

PRZESTRZEŃ MIASTA I JEJ PRZEOBRAŻENIA

UNIwersytet Opolski

STUDIA I MONOGRAFIE NR 298

JANUSZ SŁODCZYK

**PRZESTRZEŃ MIASTA
I JEJ PRZEOBRAŻENIA**

OPOLE 2001

KOMITET WYDAWNICZY

Przewodniczący: *Stanisław Sławomir Nicieja*

Członkowie: *Stanisław Gajda, ks. Piotr Jaskóła, Adam Latała,
Marek Masnyk, Janusz Słodczyk, Krzysztof Szczegot, Janina Hajduk-Nijakowska*

RECENZENCI

Ryszard Broszkiewicz

Adam Jelonek

REDAKCJA I KOREKTA

Barbara Łuszczewska

REDAKCJA TECHNICZNA

Halina Szczegot

SKŁAD KOMPUTEROWY

Jolanta Kotura

PROJEKT OKŁADKI

Janusz Młynarski

ISSN 1233–6408

ISBN 83–88796–26–7

Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, 45–037 Opole, ul. H. Sienkiewicza 33, tel. (077) 441 08 78
(sekretariat), e-mail: wydawnictwo@uni.opole.pl

Druk: Drukarnia Wydawnictwa Świętego Krzyża, 45–007 Opole, ul. Katedralna 4, tel. (077) 453 94 93.

Nakład: 800 egz. Objętość: 22,50 ark. wyd.; 19,50 ark. druk.

WPROWADZENIE

Miasta jako forma osadnictwa mają bardzo długą historię, a współczesna przestrzeń wielu z nich zawiera w sobie doświadczenia różnych okresów. Przez wiele stuleci przestrzeń miast była stosunkowo niewielka, przystosowana do mieszkańców poruszających się piechotą i ograniczona wyraźną linią murów miejskich, oddzielających ją od obszarów otaczających. Struktura przestrzeni takich miast wydawała się stosunkowo prosta do określenia.

Miasta zawsze spełniały szereg funkcji o podstawowym znaczeniu dla społeczności zamieszkującej określone terytorium, jednak miejscem zamieszkania większości ludzi była wieś. Jeszcze na początku XX wieku miasta skupiały ok. 14% całej ludzkości. Pięćdziesiąt lat później odsetek ten wynosił już 29%. Rewolucja przemysłowa i dynamiczne procesy industrializacji spowodowały przyspieszoną koncentrację ludności na obszarach miejskich. W końcu XX stulecia przestrzeń miast stała się miejscem zamieszkania około połowy stale rosnącej populacji świata. W krajach, w których procesy urbanizacji są najbardziej zaawansowane przestrzeń miejska jest obszarem mieszkania i aktywności ponad 75% społeczeństwa, a w wielu krajach Europy Zachodniej odsetek ten przekracza 80%, a nawet 90% ludności (jak np. w Belgii czy Wielkiej Brytanii).

Uzasadnia to szczególne zainteresowanie zjawiskami i procesami, które zachodzą w przestrzeni miejskiej, jej wewnętrzną strukturą i przeobrażeniami. W prezentowanych rozważaniach starano się określić, w jaki sposób zmieniające się uwarunkowania społeczne, ekonomiczne czy polityczne wpływają na przeobrażenia przestrzeni miast, jakie są kierunki tych przeobrażeń i jakie są ich skutki. Wymagało to przedstawienia głównych elementów składających się na strukturę przestrzenną miasta oraz wskazania na czynniki, które ją kształtują. Starano się także wyjaśniać mechanizmy wpływające na przebieg i zakres przemian struktury przestrzennej miasta. Rozważania na temat charakteru i kierunków przeobrażeń przestrzeni miejskiej zostały oparte na badaniach i ustaleniach powstałych na gruncie geografii, socjologii, urbanistyki, a także ekonomii. Dla geografii miast i urbanistyki przestrzeń miejska stanowi podstawowy przedmiot

zainteresowania. Niewątpliwie jednak przeobrażenia tej przestrzeni są wyrazem przemian zachodzących w sferze społecznej, gospodarczej, a także technologicznej.

Wprowadzenie do prezentowanych rozważań stanowi próba określenia pojęcia przestrzeni miejskiej w świetle literatury przedmiotu i umiejscowienie go w relacji do innych pojęć, takich jak przestrzeń geograficzna czy przestrzeń ekonomiczna. Omawiając, w rozdziale drugim, związek między lokalizacją i rozbudową miast a fizyczno-geograficznymi cechami terenu starano się wskazać, w jaki sposób cechy te – niejednokrotnie słabo widoczne w zurbanizowanym krajobrazie – wpływają na funkcjonowanie i zagospodarowanie przestrzeni miasta.

Trzeci rozdział pracy dotyczy przestrzennego rozwoju ośrodków miejskich, który jest tu rozpatrywany jako wyraz procesów koncentracji i dekoncentracji, zachodzących w kolejnych stadiach urbanizacji.

Jednym z najważniejszych elementów kształtujących przestrzeń miasta jest jego struktura funkcjonalna i baza ekonomiczna. Rozważania na temat rozmieszczenia funkcji i struktury użytkowania terenów miejskich wymagały przypomnienia zestawu pojęć dotyczących rodzajów funkcji w mieście oraz różnych sposobów klasyfikacji funkcji miasta (rozdział czwarty). Zmiana struktury funkcjonalnej i bazy ekonomicznej miasta pociąga za sobą zmiany struktury przestrzennej, co starano się wykazać wykorzystując m.in. przykłady miast polskich w okresie transformacji ustrojowej.

Istotnym elementem wyjaśniającym strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta są mechanizmy rynkowe. Analizując to zagadnienie w rozdziale piątym, nawiązano do pojęcia renty gruntowej i wskazano w jaki sposób mechanizm ten wpływa na wartość terenów miejskich i rozmieszczenie poszczególnych funkcji.

Do podstawowych elementów, które można wyróżnić w przestrzeni miasta należą: centrum, dzielnice funkcjonalne, a także strefa podmiejska stanowiąca ważny składnik całego organizmu miejskiego. Takie podejście znajduje wyraz w układzie prezentowanej pracy, której trzy kolejne rozdziały (szósty, siódmy i ósmy) dotyczą wymienionych elementów. Wskazano na kryzys obszarów śródmiejskich, który wystąpił w wielu miastach w okresie po drugiej wojnie światowej, co wymusiło radykalne przeobrażenia przestrzennej struktury centrów miast. Następuje również ewolucja w zakresie rozmieszczenia mieszkalnictwa, przemysłu i usług. Coraz większą rolę w organizmie miejskim odgrywają obszary podmiejskie, gdzie koncentruje się rosnąca liczba funkcji.

Przestrzenna struktura miasta kształtuje się po części w sposób spontaniczny, jako rezultat dominujących w poszczególnych etapach rozwoju zasad i mechanizmów warunkujących funkcjonowanie społeczeństwa i gospodarki. Równocześnie jednak od najdawniejszych czasów obserwujemy przejawy świadomego

i planowego kształtowania struktury przestrzennej miasta. Odrębny fragment prezentowanych rozważań (zawarty w rozdziale dziewiątym poświęconym morfologicznym przemianom miasta) dotyczy planowania przestrzennego układu miasta. W każdym okresie historycznym podejmowano próby realizacji określonej wizji przestrzennego rozwoju miasta, stanowiącej wyraz idei i przekonań projektanta, a także potrzeb mieszkańców i dążenia do zapewnienia sprawnego funkcjonowania organizmu miejskiego. Zasady projektowania miast muszą zmieniać się wraz ze zmianą uwarunkowań, czego współczesnym przykładem są zapisy Nowej Karty Ateńskiej.

Ostatnia część pracy dotyczy przeobrażeń demograficzno-przestrzennej i społeczno-przestrzennej struktury miast. Omawiając dynamikę modelu rozmieszczenia ludności na terenie miasta, nawiązano do falowej koncepcji rozwoju metropolitalnego. Punktem wyjścia do rozważań nad rozmieszczeniem grup społecznych w przestrzeni miasta były klasyczne modele wewnętrznej struktury miasta. Elementy tworzące strukturę przestrzeni miejskiej ulegają ciągłym przemianom. Tworząc modele wyjaśniające kształtowanie się przestrzeni miejskiej, badacze starali się uwzględniać dynamikę zjawisk. Jednak zmieniające się uwarunkowania powodują, że koncepcje, które pięćdziesiąt lat temu skutecznie wyjaśniały strukturę przestrzeni miejskiej, nie wystarczają do opisu nowych struktur ukształtowanych w wyniku niezwykle dynamicznych postępów procesu urbanizacji.

Wskazując na zróżnicowanie struktury przestrzenno-społecznej miast w różnych regionach świata i przeobrażenia tej struktury w okresie przemian ustrojowych w Polsce, starano się określić, jakie cechy charakteryzują kształtujący się obecnie przestrzenny układ cech społecznych w miastach.

W uwagach końcowych nawiązano do kształtowania się nowego typu miasta, które wyraźnie różni się od miast z okresu industrializacji.

Na tle ogólnych kierunków przemian przestrzennej struktury społeczeństwa i gospodarki w miastach starano się również zwrócić uwagę na przemiany zachodzące w strukturze przestrzennej miast polskich w okresie transformacji ustrojowej. Ocena skali zmian w przestrzeni miast Polski wymagała przypomnienia badań i ustaleń dokonanych w okresie wcześniejszym. W czterdziestoletnim okresie realnego socjalizmu powstały nowe elementy struktury przestrzennej miast zarówno z punktu widzenia społecznego, jak i funkcjonalnego czy morfologicznego. W światowej literaturze przedmiotu, wśród różnych typów miasta, wyróżniano miasta socjalistyczne jako odrębną kategorię uznając, że przestrzeń tych miast ma pewne cechy charakterystyczne, wynikające z uwarunkowań politycznych i społeczno-ekonomicznych. Obecnie badacze zastanawiają się w jakim stopniu i w jakim tempie przemiany polityczne i powrót gospodarki

rynkowej wpłyną na kształtowanie się nowej struktury przestrzennej miast w Polsce i innych krajach Europy Środkowej i Wschodniej.

Wraz z nowymi teoriami dotyczącymi rozwoju miast i procesów związanych z przeobrażaniem się obszarów już zurbanizowanych pojawia się nowa terminologia. Terminy i klasyfikacje stosowane przez geografów, urbanistów, ekonomistów czy socjologów analizujących przeobrażenia przestrzeni miejskiej nie tworzą spójnego systemu, co niewątpliwie utrudnia charakterystykę prezentowanych w pracy zagadnień, prowadząc czasem do powtórzeń, których trudno uniknąć przy omawianiu różnych aspektów i podejść badawczych odnoszących się do tego samego procesu.

*

Chciałbym wyrazić szczególne podziękowania recenzentom – Panu Profesorowi Ryszardowi Broszkiewiczowi i Panu Profesorowi Adamowi Jelonkowi, których uwagi i propozycje pozwoliły mi na uporządkowanie i ulepszenie ostatecznej wersji pracy.

1. POJĘCIE PRZESTRZENI MIEJSKIEJ I STRUKTURY PRZESTRZENNEJ MIASTA

W rozważaniach dotyczących przestrzeni miasta, jej struktury i jej przeobrażeń niezbędne wydaje się krótkie przypomnienie podstawowych określeń i definicji odnoszących się do takich pojęć, jak przestrzeń geograficzna, przestrzeń ekonomiczna, struktura przestrzenna, a także pojęcia miasta.

Przestrzeń geograficzna jest definiowana w różny sposób przez poszczególnych badaczy. Dość powszechnie używane są trzy pojęcia określające różne rodzaje przestrzeni: przestrzeń geodezyjna, przestrzeń geograficzna i przestrzeń ekonomiczna. Pojęcia te S. Leszczycki określił w następujący sposób¹:

Przestrzeń geodezyjna wynika z pomiarów wielkości i kształtu kuli ziemskiej. Pojęcie to nie uwzględnia jakościowego zróżnicowania powierzchni Ziemi. W odróżnieniu od przestrzeni geodezyjnej przestrzeń geograficzna oznacza jakościowo zróżnicowaną powierzchnię Ziemi.

Przestrzeń geograficzna jest zróżnicowana jakościowo pod względem fizycznym, biologicznym i geochemicznym. Przestrzeń geograficzną dzieli się na krainy naturalne lub regiony fizyczno-geograficzne. Zasadą jest przy tym szukanie jednorodności wewnętrznej i cech odróżniających określony fragment od obszarów sąsiednich.

Przestrzeń ekonomiczna to jest ta część przestrzeni geograficznej, w której żyje i prowadzi swą działalność człowiek. Przestrzeń ekonomiczna jest znacznie mniejsza od przestrzeni geograficznej. Nawet na ładach pozostają obszary niezamieszkałe (choćby bywają odwiedzane). Przestrzeń ekonomiczna obejmuje:

- wszystkie obszary, na których występują stałe i sezonowe osiedla ludzkie,
- obszary, które zajmuje infrastruktura techniczna umożliwiająca współpracę, wymianę i kontakty między obszarami i osiedlami,
- obszary rolne,

¹ S. Leszczycki, *Geografia a planowanie przestrzenne i ochrona środowiska*, Warszawa 1977, s. 16.

- obszary leśne (eksploatowane),
- obszary wód śródlądowych (eksploatowanych),
- obszary rekreacji i turystyki.

Przestrzeń ekonomiczna jest zróżnicowana jakościowo, co uzewnętrznia się w sposobach użytkowania ziemi. Zasadnicze jednak znaczenie mają różnice funkcji, jakie poszczególne obszary pełnią w życiu społecznym i gospodarczym danego państwa. W przestrzeni ekonomicznej dokonuje się działalność gospodarcza i społeczna. Działalność ta musi się liczyć z cechami przestrzeni geograficznej, której częścią jest przestrzeń ekonomiczna.

Niektórzy badacze, obok trzech wymienionych rodzajów przestrzeni, wymieniają dodatkowo **przestrzeń społeczno-ekonomiczną i przestrzeń społeczną**². Termin przestrzeń społeczno-ekonomiczna lub społeczno-gospodarcza jest rozszerzeniem pojęcia przestrzeni ekonomicznej, z podkreśleniem roli człowieka jako podmiotu kształtującego tę przestrzeń. Odzwierciedla ona całość życia zbiorowości ludzkich³.

Przestrzeń społeczna w ujęciu Chombart de Lauwe⁴ posiada dwa główne wymiary: postać przestrzenną lub geometryczną, wewnątrz której żyją i oddziałują na siebie odmienne społecznie grupy ludności, oraz charakterystykę obszarów społecznych określaną przez ich mieszkańców. Obie formy zachodzą wzajemnie na siebie, odzwierciedlając różne sfery działalności i zachowań ludzi. Przestrzeń społeczna określonej zbiorowości, w ujęciu A. Wallisa, to użytkowany i kształtowany przez nią obszar, z którym zbiorowość tę wiąże system wiedzy, wyobraźni, wartości i reguł zachowania, dzięki którym identyfikuje się najpełniej z tym właśnie obszarem⁵.

Lokalizacje działalności ludzkiej tworzą pewne układy przestrzenne, czyli tzw. strukturę przestrzenną.

Pojęcie **struktury przestrzennej** w badaniach geograficznych odgrywa podstawową rolę i jest w różny sposób definiowane. Strukturę przestrzenną określić można jako realnie istniejące, rozmieszczone w pewien uporządkowany sposób układy jednostek gospodarczych lub społecznych oraz powiązania ekonomiczne.

² Takie podejście reprezentuje S. Liszewski. Patrz: S. Liszewski, *Przestrzeń turystyczna*, „Turyzm” 1995, nr 5/2.

³ W literaturze polskiej pojęcie przestrzeni społeczno-ekonomicznej zastosował K. Dziewoński, a przestrzeni społeczno-gospodarczej S. Berezowski. Patrz: K. Dziewoński, *Teoria regionu ekonomicznego i struktura funkcjonalna miast*, „Przegląd Geograficzny” 1967, nr 39; S. Berezowski (red.), *Struktura przestrzenna gospodarki narodowej Polski*, Warszawa 1969.

⁴ P.H. Chombart de Lauve, *Paris et l'agglomération parisienne I*, Paris 1952, s.19–26, za W. Gaczek, *Struktura przestrzeni rezydencjalnej miasta Poznania*, Warszawa–Poznań 1979, s. 38.

⁵ A. Wallis, *Przestrzeń jako wartość*, Księga pamiątkowa prof. J. Chalasińskiego, Wrocław 1983.

czno-przestrzenne między jednostkami tworzącymi te układy⁶. Rozpatrując strukturę przestrzenną określonej formy działalności człowieka, analizuje się równocześnie współzależności i powiązania między danym układem a innymi układami w przestrzeni ekonomicznej. Struktura przestrzenna gospodarki i społeczeństwa przybiera często kształt pasmowo-węzłowy, przy czym węzłami są większe skupienia ludności oraz produkcji i usług, a pasmami układy infrastruktury technicznej⁷.

Miasto stanowi obszar, na którym działalność człowieka charakteryzuje się szczególną intensywnością. W obrębie przestrzeni geograficznej i ekonomicznej tereny miejskie wyróżniają się największą koncentracją ludzi, budynków i urządzeń infrastruktury.

Określenie precyzyjnej, jednoznacznej definicji miasta jest bardzo trudne. Poglądy na temat pojęcia miasta zmieniały się w czasie wraz z przeobrażeniami jakim ulegały same miasta. W skali świata formy osadnicze określane jako miasta są bardzo zróżnicowane, stąd zależnie od rejonu świata różne są kryteria uznawania określonej jednostki za miasto.

W przeglądzie różnych opinii na temat zdefiniowania pojęcia miasta, M. Kielczewska-Zaleska⁸ cytuje takich badaczy, jak np.: F. Ratzel, który wskazuje, że miasto jest znacznym skupieniem ludzi i mieszkań na niedużej powierzchni oraz że położone jest w miejscu skrzyżowania dróg; W. Olsson, który za główną cechę miasta uważa zróżnicowanie wewnętrzne osady, wynikające z różnych zawodów; M. Sorre, według którego miasto jest zwartym, stałym, gęsto zaludnionym skupieniem, którego egzystencja przeważnie nie zależy od terenu, na którym się rozciąga, a którego istota polega na powiązaniach z szerokimi obszarami na wyższym stopniu organizacji życia zbiorowego. Definicja M. Sorre obok takich cech jak wielkość i koncentracja, eksponuje również złożoność życia miejskiego; G. Schwartz, który za miasto uważa osadę o określonej wielkości i zwartej zabudowie, mającą zróżnicowaną strukturę przestrzenną dzielnic, poziom życia miejskiego i znaczny stopień centralności.

Różnice między miastem a wsią zmniejszają się, bo upodabniają się warunki życia. Różnice te, jak zaznacza M. Kielczewska-Zaleska, nie ulegają jednak zatarciu, ze względu na specyficzne cechy warunków pracy w rolnictwie, a miasto pozostaje historycznie ukształtowanym osiedlem wielofunkcyjnym, wyróżniającym się większą koncentracją ludności i urządzeń trwałych od otaczających je osiedli wiejskich.

⁶ K. Kuciński, *Geografia ekonomiczna zarys teoretyczny*, Warszawa 1996, s. 18.

⁷ S. Leszczycki, op. cit., s. 19.

⁸ M. Kielczewska-Zaleska, *Geografia osadnictwa*, Warszawa 1972, s. 108.

Spośród wielu określeń i definicji, w literaturze polskiej powszechnie przyjmowana jest definicja K. Dziewońskiego⁹, który stwierdza, że **miasto** jest to historycznie ukształtowany typ osiedla wyznaczony istnieniem konkretnej społeczności częściowej (lokalnej) skoncentrowanej na pewnym obszarze o odrębnej organizacji, uznanej i określonej prawnie oraz wytwarzającej w ramach swej działalności zespół trwałych urządzeń materialnych o specyficznej fizjonomii, którą uznać można za odrębny typ krajobrazu.

W powyższej definicji oraz w określeniach proponowanych przez innych badaczy podkreślane są takie cechy, jak:

- koncentracja i zagęszczenie ludności,
- istnienie określonych urządzeń,
- organizacja,
- status prawny,
- wygląd.

Ze względu na niejednoznaczność różnych definicji miasta, istnieje problem delimitacji miasta, czyli ustalenia, które tereny zaliczamy do obszaru miasta i określenia jego granic. Ma to szczególne znaczenie w teorii i praktyce planowania przestrzennego. Najczęściej stosowane są następujące kryteria wyróżniania miast:

- prawno-administracyjne, które związane jest z nadawaniem statusu miasta przez władze danego państwa. Kryterium to stosowane jest od czasów średniowiecza, kiedy nadawano określonym osiedlom prawa miejskie,
- statystyczne, polegające na uznawaniu danego osiedla za miasto, jeżeli osiąga określoną liczbę ludności. Granica ta jest jednak różna w różnych krajach,
- funkcjonalne, związane jest ze strukturą zatrudnienia ludności. Przyjmuje się, że miasto musi charakteryzować się odpowiednim udziałem ludności utrzymującej się z zawodów nierolniczych,
- fizjonomiczne, uwzględnia typ zabudowy, jej koncentrację oraz sposób użytkowania terenu.

Należy podkreślić, że kryteria funkcjonalne i fizjonomiczne mają raczej charakter pomocniczy.

Opierając się na powyższym ujęciu definicji miasta S. Liszewski¹⁰ stwierdza, że **przestrzeń miejska** to jednoznacznie wyróżniający się fragment przestrzeni

⁹ K. Dziewoński, *Geografia osadnictwa i zaludnienia. Dorobek, podstawy teoretyczne i problemy badawcze*, „Przegląd Geograficzny” 1956, nr 28/4.

¹⁰ S. Liszewski, *Przestrzeń miejska i jej organizacja*. W: *Geografia, człowiek, gospodarka*, red. A. Jackowski, Kraków 1997, s. 60.

geograficznej (podprzestrzeń), który odznacza się specyficzną organizacją i fizjonomią oraz określonym statusem prawnym. Przestrzeń miejska rozumiana w sposób formalno-prawny dotyczy obszaru objętego granicami administracyjnymi miasta. Przestrzeń miejska analizowana z punktu widzenia funkcjonalno-przestrzennego ma inny zasięg i prawie nigdy nie pokrywa się z granicami administracyjnymi miasta.

W badaniach struktury przestrzennej miast stosowano również pojęcie przestrzeni społeczno-ekonomicznej miasta. Opierając się na definicji przestrzeni ekonomicznej sformułowanej przez R. Domańskiego, W. Gaczek stwierdza, że **przestrzeń społeczno-ekonomiczna miasta** jest formą istnienia procesów urbanizacji, industrializacji, przemian społecznych, demograficznych i innych. Jest zbiorem elementów liniowych, punktowych i powierzchniowych, czyli obiektów transportu, przemysłu, handlu, mieszkalnictwa itd., jest częścią przestrzeni geograficznej, wydzieloną granicami miasta, aglomeracji lub regionu miejskiego¹¹. Czynnikiem, który wyróżnia tę podprzestrzeń są przede wszystkim granice geograficzne, a dopiero w następnej kolejności specyficzne procesy i elementy.

W badaniach przestrzenno-społecznych miast rozwijanych na gruncie ekologii społecznej, w przestrzeni miasta wyróżniano dwie główne składowe: **przestrzeń społeczną i przestrzeń fizyczną**¹².

Przestrzeń społeczną miasta tworzą ludzie, grupy społeczne, instytucje, systemy działań itp. Na **przestrzeń fizyczną miasta** składają się terytorium, budynki, urządzenia infrastruktury itp. elementy służące zaspokajaniu potrzeb mieszkańców i potrzeb związanych z prowadzoną w mieście działalnością gospodarczą.

Koncepcja dwóch głównych składników przestrzeni miasta (społecznego i fizycznego) stanowi też podstawę ujęcia prezentowanego przez A. Wallisa, który traktuje miasto jako system złożony z dwóch, powiązanych ze sobą, chociaż autonomicznych, podsystemów: urbanistycznego i społecznego¹³.

Podsystem urbanistyczny to całokształt materialnych elementów miasta stworzonych przez człowieka, jak i elementów naturalnych, które składają się na jego strukturę przestrzenną. Podsystem ten wyznacza rozmieszczenie w przestrzeni wszystkich podstawowych funkcji realizowanych na obszarze miasta, czyli miejsc zamieszkania, pracy, oświaty, nauki, kultury i in. Podsystem urba-

¹¹ W.M. Gaczek, *Struktura przestrzeni rezydencjalnej Poznania. Studium analizy czynnikowej*, Warszawa-Poznań 1979, s. 37.

¹² A. Jagielski, *Społeczna i przestrzenna struktura miast w świetle geograficznych badań miast polskich*. W: *Przestrzeń i społeczeństwo, z badań ekologii społecznej*, red. Z. Pióro, Warszawa 1982, s. 167.

¹³ A. Wallis, *Miasto i przestrzeń*, Warszawa 1977, s. 79.

nistyczny określa więc rozmieszczenie bazy ekonomicznej miasta oraz jego infrastruktury.

Podsystem społeczny jest to zbiorowość użytkowników miasta, z których podstawową grupą są jego mieszkańcy. Budowa podsystemu urbanistycznego odzwierciedla zróżnicowanie podsystemu społecznego, przy czym podsystem urbanistyczny zmienia się zwykle dużo wolniej niż społeczny. Szczególnie w okresach szybkich przemian społecznych podsystem urbanistyczny nie nadąża i nie odpowiada nowym potrzebom i uwarunkowaniom. Takie ujęcie relacji między społecznością miejską i jej otoczeniem urbanistycznym dobrze charakteryzuje sytuację, z którą mamy do czynienia w miastach w okresie obecnej transformacji ustrojowej.

Zaprezentowane wyżej koncepcje przestrzeni miejskiej zostały zaproponowane głównie przez geografów i socjologów. Pojęcie przestrzeni miejskiej definiowane jest także przez architektów i urbanistów. W rozważaniach na temat formy miasta T. Sumień¹⁴ prezentuje pogląd, że przestrzeń miasta w znaczeniu fizycznym czy biologicznym jest częścią przestrzeni troposfery, stanowiącej składnik biosfery, jest to rodzaj „pojemnika” przestrzennego, w którym mieści się miasto. Natomiast z punktu widzenia architekta i urbanisty, przestrzeń miasta to przestrzeń ukształtowana architekturą miasta i przyrodą. Tę przestrzeń można poznać jedynie dzięki kształtującym właściwościom brył architektonicznych i tworów przyrody, tworzących konfigurację bryłowo-przestrzenną miasta, którą można utożsamiać z formą miasta¹⁵.

Zdaniem A. Wallisa, w analizach przestrzeni miejskiej stosować można cztery podziały klasyfikacyjne. Przestrzeń miasta dzieli się:

- na otwartą i zamkniętą,
- publiczną i instytucjonalną (w tym prywatną),
- według pełnionych dominujących funkcji,
- według znaczenia lub zasięgu spełnianych funkcji. Mówimy np. o znaczeniu (randze) określonej ulicy lub placu lub o zasięgu oddziaływania określonej instytucji (szkoły, placówki kulturalnej), który może być lokalny, dzielnicowy, ogólnomiejski, regionalny, krajowy, międzynarodowy.

Relacje między tymi pojęciami ilustrują następujące przykłady: prywatny ogród to przestrzeń otwarta, ale nie publiczna. Dworzec kolejowy czy dom towarowy jest przestrzenią publiczną, ale jednocześnie przestrzenią zamkniętą.

Również T. Sumień w przestrzeni miasta wydziela **przestrzeń zewnętrzną** – otwartą, niezabudowaną, oraz **przestrzeń wewnętrzną** – obudowaną bryłami,

¹⁴ T. Sumień, *Forma miasta – kontekst i anatomia*, Warszawa 1992, s. 31.

¹⁵ Pojęcie formy miasta omówiono w rozdziale dotyczącym morfologii miasta.

przy czym w procesie percepcji przestrzeni miasta postrzegamy nie przestrzeń, lecz powierzchnię brył i twory bryłowo-przestrzenne. Innymi słowy, z punktu widzenia architekta, przestrzeń miejska jest ukształtowana i istnieje wyłącznie dzięki otaczającej ją architekturze. Przedmiotem rozważań wspomnianego autora jest nie przestrzeń miasta, lecz **forma miasta**, na którą, jego zdaniem, składają się zarówno architektura miasta będąca konfiguracją bryłowo-przestrzenną, jak i przestrzenie: zewnętrzna – otwarta i wewnętrzna – zamknięta.

Podział przestrzeni miasta na publiczną i prywatną jest bardzo ogólny. Niektórzy autorzy rozbudowują tę klasyfikację do sześciu następujących grup hierarchicznych¹⁶:

- przestrzeń miejska publiczna – wszystkie miejsca i urządzenia publiczne, jak autostrady, drogi, parki itp.,
- przestrzeń miejska półpubliczna – wszystkie przestrzenie użytkowane publicznie, które są kontrolowane administracyjnie i instytucjonalnie, np. ratusz, szkoły, dworzec,
- przestrzeń publiczna właściwa dla danej grupy, np. tereny spotkań, usługi,
- przestrzenie prywatne właściwe dla danej grupy (kontrolowane przez administrację), np. ogrody osiedlowe, tereny zabawowe,
- przestrzenie prywatne rodzinne (kontrolowane tylko przez rodzinę),
- przestrzenie prywatne indywidualne (miejsce „dla siebie” – sanktuarium).

W swoich rozważaniach nad pojęciem i organizacją przestrzeni miejskiej S. Liszewski wyróżnia podstawowe grupy czynników sprawczych decydujących o urządzeniu przestrzeni miejskiej¹⁷. Należą do nich:

- czynnik prawno-własnościowy, którego wyrazem jest geodezyjny podział przestrzeni (parcelacja). Własność ziemi w mieście i korzyści związane z jej posiadaniem w zasadniczy sposób wpłynęły na funkcjonalny podział obszaru miasta,
- morfologia miasta, na którą składają się wewnętrzna budowa miasta, czyli jego układ (rozplanowanie) oraz zewnętrzna budowa miasta (określana jako fizjonomia),
- organizacja funkcjonalna, która wyraża się w zróżnicowanych formach użytkowania terenów miejskich,
- czynnik administracyjno-instytucjonalny, którego wyrazem są administracyjne podziały przestrzeni miejskiej. Zarządzanie obszarem, na którym skoncentrowana jest znaczna liczba ludzi wymaga odpowiedniej organizacji prze-

¹⁶ S. Chermayeff, Ch. Alexander, *Community and privacy, toward a new architecture of humanism*, New York 1963, za T. Sumień, *Forma miasta – kontekst i anatomia*, Warszawa 1992, s. 34.

¹⁷ S. Liszewski, *Przestrzeń miejska i jej organizacja...*, s. 60.

strzennej (dzielnice, gminy miejskie i in.). Liczba podziałów tego typu jest różna i zależy na ogół od skali miasta,

- organizacyjne formy życia społecznego. Działalność różnego rodzaju organizacji społecznych czy wyznaniowych w istotny sposób wpływa na organizowanie przestrzeni miejskiej. Przykładem takich form są organizacje osiedlowe, a także parafie czy gminy wyznaniowe. Czynnik społeczny stał się podstawą tworzenia ekologicznej koncepcji rozwoju miasta.

Struktura przestrzenna miasta jest pojęciem rozumianym w różny sposób. Nawiązując do ogólnego określenia struktury przestrzennej, można ją rozpatrywać jako opis istniejącego rozmieszczenia elementów społecznych i gospodarczych w przestrzeni miasta, a także opis zachodzących między nimi relacji i współzależności. Na podstawie analizy modeli, przestrzennych układów funkcjonalnych, P. Korcelli¹⁸ stwierdził, że przestrzenna struktura miasta tworzy zespół nałożonych na siebie układów (w tym układu miejsc pracy, zamieszkania, zakupów, wypoczynku, kontaktów społecznych i innych), odpowiadających podstawowym sferom życia i działalności człowieka. Wzajemne oddziaływanie tych układów, zwłaszcza układów miejsc zamieszkania i miejsc zatrudnienia, kształtuje przestrzenną formę miasta. Oznacza to, że badanie struktury przestrzennej miasta wiąże się z analizą rozmieszczenia wspomnianych układów oraz określaniem zachodzących między nimi relacji przestrzennych i funkcjonalnych¹⁹.

Tradycyjnie struktura przestrzenna miasta badana jest w następujących płaszczyznach. Są to:

- morfologia miasta, obejmująca układ przestrzenny miasta oraz jego fizjonomię i genezę,
- demograficzno-przestrzenna struktura miasta, obejmująca analizy zagęszczenia ludności na obszarze miasta i rozmieszczenie ludności według cech demograficznych,
- społeczno-przestrzenna struktura miasta, która dotyczy rozmieszczenia grup społecznych w mieście i warunków życia w poszczególnych częściach miasta,
- funkcjonalno-przestrzenna struktura miasta, odnosząca się do rozmieszczenia poszczególnych funkcji na obszarze miasta i struktury użytkowania terenów miejskich.

Powyższy układ zagadnień generalnie znajduje również odzwierciedlenie w strukturze prezentowanej pracy.

¹⁸ P. Korcelli, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, „Studia KPZK PAN” 1974, t. 45, s. 78.

¹⁹ W. Maik, *Podstawy geografii miast*, Toruń 1997, s. 56.

2. WPLYW CECH ŚRODOWISKA GEOGRAFICZNEGO NA LOKALIZACJĘ I ROZWÓJ MIASTA

2.1. Położenie miasta w przestrzeni geograficznej – pojęcie lokalizacji ogólnej i lokalizacji szczegółowej

Położenie miast rozważane jest zwykle w dwóch płaszczyznach. Rozróżnia się:

- **położenie topograficzne** albo lokalizację szczegółową (*site*), odnoszące się do fizyczno-geograficznych cech terenu, na którym zlokalizowane jest miasto. W rozważaniach na temat położenia topograficznego miasta interesuje nas związek pomiędzy lokalizacją i rozbudową miasta a cechami fizyczno-geograficznymi terenu, takimi jak: ukształtowanie powierzchni, cechy klimatu, cechy hydrologiczne, występowanie zasobów mineralnych, aktywność sejsmiczna terenu, występowanie materiałów budowlanych czy wartość gleb. Wymienione cechy w znacznym stopniu wpływają na życie i rozwój miasta, chociaż na obszarach silnie zurbanizowanych naturalne elementy środowiska geograficznego są w wielu przypadkach bardzo słabo widoczne w krajobrazie,
- **położenie geograficzne ogólne** albo lokalizację ogólną (*situation*), opisującą usytuowanie miasta w stosunku do innych obszarów (w tym położenie komunikacyjne).

W innym ujęciu, prezentowanym przez T. Zipsera¹, najbardziej pierwotne, geograficzne determinanty położenia elementów sieci osadniczej mają charakter stref związanych z występowaniem bogactw naturalnych. Są to trzy rodzaje stref:

- strefa żywienia, która oznacza większą niż na innych obszarach szansę zdobycia pożywienia, ze względu na lepsze warunki naturalne. Rozmieszczenie

¹ T. Zipser, J. Sławski, *Modele procesów urbanizacji, teoria i jej wykorzystanie w praktyce planowania*, „Studia KPZK PAN” 1988, t. 97, s. 36.

tych stref wyjaśnia pierwotne zróżnicowanie gęstości zaludnienia na kuli ziemskiej,

- strefa surowców (głównie mineralnych), pozwalająca na rozwój rzemiosła, a w późniejszym okresie przemysłu,
- strefa wymiany, czyli miejsce styku dwóch obszarów stwarzające szansę korzystania z dóbr oferowanych przez jeden i drugi obszar przez rozwój wymiany.

W ujęciu tym pozycję geograficzną miasta rozważać należy w trzech poziomach ważności: kontynentalnym (geopolitycznym), makroregionalnym i lokalnym (topograficznym).

2.2. Rodzaje położenia geograficznego ogólnego miasta

Położenie geograficzne ogólne ujmuje relacje miasta z otaczającym je obszarem. Położenie geograficzne ogólne lub lokalizacja ogólna dotyczy powiązań miasta i jego usytuowania w stosunku do innych jednostek w przestrzeni geograficznej. Lokalizacja ogólna obejmuje również położenie komunikacyjne².

Analizy położenia geograficznego ogólnego miast w różnych częściach świata pozwalają na zaobserwowanie pewnych prawidłowości. Z punktu widzenia lokalizacji miasta w stosunku do otaczających obszarów, jako typowe wyróżnić można m.in.³:

- położenie centralne,
- położenie stykowe (na pograniczu różnych regionów i środowisk),
- położenie przy zbiegu szlaków komunikacyjnych (położenie o charakterze rozdrożowym).

