aglomeracji/obszarów metropolitalnych jako spójnych jednostek zarządzania zaliczyć należy:

- integrację działań w rozwiązywaniu problemów przekraczających granice pojedynczych jednostek terytorialnych;
- integrację planowania przestrzennego w skali ponadlokalnej;
- stworzenie podstaw do prowadzenia zintegrowanego zarządzania terytorialnego w dziedzinach przekraczających możliwości kompetencyjne, finansowe, organizacyjne i kadrowe istniejących jednostek terytorialnych;
- osiągnięcie korzyści przewagi kooperacyjnej, podniesienie efektywności działań oraz zmniejszenie ich kosztów w skali metropolitalnej (np. wspólne świadczenie usług, promocja);
- pozyskiwanie zewnętrznych środków finansowych (w tym unijnych) na realizację zadań aglomeracyjnych (np. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne);
- prowadzenie analiz społeczno-gospodarczych w skali całej aglomera-

cji, wytyczanie kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego, budowanie strategii rozwoju;

- zbieranie i harmonizację bazy danych w skali metropolitalnej (obszary metropolitalne jako osobne jednostki w ramach statystyki publicznej).

Obok korzyści związanych z integracją zarządzania terytorialnego w aglomeracjach miejskich należy też wspomnieć o jej barierach i ograniczeniach, takich jak (m.in. Kaczmarek, Miłkuła 2007):

- utrata części niezależności gmin w zakresie zarządzania sprawami lokalnymi;
- konieczność wypracowania konsensusu w ramach autonomicznych dotąd polityk rozwojowych i planistycznych;
- solidarne ponoszenie kosztów związanych z funkcjonowaniem obszaru aglomeracji jako całości;
- konieczność budowania nowego typu tożsamości i myślenia aglomeracyjnego wśród mieszkańców.

Pod pojęciem integracji aglomeracyjnej/metropolitalnej należy rozumieć proces adaptacji istniejących struktur zarządzania do wykonywania zadań publicznych i rozwiązywania problemów, których istota odnosi się do całej aglomeracji lub obszaru metropolitalnego. W wyniku analizy genezy obecnych ustrojów europejskich obszarów metropolitalnych można posłużyć się kryte-

rium sposobu dochodzenia do różnego stopnia integracji metropolitalnej. Generalnie wyróżnić należy tu dwa modele osiągnięcia spójności terytorialno-administracyjnej (Kaczmarek 2014):

- wprowadzanie zinstytucjonalizowanych form zarządzania obszarami metropolitalnymi wypływa z dążeń państwa i jest wynikiem przenoszenia kompetencji lokalnych i regionalnych na poziom metropolitalny, tzw. integracja metropolitalna od góry (*top down integration*);
- integracja wypływa z działań samorządów lokalnych, zależy od oddolnych inicjatyw kooperacyjnych i determinacji w ich urzeczywistnianiu – integracja metropolitalna od dołu (*bottom up integration*).

Podział ten nie ma oczywiście charakteru rozłącznego. Integracja metropolitalna, jak wynika z doświadczeń europejskich, kreowana jest zarówno przez działania odgórne, jak i oddolne. Stanowi ona rezultat, a często i kompromis, różnych wizji reformy zarządzania w kręgach władz centralnych oraz inicjatyw bądź oczekiwań ze strony społeczności lokalnych i reprezentujących je sił politycznych.

Wymiar terytorialny jest jedną z głównych zasad programowania na lata 2021–2027 (Cel polityki spójności: Europa bliżej obywatela, w nim wzmocnienie roli obszarów metropolitalnych oraz powiązań między obszarami miejskimi i wiejskimi). Zintegrowane podej-



Fot. Patrycja Napierkowska

ście terytorialne zakłada odejście od postrzegania obszarów przez pryzmat granic administracyjnych na rzecz ich indywidualnych potencjałów, barier i wzajemnych zależności. Relacje te mogą zachodzić zarówno na płaszczyźnie instytucjonalnej, programowej, jak i na poziomie konkretnych interwencji, infrastrukturalnych, społecznych, edukacyjnych zwiększających wzajemne pozytywne oddziaływanie pomiędzy miastem i strefą podmiejską. W ramach środków strukturalnych UE istotnym instrumentem rozwoju miast i obszarów podmiejskich, służącym do rozwiązywania problemów suburbanizacji, są Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, realizowane na terenach miejskich obszarów funkcjonalnych. Dopuszczone mogą być jednak również inne formy partnerstw mające charakter zinstytucjonalizowany, takie jak np.: stowarzyszenie, porozumienie administracyjne, kontrakty terytorialne lub inne. Rozwiązanie palących problemów rozwojowych polskich aglomeracji, w tym suburbanizacji, choć podkreślane w wielu dokumentach krajowych (KPZK, KSRR, Krajowa Polityka Miejska), wciąż nie wydaje się obecnie dla polityki centralnej tematem priorytetowym (choć coraz bardziej dostrzeganym). Można przypuszczać, że zmiana kierunków polityki przestrzennej i prawa planistycznego będzie niezwykle trudna, gdyż pożądane zmiany natrafiać będą na zdecydowany opór różnych grup interesów i na generalnie małe doświadczenia w zakresie nowoczesnego planowania i zarządzania rozwojem. Również niejasne są losy ustawy o obszarach metropolitalnych, a zapowiedzi polityki rządu idą w kierunku wzmocnienia technicznego i finansowego oddolnych form integracji w miejskich obszarach funkcjonalnych, nie tylko dużych miast.

Od ponad 10 lat w Polsce obserwuje się oddolny proces budowania koalicji lokalnych miast i otaczających gmin, które można określić jako inicjację oddolnego procesu integracji aglomeracyjnej czy metropolitalnej. Powstają różnorodne struktury formalne i nieformalne (fora, stowarzyszenia, porozumienia, związki komunalne) jednostek lokalnych, których celem jest zintegrowane zarządzanie na obszarze wielkomiejskim (zob. m.in. Janas, Jarczewski

2017). Wyżej wymienione inicjatywy integracyjne w polskich aglomeracjach pokazują, że 30 lat od restytucji samorządów lokalnych pojawiła się potrzeba współpracy na poziomie aglomeracyjnym, metropolitalnym, wywołana wprost przez kolejne inicjatywy legislacyjne (dotychczas pojawiło się 7 propozycji ustawy metropolitalnej). Jest to jednak w pierwszym rządzie efekt nasilających się problemów związanych z intensywną suburbanizacją w ostatnich latach. Nawet w przypadku udanych wspólnych działań oddolnych w aglomeracjach miejskich i na obszarach metropolitalnych konieczne jest wciąż wypracowanie w Polsce prawnych platform współpracy międzygminnej, dzięki którym miasta, gminy i powiaty podmiejskie mogłyby angażować się we wspólne rozwiązywanie problemów rozwoju społecznego, gospodarczego czy zagospodarowania przestrzennego. Na tle wielu krajów europejskich, o wykształconej wieloletniej kulturze współpracy jednostek samorządowych, Polska charakteryzuje się wciąż niewielkim dorobkiem w tym zakresie. W awangardzie zarządzania metropolitalnego znajdują się obecnie takie kraje, jak Niemcy, Francja i Włochy, gdzie reforma zarządzania aglomeracjami miejskimi (reforma metropolitalna) jest nie tylko dyskutowana, ale i sukcesywnie wdrażana.

## Suburbanizacja – trendy i wyzwania w czasach (post)pandemicznych.

Rozwój suburbanizacji i w jej efekcie aglomeracji miejskich i miejskich obszarów funkcjonalnych (metropolitalnych) wymaga dzisiaj szczególnie skoordynowanego, wielopoziomowego i sprawnego zarządzania terytorialnego. Wynika to m.in. z konfrontacji polityki zarówno unijnej, krajowej i regionalnej, jak i lokalnej ze skutkami suburbanizacji, obciążonej równocześnie wysiłkiem w zakresie jeszcze niezakończonych transformacji społeczno-gospodarczej. Ten niezakończony proces musi obejmować nie tylko gospodarkę, ale również prawo, w tym planistyczne oraz struktury sektora publicznego zarządzające przestrzenią.

Do czynników silnie determinujących skalę i dynamikę suburbanizacji doszedł od początku 2020 roku nowy element, związany z przebiegiem i skutkami pandemii COVID-19. Od pierwszych dni kryzysu związanego z COVID-19 społeczność naukowa stara się rzucać światło na różne kwestie, takie jak mechanizmy powodujące rozprzestrzenianie się wirusa, jego skutki środowiskowe i społeczno-gospodarcze a także niezbędne plany oraz polityki naprawcze i adaptacyjne. Futuryści i stratedzy zastanawiają się, jak ta nadzwyczajna sytuacja wpłynie na procesy urbanizacji, funkcjonowanie i rozwój aglomeracji miejskich oraz jakie wnioski należy wyciągać w kontekście zarządzania i planowania przestrzennego.

Pandemia „pustoszyła” miasta w Ameryce Północnej i w Europie. Część mieszkańców „uciekała” z gęsto zaludnionych miast do własnych lub wynajmowanych domów wakacyjnych w kraju i poza jego granicami, decydując się na dobrowolną „kwarantannę” w swoich drugich domach. W aglomeracjach miejskich daje się zauważyć nierównomierny przestrzennie rozkład skutków pandemii, np. między gęstymi osiedlami i śródmieściem, terenami peryferyjnymi miast i strefami podmiejskimi. Pandemia obnażyła też kruchość bazy podatkowej miast, a tym samym obniżenie ich zdolności do wdrażania planów rozwoju oraz znaczną odporność na kryzys (*resilience*) „bogaty” przedmieść, gdzie skutki *lockdownu* nie były tak drastyczne jak w miastach, czerpiących profity z usług ponadlokalnych. W wyniku pandemii rósł deficyt finansowy miast, które zmuszone zostały do redefinicji swoich planów finansowych i ustalenia priorytetów inwestycji i odroczenia lub anulowania niektórych planów. Podkreśla się więc potrzebę większej samowystarczalności aglomeracji miejskich, różnicowania ich struktury gospodarczej, a tym samym źródła tworzenia bazy podatkowej, skracania łańcuchów produkcji i wymiany usług oraz konieczność odtwarzania stref życiowych i rekreacyjnych wokół miast, zabudowywanych przez dziesięciolecia w wyniku procesu suburbanizacji (zob. Sharifi, Khavarian-Garmsir 2020).

Jest oczywiście jednak za wcześnie, aby określić, jaka będzie dokład-

na skala suburbanizacji wywołana skutkami pandemii. Sygnały z rynku nieruchomości mieszkaniowych wskazują już teraz na zwiększone zainteresowanie zakupem, wynajmem większych mieszkań i samodzielnych domów, co preferuje podmiejskie rynki mieszkaniowe i obszary bliższe przyrody, w sąsiedztwie terenów zielonych i nadwodnych. Pojawia się zatem sprzeczność związana z koniecznością ochrony zielonej i niebieskiej infrastruktury w miastach i strefach podmiejskich. Wyraźny jest boom na rynku nieruchomości w zakresie mieszkań pod miastem bądź drugich domów, umożliwiających ucieczkę w czasie pandemii (co w przypadku upowszechniania form pracy zdalnej jest już w pełni realne).

Prawdopodobnie zwiększy się także uzależnienie od pojazdów prywatnych. Ujemnym efektem ubocznym doświadczeń z COVID-19 jest rosnące negatywne nastawienie do transportu publicznego i wzrost preferencji dla indywidualnych środków transportu. Świadomość wpływu podróży na własne zdrowie i samopoczucie psychiczne może na kolejne lata zmniejszyć świadomość oddziaływania transportu indywidualnego na środowisko przyrodnicze w miastach i ich otoczeniu. Zasygnalizowane tylko wyżej symptomy wskazują na prawdopodobieństwo zdynamizowania procesów suburbanizacji w najbliższym czasie. Suburbia będą się dogęszczać, a przy rosnącej liczbie ich mieszkańców intensyfikować będzie się infrastruktura techniczna i społeczna. Usługi będą stawać się coraz bardziej kompleksowe w bardziej kompaktowych podmiejskich strukturach osadniczych, co oznacza wzrost emancypacji przedmieść wobec miast, a więc powstawanie na wzór zachodni postsuburbiiów.

W związku z zarysowanymi tendencjami coraz bardziej doceniać należy znaczenie integracji zarządzania na poziomie miast i ich obszarów funkcjonalnych (aglomeracji, obszarów metropolitalnych). Liczne teorie i praktyczne działania wskazują, że wzrastać powinna ranga współzarządzania (*governance*) i zintegrowanych strategii zarządzania miastem i strefą podmiejską (tworzących swego rodzaju *space of*

*flows*). Powinny one obejmować długoterminową wizję, planowanie wyprzedzające, odpowiednie inwestycje, wczesne ostrzeżenie i koordynację działań różnych sektorów i zainteresowanych stron, co będzie sprzyjać szybkiej i skutecznej reakcji na mechanizmy kryzysowe, w tym również takiego rodzaju jak pandemia COVID-19.

## Literatura

- Berg van den L., Drewett R., Klaassen L., Rossi A., Vijverberg C.H.T. 1982. *Urban Europe study of growth and decline*. Pergamon Press, Oxford.
- Billert A. 2008. Szanse dla aglomeracji w świetle polskiego systemu planowania i polityki przestrzennej. [W:] T. Kaczmarek, A. Mizgajski (red.), *Powiat poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia*. Bogucki Wyd. Nauk., Poznań, s. 456–465.
- Charmes E., Keil R. 2015. The politics of post-suburban densification in Canada and France. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39(3): 581–602.
- De Jong J.K. 2014. *New SubUrbanisms*. Routledge, London.
- Garreau J. 1991. *Edge City: Life on the New Frontier*. Anchor Books Edition, New York.
- Janas K., Jarczewski W. (red.) 2017. *Raport o stanie polskich miast. Zarządzanie i współpraca w miejskich obszarach funkcjonalnych*. Obserwatorium Polityki Miejskiej Instytutu Rozwoju Miast, Kraków.
- Hirt S.A. 2008. Stuck in the suburbs? Gendered perspectives on living at the edge of the post-communist city. *Cities*, 25: 340–354.
- Jędraszko A. 2008. *Gospodarka przestrzenna w Polsce wobec standardów europejskich*. Biblioteka Urbanisty, Urbanista, 13.
- Kaczmarek T. 2014. *Ekspansja przestrzenna miast wyzwaniem dla zintegrowanego zarządzania*. [W:] M. Madurowicz (red.), *Kształtowanie współczesnej przestrzeni miejskiej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Kaczmarek T. 2020. *Różne oblicza suburbanizacji. Od przedmieść w cieniu miasta do post-suburbiiów*. Prace i Studia Geograficzne, 65, 3: 103–113.
- Kunzmann R. 2001. *Welche Zukunft für suburbanisierung. Acht Insel in Archipelal im Stadtregion*. [W:] K. Brake, J.S. Dangschat, G. Herfert (red.), *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen.
- Kurek S., Gałka J., Wójtowicz M. 2014. *Wpływ suburbanizacji na przemiany wybranych struktur demograficznych i powiązań funkcjonalno-przestrzennych w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym*. Uniwersytet Pedagogiczny im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie, Prace Monograficzne, 724.
- Lisowski A. 2005. *Janusowe oblicze suburbanizacji*. [W:] I. Jażdżewska (red.), *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki*. XVIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście. Uniwersytet Łódzki, Łódź, s. 91–100.
- Lisowski A., Grochowski M. 2009. *Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy, konsekwencje*. Biuletyn KPZK, 240, 1: 216–280.
- Mikuła Ł. 2019. *Zarządzanie rozwojem przestrzennym obszarów metropolitalnych w świetle idei miękkich przestrzeni planowania*. Bogucki Wyd. Nauk., Poznań.
- Parysek J. 2008. *Procesy suburbanizacyjne w aglomeracji poznańskiej*. [W:] T. Kaczmarek, A. Mizgajski (red.), *Powiat poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia*. Bogucki Wyd. Nauk., Poznań, s. 71–90.
- Phelps N.A., Parsons N., Ballas D., Dowling A. 2006. *Post-suburban Europe: Planning and Politics at the Margins of Europe's Capital Cities*. Palgrave-Macmillan, Basingstoke.
- Sharifi A., Khavarian-Garmsir A.R. 2020. *The COVID-19 pandemic: Impacts on cities and major lessons for urban planning, design, and management*. *Science of The Total Environment*, 749: 20.
- Soja E.W. 2000. *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*. Wiley-Blackwell, Oxford.
- Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego aglomeracji poznańskiej* (red. T. Kaczmarek). 2012. Centrum Badań Metropolitalnych UAM, Poznań.

Iga Salczyńska

# Wpływ planowania przestrzennego na klimat miasta

inż. Iga Salczyńska, studentka gospodarki przestrzennej, II stopień, Politechnika Warszawska, Wydział Geodezji i Kartografii, i.salczynska@gmail.com

## Wprowadzenie

Urbanizacja jest procesem złożonym. Można wyróżnić ją na płaszczyźnie demograficznej, czyli migracja ludności ze wsi do miast, przestrzennej – inaczej rozrastanie się terenów antropogenicznych, gospodarczej – dominująca rola usług jako głównego czynnika dochodów miasta oraz kulturowej – przyjmowanie przez mieszkańców miejskiego stylu życia. W zmieniającym się świecie planowanie przestrzenne staje się niezbędnym narzędziem do kreowania nowej rzeczywistości. Postęp cywilizacyjny XXI wieku przyczynił się do gwałtownego rozwoju miast, a skutkiem urbanizacji jest specyficzny klimat, który kształtuje się poprzez nadmierną emisję CO<sub>2</sub>. Właściwe planowanie przestrzenne może przyczynić się do znaczącego zmniejszenia skutków gwałtownej urbanizacji, ograniczenia miejskiej wyspy ciepła oraz zminimalizowania zmian klimatu.

## Rozwój – urbanizacja

Wiele miast w Polsce, w tym Warszawa, rozwija się często w sposób niekontrolowany. Zabudowa wkracza na łąki, pastwiska lub tereny rolnicze o dobrej jakości gleb. Deweloperzy biorący pod uwagę wyłącznie własne interesy przyczynili się do zabudowy wielu klinów napowietrzających miasto, tworząc w ich miejscach centra handlowe, biurowce oraz osiedla, takie jak m.in. galeria handlowa Blue City (klin 7) czy osiedle Marina Mokotów (klin 6) (ryc. 1, 2). Analizując stan zagospodarowania w korytarzu 6 (ryc. 2), gdzie w 1982 roku całość klina stanowiły tereny zadrzewione, parkowe, a już w 2001 roku kolejnym działkom zmieniano funkcje,

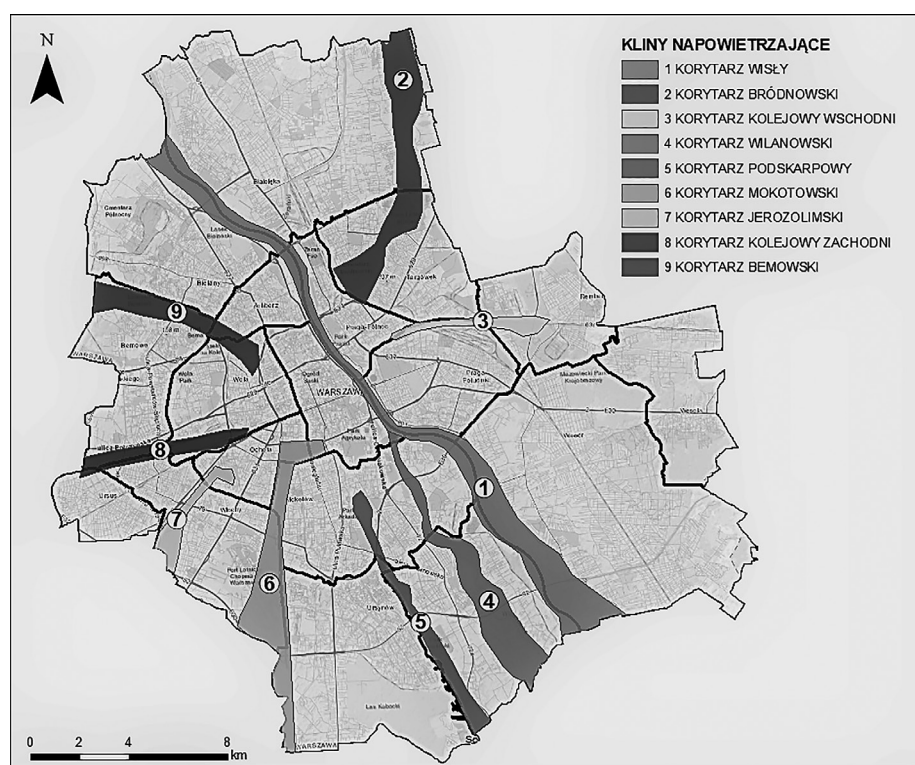
tworząc w ich miejscach zabudowę mieszkaniową czy usługową, można wyciągnąć wniosek, że presja inwestycyjna na tereny klinów jest ogromna, co związane jest z korzystną lokalizacją tychże nieruchomości. Intensywna zabudowa, wybetonowane tereny i brak zieleni znacząco przyczyniają się do powstawania miejskiej wyspy ciepła<sup>1</sup>. Dodatkowo działalność przemy-

słowa prowadzona w miastach oraz gwałtowna urbanizacja przyspieszają ten niekontrolowany proces. W ostatnich latach zauważalne jest zwiększenie częstotliwości fal upałów, deszczów oraz nawałnic.

W najbliższych latach przewiduje się nasilenie niebezpiecznych zjawisk dla Warszawy. Zalicza się do nich: wzrost temperatury powietrza oraz intensywności dni upalnych. Według „Strategii adaptacji...” (Miejski Plan Adaptacji 2019: 19): „W okresie lat 1981–2014 zaobserwowano wzrost w ciągu

<sup>1</sup> Miejska wyspa ciepła – zaburzenie bilansu ciepła oraz stan odbiegający od naturalnego. Na miejską wyspę ciepła wpływają: mała przepuszczalność terenów (wybetonowane powierzchnie), gęsta zabudowa, która utrudnia wymianę powietrza, duża dostawa energii ze źródeł sztucznych. Połączenie ze sobą tych czynników powoduje wzrost temperatury w mieście w stosunku do te-

renów podmiejskich. Temperatura rośnie w kierunku centrum miasta (Urbnews, <http://urbnews.pl/miejska-wyspa-ciepala-powstaje-zaradzic/>; dostęp: 28.02.2021).



Ryc. 1. Kliny napowietrzające

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy”.



Ryc. 2. Presja inwestycyjna na teren Pola Mokotowskiego

Źródło: Rozwój urbanistyczny Warszawy – plany i rzeczywistość, dr inż. arch. Krystyna Solarek, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, Katedra Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej.

roku liczby gorących dni i tropikalnych nocy. Zgodnie ze scenariuszami stosowanymi przez IPCC<sup>2</sup>, adaptowanymi do potrzeb oceny zmiany klimatu dla Warszawy, wzrost ten będzie postępował (ryc. 3), powodując latem zwiększone zapotrzebowanie na chłodzenie i związane z tym potencjalne niedobory energii, możliwy spadek jakości powietrza (pojawienie się zjawisk smogowych latem – smog fotochemiczny), pogłębienie efektu wyspy ciepła<sup>1</sup>, zwiększenie

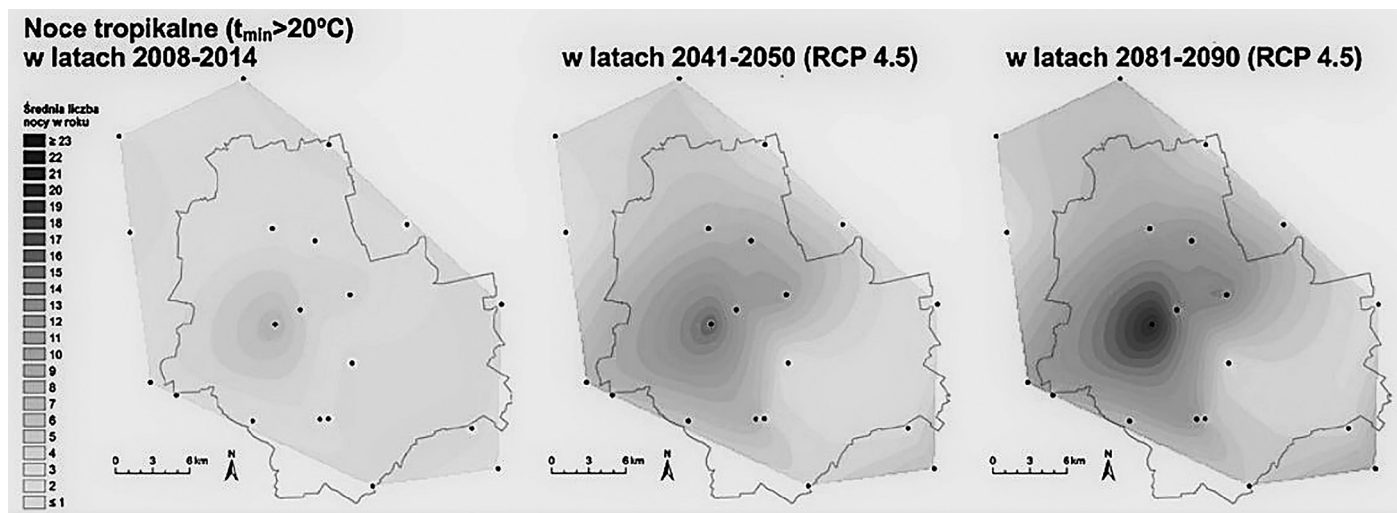
zapotrzebowania na wodę czy bezpośrednio zagrożenie dla życia mieszkańców<sup>3</sup>. Kolejnym skutkiem zmian klimatu w miastach będzie zwiększenie się częstotliwości opadów, dodatkowo będą one silniejsze i mogą powodować lokalne podtopienia. Towarzyszyć im mogą miejscowe gwałtowne burze oraz silny wiatr. Intensywne opady deszczu prawdopodobnie zostaną poprzedzone okresami suchymi, powodującymi katastrofalne zniszczenia dla upraw i zbiorów. Występujące coraz częściej negatywne zjawiska w miastach przy-

czyniają się do wyboru stref podmiejskich jako miejsca przyjaznego do życia, ze względu na uwarunkowania środowiskowe i przyrodnicze (ryc. 4).

Przed niebezpiecznymi zjawiskami można się chronić w mniejszym lub większym stopniu, najważniejszym czynnikiem jest ograniczenie emisji dwutlenku węgla. Właściwe planowanie przestrzenne może znacznie zahamować zmiany klimatu, zminimalizować aktualnie występujące skutki lub pomóc zaadaptować się do nowych warunków. „W literaturze dotyczącej gospodarki przestrzennej podnosi się znaczenie powierzchni biologicznie czynnej, a zwłaszcza zieleni jako czynnika zmniejszającego efekt miejskiej wyspy ciepła” (Kalinowska 2015: 128). Ważne jest tworzenie w mieście licznych terenów zielonych, takich jak parki, skwery, jednakże uwzględniając ryzyko gwałtownych burz i wiatrów, tak aby nie zagrażały one życiu ludzi. Co więcej, drzewa: „Odgrywają zasadniczą rolę w zakresie poprawy jakości środowiska poprzez oczyszczanie powietrza atmosferycznego ze szkodliwych gazów, pyłów i nadmiernego udziału CO<sub>2</sub>, dostarczanie tlenu, odnawianie zasobów wodnych i ograniczanie spływów wód opadowych, a przez to zapobieganie powodzi. Ponadto przez zacieńnianie, osłanianie i ewapotranspirację<sup>3</sup>

<sup>2</sup> IPCC – Międzypaństwowy Zespół ds. Zmian Klimatu.

<sup>3</sup> Ewapotranspiracja – proces ulatniania się wody do atmosfery wskutek parowania terenowego (<http://matrix.ur.krakow.pl/~bkulig/eto.pdf>; dostęp: 1.03.2021).



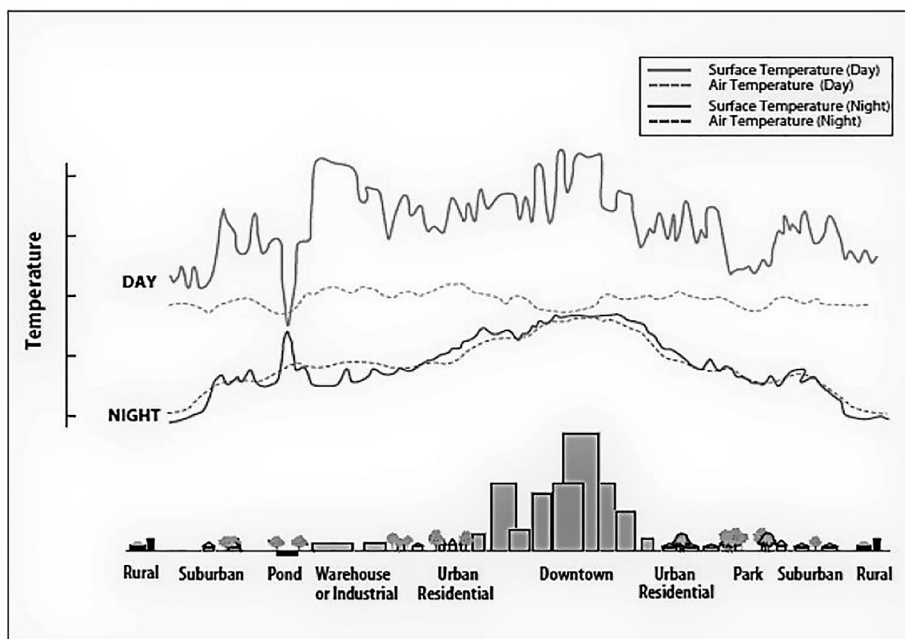
Ryc. 3. Liczba nocy tropikalnych w Warszawie 2008–2014 i prognozowana do roku 2090 według umiarkowanego scenariusza wzrostu temperatury

Źródło: Miejski Plan Adaptacji (2019: 20).

wpływają na regulację klimatu lokalnego, zwłaszcza na obniżanie temperatury” (Szczepanowska 2015: 5).

## Podsumowanie

Plany miejscowe pozwalają na gospodarowanie przestrzenią w sposób zrównoważony. Właściwe planowanie przestrzenne przeciwdziała niekontrolowanej suburbanizacji, kształtuje miasto zgodnie z poszanowaniem środowiska kulturowego i przyrodniczego. Ważne jest, aby procesy urbanizacyjne były prowadzone w sposób bezkonfliktowy – ograniczając chaos urbanistyczny, segregację przestrzenną, ale mając na uwadze ochronę pozostałych terenów zielonych w mieście. Tworzenie miasta ekologicznego, zdrowego i odpornego powinno być wyzwaniem teraźniejszości.



Ryc. 4. Zależność między temperaturą powierzchniową i atmosferyczną

Źródło: [https://www.researchgate.net/figure/The-UHI-effect-in-variation-of-surface-an-atmospheric-temperatures-modified-from-Voogt\\_fig4\\_283563019](https://www.researchgate.net/figure/The-UHI-effect-in-variation-of-surface-an-atmospheric-temperatures-modified-from-Voogt_fig4_283563019) (dostęp: 28.02.2021).

## Literatura

Kalinowska A. 2015. Miasto idealne – miasto zrównoważone. Planowanie przestrzenne terenów zurbanizowanych i jego wpływ na ograniczenie skutków zmian klimatu. [W:] A. Mizgajski, I. Zwierzchowska (red.), Sterowanie rozwojem aglomeracji i planowanie strategiczne rozwoju miast z punktu widzenia adaptacji do zmian klimatu. Uniwersytet Warszawski, Warszawa, s. 127–134.

Miejski Plan Adaptacji. 2019. Strategia adaptacji do zmian klimatu dla m.st. Warszawy do roku 2030 z perspektywą do roku 2050. Warszawa, s. 19–20.

Szczepanowska H.B. 2015. Drzewa w mieście – zielony kapitał wartości i usług ekosystemowych. *Człowiek i Środowisko*, 39: 5–28.

Źródła internetowe:

<http://urbnews.pl/miejska-wyspa-ciepła-powstaje-zaradzic/> (dostęp: 28.02.2021).

[https://www.researchgate.net/figure/The-UHI-effect-in-variation-of-surface-an-atmospheric-temperatures-modified-from-Voogt\\_fig4\\_283563019](https://www.researchgate.net/figure/The-UHI-effect-in-variation-of-surface-an-atmospheric-temperatures-modified-from-Voogt_fig4_283563019) (dostęp: 28.02.2021).



Fot. Patrycja Napierkowska



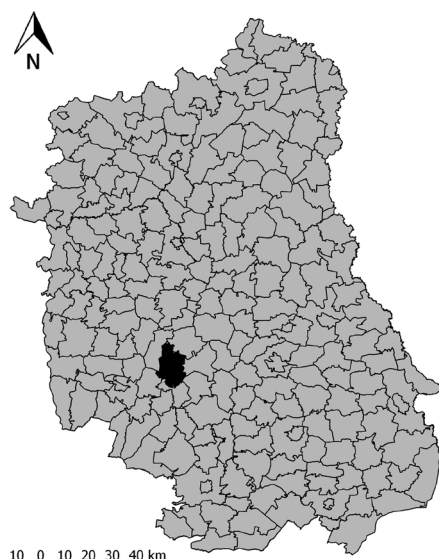
Dominika Mazur

# Przyczyny i skutki konfliktów interesów w procesie planowania przestrzennego w strefie podmiejskiej Lublina

mgr inż. Dominika Mazur, absolwentka, Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej, doktorantka, Szkoła Doktorska Nauk Społecznych UMCS w Lublinie, pracownik Fundacji Krajobrazy, d.mazur@poczta.umcs.lublin.pl

## Wprowadzenie

W Polsce na przestrzeni ostatnich lat zauważalna jest silna ekspansja przestrzenna miast na tereny wiejskie. Proces ten w szczególności dotyczy terenów podmiejskich, na których notowany jest wzrost liczby mieszkańców oraz zauważa się stopniowe pojawianie się zabudowy mieszkaniowej, usługowej i produkcyjnej (Gonda-Soroczyńska 2009). Presja rozwoju ekonomicznego związana ze zmianą użytkowania terenów oraz rozbudową infrastruktury technicznej prowadzi do zapoczątkowania sytuacji konfliktowej w zakresie planowania przestrzennego (Grochowska 2017).



Ryc. 1. Gmina Białobrzanie na tle województwa lubelskiego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUGiK, QGIS.

Przestrzeń jest dobrem rzadkim i ograniczonym, w związku z jej cechami oraz użytkowaniem stale pojawiają się sprzeczności interesów. Sednem konfliktu przestrzennego jest rywalizacja różnych podmiotów o dostęp do zasobów i walorów przestrzeni (Brzuchowska 1994). Na potrzeby niniejszego artykułu poprzez konflikt przestrzenny należy rozumieć sprzeczności co najmniej dwóch podmiotów w dążeniu do urzeczywistnienia ich interesów w odniesieniu do przestrzeni. Powinnością planowania przestrzennego jest nie tylko łagodzenie i rozwiązywanie istniejących konfliktów, ale również przeciwdziałanie ich powstawaniu (Czarnecki 2017).

Niniejsza praca dotyczy planowania przestrzennego na szczeblu gminnym. Celem pracy jest omówienie konfliktów przestrzennych, które mogą być rzeczywistym następstwem prowadzenia lokalnej polityki przestrzennej. Analizie poddane zostały wnioski złożone na mocy uchwały nr XXVIII/198/2017 Rady Miejskiej w Białobrzanie z dnia 27 kwietnia 2017 roku w sprawie przystąpienia do opracowania zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Białobrzanie do dnia 19 lutego 2018 roku. Zasięg terytorialny opracowania obejmuje wiejską część badanej jednostki. Gmina Białobrzanie nie ma miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który pokrywałby całe jej terytorium. Dotychczas opracowane zostały MPZP dla poszczególnych miejscowości w granicach jednostki.

## Charakterystyka gminy Białobrzanie

Gmina Białobrzanie jest miejsko-wiejską jednostką samorządu terytorialnego, położoną w centralnej części województwa lubelskiego, w powiecie lubelskim. Obszar gminy wynosi 146 km<sup>2</sup>, teren wiejski stanowi 95,5% całkowitej powierzchni badanej jednostki. Siedziba urzędu gminy zlokalizowana jest w jedynym ośrodku miejskim w granicach jednostki – w Białobrzanie, oddalonej od Lublina o 26 km. W obrębie granic jednostki zlokalizowanych jest 40 miejscowości. Według danych pochodzących z BDL GUS na koniec 2019 roku gmina Białobrzanie zamieszkiwana była przez 11 647 mieszkańców.

## Analiza wniosków do MPZP gminy Białobrzanie

W badanym przedziale czasu do urzędu gminy Białobrzanie wpłynęło 137 wniosków do projektu zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Białobrzanie. Złożone postulaty dotyczyły terenów w 28 miejscowościach jednostki. Największa część wniosków odnosiła się do działek w miejscowościach znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie Białobrzanie.