Inne czynniki decydują o lokalizacji w obrębie stref górskich, a inne na obszarach nizinnych.

Położenie w centrum określonego terytorium. Istnieje wiele przykładów wyboru stolicy ze względu na centralne położenie danego miejsca w stosunku do obszaru kraju. W ten sposób rozwinęła się stolica Hiszpanii – Madryt w XVII wieku. Centralne położenie miało niewątpliwy wpływ na przejęcie funkcji stołecznych przez Warszawę. Bardziej współczesnym przykładem jest lokalizacja wybudowanej od podstaw stolicy Brazylii. Brasilia położona jest w miejscu znacznie bardziej centralnym w stosunku do terytorium państwa niż położone na wybrzeżu Rio de Janeiro, które wcześniej spełniało funkcję stolicy kraju.

² M. Kielczewska-Zaleska, *Geografia osadnictwa*, Warszawa 1976, s. 143.

³ J. Pelletier, Ch. Delfante, *Villes et urbanisme dans le monde*, Masson 1989.

Szereg przykładów przenoszenia stolicy do miejsc bardziej centralnie położonych znajdujemy na kontynencie afrykańskim. W czasach kolonialnych główne ośrodki rozwijały się na wybrzeżach, zapewniając kontakt z metropoliami. Dążąc do aktywizacji gospodarczej wnętrza kraju przeniesiono stolicę Nigerii z wielkiej aglomeracji Lagos do nowego miasta Abuja, a stolicę Tanzanii z portowego Dar es Salam do Dodony. Podobne przyczyny wpłynęły zapewne na lokalizację nowej stolicy Wybrzeża Kości Słoniowej Yamussoukro (choć należy zaznaczyć, że jest to miejscowość, z której pochodził podejmujący decyzję o lokalizacji stolicy prezydent państwa). Dotychczasową stolicą kraju było główne miasto Abidżan, położone nad Zatoką Gwinejską.

Licznych przykładów położenia centralnego miasta dostarczają lokalizacje stolic stanów w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, szczególnie na obszarach, gdzie ukształtowanie powierzchni nie jest zbyt urozmaicone. Np. stolica Indiany, Indianapolis, położona jest dokładnie w geometrycznym środku terytorium stanu.

O korzyściach położenia centralnego decydują względy:

- administracyjne, związane z zarządzaniem określonym terytorium,
- polityczne, związane z wewnętrzną integracją państwa lub z obronnością,
- ekonomiczne, związane m.in. z możliwościami budowy sieci komunikacyjnej i rozwijania powiązań gospodarczych między stolicą i poszczególnymi regionami.

Położenie stykowe. Wiele miast powstało na granicy dwóch różnych środowisk. Granice fizjograficzne są czynnikiem rozwoju. Według M. Janiszewskiego⁴, wśród światowych stolic aż 57% stanowią miasta położone na granicach fizjograficznych. Granica z obszarem, który charakteryzuje się trudnymi warunkami do budowy sieci komunikacyjnej, staje się linią, wzdłuż której powstają drogi. Strefami zetknięcia się dwóch środowisk są niewątpliwie wybrzeża morskie, tereny u podnóża łańcuchów górskich lub obrzeża pustyń.

Położenie na styku morza i lądu. Wśród lokalizacji nadmorskich jako najczęściej spotykane wyróżnia się⁵:

- **położenie przesmykowe** w strefie cieśnin morskich, między wyspami, między kontynentem a wyspą lub między dwoma kontynentami (np. Kopenhaga, Singapur, Stambuł, Messyna). Taki układ wyznacza przebieg szlaków wodnych, jak i przebieg lądowych szlaków poprzecznych, ze względu na możli-

⁴ M. Janiszewski, *Typologia położenia geograficznego stolic europejskich*, „Geografia w Szkole” 1982, z. 2; tenże, *Typologia położenia geograficznego stolic pozaeuropejskich*, „Geografia w Szkole” 1983, z. 3.

⁵ T. Zipser, *Zasady planowania przestrzennego*, Wrocław 1983, s. 32.

wość przeprawy. Miejsca te mają bardzo duże znaczenie strategiczne. Położenie przesmykowe jest bardzo korzystne, ale i niebezpieczne. Silne państwa niejednokrotnie w takiej strefie lokalizowały główny ośrodek życia politycznego i gospodarczego, często jednak w pewnym bezpiecznym oddaleniu od samego przesmyku. Jak zauważa T. Zipser, być może ten właśnie fakt wpłynął na szczęśliwsze losy Rzymu niż Kartaginy, Londynu i Paryża niż Konstantynopola, Sztokholmu niż Kopenhagi, Sewilli i Kordoby niż Kadyksu;

- **położenie przy ujściu dużego systemu rzecznego** (położenie przyujściowe). Znaczenie tego położenia zależy od cech obszaru dorzecza, jego zasobów, różnorodności oferowanych dóbr. Obszar dorzecza jest naturalnym zapleczem miasta, które może się rozwijać opierając się na handlu zamorskim i handlu z obszarem zaplecza. W takich miejscach powstają porty i dokonuje się masowego przeładunku towarów z jednego rodzaju transportu na inny. Można wskazać wiele przykładów położenia miast przy ujściu rzek stanowiących wielkie szlaki komunikacyjne, np. Rotterdam przy ujściu Renu i Mozy, Gdańsk przy ujściu Wisły lub Nowy Orlean przy ujściu Missisipi. Bardzo dogodnie dla lokalizacji portów są ujścia w kształcie długich, głębokich estuariów, przy których położone są takie ośrodki, jak Londyn, Hamburg, Nantes czy Bordeaux. Ta ostatnia uwaga dotyczy już raczej topograficznych cech położenia miasta;
- **położenie w głęboko wciętej zatoce** – umożliwiające wykorzystanie transportu morskiego w głębi lądu.

Położenie podgórskie jest typowym i często występującym przykładem położenia na granicy dwóch różnych, w sensie fizyczno-geograficznym, obszarów. W strefie, gdzie teren górzysty przechodzi w obszar równinny od najdawniejszych czasów tworzyły się szlaki komunikacyjne biegnące równolegle do łańcuchów górskich.

Na północnych obrzeżach Alp powstał cały łańcuch miast: Annecy, Chambéry, Zurich, Berno, Salzburg i in. Wzdłuż linii u podnóża Karpat rozwinęły się takie miasta, jak Kraków, Tarnów, Rzeszów, Przemyśl. Podobnie zaklasyfikować można lokalizację dużych ośrodków u podnóża Gór Skalistych: Denver i Calgary, lub argentyńskie miasta: Tucuman i Mendoza położone u stóp Andów.

Interesującym przykładem położenia miasta na styku dwóch środowisk są miejscowości **na granicy pustyni**. Ciąg takich miast powstał na północnej granicy Sahary u podnóża gór Atlas (od marokańskiego miasta Agadir przez Biskrę w Algierii po Gabes w Tunezji).

Są to jedynie wybrane przykłady typów położenia na granicy różnych środowisk. Stosowane typologie bywają bardzo szczegółowe. Np. w odniesieniu do

miast polskich M. Janiszewski zaproponował wydzielenie dziewięciu rodzajów miast położonych na granicach fizyczno-geograficznych⁶:

- porty, miasta na granicy lądu i morza (np. Gdynia, Hel, Kołobrzeg),
- miasta na granicach gór i przedgórzy (np. Bielsko-Biała, Głucholazy, Paczków),
- miasta na granicach przedgórzy i nizin (np. Cieszyn, Nysa, Przemyśl),
- miasta na granicach wyżyn i nizin (np. Chełm, Puławy, Olesno),
- miasta na granicach wyższych części wyżyn i nizin (np. Busko Zdrój, Chęciny, Pińczów),
- miasta na granicach wyniosłości i obniżeń na niżu (np. Głogów, Biała Podlaska),
- miasta na granicach krajobrazów polodowcowych (np. Starogard Gd., Sulęcín, Sztum),
- miasta na granicach odmiennych gleb (np. Kąty Wrocławskie),
- miasta na granicach kompleksów leśnych oraz na polanach leśnych (Augustów, Biłgoraj).

Liczne lokalizacje miast związane są z **rozwidlaniem i krzyżowaniem się szlaków komunikacyjnych**. Lokalizację taką określić można jako pozycję rozdroża, które tworzy się w miejscach, gdzie pojawia się bariera geograficzna, taka jak łańcuch górski czy brzeg rzeki lub jeziora. Szlaki z kilku stron łączą się, by pokonać barierę w najdogodniejszym miejscu. Kiedy zapora zanika, tworzą się warunki do rozwidlenia szlaków. Na terenach górskich do typowych lokalizacji miast należy:

- położenie u zbiegu dolin górskich, które spełniają rolę naturalnych szlaków komunikacyjnych, np. Krosno, Nowy Sącz (zbieg dolin Dunajca, Kamienicy i Popradu),
- położenie podprzełęczowe, stwarzające możliwość postoju i odpoczynku przed pokonaniem bariery górskiej (np. Dukla).

Na terenach nizinnych lokalizacja miast bardzo często wiąże się z rzeką. Rzeka, która może być poważną barierą komunikacyjną, a jednocześnie sama stanowi dogodny szlak transportowy, jest niezwykle istotnym czynnikiem lokalizacji miast. Wiele miast europejskich zlokalizowanych zostało nad rzekami. Do charakterystycznych lokalizacji związanych z rzeką (obok omówionego już położenia przyujściowego), należą:

- położenie związane z możliwością przeprawy przez rzekę (przeprowowe), ważne z punktu widzenia prowadzenia szlaków komunikacyjnych,
- położenie u zbiegu rzek – w miejscu gdzie Rodan łączy się z Saoną rozwinął się Lyon, u zbiegu Menu i Renu powstał Frankfurt, a w widłach Szprewy

⁶ M. Janiszewski, *Geograficzne warunki powstawania miast polskich*, Lublin 1991, s. 18.

- i Haweli – Berlin. Warszawa znajduje się w centrum niecki, gdzie zbiega się pięć dolin rzecznych,
- położenie związane z początkiem żeglownego odcinka rzeki, czyli w miejscu gdzie następuje zmiana rodzaju transportu i powstają warunki do budowy portu rzeczno-żeglownego. Zmiana rodzaju transportu może się także wiązać z trudnymi przejściami na szlaku rzeczno-żeglownym (wodospady i inne przeszkody). Miejsca tego typu również stymulują lokalizację miasta.

Należy podkreślić, że w wielu przypadkach wymienione cechy położenia mogą dotyczyć jednego miejsca.

Pewna liczba miast swoje powstanie i swój rozwój zawdzięcza lokalizacji **przy stacji lub węźle kolejowym**, np. na terenie Polski do takich miast zaliczyć można Koluszkę, Jaworzynę Śląską czy Krzyż. W Kanadzie są to Saskatoon, Regina, Edmonton, w Rosji miasta powstałe przy stacjach kolei transsyberyjskiej.

Generalnie określenie **położenie komunikacyjne** oznacza położenie miasta w stosunku do istniejącej sieci dróg. Miasto jest miejscem, gdzie krzyżują się szlaki komunikacyjne. Wraz ze zmianami przestrzennej struktury gospodarki i zmianami układu sieci komunikacyjnej wartość położenia komunikacyjnego miasta może się zmieniać.

Jak zaznacza A. Piskozub⁷, aż do czasu rozbiorów wielkie miasta w Polsce charakteryzowały się lokalizacją nadrzeczną. Dopiero wraz z rozwojem kolei reguła ta przestała obowiązywać. Natomiast w Stanach Zjednoczonych wyróżnić można trzy etapy. Najwcześniejsze z wielkich miast Ameryki Północnej powstawały na wybrzeżach morskich lub nad Wielkimi Jeziorami, ponieważ osadnicy napływali z oceanu. W drugim etapie zaczęto lokalizować miasta nad żeglownymi rzekami i dopiero później, wraz z rozwojem transportu lądowego pojawiły się lokalizacje miast nie związane z transportem wodnym.

2.3. Wpływ czynników fizyczno-geograficznych na początkowy wybór lokalizacji miasta

Do fizyczno-geograficznych cech terenu, które zadecydowały o wyborze lokalizacji wielu miast należy zaliczyć: walory obronne terenu, warunki umożliwiające dogodną przeprawę przez rzekę, warunki umożliwiające budowę portu, możliwość eksploatacji surowców mineralnych, walory turystyczno-krajobrazowe.

Względy bezpieczeństwa i walory obronne terenu. Czynnikiem obronności zdecydował o początkowej lokalizacji bardzo wielu miast. Miasta powstawały

⁷ A. Piskozub, *Rzeki w dziejach cywilizacji*, Toruń 2001, s. 101.

w miejscach naturalnie zabezpieczonych, takich jak wyspy, wzgórza czy półwyspy tworzone przez zakole rzeki. Na ułatwiających obronę wzgórzach położone są najstarsze części Aten (Akropol), Rzymu (Palatyn), czy też średniowiecznego Carcassone. Również najstarsza stolica Polski, Gniezno, została pierwotnie zlokalizowana na wzgórzu nad jeziorem.

Nad rzeką Garonną np. powstały Bordeaux na lewym brzegu rzeki i Tuluza na prawym, przy czym w obu przypadkach był to wyższy brzeg rzeki. Podobnie nad Wołgą wszystkie miasta zlokalizowano na prawym (wyższym) brzegu rzeki. Toledo powstało na wysokim brzegu Tagu, w miejscu gdzie rzeka zwęża się i jest głęboka.

Innym przykładem położenia obronnego jest lokalizacja na wyspie. Tak powstał Paryż (wyspa Cite na Sekwanie), a także Wenecja lub Bombaj. Również w Polsce znajdziemy szereg przykładów takiego położenia, począwszy od osady w Biskupinie (VII w. p.n.e.). Na wyspach rzecznych znajdują się najstarsze części Wrocławia (Ostrów Tumski) czy Opola (wyspa Pasieka).

Potwierdzenie powyższych uwag znajdujemy w lokalizacji wielu innych miast, których najstarsze części znajdują się na wyspie lub górują nad resztą miasta w postaci zamku. W swym dalszym rozwoju miasto wychodząc z wyspy zajęło obie strony rzeki, lub „zeszło” w dół ze wzgórza.

Warunki topograficzne umożliwiające przeprawę przez rzekę. O lokalizacjach związanych z dogodną przeprawą wspomniano już w trakcie rozważań nad położeniem miasta w stosunku do szlaków komunikacyjnych. Należy jednak podkreślić, że to cechy topograficzne terenu, ułatwiające organizację przeprawy przez rzekę w określonym miejscu, wywoływały lokalizację ośrodka miejskiego. Kiedyś były to dogodne miejsca w postaci brodu, później miejsca, gdzie powstawały mosty. W takich punktach zbiegały się szlaki komunikacyjne z różnych stron. Położenie przy dogodnej przeprawie stwarzało możliwości pobierania opłat (myto). Świadectwem lokalizacji miast w miejscu przejścia przez rzekę są nazwy pochodzące od słowa „bród” (ang. ford, niem. furt, franc. gue), takie jak: Oxford, Erfurt, Frankfurt, Krasnobród (nad Wieprzem) lub nazwy zawierające słowo „most” (bridge, brücke, pont), jak np. Cambridge, Saarbrücken, Pontoise, Pont sur Yon.

Warunki topograficzne umożliwiające budowę portu. Takie korzystne warunki stwarzają wybrzeża riasowe, fiordy, estuaria, które pozwoliły rozwinąć się takim portom, jak: Marsylia, Londyn, Hamburg, Pireus, Nowy Jork, Rio de Janeiro i wiele innych.

Możliwość eksploatacji bogactw naturalnych. Był to czynnik lokalizacji miast górniczych (miasta w Zagłębiu Górnośląskim, St. Etienne, Essen, i in.). Do tej grupy zaliczyć można także miasta powstałe w miejscach występowania wód leczniczych (Baden-Baden, Mariánské Lázně, Karlowe Wary).

Piękno krajobrazu i walory turystyczno-rekreacyjne. Wymienione cechy są podstawą rozwoju miast uzdrowiskowych i centrów turystycznych. Walorom turystycznym swój rozwój zawdzięczają takie miasta, jak Chamonix czy Zakopane.

Istnieją też miasta, w powstaniu których cechy terenu nie odegrały istotnej roli. Są to ośrodki, o lokalizacji których decydują przekonania i odczucia ludzi. Przykładem są miasta, które rozwinęły się w niektórych **miejscach kultu religijnego** (Lourdes, Mekka, Benares)⁸.

Typy lokalizacji miast na terenie Polski. Na podstawie analizy geograficznych warunków lokalizacji 804 miast polskich, M. Janiszewski⁹ wyróżnia dziesięć typów miast, wśród których dziewięć ma charakter geograficzny. Wyróżnione typy miast nawiązują zarówno do cech charakteryzujących lokalizację generalną, jak i do cech charakteryzujących lokalizację szczegółową. Poniżej podano liczbę miast zaliczonych do poszczególnych typów oraz ich odsetek w ogólnej liczbie miast w Polsce, która w momencie przeprowadzania analizy (rok 1981) wynosiła 804.

Typ miasta	Liczba miast	Odsetek
miasta na granicach fizjograficznych	443	55,3
miasta terenów wklęsłych	99	12,3
miasta na terenach wypukłych	35	4,3
miasta nadrzeczne	86	10,6
miasta górnicze	27	3,4
miasta uzdrowiskowe	20	2,5
miasta fabryczne	67	8,3
węzły kolejowe	11	1,4
satelity wielkich miast	14	1,7
ośrodki kultu religijnego	2	0,2

W świetle powyższej typologii i analizy poszczególnych miast zdecydowanie najliczniejszą grupę stanowią miasta powstałe na granicach fizjograficznych.

2.3.1. Zmieniające się znaczenie fizyczno-geograficznych cech położenia miasta

Wydaje się, że szczegółowe rozgraniczanie cech geograficznych lokalizacji i określenie jednej decydującej – nie zawsze jest możliwe. W wielu przypadkach nie ma możliwości jednoznacznego wyodrębnienia omawianych aspektów

⁸ P. Laborde, *Les espaces urbains dans le monde*, Nathan, 1989, s. 35.

⁹ M. Janiszewski, *Geograficzne warunki powstawania miast polskich*, Lublin 1991, s. 16.

położenia ogólnego miasta. Niejednokrotnie, w określonym miejscu, kilka czynników lokalizacji wystąpiło jednocześnie, a ich ścisła klasyfikacja jest nie tylko trudna, ale także niecelowa.

Kraków np. leży na granicy różnorodnych krain fizyczno-geograficznych. W miejscu tym krzyżują się wielkie szlaki handlowe prowadzące dolinami Wisły i Odry oraz szlaki związane z podnóżem Karpat i Sudetów. Z punktu widzenia topograficznego wykorzystano obronne wzgórze w zakolu Wisły. Miasto leży na granicy różnorodnie użytkowanych obszarów rolniczych. Pierwotną lokalizację Poznania charakteryzuje położenie nad Wartą, w miejscu rozwidlania się szlaku handlowego. Ten układ tworzył pięciokierunkowy węzeł szlaków komunikacyjnych, co stało się czynnikiem rozwoju o podstawowym znaczeniu. W sensie topograficznym gród zlokalizowano na wyspie, a więc w miejscu posiadającym walory obronne¹⁰.

Śledząc rozwój poszczególnych miast obserwujemy często zmieniający się wpływ różnych czynników. Co innego spowodowało pierwotną lokalizację miasta, a zupełnie inne elementy zadecydowały o jego dalszym rozwoju.

Zdarza się, że optymalne z pozoru położenie geograficzne, a konkretnie położenie komunikacyjne, nie wywołuje lokalizacji i szybkiego rozwoju ośrodka miejskiego. Przykładem takiej sytuacji jest miejsce, gdzie łączą się rzeki Missisipi i Ohio, które jest jednym z najważniejszych skrzyżowań dróg wodnych na kontynencie amerykańskim. Mimo to nie rozwinął się tam ośrodek o szczególnym znaczeniu. Istniejącego w tym miejscu Cairo nie można w żaden sposób porównać z położonymi dalej aglomeracjami Kansas City i St. Luis. Również w Europie można wskazać przykłady, gdzie wielkie widły rzek pozbawione są miast (Dunaj–Drawa), a przy małych rozwinęły się wielkie ośrodki, np. Berlin.

Znakomitym przykładem zgodności między teorią i praktyką, gdy korzystne cechy położenia geograficznego ogólnego i położenia topograficznego stanowią ważny czynnik rozwoju miasta, jest Paryż. Położony w centrum kraju na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych, z czym wiązało się powstanie wielkiego węzła komunikacyjnego, Paryż stał się rzeczywistym centrum gospodarczym i politycznym. Topografia natomiast nie stanowiła przeszkody w rozwoju miasta na obu brzegach Sekwany, kiedy cecha obronności pierwotnej lokalizacji na wyspie Cite straciła swoje znaczenie.

Niejednokrotnie korzystne cechy lokalizacji związane z warunkami fizyczno-geograficznymi tracą swoje znaczenie wraz z szybkim wzrostem ludności miasta, nowymi technologiami lub potrzebami w zakresie transportu. W wyniku wzrostu miasta ujawniają się nie brane wcześniej pod uwagę bariery rozwoju

¹⁰ Ibid.

wynikające z cech środowiska. Miasto rozwija się w utrudnionych warunkach, będących konsekwencją początkowego wyboru lokalizacji. Z punktu widzenia technologicznego i konstrukcyjnego przekraczanie niektórych barier fizycznych jest możliwe, jednak wymaga poniesienia znacznych, dodatkowych kosztów.

Ludnościowy rozwój Rio de Janeiro spowodował konieczność rozwoju budownictwa na zboczach o dużym nachyleniu. Na najmniej odpowiednich terenach, często zbyt stromych lub niestabilnych, powstały dzielnice najuboższe. Terytorialny rozwój Rio de Janeiro wiązał się z koniecznością zaadaptowania w przestrzeni miasta skalistych wzgórz (szczególnie znana jest Głowa Cukru), które stanowią dziś naturalne granice między poszczególnymi dzielnicami. Budowa funkcjonalnego systemu komunikacyjnego wymaga przebijania tuneli przez wzgórza. W utrudnionych warunkach rozwija się kolej podziemna. Ogólny układ miasta jest nieregularny i dopasowany do skomplikowanej topografii.

Jeden z największych portów Afryki Wschodniej, Mombasa (w Kenii), założony został na wyspie, co zabezpieczało port i miasto zarówno od strony pobliskiego lądu, jak i morza. Pierwotnie port funkcjonował na wschodnim brzegu wyspy, gdzie wejście dla żaglowców było dogodne, lecz stosunkowo płytkie. Obok portu kolonizatorzy zbudowali fort, a miasto o charakterze arabsko-afrykańskim rozwijało się w pobliżu. Wraz z pojawieniem się statków parowych port okazał się zbyt płytki. Nowy port rozwinął się z drugiej strony wyspy, gdzie kanał oddzielający ją od lądu jest głębszy. Powstanie nowego portu kilka kilometrów od starego miasta przeorientowało rozwój przestrzenny ośrodka. Rosnąca liczba ludności miasta musi lokalizować się na stałym lądzie. W rezultacie do głównych problemów miasta należą niewystarczająco rozwinięte powiązania komunikacyjne wyspy z przedmieściami na stałym lądzie, co niezwykle utrudnia i wydłuża dojazdy do pracy.

Innym przykładem bariery środowiskowej, która ujawniła się wraz z rozwojem ludności, są warunki sprzyjające kumulacji zanieczyszczeń atmosfery. Sytuacja ta wystąpiła w Mexico City, gdzie warunki naturalne (znaczna wysokość n.p.m., mała ilość wiatrów i ukształtowanie powierzchni – zbocza doliny w której położone jest miasto), powodują, że obszar jest słabo przewietrzany. Miejsce lokalizacji stolicy wybrane zostało przez Azteków. Europejczycy rozwijali miasto w tym samym miejscu, doceniając walory górskiej doliny osłoniętej zboczami. Dopiero wraz ze wzrostem zaludnienia i emisji zanieczyszczeń ujawniły się mankamenty położenia topograficznego, sprzyjającego powstawaniu i utrzymywaniu się smogu.

W przypadku szeregu miast jedną z korzyści początkowej lokalizacji była dostępność źródeł wody pitnej. Jednak wzrost zużycia wody wraz z rozwojem ludności powoduje, że wiele z tych miast importuje dziś wodę z odległych obszarów.

2.4. Oddziaływanie fizyczno-geograficznych cech terenu na rozwój i funkcjonowanie miasta

Miasta, a szczególnie obszary centralne dużych miast, wydają się być pozbawione elementów naturalnych, wręcz określane są jako przykład środowiska sztucznego. Inne części miasta, takie jak parki, pasma zieleni, niektóre brzegi i terasy rzeczne, a także obszary budownictwa jednorodzinnego z dużą ilością ogrodów wydają się bliższe środowisku przyrodniczemu. Fizyczno-geograficzne cechy środowiska oddziałują na całą przestrzeń miasta, która nawet w swych najbardziej przekształconych przez człowieka fragmentach podlega prawom i siłom przyrody.

W rozważaniach na temat wpływu czynników fizyczno-geograficznych na warunki funkcjonowania i rozwoju miasta wyodrębniono następujące grupy cech określonego terenu: cechy geologiczne, ukształtowanie powierzchni, cechy klimatu, cechy hydrologiczne¹¹.

2.4.1. Cechy geologiczne

Istnienie zasobów mineralnych nadających się do eksploatacji oraz takie cechy, jak wytrzymałość gruntu, aktywność sejsmiczna terenu, a także występowanie materiałów budowlanych mogą w istotny sposób wpływać na możliwości i warunki rozwoju miasta.

Zasoby mineralne. Wyżej wspomniano już o bogactwach naturalnych jako czynnika lokalizacji szeregu miast górniczych. Istnieją ośrodki, które swój początek zawdzięczają górnictwu, jednak w dalszych fazach rozwinęły inne funkcje, które tworzą wystarczająco silną bazę ekonomiczną, by zapewnić rozwój miasta również po zakończeniu eksploatacji.

Dla wielu innych miast górnictwo jest nadal jedyną podstawą egzystencji, a ewentualne wyczerpanie się zasobów mineralnych lub zakończenie eksploatacji spowodowane innymi przyczynami oznacza upadek ośrodka. W zachodniej części Stanów Zjednoczonych do dziś spotkać można osiedla górnicze, które opustoszały po wyczerpaniu się surowca (znane jako *ghost towns* – miasta duchów).

Wytrzymałość gruntu. Cecha ta odgrywa istotną rolę szczególnie w przypadku budowy dużych i ciężkich konstrukcji, takich jak budynki wieżowe lub obiekty przemysłowe. Podłoże twardsze, skaliste (skały krystaliczne, piaskow-

¹¹ Omówienie cech na podstawie J. Pelletier, Ch. Delfante, *Villes et urbanisme dans le monde*, Masson, 1989.

ce, wapienie) cechuje duża wytrzymałość. Podłoże zbudowane z materiałów luźniejszych (gliny, piaski) charakteryzuje się mniejszą wytrzymałością. Np. istnienie skalistego podłoża wyspy Manhattan z pewnością nie pozostało bez wpływu na charakter zabudowy centrum Nowego Jorku, pozwalało bowiem na stawianie tam wieżowców bez większego ryzyka technicznego.

Współczesne technologie pozwalają budować na gruntach mniej wytrzymałych, ale wiąże się to ze wzrostem kosztów inwestycji. W rezultacie omawiana cecha nadal odgrywa ważną, chociaż mniejszą niż kiedyś, rolę w rozbudowie miasta.

Aktywność sejsmiczna terenu. Wiele miast zostało poważnie zniszczonych w wyniku trzęsień ziemi: San Francisco (1906), Messyna (1908), Agadir (1960), Skopje (1963), Kobe (1995) i szereg innych. Współcześnie, w wyniku wieloletnich badań, możliwe jest obliczanie prawdopodobieństwa występowania i siły ruchów tektonicznych (według ocen istotne zniszczenia powstają w wyniku ruchów, których siła przekracza 7 stopni w skali Mercallego i 6 stopni w skali Richtera).

Technologie antysejsmiczne ciągle jeszcze nie są doskonałe, co ujawnia się w przypadku szczególnie silnych wstrząsów. Np. miasto Asz Szalif (Algieria) uległo zniszczeniu w 1954 roku (nazywało się wtedy Orleansville), zostało odbudowane zgodnie z wymogami antysejsmicznymi, po czym ponownie uległo zniszczeniu podczas trzęsienia ziemi w roku 1980.

Występowanie materiałów budowlanych. Dostępność materiałów wykorzystywanych w budownictwie miała istotny wpływ na możliwości i koszty rozbudowy miasta. W niektórych starych miastach obecność określonego materiału w zabudowie jest bardzo charakterystyczna, szczególnie w odniesieniu do dzielnic zabytkowych (wapienie, gipsy, marmury).

Jeżeli brakowało innych materiałów – budowano z gliny. Ułatwiało to niewątpliwie technologię i było wygodne, szczególnie w budownictwie wiejskim. Trwałość takich budowli była jednak ograniczona i z tego powodu nie zachowały się do naszych czasów sławne budowle wielkich miast starożytnej Mezopotamii.

Powszechne zastosowanie cegły bardzo ułatwiło rozbudowę miast, przy czym związek z lokalnymi zasobami istniał nadal, czego widocznym dowodem w niektórych miastach jest kolor budowanych z cegły obiektów (różne rodzaje gliny).

Wraz z zastosowaniem betonu powstały nowe możliwości i nowa sytuacja, dająca pewną przewagę obszarom posiadającym zasoby surowców niezbędnych do produkcji betonu. Istotne jest przy tym, że surowce te występują dosyć po-

wszechnie. Przy wstępnej kalkulacji ich brak podwyższa średnie koszty o około 5%. W wielu regionach strefy tropikalnej (m.in. znaczna część Afryki), gdzie brakuje podstawowych surowców do produkcji betonu, używany jest on znacznie rzadziej, głównie do budowy obiektów reprezentacyjnych.

2.4.2. Ukształtowanie powierzchni

Konfiguracja terenu odgrywała i odgrywa niezwykle istotną rolę zarówno w lokalizacji, jak i w przestrzennym rozwoju miasta. W różnych regionach świata znajdujemy zarówno miasta, które rozwinęły się na płaskim terenie, jak np. Amsterdam, St. Petersburg, Buenos Aires czy Manaus, jak też wielkie ośrodki miejskie rozwinięte na terenach górzystych – Ateny, San Francisco, Rio de Janeiro.

Wymienione przykłady są przypadkami skrajnymi, wiele innych miast rozwija się na terenach mniej lub bardziej urozmaiconych. Genezę lokalizacji miasta w powiązaniu z określoną formą terenu (wzgórze, wyspa) omówiono wyżej. Oczywiście początkowe wybory mają swoje konsekwencje w dalszym rozwoju ośrodka, gdyż miasto musi przystosować się do rzeźby terenu, czego przykładem jest omówione wcześniej Rio de Janeiro.

Różnice wysokości. Jeżeli teren jest płaski, przestrzenny kształt miasta jest mniej zależny od warunków naturalnych. Natomiast nawet kilkumetrowa różnica poziomowi wystarczy, by wymusić dopasowanie sieci ulic do rzeźby. Na ogół na obszarach silnie pofałdowanych ulice są kręte, a układ miasta nieregularny. Taka sytuacja wpływa na proces planowania przestrzennego i utrudnia wyznaczanie stref użytkowania terenu. Spektakularnym przykładem pokonywania trudności związanych z morfologią terenu i konsekwentnego wdrażania regularnej sieci ulic mimo znacznych, sięgających 360 m różnic wysokości względnych, jest San Francisco. Do pokonywania ograniczeń związanych z ukształtowaniem terenu służą specjalne środki komunikacji ułatwiające przemieszczanie się wewnątrz miasta, takie jak kolejka przewożąca ludzi ponad ulicami.

Lokalizacja dzielnicy na terenie o dużym nachyleniu wiąże się z dodatkowymi kosztami, które jest bardzo trudno oszacować. Rozwiązania urbanistyczne stosowane na terenach stromych wewnątrz miasta mogą być bardzo różne. Jako dwa skrajne przypadki można wymienić Stuttgart i Lyon. W Stuttgarcie zbocza, które półkolem otaczają dawne miasto, nie zostały zabudowane i są zagospodarowane jako tereny zielone (winnice, sady owocowe, obszary leśne). Odwrotnie w Lyonie, strome wzgórze Croix Rousse zostało całkowicie zabudowane (w szczególności zbocze południowe).

Lokalizacja na zboczach jest często bardzo malownicza i zapewnia piękne widoki, stąd powstają tam czasem dzielnice rezydencjalne klas wyższych. Zagospodarowane zbocza stanowią także istotny element obrazu miasta w świadomości ludzi (jego image).

Istnienie stromych stoków na obszarach zurbanizowanych wiąże się z problemem stabilności gruntu. Na zboczach w przyspieszonym tempie zachodzi proces erozji, ale najgroźniejszym zjawiskiem jest osuwanie się gruntu. Do osuwania się dochodzi pod wpływem pewnych niecodziennych zjawisk związanych z klimatem. Mogą to być gwałtowne powtarzające się opady tropikalne (Brazylia, Afryka), albo tajfuny nawiedzające wybrzeża Japonii nad zatokami Oceanu Spokojnego (do silnie zagrożonych miast należą Osaka i Nagasaki).

W wielu krajach tropikalnych wilgotnych, zaobserwowano, że błotniste tereny tworzące się u podnóży zboczy są dzielnicami zamieszkałymi przez ludność ubogą. Np. favelas w Brazylii lub Poto-Poto w Brazaville (ta ostatnia nazwa jest onomatopcją oddającą dźwięk powstający w czasie chodzenia po błocie). Częste katastrofy zdarzają się na zboczach gliniastych.

Zbocza wymagają specjalnych zabezpieczeń i wzmocnień. Władze i planiści muszą mieć świadomość ryzyka i nie zabudowywać zboczy szczególnie niebezpiecznych, pozostawiając tam raczej przestrzenie zielone. Jednak spekulacja i niewiedza często zwyciężają.

Doliny rzeczne. Doliny rzeczne z ich zboczami i obniżeniami są ważnym elementem różnicującym strukturę przestrzenną poszczególnych miast. Niejednokrotnie dolina wyraźnie dzieli miasto na dwie części. Asymetria przestrzennego rozwoju jest zjawiskiem naturalnym dla miast położonych nad potężnymi rzekami, szczególnie gdy oba brzegi zdecydowanie różnią się od siebie pod względem ukształtowania terenu. Sytuacja taka ma miejsce w Toruniu nad Wisłą, Turynie nad Padem, Wołogrodzie nad Wołgą i wielu innych miastach.

Inne zjawisko występuje w przypadku głębokich wciętych dolin, które „kanalizują” przestrzenny rozwój miasta. Wzdłuż doliny rzeki Aar rozwinęło się Berno. Niejednokrotnie rozwój wzdłuż doliny wiąże się z koniecznością korzystania z drogi wodnej, jak miało to miejsce w przypadku przemysłowych ośrodków Liege nad Mozą czy Pittsburga nad Allegheny.

2.4.3. Cechy klimatu

Wpływ czynników klimatycznych na kształt miasta nie jest tak widoczny jak wpływ ukształtowania powierzchni, jednak w procesie planowania miasta niektóre zjawiska związane z klimatem odgrywają bardzo istotną rolę. Lokalne wa-

runki klimatyczne uwidaczniają się w niektórych cechach zabudowy pozwalających lepiej zabezpieczyć się przed ekstremalnymi temperaturami lub przed deszczem i wiatrem. Chęć zabezpieczenia się przed niekorzystnymi cechami klimatu znajduje wyraz w projektach budynków (szczególnie w kształcie dachów, wielkości wejść, grubości ścian), materiałach użytych do budowy, a także w organizacji przestrzeni prywatnej i publicznej.

Szczególnie temperatura i jej wartości ekstremalne mają istotny wpływ na rozwiązania stosowane w budownictwie. Zależnie od temperatury pojawia się problem izolacji i zabezpieczenia ciepła, a także skutecznych systemów ogrzewania.

Mróz i opady śniegu wyjaśniają m.in. wygląd niektórych miast w zimniejszej części Ameryki Północnej. Obserwuje się tendencje do osłaniania lub zakrywania przestrzeni zewnętrznych w centrach miast. Zadaszane są ciągi handlowe i usługowe, rozbudowuje się również przestrzenie podziemne. Dobry przykład takich działań stanowi centrum Montrealu, gdzie ciągi tego typu towarzyszą handlowej ulicy Sainte Catherine, a także Edmonton, gdzie znajdujemy galerie zadaszone do wysokości pierwszego piętra.

O wpływie klimatu świadczy również tradycyjna zabudowa miast w krajach arabskich lub na południu Hiszpanii. Jej cechy to ślepe od ulicy ściany domów, obróconych w stronę wewnętrznego patio, tarasy na dachach, na których spędza się czas po zachodzie słońca, kręte i wąskie uliczki chroniące przed nadmiernym słońcem.

Opady deszczów tropikalnych powodują, że ulice Manili, Bangkoku i innych miast na obszarach tropikalnych w ciągu kilku minut stają się kanałami. Dlatego w miastach tej strefy klimatycznej buduje się głębokie kanały wzdłuż chodników.

2.4.4. Cechy hydrologiczne

Woda zalicza się do czynników odgrywających pierwszoplanową rolę zarówno w momencie lokalizacji miasta, jak i w trakcie jego rozwoju. Znaczenie rzeki dla życia i rozwoju miasta rozpatrywać można w wielu aspektach. W dotychczasowych rozważaniach wielokrotnie podkreślano związek lokalizacji miasta z rzeką. Wspomniano o lokalizacjach obronnych, na wyspie lub na wysokim brzegu rzeki, o lokalizacjach w miejscach dogodnych przepraw, a także o budowie portów rzecznych w odpowiednich miejscach (zatoki, meandry).

Ważnym dla fizjonomii i zagospodarowania miasta elementem hydrologicznym jest reżim rzeki, a przede wszystkim jego wartości ekstremalne. O znaczeniu tego elementu decyduje strefa klimatyczna. W strefach, gdzie roczne zmiany stanu wód są względnie regularne, a koryto rzeki ma ustaloną trasę, rzeka

z punktu widzenia gospodarczego i przestrzennego jest zintegrowana z miastem. Wzdłuż nabrzeży wytyczone są promenady, a sama rzeka spełnia funkcje komunikacyjne, rekreacyjne i inne. Takie relacje między miastem i rzeką występują często w strefie umiarkowanej, z wyjątkiem obszarów śródziemnomorskich. Należy przy tym podkreślić, że również w strefie umiarkowanej co pewien czas występują powodzie, których rozmiary i zasięg znacznie przekraczają coroczne wahania stanu wody. W ostatnich latach powodzie takie miały miejsce m.in. we Francji, w Niemczech, w Czechach i w Polsce (w 1997 roku). Rzeki spowodowały wówczas znaczne straty i zniszczenia w miastach położonych nad ich brzegami. Okazało się bowiem, że zagospodarowanie przestrzenne i systemy przeciwpowodziowe wielu miast są dalece niewystarczające dla zabezpieczenia terenów miasta przed powodzią.

Ogólnie w strefie umiarkowanej większość dużych miast położona jest nad rzeką, która przepływa przez samo miasto – Paryż nad Sekwaną, Moskwa nad Moskwą, Montreal nad Rzeką Świętego Wawrzyńca, Waszyngton nad Potomakiem, Sant Luis nad Mississippim. Szczególnie Paryż i Budapeszt są przykładami całkowitej integracji rzeki z miastem. Są również sytuacje, gdy rzeka biegnie peryferyjnie w stosunku do głównego centrum miasta (jak Dunaj w Wiedniu, Ren w Kolonii, Rio de la Plata w Buenos Aires).

W krajach tropikalnych wilgotnych reżim rzek jest mniej ustabilizowany, co dla zagospodarowania leżących nad nimi miast staje się większym problemem. Do tej grupy miast zaliczyć można: Benares nad Gangesem, Bangkok nad Menamem, Brazzaville i Kinszasę nad rzeką Kongo lub Manaus nad Amazonką.

W strefie klimatów równikowych, gdzie występuje pora deszczowa i pora sucha, rzeka zaznacza swoją obecność w sposób gwałtowny i niszczycielski. Rzeka może nieoczekiwanie zmienić swoje koryto. W takiej sytuacji relacje między miastem a rzeką są zupełnie inne. Rzeka nie jest żeglowna, a jej sąsiedztwo wiąże się z różnymi zagrożeniami.

W strefie śródziemnomorskiej raczej rzadkie są przypadki miast o początkowej lokalizacji bezpośrednio nad rzeką. Rzym jest pod tym względem wyjątkiem, ponieważ Tyber charakteryzuje się regularnością nieczęstą w tej strefie. Podobnie wyjątkowy w swej regularności jest Nil, nad którym rozwinął się Kair.

Ogólnie jednak lokalizacja największych ośrodków miejskich na obszarze śródziemnomorskim nie jest powiązana z ważnymi rzekami (m.in. Ateny, Palermo, Neapol, Barcelona, Algier, Tunis). Można oczywiście wskazać na większe miasta tej strefy, przez które przepływa niewielka rzeka, jednak jej znaczenie dla organizacji przestrzennej miasta jest bardzo ograniczone. Zdarza się, że znaczne fragmenty takiej rzeki pokryte są betonem, co pozwala uzyskać nowe powierzchnie do zagospodarowania (Paillon w Nicei lub Huveaune w Marsylii).

Należy jednak dodać, że większość dużych miast tej strefy położona jest na wybrzeżach, a więc istnieje tu związek lokalizacji miasta i transportu wodnego.

W każdym przypadku reżim rzeki jest istotną informacją dla planowania urbanistycznego, a strefy zalewowe muszą być precyzyjnie określone. Od XVII wieku obserwuje się wzrost skuteczności systemów zabezpieczania miast przed wysokimi stanami wody. Powstające wzdłuż rzek nabrzeża spełniały funkcję ochronną, a jednocześnie dzięki nim rzeka stała się bliższa społeczności miasta. Bieg rzeki może istotnie wpływać na układ komunikacyjny miasta. Gdy rzeka jest wąska – mostów nie brak. Kiedy jest szeroka – mosty są rzadsze i oczywiście dużo większe.

Jako szczególne przypadki wyróżnić można sytuacje, kiedy sieć wód wręcz kształtuje miasto, co ma miejsce, gdy rozwija się ono na terenie lagun i wysp, jak np. Sztokholm, Wenecja lub Abidżan. Dotyczy to również sytuacji, gdy ta sieć jest sztuczna, organizowana regularnie i planowo.

W przypadku miast zlokalizowanych na wybrzeżu zachodzi wiele analogicznych relacji między miastem a morzem. Jak już zaznaczono, liczne miasta swoje powstanie zawdzięczają możliwości budowy portu, przy czym warunki naturalne (kształt linii brzegowej) były szczególnie ważne dla lokalizacji portu w czasach, gdy nie istniały możliwości techniczne jego budowy w mniej dogodnym miejscu.

Współczesne możliwości techniczne pozwalają zastąpić prawie wszystkie elementy naturalne. Tereny rozbudowy wielu portów tworzone są dziś sztucznie (Casablanca, Fos sur Mer, Jokohama). Położenie portu przy ujściu rzeki żeglownej wiąże się z wieloma problemami. Stąd jako najlepsze rozwiązanie traktuje się lokalizację w strefie ujścia, ale poza głównym nurtem rzeki i oddziaływaniem niesionych przez wodę osadów¹².

Niejednokrotnie brzeg jeziora czy morza ukierunkowuje rozwój przestrzenny miasta, np. promenada w Nicei czy brzeg jeziora Michigan w Chicago są ważnymi elementami kształtującymi strukturę przestrzenną tych miast. Podobną zależność obserwujemy w Aleksandrii i wielu mniejszych ośrodkach.

Wody podziemne, a głównie występowanie źródeł, mogą wpływać na lokalizację miast, szczególnie w regionach, w których panuje susza. Tak rozwinęły się miasta w pustynnych oazach (np. Gabes lub Tozeur w Tunezji). Ochrona zasobów wodnych miasta uznawana jest za jedno z ważnych zadań w procesie projektowania rozwoju miasta.

¹² A. Piskozub, op. cit., s. 108.

3. PRZESTRZENNY ROZWÓJ OŚRODKÓW MIEJSKICH JAKO WYRAZ PROCESU URBANIZACJI

3.1. Fazy rozwoju miejskich układów osadniczych

Urbanizacja jest złożonym procesem związanym z rozwojem miejskich form osadnictwa. Za przejawy tego procesu uważa się przede wszystkim: rosnący odsetek ludności miejskiej (aspekt demograficzny), zmianę struktury zawodowej ludności w wyniku odchodzenia od zawodu rolnika do innych zawodów (aspekt ekonomiczny), przechodzenie od wiejskiego do miejskiego stylu życia (aspekt kulturowy), a także zmiany zagospodarowania i sposobu użytkowania terenu prowadzące do kształtowania się krajobrazu typowego dla miasta. Ten ostatni przejaw procesów urbanizacji określany jest jako aspekt przestrzenny.

Urbanizacja w sensie przestrzennym lub krajobrazowym oznacza wzrost powierzchni terenów zagospodarowanych w sposób charakterystyczny dla miasta. Obszar traktowany jako miejski wyróżnia się m.in. bardzo wysokim stopniem przekształcenia środowiska przyrodniczego, charakterem i intensywnością zabudowy, wysokim stopniem nasycenia infrastrukturą techniczną, układem przestrzennym osiedla i innymi cechami. W ostatnich dziesięcioleciach przestrzenny aspekt urbanizacji przejawiał się znacznie silniej niż we wcześniejszych fazach urbanizacji. Przebieg omawianych procesów w krajach, w których są one najbardziej zaawansowane wskazuje, że o ile w pierwszej, związanej z industrializacją, fazie urbanizacji dominowały procesy koncentracji ludności napływowej na obszarach miejskich o stosunkowo niewielkiej powierzchni, to w dalszych fazach coraz większego znaczenia nabiera przestrzenna ekspansja terenów miejskich i zmiana ich wewnętrznej struktury.

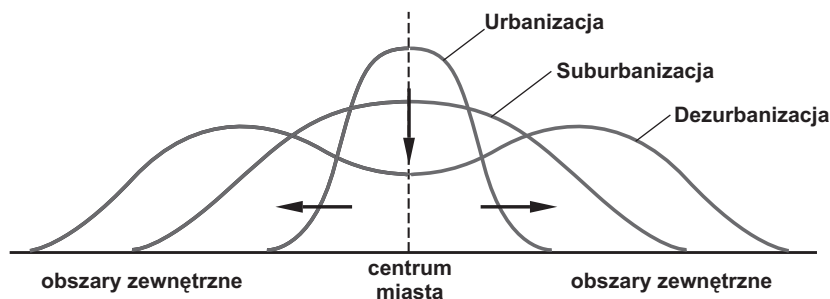
Ze względu na złożoność i ogromną dynamikę opisywanych procesów oraz zróżnicowany stopień ich zaawansowania w poszczególnych regionach świata, w literaturze przedmiotu spotykamy różne pojęcia i koncepcje dotyczące wy-

dzielania faz lub etapów urbanizacji. Na podstawie obserwacji przemian jakim ulegają miejskie układy osadnicze zwykle wyróżnia się następujące fazy rozwoju tych układów:

- faza koncentracji w miastach wywołana szybkim rozwojem przemysłu. W tej fazie, która w Europie i Ameryce Północnej rozpoczęła się w XIX wieku, powstawały wielkie przemysłowe ośrodki miejskie, skupione na stosunkowo niewielkim obszarze,
- faza aglomeracji miejsko-przemysłowych, w której dzięki rozwojowi komunikacji mogły rozwijać się dzielnice peryferyjne i osiedla satelitarne. W rezultacie zaczęły tworzyć się układy miast i osiedli powiązanych funkcjonalnie z miastem centralnym. Powiązania te wyrażają się dojazdami do pracy i usług. W tej fazie rozpoczął się proces stopniowego zmniejszania się zaludnienia centralnych obszarów miasta. Aglomeracje stały się podstawowymi ogniwami sieci osadniczej, które mają zasadnicze znaczenie dla kształtowania się regionów ekonomicznych,
- faza metropolizacji obserwowana jest w krajach wysoko rozwiniętych. Polega na dalszym skupianiu ludności na obszarach zurbanizowanych, jednak w znacznie większej skali przestrzennej. Tworzą się układy współzależnych skupisk miejskich na dużym obszarze, które określane są jako regiony metropolitalne. Procesy te cechuje wewnętrzna dekoncentracja na obszarze aglomeracji przy jednoczesnej integracji poszczególnych części obszaru metropolitalnego z punktu widzenia powiązań funkcjonalnych,
- faza megalopolizacji stanowi najwyższe obecnie stadium zaawansowania procesów urbanizacji. Typowym przykładem megalopolizacji jest zespół osadniczy na północno-wschodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, składający się z układów metropolitalnych pięciu wielkich aglomeracji – Bostonu, Nowego Jorku, Filadelfii, Baltimore i Waszyngtonu. W fazę megalopolizacji wkraczają również układy: Los Angeles–San Francisco, Tokio–Osaka oraz zespół osadniczy w Europie Zachodniej obejmujący Zagłębie Ruhry, kraje Beneluxu i północno-wschodnią Francję.

Analiza zmian w rozmieszczeniu ludności na obszarze miast i aglomeracji miejskich i przeobrażeń struktury wewnętrznej układu była podstawą wyodrębnienia czterech stadiów urbanizacji. Stadia te wyróżnione przez Leo von Klassesena, to: urbanizacja, suburbanizacja, dezurbanizacja, reurbanizacja.

Jako **urbanizacja** określany jest etap, w którym w wyniku rewolucji przemysłowej następuje koncentracja ludności w miastach. Charakterystyczną cechą rozmieszczenia ludności w mieście, w pierwszym stadium, jest jej maksymalna koncentracja w centrum i w otaczających dzielnicach oraz szybki spadek zaludnienia na obrzeżach miasta (rys. 1).



Rys. 1. Rozmieszczenie ludności na obszarze miasta w kolejnych stadiach urbanizacji (wg L. Klaassena).

W stadium **suburbanizacji** następuje szybki rozwój przestrzenny miasta, zmniejszanie się ludności w centralnym obszarze miasta oraz wzrost liczby ludności w strefie podmiejskiej. Powoduje to wyraźny wzrost udziału ludności mieszkającej na obszarach otaczających miasto w stosunku do zaludnienia miasta centralnego.

Na etapie określanym jako **dezurbanizacja** przestrzenna struktura ludności osiąga stan, w którym liczba mieszkańców centralnych obszarów miasta zaczyna spadać tak dalece, że zmniejsza się ogólna liczba ludności całego regionu miejskiego. Obserwowany jest więc upadek miasta centralnego i jego strefy podmiejskiej, przy jednoczesnym ciągłym wzroście liczby ludności na obszarach położonych wokół miejskiego regionu funkcjonalnego.

Jako stadium **reurbanizacji** określane są działania władz, mające na celu ponowne ożywienie i odbudowę centralnych obszarów miasta.

Badania dotyczące wybranych krajów europejskich (w okresie 1950–1981) potwierdzają zjawisko przechodzenia regionów miejskich przez poszczególne stadia rozwojowe¹. We Francji, najliczniejsza grupa regionów weszła w stadium suburbanizacji, a w innych badanych krajach było to stadium zaawansowanej suburbanizacji. W każdym z krajów rosła liczba regionów przechodzących do stadium dezurbanizacji. Procesy te były kontynuowane w kolejnym dziesięcioleciu. Z innych analiz obejmujących tylko większe aglomeracje wynika, że we Włoszech i Francji w latach sześćdziesiątych połowa aglomeracji znajdowała się w stadium urbanizacji, a w latach siedemdziesiątych większość aglomeracji była już w stadium suburbanizacji lub rozszerzonej suburbanizacji. W Niemczech Zachodnich w latach siedemdziesiątych połowa aglomeracji znajdowała się w stadium suburbanizacji, a 1/3 w stadium rozszerzonej suburbanizacji. W ko-

¹ Badaniem objęto kraje Beneluxu, Francję, Niemcy, Wielką Brytanię i Włochy. Patrz: J. Grzeszczak, *Tendencje kontrurbanizacyjne w krajach Europy Zachodniej*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN” 1996, nr 167.

lejnym dziesięcioleciu połowa aglomeracji była już w stadium rozszerzonej suburbanizacji, podczas gdy 1/3 przesunęła się do stadium dezurbanizacji i reurbanizacji.

Procesy urbanizacji były tradycyjnie najbardziej zaawansowane w Wielkiej Brytanii. W latach sześćdziesiątych ponad połowa aglomeracji brytyjskich znajdowała się w stadium rozszerzonej suburbanizacji, a w następnym dziesięcioleciu blisko połowa aglomeracji była w stadiach dezurbanizacji i reurbanizacji.

Kontrurbanizacja. Analiza przesunięć ludności w kolejnych stadiach i tendencja do przemieszczenia ludności poza obręb obszaru zurbanizowanego, której efektem może być tak daleko posunięta dekoncentracja, że następuje spadek liczby ludności w całym układzie, pozwoliła na stwierdzenie, że nie jest to już urbanizacja, lecz odwrotność tego procesu. Proces ten określany jest jako kontrurbanizacja (*counterrurbanisation*), która polega na przestrzennej dekoncentracji ludności². Jeżeli kontrurbanizacja jest traktowana jako odwrotność procesu urbanizacji, to znaczy iż:

- jest to proces, w którym zmiany ludnościowe spowodowane migracjami są ujemnie skorelowane z wielkością osiedli,
- jest to również proces redystrybucji ludności z głównych ośrodków metropolitalnych do mniejszych ośrodków metropolitalnych i dalej na obszary niemetropolitalne.

Należy podkreślić, że badacze traktują kontrurbanizację jako dekoncentrację wykraczającą poza tradycyjną suburbanizację i lokalną (wewnętrzną) dekoncentrację w ramach metropolii. Proces dotyczy przemieszczeń ludzi do ośrodków mniejszych, które nie mają istotnych powiązań (np. w postaci dojazdów do pracy), z głównymi miastami, przy czym wzrost tych ośrodków musi być szybszy niż wzrost ośrodków, które mają takie powiązania z głównym miastem. Takie warunki nie pozwalają uznać suburbanizacji za przejaw kontrurbanizacji.

3.2. Zjawiska koncentracji i dekoncentracji w kolejnych fazach procesu urbanizacji. Czynniki suburbanizacji

Miasto jako forma osadnictwa powstało już w okresie starożytnych cywilizacji, jednak dynamika procesów urbanizacji w całym okresie przedindustrialnym była niewielka. W okresie przedindustrialnym ograniczeniem dla rozwoju przepływów ludzi i ładunków były możliwości transportu. W przewozach towa-

² Uwagi na temat kontrurbanizacji oparto na rozważaniach J. Grzeszczaka, którego praca w całości poświęcona jest temu procesowi. Patrz: J. Grzeszczak, *ibid.*

rów wykorzystywano przede wszystkim drogi wodne. Transport lądowy był powolny i dość prymitywny. Podstawę gospodarki stanowiło rolnictwo, a miasta spełniały głównie funkcje handlowe, administracyjne, często religijne. Wymogi obronności zachęcały do ograniczenia terenu miasta, co ułatwiało zamknięcie go murami, a system gospodarczy nie stwarzał konieczności rozwoju terytorialnego miast. Wyraźniejszym czynnikiem koncentracji siły roboczej, w związku z produkcją określonego typu, stały się dopiero manufaktury, poprzedzające przemysłowe formy produkcji.

Pierwsze stadium, czyli etap przyspieszonej **urbanizacji** wiąże się z rozwojem przemysłu, przepływem ludności do miast i koncentracją ludności na obszarze samego miasta. Niezwykle istotną rolę w przeobrażeniu struktury przestrzennej miast odegrała zmiana systemu transportowego związana z szybkim rozwojem sieci kolejowej. Proces koncentracji w miastach był rezultatem dążenia do obniżania kosztów produkcji. Przedsiębiorstwa produkcyjne starały się lokalizować możliwie blisko węzłów transportowych (transport kolejowy i transport wodny). Obniżało to koszty dostawy surowców i koszty wywozu gotowych produktów. Wraz z odległością od centrum użyteczność terenów bardzo szybko obniżała się. Taka sytuacja wymuszała maksymalnie intensywne wykorzystanie terenów w pobliżu centrum. Z kolei długi czas pracy i brak dobrze rozwiniętej komunikacji były czynnikiem koncentracji miejsc zamieszkania pracowników dążących do lokalizacji w pobliżu zakładów przemysłowych, stanowiących miejsce pracy. Dzielnice mieszkaniowe skupione były wokół centrum. Ograniczona ilość terenu spełniająca w tamtych warunkach kryterium dostępności powodowała dążenie do wykorzystania każdego wolnego miejsca i wznoszenia budynków wielokondygnacyjnych. Przede wszystkim w centrach miast amerykańskich zaczęły powstawać tzw. drapacze chmur. Procesy te prowadziły do niezwykle zagęszczenia zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej na obszarze centralnych części miast. W Europie Zachodniej, podobnie jak w Stanach Zjednoczonych, ten etap urbanizacji rozpoczął się w wieku XIX. W niektórych krajach omawiane procesy rozpoczęły się znacznie później.

W kolejnych okresach postępowała koncentracja ludności na obszarach zurbanizowanych, nastąpił jednak dynamiczny proces wewnętrznej dekoncentracji układów miejskich, przejawiający się w rozwoju terenów otaczających miasto. Jak już wspomniano, przyspieszony rozwój obszarów podmiejskich określony został jako suburbanizacja. Stany Zjednoczone są obszarem, na którego przykładzie szczególnie czytelnie prześledzić można zarówno przebieg suburbanizacji, jak i dalszych stadiów procesu urbanizacji, w których postępująca dalej dekoncentracja prowadzi do dezurbanizacji nazywanej „odejściem od miast”. Największe nasilenie procesów suburbanizacji w Stanach Zjednoczonych miało

miejsce po drugiej wojnie światowej, w latach pięćdziesiątych, przy czym zwraca się uwagę, że miała ona związek z wielkim kryzysem z lat trzydziestych. W jego wyniku uboga czarna ludność ze stanów południowych zaczęła masowo napływać do centralnych obszarów przemysłowych miast północnej części kraju. Napływ ludności kolorowej wywołał opuszczanie tych dzielnic przez ludność białą.

Ogólnie mówiąc procesy dekoncentracji przestrzennej miast i rozwój obszarów otaczających miasta centralne mają złożone przyczyny. Suburbanizacja znalazła wyraz w lokalizacji produkcji, a więc również miejsc pracy, w lokalizacji miejsc zamieszkania i w sferze lokalizacji handlu i usług. Poniżej zestawiono czynniki, które – jak się wydaje – w szczególny sposób wpłynęły na dekoncentrację ludności, działalności produkcyjnej, handlu detalicznego i instytucji biznesu³.

Czynniki dekoncentracji działalności produkcyjnej w mieście. W mieście monocentrycznym w wieku XIX i na początku wieku XX do przewozu ładunków wewnątrz miasta wykorzystywano transport konny.

Po roku 1910 w transporcie wewnątrzmiejskim producenci zaczęli wykorzystywać samochody ciężarowe, które były szybsze i tańsze. Osłabiło to znaczenie głównego węzła transportowego jako czynnika lokalizacji produkcji. Z punktu widzenia ekonomicznego wyraźnie podniosła się efektywność lokalizacji w strefie podmiejskiej. Nowy rodzaj transportu spowodował zmianę wartości terenów w poszczególnych strefach. Zmniejszenie kosztów transportu spowodowało wzrost wysokości renty z działalności produkcyjnej na dalej od centrum położonych obszarach i pozwoliło przemysłowi zaoferowanie wyższych stawek za tereny położone w większej odległości od głównego węzła transportowego.

Rozwój technologii i możliwość zastosowania transportu samochodowego na większych odległościach, przy równoczesnym rozwoju sieci autostrad, pozwolił na zastosowanie ciężarówek do przewozu ładunków między miastami. Na wielu trasach transport samochodowy stał się konkurencyjny w stosunku do kolei i statku. Szerokie zastosowanie transportu samochodowego uwolniło przemysł od konieczności lokalizowania się blisko węzła kolejowego (zwykle w centrum miasta) lub portu. Jednocześnie wzrosła atrakcyjność lokalizacji zapewniających łatwy dostęp do sieci autostrad. W coraz większej liczbie miast powstawały autostrady w kształcie pierścienia otaczającego miasto. Produkcja zaczęła lokalizować się bezpośrednio przy obwodnicach, by zapewnić sobie łatwy dostęp do ogólnokrajowej sieci transportu.

³ A. O'Sullivan, *Urban economics*, Irwin, 1996, s. 251.

Ceny stawek za teren przy obwodnicach, oferowane przez funkcje produkcyjne, wyraźnie wzrosły. W rezultacie, ogólny model przestrzennego zróżnicowania stawek za teren, oferowanych przez przemysł, na obszarze monocentrycznego ośrodka posiadającego autostradową obwodnicę charakteryzuje stożek z wierchołkiem (najwyższe ceny) przy centralnym węźle transportowym oraz strefa wysokich cen za teren wzdłuż obwodnicy otaczającej miasto (rys. 13).

Do czynników dekoncentracji działalności produkcyjnej należy również powszechne wykorzystanie samochodu osobowego przez pracowników. W mieście, w którym w przewozach pasażerskich dominuje transport zbiorowy, korzystniejsza jest lokalizacja w pobliżu głównych węzłów komunikacji zbiorowej zwykle w centrum miasta, co ułatwia dojazd pracowników z całego obszaru aglomeracji. Upowszechnienie samochodu osobowego jako środka dojazdu do pracy powoduje, że z punktu widzenia pracodawcy rośnie atrakcyjność terenów charakteryzujących się dużą dostępnością dla większej liczby samochodów, a więc terenów przy autostradach wychodzących z miasta lub przy obwodnicach.

Innym czynnikiem wywołującym suburbanizację działalności produkcyjnej było przejście od tradycyjnych kilkunastopiętrowych budynków fabrycznych (XIX w.), do produkcji na jednym poziomie. Było to związane z nowymi technologiami i organizacją linii produkcyjnych. Rozwój produkcji w jednokondygnacyjnych budynkach oznaczał wzrost zapotrzebowania na teren. Czynnikiem przyciągającym produkcję na tereny podmiejskie była możliwość znalezienia odpowiednio dużego terenu i niższa cena gruntu. Innym czynnikiem przesuwania się produkcji na obszary podmiejskie stał się wzrost znaczenia transportu lotniczego w przewozach towarowych. Dla firm, które dużą część swoich produktów przewożą samolotami porty lotnicze są ważnym czynnikiem lokalizacji. Współcześnie, w przypadku pewnej grupy przedsiębiorstw, port lotniczy spełnia podobną rolę, jak niegdyś centralny węzeł transportowy.

Czynniki dekoncentracji miejsc zamieszkania ludności miast. Wśród czynników, które jak się wydaje, miały zasadniczy wpływ na uruchomienie procesu suburbanizacji miejsc zamieszkania za najważniejsze uważa się:

- **wzrost realnych dochodów ludności**, który generalnie wywołuje wzrost zapotrzebowania na tereny mieszkaniowe, zapewniające lepsze warunki życia (dążenie do posiadania własnego domu z ogrodem). W strefie podmiejskiej możliwe było znalezienie terenów tańszych, a jednocześnie stwarzających możliwość zamieszkania w zabudowie jednorodzinnej;
- **zmniejszenie kosztów dojazdu do pracy**. Nowe środki transportu i rozwiązania w zakresie systemów komunikacyjnych ułatwiły dojazdy do pracy i obniżyły ich koszty. Miejsce pracy przestało być czynnikiem wymusza-

jącym lokalizację miejsca zamieszkania w stosunkowo bliskiej odległości. Coraz większa część ludności zamieszkującej aglomerację mogła mieszkać na granicy lub poza granicami miasta;

- **niekorzystne zjawiska w centralnych częściach miast.** Obok czynników przyciągających mieszkańców na obszary podmiejskie wymienia się również czynniki wypychające pewne grupy ludności z centralnej części miasta. Jednym z tych czynników jest stara, czasem zdekapitalizowana substancja mieszkaniowa, stanowiąca zachętę do szukania mieszkania w nowych budynkach.

W miastach amerykańskich część mieszkańców przenosiła się na przedmieścia, pragnąc uciec od konfliktów rasowych, inni nie chcieli mieszkać w dzielnicach zasiedlanych przez ludność o bardzo niskich dochodach. Odrębnym zagadnieniem jest relacja między suburbanizacją a wysokością podatków. W wielu miastach podatki są bardzo wysokie, szczególnie w centrum, niewątpliwie była to zachęta do przenoszenia się na tereny o niższych podatkach.

Należy dodać, że centra miast charakteryzują się zwykle większym stopniem przestępczości, co również powoduje chęć przeniesienia się do spokojnych dzielnic podmiejskich.

Problemem w centrum stała się też edukacja dzieci. W warunkach amerykańskich szkoły w dzielnicach podmiejskich reprezentują, na ogół, znacznie wyższy poziom niż szkoły w centrum. Dla wielu rodzin jest to istotny powód przeniesienia się na tereny podmiejskie.

Wskazuje się, że względnie szybka suburbanizacja miała miejsce w tych obszarach metropolitalnych Stanów Zjednoczonych, gdzie centrum charakteryzowało się: relatywnie starą zabudową mieszkaniową, relatywnie wysokimi podatkami i stosunkowo dużą liczbą czarnej ludności;

- **migracje pracowników w ślad za pracodawcami.** Jak podkreślono wcześniej, przedsiębiorstwa produkcyjne z różnych względów zaczęły przenosić się na tereny podmiejskie. Strefy podmiejskie stały się też miejscem lokalizacji placówek handlowych i obiektów biurowych. Suburbanizacja miejsc zatrudnienia wpłynęła na suburbanizację miejsc zamieszkania, ponieważ część pracowników zmieniła mieszkanie podążając za pracodawcą. Pracownicy starają się zamieszkać na terenie dogodnie powiązanym z obwodnicą. W wielośrodkowej aglomeracji pracownicy dojeżdżają do przedsiębiorstw zlokalizowanych wzdłuż obwodnicy i w podmiejskich centrach handlowo-usługowych. Wykazano, że wielkość dojazdów wewnątrz obszarów podmiejskich znacznie przekracza wielkość, dominujących wcześniej, dojazdów ze strefy podmiejskiej do centrum.

Opisywane procesy znajdują również odzwierciedlenie w modelu przestrzennego zróżnicowania wartości terenów, który charakteryzuje się występowaniem

kilku wierzchołków, czyli miejsc wyróżniających się wysokimi stawkami za teren, oferowanymi przez funkcję mieszkaniową;

- **polityka władz.** Do czynników stymulujących procesy decentralizacji przestrzennej miast należą także określone działania i decyzje władz administracyjnych. Jednym z nich było subsydiowanie budownictwa indywidualnego. Ułatwienia w sprzedaży działek i uzyskiwaniu kredytów, programy federalne i inne działania spowodowały obniżenie kosztu uzyskania własnego domu. Zwiększony popyt na domy zwiększył zainteresowanie obszarami podmiejskimi.

Wskazywano wcześniej, że czynnikiem dekoncentracji było obniżenie kosztów dojazdów do pracy. Wzmoczone dojazdy do pracy powodują dodatkowe koszty zewnętrzne (związane z zatłoczeniem dróg lub zanieczyszczeniem środowiska), których nie ponosi dojeżdżający. Wprowadzenie mechanizmów powodujących internalizację tych kosztów zwiększyłoby koszt dojazdu ponoszony przez pracownika i generalnie koszt zamieszkania w strefie podmiejskiej, co w rezultacie zmniejszyłoby jej atrakcyjność. W praktyce koszty prywatne dojazdów okazały się wyraźnie niższe niż koszty społeczne.

Za czynnik stymulujący suburbanizację uznano również rozdrobniony system administrowania na obszarze metropolitalnym. Przeniesienie się poza zasięg administracji miasta centralnego niejednokrotnie pozwalało na osiągnięcie określonych korzyści (wspominano już wyżej o możliwości płacenia niższych podatków).

Z polityką władz wiąże się również rozwój systemu komunikacyjnego, szczególnie autostrad i obwodnic, na których rolę wskazywano zarówno przy omawianiu suburbanizacji miejsc pracy, jak i miejsc zamieszkania.

Czynniki dekoncentracji handlu detalicznego. W okresie między 1950 i 1980 rokiem udział centrów miast w ogólnej liczbie zatrudnionych w handlu na obszarze metropolitalnym zmniejszył się z dwóch trzecich do mniej niż połowy. Jako trzy główne przyczyny suburbanizacji działalności handlowej traktuje się:

- podążanie handlu za lokalizacją konsumentów,
- upowszechnienie samochodów osobowych (powodujące możliwość lokalizacji dużych centrów handlowych za miastem w miejscach łatwo dostępnych dla dużej liczby samochodów),
- wzrost liczebności mieszkańców i związany z tym wzrost popytu, co zachęca do tworzenia nowych ośrodków handlu, które szukając nowych miejsc lokalizacji znajdują je na przedmieściach.

Czynniki suburbanizacji biur, zarządów firm i innych instytucji biznesu. Na początku lat siedemdziesiątych większość instytucji tego typu zlokalizowana była w centrum miasta. Najważniejsze sprawy załatwiane są bowiem w wyniku bezpośrednich rozmów i negocjacji, a obecność na terenie CBD

ułatwia osobiste kontakty między przedstawicielami firm. W tym czasie część działalności biurowej o bardziej mechanicznym charakterze zaczęto przenosić na przedmieścia. W latach siedemdziesiątych, a następnie osiemdziesiątych nastąpił bardzo szybki rozwój instytucji biznesu na terenach zewnętrznych. Zaobserwowano, że obiekty biurowe na obszarach podmiejskich zaczęły tworzyć koncentracje. Warto podkreślić, że w latach osiemdziesiątych, w skali całych Stanów Zjednoczonych, więcej przestrzeni biurowej oddano do użytku na terenach zewnętrznych obszarów metropolitalnych niż w miastach centralnych. W nowych centrach strefy zewnętrznej lokalizuje się szereg instytucji stanowiących dotąd typowy składnik tradycyjnego CBD, takich jak: zarządy wiodących koncernów, siedziby banków, kompleksy hotelowe itp.

Istotnym czynnikiem suburbanizacji tej grupy instytucji był i pozostaje niezwykle szybki postęp w zakresie technik komunikowania się. Szczególną rolę odgrywają dwie nowe metody komunikowania się: poczta elektroniczna oraz telekonferencje. Te metody, w pewnym stopniu, zmniejszyły zależność działalności biznesowej od osobistych kontaktów i w rezultacie wpłynęły na zmniejszenie atrakcyjności centrum jako miejsca lokalizacji biur i zarządów firm, banków czy towarzystw ubezpieczeniowych.

Ze względów reprezentacyjnych i chęci zachowania możliwości osobistych kontaktów z przedstawicielami innych firm znaczna część instytucji biznesu zachowuje swoje obiekty na terenie centrum, przenosząc jednocześnie szereg operacji do obiektów zlokalizowanych w strefie podmiejskiej.

W rezultacie działania opisanych wyżej czynników nastąpiły istotne przemiany struktury przestrzennej miasta. Nastąpiło zagospodarowanie obszarów otaczających miasto, które zaczęły wypełniać szereg istotnych funkcji. Jak podkreślano wyżej, oprócz dzielnic mieszkaniowych powstały tereny zielone, obiekty infrastruktury społecznej, obszary przemysłowe i inne. W wyniku procesu dekoncentracji miast w Stanach Zjednoczonych, tradycyjny podział na miasto i wieś został zastąpiony przez podział na okręgi metropolitalne i obszary niemetropolitalne. W obrębie okręgów metropolitalnych występuje strefa centralna i tereny zewnętrzne (otaczające strefę centralną)⁴. W okresie powojennym nastąpił bardzo dynamiczny wzrost ludności okręgów metropolitalnych. Wyrazem koncentracji był rosnący odsetek ludności kraju skupiony na obszarze tych okręgów. Równocześnie strefy centralne tych okręgów rozwijały się znacznie wolniej niż strefy zewnętrzne. Należy podkreślić, że rozwój stref zewnętrznych w ramach okręgów metropolitalnych był rezultatem odpływu ludności z centrum, ale także napływu ludności spoza obszaru metropolitalnego i przyrostu naturalnego.

⁴ J. Węgleński, *Metropolitalna Ameryka*, Warszawa 1988, s. 13.