Autorzy wniosków postulowali przede wszystkim o zmianę dotychczasowego przeznaczenia działki z rolnej na tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (ponad 50% wszystkich wniosków), zagrodowej (ponad



19%) lub tereny usług – 6,5%. Niejednokrotnie pojawiającym się postulatem była również zmiana funkcji działki z rolnej na zagrodową lub mieszkaniową – 10,2%. Złożone wnioski w większości przypadków były bardzo lakoniczne, a w części z nich zastosowano sformułowania dotyczące zmiany przeznaczenia typu: „stacja paliw i usługi”, „działka budowlana”, „możliwość zabudowy” czy też „działka przyzagrodowa”.

Poza niezgodnością przedstawianych we wnioskach kierunków przeznaczenia terenu zauważyć należy, że postulaty wnioskodawców wskazują również na inne problemy. Mnogość wniosków odrzuconych ze względu na niezgodność sugerowanej funkcji z zapisami obowiązującego SUIKPZ wskazuje na nieznaną wśród wnioskodawców prawnych aspektów planowania przestrzennego w Polsce. W przypadku zaledwie trzech wniosków autorzy jasno uzasadniali swoje postulaty zgodnością z zapisami studium.

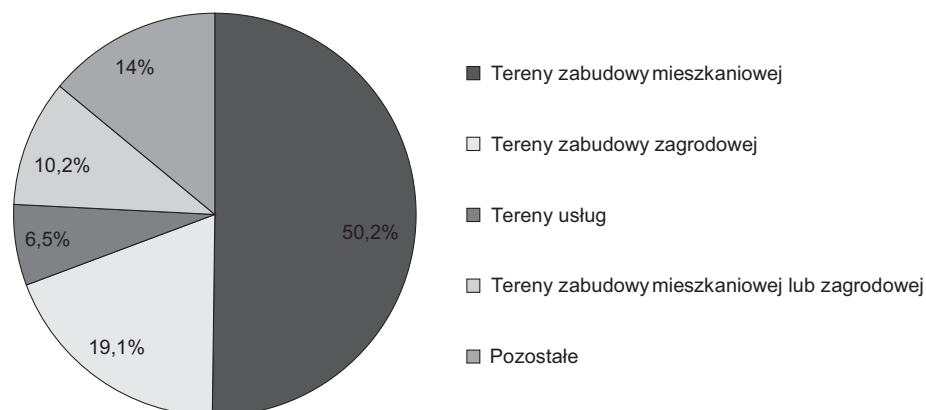
Najczęściej proponowanym, nowym przeznaczeniem terenu była zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Tego typu postulaty są prawdopodobnie motywowane chęcią zysku czy podniesienia wartości rynkowej działki. Patrząc przez pryzmat renty grun-

towej, autorzy wniosków nie są świadomi konsekwencji (konfliktów), które powstałyby na skutek pozytywnego rozpatrzenia wszystkich postulatów. Przykładem byłoby pozytywne rozpatrzenie wniosku, w którym autorzy postulowali o zmianę przeznaczenia działki z obecnego (rolnego) na „zabudowę jednorodziną, teren pod przemysł lekki, teren pod małą przedsiębiorczość”. Postulat motywowany był „chęcią wykorzystania walorów krajobrazowych tego miejsca oraz otworzenia działalności agroturystycznej”. Zdaniem autorów „przyczyni się to do ożywienia

tego wiejskiego terenu”. Wniosek został odrzucony z uwagi na niezgodność ze studium, w którym przewidziano ochronę tego terenu ze względu na jego wysokie walory krajobrazowe.

## Konkluzje

Uwarunkowania występujące na terenie gminy Bychawa sprzyjają rozwojowi funkcji mieszkalnej oraz gospodarczej. Świadczy o tym stosunkowo wysoka liczba składanych wniosków, w których autorzy proszą o zmianę



Ryc. 2. Struktura złożonych przez interesantów wniosków do projektu zmiany MPZP gminy Bychawa, ze względu na cel

Źródło: Opracowanie własne na podstawie złożonych wniosków dot. zmiany MPZP



dotychczasowej funkcji na funkcję zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Składane wnioski są wyrazem interesu prywatnego, za którym stoją przeważnie przyczyny ekonomiczne.

Ponad 54% wszystkich złożonych do urzędu gminy wniosków dotyczących zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Bychawa zostało negatywnie rozpatrzonych. Powodem odrzucenia wniosków była przeważnie niezgodność zaproponowanego przeznaczenia z zapisami zawartymi w SUIKZP – 74% powodów odrzucenia postulatów. Niezgodność funkcji jest wyrazem nieznamośności wśród wnioskodawców dokumentów planistycznych na szczeblu gminnym. Przyjęcie proponowanych przez wnioskodawców, nowych kierunków przeznaczenia terenu spowodowałoby zaistnienie kolizji funkcji. Planowanie przestrzenne powinno chronić wartości cenne z punktu widzenia harmonii i ładu przestrzennego.

W obowiązujących dokumentach planistycznych na terenie gminy Bychawa szczególnej ochronie poddane zostały środowisko przyrodnicze, kulturowe oraz krajobraz gminy, dla któ-

rych wyznaczono specjalne kierunki ochrony. Decydowało to m.in. o negatywnym rozstrzygnięciu części złożonych wniosków.

Wysoki procent negatywnie rozpatrzonych wniosków może potencjalnie przyczynić się do spadku poziomu udziału społeczeństwa w partycypacji społecznej w przyszłych konsultacjach społecznych. Jednak wydanie pozytywnych opinii dla wszystkich wniosków przyniosłoby szereg drastyczniejszych z punktu planowania przestrzennego, nieodwracalnych konsekwencji. Wskutek podjętych decyzji dotyczących rozstrzygnięcia wniosków część konfliktów powstała jedynie pomiędzy zamiarami wnioskodawców, a nie rzeczywistymi kierunkami przeznaczenia terenu.

## Literatura

- Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego (<https://bd.stat.gov.pl/BDL/dane/teryt/tablica>; dostęp: 7.01.2021).
- Brzuchowska J. 1994. Modelowanie konfliktów między aktywnościami

na potrzeby planowania przestrzennego. [W:] E. Bagiński (red.), Planowanie przestrzenne. Zarys metod i technik badawczych. Wyd. PWR, Wrocław, s. 31–56.

- Czarnecki B. 2017. Konflikty i różnice interesów w zagospodarowaniu przestrzeni a dobro wspólne w systemie planowania przestrzennego. [W:] P. Banaszuk, J. Tokajuk (red.), Problemy planowania przestrzennego. T. 1. Podlaskie Forum Urbanistów 2012–2016, Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej, Białystok.
- Gonda-Soroczyńska E. 2009. Przemiany strefy podmiejskiej Wrocławia w ostatnim dziesięcioleciu. Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich, 4. Polska Akademia Nauk Oddział w Krakowie.
- Grochowska A. 2017. Niezgodność form przeznaczenia terenów w planowaniu przestrzennym – metoda identyfikacji potencjalnych konfliktów przestrzenno-funkcjonalnych. Acta Universitatis Lodzensis, Folia Geographica Socio-Oeconomica, 28.
- Strategia rozwoju gminy Bychawa na lata 2016–2023. 2016. Bychawa.

Krystian Koliński

# Rozwój terenów mieszkaniowych w Poznaniu i powiecie poznańskim

mgr inż. Krystian Koliński, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza, Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Zakład Geografii Rolnictwa i Wsi, absolwent gospodarki przestrzennej, członek Akademickiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej UAM, obecnie pracownik Zakładu Geografii Rolnictwa i Wsi na Wydziale Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM

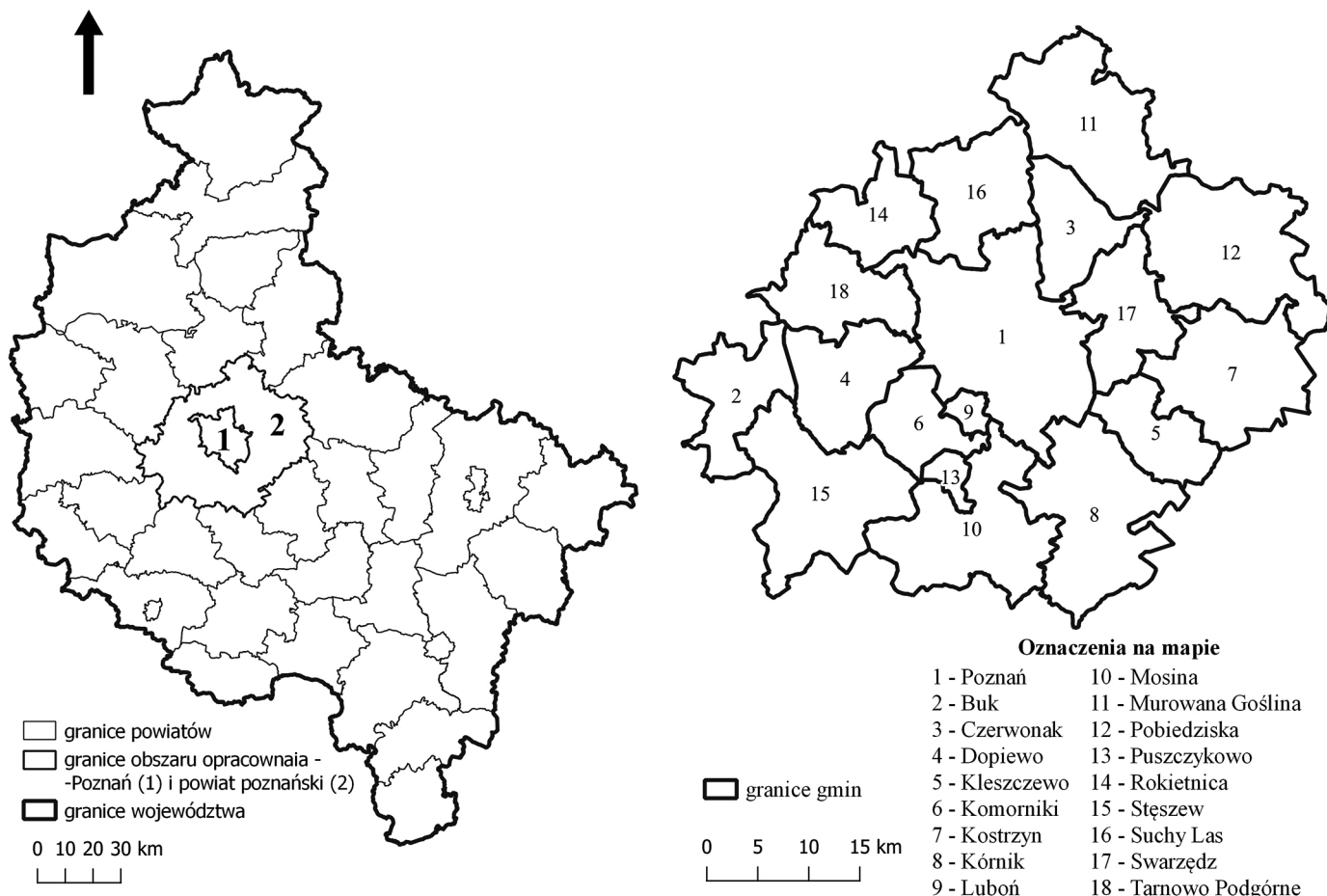
## Wprowadzenie

Współcześnie coraz częściej zwraca się uwagę na wymiar przestrzenny urbanizacji. Proces urbanizacji w tym wymiarze zachodzi zarówno na obszarach miejskich, jak i wiejskich. Przyczyn urbanizacji przestrzennej wsi należy szukać w modernizacji życia,

w bliskim położeniu od miasta/miast, ograniczaniu funkcji rolniczych oraz w pojawieniu się funkcji pozarolniczych. Przeobrażenia na obszarach wiejskich wiążą się z migracjami stałymi i wahadłowymi mieszkańców (Miczyska-Kowalska 2019). Głównymi miernikami urbanizacji są: charakter i gęstość zabudowy, zmiany w układzie

przestrzennym, przeobrażenia morfologii osiedli wiejskich, poziom rozwoju sieci i urządzeń infrastrukturalnych, zjawisko rozdrobnienia pól, zmiana struktury użytkowania ziemi, aktywność budowlana oraz jakość zasobów mieszkaniowych (Staszewska 2013).

Zagadnienie urbanizacji rozpatrywane jest w literaturze przedmiotu



Ryc. 1. Poznań i powiat poznański na mapie województwa wielkopolskiego

Źródło: opracowanie własne.

wielowymiarowo (Maik 1997, Słodczyk 2012). Wyróżnia się cztery podstawowe fazy: urbanizację, suburbanizację, dezurbanizację i reurbanizację. Druga faza, tj. suburbanizacji, ma aktualnie miejsce na obszarach metropolitalnych w Polsce (Masik 2018). W literaturze przedmiotu można znaleźć wiele definicji tego pojęcia. Różnice w podejściach wynikają z faktu, że jest to proces złożony i wieloaspektowy. Jak twierdzą Lisowski i Grochowski (2008), proces suburbanizacji polega na przeniesieniu form przestrzennych miasta oraz życia miejskiego na tereny je otaczające oraz zespalaniu funkcjonalnym obszarów podlegających suburbanizacji z miastem centralnym. Kaczmarek (2017) uważa, że suburbanizację można rozpatrywać w węższym aspekcie jako proces decentralizacji w regionie miejskim, który polega na przemieszczaniu się ludności i podmiotów gospodarczych z miasta do strefy podmiejskiej. Szczególną formą suburbanizacji jest rozlewanie się miasta (*urban sprawl*), które polega na zagospodarowywaniu terenów wiejskich często w żywiolowy

i niekontrolowany sposób, co prowadzi do chaosu przestrzennego i degradacji krajobrazu. Zagospodarowanie to cechuje rozproszona lokalizacja domostw, usług oraz miejsc pracy, często o niewystarczającej infrastrukturze komunikacyjnej i uzależnieniu od transportu indywidualnego (Rebernik 2005, Stanilov 2007). Lorens (2005) dzieli suburbanizację na dwie kategorie: wewnętrzną, polegającą na przemieszczaniu się mieszkańców w poszukiwaniu lepszych warunków mieszkaniowych wewnątrz granic administracyjnych miast, i zewnętrzną – proces związany z utratą przez miasto mieszkańców na rzecz gmin ościennych. Z kolei Zborowski i in. (2011) uważają, że suburbanizacja jest jedną z faz cyklu rozwoju miasta, która związana jest ze zmianą liczby ludności (w większym stopniu wzrasta liczba ludności w strefie podmiejskiej niż w rdzeniu miejskim).

Od lat 90. ubiegłego stulecia duże aglomeracje miejskie w krajach Europy Środkowo-Wschodniej wykazują bardzo silną dynamikę zmian funkcjonalno-przestrzennych. Procesy te prze-



Fot. Patrycja Napierkowska

biegają w różny sposób w poszczególnych krajach, a także różnicują się w ich obrębie (Hamilton i in. 2005, Stanilov 2007, Hirt 2013). Potwierdza to również Staszewska (2013), która mówi, że w Polsce przyśpieszona suburbanizacja przypadła na czas po transformacji systemowej.

Tabela 1. Udział terenów mieszkaniowych w powierzchni ogólnej w Poznaniu i powiecie poznańskim w 2012 roku

Jednostka	Powierzchnia całkowita w roku 2012 [ha]	Powierzchnia terenów mieszkaniowych w roku 2012 [ha]	Procentowy udział terenów mieszkaniowych w powierzchni całkowitej
Kostrzyn ob. wiejski	14547	109	0,75
Murowana Goślina ob. wiejski	16502	128	0,78
Buk ob. wiejski	8767	71	0,81
Kleszczewo	7430	63	0,85
Stęszew ob. wiejski	16894	152	0,90
Pobiedziska ob. wiejski	17930	200	1,12
Kórnik ob. wiejski	17918	325	1,81
Mosina ob. wiejski	15756	308	1,95
Suchy Las	11606	271	2,33
Czerwonak	8259	247	2,99
Swarzędz ob. wiejski	9351	281	3,01
Rokietnica	7918	250	3,16
Dopiewo	10806	368	3,41
Tarnowo	10156	483	4,76
Komorniki	6630	347	5,23
Murowana Goślina miasto	862	92	10,67
Pobiedziska miasto	1024	118	11,52
Poznań	26182	3271	12,49
Stęszew miasto	569	76	13,36
Kórnik miasto	599	80	13,36
Kostrzyn miasto	798	124	15,54
Mosina miasto	1350	226	16,74
Puszczykowo	1642	302	18,39
Buk miasto	296	65	21,96
Luboń	1351	330	24,43
Swarzędz miasto	823	254	30,86

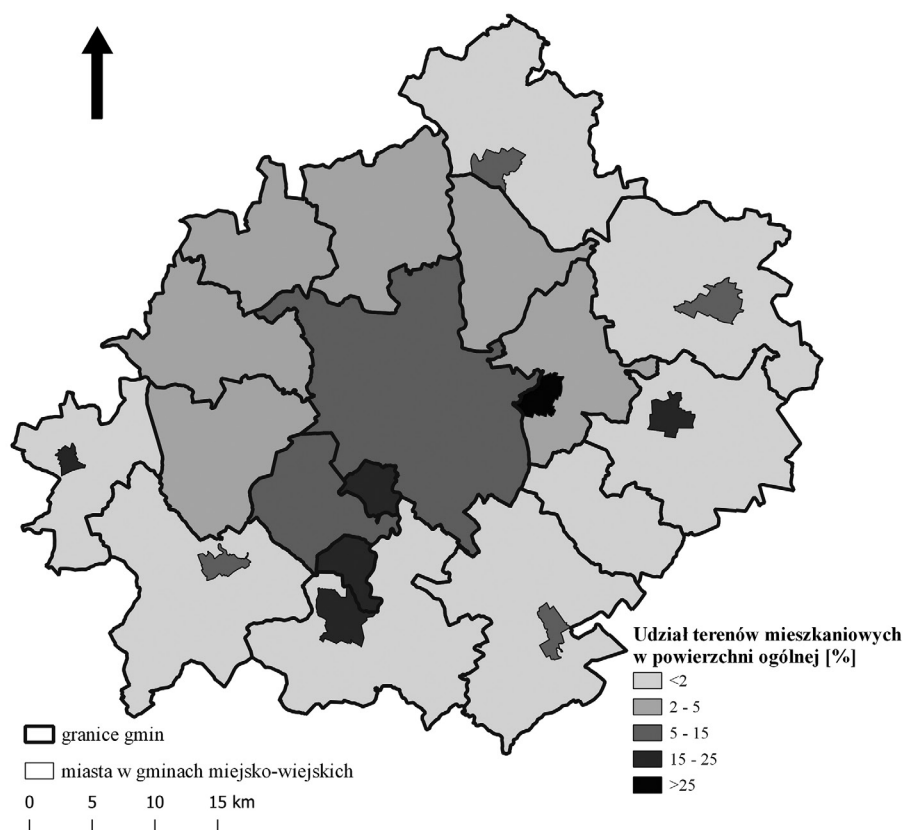
Źródło: Opracowanie własne.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zmian w udziale terenów mieszkalnych w całkowitej powierzchni w Poznaniu i powiecie poznańskim (zakres przestrzenny) (ryc. 1) w latach 2012–2020 (zakres czasowy).