O rozwoju obszarów podmiejskich w Stanach Zjednoczonych świadczą m.in. wyniki spisu z 1990 roku, zgodnie z którymi 46% populacji Stanów Zjednoczonych mieszka w strefach podmiejskich (w 1970 roku odsetek ten wynosił 37%). Na obszarach miast centralnych mieszkało 37% ogółu ludności, a pozostałe 23% stanowili mieszkańcy obszarów niemetropolitalnych lub terenów wiejskich⁵.

Spośród populacji zamieszkującej obszary metropolitalne 60% mieszkało na przedmieściach (co oznacza, że w 1990 roku w strefach podmiejskich mieszkało 115 mln). W miastach centralnych koncentrowało się 78 mln ludzi.

3.3. Dezurbanizacja i kształtowanie się wieloośrodkowych regionów metropolitalnych

Wspomniano już, że główną tendencją w rozmieszczeniu ludności w Stanach Zjednoczonych w okresie 1950–1970 była koncentracja ludności na obszarach metropolitalnych, przy jednoczesnej wewnętrznej dekoncentracji i intensywnym rozwoju stref podmiejskich otaczających miasta centralne.

W latach siedemdziesiątych natomiast zaczęto obserwować zjawisko odpływu ludności z największych obszarów metropolitalnych do rejonów niemetropolitalnych i do małych miast położonych poza strefami podmiejskimi miast centralnych. Zjawiska te określić można jako przejaw **dezurbanizacji**. W następnych latach trwały procesy dekoncentracji i zmniejszanie się zaludnienia miast centralnych.

Analizując przyczyny tych zjawisk wskazuje się m.in., że postępująca suburbanizacja, wiążąc się z poprawą warunków życia mieszkańców miast, wywołuje coraz większe problemy komunikacyjne. Stale rośnie liczba ludzi, którzy każdego dnia muszą dostać się do miejsc pracy oraz do usług zlokalizowanych w centralnej części miasta. Mimo ogromnych nakładów związanych z modernizacją układów komunikacyjnych i systemów transportowych obniża się dostępność centrów wielu miast. Dla instytucji usługowych sytuacja taka stanowi bodziec do rozważenia lokalizacji poza centrum w strefie podmiejskiej. Handel i usługi potrzebują coraz większych przestrzeni dla prowadzenia swojej działalności, co również stymuluje tworzenie centrów handlowo-usługowych na terenach wolnych poza miastem.

Szereg instytucji decydując się na opuszczenie zatłoczonego i niefunkcjonalnego centrum zaczyna szukać lokalizacji nie tylko w strefach podmiejskich, ale coraz częściej poza regionem miejskim, w innych częściach kraju.

⁵ J. Fellman, A. Getis, J. Getis, *Human Geography*, Wm. C. Brown Publishers, 1995.

Wyrazem procesu dezurbanizacji jest tworzenie się i rozwój **wieloośrodkowych regionów metropolitalnych**. W przeciwieństwie do wyodrębnionych miast taka forma rozciąga się na duży region i składa z wielu osobnych centrów, które mają zdolność przyciągania mieszkańców, pracowników i klientów.

W analizie poświęconej miastom Ameryki, A. Majer⁶ wymienia cztery kierunki przemian składających się na proces określany jako dezurbanizacja:

- nieustanne powiększanie się rozmiarów tzw. wielkich regionów funkcjonalnych. Składają się one ze zwartej zabudowy miejskiej, przedmieść, pustych przestrzeni, terenów upraw rolniczych o różnej intensywności, centrów handlowych i obszarów rekreacyjnych. Całość powiązana jest gęstą siecią autostrad umożliwiającą masowe dojazdy do pracy. Większość ludności takich regionów mieszka poza miastami (np. nowojorski region funkcjonalny liczy ok. 18 mln ludzi, z czego na samą aglomerację przypada 7,3 mln);
- rozwijanie się mniejszych ośrodków miejskich na obrzeżach wieloośrodkowych regionów metropolitalnych, głównie dlatego, że ma tam miejsce największy przyrost nowo tworzonych miejsc pracy. Nowoczesny przemysł i usługi znajdują tu tereny tańsze niż w granicach aglomeracji. Ważnym czynnikiem jest również pełna dostępność komunikacyjna. Niejednokrotnie punktem wyjścia dla nowego ośrodka jest lokalizacja gigantycznego zespołu obiektów masowej sprzedaży (*shopping malls*);
- powstawanie na peryferiach regionów metropolitalnych tzw. parków przemysłowych. Są to strefy koncentracji nowoczesnego przemysłu oraz usług administracyjnych. Strefy te rozwijane są przy aktywnym współudziale władz lokalnych. Powstają też tzw. parki naukowe, czyli strefy, w których zlokalizowano małe i średnie przedsiębiorstwa zaawansowanej technologii w pobliżu uniwersyteckich centrów naukowo-badawczych;
- powolny wzrost liczby w pełni zurbanizowanych wieloośrodkowych regionów metropolitalnych, w których nie ma dużych miast. Zwykle charakteryzują się równowagą funkcji produkcyjno-usługowych i funkcji mieszkaniowych.

Ostatni z wymienionych kierunków wymaga szerszego omówienia. Na obrzeżach regionów metropolitalnych zaczęły rozwijać się wielkie centra handlowe, charakteryzujące się dużą dostępnością komunikacyjną. Poza terenem miast lokalizują się chętnie nowoczesne przedsiębiorstwa produkcyjne, co pozwala m.in. na budowę wielkich wygodnych parkingów dla zatrudnionych. Ze względu na znaczną liczbę klientów w centrach handlowych i pracowników nowych lokalizacji przemysłowych na tereny zewnętrzne przyciągane są różnego rodzaju instytucje usługowe.

⁶ A. Majer, *Duże miasta Ameryki. «Kryzys» i polityka odnowy*, Łódź 1997, s. 71.

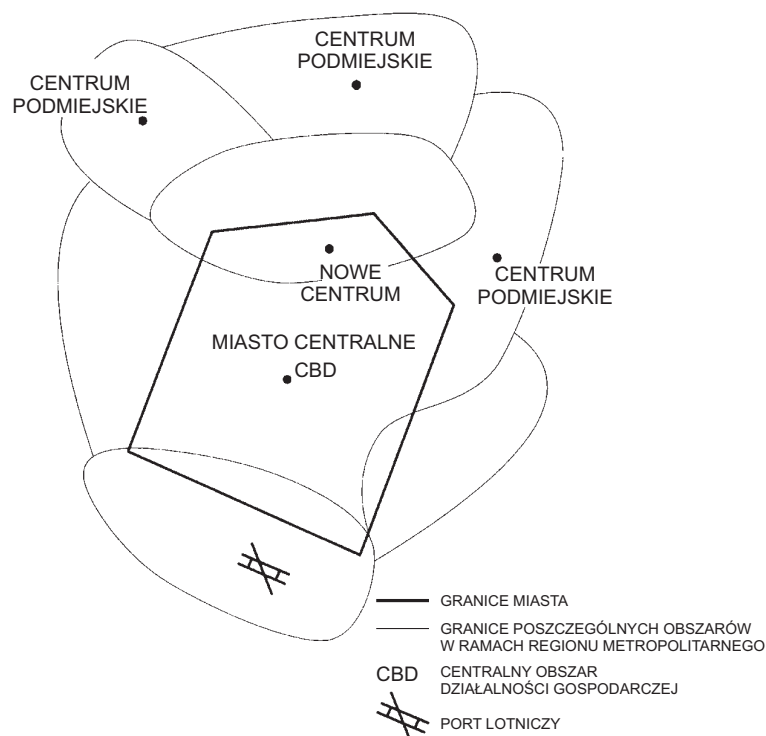
W rezultacie opisywanych procesów na obrzeżach obszarów metropolitalnych tworzą się ośrodki miejskie, stanowiące rodzaj CBD. Tereny podmiejskie stają się coraz mniej zależne od centralnego miasta całego obszaru metropolitalnego. Nowe ośrodki w strefie zewnętrznej stają się samowystarczalne, oferując zarówno miejsca pracy, jak i całość funkcji typowych dla CBD. Ośrodki te zaznaczają się również w krajobrazie przez zgrupowanie wieżowców, wielkich kompleksów handlowych i obiekty parków przemysłowych. Największe ośrodki obszarów podmiejskich starają się określić swoją rolę i specjalizację w ramach gospodarki całego obszaru metropolitalnego. Dzieląc się określonymi funkcjami, nowe centra kooperują zarówno ze starym CBD, jak też z innymi ośrodkami, które rozwinęły się na obrzeżach. Zaobserwowano zmniejszanie się wielkości i natężenia powiązań między miastem centralnym a ośrodkami na obrzeżu. Wykazano przy tym, że zmieniał się charakter tych powiązań.

Centra podmiejskie rozwijają się prawie we wszystkich obszarach metropolitalnych Stanów Zjednoczonych. Istniejące tendencje wskazują, że ośrodki te przejmować będą coraz więcej funkcji typowych dla CBD. W określonych przypadkach centra na obszarach zewnętrznych mogą stać się silniejszymi ośrodkami handlu i administracji od pierwotnego CBD.

W tradycyjnych modelach struktury przestrzennej miasta przyjmowano istnienie i dominującą pozycję centralnego ośrodka działalności gospodarczej. Na współczesny kształtujący się model struktury przestrzennej miasta amerykańskiego, który opisują T. Hartshorn i P. Muller⁷, składają się niezależne obszary posiadające własne centra (rys. 2). Model przedstawiony na rysunku obrazuje przestrzenne relacje między obszarami miejskimi i ich ośrodkami centralnymi a centrum metropolii. Jak wspomniano, nie wszystkie centra pełnią tę samą rolę.

Każdy obszar, włącznie z tradycyjnym CBD, spełnia określoną rolę w gospodarce całego obszaru metropolitalnego, ale żaden nie jest dominujący. Np. stare CBD staje się obszarem koncentracji funkcji i obiektów związanych z władzą administracyjno-polityczną, a także dzielnicą obiektów hotelowo-kongresowych, służących organizacji imprez politycznych. Jest to również centrum handlowo-usługowe, ale tylko dla mieszkańców wewnętrznej części obszaru metropolitalnego. Ośrodek podmiejski może stać się centrum biznesu i głównym miejscem zawierania transakcji w skali całego obszaru metropolitalnego, i co za tym idzie, główną koncentracją miejsc pracy dla ludzi związanych z biznesem i ośrodkiem handlowo-usługowym nastawionym na zaspokajanie potrzeb tej grupy. W ramach obszaru metropolitalnego może ukształtować się ośrodek,

⁷ T. Hartshorn, P. Muller, *The suburban downtown and urban economic development today*. W: *Sources of metropolitan growth*, ed. E. Mills, J. Mc Donald, New Jersey 1992, s. 148.



Rys. 2. Model wielośrodkowego obszaru metropolitalnego
Źródło: Hartshorn T., Muller P., 1992.

gdzie dominuje funkcja badawczo-rozwojowa i wdrażanie zaawansowanych technologii, i jeszcze inne z dominacją funkcji handlowej i obsługi działalności produkcyjnej. Wraz z wymienionymi funkcjami w centrach podmiejskich rozwijają się usługi hotelowe i gastronomiczne, co wiąże się z rosnącym popytem zarówno biznesu, jak i mieszkańców stref podmiejskich.

Wśród znanych centrów podmiejskich wymienić można Tyson's Corner koło Waszyngtonu, obwodnicę w Fairfax County, South Coast Metro w Orange County w Kalifornii, City Post Oak w Huston czy Perimeter Center w północnej części Atlanty. Każde z tych centrów jest wielkim zgrupowaniem wykwalifikowanych kadr administracji, biznesu i miejscem lokalizacji wielkich kompleksów handlowych obsługujących większy obszar. Należy dodać, że na terenie wymienionych obszarów metropolitalnych znajdują się jeszcze inne mniejsze centra podmiejskie o podobnej strukturze zawodowej i funkcjonalnej.

Opisywane zjawiska i nowe ośrodki są w różny sposób określane przez badaczy. W literaturze aglojęzycznej pojawiają się takie terminy, jak: *nucleation*, *minicity*, *suburban activity center*, *urban subcenter*, *suburban business district*, *suburban employment center*, *urban village* i szereg innych. Kolejnym zagadnieniem są kryteria pozwalające identyfikować takie ośrodki. Muszą one reprezentować określony potencjał, którego wyrazem mogą być: istnienie regionalnego centrum handlowego o odpowiednio dużej powierzchni (ponad 400 tys. m²), kilka wieżowców biurowych, lokalizacja odpowiednio dużej liczby regionalnych zarządów firm, koncentracja przestrzeni biurowej (co najmniej 2 mln m²), hotele (dwa lub więcej) reprezentujące główne sieci hotelowe, minimum 50 tys. miejsc pracy.

Analizując przemiany strukturalne obszarów metropolitalnych 45 lat po drugiej wojnie światowej, T. Hartshorn i P. Muller dostrzegają pięciostopniowy model przestrzennego rozwoju centrów podmiejskich.

Faza 1. Ośrodek stanowiący sypialnię miasta. Ten typ pojawił się wraz z początkiem procesów suburbanizacji na obrzeżach wielu metropolii.

Faza 2. Początek niezależności. Następuje rozwój funkcji handlowej w formie wielkich kompleksów handlowych. Powstają pierwsze parki przemysłowe i kompleksy biurowe. Pod względem możliwości zatrudnienia ośrodek podmiejski staje się niezależny w stosunku do głównego centrum miasta.

Faza 3. Dojrzewanie ośrodka. Wraz z dalszym rozwojem ośrodka w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych wykształca się rynek nieruchomości ze zróżnicowaną ofertą. Następuje intensyfikacja i dywersyfikacja użytkowania terenu. Powstają hotele i restauracje.

Faza 4. Szybki wzrost w okresie postindustrialnej gospodarki opartej na rozwoju sektora usług (lata osiemdziesiąte). Charakterystycznymi dziedzinami, które rozwijają się w centrach podmiejskich w tym okresie, są:

- średnie i wyższe szczeble administracji biznesu, czego wyrazem są powstające w ośrodku wieżowce przeznaczone na biura,
- działalność badawczo-rozwojowa dla produkcji o zaawansowanej technologii.

Faza 5. W pełni wykształcone i dojrzałe centrum miejskie. W tę fazę wchodziły najbardziej rozwinięte centra podmiejskie (takie jak: Reston w Wirginii, South Coast Metro w Orange County, Las Colinas w Dallas), stając się centrami kultury, życia społecznego czy rekreacji. W dalszej perspektywie można również oczekiwać przejęcia pewnych funkcji polityczno-administracyjnych.

Wieloośrodkowe obszary metropolitalne rozwinęły się w różnych częściach Stanów Zjednoczonych. Np. w obszarze metropolitalnym Los Angeles wyróżnić można pięć oddzielnych obszarów miejskich, tworzących pierścien podmiejski, którego zewnętrzna granica sięga 80 km od głównego CBD. Są to: obszar

zachodni: Santa Monica, Beverly Hills, rozszerzający się w stronę Santa Barbara obszar północno-zachodni z San Fernando Valley, obszar zachodni ciągnący się wzdłuż San Gabriel Valley w stronę pustyni, obszar południowo-wschodni Orange County (jeden z najszybciej rosnących obszarów miejskich) z centrum w Costa Mesa i Anaheim, obszar południowo-zachodni wzdłuż autostrady do San Diego, z centrum ekonomicznym wokół międzynarodowego portu lotniczego. Analiza całego układu wskazuje, że wprawdzie w głównym CBD skupia się szereg funkcji i instytucji o charakterze centralnym, jednak z punktu widzenia niektórych kategorii ekonomicznych CBD jest przewyższane przez Orange County, będące jedną ze stref podmiejskich.

Analiza zachodzących procesów i kierunki przemian układów osadniczych wskazują, że upowszechnia się policentryczny model organizmu miejskiego, a monocentryczne miasto z wyraźnie dominującym ośrodkiem centralnym jest stopniowo zastępowane przez **wieloośrodkowy obszar metropolitalny**. Nowa struktura przestrzenna znajduje też wyraz w przestrzennym zróżnicowaniu wartości terenów miejskich⁸ (rys. 11).

3.4. Próby rewitalizacji obszarów centralnych miast jako przejaw reurbanizacji

Opisywane wyżej procesy związane z odpływem bogatszej ludności z centralnej części miasta w wielu przypadkach doprowadziły do kryzysu śródmieścia. Degradacja centrum miast wystąpiła szczególnie wyraźnie w dużych, tradycyjnych ośrodkach przemysłowych północnej części Stanów Zjednoczonych.

Władze lokalne niejednokrotnie podejmują próby doprowadzenia do rewitalizacji centrum miasta. Wdrażane programy przebudowy i podniesienia atrakcyjności centrum mają zachęcić przedstawicieli klas średniej i wyższej do osiedlania się na jego terenie. W ten sposób centrum odzyskałoby zamożniejszą grupę podatników i klientów. Skuteczność tych programów jest ograniczona, w praktyce niewielka część bogatszej ludności jest skłonna przenieść się do śródmieścia, a większość działań inwestycyjnych w centrach podejmują ludzie, którzy już tam mieszkają.

Wskazuje się, że doprowadzenie do chociażby ograniczonego napływu bogatszej ludności do centrum wywołać może proces tzw. **gentryfikacji**. Jako gentryfikację określa się odbudowę oraz podniesienie standardu i wartości starych obszarów mieszkaniowych przez zamożnych mieszkańców. Należy jednak podkreślić,

⁸ Zagadnienie to omówiono w rozdziale dotyczącym wartości terenów miejskich.

że takie działania wiążą się z usuwaniem uboższej grupy mieszkańców. Konflikty społeczne związane z podnoszeniem standardu zabudowy i zmianą składu społecznego niejednokrotnie utrudniają wdrożenie programu gentryfikacji.

Mimo pewnych trudności, proces gentryfikacji zaobserwowano w wielu miastach Ameryki Północnej, szczególnie w jej części północnej i wschodniej (od Montrealu i Quebec wzdłuż wybrzeża atlantyckiego, po Charleston w Północnej Karolinie i Savannah w Georgii)⁹. Wzrost zainteresowania pewnej grupy ludzi możliwością zamieszkania w pobliżu centrum miasta wiąże się z zachodzącymi obecnie zmianami w zakresie statusu rodzinnego i struktury zawodowej.

Wspominano kilkakrotnie, że po II wojnie światowej przez całe lata sześćdziesiąte trwał proces przenoszenia się ludzi do strefy podmiejskiej, a następnie jeszcze dalej od miasta centralnego. Ze względu na możliwość zamieszkania w domku jednorodzinnym, w pobliżu terenów zielonych, są to oczywiście obszary atrakcyjne dla rodzin wychowujących dzieci.

W latach dziewięćdziesiątych obserwowany jest jednak wzrost liczebności osób samotnych, które nie wstąpiły w związki małżeńskie lub się rozwiodły. Rośnie liczba małżeństw, które z różnych przyczyn nie zdecydowały się na posiadanie dzieci. Dla tej rosnącej grupy ludzi bliskość miejsca pracy i obiektów zapewniających rozrywkę staje się bardzo ważnym czynnikiem wyboru miejsca zamieszkania.

W CBD istnieje duża liczba miejsc pracy dla wykształconych specjalistów w zakresie bankowości, ubezpieczeń czy usług finansowych. Ten rodzaj miejsc pracy w CBD rozszerza się i zastępuje istniejące wcześniej miejsca pracy dla robotników w fabrykach. Zjawisko to wywołuje z kolei zainteresowanie bogatszych grup ludzi mieszkaniem w pobliżu centrum i prowadzi do zapoczątkowania procesu gentryfikacji w zaniedbanych wcześniej dzielnicach mieszkaniowych otaczających CBD.

Inny rodzaj programów określany jest jako komercjalizacja części śródmieścia. Wiele miast amerykańskich opracowało programy mające na celu rozwinięcie w centrum takich funkcji handlowych i usługowych, które przyciągnęłyby większą liczbę odwiedzających. Przedsięwzięcia takie okazują się skuteczne w przyciąganiu turystów i instytucji biznesu, ale nie rozwiązują problemu faktycznej rewitalizacji, ponieważ nie zapewniają napływu stałych mieszkańców do centrum.

⁹ J. Fellman, A. Getis, J. Getis, op. cit.

4. STRUKTURA FUNKCJONALNA MIASTA I METODY JEJ ANALIZY

4.1. Pojęcie funkcji miasta i główne rodzaje ich klasyfikacji

Podstawą gospodarczą miast, ich istnienia i rozwoju są wykonywane na ich terenie działalności wynikające z roli jaką dane miasto odgrywa w społecznej i gospodarczej strukturze kraju. W tym sensie mówi się, iż pełnią one określone funkcje¹. Tradycyjnie terminem **funkcje miasta** określa się rolę jaką dany ośrodek pełni w życiu społecznym i gospodarczym większego obszaru (najbliższego otoczenia, regionu, kraju). W mieście wykonywana jest różnego rodzaju działalność społeczna i gospodarcza, która dostarcza mieszkańcom pracy i stanowi podstawę egzystencji i rozwoju miasta. Na podstawie tych działań określić można funkcje miasta. Można więc także powiedzieć za M. Kielczewską-Zaleską, że: funkcje miasta – to główne dziedziny działalności jego mieszkańców, od których zależy życie i rozwój miasta. Jako funkcję miasta, według A. Suliborskiego, traktować można każdą działalność społeczno-gospodarczą wykonywaną w mieście, niezależnie od jej rangi ekonomicznej i przestrzennej, rozpatrywaną zarówno z punktu widzenia tego miasta, jak i systemu osadniczego, w skład którego wchodzi to miasto².

Jak zauważa R. Broszkiewicz³, z punktu widzenia ekonomicznego miasto tworzy warunki wywołujące efekty popytowe na określony typ działalności, czyli pewien zestaw funkcji. Wywołuje to powstawanie efektów podażyowych i prowadzi do ukształtowania się struktury funkcjonalnej miasta. W takim ujęciu popyt jest czynnikiem pierwotnym względem podaży określonej funkcji. Nawiązując do teorii cyklu życia produktu można analizować cykl rozwoju określo-

¹ M. Jerczyński, *Zagadnienia specjalizacji bazy ekonomicznej większych miast w Polsce*. W: *Studia nad strukturą funkcjonalną miast*, red. K. Dziewoński, „Prace Geograficzne IG PAN” 1973, nr 97.

² A. Suliborski, *Niektóre problemy badań funkcji miast w świetle podstawowych założeń koncepcji systemowej*, „Acta Universitatis Lodzensis” 1983, Folia Geographica 2.

³ R. Broszkiewicz, *Podstawy gospodarki miejskiej*, Wrocław 1997, s. 19.

nej funkcji miasta, wyróżniając fazy: wprowadzania, wzrostu, dojrzałości i schyłku, a nawet całkowitego zaniku.

Wraz ze zmieniającymi się uwarunkowaniami społecznymi, gospodarczymi czy politycznymi struktura funkcjonalna miasta ulega przemianom. Należy podkreślić, że w procesie przekształceń struktury funkcjonalnej występują współzależności, polegające na tym, że zmniejszająca się rola jednej funkcji pociąga za sobą zmiany znaczenia innych funkcji, których rola maleje lub rośnie. Wśród czynników powodujących zmianę rangi określonej funkcji R. Broszkiewicz wymienia⁴:

- koniunkturę lub dekoniunkturę w gospodarce krajowej, regionalnej, a nawet lokalnej,
- wzmożone procesy migracji ludności,
- przyrost naturalny i zmiany w strukturze wieku i zatrudnienia,
- uaktywnienie lokalnych czynników rozwoju miasta lub też miast sąsiednich,
- działalność władz miejskich zachęcającą inwestorów do lokaty kapitałów, polegającą na oferowaniu korzystnych cen nieruchomości mienia komunalnego, ulg i zwolnień od opłat i podatków lokalnych,
- czynniki losowe (czasem katastrofy), powodujące zmianę dotychczasowych funkcji.

Funkcje miasta można klasyfikować w różny sposób. Jednym ze stosowanych ujęć jest rozpatrywanie miasta jako miejsca zamieszkania i miejsca pracy oraz ocena relacji między tymi dwoma podstawowymi funkcjami miasta. Inne podejście polega na określaniu funkcji miasta na podstawie struktury zatrudnienia według poszczególnych dziedzin. W ramach teorii bazy ekonomicznej miasta, podstawowe znaczenie ma podział funkcji miasta na rodzaje działalności służące zaspokojeniu potrzeb obszarów znajdujących się poza miastem i działalności związane z obsługą samego miasta i jego mieszkańców (funkcje egzogeniczne i endogeniczne). Z kolei w analizach dotyczących struktury sieci osadniczej występuje pojęcie funkcji centralnych, skoncentrowanych w określonych miejscach. Dalsze podrozdziały zawierają krótkie omówienie wymienionych kierunków analizy funkcjonalnej miast.

4.2. Funkcje miasta jako miejsca zamieszkania i miejsca pracy

Miasto jest miejscem zamieszkania i jest rynkiem pracy, a więc spełnia: funkcję miejsca zamieszkania i funkcję miejsca pracy.

⁴ Ibid., s. 20.

Dla dokonania oceny relacji między tymi dwiema funkcjami należy określić w jakim stopniu popyt na siłę roboczą (liczba miejsc pracy) jest pokrywany przez podaż siły roboczej (liczbę mieszkańców w wieku produkcyjnym).

- Mniejsza liczba miejsc pracy oznacza przewagę funkcji mieszkaniowej miasta (taka sytuacja powoduje wyjazdy z miasta do pracy), np. osiedla satelitarne wokół wielkich aglomeracji.
- Mniejsza podaż siły roboczej wywołuje dojazdy do miasta z obszaru zaplecza i oznacza, że ośrodek charakteryzuje się przewagą funkcji miejsca pracy w stosunku do miejsca zamieszkania.

Jednym ze sposobów określenia typów funkcjonalnych miast na podstawie relacji między funkcją zamieszkania i funkcją miejsca pracy jest obliczenie następującego wskaźnika⁵:

$$k = Z_p / Z_m \times 100$$

gdzie:

Z_p – liczba zatrudnionych wg miejsca pracy,

Z_m – liczba zatrudnionych wg miejsca zamieszkania.

Zastosowanie powyższej metody pozwala na wyróżnienie następujących typów miast, zależnie od wartości wskaźnika:

- miasta o bardzo silnej funkcji miejsca pracy (wartość wskaźnika powyżej 150%),
- miasta o silnej funkcji miejsca pracy (150–115,1%),
- miasta o zrównoważonym udziale funkcji miejsca pracy i funkcji mieszkaniowej (115,0–85,0%),
- miasta o silnej funkcji mieszkaniowej (84,9–50,0%),
- miasta o bardzo silnej funkcji mieszkaniowej (poniżej 50%).

Omawiana klasyfikacja była podstawą typologii miast polskich dokonanej przez M. Jerczyńskiego na podstawie danych z roku 1973. Analogiczne badania dla roku 1983 przeprowadził A. Matczak⁶, co pozwoliło na określenie kierunków przemian w tym zakresie. Zaobserwowano dążenie miast do rozszerzania własnego rynku pracy i ograniczania liczby typowych miast „sypialni”. Stwierdzono, że dla gospodarki miejskiej najkorzystniejsza jest sytuacja, w której występuje zrównoważony udział funkcji miejsca pracy i funkcji mieszkaniowej. W dłuższym okresie miasta dążą do osiągnięcia takiej właśnie równowagi.

⁵ M. Jerczyński, *Funkcje i typy funkcjonalne miast*, „Statystyka Polski” 1977, nr 85: *Statystyczna charakterystyka miast. Funkcje dominujące*.

⁶ A. Matczak, *Zmiany w strukturze funkcjonalnej miast Polski*, „Acta Universitatis Lodzensis” 1992, Folia Geographica 17.

4.3. Rodzaje funkcji z punktu widzenia struktury miejsc pracy

Z punktu widzenia miejsc pracy funkcje miasta można ogólnie podzielić na dwie grupy⁷:

- produkcyjne – przemysł i rzemiosło,
- usługowe – funkcja: administracyjno-polityczna, handlowa, kulturalno-oświatowa, usługi miejskie i inne.

Znaczenie określonej funkcji w mieście możemy oceniać na podstawie zatrudnienia. Nie wszystkie funkcje mają to samo znaczenie. Obserwujemy często, że jedna z dziedzin się wybija – jest to tzw. **funkcja dominująca**, która jest podstawą życia miasta i wokół niej koncentrują się inne.

W wielu dużych starych miastach obserwowany jest proces określany jako **sukcesja funkcji** – zjawisko zastępowania się kolejnych funkcji na pozycji dominującej. Np. Toruń: pierwotnie port i ośrodek handlowy, po zaborach twierdza (funkcja obronna), po II wojnie światowej funkcja kulturalno-oświatowa (lokalizacja uniwersytetu), później funkcja produkcyjna (wielkie zakłady chemiczne)⁸.

Funkcje produkcyjne. Istnieją nieliczne przykłady miast, w których praktycznie nie występuje funkcja produkcyjna. Należą do nich niektóre ośrodki zbudowane od podstaw jako stolice administracyjne. Brak funkcji produkcyjnych w strukturze gospodarczej nie jest dla miasta korzystny. Z wyjątkiem rolnictwa, działalność produkcyjna jest nierozdzielnie związana z miastem. Funkcja produkcyjna w postaci rzemiosła od najdawniejszych czasów odgrywała bardzo istotną rolę w życiu miast. O obecności i znaczeniu rzemiosła w dawnych miastach świadczą zachowane do dziś nazwy ulic w historycznych centrach wielu miast (np. Kuźnicza, Szewska, Garncarska itp.). W dawnych miastach istniał wyraźny związek funkcji produkcyjnej z miejscem handlu i zamieszkania. Związek ten przetrwał w tradycyjnych częściach miast islamskich.

W wieku XIX górnictwo i przemysł uległy ewolucji i stały się czynnikami miastotwórczymi o ogromnej sile. Produkcja przemysłowa zaczęła dominować nad innymi funkcjami, wywołując rozwój miast. Od czasu rewolucji przemysłowej funkcja produkcyjna stała się podstawą egzystencji znacznej liczby ośrodków miejskich. Z punktu widzenia struktury funkcjonalnej są to miasta przemysłowe.

⁷ W. Maik, *Podstawy geografii miast*, Toruń 1997, s. 32.

⁸ M. Kielczewska-Zaleska, *Geografia osadnictwa*, Warszawa 1977, s. 111.

Wskutek kryzysu określonych gałęzi przemysłu i upadku niektórych zakładów wiele starych miast przemysłowych znalazło się w trudnej sytuacji.

W grupie miast przemysłowych wyróżnić można:

- miasta górnicze, których rozwój związany jest z eksploatacją surowców mineralnych, oraz
- miasta – ośrodki przemysłu przetwórczego, wśród których pewna grupa charakteryzuje się dominacją jednej gałęzi przetwórstwa; należą do niej miasta, których dominującą funkcją jest np. hutnictwo, produkcja samochodów, przemysł włókienniczy lub inne branże.

Funkcje usługowe – to te dziedziny życia miasta, które składają się na zaspokojenie licznych potrzeb ludności w zakresie życia kulturalnego, oświaty, ochrony zdrowia, rozrywek, mody itp. Dzięki rozwijaniu tych usług powstaje miejski styl życia. Funkcje te rozwijają się szczególnie intensywnie w dużych miastach. Do najważniejszych należą: funkcje administracyjno-polityczne, funkcje handlowe, funkcje komunikacyjne, funkcje kulturalno-oświatowe oraz funkcje turystyczne.

Funkcje administracyjno-polityczne. Funkcje te (w ujęciu przedmiotowym) są to działania władcze i organizatorskie o charakterze zarządzającym i kierowniczym, których celem jest realizacja zadań publicznych. Funkcje administracyjno-polityczne (w ujęciu podmiotowym) pełnione są przez wszystkie instytucje publiczne organizujące działalność polityczną, gospodarczą i społeczną na terenie miasta i w jego otoczeniu⁹. Na ogół nie wiążą się z wielkim zatrudnieniem, ale przez swój charakter wywierają zasadniczy wpływ na lokalizację i rozwój miasta. Należy przy tym podkreślić, że zatrudnienie w sferze administracji publicznej jest ważnym składnikiem miejskiego rynku pracy. Urzędnicy w większości krajów korzystają z różnych form ochrony zatrudnienia. Interesujące jest również, że bez względu na poziom rozwoju i sytuację gospodarczą zatrudnienie w sferze administracji publicznej nie wykazuje tendencji spadkowych, częściej rośnie, szczególnie w krajach słabiej rozwiniętych.

Od czasów starożytnych miasto wiązało swą genezę z siedzibą władzy. Miasta przy rezydencjach zmieniały się potem w twierdze (funkcja administracyjno-polityczna wiązała się ściśle z funkcją obronną).

Rola funkcji administracyjno-politycznej zależy od tego, jakie miejsce zajmuje miasto w hierarchii administracyjnej kraju. W miastach stołecznych znaczenie tej funkcji jest bardzo duże. Wysoka ranga administracyjna wywołuje skupienie szeregu funkcji centralnych z zakresu polityki, co wywołuje koncen-

⁹ T. Kaczmarek, *Rola funkcji administracyjnych w rozwoju średnich miast Wielkopolski*, Poznań 1996, s. 20.

tracę innych funkcji usługowych (kultura, nauka, oświata) oraz funkcji produkcyjnych. Niższa ranga miasta w strukturze administracyjnej kraju (np. rola siedziby gminy) nie ma tak znaczącego wpływu na rozwój danej miejscowości.

Wpływ funkcji administracyjnej na rozwój miasta jest zróżnicowany w różnych rejonach świata. W wielu krajach miasto pełniące funkcję stolicy w zdecydowany sposób dominuje nad innymi ośrodkami pod względem liczby ludności i potencjału gospodarczego. Przykładem takiej sytuacji w Ameryce Łacińskiej jest Urugwaj, Argentyna lub Meksyk, w Afryce Egipt, Gwinea, Etiopia, a w Europie Węgry, Francja czy Austria.

Istnieją również kraje, w których rolę stolicy pełni miasto nie będące ośrodkiem dominującym w strukturze osadniczej państwa, a szereg funkcji centralnych koncentruje się w innych ośrodkach. Sytuacja taka występuje głównie w krajach o strukturze federalnej (np. w USA, Kanadzie, Australii). Warto przy tym podkreślić, że w stolicy stanowiącej dominujący pod względem ludnościowym i gospodarczym ośrodek miejski funkcja administracyjna nie ma na ogół charakteru dominującego w strukturze funkcjonalnej. Natomiast w miastach budowanych od podstaw jako stolica (Canberra w Australii, Ottawa w Kanadzie), funkcja administracyjna odgrywa rolę dominującą. Historia niektórych miast budowanych jako ośrodki administracyjne wskazuje, że w dłuższym okresie mogą się one przekształcić w miasta o strukturze wielofunkcyjnej. Uogólniając, mimo istotnej roli funkcji administracyjno-politycznych w rozwoju miasta, niewielka jest liczba ośrodków, w których te funkcje zajmowałyby pozycję dominującą. Potwierdzają to badania i klasyfikacje miast przeprowadzone w stanach Zjednoczonych, Australii i innych krajach.

Obecność sektora kierowniczego, zarządzającego, staje się często dobrą podstawą określenia jego pozycji w systemie osadniczym. Do tej grupy wlicza się każdą władzę zarówno publiczną, jak i prywatną. O randze miasta świadczy nie tylko szczybel administracji publicznej, ale także znajdująca się na jego terenie liczba central, zarządów dużych firm, dyrekcji przedsiębiorstw ogólnokrajowych lub międzynarodowych. Obecność tych instytucji podnosi prestiż miasta, a także przynosi wymierne korzyści. Dla miasta istotne jest, że instytucje pełniące funkcje zarządcze tworzą miejsca pracy, wznoszą budynki i wywołują przyjazdy ludzi do miasta.

Wszelkie reformy organizacji terytorialnej państwa związane z utratą funkcji administracyjnych przez jedne ośrodki i uzyskiwaniem jej przez inne, w dłuższym okresie wpływają nie tylko na sytuację gospodarczą poszczególnych ośrodków, ale także – jak wykazały badania A. Jelonek i A. Zborowskiego¹⁰ – na rozwój ludnościowy i terytorialny miast.

¹⁰ A. Jelonek, A. Zborowski, *Wpływ zmian funkcji administracyjnych na rozwój ludnościowy i terytorialny miast w Polsce*, „Acta Universitatis Lodziensis” 1992, Folia Geographica 17.

Funkcje handlowe. Wiele miast z funkcją handlową wiąże swoje powstanie i początkowy rozwój. Od najdawniejszych czasów jest ona jedną z podstawowych funkcji miasta. W starożytności handel był podstawą rozwoju silnych ośrodków na wybrzeżu Morza Śródziemnego, w średniowieczu doprowadził do rozkwitu miast włoskich i hanzeatyckich. Funkcja handlowa była też podstawą rozwoju wielu ośrodków w Afryce i Azji w pierwszej fazie gospodarki kolonialnej¹¹.

Z rozwojem handlu wiązał się rozwój środków transportu i dróg komunikacyjnych. Ludność w celach handlowych przybywa spoza miasta i szuka okazji innych usług, co oznacza, że rozwinięta funkcja handlowa spełniana przez miasto na rzecz większego obszaru może być czynnikiem wywołującym rozwój innych usług. Szeroko rozumiana działalność handlowa wiąże się ze znacznym zatrudnieniem.

Współcześnie funkcja handlowa charakteryzuje się znaczną dynamiką i możliwością szybkich zmian. Przebieg procesów transformacji gospodarki w krajach Europy Środkowej wskazuje, że handel okazał się dziedziną, która najszybciej potrafiła przystosować się do nowych warunków. Funkcja handlowa jest dziś jedną z podstawowych funkcji każdego miasta, jednak rzadko jest funkcją dominującą. Funkcja handlowa ma szczególne znaczenie w niektórych miastach przygranicznych oraz w miastach, gdzie odbywają się międzynarodowe targi.

Funkcje komunikacyjne. W przypadku wielu miast czynnikiem decydującym o rozwoju ich funkcji jest lokalizacja w stosunku do sieci komunikacyjnej. Rola funkcji komunikacyjnej w gospodarce miasta bywa szczególnie znacząca w ośrodkach, w których zlokalizowany jest port morski, ważny port lotniczy lub duży węzeł kolejowy. Szczególną rolę w rozwoju miasta odgrywa port morski, którego istnienie stymuluje rozwój innych funkcji.

Wraz z rozwojem sieci kolejowej rola węzła kolejowego stała się ważnym czynnikiem rozwoju wielu miast, co wiązało się z dużym zatrudnieniem w samej kolei oraz w zakładach związanych z konstrukcją i naprawą wagonów i lokomotyw. Współcześnie obserwowany jest malejący wpływ węzła kolejowego na rozwój miasta.

Nowoczesne porty lotnicze, budowane dla obsługi wielkich aglomeracji, lokalizowane są w znacznym oddaleniu od ich głównych centrów. Zapewnienie sprawnego funkcjonowania największych węzłów komunikacji lotniczej wraz z towarzyszącymi obiektami, jak hotele czy magazyny, wiąże się ze znacznym zatrudnieniem. Stąd lokalizacja dużego portu lotniczego wywołuje powstanie odrębnego osiedla stanowiącego zaplecze lotniska na obrzeżu aglomeracji.

¹¹ M. Kielczewska-Zaleska, op. cit., s. 113.

Funkcje kulturalno-oświatowe. Usługi kulturalne i oświatowe świadczone są przez szereg wyspecjalizowanych instytucji, takich jak prywatne i publiczne placówki kształcenia na poziomie podstawowym, średnim czy uniwersyteckim, biblioteki, muzea, teatry, opery, domy kultury, sale koncertowe. Osobną grupę tworzą instytucje zapewniające rozrywkę, jak kabarety, rewie, kina i in. (szczegółowa kwalifikacja określonych instytucji jest często bardzo trudna). Funkcje kulturalno-oświatowe odgrywają niezwykle istotną rolę w życiu wielu miast, ale ich znaczenie trudno określać jedynie przy pomocy liczby zatrudnionych. O ich znaczeniu dla miasta decyduje ranga instytucji kulturalnych (teatrów, muzeów, wydawnictw i in.) i oświatowych (uniwersytetów, szkół) zlokalizowanych w mieście oraz poziom i zasięg imprez kulturalnych organizowanych w danym ośrodku.

Wyróżnić można ośrodki, w których pewne funkcje z omawianej grupy stanowią specjalizację miasta. Do takich ośrodków zaliczyć można miasta uniwersyteckie lub miasta o funkcjach religijnych. Istnienie dużego uniwersytetu lub grupy uczelni w małym lub średnim mieście w decydujący sposób wpływa na rozwój innych funkcji oraz egzystencję ośrodka. Typowe przykłady to Oxford lub Cambridge w Wielkiej Brytanii lub Heidelberg w Niemczech. Wiele przykładów miast uniwersyteckich występuje w Stanach Zjednoczonych.

Funkcje turystyczne. Wraz z żywiołowym rozwojem turystyki na świecie funkcja turystyczna stała się podstawą egzystencji wielu ośrodków miejskich, dysponujących odpowiednio atrakcyjnymi walorami o charakterze przyrodniczym lub antropogenicznym. Za miejscowość turystyczną uważa się jednostkę osadniczą, która ze względu na walory turystyczne, infrastrukturę turystyczną i dostępność komunikacyjną stanowi punkt docelowy lub etapowy migracji turystycznych¹². Funkcja turystyczna miejscowości określana jest jako wykonywana w niej działalność społeczno-ekonomiczna, skierowana na obsługę turystów. Jest to jednocześnie działalność, którą ta miejscowość spełnia w systemie gospodarki narodowej¹³. Są to miasta, które rozwinęły się w związku z turystyką, wyróżniają się układem przestrzennym, sposobem użytkowania ziemi, a także strukturą społeczną, funkcjonowaniem rynku pracy i innymi cechami¹⁴. Wyróżnia się np. miasta będące ośrodkami lecznictwa, miasta rekreacyjne (kąpieliska nadmorskie, ośrodki turystyki górskiej itp.), bardzo intensywnie roz-

¹² J. Warszńska, A. Jackowski, *Podstawy geografii turystyki*, Warszawa 1978.

¹³ A. Matczak, *Problemy badania funkcji turystycznej miast Polski*, „Acta Universitatis Lodzensis” 1989, Turyzm 5: *Funkcja turystyczna*, s. 29.

¹⁴ A. Kowalczyk, *Geografia turystyki*, Warszawa 2000, s. 52.

wija się turystyka miejska, której celem jest poznawanie zgromadzonych w miastach zasobów dziedzictwa kulturowego.

Omówione w tym rozdziale funkcje nie wyczerpują całego zestawu rodzajów działalności wykonywanych w mieście i dostarczających pracy jego mieszkańcom.

Podstawę ustalania **funkcjonalnych typów miast** stanowi zatrudnienie ludności. W badaniach tego zjawiska dąży się do ustalenia szczegółowego podziału i opisu miast na podstawie wskaźników charakteryzujących zatrudnienie ludności oraz do określenia funkcji dominującej.

Jednym z przykładów klasyfikacji funkcjonalnej miast opartej na strukturze zatrudnienia jest propozycja W. William-Olssona, który wyróżnił następujące typy funkcjonalne jednostek osadniczych¹⁵:

- osiedla wiejskie (50% zatrudnionych – rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo),
- miasteczka rolnicze (25–30% zatrudnionych – rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo),
- miasta usługowe (ponad 50% ogółu zatrudnionych pracuje w usługach, a poniżej 50% w przemyśle),
- miasta przemysłowe silnie wyspecjalizowane w jednej gałęzi przemysłu (ponad 50% ogółu zatrudnionych pracuje w przemyśle, ponad 50% zatrudnionych w przemyśle pracuje w określonej branży, np. w hutnictwie lub przemyśle włókienniczym),
- miasta przemysłowe wyspecjalizowane w dwóch gałęziach (ponad 50% ogółu zatrudnionych pracuje w przemyśle, 2/3 zatrudnionych w przemyśle to pracownicy dwóch gałęzi),
- miasta przemysłowe o wielobranżowej strukturze gałęziowej (ponad 50% ogółu zatrudnionych pracuje w przemyśle, ale nie ma dominacji określonej gałęzi).

Analizując typy funkcjonalne miast w Polsce, M. Jerczyński wyróżnił dziesięć typów miast¹⁶ (tab. 1). Wielkości zatrudnienia w poszczególnych działach zostały pogrupowane według trzech sektorów gospodarki: 1. rolnictwo i leśnictwo, 2. przemysł i budownictwo, 3. usługi. Klasyfikacja ta została też zastosowana przez J. Łobodę w badaniach nad przemianami struktury funkcjonalnej małych miast sudeckich w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych¹⁷. Tę samą typologię wykorzystał również A. Matczak, analizując strukturę funkcjo-

¹⁵ Por. K. Dziewoński, *Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. Studium rozwoju pojęć, metod i ich zastosowań*, „Prace Geograficzne IG PAN” 1967, nr 63.

¹⁶ M. Jerczyński, *Funkcje i typy funkcjonalne...*

¹⁷ J. Łoboda, *Przemiany i funkcjonowanie sieci osadniczej regionu*, „Studia Geograficzne” 1993, nr 58: *Przestrzenne problemy rozwoju społeczno-gospodarczego Sudetów*, red. J. Łoboda, s. 23.

nalną miast Polski dziesięć lat po badaniach M. Jerczyńskiego, co pozwoliło na ocenę zachodzących w tym zakresie przemian¹⁸.

Tabela 1. Typy funkcjonalne miast na podstawie struktury zatrudnienia wg sektorów gospodarki

Typ miasta	Zatrudnienie w % w:		
	rolnictwie i leśnictwie	przemysłu i budownictwie	usługach
Rolnicze	100,0–50,0	40,0–0,0	40,0–0,0
Rolniczo-przemysłowe	60,0–37,5	50,0–25,0	25,0–0,0
Rolniczo-usługowe	60,0–37,5	25,0–0,0	50,0–25,0
Przemysłowe	40,0–0,0	100,0–50,0	40,0–0,0
Przemysłowo-rolnicze	50,0–25,0	60,0–37,5	25,0–0,0
Przemysłowo-usługowe	25,0–0,0	60,0–37,5	50,0–25,0
Usługowe	40,0–0,0	40,0–0,0	100,0–50,0
Usługowo-rolnicze	50,0–25,0	25,0–0,0	60,0–37,5
Usługowo-przemysłowe	25,0–0,0	50,0–25,0	60,0–37,5
Brak funkcji dominującej	50,0–25,0	50,0–25,0	50,0–25,0

Źródło: M. Jerczyński, *Funkcje i typy funkcjonalne miast*, „Statystyka Polski” 1977, nr 85: *Statystyczna charakterystyka miast. Funkcje dominujące*.

4.4. Teoria bazy ekonomicznej miasta

4.4.1. Egzo- i endogeniczne funkcje miasta

Miasta nie są jednostkami wyizolowanymi. Każde miasto jest powiązane z innymi miejscowościami. Wspólnie tworzą one wewnętrznie powiązany system miast. Każde miasto dostarcza towarów i świadczy usługi w stosunku do mniejszego lub większego obszaru. Powiązania są wyrazem komplementarności i interakcji przestrzennych.

Jednakże nie wszystkie działalności prowadzone w mieście wynikają z potrzeby rozwijania związków ze światem zewnętrznym. Pewne działania związane są jedynie z funkcjonowaniem samego miasta. Wymienione dwa rodzaje działalności składają się na **bazę ekonomiczną miasta**.

Część mieszkańców miasta zaangażowana jest w produkcję dóbr oraz świadczenie usług dla ludności i obszarów zewnętrznych oraz mieszkającej na tych obszarach ludności. Oznacza to, że pracują oni na „eksport”, a ich praca powoduje napływ pieniędzy do miasta. Ta właśnie zbiorowość tworzy **grupę egzogeniczną (*basic sector*)** w gospodarce miasta.

¹⁸ A. Matczak, *Zmiany w strukturze funkcjonalnej miast Polski*, „Acta Universitatis Lodzensis” 1992, Folia Geographica 17.

Inna grupa pracowników utrzymuje się z produkcji dóbr i usług wyłącznie na potrzeby samego miasta i jego mieszkańców. Działania te są często bardzo istotne z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania miasta i jakości życia mieszkańców, nie wywołują napływu kapitału z zewnątrz. Pracowników tej grupy zalicza się do **grupy endogenicznej** (*nonbasic sector*).

Taka klasyfikacja zatrudnionych w mieście jest podstawą podziału funkcji miasta na:

- **funkcje egzogeniczne** – te wszystkie rodzaje działalności, które wykonywane są w mieście, ale służą zaspokajaniu potrzeb nie tylko miasta, ale również obszarów leżących poza miastem, np. zakłady przemysłowe, duże domy towarowe, wyższe uczelnie,
- **funkcje endogeniczne** – działy służące wyłącznie ludności miejscowej, np. komunikacja miejska, szkoły podstawowe, małe sklepy dzielnicowe.

Określenia te w literaturze polskiej wprowadził K. Dziewoński¹⁹, w miejsce stosowanych wcześniej pojęć: funkcje miastotwórcze i funkcje uzupełniające, które zdaniem wielu badaczy nietrafnie ujmowały istotę zagadnienia.

W praktyce, klasyfikacja pracujących z punktu widzenia przynależności do pierwszej lub drugiej grupy jest bardzo trudna. Większość dziedzin występujących w mieście w jakiejś części służy miastu, a w jakiejś ma charakter egzogeniczny, przy czym w przypadku poszczególnych instytucji te proporcje mogą być bardzo różne. Wiele osób świadczy usługi, które po części można zaliczyć do grupy egzogenicznej, np. lekarza leczącego głównie miejscowych pacjentów należy zaliczyć do grupy endogenicznej, jednak kiedy ten sam lekarz leczy kogoś spoza miasta, to w tym momencie wykonuje działalność egzogeniczną.

Uogólniając, większość zatrudnionych w przemyśle zaliczyć można do grupy egzogenicznej, przy czym niektóre, na ogół niewielkie przedsiębiorstwa produkcyjne, służą głównie miastu (np. piekarnie, zakłady rzemieślnicze).

W budownictwie, które wydaje się być działalnością służącą głównie miastu, wyspecjalizowane przedsiębiorstwa tej branży podejmują budowy w innych ośrodkach, regionach, a także w innych krajach, stając się dla swojego miasta firmami wykonującymi działalność egzogeniczną.

Z obsługą mieszkańców miasta związana jest większość zatrudnionych w handlu detalicznym, przy czym placówki położone w centrum, gdzie zaopatrują się przyjezdni, mają bardziej egzogeniczny charakter niż sklepy w dzielnicach peryferyjnych. Handel hurtowy w znacznie większym procencie niż detaliczny wykonuje działalność na rzecz obszarów zewnętrznych.

¹⁹ K. Dziewoński, op. cit.

Podobne rozważania dotyczyć mogą instytucji związanych z edukacją, ochroną zdrowia czy transportem. Uniwersytety, instytuty badawcze mają zdecydowanie miastotwórczy charakter. Natomiast szkoły podstawowe i znaczną część szkół średnich zaliczyć można do grupy uzupełniającej. Szpitale kliniczne, szpitale wojewódzkie spełniają funkcje egzogeniczne, a podstawowe placówki służby zdrowia obsługujące prawie wyłącznie mieszkańców miasta należą do grupy endogenicznej.

Funkcje egzogeniczne, które wiążą miasto ze światem zewnętrznym wyrażają stopień otwarcia jego gospodarki. Funkcje endogeniczne wyrażają domknięcie gospodarki miasta. Pomiar funkcji egzo- i endogenicznych pozwala na określenie stopnia otwarcia oraz stopnia domknięcia ekonomicznego miasta lub regionu miejskiego. Przykłady takich pomiarów zawierają badania R. Domańskiego dotyczące okręgu przemysłowego Konin–Łęczycza–Inowrocław²⁰.

Stosunek funkcji egzogenicznych i endogenicznych a wielkość miasta. Proporcje między rozwojem funkcji egzo- i endogenicznych zależą od wielu elementów. Związane są z rozwojem samego miasta, a także poziomem gospodarki kraju i regionu, w którym znajduje się dane miasto. Ogólnie mówiąc, stopień rozwoju działalności endogenicznej powinien wynikać z rozwoju funkcji egzogenicznych, powinien też być odpowiedni do wielkości miasta i do wielkości obszaru jego oddziaływania.

Wraz ze wzrostem miasta szybciej rośnie liczba osób pracujących w dziedzinach obsługujących miasto niż liczba pracowników w grupie produkującej na zewnątrz. Przeciętnie w mieście liczącym milion mieszkańców na 1 pracownika grupy egzogenicznej przypada dwóch z grupy endogenicznej. W rezultacie im większe miasto, tym bardziej rozbudowane są jego funkcje endogeniczne i większy jest udział zatrudnienia endogenicznego w stosunku do grupy egzogenicznej. Nie oznacza to, że w większym mieście sektor egzogeniczny przestaje być podstawą gospodarki miejskiej. To właśnie jego rozwój powoduje przyspieszony wzrost sektora obsługującego miasto i jego mieszkańców.

Przyjmuje się, że 10 nowych miejsc pracy w grupie podstawowej wywołuje rozwój siły roboczej o 30 osób (10 w grupie podstawowej i 20 w grupie obsługującej miasto) oraz jeszcze większy przyrost ludności miasta, gdyż do osób pracujących należy dodać te, które są na ich utrzymaniu. Efektem rozwoju funkcji podstawowych jest więc jeszcze szybszy wzrost ludnościowy i gospodarczy miasta.

²⁰ R. Domański, *Syntetyczna charakterystyka obszaru. Na przykładzie okręgu przemysłowego Konin–Łęczycza–Inowrocław*, Warszawa 1970.

W niektórych przypadkach rozwój miasta może mieć charakter samonapędzający się. Rozwój taki nie wynika ze wzrostu dziedziny podstawowej (funkcji egzogenicznej), tylko ze zwiększonej atrakcyjności rozwijanej w mieście działalności usługowej. Atrakcyjność ta polegać może na zróżnicowanej sile roboczej, istnieniu dobrze rozwiniętej infrastruktury społecznej.

Opisane zależności wywołują wzrost miasta, ale mogą też wywołać zahamowanie jego rozwoju lub stopniowy upadek. Jeżeli kończy się popyt na określone dobra lub usługi, które były dominującą dziedziną w gospodarce miasta, część osób w grupie wytwarzającej te dobra traci pracę, co pociąga za sobą reakcję w grupie pracowników obsługujących miasto.

4.4.2. Metody pomiaru bazy ekonomicznej miasta

Podstawowym zagadnieniem w koncepcji bazy ekonomicznej miasta jest ustalenie, w jakim stopniu określona działalność przeznaczona jest na rynek lokalny (służy mieszkańcom miasta), a w jakim stopniu na rynek zewnętrzny. Pozwala to na określenie ilościowego stosunku między liczbą zatrudnionych w działalności egzogenicznej i liczbą zatrudnionych w działalności endogenicznej, co ma zasadnicze znaczenie w omawianej koncepcji.

Ten podstawowy wskaźnik można zapisać jako

$$Z_{\text{egz}} / Z_{\text{end}}$$

Do wskaźników uzupełniających należą:

$$Z_{\text{egz}} / Z \quad Z_{\text{egz}} / L \quad Z / L$$

gdzie:

Z_{egz} – zatrudnienie w grupie egzogenicznej,

Z_{end} – zatrudnienie w grupie endogenicznej,

Z – zatrudnienie ogółem w mieście,

L – liczba ludności miasta.

Bezpośrednie metody pomiaru polegają na zebraniu materiału statystycznego dotyczącego poszczególnych przedsiębiorstw w mieście. W tych metodach pomiaru bazy ekonomicznej kwalifikacja poszczególnych przedsiębiorstw i pracowników do grupy egzo- lub endogenicznej w istotnym stopniu zależy od oceny i interpretacji badacza. Np. w bezpośrednich pomiarach bazy ekonomicznej miast regionu opolskiego J. Kroszel²¹ stosował zasadę kwalifikacji poszczegól-

²¹ J. Kroszel, *Struktura funkcjonalna miast w województwie opolskim*. W: *Struktury i procesy osadnicze*, red. S. Golachowski, Opole 1971, s. 188.

nych przedsiębiorstw jako egzogenicznych lub endogenicznych, co stanowiło podstawę zaliczenia wszystkich pracowników tego przedsiębiorstwa do danej grupy. Do grupy egzogenicznej zaliczono m.in. zatrudnionych w: zakładach przemysłowych o znaczeniu ponadlokalnym, większości przedsiębiorstw budowlanych (z wyjątkiem miejskich przedsiębiorstw remontowo-budowlanych), pracowników PKP i innych pracowników transportu pozamiejskiego, 30% pracowników łączności. Szacunkowego podziału dokonano również w odniesieniu do pracowników handlu.

W bezpośrednich pomiarach bazy ekonomicznej Zielonej Góry, S. Kozłowski²² zbierał materiały dotyczące przeznaczenia produkcji w poszczególnych przedsiębiorstwach. Produkcję przeznaczoną na rynek miasta traktowano jako endogeniczną, a produkcję na rynek regionu, kraju czy zagranicy jako działalność egzogeniczną. Udział procentowy produkcji egzogenicznej w przedsiębiorstwie był podstawą określenia udziału procentowego zatrudnienia egzogenicznego. W odniesieniu do usług o charakterze niematerialnym udział zatrudnienia w działalności egzogenicznej ustalano na podstawie wywiadów.

Powyższe przykłady wskazują, że porównywalność pomiarów bazy ekonomicznej metodami bezpośrednimi jest raczej ograniczona. Należy też podkreślić, że metody te są bardzo pracochłonne. Dlatego do analizy większego zbioru miast stosuje się metody pośrednie (mniej precyzyjne, ale użyteczne). Walorem metod pośrednich jest możliwość korzystania z jednolitego materiału statystycznego i możliwość porównania dużej liczby miast.

Wśród metod **pośrednich** pomiaru bazy ekonomicznej miasta wyróżnić można²³:

- metodę najmniejszych zapotrzebowań,
- metodę opartą na współczynniku lokalizacji,
- wskaźnik nadwyżki pracowników (metoda reszt),
- analizę struktury sprzedaży dóbr i usług wytworzonych w mieście.

Metoda najmniejszych zapotrzebowań. Metodę tę zaproponował G. Alexandersson, przyjmując założenie, że dla każdego miasta istnieje określone minimum zatrudnienia w określonej dziedzinie działalności, które pozwala na zaspokojenie potrzeb mieszkańców miasta w tej dziedzinie. W omawianej metodzie dąży się więc do ustalenia, jakie wielkości zatrudnienia w poszczególnych dziedzinach stanowią niezbędne minimum do zaspokojenia potrzeb ludności miasta.

²² S. Kozłowski w trakcie badań dotyczących bazy ekonomicznej Zielonej Góry. Patrz: S. Kozłowski, *Zielona Góra – baza ekonomiczna i powiązania zewnętrzne*, „Prace Geograficzne IG iPZ PAN” 1977, nr 126, s. 23.

²³ Przegląd metod pośrednich na podstawie: M. Jerczyński, *Zagadnienia specjalizacji bazy ekonomicznej większych miast w Polsce*, „Prace Geograficzne IG PAN” 1973, nr 97: *Studia nad strukturą funkcjonalną miast*, red. K. Dziewoński, s. 39 i n.

Za niezbędne minimum uznaje się najmniejszy odsetek zatrudnionych w danej działalności w zbiorze badanych miast. W odniesieniu do pozostałych miast zbioru zakłada się, że taki odsetek stanowi wielkość niezbędną dla zaopatrzenia miasta, a każdą nadwyżkę ponad wielkość minimalną zaliczyć można do działalności na rzecz świata zewnętrznego, czyli do grupy egzogenicznej.

Metoda współczynnika lokalizacji. Ta metoda opiera się na pomiarze odchyleń od wartości przeciętnych dla określonego obszaru (regionu lub kraju).

Jeżeli udział zatrudnionych w danym mieście w danym rodzaju działalności nie przekracza udziału zatrudnionych w tej działalności w skali regionu (kraju), wówczas zaliczamy ich do grupy endogenicznej. Jeżeli natomiast udział zatrudnionych w danym mieście w danym rodzaju działalności jest większy od udziału zatrudnionych w tej działalności w skali regionu (kraju), to ową nadwyżkę możemy zaliczyć do grupy egzogenicznej.

Współczynnik lokalizacji nazywany współczynnikiem Florence’a ma postać następującą:

$$W = \frac{(Z_i M)/(ZM)}{(Z_i K)/(ZK)}$$

gdzie:

$Z_i M$ – zatrudnienie w działalności „i” w danym mieście,

ZM – zatrudnienie ogółem w tym mieście,

$Z_i K$ – zatrudnienie w działalności „i” w kraju (regionie),

ZK – zatrudnienie ogółem w całym kraju (regionie),

- wartość współczynnika większa od 1 oznacza, że miasto wytwarza dobra i usługi ponad potrzeby lokalne, czyli pełni funkcje egzogeniczne,
- w praktyce przyjmuje się, że dopiero wartość 1,5 pozwala uznać daną działalność za egzogeniczną.

Jako wadę tego współczynnika traktuje się przypisywanie wszystkim działalnościom tej samej wagi. Porównując strukturę zatrudnienia w mieście do struktury zatrudnienia w regionie (kraju), współczynnik ten pomija bezwzględne wielkości zatrudnienia, które wskazują na znaczenie określonej działalności w gospodarce miasta. Pochodną współczynnika lokalizacji jest wskaźnik nadwyżki pracowników.

Wskaźnik nadwyżki pracowników (metoda reszt). Wskaźnik ten uznawany jest za bardziej przydatną miarę zatrudnienia w grupie egzogenicznej (czyli w działalnościach na rzecz obszarów poza miastem).

Postać wskaźnika jest następująca:

$$Z_{\text{nadw}} M = Z_i M - \left(ZM \frac{Z_i K}{ZK} \right)$$

- jeżeli wielkość zatrudnienia w działalności i w danym mieście ($Z_i M$) jest większa od drugiej części powyższej formuły, to oznacza, że dana działalność ma charakter egzogeniczny,
- natomiast ujemna wartość wskaźnika wskazuje na niedobory w zakresie danej dziedziny, które muszą być pokryte przez inne miasta.

Analiza struktury sprzedaży dóbr i usług wytworzonych w mieście.

W odniesieniu do poszczególnych przedsiębiorstw należałoby określić jaką część dóbr i usług sprzedawana jest w obrębie miasta, a jaka trafia do obszarów poza miastem. W takiej samej proporcji należy zaliczyć pracujących w badanym przedsiębiorstwie do grupy egzogenicznej i endogenicznej.

Porównania zatrudnienia egzogenicznego liczonego metodą bezpośrednią i metodami pośrednimi wykazały, że najbliższe rzeczywistości są wyniki uzyskane metodą najmniejszych zapotrzebowań, mimo iż zaniża ona wartość zatrudnienia egzogenicznego²⁴.

4.4.3. Teoria bazy ekonomicznej jako podstawa klasyfikacji funkcjonalnej miast

Określenie wielkości grupy egzogenicznej i grupy endogenicznej w poszczególnych miastach stanowić może podstawę przeprowadzenia różnego rodzaju klasyfikacji funkcjonalnych miast opartych na koncepcji bazy ekonomicznej.

Istotnych informacji dostarcza analiza struktury grupy egzogenicznej. W obrębie różnorodnych funkcji służących światu zewnętrznemu, niejednokrotnie wyróżnia się jeden lub kilka rodzajów działalności dominujących w gospodarce miasta. Taka funkcjonalna specjalizacja pozwala zaliczyć niektóre miasta do określonych kategorii. Np. miasta, w których dominującą dziedziną jest produkcja, handel detaliczny, handel hurtowy, transport, administracja i in. Na ogół można wyróżnić jedną funkcję, która zadecydowała o lokalizacji lub rozwoju miasta. Analiza struktury zatrudnienia w miastach według omówionych wyżej funkcji pozwala na dokonanie typologii i wydzielenie: **miast o funkcjach wyspecjalizowanych** – gdy jedna funkcja skupia znaczący odsetek zatrudnionych w grupie egzogenicznej (np. 60%) i **miast o funkcjach złożonych**, przy

²⁴ Takie wnioski sformułował m.in. S. Kozłowski w trakcie badań dotyczących bazy ekonomicznej Zieleniej Góry. Patrz: S. Kozłowski, op. cit., s. 42.

czym z uwagi na struktury zatrudnienia w grupie egzogenicznej wyróżniać można różne typy miast o funkcjach złożonych. We wspomnianych wcześniej badaniach J. Kroszela dotyczących określonego regionu były to ośrodki o funkcjach złożonych²⁵:

- z dominantą przemysłu,
- z dominantą przemysłu i komunikacji,
- z dominantą funkcji przemysłowych i mieszkaniowych,
- z dominantą funkcji administracyjno-usługowych,
- bez określonej dominanty.

Przedmiotem odrębnej dyskusji jest kryterium wyspecjalizowania, różnie określane przez poszczególnych autorów. Z autorów polskich M. Jerczyński wyróżnia następujące grupy ośrodków miejskich²⁶:

- miasta – ośrodki usługowe (U), w których ponad 50% zatrudnionych o charakterze egzogenicznym w działalnościach pozarolniczych stanowią pracownicy sfery usług,
- miasta – ośrodki przemysłowe (P), w których ponad 50% zatrudnionych o charakterze egzogenicznym w działalnościach pozarolniczych stanowią pracownicy przemysłu i budownictwa.

Jeżeli w grupie ośrodków przemysłowych pracowników zatrudnionych w samym przemyśle potraktujemy jako 100%, możliwe będzie wyróżnienie:

- ośrodków przemysłowych wyspecjalizowanych w jednym rodzaju działalności (ponad 50% pracowników przemysłowych grupy egzogenicznej zatrudnionych jest w jednej działalności),
- ośrodków przemysłowych wyspecjalizowanych w dwóch rodzajach działalności (ponad 66,7% pracowników przemysłowych grupy egzogenicznej zatrudnionych jest w dwóch działalnościach),
- ośrodków przemysłowych o zróżnicowanej strukturze gałęziowej przemysłu (zatrudnienie w jednej działalności nie przekracza 50%, a w dwóch działalnościach 66,7% ogółu pracowników przemysłowych grupy egzogenicznej).

Inny podział funkcji zaprezentował (dla miast USA) wspomniany już Alexandersson. W jego ujęciu cała działalność gospodarcza miasta podzielona została na:

- **działalność powszechną** – te dziedziny i funkcje, które we wszystkich miastach rozwinięte są w równym stopniu,
- **działalność sporadyczną** – funkcje, które mają charakter specjalny, rzadki.

Opracowując typologię wspomniany autor starał się uchwycić stopień zmieszania tych dwóch grup w miastach.

²⁵ J. Kroszel, op. cit., s. 209.

²⁶ M. Jerczyński, *Zagadnienia specjalizacji bazy...*

Jeszcze inne podejście polega na ustalaniu typologii miast według poziomu aktywności funkcji miastotwórczych, określanych też jako wiodące. Z tego punktu widzenia wyróżnić można miasta²⁷:

- rozwijające się dynamicznie, w których zachowana zostaje równowaga między rozwojem funkcji zewnętrznych i wewnętrznych,
- w fazie stagnacji rozwojowej, będącej wynikiem ograniczenia dotychczas wiodących funkcji, np. ograniczenia rozwoju funkcji produkcyjnej,
- w fazie schyłkowej, w której degradacja dotychczasowych funkcji wiodących jest tak silna, że pociąga za sobą upadek funkcji uzupełniających,
- w fazie odbudowy funkcji wiodących (tradycyjnych) i stopniowego przywracania dynamiki funkcjom uzupełniającym,
- w fazie tworzenia zupełnie nowych funkcji wiodących.

Miasta charakteryzujące się zdecydowaną dominacją jednej funkcji są bardziej podatne na stagnację niż miasta, w których wykształcił się zestaw zróżnicowanych funkcji o charakterze miastotwórczym. Oparcie bazy ekonomicznej na większej liczbie funkcji niewątpliwie zwiększa odporność miasta na zmiany koniunktury gospodarczej. Okres transformacji gospodarczej w Polsce dostarczył licznych przykładów potwierdzających to stwierdzenie.

4.4.4. Przestrzenny zasięg funkcji egzogenicznych miasta (działalność na rzecz regionu i działalność ponadregionalna)

W rozważaniach na temat podziału zatrudnionych w mieście na grupy egzo- i endogeniczną zwracano uwagę na ich związek z procesem rozwoju miasta i jego wielkością. Równocześnie należy podkreślić, że struktura funkcjonalna miasta w istotny sposób odzwierciedla jego lokalizację w przestrzeni geograficznej oraz jego relacje z bliższym i dalszym otoczeniem.

Omówione wcześniej pośrednie i bezpośrednie metody pozwalają na identyfikację funkcji, które składają się na bazę ekonomiczną miasta i określenie udziału funkcji egzogenicznych w gospodarce miasta. Kolejnym zagadnieniem jest określenie zasięgu oddziaływania tych funkcji, czyli obszarów, dla których są one spełniane.

Jeżeli, zgodnie z przyjętą klasyfikacją, pojęciem „grupa egzogeniczna” określamy wszystkie działalności wykonywane na rzecz świata zewnętrznego, to oznacza, że w jej skład wchodzi zarówno obsługa rolników z najbliższej okolicy,

²⁷ R. Broszkiewicz, *Podstawy gospodarki miejskiej*, Wrocław 1997, s. 22.

jak i wyspecjalizowana produkcja lub usługi świadczone przez wielkie metropolie na rzecz całego kraju lub kontynentu.

Z punktu widzenia powiązań danego ośrodka miejskiego z otoczeniem wyróżnić można trzy kategorie ośrodków:

- ośrodki transportowe (*transportation centers*),
- miasta o funkcjach wyspecjalizowanych (*special-function cities*),
- miasta – ośrodki centralne (*central places*).

Wymienione trzy kategorie, wprowadzone do teorii przez Ch.D. Harrisa i E.L. Ullmana w roku 1945, miały pomóc w wyjaśnieniu i zrozumieniu rozmieszczenia ośrodków miejskich, ich wielkości, a także struktury funkcjonalnej²⁸.

Ośrodki transportowe. Są to miasta, w których podstawą ekonomicznej egzystencji było położenie komunikacyjne. Ośrodki te rozwinęły się wzdłuż ważnych ciągów komunikacji. Ich przestrzenne rozmieszczenie wyznacza przebieg głównych osi transportowych (rzeki, kanały, linie kolejowe), a także linia wybrzeży morskich.

Miasta z wyraźną przewagą funkcji wyspecjalizowanych. Są to ośrodki, których rozwój związany jest z występowaniem surowców mineralnych lub takimi czynnikami lokalizacji, jak korzyści aglomeracji, rynek zbytu czy koncentracja siły roboczej. Przykładem takich miast są:

- konurbacje związane z rozwojem górnictwa i przemysłu (np. Zagłębie Ruhry, GOP lub Zagłębie Donieckie),
- wielkie metropolie, jak: Tokio, Moskwa, Paryż, Londyn czy Buenos Aires.

Ośrodki centralne. Należy podkreślić, że spełnianie funkcji centralnych w stosunku do określonego obszaru stanowiącego zaplecze miasta jest wspólną cechą wszystkich ośrodków miejskich, bez względu na ich specjalizację funkcjonalną. Każde miasto dostarcza dóbr i świadczy usługi dla otaczającego obszaru, przy czym w niektórych miastach, np. we wspomnianych wyżej ośrodkach górniczych lub okręgach przemysłowych, jest to bardzo niewielki fragment działalności miasta i jego bazy ekonomicznej.

Do grupy ośrodków centralnych zaliczyć można np. te miasta, w których obsługa ludności rolniczej z obszaru otaczającego stanowi działalność dominującą.

Badając specjalizację bazy ekonomicznej miast w Polsce M. Jerczyński²⁹ stwierdza, że główną cechą wyróżniającą ośrodki centralne od pozostałych dwóch kategorii jest spełnianie określonego, podobnego zespołu funkcji w sto-

²⁸ Ch.D. Harris, E.L. Ullman, *The nature of cities*, „Annals of the American Academy of Political and Social Science” 1945, No. 242, s. 7–17.

²⁹ M. Jerczyński, *Zagadnienia specjalizacji bazy...*, s. 84.

sunku do otaczającego obszaru. Cecha ta w znacznie mniejszym stopniu dotyczy miast określonych jako wyspecjalizowane lub transportowe, co oznacza, że podział sprowadzić można do **dwóch kategorii**. W tej sytuacji miasta transportowe traktowane są jako specyficzny typ ośrodków wyspecjalizowanych. Zaliczenie określonego miasta do grupy ośrodków centralnych lub ośrodków wyspecjalizowanych wymaga ustalenia, jaką część funkcji egzogenicznych stanowią:

- działalności świadczone dla całego kraju i dla zagranicy (czyli działalności ponadregionalne), które są typowe dla **ośrodków wyspecjalizowanych**, a jaką
- działalności świadczone jedynie dla własnego zaplecza (czyli działalności o regionalnym zasięgu przestrzennym), które są typowe dla **miasta-ośrodka centralnego**.