Badania udziału terenów mieszkaniowych w całkowitej powierzchni Poznania oraz powiatu poznańskiego oparto na wykazie gruntów i budynków z Głównego Urzędu Statystycznego. Powiat poznański analizowano w oparciu o podział na jednostki ewidencyjne, tj.: gminy wiejskie, miejskie, obszary wiejskie w gminach miejsko-wiejskich i miasta w gminach miejsko-wiejskich.

## Wyniki badań

Kaczmarek (2017) zauważa, że suburbanizacja od dawna przebiega w bliskiej strefie podmiejskiej Poznania (miejscowości przy granicach miasta), ale od kilkunastu lat zaczęła obejmować także kolejne, dalej położone od granic Poznania pasmo gmin powiatu poznańskiego. Poznań jako miejsce zamieszkania



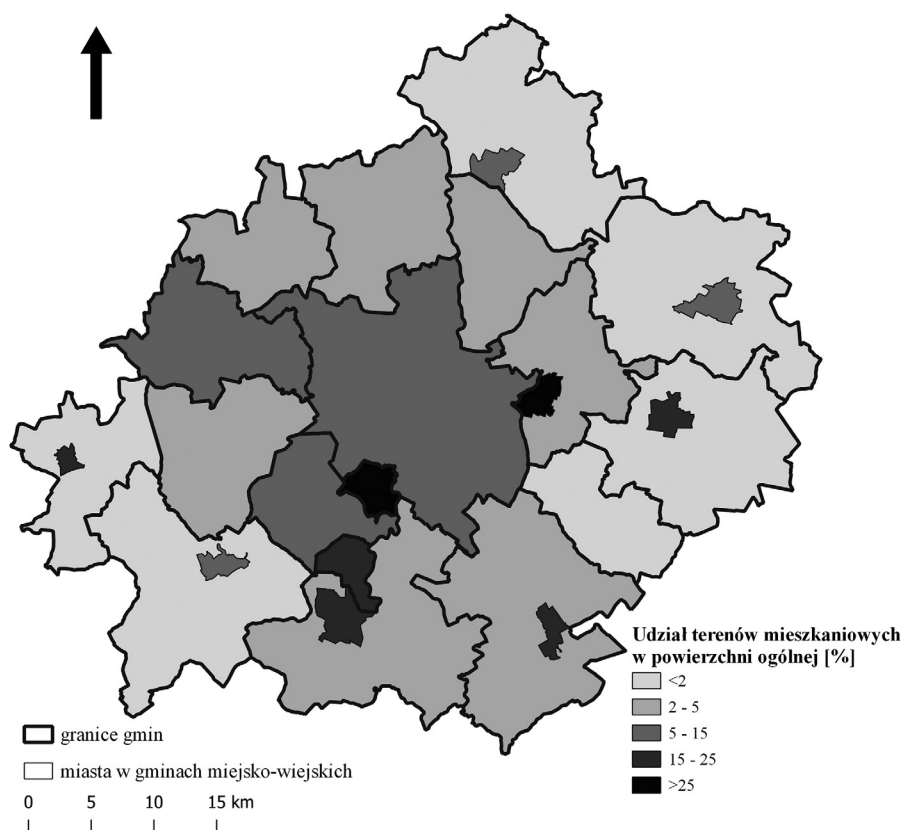
Ryc. 2. Udział terenów mieszkalnych w powierzchni ogólnej w Poznaniu i powiecie poznańskim w 2012 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie wykazu gruntów i budynków GUS.

Tabela 2. Udział terenów mieszkalnych w powierzchni ogólnej w Poznaniu i powiecie poznańskim w 2020 roku

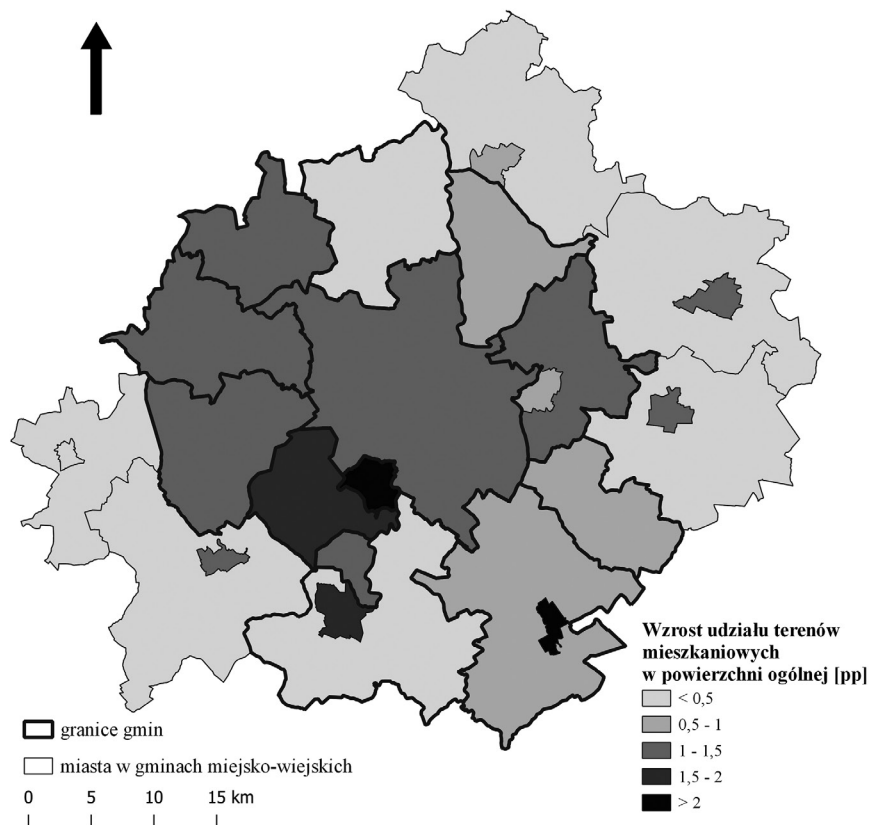
Jednostka	Powierzchnia całkowita w roku 2020 [ha]	Powierzchnia terenów mieszkalnych w roku 2020 [ha]	Procentowy udział terenów mieszkalnych w powierzchni całkowitej
Murowana Goślina ob. wiejski	16351	142	0,87
Kostrzyn ob. wiejski	14542	140	0,96
Stęszew ob. wiejski	16895	170	1,01
Buk ob. wiejski	8767	93	1,06
Pobiedziska ob. wiejski	17928	241	1,34
Kleszczewo	7429	112	1,51
Mosina ob. wiejski	15758	370	2,35
Kórnik ob. wiejski	17924	462	2,58
Suchy Las	11606	320	2,76
Czerwonak	8256	306	3,71
Swarzędz ob. wiejski	9350	390	4,17
Rokietnica	7919	347	4,38
Dopiewo	10805	508	4,70
Tarnowo	10156	588	5,79
Komorniki	6630	451	6,80
Murowana Goślina miasto	862	97	11,25
Pobiedziska miasto	1024	133	12,99
Poznań	26182	3553	13,57
Stęszew miasto	569	82	14,41
Kórnik miasto	599	92	15,36
Kostrzyn miasto	799	133	16,65
Mosina miasto	1350	249	18,44
Puszczykowo	1642	324	19,73
Buk miasto	296	66	22,30
Luboń	1351	363	26,87
Swarzędz miasto	823	259	31,47

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3. Udział terenów mieszkaniowych w powierzchni ogólnej w Poznaniu i powiecie poznańskim w 2020 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie wykazu gruntów i budynków GUS.



Ryc. 4. Wzrost udziału terenów mieszkaniowych w powierzchni ogólnej w Poznaniu i powiecie poznańskim w 2020 roku w stosunku do roku 2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie wykazu gruntów i budynków GUS.

konkuruje więc nie tylko z innymi dużymi miastami kraju, ale też z okolicznymi gminami (Kaczmarek 2017). Warto podkreślić jest fakt, że już w 2012 roku na terenie powiatu poznańskiego znajdowały się jednostki, które charakteryzowały się wyższym udziałem terenów mieszkaniowych w powierzchni ogólnej niż Poznań (12,49%) (ryc. 2). Największy udział takich terenów miało miasto Swarzędz (30,86%), kolejnymi jednostkami były: miasta Luboń (24,43%), Buk (21,96%), Puszczykowo (18,39%), Mosina (16,74%), Kostrzyn (15,54%), Stęszew i Kórnik (13,36%), najniższym udziałem charakteryzowały się z kolei: obszary wiejskie gmin Kostrzyn (0,75%), Murowana Goślina (0,78%) oraz Buk (0,81%). Widoczny jest również wspomniany wcześniej większy udział terenów mieszkaniowych w pierwszym pierścieniu, przylegającym do Poznania, tj.: w gminach Suchy Las, Luboń, Tarnowo Podgórne, Swarzędz, Czerwonak, Rokietnica, Dopiewo i Komorniki.

Analogiczna analiza jak zaprezentowana powyżej została przeprowadzona dla sytuacji w roku 2020 (ryc. 3). W roku 2020 w stosunku do roku 2012 przybyło terenów mieszkaniowych w każdej z gmin. Do grupy z najwyższym udziałem do miasta Swarzędza (31,47%) dołączył Luboń (26,87%), kolejnymi jednostkami z udziałem terenów mieszkaniowych wyższym niż w Poznaniu (13,57%) są: miasta Buk (22,30%), Puszczykowo (19,73%), Mosina (18,44%), Kostrzyn (16,65%), Kórnik (15,36%), Stęszew (14,41%). Najniższym udziałem oznaczają się obszary wiejskie gmin Murowana Goślina (0,87%), Kostrzyn (0,96%) oraz Stęszew (1,01%). Podczas analizy udziału terenów mieszkaniowych w powierzchni ogólnej można zauważyć, że jeszcze bardziej niż w roku 2012 widoczny jest pierścień gmin wokół Poznania, które mają wyższy udział tychże terenów.

Przeprowadzono również analizę porównującą wzrost udziału terenów mieszkaniowych w powierzchni ogólnej w Poznaniu i powiecie poznańskim w 2020 roku w stosunku do roku 2012 (ryc. 4). Wzrost udziału terenów mieszkaniowych występuje w każdej z analizowanych jednostek. Największy dotyczy miast: Luboń (2,44 punktu procentowego – p.p.), Kórnik (2,00 p.p.) i Mosi-

Tabela 3. Wzrost udziału terenów mieszkaniowych w powierzchni ogólnej w Poznaniu i powiecie poznańskim w 2020 roku w stosunku do roku 2012

Jednostka	Procentowy udział terenów mieszkaniowych w powierzchni całkowitej w 2012 roku	Procentowy udział terenów mieszkaniowych w powierzchni całkowitej w 2020 roku	Wzrost udziału terenów mieszkaniowych w 2020 roku w stosunku do roku 2012
Murowana Goślina ob. wiejski	0,78	0,87	0,09
Stęszew ob. wiejski	0,90	1,01	0,11
Kostrzyn ob. wiejski	0,75	0,96	0,21
Pobiedziska ob. wiejski	1,12	1,34	0,23
Buk ob. wiejski	0,81	1,06	0,25
Buk miasto	21,96	22,30	0,34
Mosina ob. wiejski	1,95	2,35	0,39
Suchy Las	2,33	2,76	0,42
Murowana Goślina miasto	10,67	11,25	0,58
Swarzędz miasto	30,86	31,47	0,61
Kleszczewo	0,85	1,51	0,66
Czerwonak	2,99	3,71	0,72
Kórnik ob. wiejski	1,81	2,58	0,76
Tarnowo	4,76	5,79	1,03
Stęszew miasto	13,36	14,41	1,05
Poznań	12,49	13,57	1,08
Kostrzyn miasto	15,54	16,65	1,11
Swarzędz ob. wiejski	3,01	4,17	1,17
Rokietnica	3,16	4,38	1,22
Dopiewo	3,41	4,70	1,30
Puszczykowo	18,39	19,73	1,34
Pobiedziska miasto	11,52	12,99	1,46
Komorniki	5,23	6,80	1,57
Mosina miasto	16,74	18,44	1,70
Kórnik miasto	13,36	15,36	2,00
Luboń	24,43	26,87	2,44

Źródło: opracowanie własne.

na (1,70 p.p.), następnie gminy wiejskiej Komorniki (1,57 p.p.). Z kolei najniższym wzrostem charakteryzują się obszary wiejskie Murowanej Gośliny (0,09 p.p.), Stęszewa (0,11 p.p.) oraz Kostrzyna (0,23 p.p.). Mimo ogólnego wzrostu udziału terenów tego typu w powiecie poznańskim (0,63 p.p.), zauważalny jest większy wzrost w miastach powiatu (średnia – 1,26 p.p.) niż w Poznaniu (1,08 p.p.) oraz na obszarach wiejskich (0,63 p.p.).

## Podsumowanie

Mieszkowski i Mills (1993) jako jedne z przyczyn suburbanizacji wskazują: innowacje transportowe oraz spadek kosztów ich eksploatacji, budowę autostrad, lokalizację firm i zakładów pracy na przedmieściach. Podkreślają również, że proces ten wzmacniał się samoczynnie, wraz z lokalizacją dużych pracodawców na obrzeżach miast ich pracownicy podążali za nimi. Autorzy podkreślają też, że proces suburbanizacji prowadzi



Fot. Julia Pilipiec





Fot. Patrycja Napierkowska

do problemów fiskalnych i społecznych miast centralnych, co może objawiać się poprzez wysokie podatki, niską jakość szkół publicznych i innych usług publicznych, przestępczość, zatłoczenie i niski poziom jakości środowiska. Z jednej strony problemy te powodowane są postępującą urbanizacją, z drugiej natomiast prowadzą do niej.

Proces suburbanizacji stopniowo wywołuje zmiany w strukturze użytkowania gruntów i przekształcanie ich z gruntów rolniczych w zurbanizowane. Zdaniem Lopeza i in. (1988) suburbanizacja wywarła znaczący wpływ na społeczne i polityczne otoczenie rolników oraz gospodarstw. Maik (1997) podkreśla, że aspekt przestrzenny suburbanizacji dotyczy z kolei coraz większego zainwestowania infrastrukturalnego oraz przekształcania krajobrazu w tzw. miejski. Rozprzestrzenianie się form miejskich na obszary wiejskie ma swój wyraz w odmiennym krajobrazie, w którym obok gospodarstw wiejskich współistnieją zabudowa willowa wraz z drobnymi zakładami produkcyjnymi i usługowymi. Jest to najbardziej widoczne na obszarach metropolitalnych, gdzie na dużych przestrzeniach można obserwować dynamiczną zmienność i intensywność form zagospodarowania.

Urbanizacja przestrzenna niesie też sporo negatywnych konsekwencji. Należy do nich często występujący bezład przestrzenny, wynikający z zabudowywania tylko niektórych gruntów, co jest uzależnione od ich podaży na rynku i ceny oraz wątpliwej jakości regulacji prawnych. Zbyt duże rozpraszanie zabudowy powoduje wzrost kosztów dojazdu, kosztów środowiskowych, kosztów

budowy infrastruktury i zużycia energii na realizację bieżących potrzeb mieszkańców. Duża liczba rozproszonych domów jednorodzinnych generuje większą emisję pyłów, z kolei częstsze użytkowanie samochodów przyczynia się do większego zanieczyszczenia spalinami. Częściej na terenach rozwojowych brakuje infrastruktury społecznej, a spora część dróg nie jest utwardzona, generując dodatkowe koszty (Karzyński 2005, Szmytkowska, Masik 2005).

Heffner (2015) zauważa, że tereny rolne lub już odrolnione obszarów wiejskich będą z pewnością poddawane presji suburbanizacji w przyszłości. Aby miał miejsce wielokierunkowy rozwój społeczno-gospodarczy osiedli wiejskich, muszą występować korzystne uwarunkowania rozwoju tych obszarów. Należą do nich: dobra dostępność komunikacyjna wsi, czytelny, utwardzony system dróg i ulic oraz zwarta zabudowa ułatwiająca integrację infrastrukturalną oraz społeczną.

## Literatura

Hamilton F.E., Dimitrovska Andrews K., Pichler-Milanovic N. 2005. Transformation of Cities in Central and Eastern Europe: Towards Globalization. United Nations University Press.

Hirt S.A. 2013. Whatever happened to the (post) socialist city? *City*, 32: 29–38.

Kaczmarek T. 2017. Dynamika i kierunki rozwoju suburbanizacji rezydencjalnej w aglomeracji poznańskiej. *Acta Universitatis Lodzianensis, Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 27: 81–98.

Lisowski A., Grochowski M. 2009. Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy i konsekwencje. Ekspertyzy do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 217–281.

Lopez R.A., Adelaja A.O., Andrews M.S. 1988. The Effects of Suburbanization on Agriculture. *American Journal of Agricultural Economics*, 70, 2: 346–358.

Lorens P. 2005. Problem suburbanizacji. *Biblioteka Urbanisty*, 7. Warszawa.

Maik W. 1997. Podstawy geografii miast. UMK, Toruń.

Masik G. 2018. Suburbanizacja demograficzna i przestrzenna na Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot. *Studia Obszarów Wiejskich*, 50: 155–170.

Miczyńska-Kowalska M. 2019. Suburbanizacja strefy podmiejskiej Lublina. *Roczniki Naukowe Ekonomii Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich*, 106: 72–86.

Mieszkowski P., Mills E.S. 1993. The Causes of Metropolitan Suburbanization. *Journal of Economic Perspectives*, 7, 3: 135–147.

Rebernik D. 2005. Urbanization trends and processes of population change in the Lubljana Urban Region in the 1990s. *Geografia Polonica*, 78: 67–78.

Słodczyk J. 2012. Historia planowania i budowy miast. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.

Stanilov K. 2007. Housing trends in Central and Eastern European cities during and after the period of transition. [W:] K. Stanilov i in. (red.), *The Post-Socialist City Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism Series*. *GeoJournal Library*, 92: 173–190.