Miasta istniejące w rzeczywistości stanowią kombinację wymienionych typów.

Podobnie jak we wcześniejszych rozważaniach dotyczących struktury funkcjonalnej miast – jako jednostkę miary przyjąć można liczbę zatrudnionych. Dążąc do określenia relacji między funkcjami wyspecjalizowanymi a funkcjami centralnymi w danym ośrodku, **całość zatrudnienia w grupie egzogenicznej** należałoby podzielić na dwie grupy związane z: działalnością ponadregionalną i działalnością na rzecz regionu.

Precyzyjne określenie udziału obu grup pracowników jest bardzo trudne. W tym celu stosuje się metody pośrednie, które mogą jedynie przybliżyć rzeczywistą strukturę.

Dążąc do określenia funkcji, które mają charakter ponadregionalny i funkcji spełnianych na rzecz otaczającego regionu, M. Jerczyński dokonał analizy dziedzin występujących w określonym (badanym) zbiorze miast, w celu wyróżnienia:

- **działalności sporadycznych**, które występują tylko w nielicznych miastach badanego zbioru miast Polski. Przyjęto, że ta grupa działalności jest przede wszystkim powiązana z rynkami pozaregionalnymi, w związku z czym zatrudnienie egzogeniczne w tych działalnościach można zaliczyć do kategorii ponadregionalnej,
- **działalności powszechnych**, które występują we wszystkich lub prawie wszystkich miastach badanego zbioru. Są to głównie usługi o charakterze podstawowym. Zatrudnienie egzogeniczne w działalnościach powszechnych zaliczyć można do grupy związanej z obsługą regionu,
- **działalności o cechach mieszanych** (powszechnych i sporadycznych). W praktyce okazało się, że istnieje szereg działalności, których nie da się w całości zaliczyć do jednej z grup. Mają one bowiem cechy zarówno działalności spo-

radycznych, jak i powszechnych, a próby określenia w jakim stopniu działalności te obsługują rynek regionalny, a w jakim rynek ponadregionalny wymagają dodatkowych badań.

4.5. Hierarchia funkcjonalna miast – teoria ośrodków centralnych

Miasto wykonuje w stosunku do swojego otoczenia funkcje centralne, co wiąże się z wytwarzaniem więzi gospodarczych, społecznych i kulturowych między ośrodkiem i jego zapleczem.

Badając sieć miast w południowej części Niemiec, W. Christaller zaobserwował pewne prawidłowości dotyczące wielkości ośrodków miejskich, ich rozmieszczenia i współzależności między nimi. Pozwoliło mu to na sformułowanie w 1933 roku teorii ośrodków centralnych, stanowiącej próbę naukowego wyjaśnienia struktury sieci osadniczej.

Obszary rynkowe dla różnych rodzajów dóbr różnią się, zależnie od korzyści skali i jednostkowego popytu. Oznacza to, że przestrzenny model rozmieszczenia placówek oferujących określone dobra jest zróżnicowany. Teoria ośrodków centralnych wskazuje, że modele rozmieszczenia różnego rodzaju działalności gospodarczej kształtują regionalny system miast. Omawiana teoria może być wykorzystana do wyjaśniania dwóch istotnych kwestii z zakresu gospodarki regionalnej, mianowicie, ile miast może się rozwinąć, a także dlaczego pewne miasta są większe niż pozostałe.

W świetle teorii Christallera istnieją:

- dobra centralne wyższego rzędu – produkowane i sprzedawane w osiedlach centralnych wyższego rzędu,
- dobra centralne niższego rzędu – produkowane i sprzedawane w osiedlach centralnych wyższego rzędu i niższego rzędu.

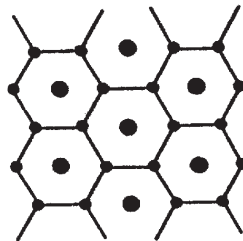
Każde dobro centralne ma właściwy sobie zasięg rynkowy. Granicą zasięgu rynkowego określonego dobra jest największa odległość, z której ludzie będą przybywali do danego ośrodka w poszukiwaniu tego dobra. Popyt na dane dobro zmniejsza się wraz ze wzrostem odległości od ośrodka centralnego. W pewnej odległości popyt spada do zera, a zaczyna być opłacalne szukanie tego samego dobra w innym (konkurencyjnym), lecz bliżej położonym ośrodku centralnym.

Wokół jednostek osadniczych, w których wytwarzane są dobra centralne lub świadczone są usługi centralne tworzą się więc **strefy wpływów** (określane jako obszary uzupełniające lub rynki danego ośrodka).

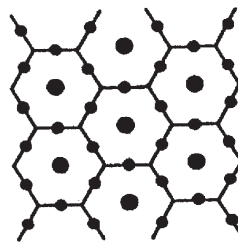
W poszczególnych ośrodkach miejskich wytwarzana jest różna liczba dóbr i usług centralnych o zróżnicowanym zasięgu rynkowym. W rezultacie tworzy się **hierarchia osiedli**.

Podstawowe cechy hierarchicznego systemu osiedli centralnych:

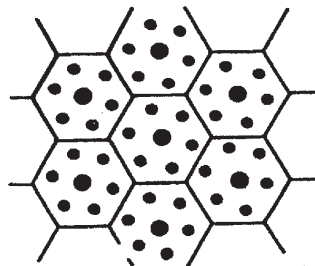
- istnieją szczeble osiedli centralnych, przy czym dla każdego szczebla charakterystyczna jest określona liczba funkcji centralnych,
- ośrodki danego szczebla w hierarchii posiadają jednocześnie wszystkie funkcje centralne charakterystyczne dla ośrodków niższego rzędu (szczebla). Oznacza to, że największy ośrodek systemu oferuje pełny zestaw dóbr i usług,
- każdemu ośrodkowi centralnemu wyższego rzędu podporządkowana jest pewna liczba osiedli niższego rzędu.



System oparty na zasadzie rynkowej



System oparty na zasadzie komunikacyjnej



System oparty na zasadzie administracyjnej

Rys. 3. Trzy wersje modelu systemu osadniczego
Źródło: Christaller W., 1993.

Christaller wyróżnił siedem typów ośrodków: targowe (M), administracyjne pierwszego stopnia (A), powiatowe (K), subregionalne (B), regionalne (G), prowincji (P), ośrodek stołeczny (L).

W modelu tym zakłada się, że ośrodek najniższego rzędu (M) obsługuje obszar o promieniu od 4 do 7 km, natomiast powierzchnia zaplecza takiego ośrodka wynosi ok. 45km².

Na podstawie przyjętych założeń, Christaller zaproponował trzy modele systemu osadniczego (rys. 3) oparte na zasadzie: rynkowej, komunikacyjnej i administracyjnej.

Model oparty na zasadzie rynkowej. Obszary oddziaływania poszczególnych ośrodków mają kształt heksagonalnych pól, z centralnie położonym ośrodkiem. Kształt sześcioboku powoduje taki podział przestrzeni, że żaden jej fragment nie pozostaje poza zasięgiem obsługi któregoś z ośrodków. Jednocześnie w żadnym fragmencie nie nakładają się wpływy dwóch ośrodków tego samego szczebla (co wystąpiłoby, gdyby obszary rynkowe miały kształt kół). Model zapewnia najbardziej równomierne zaopatrzenie ludności na całym obszarze. Uzyskanie regularnego układu heksagonalnego wymaga założenia, że:

- ludność jest stosunkowo równomiernie rozmieszczona na całym obszarze,
- ludność nie jest zróżnicowana pod względem gustów, potrzeb i dochodów,
- nie ma żadnych barier topograficznych zaburzających geometrię sieci,
- gospodarstwa nie różnią się pod względem produktywności.

W omawianej wersji modelu nie uwzględniono również rozmieszczenia sieci komunikacyjnej, czyli elementu bardzo istotnego w kształtowaniu się sieci osadniczej.

Model oparty na zasadzie komunikacyjnej. Układ sieci komunikacyjnej jest słabą stroną wersji opartej na zasadzie rynkowej. Na ogół ośrodki typu G połączone są ciągami komunikacyjnymi w postaci dróg głównych. Połączenia te mają zwykle przebieg prostoliniowy. Oznacza to, że w omówionym wyżej modelu heksagonalnym drogi te przebiegają przez miejscowości stosunkowo niskiego rzędu (K lub M). W tej sytuacji na uboczu pozostają ośrodki rzędu B, które charakteryzują się wyższym stopniem centralności niż ośrodki K i M.

Rozwój środków komunikacji spowodował wydłużenie przemieszczeń związanych z dziennym użytkowaniem przestrzeni. Przebieg głównych połączeń kolejowych odbiega od rozmieszczenia ośrodków centralnych.

Analiza faktycznego rozwoju linii komunikacyjnych wskazuje, że są one prowadzone w ten sposób, by łącząc ośrodek centralny z jego zapleczem przechodziły przez możliwie dużą liczbę ośrodków o stosunkowo wysokiej randze. Tak więc główne linie do G przechodzą przez ośrodki B, z którymi łączy się więk-

szość ośrodków K. Oznacza to, że rozmieszczenie ośrodków centralnych jest tu podporządkowane sieci komunikacyjnej, przede wszystkim głównym połączeniom między ośrodkami.

Model oparty na zasadzie administracyjnej. Charakterystyczną cechą tego modelu jest fakt, że osiedla niższego rzędu znajdują się nie na granicy, lecz **wewnątrz** obszaru rynkowego (obszaru zaplecza). Ta wersja modelu zakłada zasadniczy wpływ czynników administracyjno-politycznych na rozmieszczenie funkcji centralnych w poszczególnych ośrodkach.

Do zasadniczych zagadnień związanych z zastosowaniem teorii ośrodków centralnych należy sposób ustalania stopnia centralności poszczególnych ośrodków. Podstawą obliczenia znaczenia funkcji centralnych przez W. Christallera była liczba rozmów telefonicznych. W wyniku prac innych badaczy powstało wiele metod klasyfikowania osiedli centralnych i określania ich szerebła w przyjętej hierarchii. Pewna grupa metod opiera się na próbach uchwycenia liczby ludności zatrudnionej w instytucjach o znaczeniu centralnym. Odrębna grupa metod określa centralność ośrodków na podstawie istnienia określonych instytucji, których liczbę i charakter uznaje się za wskaźnik stopnia centralności badanego ośrodka. Przegląd i klasyfikację metod określania stopnia centralności ośrodków miejskich zawierają prace W. Maika³⁰, który wyróżnia dwa podejścia badawcze związane z ustaleniem centralności osiedli:

- podejście skalarnie, w ramach którego centralność ustalana jest na podstawie stopnia wykształcenia funkcji centralnych,
- podejście wektorowe, polegające na określaniu hierarchii osiedli na podstawie powiązań funkcjonalnych zachodzących między ośrodkami.

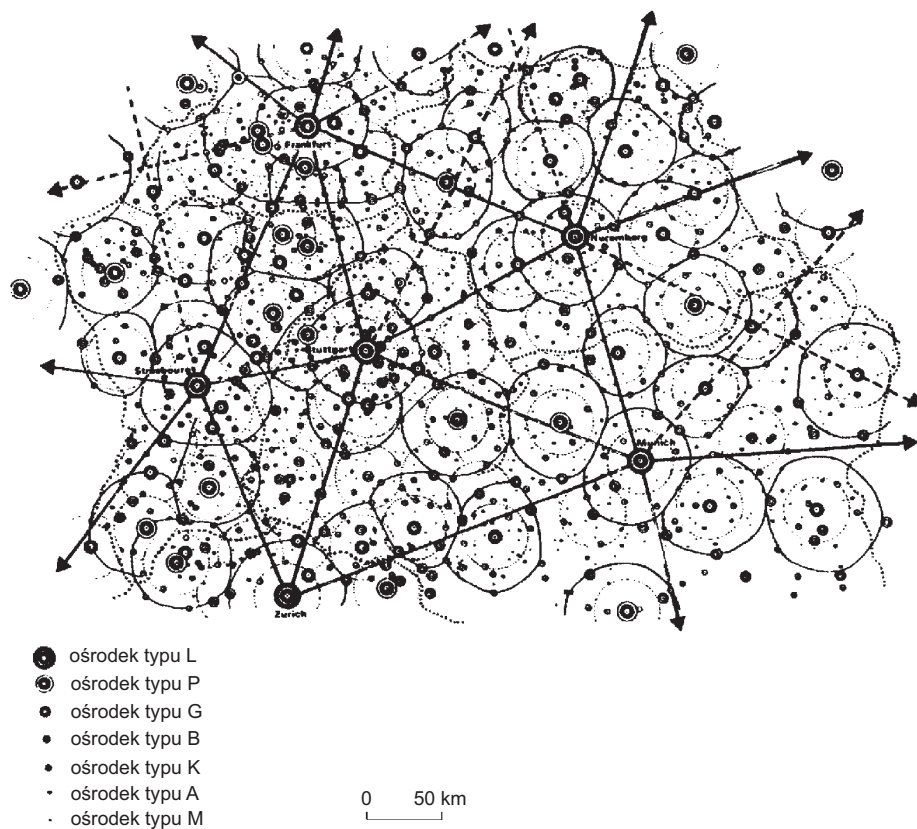
Teoria ośrodków centralnych stała się przedmiotem licznych dyskusji i kontrowersji, zyskując zarówno zwolenników, jak i zdecydowanych przeciwników. Prowadzone były liczne badania związane z zastosowaniem tego modelu i próbami jego weryfikacji w różnych warunkach i regionach świata.

Badania wykonane w południowych Niemczech wykazały, że model teoretyczny trafnie odzwierciedla strukturę sieci osadniczej (rys. 4)³¹. Dotyczy to również wielu innych rejonów Europy. Zjawisko to wiązać można z genezą i średniowieczną tradycją osadnictwa miejskiego. Odległość jednego miasteczka od drugiego nie przekraczała jednego dnia drogi, pokonywanej pieszo. Ośrodek targowy dla kilkunastu wsi powstawał w miejscu umożliwiającym mieszkańcom

³⁰ W. Maik, *Zastosowanie metod grafowych do hierarchizacji elementów systemu osadniczego*. W: *Struktura i funkcje układów przestrzenno-ekonomicznych*, red. Z. Chojnicki, Ser. Geografia 18, Poznań 1979, s. 37–44.

³¹ W. Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena 1933.

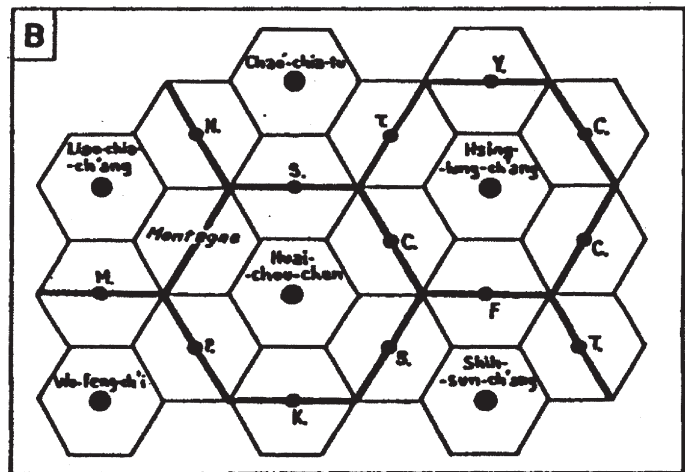
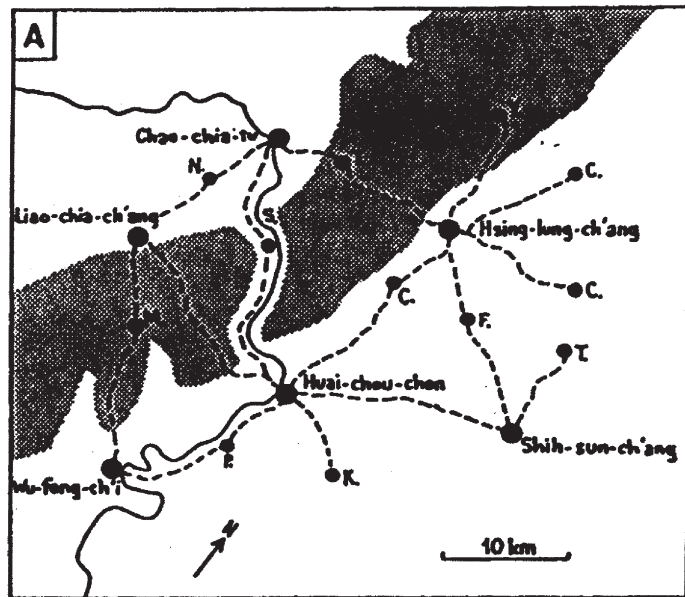
wsi przybycie i powrót tego samego dnia. Późniejsze procesy urbanizacji spowodowały kształtowanie się innej hierarchii miast i odchodzenie od typowego modelu Christallera.



Rys. 4. Struktura sieci osadniczej w południowych Niemczech (w świetle modelu Christallera)
 Źródło: Christaller W., 1933.

Innym przykładem obszaru, gdzie zaistniały warunki dla wykształcenia się układu opisanego przez Christallera jest Nizina Chińska. Na dużym, płaskim terytorium, stosunkowo jednorodnym pod względem fizyczno-geograficznym, w ciągu wielu wieków wykształciła się sieć wsi liczących zwykle kilkuset mieszkańców. Grupa kilkunastu takich wsi składa się na obszar zaplecza ośrodka targowego. Każda wioska położona jest w zasięgu przejścia pieszego (6–7 km) od najbliższego ośrodka (rys. 5).

Przez setki lat ośrodki te odgrywały kluczową rolę jako miejsca wymiany dóbr oraz informacji, miejsca kontaktu między rolnikami i kupcami. Przestrzeń aktywności chińskich chłopów była zawsze dosyć ograniczona. Sprzedawanie



- ośrodki targowe
 ● ośrodki wyższego rzędu ■ obszary położone powyżej 500 m n.p.m.
 — granica obszaru rynkowego jednostka targowa
 — granica obszaru rynkowego jednostka wyższego rzędu

Rys. 5. Struktura sieci osadniczej na Nizinie Chińskiej
 Źródło: Skinner G.W., 1964

w ośrodku targowym swoich produktów i nabywanie innych dóbr pozwalało jednocześnie utrzymywać łączność z mieszkańcami innych wsi. Opisany układ nie tylko stwarzał możliwość wymiany dóbr, ale jednocześnie spełniał funkcje integrujące i był ważnym elementem systemu zarządzania całą społecznością.

W większości przypadków, w których udało się wykazać związek sieci osadniczej z modelem Christallera występuje on w postaci zniekształconej w stosunku do teoretycznej siatki regularnych sześcioboków. Zniekształcenia te wynikają z cech fizyczno-geograficznych terenu, zróżnicowania cech i potrzeb ludności zamieszkującej dany obszar, a także ze zróżnicowanej percepcji przestrzeni, indywidualnej oceny odległości i oceny atrakcyjności zaspokajania potrzeb w poszczególnych ośrodkach miejskich.

Zarówno Europa Zachodnia, jak i Nizina Chińska są przykładami obszarów o gęstej sieci osadniczej, będącej rezultatem długiej historii procesów urbanizacyjnych i ewolucji systemu osadniczego. Inna sytuacja występuje w rejonach zasiedlanych przez ludność europejską w ostatnich 200–300 latach. Na obszarach napływu kolonistów z Europy nie wykształciła się gęsta sieć ośrodków miejskich. Lokalizacja miast w takich krajach jak Kanada czy Australia wiąże się na ogół z przebiegiem głównych szlaków komunikacyjnych. Ludność koncentruje się w największych aglomeracjach.

Jak wykazano, sieć miast opisana w teorii ośrodków centralnych miała szansę rozwinąć się w tradycyjnych systemach rolniczych, a jej geneza sięga czasów feudalnych. W kolejnych etapach rozwoju gospodarczego następowały przekształcenia systemu osadniczego. W Europie na istniejącą sieć nakładały się nowe struktury, związane ze zmianami systemu ekonomicznego. W czasach rewolucji przemysłowej rozwinęły się wielkie koncentracje ludności (monocentryczne i policentryczne), których położenie związane było nie z obszarem obsługi, lecz z miejscami występowania surowców mineralnych. Na rozmieszczenie nowych ośrodków wpływ miały również warunki transportowe.

Okazało się, że ośrodek wyższego rzędu może przyciągać klientów zlokalizowanych wzdłuż linii szybkiej komunikacji, nawet z dużych odległości. Oznacza to, że klienci wolą korzystać z oferty ośrodka wyższego rzędu, pomijając ośrodki pośrednich szczebli, mimo że są one bliżej położone³².

Dalsze przemiany systemu miast wiążą się z procesem metropolizacji i rozwojem, powiązanych wewnętrznie, skupisk miejskich na stosunkowo dużych obszarach. Na tym etapie następuje dalsza koncentracja ludności i środków trwałych w obrębie głównych obszarów zurbanizowanych. Postępująca domina-

³² T. Zipser, *Zasady planowania przestrzennego*, Wrocław 1983, s. 54.

cja największych metropolii burzy wieloszczeblową hierarchię tradycyjnej sieci osadniczej.

W wyniku zachodzących współcześnie przekształceń ekonomicznych kształtują się nowe hierarchiczne i niehierarchiczne systemy miast. R. Domański wskazuje na związek tych przemian z ogólnym procesem globalizacji. Niektóre funkcje gospodarcze przesuwają się w dół hierarchii, do ośrodków mniejszych. Inne funkcje przesuwają się w górę hierarchii, do wielkich ośrodków o znaczeniu krajowym lub międzynarodowym³³. Następują więc zmiany relacji między miastami i powstaje nowa hierarchia ośrodków. Równocześnie zmieniają się relacje między miastem i jego zapleczem.

4.6. Kierunki przemian struktury funkcjonalnej miast w Polsce w okresie transformacji

Przedmiotem prezentowanej pracy jest głównie struktura przestrzenna miasta i jej przeobrażenia. Należy jednak podkreślić, że to przemiany struktury funkcjonalnej i bazy ekonomicznej miasta wywołują zmiany w jego strukturze przestrzennej. Dlatego uzasadnione wydaje się zwrócenie uwagi na najważniejsze kierunki przemian w zakresie struktury funkcjonalnej miast polskich w okresie transformacji ustrojowej.

Nowe warunki gospodarowania i nowe zasady zarządzania miastami uruchomiły proces istotnych przemian w ich strukturze funkcjonalnej. Przekształcenia zachodzące w gospodarce musiały wpłynąć na bazę ekonomiczną większości miast. Wydaje się, że w dłuższym okresie najbardziej charakterystyczne zmiany dotyczyć będą relacji między rolą funkcji produkcyjnych i funkcji usługowych. Badania wskazują, że zmieniają się również proporcje w udziale funkcji egzo- i endogenicznych w gospodarce miast.

Struktura funkcjonalna polskich miast w okresie powojennym kształtowała się pod znaczącym wpływem realizowanego modelu gospodarczego. Charakterystycznym elementem tego modelu był dynamiczny, ale ekstensywny rozwój przemysłu, wiążący się z szybkim wzrostem zatrudnienia. Nowo budowane zakłady i kombinaty przemysłowe stały się celem migrantów ze wsi. Napływ ludności ze wsi do miast powodował konieczność rozwoju budownictwa i wzrost zatrudnienia w tym sektorze. Charakterystycznym zjawiskiem był niedorozwój sektora trzeciego. Dotyczyło to w szczególności takich dziedzin, jak handel czy usługi. W zakresie kultury, oświaty i służby zdrowia dysproporcje

³³ R. Domański, *Przestrzenna transformacja gospodarki*, Warszawa 1997, s. 24.

w stosunku do krajów o gospodarce rynkowej były mniejsze. Wspomniane zjawiska w znaczący sposób kształtowały strukturę zatrudnienia w miastach.

Należy się spodziewać, że jednym z rezultatów intensywnych procesów transformacji gospodarki będą stopniowe przemiany struktury zatrudnienia w miastach. Następuje bowiem przechodzenie pracowników z sektora produkcyjnego do sektora usług. Oznacza to, że w wielu miastach funkcje usługowe w coraz to większym stopniu stają się podstawą ich gospodarki, przy jednoczesnym ograniczaniu roli przemysłu.

Przystosowanie się gospodarki miast do nowych warunków nie jest łatwym procesem. W szczególnie trudnej sytuacji znalazły się miasta charakteryzujące się przewagą przemysłów tradycyjnych, niedorozwojem usług i brakiem odpowiedniej infrastruktury technicznej³⁴. Zjawiska te występują nie tylko w Polsce, lecz są elementem procesów o charakterze globalnym. Omawiając procesy globalizacji gospodarki R. Domański³⁵ wskazuje, że obok miast, które pną się ku górze w globalnej hierarchii można wyodrębnić miasta, które nabierają coraz bardziej peryferyjnego charakteru. W szczególności dotyczy to dużej grupy miast przemysłowych, w których nastąpił upadek ich podstawowej funkcji.

W obecnych warunkach polskich można postawić tezę, że przechodzenie z sektora produkcji do usług oznacza, w znacznym stopniu, jednoczesne przechodzenie z dużych przedsiębiorstw (upadających lub ograniczających zatrudnienie) do małych i średnich firm handlowych lub usługowych. W pewnej, trudnej dziś do określenia, części jest to ograniczanie funkcji miastotwórczych na rzecz funkcji spełniających rolę obsługującą (uzupełniającą) w gospodarce miasta.

W latach dziewięćdziesiątych generalnie nastąpiło zmniejszenie się liczby pracujących w gospodarce miast (dotyczy to szczególnie miast małych i średnich). Potwierdzają to badania prowadzone w różnych regionach. W wyniku analizy miast średniej wielkości w Polsce wykazano, że ogólna liczba zatrudnionych w tych miastach zmniejszała się szybciej niż miało to miejsce w skali całego kraju. Wyrażono też przypuszczenie, że redukcja ta objęła w większym stopniu dojeżdżających do pracy, dla których miasta średnie stanowiły przez wiele lat podstawowy rynek pracy (w latach osiemdziesiątych udział dojeżdżających do pracy wśród zatrudnionych w miastach średnich wynosił ok. 20%)³⁶. W pierwszym okresie transformacji spadek zatrudnienia w tej grupie

³⁴ A. Harańczyk, *Miasta polskie w procesie globalizacji gospodarki*, Warszawa 1998.

³⁵ R. Domański, *Przestrzenna transformacja gospodarki...*, s. 24.

³⁶ T. Kaczmarek, *Zmiany struktury funkcjonalnej średnich miast w Polsce*, „Biuletyn KPZK PAN” 1998, z. 182; *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski, T. Marszał, s.180.

miast wyniósł 29%, a największa redukcja zatrudnienia dotyczyła miast o dominacji funkcji produkcyjnej.

Z badań prowadzonych w regionie opolskim³⁷ wynika, że w okresie sześciu lat (od roku 1988 do 1996) liczba osób pracujących w miastach zmniejszyła się bardzo wyraźnie. Ogółem w roku 1996 w trzydziestu miastach regionu pracowało o blisko 67 tys. osób mniej niż w roku 1988, co oznacza spadek o 26%. Połowę tej liczby stanowili pracownicy przemysłu. W ciągu sześciu lat z przemysłu zlokalizowanego w miastach regionu odpłynęła 1/3 pracowników. Opisywane zjawiska miały zróżnicowany przebieg. W szczególnych przypadkach (np. Paczków) spadek zatrudnienia przekroczył 50%.

Na drastyczny spadek zatrudnienia zwrócono też uwagę w trakcie badania małych miast Polski środkowej³⁸. Od połowy lat osiemdziesiątych do połowy lat dziewięćdziesiątych liczba zatrudnionych w tych miastach zmniejszyła się o ok. 1/3.

W świetle powyższych danych, pierwsze lata okresu transformacji wiązały się ze znaczącym ograniczeniem liczby miejsc pracy w miastach. Jednocześnie obserwowana jest stabilizacja lub zmniejszanie się nasilenia ruchów migracyjnych, co oznacza, że nie następują istotne zmiany pod względem miejsc zamieszkania mieszkańców miast. Z punktu widzenia analizy funkcjonalnej miast w zakresie ich roli jako miejsca zamieszkania i miejsca pracy można sądzić, że w dużej grupie miast nastąpiło ograniczenie ich funkcji jako miejsca pracy, i co za tym idzie relatywny wzrost znaczenia funkcji mieszkaniowych. Wydaje się, że szczegółowe badania w poszczególnych ośrodkach miejskich potwierdziłyby takie stwierdzenie.

Stopniowo następuje oczekiwana zmiana struktury zatrudnienia, polegająca na ograniczaniu udziału pracujących w przemyśle i wzroście udziału pracujących w sektorze trzecim. Zmiany struktury są wolniejsze, ponieważ w wielu miastach nastąpił spadek zatrudnienia we wszystkich działach, a więc zmniejszenie się zatrudnienia w przemyśle nie zawsze znalazło szybkie odzwierciedlenie w strukturze procentowej pracujących. Np. w regionie opolskim w okresie dziesięciu lat (1988–1998) w strukturze pracujących, według sektorów gospodarki, zaobserwować można wzrost udziału sektora trzeciego, chociaż jest to wzrost powolny i nie dotyczy wszystkich miast badanego obszaru (na ogólną liczbę 29 badanych miast, w 18 nastąpił wzrost udziału osób pracujących w sek-

³⁷ J. Słodecyk, *Rola funkcji przemysłowej w miastach regionu opolskiego, w świetle struktury pracujących*. W: *Społeczne gospodarcze i przestrzenne przeobrażenia miast*, red. J. Słodecyk, Opole 2000, s. 189.

³⁸ M. Kulesza, T. Marszał, *Małe miasta obszaru Polski środkowej w okresie transformacji ustrojowej*, „Biuletyn KPZK PAN” 1998, z. 182: *Gospodarka przestrzenna miast polskich...*, s. 205.

torze usług, przy czym w tej grupie znalazły się wszystkie większe ośrodki regionu). Analizując opisywane zjawiska na podstawie struktury pracujących, należy zaznaczyć, że w przypadku miast najmniejszych utworzenie lub likwidacja nawet niewielkiej liczby miejsc pracy w określonym sektorze wywoływać może duże zmiany udziału procentowego poszczególnych sektorów.

Zachodzące procesy znajdują wyraz w stopniowej zmianie typów funkcjonalnych pewnej grupy miast. Zastosowanie tradycyjnej klasyfikacji funkcjonalnej, opartej na strukturze zatrudnienia według sektorów gospodarki, pozwoliło zauważyć, że w ciągu dziesięciu lat niektóre miasta przemysłowo-usługowe stały się miastami usługowo-przemysłowymi, miasta usługowo-przemysłowe stały się miastami usługowymi, a w ośrodkach usługowych umocniła się dominacja sektora trzeciego³⁹.

Również w regionie łódzkim, jak wykazuje E. Szafrąńska⁴⁰, w stosunku do końca lat siedemdziesiątych nastąpiła istotna zmiana charakteru funkcjonalnego miast. Zmiany te polegały na zmarginalizowaniu funkcji rolniczej, wyraźnym ograniczeniu roli funkcji przemysłowej i rozbudowie funkcji usługowych. Miasta zmierzają do struktury zdominowanej przez usługi. Stwierdzono też, że wraz ze wzrostem wielkości miasta maleje udział funkcji produkcyjnych w jego gospodarce. Żadne z miast zaliczanych do typu przemysłowo-usługowego nie przekracza 20 tys. mieszkańców. Miasta o wyraźnie dominującej funkcji usługowej występują w grupie największych i najmniejszych miast regionu. W końcu lat dziewięćdziesiątych miasta województwa łódzkiego miały zdecydowanie usługowy charakter (typ: usługowe, usługowo-przemysłowe, usługowo-rolnicze, przemysłowo-usługowe).

Uogólniając, dziesięciolecie 1989–1998 było trudnym okresem porządkowania i dopasowywania się struktur zatrudnienia do nowych warunków gospodarczych. W zbiorowości osób, które odeszły z przemysłu w pierwszym rzędzie znalazły się następujące grupy:

- chłopci-robotnicy, którzy w założeniu mają inne możliwości utrzymania się,
- osoby, które mogły przejść na emeryturę,
- pracownicy różnego rodzaju jednostek (w tym placówek infrastruktury społecznej), będących częścią przedsiębiorstw przemysłowych, których te przedsiębiorstwa postanowiły się pozbyć w nowych warunkach gospodarczych.

³⁹ J. Ślodziak, *Przemiany strukturalne ośrodków miejskich w regionie*. W: *Uwarunkowania i strategia rozwoju regionalnego w procesach integracji europejskiej*, red. Z. Mikołajewicz, Opole 2000.

⁴⁰ E. Szafrąńska, *Analiza funkcjonalna miast województwa łódzkiego*. W: *Potencjał rozwojowy sieci miast regionu łódzkiego*, red. W. Michalski, M. Sobczyński, Łódź 2000, s. 55. *Studia Regionalne* 27.

Proces, którego efektem jest zmniejszanie się miejsc pracy w sektorze produkcyjnym nie jest jeszcze zakończony. Analiza sytuacji w części dużych przedsiębiorstwach, rozbudowanych w powojennym czterdziestoleciu i w całych branżach przemysłu, uzasadnia obawy, że w krótkim czasie pojawią się istotne problemy związane z ograniczeniem roli przemysłu jako podstawy egzystencji małych i średnich ośrodków miejskich.

Z punktu widzenia teorii bazy ekonomicznej odpływ pracowników z przemysłu oznacza w praktyce zmniejszające się zatrudnienie w przedsiębiorstwach o charakterze miastotwórczym. Natomiast znaczna część nowych miejsc pracy, które tworzą się w sektorze trzecim (usługi), to miejsca w małych, kilkusobowych firmach handlowych i usługowych. Są to firmy o charakterze wyraźnie endogenicznym, świadczące usługi jedynie dla społeczności miasta. W rezultacie, prawidłowy i oczekiwany proces zmiany struktury gospodarczej miasta, polegający na wzroście udziału sektora usług, w przypadku wielu małych miast oznaczać może ograniczanie udziału funkcji mających podstawowy charakter dla ich egzystencji. Firmy produkujące i świadczące usługi tylko dla mieszkańców miasta nie zastąpią w jego gospodarce takiej samej grupy pracowników produkujących i świadczących usługi na rzecz świata zewnętrznego.

Bez względu na skutki społeczne i problemy gospodarki lokalnej, proces zmniejszania się udziału pracowników przemysłu w strukturze zatrudnienia będzie postępował, ponieważ rozwój produkcji musi wiązać się ze wzrostem wydajności pracy. Podkreśla się, że z procesem tym wiąże się konieczność zmiany mentalności w społecznościach lokalnych, które nie mogą oczekiwać, że zakłady przemysłowe zapewnią wystarczającą liczbę miejsc pracy⁴¹. Władze i środowiska lokalne niejednokrotnie upatrują swą szansę w uruchomieniu na terenie miasta nowej wielkiej inwestycji, która stanie się podstawą bazy ekonomicznej i wywoła dynamiczny rozwój funkcji usługowych. Taki scenariusz jest oczywiście możliwy, jednak doświadczenia ostatnich lat wskazują, że są to niezwykle i szczególnie rzadkie przypadki. W przeciwieństwie do sytuacji w powojennym czterdziestoleciu, powstające obecnie przedsiębiorstwa produkcyjne nie wiążą się z wielkim zatrudnieniem. Oznacza to, że w nowych warunkach nie ma praktycznie możliwości zastąpienia w gospodarce miasta jednego dużego przedsiębiorstwa przemysłowego z okresu gospodarki centralnie sterowanej nową firmą, której obecność rozwiązałaby problemy miasta. Małe i średnie miasta muszą konsekwentnie rozwijać te dziedziny, które mogą odegrać rolę miastotwórczą.

⁴¹ H. Rochnowski, *Wybrane aspekty transformacji przemysłu w Polsce*. W: *Gospodarka – przestrzeń – środowiska*, red. S. Bagdziński i L. Marszałkowska, Toruń 1998, s. 399.