Staszewska S. 2013. Urbanizacja przestrzenna strefy podmiejskiej polskiego miasta. *Bogucki Wyd. Nauk.*, Poznań.

Zborowski A., Chaberko T., Kretowicz P. 2011. Procesy suburbanizacji rezydencjonalnej w regionie miejskim Krakowa. Przemiany społeczno-przestrzenne. [W:] J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz (red.), *Regiony miejskie w Polsce. Dwadzieścia lat transformacji*. Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 52–56.

Maria Michałowska

# Dynamiczne zmiany urbanistyczne na przykładzie peryferyjnej dzielnicy Warszawy

studentka III roku kierunku gospodarka przestrzenna, Politechnika Warszawska, Wydział Geodezji, Kartografii, maria.michalowska@rtsys.nazwa.pl

Migracje ludności na tereny peryferyjne to obecnie powszechne zjawisko charakterystyczne dla wielu polskich miast. Chęć posiadania własnej nieruchomości, perspektywa bliskości zieleni i spokoju, poczucie, że centra miast są nieprzyjazne dla mieszkańców, a także względy finansowe wzmocniły ruchy ludności w kierunku przedmieść. Zjawisko to jest charakterystyczne również dla Warszawy. Procesy urbanistyczne oraz zagospodarowanie wielu obszarów stolicy, w szczególności strefy podmiejskiej, przebiegały bezplanowo. Nowa zabudowa często powstawała na byłych terenach rolnych, pozbawionych sieci ulicznej i podstawowej infrastruktury technicznej. Istniejące podziały własnościowe utrudniały przeprowadzenie racjonalnej parcelacji, co doprowadziło do degradacji znacznych obszarów, utraty ich walorów krajobrazowych, a jednocześnie nie uzyskały one miejskiej tożsamości. Jednym z przykładów pręźnie rozwijających się przedmieść są zachodnie tereny dzielnicy Wawer.

Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego Warszawy dla stref przedmieść obejmuje obszary usytuowane na obrzeżach miasta. To tereny wymagające podporządkowania sposobu i form zagospodarowania warunkom wynikającym z ochrony wartości przyrodniczych i środowiskowych. Występują tu duże powierzchnie gruntów użytkowanych rolniczo, z rozproszoną zabudową mieszkaniową, oraz zwarte kompleksy leśne z enklawami zabudowy jednorodzinnej. Najmniejszy udział terenów zabudowanych i zurbanizowanych względem powierzchni występuje w dzielnicach: Białołęka, Wesoła, Wa-

wer i Wilanów, dzielnicami w całości zaliczonymi do sfery przedmieść są: Wesoła i Wawer.

Dzielnica Wawer to obszar włączony w granice administracyjne m. st. Warszawy stosunkowo późno, w latach 50. XX wieku. W latach 1960–1994 teren ten stanowił część Pragi Południe, a w 2002 roku został przekształcony w samodzielną dzielnicę. Wawer to największa dzielnica stolicy o powierzchni prawie 80 km<sup>2</sup>, a zarazem o najmniejszej gęstości zaludnienia, wynoszącej około 969 os./km<sup>2</sup>. Od północy graniczy z dzielnicami Praga Południe, Rembertów, Wesoła, od wschodu z Wesołą i gminą Wiązowna, od południa z Józefowem, a od zachodu granicą dzielnicy jest rzeka Wisła. Wawer charakteryzuje się rozproszoną zabudową jednorodziną z funkcjami usługowymi, a znaczną część dzielnicy zajmują tereny chronione. W strukturę dzielnicy wchodzi 12 osiedli o różnym stopniu urbanizacji. Obszarami o największym stopniu zurbanizowania z dostępem do infrastruktury technicznej są: Marysin Wawerski, Anin oraz Międzyzylesie. Natomiast do obszarów o słabej urbanizacji możemy zaliczyć, położone w zachodniej części dzielnicy, m.in. Zerzeń i Nadwiśle, wzdłuż Wału Miedzeszyńskiego.

Dynamiczny rozwój Wawra nastąpił w dwudziestolecie międzywojennym jako miejscowości lotniskowej, popularnej ze względu na niedużą odległość od stolicy i atrakcyjność cen. Przyczyniła się do tego również budowa tzw. Linii Otwockiej, która ułatwiała dojazd ze stolicy. Niestety linia kolejowa zdominowała strukturę przestrzenną tych obszarów.

Równolegle wzdłuż Wisły powstała trasa Wał Miedzeszyński, wzdłuż które-

go rozpoczął się ruch osadniczy, oparty na komunikacji autobusowej i samochodowej. Pomiędzy tymi ciągami komunikacyjnymi rozciągały się tereny otwarte, często rolnicze, o rzadkiej zabudowie. Obecnie tereny te są niejednorodne, podlegają żywiołowemu procesowi zabudowy i różnorodnym przeobrażeniom.

Wawer coraz bardziej nabiera cech zintegrowanej dzielnicy mieszkaniowej, nie mając jednocześnie wykryształizowanej całościowej struktury przestrzennej. Do 2020 roku zostało uchwalonych dziewięć miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a w trakcie przygotowania jest dwadzieścia innych dokumentów. Pomimo rozpoczętych prac nad sporządzeniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszar ten nadal zabudowuje się głównie w oparciu o decyzje o warunkach zabudowy, oparte na analizie tzw. „dobrego sąsiedztwa”. Daje to dużą swobodę w lokalizacji nowych inwestycji, jak również prowadzi do powstawania chaosu przestrzennego.

Nie tylko brak jednolitego planu zagospodarowania przestrzennego dla dzielnicy jest znaczącym problemem. Obszar ten zmaga się z wieloma problemami funkcjonalno-przestrzennymi, tj.: niskim dostępem do sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, z koniecznością korzystania z własnych ujęć wody i szamb, złą przejezdnością większości ciągów komunikacyjnych, w niewystarczający sposób powiązanych z układem komunikacyjnym innych części Warszawy, brakiem chodników i oświetlenia ulic, zbyt małą liczbą miejsc parkingowych, niedrożnym systemem komunikacji miejskiej, brakiem szkieletu urba-



Ryc. 1. Enklawa domków szeregowych na wawerskim Zerzaniu. Jest to przykład powstania zabudowy na dawnych, długich działkach rolnych z drogą wewnętrzną (fot. archiwum Marii Michałowskiej)

nistycznego, a także powstawaniem zamkniętych enklaw monofunkcyjnych osiedli, na długich działkach porolniczych. Ważnym problemem są również kwestie społeczne: brak wystarczającej liczby miejsc w placówkach edukacyjnych, niedostosowanych do osiedlania się dużej liczby rodzin z małymi dziećmi, brak przestrzeni publicznych z kompleksami sportowymi i zieleńcami, brak wspólnych przestrzeni miejskich mogących podtrzymywać relacje sąsiedzkie, brak usług publicznych oraz wzrost niezadowolonych mieszkańców z warunków życia w dzielnicy.

Z drugiej strony Wawer jest dzielnicą, w której powstaje wiele nowych inwestycji zarówno prywatnych inwestorów, jak i deweloperskich. Widoczne są działania zmierzające do poprawy obsługi transportu publicznego, wykształcają się centra dzielnicowe i lokalne, a także rozbudowują ośrodki edukacyjne. Problemy komunikacyjne w dużym stopniu może rozwiązać nowo otwarta Obwodnica Południowa Warszawy, znajdująca się w południowej części omawianej dzielnicy.

Ważną kwestią jest również większa kontrola nad wydawaniem decyzji o warunkach zabudowy oraz uregulowanie działań podczas wykupu gruntów pod inwestycje celu publicznego zgodnie z planami zagospodarowania przestrzennego przekształcając i ulepszając istniejącą strukturę. Jest to istotne dla określenia charakteru i przyszłej tożsamości przestrzennej, a także zdefiniowania całościowego modelu dalszego rozwoju dzielnicy. Przekształcenie terenów porolniczych w obszary budowlane powinno być planowane i przeprowadzane równoległe z pracami planistycznymi i infrastrukturalnymi.

Obecny Wawer to dzielnica o dużych walorach środowiska naturalnego, coraz lepiej skomunikowana z centrum stolicy, o dużym potencjale lokalnej społeczności. Przy wykorzystaniu tych mocnych stron oraz odpowiedniej gospodarce przestrzennej może stać się jedną z lepiej postrzeganych części Warszawy, o wysokiej ja-

kości życia i harmonijnej zabudowie, z elementami miejskiej infrastruktury.

## Literatura

- Chmielewski J. 2016. Teoria i praktyka planowania przestrzennego. Urbanistyka Europy. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Domaradzki K. 2016. Przestrzeń Warszawy. Tożsamość miasta a urbanistyka. Muzeum Powstania Warszawskiego, Warszawa.
- Polkowska D. 2010. Kształtowanie przestrzeni publicznych nowych zespołów mieszkaniowych jednorodzinnych na przykładzie sfery przedmieść Warszawy. Czasopismo Techniczne, Architektura, s. 147–153. <http://rewitalizacja.um.warszawa.pl> (dostęp: 19.01.2021).
- <http://wawer.warszawa.pl/pl> (dostęp: 19.01.2021).
- <http://www.architektura.um.warszawa.pl/plany> (dostęp: 19.01.2021).
- <https://www.bip.warszawa.pl/dokumenty/> (dostęp: 20.01.2021).

Karol Piątkowski, Adrian Linkowski

# Współczesne problemy dawnych przedmieść na przykładzie Bydgoskiego Przedmieścia w Toruniu

studenci kierunku zintegrowane planowanie rozwoju, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wydział Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, karolpiat5@gmail.com, adrlin1@st.amu.edu.pl

## Wprowadzenie

Suburbanizacja to jedna z kilku faz rozwoju ośrodków miejskich, która polega na odpływie ludności miejskiej z centrum miasta do jego strefy podmiejskiej. Zjawisko to na Bydgoskim Przedmieściu sięga XVIII wieku, z największą jego dynamiką w czasach pruskich (1815–1920) pod koniec XIX wieku. Z tego okresu pochodzą założenia układu urbanistycznego dzielnicy, który zachował się do dziś z ciekawą pod względem architektonicznym zabudową. Współcześnie dawne przedmieścia stały się dzielnicami śródmiejskimi i w związku z tym utraciły częściowo swoją podmiejską atrakcyjność. Szansą na ponowne ożywienie tych obszarów jest realizacja projektów rewitalizacyjnych w sferze społecznej, infrastrukturalnej i środowiskowej.

Głównym celem opracowania jest analiza zmian w zakresie prowadzenia polityki przestrzennej na dawnym przedmieściu Torunia w okresie ostatnich 200 lat, biorąc pod uwagę kształtowanie miejskiej struktury sieci osadniczej oraz jakość przestrzeni publicznej w kontekście rozmieszczenia obszarów rekreacyjno-wypoczynkowych, w tym zieleni miejskiej.

## Bydgoskie Przedmieście sprzed lat

Bydgoskie Przedmieście jest dzielnicą położoną w zachodniej części Torunia. Od zachodu graniczy z osiedlem Starotoruńskie Przedmieście, od północy z Bielanami i Chełmińskim

Przedmieściem, od wschodu ze Starym Miastem, a od południa z Podgórzem. Południową jej granicę wyznaczono wzdłuż koryta rzeki Wisły.

W średniowieczu obszar dzisiejszego Bydgoskiego Przedmieścia zamieszkały był przez flisaków i rybaków w okolicy Rybaki. W pobliżu osiedla wydobywano glinę, która wykorzystywana była jako materiał budowlany w cegielni. Z inicjatywy Johanna Gottlieba Schultza w 1797 roku powstał ogród zoobotaniczny, który funkcjonuje przy ul. Bydgoskiej do dzisiaj<sup>1</sup>. Analizowany obszar stanowił wtedy część Starotoruńskiego Przedmieścia, a koncentracja ludności była bardzo niewielka<sup>2</sup>.

Z powodu braku możliwości przeznaczenia nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową w granicach Starego Miasta w drugiej połowie XIX wieku doszło do migracji ludności miejskiej w kierunku zachodnim, poza mury miasta. Bydgoskie Przedmieście było pierwszą dzielnicą kompleksowo zagospodarowaną w przestrzeni miejskiej pod funkcję mieszkaniową, głównie wzdłuż ul. Bydgoskiej. W 1872 roku państwo pruskie przyznało Toruniowi rangę strategiczną twierdzy I stopnia. W ten sposób doszło do rozbudowy budownictwa mieszkalnego w konstrukcji szachulcowej. Założono także dużą liczbę tartaków, które przerabiały drewno z okolicznych lasów do budowy nowych fortyfikacji. Ponadto obszar pomiędzy ulicami Mickiewi-

cza, Reja i Asnyka przeznaczono pod budowę koszar ułanów. Po II wojnie światowej zaadaptowano je do funkcji mieszkaniowej. A w okolicy ul. Sienkiewicza i ul. Fałata założono koszary piechoty, które pełnią funkcje wojskowe do czasów współczesnych<sup>3</sup>.

W 1889 roku opracowano plan zabudowy oparty na szachownicowym układzie ulicznym. Dzielnicą pełniła zawsze funkcję mieszkaniową i rekreacyjną. Dominujący okres przyrostu zabudowy mieszkaniowej odnotowano na przełomie XIX i XX wieku, kiedy zniesiono większość ograniczeń budowlanych<sup>4</sup>. Wtedy wykształciły się struktury przestrzenno-funkcjonalne ul. Mickiewicza (m.in. koszary) i ul. Sienkiewicza (w tym budynki szkolne). Z tego okresu pochodzi duża liczba kamienic czynszowych, którą ozdabiają liczne detale architektoniczne i motywy dekoracyjne. Przy ul. Bydgoskiej i ul. Konopnickiej powstały także reprezentatywne wille z ogrodami, które były zamieszkiwane przez osoby zamożne<sup>5</sup>. W 1891 roku zrealizowano inwestycję polegającą na rozszerzeniu ul. Bydgoskiej (dawny trakt konny) i wybudowaniu wzdłuż niej linii tramwajowej, obsługującej ruch pasażerski Starówki, i połączenia jej z zajezdnią tramwajową przy ul. Sienkiewicza 24/26 (ryc. 1)<sup>6</sup>. Na początku XX wieku przez północną część dzielnicy prze-

<sup>3</sup> <http://www.turystyka.torun.pl/art/132/bydgoskie-przedmiescie.html>

<sup>4</sup> <http://www.turystyka.torun.pl/art/132/bydgoskie-przedmiescie.html>

<sup>5</sup> <https://visittorun.com/pl/content/bydgoskie-przedmie%C5%9Bcie>

<sup>6</sup> [https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoskie\\_Przedmie%C5%9Bcie#cite\\_note-4](https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoskie_Przedmie%C5%9Bcie#cite_note-4)

<sup>1</sup> [https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoskie\\_Przedmie%C5%9Bcie#cite\\_note-4](https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoskie_Przedmie%C5%9Bcie#cite_note-4)

<sup>2</sup> <http://www.turystyka.torun.pl/art/132/bydgoskie-przedmiescie.html>

biegała linia kolejowa relacji Czarno-wo–St. Toruń-Północ. Na północ od niej małe gospodarstwa domowe obsługiwały małe arealy.

Do 1939 roku Bydgoskie Przedmieście było zamieszkiwane przez elity – urzędników, przemysłowców, wojskowych wysokiej rangi, kupców, inteligencję. Po II wojnie światowej władze komunistyczne PRL zdecydowały się wysiedlić większość zamożnych właścicieli, a mieszkania otrzymały bezdomne rodziny. Znaczną część dzielnicy zamieszkuje uboga ludność, która z powodu zbyt niskich kwalifikacji zawodowych lub braku wykształcenia wyższego ma duże problemy z wejściem na rynek pracy i korzysta z pomocy społecznej. Mimo to dzielnica zachowała swój dawny urok architektoniczny do dziś<sup>7</sup>.

Walory przyrodniczo-krajobrazowe Bydgoskiego Przedmieścia podkreślają od początku jej istnienia założenia parkowe. Dzielnica miała dostęp do stref zieleni i dawała komfort otwartych terenów nadwiślanych (ryc. 2). Kompleksy leśne rozciągały się pomiędzy rejonem obecnych ulic: Broniewskiego, Okrężnej, Gagarina, częściowo Reja, Łukasiewicza i Fałata oraz Reja, Gagarina, Sienkiewicza i Fałata. Po II wojnie światowej wycięto fragmentami lasy, a odzyskane grunty przeznaczono pod budowę zabudowy mieszkaniowej.

Na niemieckiej mapie Messtischblatt – arkusz Thorn z 1909 roku obszar Bydgoskiego Przedmieścia charakteryzuje się wysokim udziałem zieleni miejskiej i zintegrowany jest z pozostałą częścią terenu. W południowej części dzielnicy znajduje się park Miejski o powierzchni 25 ha, który jest największym i najstarszym parkiem otwartym w Toruniu. Został on założony w stylu angielskim w 1817 roku na dawnych terenach pocegielnianych<sup>8</sup>. Rozciąga się od ul. Konopnickiej na wschodzie do ul. Przybyłowskiego na zachodzie. Park ten



Ryc. 1. Ul. Mickiewicza – początek XX wieku

Źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoskie\\_Przedmie%C5%9Bcie](https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoskie_Przedmie%C5%9Bcie) (dostęp: 21.01.2021).

znajduje się na lekko pofałdowanym terenie, który opada w kierunku równiny zalewowej Wisły. Cechuje go połączenie regularnych układów (sadzawka, klomby, kwietniki) z elementami form krajobrazowych (grupa zagajników, drzew, lasków wśród otwartych zieleńców), między którymi poprowadzono kręte ścieżki. Równoległe wzdłuż tych szlaków wyrobiska na obszarach poeksploatacyjnych cegielni zostały wypełnione wodą. Aleje, przy których nasadzono różnorodność drzew i krzewów, przecinają partie lasu. Zbocze terasy nadzalewowej porastają drzewa liściaste i iglaste<sup>9</sup>. Na niewielkim areale zachował się stary drzewostan leśny z początku lat 20. XX wieku. Jego północną granicę ustalono wzdłuż południowej strony ul. Bydgoskiej. Oprócz tego lasy zachowały się w północno-wschodniej części analizowanego obszaru w pobliżu ul. Balonowej i ul. Kraszewskiego.

Z uwagi na zwarty charakter zabudowy mieszkaniowej w dzielnicy nie było zbyt dużo wolnych przestrzeni pod rozwój zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w latach 70. XX wieku. Bloki i wieżowce z wielkiej płyty powstały jedynie przy dostępnych nieruchomościach przy ulicach Gagarina, Słowackiego i Kraszewskiego.