Istnieje potrzeba uruchamiania małych i średnich przedsiębiorstw. Jednak powinny to być firmy o egzogenicznym charakterze, produkujące lub świadczące usługi na rynku zewnętrznym⁴². Badania dotyczące rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w wybranych miastach regionu opolskiego wykazały, że efektywne wspieranie małej przedsiębiorczości napotyka wielkie trudności wynikające po części z przyczyn wewnętrznych, ale przede wszystkim z uwarunkowań zewnętrznych⁴³. Rozwój małych i średnich przedsiębiorstw jest szansą dla gospodarki lokalnej, jednak wiązane z nimi nadzieje dotyczą głównie innowacyjnych, dynamicznych i elastycznych firm, które mogą być konkurencyjne na rynku krajowym i zagranicznym, podnosząc jednocześnie ogólną konkurencyjność ośrodka.

Średnie i mniejsze ośrodki miejskie rozwijają i powinny w coraz większym stopniu rozwijać swoje funkcje centralne w stosunku do otaczającego terenu, a jednocześnie dążyć do rozszerzania specjalistycznych funkcji usługowych w stosunku do większego obszaru (regionu). Mocna pozycja w regionie to jednocześnie większy i bardziej zróżnicowany rynek regionalny, stymulujący z kolei rozwój miasta, piszą A. Matczak i D. Szymańska, analizując bazę ekonomiczną wybranych miast powiatowych (Brodnicy i Łasku)⁴⁴. Rozwoju tego typu miast można upatrywać w usługach w zakresie szkolnictwa średniego i pomaturalnego, służby zdrowia, obsługi finansowej, kultury, handlu. Ośrodki miejskie będą musiały konkurować między sobą o zaplecze, a atrakcyjność dóbr i usług oferowanych w mieście będzie decydować o wielkości obsługiwanego przez miasto obszaru rynkowego.

⁴² A. Matczak, D. Szymańska, *Studia nad strukturą przestrzenno-funkcjonalną miasta, przykład Brodnica*, Toruń 1997, s. 138.

⁴³ *Małe i średnie przedsiębiorstwa jako stymulatory rozwoju gospodarczego*, red. B. Grzegarek-Więcek, W. Jacher, J. Słodczyk, Katowice 1996.

⁴⁴ A. Matczak, D. Szymańska, *Baza ekonomiczna małych miast powiatowych w świetle pomiarów bezpośrednich. Studium porównawcze Brodnicy i Łasku*. W: *Spoleczne, gospodarcze i przestrzenne przeobrażenia miast...*

5. STRUKTURA UŻYTKOWANIA TERENÓW MIEJSKICH

5.1. Wartość terenów miejskich jako czynnik kształtujący strukturę funkcjonalno-przestrzenną

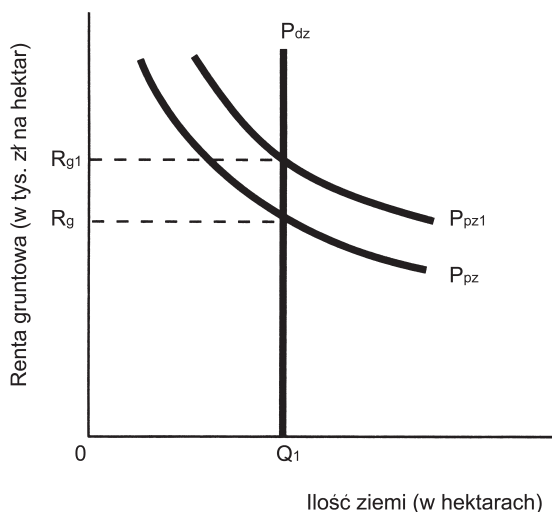
5.1.1. Renta gruntowa i jej składniki

Wprowadzenie zasad gospodarki rynkowej w Polsce oznaczało powrót mechanizmu renty gruntowej, mającego podstawowe znaczenie w gospodarce terenami miejskimi. Brak tego mechanizmu w okresie powojennego czterdziestolecia powodował, że w praktyce ziemia nie miała wartości. Prowadziło to do nieracjonalnego, często ekstensywnego gospodarowania gruntami na terenie miast. Renta gruntowa należy do podstawowych czynników wpływających na intensywność wykorzystania i strukturę użytkowania terenów miejskich. Stąd w prezentowanych rozważaniach nad kształtowaniem się struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta uzasadnione wydaje się przypomnienie podstawowych pojęć z teorii ekonomii, dotyczących istoty i funkcjonowania renty gruntowej.

Pojęcie renty ekonomicznej tradycyjnie odnoszone jest do zasobów, których podaż jest stała. Renta oznacza cenę czynnika produkcji, którego podaż jest z definicji niezmienna (całkowicie nieelastyczna). Takim czynnikiem jest ziemia. W teorii przyjmuje się, że jej podaż nie zwiększa się w odpowiedzi na wzrost ceny, bo ilość ziemi jest ustalona przez naturę. Założenie to ma charakter względny, gdyż można np. przystosować grunty wcześniej nie nadające się dla określonego typu użytkowania. Oznacza to, że łączna podaż ziemi w skali całego kraju lub świata jest stała, ale podaż ziemi na poszczególnych rynkach (rynek terenów rolnych, rynek terenów budowlanych, rynek terenów na cele turystyczno-rekreacyjne) nie jest całkowicie nieelastyczna.

Renta gruntowa jest formą renty ekonomicznej uzyskiwanej przez właściciela ziemi. Jej wysokość, przy stałej podaży, zależy przede wszystkim od popytu na

ziemię. Na rys. 6 krzywa podaży ziemi (P_{dz}) jest linią prostą prostopadłą do osi odciętych. Krzywa popytu na dany obszar ziemi (P_{pz}) pokrywa się z krzywą krańcowego przychodu z produktu tej ziemi ($KPPz$). Jej kształt, podobnie jak kształt krzywych popytu na inne czynniki produkcji, wynika z prawa malejących przychodów. Równowagę rynkową zapewnia jedynie taka renta, przy której popyt i podaż na ziemię są równe. Na rys. 6 stawka renty gruntowej równoważąca rynek to stawka R_g . Wzrost popytu na ziemię, odzwierciedlony przez krzywą P_{pz1} , spowoduje wzrost równoważącej rynek stawki renty gruntowej (do wysokości R_{g1})¹.



Rys. 6. Determinanty renty gruntowej
Źródło: Podstawy ekonomii, 1998.

Ogólne podstawy teorii renty gruntowej sformułował D. Ricardo. W momencie powstania teoria ta odnosiła się do użytkowania terenów rolnych. Zgodnie z nią, zależnie od lokalizacji użytkowanego terenu, koszty produkcji rolnej są zróżnicowane. Przyczyną zróżnicowania kosztów produkcji jest² różny poziom żyzności i różne koszty transportu produktów na rynek zbytu.

W rezultacie użytkownicy terenów, na których koszt produkcji jest niższy uzyskują dodatkowy zysk, będący rezultatem pracy w korzystniejszych warunkach naturalnych i lokalizacyjnych. **Dodatkowy zysk związany z cechami i położeniem użytkowanego terenu określony został jako renta gruntowa, a dokładniej jako renta różniczkowa I.**

¹ Podstawy ekonomii, red R. Milewski, Warszawa 1998, s. 302.

² J. Regulski, *Ekonomika miasta*, Warszawa 1982, s. 87.

Elementami składającymi się na rentę różniczkową I są więc:

- walory przyrodnicze danego terenu (wynikające ze zróżnicowanej urodzajności gruntów),
- położenie terenu w stosunku do rynku (wpływające na zróżnicowanie kosztów transportu).

W okresie późniejszym wprowadzono pojęcie renty różniczkowej II, która pojawia się jako rezultat poniesienia dodatkowych nakładów pracy i kapitału na określoną działkę. Stopień zainwestowania poszczególnych terenów wpływa na wysokość plonów. Jako rentę różniczkową II określa się więc tę część produktu dodatkowego, która uzyskiwana jest w wyniku zróżnicowanego poziomu zainwestowania działki.

Należy podkreślić, że składniki renty I oraz renty II są ze sobą ściśle związane. Dodatkowe nakłady ponoszone na terenach bardziej urodzajnych przyniosą większe efekty produkcyjne niż te same nakłady na terenach o gorszych warunkach naturalnych.

W świetle powyższych stwierdzeń, producenci rolni będą dążyli do zajęcia działek zapewniających im jak największe korzyści lokalizacyjne. W rezultacie rośnie popyt na najbardziej atrakcyjne tereny i rośnie ich cena.

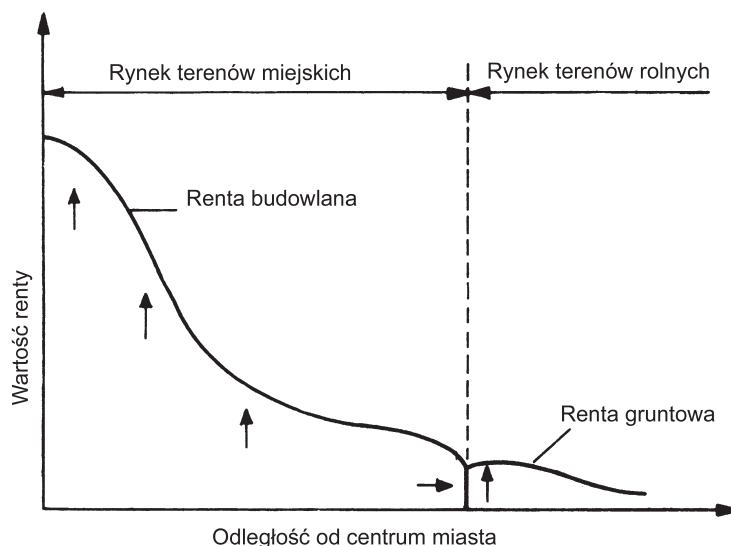
Zależność między rentą gruntową a odległością od rynku zbytu stała się podstawą teorii lokalizacji produkcji rolnej rozwiniętej przez J.H. von Thunena, który starał się wyjaśnić przyczyny rejonizacji produkcji rolnej³. Zgodnie z jego koncepcją, renta gruntowa będąca funkcją odległości od rynku zbytu i kosztów transportu jest czynnikiem determinującym lokalizację określonej działalności. Każdy teren użytkowany jest w taki sposób, by uzyskiwać największą możliwą różnicę między przychodami ze sprzedaży i kosztami transportu. W rezultacie wokół miasta stanowiącego rynek zbytu tworzą się kręgi różniące się sposobem użytkowania ziemi. Zgodnie z założeniami wspomnianej teorii należy oczekiwać, że artykuły najcięższe i mniej trwałe będą produkowane najbliżej rynku zbytu. Generalnie wraz z odległością od rynku zbytu zmniejsza się rentowność terenów.

Renta budowlana a renta rolna. Teoria renty rolnej stała się podstawą renty budowlanej i próby określenia zasad kształtowania się wartości terenów na obszarze miasta⁴. W koncepcji renty budowlanej centrum miasta spełnia taką rolę jaką rynek zbytu w rencie rolnej (rys. 7). Oznacza to, że im bliżej centrum miasta położony jest określony teren, tym większa jest jego wartość. Wraz z gospo-

³ A. Losch, *Gospodarka przestrzenna. Teoria lokalizacji*, Warszawa 1961, s. 47; R. Domański, *Gospodarka przestrzenna*, Warszawa 1993.

⁴ Patrz: J. Regulski, op. cit., s. 89.

darczym i przestrzennym rozwojem miasta oraz powiększaniem się obszaru śródmieścia rośnie wartość terenów położonych w dalszej odległości od centrum. Rozwój gospodarczy miasta powoduje też wzrost cen działek, co pozwala właścicielom określonych terenów uzyskiwać większe zyski z tytułu ich posiadania.



Rys. 7. Renta budowlana i renta rolna
Źródło: Reguński J., 1982.

Istotne różnice między rentą rolną i budowlaną dotyczą źródeł ich powstawania. W przypadku renty rolnej istotne są te walory przyrodnicze terenu, które wpływają na jego urodzajność. Dla renty budowlanej istotne są te warunki fizyczne, które umożliwiają intensywną zabudowę i użytkowanie terenu. Odpowiednikiem położenia w stosunku do rynku zbytu jest w rencie budowlanej dostępność danego miejsca.

Wraz z rozwojem techniki maleje znaczenie fizycznych cech gruntu jako ewentualnej bariery dla intensywnej zabudowy. Natomiast lokalizacja działki w stosunku do innych elementów w przestrzeni ma znacznie większy wpływ na ceny terenów miejskich niż rolnych⁵.

W efekcie wyróżnienia renty budowlanej i rolnej odrębnego traktowania wymaga rynek terenów miejskich i rynek terenów rolnych. Na terenie miasta cena gruntu wynika z popytu stanowiącego rezultat wzrostu ludności i rozwoju gos-

⁵ Ibid.

podarki miasta. Gospodarczy i ludnościowy rozwój miasta wymaga bowiem coraz to nowych terenów. Miasto przejmuje otaczające je tereny rolne na cele budowlane.

W warunkach gospodarki rynkowej, rynek terenów miejskich zwiększa swój zasięg, ponieważ wartość renty budowlanej jest wyższa niż renty rolnej. Oznacza to, że dochody z określonej jednostki terenów miejskich są wyższe niż dochody z terenów rolnych. W rezultacie cena gruntów miejskich jest wyższa niż terenów rolniczych. Funkcje miejskie są prawie zawsze ekonomicznie silniejsze niż inne rodzaje użytkowania, co oznacza, że funkcje rolnicze nie mogą się w sposób automatyczny obronić przed ekspansją procesów urbanizacji.

Granica między rynkiem terenów miejskich i terenów rolnych jest linia, na której ceny terenów ukształtowane przez rynek miejski zrównują się z cenami terenów rolnych. Wraz z rozwojem miasta linia ta przesuwa się na zewnątrz.

5.1.2. Przestrzenne zróżnicowanie wartości terenów w mieście

Wewnątrz obszaru miasta renta budowlana i związana z nią cena gruntów miejskich wykazuje duże zróżnicowanie. Istnieje też znaczne zróżnicowanie cen gruntów między poszczególnymi miastami. Jak już wspomniano, ze względu na stałą podaż zróżnicowanie cen jest rezultatem zróżnicowanego popytu na ziemię.

Przypomnijmy, że rynkową wartość ziemi wyrazić można w następujący sposób⁶:

$$c_z = RW_z = \frac{D_z}{r}$$

gdzie:

- $c_z = RW_z$ – cena danego areалу ziemi (rynkowa wartość tej ziemi),
 D_z – roczny dochód jaki areal ziemi przynosi jej właścicielowi (renta gruntowa),
 r – rynkowa stopa oprocentowania lokat bankowych.

W świetle powyższej formuły cena działki zależy od dwóch następujących elementów: renty gruntowej, czyli od strumienia przyszłych dochodów, które działka ta może przynieść właścicielowi (np. w wyniku wdzierżawienia) oraz od oprocentowania depozytów bankowych. Najprostszą alternatywą kupna ziemi jest ulokowanie sumy, którą trzeba zapłacić za ziemię na procent w banku.

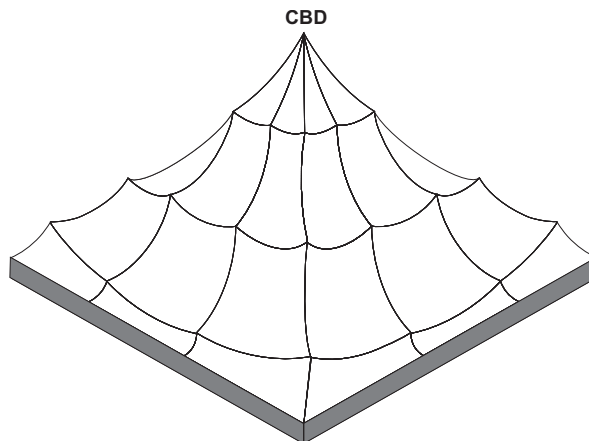
⁶ Podstawy ekonomii...

Zainwestowanie określonej kwoty w kupno ziemi powinno przynieść dochód porównywalny z dochodem uzyskanym przez zdeponowanie tej kwoty w banku. Ogólnie im wyższa jest renta gruntowa i im niższe oprocentowanie lokat, tym wyższa jest cena ziemi.

Cena gruntu w mieście odzwierciedla⁷:

- relację między popytem na ziemię w danym mieście, związanym z jego rozwojem oraz podażą ziemi, czyli istniejącymi rezerwami terenu (czynnik ten wpływa na zróżnicowanie cen gruntu między poszczególnymi miastami),
- oddziaływanie renty gruntowej wyrażającej przydatność działki do pełnienia określonych funkcji. Cena działki będzie tym większa, im większe zyski będzie mogła w przyszłości przynosić działalność prowadzona na jej terenie (czynnik ten wpływa na zróżnicowanie cen gruntu w ramach danego miasta).

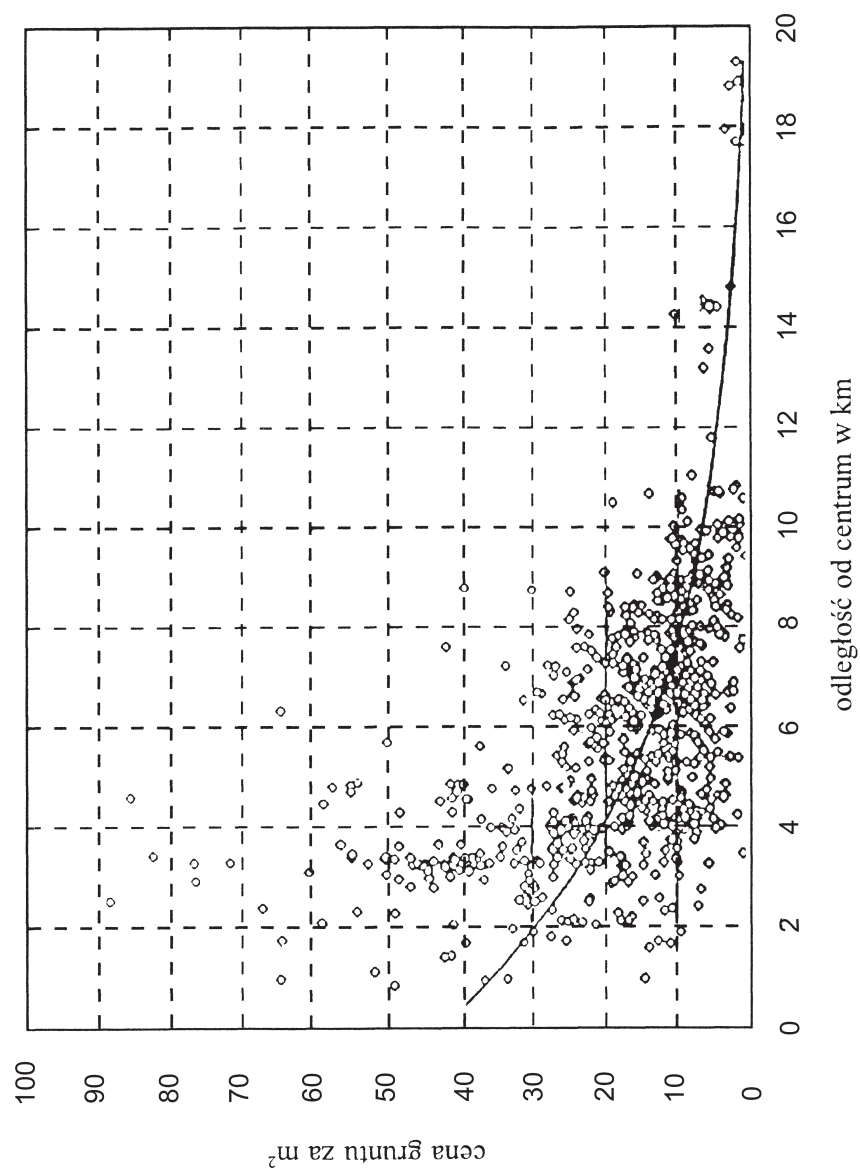
Z kolei należy rozważyć, co wpływa na wysokość renty gruntowej na terenie miasta. Według R.M. Haiga⁸, renta sytuacyjna (*site rent*) i koszty transportu są to wielkości komplementarne, składające się na łączny koszt pokonywania odległości, który zmienia się zależnie od położenia działki. Oznacza to założenie, że wysokość renty określana jest przez wielkość oszczędności wynikających z dostępności danego miejsca z innych punktów miasta. Najwyższa wartość renty występuje więc w miejscach charakteryzujących się najniższymi łącznymi kosztami transportu i największymi korzyściami aglomeracji. Ze względu na



Rys. 8. Model przestrzennego zróżnicowania wartości terenów w mieście
Źródło: Na podstawie Berry B.J.L., 1963.

⁷ J. Regulski, op. cit., s. 93.

⁸ R.M. Haig, *Toward an Understanding of the Metropolis*, „The Quarterly Journal of Economics” 1926, No. 40, s. 402–434 (za: P. Korcelli, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, „Studia KPZK PAN” 1974, t. 45, s. 37).



Rys. 9. Zróżnicowanie cen gruntów w Krakowie w zależności od odległości od centrum miasta
Źródło: Brzeski W.J., 1995.

ograniczoną podaż obszarów, które charakteryzują się niskimi łącznymi kosztami transportu, są one zajmowane przez takie funkcje i rodzaje działalności, które potrafią najefektywniej wykorzystać przestrzenną dostępność zajmowanego terenu.

Najwyższą wartość mają działki położone w śródmieściu. Wraz z oddalaniem się od centrum wartość terenów spada. Na podwyższenie wartości terenów wpływa ich położenie w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych oraz miejsc, gdzie ciągi te się krzyżują. W rezultacie, w ośrodku monocentrycznym, przy koncentrycznym układzie sieci komunikacyjnej, struktura przestrzenna wysokości renty gruntowej ma w przybliżeniu kształt stożka z wierzchołkiem w centrum miasta. Na mapie wartości terenów miejskich uwidocznia się również najważniejsze trasy komunikacyjne (rys. 8)⁹. Model polegający ogólnie na spadku wartości terenu wraz ze wzrostem odległości od centrum miasta występuje również w miastach polskich, co znalazło wyraz na wykresie obrazującym relacje między wyrażającymi tę wartość cenami gruntów a odległością od centrum Krakowa w latach 1993/1994 (rys. 9)¹⁰.

Z powyższych uwag wynikałoby, że najistotniejszym czynnikiem kształtującym przestrzenne zróżnicowanie renty gruntowej na obszarze miasta jest **układ przestrzennej dostępności**. Stwierdzenie to jest jednak dużym uogólnieniem, gdyż w praktyce przestrzenne zróżnicowanie renty gruntowej w mieście znacznie odbiega od układu przestrzennej dostępności¹¹. Przyjmuje się, że przestrzenna dostępność punktów odzwierciedla tylko drugi składnik renty różniczkowej pierwszej (położenie działki w stosunku do rynku).

Istotnym czynnikiem, nie uwzględnianym w teorii Haiga, jest **wielkość obszaru** zajmowanego przez poszczególnych użytkowników. Czynnikiem ten jest podstawowym składnikiem teorii lokalizacji opracowanej przez Alonso, który położenie jednostki w przestrzeni miasta wyznacza przy pomocy trzech elementów: wysokości renty sytuacyjnej, przestrzennej dostępności oraz zajmowanej powierzchni¹². Do innych czynników kształtujących wysokość renty należą:

- warunki fizjograficzne terenu (odpowiednik składnika pierwszego renty różniczkowej pierwszej, którym są walory przyrodnicze terenu). Przy czym:
 - znaczenie warunków geologiczno-hydrograficznych maleje wraz z postępem technologicznym. Nowe technologie pozwalają wykorzystać tereny wcześniej traktowane jako nieprzydatne,

⁹ Na podstawie B.J.L. Berry, *Commercial structure and commercial blight*, „Research Paper” 1963, No. 85, University of Chicago.

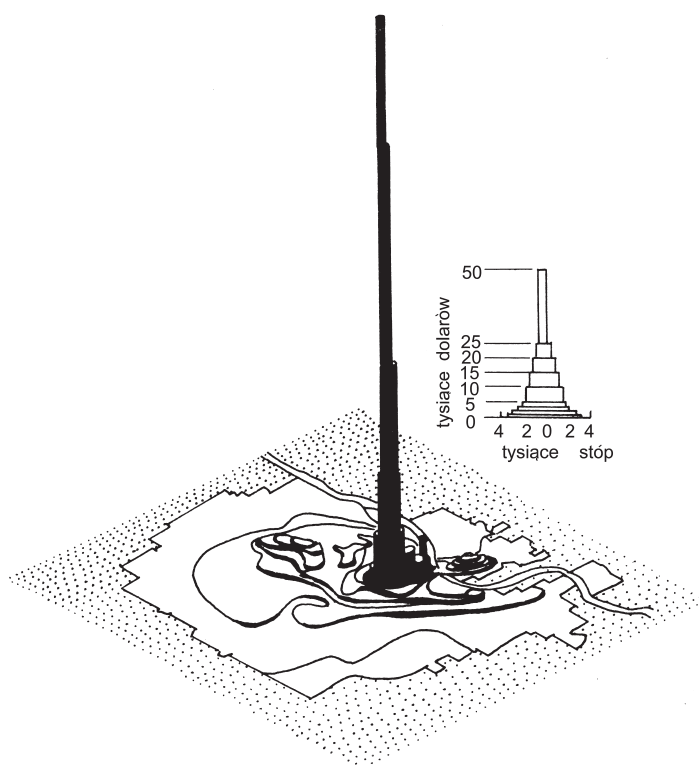
¹⁰ W.J. Brzeski, *Rynek nieruchomości a gospodarka przestrzenna*. W: *Gospodarka przestrzenna gmin – harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych* (materiały konferencyjne), Kraków 1995, s. 27.

¹¹ W.M. Gaczek, *Cena gruntów a efektywność użytkowania terenów miejskich*. W: *Polityka ekonomiczna miast (wybór ekonomiczny i ceny w sektorze publicznym miast)*, Poznań 1992, s. 15.

¹² P. Korcelli, op. cit. s. 39.

- wzrasta rola innych elementów przyrodniczych, takich jak: walory estetyczne krajobrazu, mikroklimat, jakość powietrza atmosferycznego, poziom hałasu i ogólnie jakość środowiska,
- odległość od dzielnicowych centrów usługowych,
- status społeczno-ekonomiczny mieszkańców,
- czynniki historyczne,
- jakość istniejącego zagospodarowania,
- planowane kierunki rozwoju przestrzennego miasta,
- zasady strefowania.

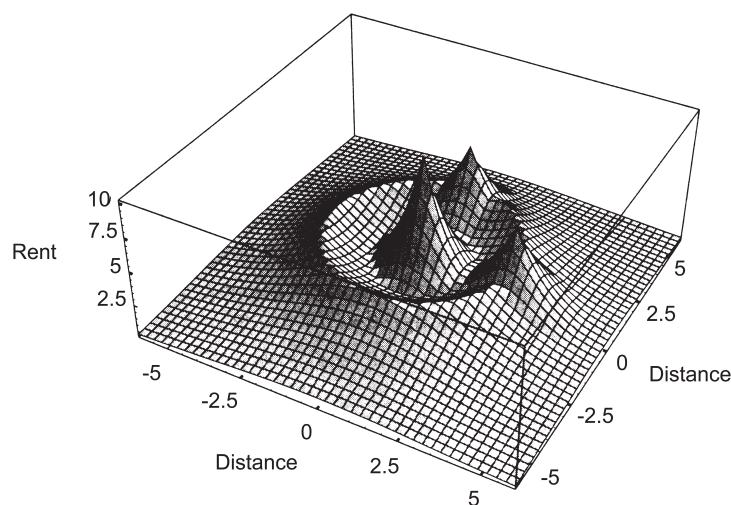
Badania empiryczne wskazały, że rola poszczególnych czynników i ich wpływ na rentę w sposób istotny zmieniały się w czasie. Np. w wyniku badań dotyczących terenów Chicago (w latach 1910–1960) wykazano, że w ciągu pięćdziesięciu lat znaczenie odległości od CBD obniżyło się niemal czterokrotnie (spadając z pierwszego na trzecie miejsce na liście czynników decydujących o cenie gruntów). Malowało też znaczenie czynnika dostępności do komunikacji zbiorowej.



Rys. 10. Przestrzenne zróżnicowanie wartości terenów w mieście Topeka
Źródło: Knos D., 1962, za: Gaczek W.M., 1992.

Na początku wieku XX centrum zdecydowanie dominowało jako obszar dostępności przestrzennej, co bardzo ograniczało zakres możliwych lokalizacji. Znany przykład takiego modelu przestrzennego zróżnicowania wartości terenów jest opracowanie dotyczące amerykańskiego miasta Topeka (rys. 10). Wraz ze wzrostem dostępności innych, dalej położonych obszarów, pojawiły się większe możliwości wyboru i zmalała konkurencyjność. Zwiększona dostępność prowadzi do wyrównywania się cen terenów w mieście.

Postępujący proces dekoncentracji, suburbanizacja, a następnie dezurbanizacja prowadzą do ukształtowania się innego modelu wartości terenów na obszarze miasta (rys. 11). Cechą tego modelu jest stosunkowo wysoka wartość terenów w centrum miasta, spadek wartości w pierścieniu otaczającym centrum, wzrost wartości terenów w pierścieniu podmiejskim (związanym z obwodnicą) i powstawanie na obrzeżach nowych centrów charakteryzujących się wysokimi wartościami terenu.



Rys. 11. Przestrzenne zróżnicowanie renty gruntowej w fazie dezurbanizacji
Źródło: O'Sullivan A., 1996.

Należy dodać, że ceny terenów w mieście nie wynikają wyłącznie z praw rynku. Polityka przestrzenna władz miasta i planowanie przestrzenne mogą w istotny sposób wpływać na wartość poszczególnych terenów.

5.1.3. Model struktury użytkowania terenów miejskich

Wysokość renty uzyskiwanej z określonej działki jest różna w przypadku różnych rodzajów użytkowania. Powoduje to, że właściciele przenoszą podaż usług należących do nich terenu na takie dziedziny i rodzaje użytkowania, które

pozwolą im uzyskać najwyższą rentę. Jeżeli w określonej części miasta sprzedaż lub wydzierżawienie gruntu na cele usługowe może przynieść właścicielowi wyższą rentę niż użytkowanie przez przemysł, to stopniowo wzrastać będzie podaż terenów usługowych. Wzrost podaży wpływa na obniżanie cen do poziomu równowagi rynkowej, jednak podaż terenów, których użytkowanie przynosi szczególnie wysokie korzyści jest ograniczona, co powoduje, że ceny tych terenów są bardzo wysokie.

Inwestor, który zakupił teren dąży do uzyskania jak największych korzyści w stosunku do poniesionych nakładów. Stąd im wyższa jest cena terenu, tym bardziej intensywnie jest jego wykorzystanie. Dąży się do uzyskania maksymalnego dochodu z każdej jednostki powierzchni. Natomiast wysokość dochodu rośnie wraz z poziomem zainwestowania działki. Prowadzi to do określonego rozmieszczenia poszczególnych funkcji w przestrzeni miasta, gdyż różnią się one wymaganiami lokalizacyjnymi, terenochłonnością i możliwością przynoszenia zysku.

Za główne czynniki wyjaśniające układ użytkowania terenów w mieście uważa się:

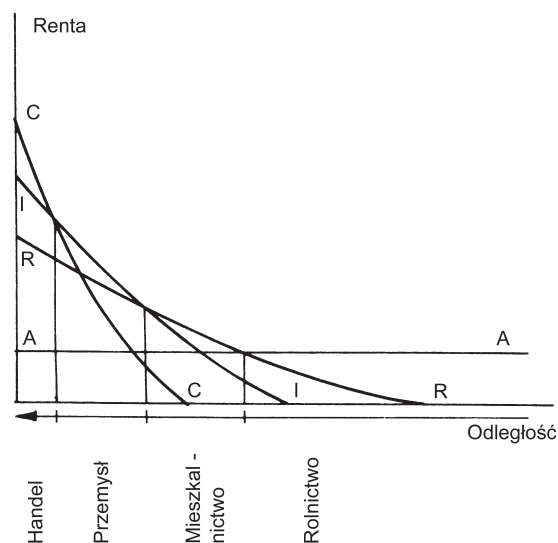
- rentę sytuacyjną (*site rent*) – tak określana jest renta gruntowa wyznaczona jedynie na podstawie przestrzennej dostępności (czyli stanowiąca funkcję położenia działki w przestrzeni miasta),
- zagregowane koszty transportu,
- wielkość działki.

Podmioty reprezentujące określone funkcje, przewidując przyszłe zyski, gotowe są ponieść określoną cenę za daną działkę. Dla pewnych funkcji dostępność przestrzenna jest warunkiem efektywnego działania. Funkcje te lokalizują się na terenach o maksymalnej dostępności, charakteryzujących się najwyższą oszczędnością zagregowanych kosztów transportu. Jednostki gospodarujące dążą do zajęcia w przestrzeni miasta miejsc zapewniających im maksymalną użyteczność lub maksymalną satysfakcję (w przypadku mieszkalnictwa). W tej konkurencji podmioty zaliczane do poszczególnych funkcji zdolne są do zapłacenia określonej ceny za teren. Cena ta wynika z zysków możliwych do osiągnięcia na danym terenie, w wyniku określonego rodzaju użytkowania (rys. 12)¹³.

W świetle prezentowanego modelu dla funkcji handlowo-usługowych dostępność terenu jest najważniejsza. Uzyskują one największe dochody z jednostki powierzchni i są w stanie zaoferować najwyższe stawki czynszów. Wraz ze spadkiem dostępności użyteczność terenu dla funkcji handlowo-usługowych maleje.

Kolejne dziedziny, które mogą zaoferować najwyższe ceny to: przemysł i administracja, mieszkalnictwo wielorodzinne, mieszkalnictwo jednorodzinne i naj-

¹³ W.M. Gaczek, op. cit., s. 18–19.



Rys. 12. Krzywe oferowanych stawek za teren przez różne funkcje w regionie miejskim
 Oznaczenia na rysunku: C – handel, I – Przemysł, R – mieszkalnictwo, A – rolnictwo
 Źródło: Barrett S., Healey P., 1985, za: Gaczek W.M., 1992, s. 19.

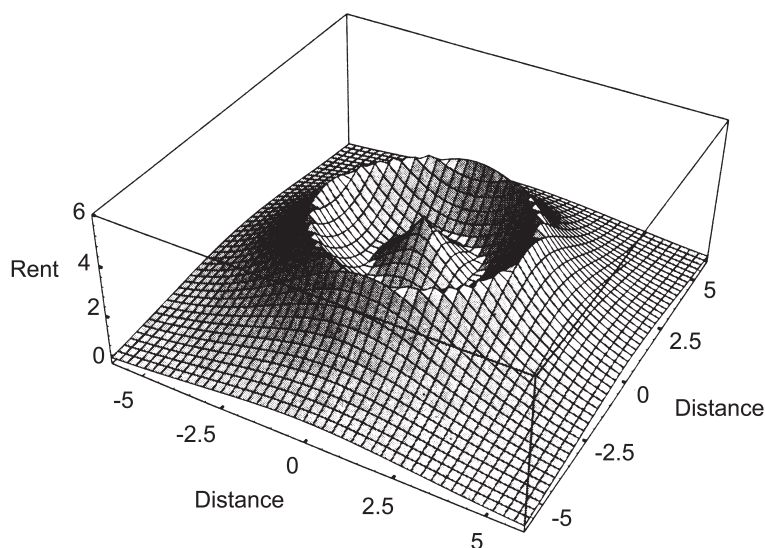
dalej od centrum rolnictwo. Rezultatem zróżnicowanej zdolności płacenia za teren przez poszczególne funkcje jest tworzenie się określonej struktury użytkowania terenów miejskich. W centrum miasta powstaje koncentracja handlu i usług, dalej od centrum obszary zajęte przez przemysł, w pewnej odległości rozwijają się dzielnice rezydencjalne.