<sup>9</sup> <http://toruntour.pl/4658/park-na-bydgoskim-przedmiesciu-torun>

## Współczesne problemy dzielnicy

Obszar Bydgoskiego Przedmieścia charakteryzuje się dobrą dostępnością komunikacyjną i rozwiniętą siecią dróg kołowych. Główny układ komunikacyjny tworzą ulice: Broniewskiego, Bydgoska, Chopina, Gagarina, Kraszewskiego, Mickiewicza, Sienkiewicza, Słowackiego, Reja oraz Rybaki. Przez analizowany teren, w jego północnej części, wzdłuż ul. Kraszewskiego, przebiega droga krajowa nr 80 relacji Toruń–Bydgoszcz. Jest on bardzo dobrze skomunikowany środkami publicznej komunikacji zbiorowej w zakresie obsługi ruchu pasażerskiego, głównie niskoemisyjnym taborom tramwajowym, z innymi jednostkami urbanistycznymi w granicach administracyjnych miasta.

Dostępność przestrzenną przystanków publicznego transportu zbiorowego w Toruniu określono jako dobrą, szczególnie w centrum i w okolicy ul. Reja. Na niekorzyść komunikacji autobusowej działają ograniczenia prędkości w centrum miasta, wynikające z problemu kongestii transportowej na moście drogowym im. Józefa Piłsudskiego i ul. Kraszewskiego. Dużym problemem jest niezadowolający stan techniczny ulic osiedlowych, brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych wzdłuż ul. Mickiewicza i ul. Słowackiego oraz niski stopień in-

<sup>7</sup> <https://www.rmf.fm/bajeczna-polska/show,357,bydgoskie-przedmiescie-secesyjny-klimat-w-cieniu-starowki.html>

<sup>8</sup> <https://www.torun.pl/pl/srodowisko/miejskie-parki-i-skwery/park-miejski-na-bydgoskim-przedmiesciu>

tegracji ciągów pieszo-rowerowych. Aktualnie trwają prace projektowe związane z kompleksową przebudową ul. Mickiewicza.

Bydgoskie Przedmieście zostało wskazane w dokumentach lokalnych, takich jak: „Strategia rozwoju miasta do roku 2020 z uwzględnieniem perspektywy rozwoju do 2028 roku”, „Lokalny program rewitalizacji miasta Torunia na lata 2007–2015” i gminny program rewitalizacji pn. „Program rewitalizacji Torunia do roku 2023”, jako obszar zdegradowany.

Bydgoskie Przedmieście zamieszkiwały w 2020 roku 21 874 osoby, co stanowiło 12,1% ludności Torunia. W Ewidencji Bieżącej Urzędu Miasta Torunia rejestruje się odpływ ludności miejskiej na obszary podmiejskie, a miasto ma zasoby komunalne, które cechują się złym stanem technicznym i niskim standardem. Z dostępnych danych wynika, że w latach 2015–2020 nastą-

pił ubytek liczby mieszkańców w dzielnicy o 16,8%. W ostatnich latach obserwuje się w Toruniu systematycznie postępujący proces starzenia się populacji, głównie w centrum miasta. Na przykład według danych z BDL GUS indeks starości demograficznej zwiększył swoją wartość w ośrodku miejskim w okresie 2000–2019 o 72,7% (z 68,9 do 141,6%).

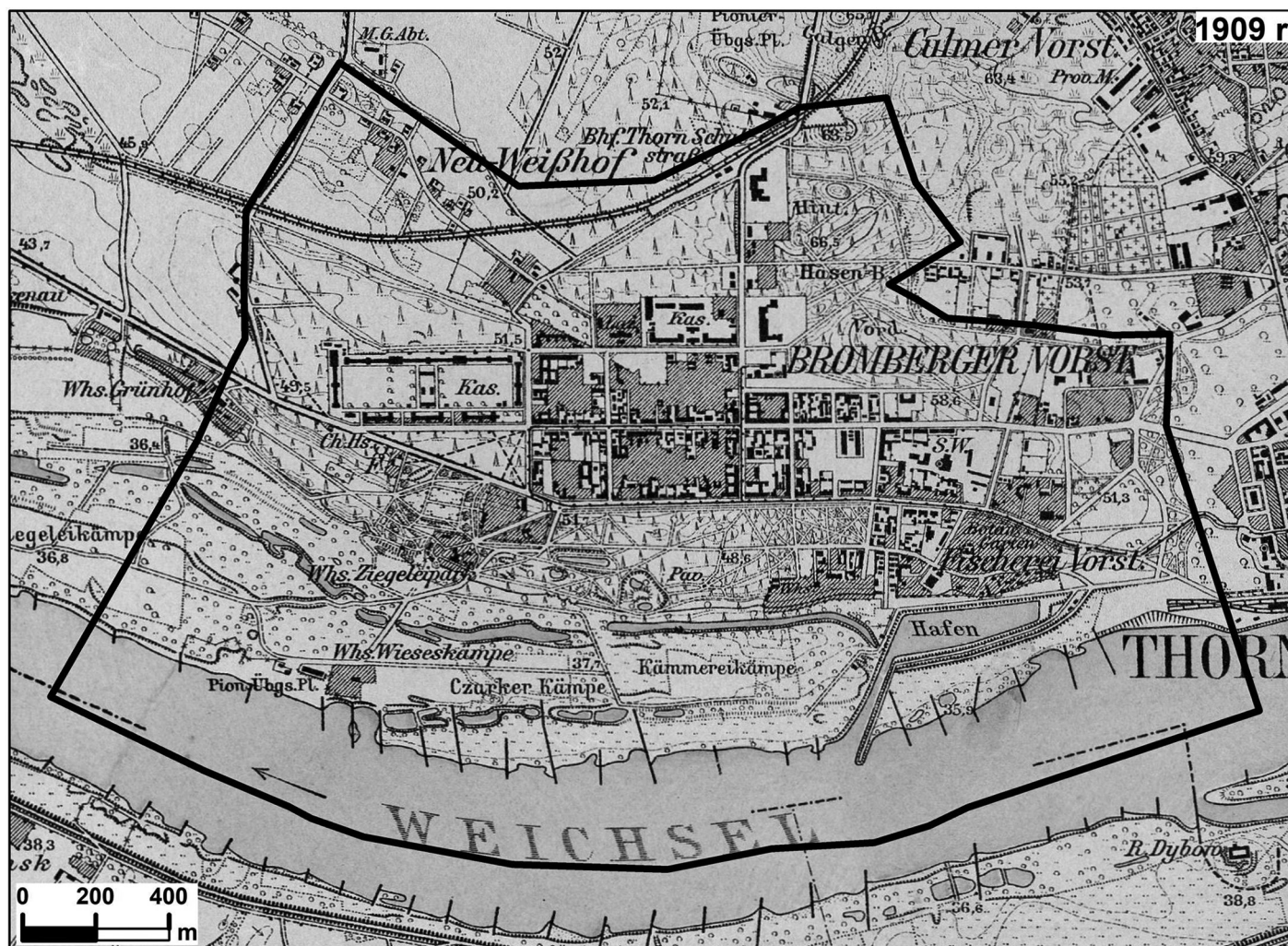
W „Programie rewitalizacji Torunia do roku 2023” wśród głównych problemów dzielnicy, którą zakwalifikowano do obszaru rewitalizacji, wskazano:

- niski standard budynków mieszkalnych i użyteczności publicznej oraz przestrzeni publicznych,
- wysoką liczbę bezrobotnych wśród kobiet,
- niestabilną sytuację ekonomiczną i mieszkaniową.

W dzielnicy prowadzone są projekty rewitalizacyjne w sferze społecznej (termomodernizacja budynków miesz-

kalnych) i infrastrukturalnej. Niektóre przedsięwzięcia rewitalizacyjne dotyczą modernizacji lub remontu budynków mieszkalnych i kamienic, służącej aktywizacji seniorów i podniesieniu kwalifikacji zawodowych.

Obszar Bydgoskiego Przedmieścia charakteryzuje się przesyconie zabudowy deweloperskiej i niskim udziałem nasadzenia zieleni miejskiej pomiędzy nią. Zgodnie z zapisami „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia” tereny zabudowy wielorodzinnej wzdłuż ulic Gagarina i Reja wymagają poprawy estetyki budynków i kształtowania przestrzeni publicznej. Wśród kierunków działań wskazano w tej strefie integrację ciągu pieszego wzdłuż ul. Słowackiego, na odcinku pomiędzy ulicami Sienkiewicza i Kochanowskiego z przyległymi terenami przy ul. Mickiewicza i ul. Broniewskiego. Urbaniści z Miejskiej Pracowni Urbanistycznej za-



Ryc. 2. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Bydgoskiego Przedmieścia w 1909 roku

Źródło: opracowano w programie ArcGiS-ArcMap 10.7.1. na podstawie niemieckiego arkusza Thorn (Godło: 2977) mapy Messtichblatt w skali 1:25 000.

proponowali pomiędzy ulicami: Szosa Okrężna–Gagarina–Reja–Broniewskiego m.in. wprowadzenie pnączy przy istniejącym układzie komunikacji drogowej oraz zieleni wielopiętrowej. Planiści zwracają uwagę na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez integrację ścieżek rowerowych wzdłuż ul. Bydgoskiej z Szosą Chełmińską i zwiększenie liczby miejsc parkingowych przy drogach osiedlowych.

Mieszkańcy dzielnicy, w tym seniorzy, mają także możliwość skorzystania ze znajdujących się w okolicy terenów rekreacyjno-wypoczynkowych. Nieodpowiedzialna polityka przestrzennawładz miejskich spowodowała jednak powstanie konfliktów przestrzennych pomiędzy funkcją mieszkaniową (w granicy równiny zalewowej Wisły) a rekreacyjną (ryc. 3). Proces ten jest szczególnie widoczny w południowej części Bydgoskiego Przedmieścia, w pobliżu Martówki.

Procesy niekontrolowanego rozlewania się zabudowy letniskowej w dzielnicy powodują przerwanie ciągłości funkcji rekreacyjnej. Obecnie bardzo dużą barierą przestrzenną, ograniczającą dostęp do otwartych terenów nadwiślanych, jest przeznaczenie gruntów w granicach równiny zalewowej Wisły pod tę zabudowę. W 2011 roku władze miejskie zatwierdziły w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla terenu położonego na Bydgoskim Przedmieściu w Toruniu, ograniczonego ulicami: Szosa Bydgoska, Bydgoska, Danielewskiego, Rybaki oraz ujściem Portu Zimowego, linią brzegową Wisły i terenami rezerwowanymi pod zachodnią przeprawą mostową, możliwość budowy domków letniskowych na nieruchomościach ogrodów działkowych w pobliżu ulic Przybyszewskiego i Popiełuszki, które znajdują się na obszarach zalewowych. We wstęp-

nej ocenie ryzyka powodziowego na platformie Informatycznego Systemu Osłony Kraju ISOK tereny te zakwalifikowano jako takie, w których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat (Q10%). Warto dodać, że granica fali powodziowej pokrywa się z południową granicą parku Miejskiego na Bydgoskim Przedmieściu i dosięga Martówki, a także północnej granicy strefy ogródków działkowych wyznaczonej w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia”, przyjętym uchwałą nr 805/2018 Rady Miasta Torunia z dnia 25 stycznia 2018 roku. Jednym z kluczowych obszarów działań planistów powinno być zaproponowanie władzom miasta instrumentów planistycznych, w których znajdzie się zapis dotyczący ochrony terenów zalewowych przed ich przeznaczeniem pod zabudowę letniskową.



Ryc. 3. Bydgoskie Przedmieście w roku 2019

Źródło: opracowano w programie ArcGIS-ArcMap 10.7.1. na podstawie ortofotomapy.

Obszary nadwiślane charakteryzują się niższym udziałem procentowym zieleni miejskiej w porównaniu do ich zasięgu przestrzennego wyznaczonego na niemieckiej mapie Messtischblatt – arkusz Thorn z 1909 roku. Ważną rolę w kształtowaniu mikroklimatu Bydgoskiego Przedmieścia pełni park Miejski. Dlatego Urząd Miasta Torunia zaproponował w „Programie rewitalizacji Torunia do roku 2023” projekty polegające na dalszej rewitalizacji zabytkowego parku Miejskiego. Roboty publiczne dotyczą głównie adaptacji przestrzeni publicznej, w tym terenów w pobliżu Martówki, do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych. W obrębie parku powstają nowe elementy małej architektury i odnowione aleje. Ponadto nastąpi poprawa bezpieczeństwa publicznego w okolicach ul. Przybyszewskiego poprzez wyznaczenie miejsc parkingowych, wiat rowerowych oraz organizacji systemu monitoringu wizyjnego.

Badania naukowe hydrologów z Uniwersytetu Mikołaja Kopernika wskazują, że zachodzą zmiany hydrologiczne w obrębie równiny zalewowej Wisły wskutek presji zabudowy letniskowej. W okresie ostatnich 100 lat obserwuje się procesy zmniejszania powierzchni starorzeczy, które są położone w granicach administracyjnych Torunia, w tym Bydgoskiego Przedmieścia (Piątkowski 2017). W południowej części, w obrębie Błoni Nadwiślanych, ukształtowało się starorzecze miejskie Martówka (Martwa Wisła). Powstało ono w wyniku zabiegów regulacyjnych Wisły wskutek przegrodzenia bocznych odnóg ostrogami i przetamowaniami (Glazik, Kubiak-Wójcicka 2006). W pobliżu starorzecza położone są od strony wschodniej Port Zimowy, a od zachodu ogrody działkowe (przy ul. Przybyszewskiego). Martówka jest miejscem rekreacji, wypoczynku i użytkowana przez wędkarstwo oraz turystykę. Teren w okolicach zbiornika wodnego został zagospodarowany przez władze miejskie – wybudowano tu plac zabaw, boisko sportowe oraz przygotowano miejsca do grillowania. We wschodniej części starorzecza strefa brzegowa porośnięta jest ze społeczeństwem trzciny, szuwarów i oczeretów (Piątkowski 2017).

## Podsumowanie

Zagospodarowanie przestrzenne Bydgoskiego Przedmieścia oparte było w okresie pruskim na zrównoważonym rozwoju obszarów zabudowy mieszkaniowej, zintegrowanych z otwartymi terenami rekreacyjnymi. Po II wojnie światowej tereny mieszkalne powstały na dostępnych gruntach rolniczych wolnych od zabudowy (m.in. okolice ul. Gagarina). W ciągu ostatnich lat zmniejszyła się powierzchnia terenów rekreacyjnych w granicach dzielnicy wobec intensywnego rozlewania się zabudowy. W dokumentach planistycznych i strategicznych na wszystkich szczeblach zarządzania władze samorządowe muszą wprowadzić zapis dotyczący ochrony otwartych terenów rekreacyjno-wypoczynkowych przed nadmierną presją zabudowy mieszkaniowej, szczególnie w pobliżu koryta Wisły i gruntów leśnych przed wycinką.

Po zmianie struktury własnościowej mieszkań w okresie PRL obserwuje się postępujące procesy starzenia się społeczeństwa w granicach dawnych przedmieść otaczających Stare Miasto, a niekiedy jednocześnie pojawiają się problemy społeczne (bezrobocie strukturalne, przemoc w rodzinie, alkoholizm) i bariery infrastrukturalne (Uchwała RMT 922/2018...). Dlatego też w nowo opracowanym projekcie gminnego programu rewitalizacji dla miasta Torunia władze miejskie powinny kontynuować realizację przedsięwzięć w sferze społecznej i infrastrukturalnej, które przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa publicznego i adaptacji przestrzeni miejskiej dawnych przedmieść do zmian klimatycznych oraz potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych, m.in. w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i usług publicznych. Nie wolno także pominąć inicjowania projektów, które odnoszą się do zielonej i niebieskiej infrastruktury (np. wdrożenia koncepcji parku miejskiego wzdłuż ul. Bulwar Filadelfijski w pobliżu dzielnicy) i wpisania ich do GPR. Bydgoskie Przedmieście w Toruniu może stanowić po kompleksowej rewitalizacji przedłużenie atrakcyjnego szlaku turystycznego poza granicami Starego Miasta.

## Literatura

- Glazik R., Kubiak-Wójcicka K. 2006. Wody powierzchniowe. [W:] L. Andrzejewski, P. Weckwerth, S. Burak (red.), Toruń i jego okolice. Monografia przyrodnicza. Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń, s. 129–152.
- Lokalny program rewitalizacji miasta Torunia na lata 2007–2015, zatwierdzony uchwałą nr 624/09 Rady Miasta Torunia z dnia 27 sierpnia 2009 roku.
- Piątkowski K. 2017. Zmiany powierzchni starorzeczy w obrębie równiny zalewowej Wisły na odcinku Toruń–Bydgoszcz. Praca magisterska. Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu.
- Strategia rozwoju miasta do roku 2020 z uwzględnieniem perspektywy rozwoju do 2028 roku uchwalona przez Radę Miasta Torunia w dniu 17 maja 2018 roku (uchwała nr 861/18 Rady Miasta Torunia).
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Torunia, przyjęte uchwałą nr 805/2018 Rady Miasta Torunia z dnia 25 stycznia 2018 roku.
- Uchwała RMT 922/2018 w sprawie przyjęcia gminnego programu rewitalizacji pn. Program rewitalizacji Torunia do roku 2023.  
<http://toruntour.pl/4658/park-na-bydgoskim-przedmiesciu-torun> (dostęp: 21.01.2021).
- <http://www.turystyka.torun.pl/art/132/bydgoskie-przedmiescie.html> (dostęp: 21.01.2021).
- [https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoskie\\_Przedmie%C5%9Bcie](https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoskie_Przedmie%C5%9Bcie) (dostęp: 21.01.2021).
- [https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoskie\\_Przedmie%C5%9Bcie#cite\\_note-4](https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoskie_Przedmie%C5%9Bcie#cite_note-4) (dostęp: 21.01.2021).
- <https://visittorun.com/pl/content/bydgoskie-przedmie%C5%9Bcie> (dostęp: 21.01.2021).
- <https://www.rmf.fm/bajeczna-polska/show,357,bydgoskie-przedmiescie-secesyjny-klimat-w-cieniu-starowki.html> (dostęp: 21.01.2021).
- <https://www.torun.pl/pl/srodowisko/miejskie-parki-i-skwery/park-miejski-na-bydgoskim-przedmiesciu> (dostęp: 21.01.2021).



Nicole Gramza

## Wywiad z Filipem Koczorowskim

prezesem zarządu Kancelarii Urbanistycznej, firmy będącej na rynku od 16 lat, łączącej kompetencje pracowni urbanistycznej oraz biura obrotu nieruchomości, specjalizującej się w projektowaniu urbanistycznym i doradztwie inwestycyjnym oraz w zakresie nieruchomości

### **Nicole Gramza: Jak Pan ocenia rozwój przestrzenny gmin powiatu poznańskiego?**

**Filip Koczorowski:** Każda z gmin radzi sobie inaczej, jeżeli rozmawiamy o gminach ościennych. W każdej z tych gmin na pewno jest bardzo duża presja inwestycyjna, głównie w zakresie terenów mieszkaniowych, ale nie tylko. Takie gminy, jak Swarzędz, Tarnowo Podgórne, Dopiewo, Komorniki, mają także silną presję usługowo-przemysłową. Teraz to, co obserwuję od wielu lat, to jest taki proces, w którym na obrzeżach Poznania spada intensywność zabudowy. Grunwald, a właściwie szczególnie Morasko, mają bardzo ekstensywną zabudowę, a zaraz za granicą miasta, w Suchym Lesie czy Skórzewie, zabudowa bardzo się intensyfikuje. Jakbyśmy chcieli to pokazać na wykresie, to wraz ze wzrostem odległości od centrum ta intensywność spada, natomiast zaraz poza granicami wzrasta. Jest to taki proces nienaturalny, bo te gminy, które tworzą sypialnie Poznania, oblepiają się wokół granic miasta z dużą intensywnością i często nie wytwarzają centrów miejscowości po swojej stronie. Ta intensywność będzie tym większa, im bliżej miasta, bo naturalnie jest najbliżej, lepsza komunikacja, szkoły, zaplecze. To byłby ten negatywny proces, który obserwuję. Bardzo źle się dzieje, kiedy to są nowe osiedla typowo sypialniane – monofunkcyjne. Pracując dla kilku inwestorów od kilku lat namawiam ich do takich rozwiązań właśnie kompleksowych, wielofunkcyjnych i kilku przekonałem, że to powinno iść właśnie w kierunku osiedli samowystarczalnych. Chodzi o to, żeby w danym miejscu, gdzie mieszkamy, były także miejsca pracy, rekreacji i handlu. Nie mówię o wielkich rynkach

czy założeniach urbanistycznych, ale żeby planując zabudowę, myśleć o tych kilku aspektach. Takie procesy powoli zaczynają już też zachodzić, natomiast obecnie stanowią rzadkość. Takim przykładem bardzo mocno rozwijającej się gminy jest Swarzędz i słynne Zalasewo, które przez kilka lat stało się miasteczkiem. Tam poszło to w kierunku kompleksowym – nowa szkoła, usługi handlu, wielkie biurowce, tak że jakoś to działa, ale czy było to w sposób systemowy przemyślane, to już trudno mi powiedzieć. Widocznie oddolnie inwestorzy dostrzegli takie potrzeby. Jak inwestorzy zauważyli, że jest zapotrzebowanie na usługi, to wówczas je wprowadzali, a mniej było to odgórnie narzucone przez gminę w formie planów miejscowych, chociaż wiem, że Zalasewo jest pokryte planami dosyć gęsto, ale chyba te inicjatywy były raczej oddolne. Kwestia komunikacji, bo sypialnie generują ciągły ruch między przedmieściami a centrum miasta. Im więcej one będą uzupełnione o te funkcje codzienne, tym ruch będzie mniejszy – nie będziemy musieli wjeżdżać do miasta, żeby załatwić pierwsze potrzeby, czy to spożywcze czy jakiegokolwiek. Takie niewielkie centra będą zatrzymywały mieszkańców i nie będą generowały ruchu samochodowego. Jeśli chodzi o rozwój aglomeracji, to bardzo pozytywnym ruchem jest rozwój kolei metropolitalnej, czyli te kierunki na Wągrowiec, Swarzędz czy Rokietnice, Szamotuły, Pamiątkowo, to na pewno poprawia sytuację całego regionu. Czyli tam też obserwuję rozwój takich ośrodków, osiedli wzdłuż tych linii, bo one dają komfort szybkiego przemieszczania się w stronę miasta.

**N.G.:** Skoro jesteśmy przy temacie Swarzędza, dużo razy był

### **wspomniany – czy widzi Pan szansę, aby takie ośrodki pełniły w przyszłości funkcję miasta, a nie tylko „przyswobodówki miasta wojewódzkiego”?**

**F.K.:** Swarzędz jest miastem i posiada prawa miejskie, ma swoją historię czy nawet rynki. Uczestniczymy w projekcie nowego rynku w Swarzędzu bliżej ul. Poznańskiej, starej trasy krajowej 92, tam jest stary plan dotyczący zabudowy mieszkaniowej z usługami, a my jako kancelaria uczestniczymy w przygotowaniu planu pod zabudowę wielorodzinną, tak że będzie ten rozwój zabudowy śródmiejskiej w Swarzędzu pomiędzy tym starym rynkiem a drogą krajową. Można by powiedzieć, że rozwija się on w kierunku coraz większego miasteczka.

### **N.G.:** Obecnie pojawia się wiele pytań dotyczących gospodarki przestrzennej, a szczególnie spraw finansowych i zmniejszonego finansowania gmin.

**F.K.:** Dochody gminy mają rzeczywistość mniejsze, teraz tylko pytanie, czy to planowanie ucierpi. Słyszałem, że dużo pieniędzy na planowanie przestrzenne ma pójść z programu odbudowy, ale jak to się przełoży na rzeczywistość, trudno mi w tym momencie powiedzieć.

### **N.G.:** Jak można zachęcić gminy do dbania o ład przestrzenny zamiast skupiania się na zabudowaniu jak największego obszaru i generowania w taki sposób zysku? Czy w ogóle można je w jakiś sposób zachęcić?

**F.K.:** To jest tak, że plany miejscowe są najczęściej wywoływane na skutek jakiejś presji inwestycyjnej, jakiegoś inwestora. Tak długo jak inwestorzy nie rozumieją, że chodzi nie tylko o ilość, ale też jakość, tak długo te osiedla będą powstawały takie, jakie powstają, czyli

na przykład monofunkcyjne. Trudno się dziwić inwestorom, skoro obecnie jest taki rynek i ludzie i tak to kupują – czyli akceptują jakość albo brak tej jakości – to oni będą to budowali. Nie będzie czynnika, który będzie na nich wymuszał inny sposób projektowania. Myślę, że jeśli oddolnie ludzie nie przestaną kupować betonowych blokowisk, to tak długo się to nie zmieni. Wydaje mi się, że musiałaby wystąpić taka zmiana mentalna w społeczeństwie, czyli ludzie powinni uświadomić sobie, że ta jakość życia też ma znaczenie – nie tylko ilość metrów kwadratowych, w jak najniższej cenie. Mieszkańcy powinni zacząć wymagać w ramach zabudowy terenów zieleni czy usługowych i tak dalej. Tutaj potrzebna by była taka ogólna edukacja społeczeństwa w zakresie jakości życia w mieście i poza miastem. Oczywiście gminy, mając władztwo planistyczne i świadome koniecznej jakości, mogą stać na straży tej jakości i tutaj sporządzają takie plany, które będą wymuszały konkretne rozwiązania, ale na przykład jest takie przeświadczenie, że należy zapewnić jakąś tam konkretną liczbę miejsc postojowych dla pojazdów. Teraz właśnie dyskutujemy w gminach czy wśród inwestorów nad taką kwestią, że im większy wskaźnik parkingowy w takim mieście, jak np. Swarzędz, tym więcej zaprosimy kierowców i pojazdów. Wydaje mi się, że to jest ślepa uliczka – zamiast skupić się na rozwiązaniach zawierających komunikację zbiorową, wólarzom gmin i miast wydaje się, że ustalanie wysokiego wskaźnika, np. 2 miejsca postojowe na lokal mieszkalny, jest rozwiązaniem na wszystko. Ja uważam, że to jest patologiczne, bo w taki sposób generujemy niepotrzebnie większy ruch. Z samochodami to jest tak, że wymaga to zmiany naszych nawyków, przekonania się do roweru, komunikacji publicznej i wskaźnikami nic nie załatwimy, a wręcz pogorszymy sprawę. Narzucając wskaźnik 2:1, będziemy musieli to zrealizować i będą wielkie parkingi podziemne pod kompleksami i tylko będziemy zapraszać kierowców. Jeżeli mam już to miejsce kupione, to będę miał te dwa samochody, żeby wykorzystać. Od dawna pojawiają się publikacje naukowe wskazujące na taką zależność,

że im większe czy szersze ciągi komunikacyjne, tym więcej samochodów. Robiąc wygodną komunikację, zapraszamy kolejnych użytkowników. Jeżeli chodzi o jakość przestrzeni, to jeśli klient nie zacznie wymagać jakości przestrzeni, to nic w tym zakresie się nie zmieni, czyli trzeba zacząć od ludzi i edukowania ich, a także próby zmiany ich nawyków komunikacyjnych, co spowodowałoby zmianę jakości przestrzeni. Jeżeli przesiedlibyśmy się na rowery czy komunikację miejską, niepotrzebne będą już szerokie drogi, wielkie parkingi i nie byłoby w mieście tak tłoczno. Bardzo często jest tak, że deweloper ma wymuszone niektóre wskaźniki przez gminę i klient decyduje, czy w danej lokalizacji kupi mieszkanie czy nie, a jeżeli kupuje wszystko, co gdziekolwiek jest budowane, to trudno oczekiwać tych zmian jakościowych ze strony dewelopera.

**N.G.: Czy w takim razie uważa Pan, że decyzja o warunkach zabudowy to dobre narzędzie do kształtowania przestrzeni?**

**F.K.:** W praktyce, to jak to się rozwinęło – nie. Było to wzorowane na modelu niemieckim, gdzie obecnie decyzje zastępują sporządzanie planów miejscowych. Są decyzje na całe kompleksy zabudowy, jedno- i wielorodzinnej, tak że widzimy, jak to obecnie wygląda, a szczególnie kiedy ta decyzja nie musi być zgodna ze studium, z tą odgórną polityką przyjętą przez gminę czy miasto, nie wpływa to na pewno korzystnie na ład przestrzenny. Wymyślamy sobie coś w studium, wyliczamy, rysujemy, a później ktoś na terenach przeznaczonych pod usługi oświaty buduje sobie osiedle.

**N.G.: A czy na przestrzeni ostatnich 10 lat zauważył Pan poprawę w planowaniu przestrzennym miasta Poznania?**

**F.K.:** Jest na pewno ciągły proces pokrywania planami. Mimo że jest on powolny, to dosyć systematyczny. Jakaś poprawa na pewno jest w tym zakresie. Obecnie sporządzane jest nowe studium, chociaż zanim zostanie uchwalone, to pewnie jeszcze miną dwa lata, tak że zobaczymy, w jakim kierunku to pójdzie. Na pewno chciałoby się, żeby ten proces pokrywania planami był dużo szybszy, bo lepiej, jak coś

jest pokryte nawet planem średniej jakości czy troszkę ułomnym, nie powoduje to aż tyle problemów, jak decyzje zabudowy. Plan zawsze można zmienić we fragmentach, lepiej go zmienić niż w ogóle nie mieć planu na danym terenie. MPU bardzo często wprowadza poprawki i rewizje do swoich dokumentów. Planowanie to taki proces ciągły, to nie jest tak, że raz coś zaplanujemy i potem to dziesiątki lat nie jest zmieniane. Zmieniają się formy zabudowy, nawyki mieszkaniowe i to też wymaga wprowadzania korekt do dokumentów planistycznych.

**N.G.: Czy w takim razie jest coś, co mogłyby zrobić miasta wojewódzkie, aby zatrzymać mieszkańców?**

**F.K.:** Wskazując przykładowo na Morasko, na północnej stronie miasta, mogłoby ono być taką rezerwą i podażą terenów mieszkaniowych, a z jakiegoś powodu jest wstrzymywane i cały czas blokowane. Uruchomionych działek jest niewiele, co rodzi wysokie ceny, a jak są wysokie ceny, to każdy przemierza się kawałek dalej, za granice Poznania, gdzie te ceny są niższe. To jest bardzo złożony proces, dlatego ludzie uciekają z miasta. Pewnie jest to głównie z powodów finansowych, czyli słyszy się w przekazie marketingowym deweloperów, że można mieć dom z ogródkiem w cenie mieszkania. To jest ten plus. Nowe osoby decydujące się na zaciągnięcie kredytu zastanawiają się, czy chcą mieć 50–60 metrów kwadratowych mieszkania w bloku czy trochę większy dom z jakimś kawałkiem ogródka czy większym tarasem pod miastem. Oczywiście jest grono ludzi, którzy nie chcą mieć domu i zostają w tych mieszkaniach, tylko w tych gminach ościennych ta oferta na mieszkania też się pojawia. Rokietnica, Zalasewo, Swarzędz, Suchy Las – tam również budowane są bloki wielomieszkaniowe i one są oczywiście w cenach niższych. Porównując ceny za metr kwadratowy przykładowo w Swarzędzu, gdzie szóstka z przodu ceny jest bardzo rzadka, to w Poznaniu już powoli zaczyna pojawiać się tylko ósemka. Te dwa tysiące różnicy na metrze kwadratowym na pewno robi swoje. Myślę, że to jest kwestia ceny i niedoceniań tego komfortu życia w mieście i bliskości infrastruktury. Co miałbym doradzić

włodarzom – uważam, że większa podaż terenów mieszkaniowych spowodowałaby jakąś obniżkę cen, ale nie można tutaj być niczego pewnym. To jest też proces taki mentalny, kwestia przerobienia tego życia poza miastem, bez rozwiniętej infrastruktury, i zrodzenia się nowego pokolenia, które woli żyć w mieście, bo jest blisko szkoła, można korzystać z roweru, komunikacji miejskiej i tak dalej, więc jest to również kwestia mentalności. To sprawa relacji ilościowej pomiędzy ludźmi mieszkającymi w mieście a tymi, którzy chcą życie spędzać w samochodzie. Nie wiem, czy jakieś decyzje prezydenta miasta mogą to znacząco odwrócić. Bardzo często jest tak, że ludzie wyprawdzający się za granicę miasta nie wymeldowują się, by przykładowo nadal mieć dostęp do szkół tutaj. To też jest problem dla tamtych gmin, bo mają obciążone wpływy z podatków, a wszystkie uciążliwości czy roszczeniowe postawy nowi mieszkańcy przejawiają – że droga nie jest utwardzona, że muszą chodzić po ciemku wieczorem, że trzeba budować i utrzymywać nowe szkoły, a wpływów z podatków brakuje.

**N.G.: W jaki sposób można zapobiec niekontrolowanej suburbanizacji i dezurbanizacji?**

**F.K.:** Myślę, że dużo dobrego wniosła zmiana ustawy, która wymaga przy studium bilansu, czyli „lekką ręką” nie można sobie malować nowych terenów pod zabudowę, jeżeli nie jest to uzasadnione sytuacją demograficzną czy migracjami między ośrodkami. Problem jest taki, że dużo gmin robi warunki zabudowy, które nie muszą być zgodne ze studium. Wielokrotnie mówiłem, że wystarczyłoby zrobić drobną zmianę w ustawie, obejmującą wymóg zgodności ze studium WZ-ek i wtedy konieczność wykazania zapotrzebowania na nowe tereny mieszkaniowe przeniosłaby się na decyzje o warunkach zabudowy. To w pewien sposób ograniczyłoby takie działania, bo co z tego, że w studium musimy to precyzyjnie wyliczać czy wykazywać, jeśli z drugiej strony WZ-ki nie muszą być zgodne ze studium i jeśli ktoś nie będzie chciał w danym miejscu zrobić planu, to te decyzje będą powodowały to rozlewanie. Wiele terenów jest też przekształconych na wyrost,

czyli właściciel – rolnik – sobie wymyślił, że chce mieć działki budowlane albo jakieś zabezpieczenie na przyszłość, gmina się na to zgadza, robią plan miejscowy, a ten plan nie jest w ogóle konsumowany. Uważam, że dwie zmiany by wystarczyły, żeby tę suburbanizację wykluczyć – czyli zgodność decyzji ze studium, a drugie podatek od nieruchomości nie w momencie, kiedy występujemy o pozwolenie na budowę, tylko kiedy teren zostaje przekształcony. To by z pewnością powstrzymało przekształcenia na wyrost. Tym terenem też blokują innych, bo podbijają wartości bilansu, a są osoby, które chciałyby inwestorów od zaraz. W tej chwili uczestniczę w takim zespole przy ministerstwie rozwoju, w którym w zeszłym roku dyskutowaliśmy w sprawie pewnych środowiskowych uwarunkowań i koniecznych zmian w ustawie, teraz natomiast zaproszono mnie właśnie do zespołu dotyczącego bilansów, w ten piątek mamy pierwsze posiedzenie. Mamy dyskutować nad sensem tego bilansu i ułomnościami, jak to poprawiać w nowej ustawie, tak że może dowiem się więcej, w jakim kierunku to będzie podążało.

**N.G.: Jak wygląda proces suburbanizacji przez ostatnie 10, może 15 lat? Co zmieniło się od tego czasu?**

**F.K.:** Te procesy nadal postępują. Tereny podmiejskie nadal są zabudowywane, chociaż wydaje mi się, że zaczyna się pojawiać delikatny odwrót, czyli ludzie po paru latach mieszkania na terenach odciętych od komunikacji, od

cywilizacji, bliskości szkoły, zaczynają się przekonywać do powrotu do miasta. Statystyki jednak wskazują, że na przykład Poznań ciągle się wyludnia. Nie wiem, czy coś drastycznie się zmieniło w ciągu tych ostatnich lat, czyli wciąż idziemy w tym kierunku powstawania osiedli sypialnianych.

**N.G.: W jaki sposób radzą sobie gminy z rozwojem infrastruktury technicznej w tej niekontrolowanej suburbanizacji?**

**F.K.:** To zależy od gminy, jednak raczej jest to duży problem i można powiedzieć, że sobie nie radzą. Jak obserwuję Swarzędz, to on akurat działa w tym zakresie pozytywnie, czyli rozwój infrastruktury jest. Nie znam też dokładnie realiów tych gmin, ale słyszę czasem z rozmów z inwestorami, że niektórzy mają problem z dostępem do infrastruktury technicznej, na przykład podłączeniem wody w Dopiewie czy gdzieś tam, gminy wymuszają na inwestorze inwestycję infrastrukturalną, to stąd znam te zagadnienia i wiem, że są one problemem. Bogate gminy, takie jak Tarnowo Podgórne, Swarzędz, które mają sporo przemysłu przynoszącego wysokie podatki, lepiej sobie radzą, bo mają środki. Znowu się to odbija na finansowaniu. Zawsze powtarzam, jeśli gmina uruchamia nowe tereny w takiej formie bardzo ekstensywnej, to koszty infrastruktury w przeliczeniu na mieszkańca będą wyższe. Stoję na stanowisku, że jeśli uruchamiamy już nowe tereny, to róbmy to dosyć intensywnie, natomiast uwzględniając tereny



Fot. Dominika Mazur



Fot. Patrycja Napierkowska

rekreacyjne, zieleni i tak dalej, ale jeżeli przeznaczamy teren, to szanujmy ten metr kwadratowy i róbmy to optymalnie. Nawet deweloper, mając możliwości zbudowania 500 mieszkań zamiast 100, ma inne możliwości sfinansowania tej infrastruktury technicznej w zastępstwie za gminę.

**N.G.:** Jak suburbanizacja łączy się z zagadnieniami transportowymi? W jaki sposób można ograniczyć korki uliczne?

**F.K.:** Właśnie to jest kwestia osiedli wielofunkcyjnych. Zezwalanie na budowę osiedli pełniących rolę sypialni miasta powoduje tę konieczność poruszania się. Wprowadzanie funkcji podstawowych sprawia, że tej potrzeby ruchu nie ma. Nie chodzi o to, żeby w każdej gminie budować teatr, bo takie potrzeby wyższego rzędu zawsze będą koncentrowały się w mieście, ale żeby na przykład lokalizowane były na takich osiedlach sklepy spożywcze lub salony fryzjerskie. Lokalizowanie tej podstawowej infrastruktury na pewno ograniczy ruch.

**N.G.:** Czy uważa Pan, że obecna sytuacja pandemiczna, w tym gospodarcza, wpłynie na zmiany w rozwoju miast i przedmieść?

**F.K.:** Na pewno nauczyliśmy się pracy zdalnej, w związku z tym kwestia takich skondensowanych miejsc pracy czy biurowców. Myślę, że ich rozwój będzie trochę zahamowany. Nauczyliśmy się podejmować decyzje „czy koniecznie muszę gdzieś jechać, żeby coś załatwić?”. Bardzo wiele rzeczy można zrobić zdalnie. Przerabialiśmy u mnie w firmie i w ostatnich tygodniach również pracę zdalną na

zasadzie dyżurów w biurze, a wszyscy byliśmy w domach. Myślę, że przy naszym charakterze pracy jest to na jakiś czas rozwiązanie możliwe, natomiast na dłuższą metę jest to trochę uciążliwe. Na pewno społeczeństwo ograniczyło trochę mobilność i okazało się, że ta konieczność odkryła wiele możliwości oszczędzania czasu, bo każde spotkanie wymaga czasu na przemieszczenie się, a szczególnie jeśli przemieszczamy się pomiędzy miastami. Czasami zdarzało się, że jechaliśmy trzy godziny porozmawiać przez godzinę z inwestorem i potem trzeba było jeszcze te trzy godziny wracać. Z tych 7 godzin mogę zrobić to teraz w godzinę i każdy się zastanawia, czy na pewno trzeba gdzieś jechać. Może to też wpłynąć na rozwój mieszkań i zwiększenie ich powierzchni, bo każdy będzie chciał mieć takie miejsce do pracy przy miejscu zamieszkania. Może to pójdzie w stronę rozwoju małych ośrodków biurowych w małych miejscowościach, by móc rowerem czy pieszo dojść do biura. Ludzie się przekonają, że te biura mogą mieć blisko, niekoniecznie w centrum miasta. Może to również spowoduje przekonanie się do tych wielofunkcyjnych przestrzeni, żeby w danym miejscu żyć, pracować i odpoczywać. To wszystko jednak będzie wymuszone oddolnie. Jak deweloperzy dostaną zapytania „czy będzie w okolicy kilka pomieszczeń biurowych, usługi w parterach lub przedszkole”, to zaczną odpowiadać na nie swoją ofertą. Zamknięcie nas w czterech ścianach mieszkań zainteresowało też ludzi większymi mieszkaniami.

**N.G.:** Wspominając o nieruchomościach – jak ta sytuacja pandemiczna wpłynęła na gospodarkę nieruchomościami?

**F.K.:** Zajmujemy się również obrotem nieruchomościami oprócz projektowania i można powiedzieć, że ostatni rok był bardzo aktywny. Obserwaliśmy duży ruch w indywidualnych zakupach nieruchomości gruntowych, ale też dużą aktywność deweloperów w poszukiwaniu gruntów. Troszkę wpływ na to miały inflacja i ucieczka inwestorów od gotówki, no ale także ogólna tendencja. Deweloperzy poszukują cały czas zwrotu, rozpoczynając nowe projekty. Inwestycje w hale magazynowe – centra logistyczne są obecnie bardzo pożądane ze względu na rozwój handlu internetowego. Takie procesy obserwujemy i można powiedzieć, że ruch jest bardzo duży, przynajmniej w tych nieruchomościach gruntowych.

**N.G.:** Jaka jest obecnie sytuacja na rynku usług planistycznych związana ze spadkiem dochodów gmin czy zmniejszeniem wydatków na planowanie przestrzenne? Może w ogóle takie zjawisko nie zachodzi?

**F.K.:** Ja może nie jestem najlepszym adresem do sprawdzenia tego, bo dywersyfikujemy nasz portfel klientów i w chwili obecnej obsługujemy więcej klientów prywatnych niż gmin. Powiem tak – cały czas jakieś zapytania mamy, ale faktycznie od stycznia jest to wyciszone. Jak rozmawiam ze znajomymi, którzy obsługują głównie samorząd, to raczej te zapytania są, nie ma takiego tąpnięcia, którego się bali.

**N.G.:** Jak ocenia Pan likwidację Konceptji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju?

**F.K.:** Powiem szczerze, że nie mam zdania. Zawsze traktowałem ten dokument bardziej jako analityczny, a nie kierunkowy. Miał on ewentualne przełożenie na plany województw. Czasami pojawiają się one w naszej pracy, w takim znaczeniu, że zapisy studium o wadze krajowej muszą być z nim zgodne, natomiast w pracy urbanisty interesują nas bardziej dokumenty niższego szczebla. Nie odczuwałem tak naprawdę istnienia takiego krajowego dokumentu.

Łukasz Mięka

# Przyszłość przedmieść. W kierunku postsuburbiów?

dr hab. Łukasz Mięka, wiceprezes Oddziału TUP w Poznaniu

Dynamiczny rozwój przedmieść dużych miast jest bez wątpienia jednym z najważniejszych zjawisk przestrzennych ostatnich 20–30 lat w Polsce. Oprócz dobrze nam znanych problemów urbanistycznych, jakie niesie ze sobą niezbyt skoordynowana, a momentami wręcz chaotyczna, zabudowa stref podmiejskich, z planistycznego punktu widzenia ważnym wyzwaniem jest próba wyobrażenia sobie charakteru obecnych przedmieść w dłuższym horyzoncie czasowym – czyli np. za kolejne 20–30 lat. Zmiana charakteru i funkcji strefy podmiejskiej jest bowiem jednym z dominujących przedmiotów zainteresowania zarówno naukowego, jak i planistycznego w krajach, które mają znacznie dłuższe niż Polska doświadczenia suburbanizacji.

Dla wielu z nas tradycyjne wyobrażenie klasycznych amerykańskich i zachodnioeuropejskich przedmieść przez wiele lat kształtowane było przez rzeczywistość filmowo-serialową, która utrwalała wizerunek przedmieść jako homogenicznego obszaru zdominowanego przez domki jednorodzinne z ogródkami, zamieszkiwane przez rodziny z klasy średniej. Pełniły one funkcje „sypialni” wielkiego miasta, w którym cały czas skoncentrowane były miejsca pracy i wszelkie instytucje rangi metropolitalnej. Stąd też pojawiło się inne skojarzenie z przedmieściami – długie codzienne dojazdy samochodem do pracy, położonej często kilkanaście, a nawet i kilkadziesiąt kilometrów od miejsca zamieszkania.

Współcześnie jednak rozwój obszarów podmiejskich w państwach wysoko rozwiniętych ulega pewnym zmianom. Wiąże się to z postindustrialnym i postfordowskim wzrostem znaczenia usług w nowoczesnej gospodarce oraz ze strategiami lokaliza-

cyjnymi dużych firm i deweloperów obiektów komercyjnych. Nowe formy przestrzenne powstające na peryferiach obszarów metropolitalnych określane bywają jako *edge cities*, *metroburbia*, *boomburbia* czy *ex-urbia*, jednak często nadaje im się parasolową nazwą **postsuburbiów**. Niezależnie od stosowanych nazw w ramach koncepcji postsuburbiów wygasa tradycyjne wyobrażenie przedmieść jako obszarów wyłącznie mieszkalnych/sypialnych. Najważniejsza różnica między pierwotnym i współczesnym postrzeganiem suburbiów dotyczy relacji między funkcją miejsca zamieszkania i miejsca pracy. Choć procesy postsuburbialne zostały zapoczątkowane w Stanach Zjednoczonych, to podobne przekształcenia mają też miejsce na obszarach metropolitalnych Europy. W ciągu ostatnich kilku dekad po raz pierwszy w długiej historii urbanizacji Europy nowe funkcje metropolitalne są w dużej części lokowane w strefach podmiejskich. Choć tendencja ta zaczęła się od przestrzeni biurowych oraz centrów handlowych, to współcześnie dotyczy również centrów wystawienniczych, stadionów, uniwersytetów i szpitali – niektóre z nich zostały po prostu przeniesione ze śródmieść.

Procesy związane z kształtowaniem się postsuburbiów mają swoje istotne przełożenie na politykę przestrzenną samorządów podmiejskich. Niektóre bogatsze przedmieścia są zdolne utrzymać swój ekskluzywnie rezydencjalny charakter. Większość osiedli podmiejskich staje się miejscem przyciągającym również lokalizację parków przemysłowych, centrów handlowych i kompleksów biurowych, a czasami wszystkie trzy formy w odpowiedniej kombinacji. Rzeczywistość postsuburbialna oznacza także możliwość większego zróżnicowania potencjalnych trajektorii rozwojowych i ich nieprzewidywalność. Mniejsze miasta na obszarze metropolitalnym – dawniejsze ośrodki przemysłowe ukształtowane w epoce industrializacji mogą stać się sypialniami dla sąsiednich miast centralnych. Jednocześnie typowe podmiejskie centra komercyjne w strefie peryferyjnej, choć pozostaje to kwestią otwartą, mogą nabrać bardziej miejskiego charakteru poprzez funkcje administracyjne, przestrzenie publiczne, większą intensywność zabudowy i wielofunkcyjny charakter budynków.

Procesy postsuburbanizacji stanowią wyraźne wyzwanie dla tradycyjnie rozumianej struktury funkcjonalno-

Tabela 1. Dominujące formy zabudowy tradycyjnych przedmieść i postsuburbiów

Tradycyjne przedmieścia	Postsuburbia
– Osiedla i zespoły mieszkaniowe	– Centra handlowe typu miejskiego
– Zakłady przemysłowe i obiekty infrastruktury technicznej o związanej lokalizacji, terenochłonne lub o uciążliwym charakterze	– Parki biurowe
– Centra handlowe typu podmiejskiego (markety handlowe, dom i ogród itd.)	– Centra logistyczne
– Obiekty i strefy rekreacji i wypoczynku	– Hotele, parki rozrywki, areny sportowe
– Strefa życiowska	– Technopole
	– Centra danych ( <i>data centres</i> )
	– Kampusy uniwersyteckie i parki technologiczne
	– Centra konferencyjne i wystawiennicze
	– Zespoły budynków administracyjnych ( <i>civic centres</i> )

Źródło: opracowanie własne (2019).



Fot. Patrycja Napierkowska

-przestrzennej obszaru metropolitalnego – monocentrycznej, z funkcjami metropolitalnymi skupionymi w centrum oraz dzielnicami mieszkaniowymi i przemysłowymi rozmieszczonymi w układzie koncentrycznym lub sektorowym, w granicach głównego miasta i poza nimi. Współczesne przekształcenia zmierzają do opisanego i przewidzianego przez Harrisa i Ullmana (1945) modelu policentrycznego, przy czym należy rozumieć przez to policentryzm nowego typu. Opiera się on przede wszystkim na nowych funkcjach strefy podmiejskiej, która ulega radykalnej zmianie w porównaniu z tradycyjnym obrazem homogenicznego habitatu klasy średniej. Zamiast struktury koncentrycznej i dychotomii miasto–przedmieścia, współcześnie jako bardziej aktualny obraz obszaru metropolitalnego proponuje się metaforę archipelagu różnych przestrzeni

społecznych i gospodarczych, składających się z wyspecjalizowanych wysp. Dotychczasowe jednostronne powiązania przedmieść z miastem, oparte na dojazdach do pracy i korzystaniu z funkcji miejskich, zmieniają się w powiązania dwustronne lub wielostronne. Dochody jednostek podmiejskich nie są już uzależnione w tak wysokim stopniu jak wcześniej wyłącznie od statusu materialnego swoich mieszkańców, ale także związane z intensywnością i rodzajem prowadzonej na ich terenie działalności gospodarczej.

Pozostaje oczywiście kwestią otwartą, na ile trendy amerykańskie i zachodnioeuropejskie dotrą do Polski. Już dzisiaj w niektórych gminach wokół wielkich polskich miast powstają strefy koncentracji miejsc pracy i usług komercyjnych. Ich forma przestrzenna pozostaje jednak najczęściej silnie „podmiejska”, z dość ekstensywną za-

budową, deficytem przestrzeni publicznych i nastawieniem na transport indywidualny. Niewątpliwie w dłuższym horyzoncie czasowym czeka nas istotny dylemat planistyczny. Czy próbować lokalizować na przedmieściach alternatywne ośrodki centralne obszaru metropolitalnego i dążyć do nadania im bardziej „miejskiego” charakteru, przejawiającego się też w bardziej zhumanizowanej przestrzeni? Czy raczej skoncentrować się na wzmacnianiu tradycyjnych dzielnic śródmiejskich, które również przeżywają własne problemy, a ich odnowa i rewitalizacja może być łatwiejsza, kiedy nie będą miały podmiejskiej „konkurencji”? Przemysłane rozstrzygnięcie takich dylematów wymagać będzie dużej dawki dojrzałości planistycznej i politycznej oraz być może zupełnie nowych form instytucjonalnych koordynacji rozwoju przestrzennego w układzie miasto–przedmieścia.

# CZY WIESZ, ŻE...



Fot. Patrycja Napierkowska

**Przedmieście Oławski we Wrocławiu ma ukryty swój własny skarb**, jest to kielich Marcina Lutra. Owy kielich podobno ma 10–15 cm wysokości, został wykonany z czerwonego szkła i widnieje na nim inskrypcja dedykacyjna. W 1543 roku Marcin Luter podarował go w prezencie ślubnym swojemu bliskiemu przyjacielowi Justusowi Jonasowi.

**Na przedmieściach Fundal na Maderze został pochowany Karol I Habsburg**, ostatni władca cesarsko-królewskich Austro-Węgier, który zmarł na wygnaniu w 1922 roku.

**Mahinda w Indiach, została zbudowana w pewnej odległości od rozrastającego się Chennai**, aby zahamować gęstość zaludnienia i stworzyć pewną równowagę w regionie. W rezultacie miasta połączyły się, Mahinda została wchłonięta przed suburbia Chennai.

**Na osiedlu Valivade (obecnie Gandhinagar) w Indiach**, na przedmieściach Kolhapuru (stan Maharashtra), w 1943 roku powstał obóz dla polskich uchodźców, którzy wydostali się z Syberii.

**Ulica Baldwin Street zlokalizowana w Dunedin w Nowej Zelandii**, uważana za najbardziej stromą ulicę na świecie. Położona jest na willowym przedmieściu North East Valley, 3,5 km na północny wschód od centrum miasta.

**GUS prognozuje, że Komorniki, Dopiewo, Rokietnica to gminy w aglomeracji poznańskiej**, których ludność wzrośnie o połowę w ciągu najbliższych 12 lat. Są one na czele listy miejsc o największym przewidywanym przyroście ludności w Polsce.

**Przedmieście Piaskowe to obszar Wrocławia**, obejmujący historyczne przedmieścia najstarszego średniowiecznego miasta lokacyjnego, jest też jedno z najlepiej zachowanych wrocławskich przedmieść, które do dzisiaj zachwyca architekturą oraz rozległymi parkami i nadodrzańskimi łąkami.



Fot. Patrycja Napierkowska

## Źródła:

[miejskawroclawiu.pl](https://miejskawroclawiu.pl) (dostęp: 15.02.2021),  
<https://r.pl/blog/9-ciekawostek-o-maderze-o-ktorych-mogles-nie-wiedziec> (dostęp: 15.02.2021),  
<http://urbnews.pl/swiat-przedmiesc/> (dostęp: 15.02.2021),  
[https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Baldwin\\_Street\\_w\\_Dunedin](https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Baldwin_Street_w_Dunedin) (dostęp: 15.02.2021),  
<https://wyborcza.pl/7,155287,22307420,raport-gus-najatrakcyjniejsze-dla-polakow-sa-przedmiestia.html> (dostęp: 15.02.2021),  
[https://pl.wikipedia.org/wiki/Przedmie%C5%9Bcie\\_Piaskowe](https://pl.wikipedia.org/wiki/Przedmie%C5%9Bcie_Piaskowe) (dostęp: 15.02.2021),  
<https://www.podrozepoeuropie.pl/ostrow-tumski-wroclaw/> (dostęp: 15.02.2021).



## Spis treści

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

### Artykuł wprowadzający

<i>Tomasz Kaczmarek</i> Suburbanizacja – istota, współczesne kierunki i wyzwania.....	4
--	---

### Artykuły tematyczne

<i>Iga Salczyńska</i> Wpływ planowania przestrzennego na klimat miasta.....	12
--	----

<i>Dominika Mazur</i> Przyczyny i skutki konfliktów interesów w procesie planowania przestrzennego w strefie podmiejskiej Lublina .....	15
---	----

<i>Krzysztof Koliński</i> Rozwój terenów mieszkaniowych w Poznaniu i powiecie poznańskim .....	18
---	----

<i>Maria Michałowska</i> Dynamiczne zmiany urbanistyczne na przykładzie peryferyjnej dzielnicy Warszawy .....	24
--	----

<i>Karol Piątkowski, Adrian Linkowski</i> Współczesne problemy dawnych przedmieść na przykładzie Bydgoskiego Przedmieścia w Toruniu ...	26
--	----

### Wywiad

<i>Nicole Gramza</i> Wywiad z Filipem Koczorowskim .....	31
---	----

### Słowo od Towarzystwa Urbanistów Polskich

<i>Łukasz Mikuła</i> Przyszłość przedmieść. W kierunku postsuburbii?.....	35
--	----