Przedstawiony model obrazuje w jaki sposób mechanizm rynku kształtuje funkcjonalno-przestrzenną strukturę miasta, jednak w praktyce struktura użytkowania terenu w mieście jest znacznie bardziej skomplikowana. Przestrzenny układ wysokości stawek oferowanych za teren przez poszczególne funkcje zależy od wielu zmieniających się czynników. Np. w przypadku funkcji rezydencjalnych, krzywe oferowanych stawek za teren w zależności od odległości od centrum mają różny przebieg, zależnie od poziomu zamożności danej grupy mieszkańców. Niedogodności mieszkania w centrum powodują, że bogatsi nie są skłonni płacić zbyt wiele za teren i nie konkurują z biedniejszymi o miejsca zamieszkania w centrum miasta. Wraz z rosnącą odległością od centrum, szybko zmniejsza się zdolność płacenia za teren przez biedniejszych, ze względu na rosnące koszty dojazdu. Wyższe dochody wiążą się z zapotrzebowaniem na większą powierzchnię zamieszkania i większą zdolnością ponoszenia kosztów dojazdów. Oznacza to, że zamożniejsi mieszkańcy są skłonni zapłacić za tereny położone dalej od centrum. Toteż krzywa stawek oferowanych przez zamożniej-

szych mieszkańców charakteryzuje się znacznie mniejszym zróżnicowaniem między centrum a obszarami peryferyjnymi niż krzywa obrazująca stawki oferowane przez uboższych.

Należy dodać, że sposób użytkowania terenu nie zawsze bezpośrednio odzwierciedla jego cenę. Niejednokrotnie mało wartościowe mieszkania w starej zabudowie zajmują drogie tereny w centrum lub jego pobliżu. Tereny te są atrakcyjne ze względu na możliwość lokalizacji innych funkcji typowych dla centrum, jednak właściciele nie sprzedają ich, spodziewając się jeszcze większego wzrostu cen. Przewidując sprzedaż terenów na inne cele, właściciele nie są skłonni ponosić kosztów konserwacji i remontów. W efekcie na cennych terenach znajdują się obszary starej zabudowy o niskim standardzie, niskich czynszach, zamieszkałe przez rodziny o niskich dochodach. Natomiast rodziny zamężne mieszkają na względnie tanich terenach na obrzeżach miasta¹⁴.

Przykładem zmiany użyteczności terenów dla określonej funkcji było uniezależnienie się działalności produkcyjnej od centralnego węzła transportowego. Spowodowało to wzrost atrakcyjności terenów przy otaczających miasta obwodnicach¹⁵. W efekcie nastąpiła zmiana modelu przestrzennego zróżnicowania stawek oferowanych za teren przez przemysł (rys. 13).



Rys. 13. Przestrzenne zróżnicowanie stawek oferowanych za teren przez przemysł w fazie suburbanizacji (w mieście otoczonym obwodnicą)
Źródło: O'Sullivan A., 1996.

¹⁴ J. Regulski, op. cit., s. 95.

¹⁵ Patrz rozdz. 2, s. 43.

Uogólniając, model obrazujący stawki za teren oferowane przez różne rodzaje użytkowania, w zależności od położenia terenu w stosunku do centrum, zmieniał się w czasie, co miało związek z opisywanymi wcześniej fazami procesu urbanizacji. Takie czynniki, jak nowe środki transportu, przebudowa systemów transportowych, poziom dochodu ludności, a także polityka władz zmieniają użyteczność poszczególnych terenów dla różnych rodzajów działalności. Zmienia się relacja między czynnikiem odległości od centrum a skłonnością płacenia za teren, co w efekcie prowadzi do przeobrażeń funkcjonalno-przestrzennej struktury miasta.

5.2. Formy użytkowania terenów w mieście jako wyraz jego struktury funkcjonalno-przestrzennej

Wykonywane w mieście działalności społeczne i gospodarcze potrzebują terenu. Poszczególne funkcje mają zróżnicowane wymagania lokalizacyjne. Instytucje i podmioty gospodarcze dążą do zajęcia terenów, które pozwalają im najefektywniej realizować swoje cele. W wyniku zajmowania poszczególnych działek i wykorzystywania ich zgodnie z potrzebami użytkowników, tworzy się określona **struktura użytkowania terenu** w mieście.

Funkcjonalno-przestrzenna struktura miasta opisuje rozmieszczenie terenów zajętych przez określony rodzaj działalności (funkcję miasta) oraz udział tych terenów w ogólnej powierzchni miasta. Oznacza to, że badania struktury funkcjonalno-przestrzennej koncentrują się na analizowaniu użytkowania terenów w mieście. Wiedza na temat użytkowania ziemi pozwala prześledzić przestrzenny rozwój miasta, ocenić aktualny stan zagospodarowania terenu oraz intensywność działalności człowieka na określonym obszarze.

Podstawowe typy terenów funkcjonalnych na obszarze miasta to:

- tereny mieszkaniowe,
- tereny usług i biznesu,
- tereny przemysłowe i składowe,
- tereny komunikacyjne,
- tereny zielone i tereny urządzeń rekreacyjnych,
- tereny urządzeń infrastruktury technicznej.

Struktura użytkowania ziemi w mieście jest wypadkową działania różnych podmiotów, ale nie jest przypadkowa. Istnieją bowiem ogólne prawidłowości rządzące procesem kształtowania się tej struktury. Na podstawie dokładnej analizy struktury użytkowania terenów w miastach województwa opolskiego¹⁶,

¹⁶ Badania pochodzą z okresu 1963–1970.

S. Liszewski ustalił, że w badanym zbiorze miast udział poszczególnych rodzajów użytkowania był następujący: tereny mieszkaniowe zajmowały 25,4% ogólnej powierzchni terenów zagospodarowanych, tereny produkcyjne 23,1%, tereny komunikacyjne 21,9%, tereny zielone 15,8%, a tereny usługowe 7,8%. Pozostałe 6% stanowiły inne tereny zainwestowane¹⁷.

Wspomniane badania były podstawą wyróżnienia czynników decydujących o wielkości poszczególnych terenów ich intensywności użytkowania i układzie przestrzennym. Do podstawowej grupy czynników zaliczono: liczbę ludności miasta, jego wiek i genezę oraz strukturę gospodarki. Jako czynniki o znaczeniu drugorzędym wyróżniono: funkcję administracyjną miasta, położenie geograficzne, zniszczenia wojenne i in. Wskazano, że liczba mieszkańców miasta wpływa na wielkość terenów zainwestowanych i na wielkość poszczególnych rodzajów użytkowania. Wiek i geneza miasta wpływają na przestrzenny układ użytkowania ziemi, a także na typ zabudowy mieszkaniowej i pośrednio na jej intensywność. Struktura gospodarcza oddziaływała na wielkość terenów usługowych, typ zabudowy mieszkaniowej, a także układ przestrzenny rodzajów użytkowania. Mimo zmiany uwarunkowań społecznych i gospodarczych, większość podstawowych elementów wyszczególnionych w wyniku wspomnianych badań zachowała swój wpływ na strukturę użytkowania terenu w mieście. Obok nich pojawiły się nowe czynniki. Przyjmuje się, że na rozmieszczenie wymienionych typów terenów oraz ich udział w strukturze przestrzennej miasta wpływać mogą m.in.:

- wielkość miasta,
- struktura funkcjonalna miasta,
- warunki fizyczno-geograficzne,
- cechy ludności (np. status majątkowy, struktura wieku), które kształtują zapotrzebowanie na określony typ działalności.

Struktura użytkowania terenu, relacje między poszczególnymi rodzajami użytkowania, intensywność użytkowania mają zasadniczy wpływ na funkcjonalność oraz harmonijność organizmu miejskiego. Poniżej przedstawiono przybliżoną strukturę użytkowania terenów zainwestowanych w kilku miastach zachodnioeuropejskich, ocenianych jako prawidłowo funkcjonujące. Struktura ta dotyczy m.in. Norymbergi, Monachium, Bonn, Sztokholmu, Zurichu i Hagi¹⁸:

- tereny mieszkalnictwa 40–43%
- tereny usług i biznesu 10–14%
- tereny przemysłowe i składowe 11–15%
- tereny komunikacyjne 18–21%

¹⁷ S. Liszewski, *Użytkowanie ziemi w miastach województwa opolskiego*, Opole 1973, s. 57.

¹⁸ Z. Ziobrowski, *Mierniki jakości przestrzeni miejskiej*, Warszawa 1992, s. 47.

- tereny zielone i tereny urządzeń rekreacyjnych 10–15%
- tereny urządzeń infrastruktury technicznej 3,5–4%

W chwili rozpoczęcia procesu wdrażania nowego modelu społeczno-gospodarczego w Polsce, struktura użytkowania terenów w dużych miastach Polski w istotny sposób różniła się od struktury użytkowania w miastach zachodnioeuropejskich. Porównanie, które przeprowadził Z. Ziobrowski, wskazuje, że w dużych miastach polskich udział terenów mieszkaniowych nie przekraczał 40% (w Krakowie 35%, w Warszawie 36%, we Wrocławiu 38%), co wynikało z wieloletnich preferencji dla rozwoju wielkich dzielnic zabudowy wielorodzinnej i bardzo ograniczonej roli budownictwa jednorodzinnego. Obok nadmiernego zagęszczenia terenów mieszkaniowych, ich cechą był niedorozwój usług i terenów rekreacyjnych. W stosunku do Europy Zachodniej miasta polskie charakteryzowały się natomiast wyraźnie większym udziałem terenów przemysłowych (16–22% ogółu terenów zainwestowanych). Relatywnie duży udział terenów przemysłowych wiązał się z ich bardziej ekstensywnym wykorzystaniem w miastach polskich. Na wysoki odsetek terenów przemysłowych wpłynął też duży udział przemysłów wydobywczych i surowcowych w gospodarce miast. Analiza przeprowadzona na początku okresu transformacji (w roku 1991) wykazała, że udział terenów komunikacyjnych w miastach Polski i zachodniej Europy jest podobny (18–21%), jednak biorąc pod uwagę dwukrotnie, w tamtym okresie, niższy poziom motoryzacji i usług transportowych oznacza to znacznie bardziej ekstensywne wykorzystanie tych terenów w Polsce.

Struktura użytkowania terenów w miastach ulega przeobrażeniom wraz ze zmianą uwarunkowań społecznych i gospodarczych. Czynniki wywołujące zmiany użytkowania terenów miejskich podzielić można na dwie podstawowe grupy: czynniki egzogeniczne i czynniki endogeniczne¹⁹.

Czynniki egzogeniczne (zewnętrzne), które określają wielkość popytu wiążą się z gospodarczym rozwojem miasta w ramach regionu i kraju, ze wzrostem liczby mieszkańców, rozwojem budownictwa, transportu, nowych technologii, a także z dążeniem do podnoszenia jakości życia społeczeństwa. W grupie czynników egzogenicznych wyróżnia się:

- czynniki ekonomiczne – związane z dynamiką rozwoju miasta i ekonomicznymi warunkami inwestowania w mieście,
- czynniki technologiczne – związane ze stosowanymi technologiami budownictwa i produkcji przemysłowej oraz z technicznymi warunkami i możliwościami transportu ludzi, towarów i przesyłania informacji,

¹⁹ Na podst. W.M. Gaczek, *Proces zmian użytkowania terenów w regionie miejskim na przykładzie Poznania*, „Zeszyty Naukowe AE w Poznaniu” 1992, Seria II/117, s. 14.

- czynniki społeczne – związane m.in. ze zmieniającym się modelem konsumpcji czy preferencjami mieszkańców.

Czynniki endogeniczne wynikają z warunków przyrodniczych, dotychczasowego zagospodarowania terenu i lokalizacji terenu w przestrzeni miasta, zagospodarowania terenów sąsiadujących z określoną działką.

Obie grupy czynników mogą przyspieszać lub hamować zmiany zagospodarowania terenu i przeobrażenia struktury przestrzennej miasta. W okresie koniunktury gospodarczej i przyspieszonego wzrostu miasta decydujące znaczenie w procesie zmian sposobu użytkowania terenu odgrywają czynniki endogeniczne, które mają charakter popytowy. W okresach spowolnienia rozwoju miasta, zmiany użytkowania terenu w większym stopniu zależą od czynników endogenicznych, czyli od czynników kształtujących podaż. Rozpatrując koszty pozyskania nowych terenów pod zabudowę miasta wyróżnia się koszty społeczne i koszty ekonomiczne. Koszty społeczne, jak podkreśla R. Broszkiewicz, polegają na szacunkach wyceny potencjalnych strat społecznych, związanych ze zmianą sposobu dotychczasowego użytkowania. Natomiast koszty ekonomiczne zmiany dotychczasowej funkcji terenu znajdują odzwierciedlenie w cenie zakupu. Czasem wysoka cena zakupu może ograniczać terytorialny rozwój miasta²⁰.

W Polsce, w okresie gospodarki centralnie sterowanej, ani koszty społeczne ani ekonomiczne nie odgrywały podstawowej roli w procesie zmian sposobu użytkowania terenu. Po dziesięciu latach funkcjonowania gospodarki rynkowej i nowego systemu zarządzania terenami miejskimi wydaje się, że następuje stopniowy proces porządkowania i przekształcania struktury funkcjonalno-przestrzennej miast w kierunku struktury istniejącej w miastach zachodnioeuropejskich. Badania prowadzone przez różnych autorów wskazują, że zachodzące zmiany dotyczą zarówno stref usługowych, ze szczególnym uwzględnieniem centralnych obszarów miast, jak też terenów przemysłowych i terenów mieszkaniowych. Skala tych przemian i ich tempo są zróżnicowane, zależnie od uwarunkowań jakie istnieją w poszczególnych ośrodkach.

5.3. Kierunki przekształceń struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta

Przekształcenia struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta można traktować jako rezultat procesów dyfuzji-sukcesji. Dyfuzja w badaniach geograficznych oznacza rozprzestrzenianie się określonych zjawisk (np. sposobu użyt-

²⁰ R. Broszkiewicz, *Podstawy gospodarki miejskiej*, Wrocław 1997, s. 25.

kowania terenu). W procesie rozwoju miasta występuje zjawisko dyfuzji typu relokacyjnego oraz dyfuzja typu ekspansji.

Należy przypomnieć, że pojęcie sukcesji w badaniach geograficznych zostało zapożyczone z ekologii roślin. Generalnie pojęcie to oznacza zastępowanie jednego rodzaju użytkowania ziemi przez inny. Najczęściej zmiana charakteru użytkowania wiąże się również ze wzrostem jego intensywności. Pojęcie sukcesji w badaniach przestrzeni miasta zastosowane zostało przez Burgessa w odniesieniu do zmian typów użytkowania ziemi w mieście rozwijającym się według modelu koncentrycznego. Zastępowanie jednego rodzaju użytkowania innym określano początkowo jako stadia zasiedlania (*human occupance*)²¹.

W badaniach nad przemianami struktur funkcjonalno-przestrzennych i zjawiskiem sukcesji funkcjonalnej znalazła zastosowanie koncepcja M.R. Cozena, opracowana w trakcie badań dotyczących przekształceń struktur morfologicznych poszczególnych fragmentów miasta. Prowadzone przez tego autora analizy procesów przekształceń odnosiły się do określonych bloków urbanistycznych i do poszczególnych działek.

Zagadnieniami przemian struktury użytkowania terenów miejskich w Polsce zajmował się K. Bromek, który określił zależność zmian formy użytkowania ziemi od odległości od środka Krakowa²². Wspomniany autor określił też wielkość zmian udziału określonych form użytkowania ziemi w stosunku do powierzchni ogólnej, na podstawie materiałów obejmujących około stuletni okres.

Prace nad strukturą funkcjonalno-przestrzenną Krakowa kontynuował R. Mydel. Wykazał on m.in., że nie tylko gęstość zaludnienia, ale również wskaźnik intensywności użytkowania ziemi może być skutecznym miernikiem określającym przestrzenny rozwój i przekształcenia wewnętrznej struktury miasta. Badania pozwoliły na sformułowanie m.in. następujących uogólnień²³:

- Stopień intensywności przestrzennego zagospodarowania, mierzony wielkością udziału użytków technicznych, jest ujemną funkcją odległości od centrum.
- Wzrost stopnia intensywności użytkowania przestrzeni miejskiej odbywa się w ramach dyfuzji-sukcesji, postępujących od centrum miasta w kierunku stref peryferyjnych i polegających na wypieraniu form mniej intensywnych przez bardziej intensywne.

²¹ Pojęcia te wprowadził D. Whiteley w roku 1929. Następnie koncepcję tę rozwinęli E.M. Hoover i R. Vernon (1959). Patrz: R. Mydel, *Rozwój struktury przestrzennej miasta Krakowa*, Kraków 1979, s. 15.

²² K. Bromek, *Użytkowanie ziemi w Krakowie i przyległych częściach powiatu krakowskiego około 1960 roku*, „Zeszyty Naukowe UJ” 1964, Prace Geograficzne 38.

²³ R. Mydel, op. cit., s. 108.

- Wzrost stopnia intensywności przestrzennego zagospodarowania odbywa się głównie w wyniku przyrostu powierzchni zabudowanej oraz terenów komunikacyjnych.
- Wraz z ekspansją użytków technicznych, poza strefą centralną rośnie udział nierolniczych użytków zielonych.
- Występujące w rozwoju miasta różnego typu bariery decydują o zróżnicowaniu przestrzennej formy zagospodarowania terenu. Istnieją tu zarówno elementy koncentryczne, sektorowe jak i wyspowe.

Badania nad strukturą funkcjonalno-przestrzenną oparte na analizie użytkowania ziemi prowadzono również w innych miastach Polski. Na przykładzie Łodzi zagadnienia te badał S. Liszewski, który szczegółowo zanalizował stopień rozwoju terenów miejskich, opierając się m.in. na zdjęciu powierzchni ziemi²⁴. Porównanie zmian rozmieszczenia poszczególnych typów terenu, w okresie 1945–1974, pozwoliło na skonstruowanie modelu zmian struktury przestrzennej Łodzi. Na podstawie badań użytkowania ziemi w Poznaniu (w okresie 1950–1984), W.M. Gaczek określiła przestrzenny rozkład wartości lokalizacyjnej terenów i wskazała na prawidłowości w procesie przekształceń struktury funkcjonalnej dużego miasta²⁵. Badania te potwierdziły obniżanie się wartości terenów w rejonach centralnych miasta. Natomiast analiza przestrzennego rozkładu ogólnej wartości lokalizacyjnej terenu, a także wartości dla funkcji usługowej i mieszkalnictwa nie ujawniła tworzenia się „krateru” w centrum (czyli strefy charakteryzującej się niższą wartością terenu niż obszary otaczające centrum).

W związku z nowymi uwarunkowaniami rozwoju miast w Polsce, związanymi z transformacją gospodarki, na niektórych obszarach nastąpiła intensyfikacja zjawiska sukcesji funkcjonalnej, prowadzącej do przemian struktury przestrzenno-funkcjonalnej miast. Pojawiły się nowe formy sukcesji. Zjawiska te są przedmiotem analiz B. Miszewskiej, która na przykładzie Wrocławia bada proces sukcesji funkcjonalnej na obszarze miasta, zarówno w skali makro, jak i w skali mikro.

Sukcesja w skali makro dotyczy, omawianych wyżej, zmian użytkowania ziemi, które wraz z przestrzennym rozwojem miasta najczęściej polegają na zastępowaniu użytków rolnych przez miejskie, bardziej intensywne, formy użytkowania terenu.

Przykładem sukcesji funkcjonalnej jest także zabudowa dawnych lotnisk, które znalazły się w obrębie terenów miejskich (we Wrocławiu, na terenie lotniska w Gądowie powstało wielkie osiedle mieszkaniowe, w podobny sposób zabudowano lotnisko w Krakowie-Czyżynach). Specyficznym przypadkiem sukcesji funk-

²⁴ S. Liszewski, *Zróżnicowanie przestrzenne użytkowania ziemi w Łodzi*, „Acta Universitatis Lodzensis” 1979, seria II/21.

²⁵ W.M. Gaczek, *Proces zmian użytkowania...*, s. 122.

cjonalnej, który ma miejsce w niektórych miastach, jest zagospodarowywanie terenów zajmowanych wcześniej przez wojska radzieckie oraz terenów, z których zrezygnowało Wojsko Polskie. We Wrocławiu powierzchnia terenów poradzieckich wynosi około 180 ha, co stanowi ponad 0,6% obszaru miasta²⁶.

Wyrazem zachodzącego obecnie procesu sukcesji funkcjonalnej w skali mikro jest²⁷:

- wypieranie w centrach miast istniejących jeszcze mieszkań z parterów domów, a także z wyższych kondygnacji i zajmowanie lokali na cele usługowe. Proces ten prowadzi do ubytku ludności w centrum,
- rugowanie usług podstawowych przez usługi wyższego rzędu,
- uzupełnianie wszelkich luk w zabudowie, czyli ożywienie fazy wypełniania w cyklu miejskim,
- korzystna zmiana fizjonomiczna ulic miejskich, a także poprawa estetyki i komfortu lokali usługowych.

Przekształcenia w zakresie użytkowania gruntów w miastach wiążą się z dążeniem do bardziej efektywnego ich wykorzystania i ogólnie charakteryzują się wzrostem intensywności użytkowania terenu. Badania dotyczące przemian w strukturze użytkowania ziemi przeprowadzone w Słupsku i Szczecinku²⁸ wykazują, że urynkwienie gospodarki gruntami i polityka przestrzenna w miastach prowadzona po roku 1989 znalazły odzwierciedlenie w ilościowych wskaźnikach obrazujących udział poszczególnych typów użytkowania (tab. 2).

Tabela 2. Struktura użytkowania gruntów w Słupsku i Szczecinku w 1988 i 1998 r.

Wyszczególnienie	Słupsk		Szczecinek	
	1988	1998	1988	1998
Powierzchnia ogółem w ha w tym:	4314,6	4315,2	3717,6	3719,2
Użytki rolne w %	44,3	38,1	37,7	35,0
Tereny osiedlowe w%	23,3	27,4	16,3	19,6
Tereny komunikacyjne w %	10,2	9,7	6,3	6,7
Grunty pod wodami w %	1,3	1,3	9,0	9,0
Grunty pod lasami w %	12,2	13,0	17,7	18,1
Tereny różne i nieużytki w %	8,7	10,5	13,0	11,5

Źródło: E. Rydz, *Zmiany w strukturze użytkowania ziemi na przykładzie Słupska i Szczecinka*. W: *Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany*, XII Konwersatorium wiedzy o mieście, Łódź 1999.

²⁶ B. Miszewska, *Funkcje terenów poradzieckich we Wrocławiu*. *Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany*, XII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź 1999, s. 124.

²⁷ B. Miszewska, *Rodzaje sukcesji funkcjonalnej w mieście na przykładzie Wrocławia*. W: *Spółeczne, gospodarcze i przestrzenne przeobrażenia miast*, red. Janusz Słodczyk, Opole 2000, s. 301.

²⁸ E. Rydz, *Zmiany w strukturze użytkowania ziemi na przykładzie Słupska i Szczecinka*. W: *Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany*, XII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź 1999, s. 11.

Wzrastał udział terenów osiedlowych, co wskazuje na wykorzystanie rezerw wolnych terenów w śródmieściu. Stopniowo ograniczany jest udział użytków rolnych, natomiast wzrasta udział użytków zielonych (głównie lasów), co trudno uznać za charakterystyczny przejaw urynkowienia gospodarki gruntami. Należy podkreślić, że w praktyce kierunki przemiany struktury użytkowania terenów w miastach polskich w okresie transformacji wynikają z²⁹:

- cech przestrzeni, które determinują kierunki rozwoju danego obszaru,
- dotychczasowego przebiegu procesu zmian w przestrzeni,
- konieczności podejmowania działań związanych z usuwaniem skutków błędnych decyzji lokalizacyjnych oraz z wymogów rynku,
- zapisów zawartych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego na temat sposobu zagospodarowania poszczególnych obszarów.

Omawiając problemy przemian struktury przestrzenno-funkcjonalnej dużych miast w Polsce, E. Biderman wymienia jako główne kierunki przemian w tym zakresie m.in.³⁰:

- Intensyfikację terenów zabudowanych, która dokonuje się poprzez wypełnianie powierzchni niewykorzystanych na terenach zainwestowanych, wstawianie tzw. plomb w istniejącej zabudowie dzielnic śródmiejskich, nadbudowywanie istniejących budynków, zmianę użytkowania istniejących powierzchni.
- Dopełnianie struktur ułomnych. Polega to na dopełnianiu monofunkcyjnych dzielnic mieszkaniowych i dzielnic śródmiejskich niezbędnymi funkcjami, których przez długi czas brakowało w strukturze tych obszarów.
- Rewitalizację miast, która w kategoriach przestrzennych powinna oznaczać m.in. podnoszenie renty położenia zdegradowanych dzielnic przez odpowiednie inwestycje komunalne i przyciąganie na ich teren podmiotów gospodarczych i mieszkańców.
- Sanację zdegradowanych obszarów, dokonującą się przez: wyburzenia zdekapitalizowanej substancji mieszkaniowej i obiektów przemysłowych i wprowadzanie na ich miejsce nowych inwestycji związanych z funkcją mieszkaniową, produkcyjną lub usługową. Sanacja obszarów zdegradowanych dokonuje się również przez głęboką rewaloryzację i przebudowę istniejącej zabudowy.

²⁹ M. Trojanek, *Zmiany w strukturze własnościowej i użytkowania gruntów*. W: *Podstawy gospodarczej polityki miasta. Studium Poznania*, red. R. Domański, „Biuletyn KPZK PAN” 1998, z. 181.

³⁰ E. Biderman, *Problemy i kierunki przemian struktury przestrzenno-funkcjonalnej dużych miast w Polsce w okresie transformacji systemowej*. W: *Przemiany społeczno-gospodarcze Polski lat dziewięćdziesiątych*, red. J. Parysek, H. Rogacki, Poznań 1998, s. 107.

- Nowe przedsięwzięcia w sferze budownictwa wielorodzinnego, przy zasadniczo zmienionej architekturze, wykonawstwie, sposobach finansowania, wyposażenia nowych osiedli w usługi itp.
- Nieplanową i nieskoordynowaną zabudowę terenów podmiejskich, co jest zagrożeniem dla prawidłowego rozwoju struktury przestrzennej miast.

6. CENTRALNE OBSZARY MIAST ORAZ ICH PRZEMIANY

6.1. Pojęcie i funkcje centrum oraz kryteria jego delimitacji w przestrzeni miasta

Centrum charakteryzuje się najwyższą na terenie miasta aktywnością gospodarczą i kulturalną oraz największą liczbą użytkowników w ciągu doby. Centrum jest obszarem najczęściej odwiedzanym przez mieszkańców i jednocześnie najlepiej znanym przyjezdnym.

Oczywiście nie musi to być centrum geometryczne. Bardzo rzadko miasto rozwija się równomiernie we wszystkie strony. Centrum miasta jest w mniejszym stopniu pojęciem geograficznym. Tym, co definiuje centrum jest wspomniana już aktywność i charakter działalności prowadzonej na jego terenie.

W literaturze przedmiotu niejednokrotnie starano się zdefiniować w sposób syntetyczny pojęcie centrum miasta. Należy przy tym podkreślić, że w rozważaniach dotyczących centralnej części miasta używane są pojęcia śródmieście i centrum. Pojęcia te mają różne znaczenie, chociaż czasem używane były zamiennie.

Śródmieście (według M. Nowakowskiego¹) jest to historycznie wykształcona centralna część miasta, na obszarze której zwarta intensywna zabudowa mieszkaniowa przemieszana jest z obiektami usługowymi i administracyjnymi, występującymi w tej części miasta najliczniej. Znajdują się tu również obiekty przemysłowe. Śródmieście, w ujęciu B. Maliszowej², jest to obszar o funkcjach mieszanych, którego dominantę stanowią funkcje usługowe, charakterystyczne dla ośrodka miejskiego. Położone jest w środku ciężkości układów różnych rodzajów komunikacji, tworzy obszar miasta najintensywniej zabudowany, a zarazem największy ośrodek pracy i aktywności. Śródmieście w znaczeniu obsza-

¹ M. Nowakowski, *Centrum miasta. Teoria, projekty, realizacje*, Warszawa 1990, s. 8.

² B. Maliszowa, *Śródmieście*, Warszawa 1974, s.13 i 20.

ru śródmiejskiego lub dzielnicy występuje w miastach wielkich, ewentualnie średnich, o długiej, czasem kilkusetletniej historii³. W ośrodkach takich, w wyniku przestrzennego rozwoju, dawniejszy obszar miasta (np. obszar sprzed stu lat), staje się terenem śródmieścia otoczonym przez dzielnice nowsze. Śródmieścia występują więc w starych, dużych miastach europejskich. Miasta małe, lub miasta planowane od początku w wielkiej skali mają wykształcone centrum, lecz nie mają obszaru śródmiejskiego. Zjawisko to występuje zarówno w miastach amerykańskich zakładanych w XIX wieku, jak i w miastach europejskich zakładanych po drugiej wojnie światowej.

Centrum miasta (centralny ośrodek usługowy) jest to ośrodek usługowy najwyższego stopnia w danej jednostce lub zespole jednostek osadniczych. W centrum ma miejsce koncentracja obiektów usługowych (handlu, gastronomii, rzemiosła, kultury rozrywki administracji) mających zwykle unikatowy charakter. Obszar centrum jest zwarty, przestrzennie ograniczony i wyodrębniony z terenów o innym sposobie użytkowania. Położony jest w rejonie głównego węzła komunikacyjnego danego układu osadniczego. Jest to miejsce najwyższej aktywności gospodarczej i kulturalnej oraz najczęstszych kontaktów społecznych. Centrum to miejsce intensywnej wymiany dóbr, usług i informacji, a także koordynowania zdecentralizowanych funkcji⁴.

Centrum jest – zdaniem A. Wallisa⁵ – częścią miasta, która:

- w stosunku do pozostałych części przestrzeni miejskiej jest obszarem odrębnym pod względem infrastruktury instytucjonalnej, kompozycji urbanistycznej i wartości architektonicznych,
- jest obszarem w stosunku do całego miasta względnie niedużym,
- jest obszarem najlepiej w mieście usytuowanym pod względem komunikacyjnej dostępności dla swych użytkowników,
- jest obszarem o kluczowym znaczeniu dla funkcjonowania społeczności miasta, a także dla społeczności obszaru, który jest przez oddziaływanie tego miasta zdominowany,
- jest identyfikowana przez miejską społeczność jako obszar, na którym przebiegają największe procesy życia publicznego.

Na podstawie przeglądu opinii różnych autorów na temat centrum miasta, A. Wolaniuk⁶ zestawia jego najbardziej charakterystyczne cechy:

³ A. Wallis, *Informacja i gwar*, Warszawa 1979, s. 21.

⁴ M. Nowakowski, op. cit., s. 8.

⁵ A. Wallis, op. cit., s. 19.

⁶ A. Wolaniuk, *Funkcje metropolitalne Łodzi i ich rola w organizacji przestrzeni*, Łódź 1997 s. 14.

- centrum jest podstawą ciągłości historycznej naczelnych wartości miejskiego społeczeństwa i narodu,
- jest to największy ośrodek usługowy danej jednostki osadniczej, a także regionu, który otacza tę jednostkę – miejsce koncentracji instytucji usługowych obejmujących organizację życia politycznego i administracyjnego, gospodarczego, społecznego i kulturalnego, rozrywkowego, selektywnej produkcji i zamieszkania,
- centrum niezmodyfikowane może być obszarem konfliktowym między możliwościami starej, zniszczonej zabudowy a wymogami lokalizacyjnymi nowoczesnych funkcji centrum,
- funkcje zlokalizowane w centrum mają na ogół charakter unikatowy,
- centrum ulega ciągłym przemianom funkcjonalnym,
- jest to często obszar silnie zanieczyszczony.

Centrum jest jednym z najważniejszych elementów decydujących o wizerunku miasta i jego atrakcyjności. O atrakcyjności samego centrum decydują m.in. takie czynniki, jak:

- skala koncentracji funkcji o charakterze centralnym (wyrażona całkowitą powierzchnią obiektów usługowych),
- różnorodność funkcji (wielofunkcyjność),
- unikatowość (niepowtarzalny charakter) funkcji występujących w centrum lub niepowtarzalny standard obiektów,
- stopień koncentracji przestrzennej funkcji administracyjno-usługowych,
- wysoki poziom rozwiązań przestrzennych oraz walory historyczne i estetyczne obiektów.

Czynnikami obniżającymi atrakcyjność centrum mogą stać się:

- słaba dostępność komunikacyjna,
- niewystarczająca chłonność parkingów.

Centrum miasta identyfikowane jest przy pomocy określonych kryteriów, które można podzielić na cztery grupy (funkcjonalne, ruchu, demograficzne, krajobrazowe)⁷. Dla wyznaczania obszaru centrum, na podstawie wymienionych niżej kryteriów, stosowane są różnego rodzaju analizy określane jako metody delimitacji centrum.

Kryteria funkcjonalne. Należy podkreślić, że precyzyjne podzielenie funkcji miasta na typowe i nietypowe dla centrum (śródmiejskie i nieśródmiejskie) jest trudne, ponieważ w obrębie poszczególnych funkcji występują zarówno placówki charakterystyczne dla centrum, jak i placówki, które mają zdecydowa-

⁷ P. Laborde, *Les espaces urbains dans le monde*, Nathan, 1989, s. 150.

nie nieśródmiejski charakter. Np. funkcję handlową spełniają zarówno zlokalizowane w centrum domy towarowe i luksusowe sklepy, jak i typowe dla dzielnic mieszkaniowych mniejsze sklepy spożywcze lub wielobranżowe.

Niemniej, z punktu widzenia funkcjonalnego, centrum to przede wszystkim strefa aktywności sektora trzeciego. Jego istotą jest funkcja handlowa. Ten typ działalności zajmuje najwięcej budynków, wiąże się z nim specjalny charakter zabudowy, typ sklepów itp. (np. w Brukseli na 2% powierzchni całej aglomeracji skoncentrowanych jest 19% powierzchni handlowej). Taka koncentracja przynosi handlowcom określone korzyści.

Do typowych funkcji centrum należą usługi hotelowe i gastronomiczne. W centrum skupia się większość placówek tego typu. Restauracje, kawiarnie, bary, szczególnie wówczas, gdy skoncentrowane są na określonych ulicach, tworzą atmosferę centrum i podnoszą jego atrakcyjność. Niezwykle silną koncentracją w przestrzeni miasta charakteryzują się obiekty spełniające funkcje administracyjne i polityczne (badania prowadzone w Łodzi wykazały, że 74% wszystkich instytucji administracji państwowej znajduje się przy ul. Piotrkowskiej i przyległych do niej przecznicach⁸). W centrum miasta koncentrują się także instytucje obsługi finansowej (banki, towarzystwa ubezpieczeniowe). Po roku 1989 zjawiska te dotyczą również miast polskich. Centrum Poznania jest obszarem lokalizacji ponad 30 banków i wszystkich znajdujących się w mieście biur maklerskich⁹. Typowa, a jednocześnie także niezwykle istotna dla charakteru centrum jest funkcja kulturalna (muzea, biblioteki, sale koncertowe).

Działalność typowa dla sektora drugiego pojawia się w centrum znacznie rzadziej, a w wielu miastach zachodnioeuropejskich wręcz wyjątkowo. Generalnie uznaje się, że takie funkcje jak produkcja czy mieszkalnictwo nie mają charakteru śródmiejskiego.

W dużych miastach w ramach centrum wyodrębnić można dwie części:

- obszar koncentracji placówek handlowych, gastronomicznych i kulturalno-rozrywkowych, oraz
- obszar, określany w miastach brytyjskich jako *city*, w amerykańskich jako CBD, lub we Francji jako *centre des affaires*, gdzie skupiają się instytucje finansowe: banki, giełdy, towarzystwa ubezpieczeniowe i inne.

Modelowym przykładem takiego podziału są londyńskie dzielnice: City – dzielnica banków i Soho – dzielnica o charakterze rozrywkowym.

⁸ A. Wolaniuk, op. cit., s. 63.

⁹ J. Parysek, *Przekształcenia przestrzenno-strukturalne Poznania w okresie transformacji społeczno-ustrojowej*, „Biuletyn KPZK PAN” 1998, z. 182: *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski i T. Marszał, s. 58.

Walory lokalizacji w centrum związane z korzyściami materialnymi, a także prestiżem określonych instytucji powodują, że ceny gruntów są tu najwyższe. Czasem pojawia się pojęcie *stare centrum* określające obszar historycznej dzielnicy centralnej, który z różnych przyczyn znalazł się na uboczu współczesnego centrum miasta.

W delimitacji centrum, opartej na kryterium funkcjonalnym, stosować można metody związane z **analizą użytkowania ziemi**¹⁰. Jednym ze sposobów analizy jest zaznaczenie w postaci kartograficznej placówek usługowych o charakterze śródmiejskim (ogólnomiejskim), tworzących skupienia i ciągi wzdłuż ulic. Rozmieszczenie placówek świadczących usługi ogólnomiejskie pozwala określić przestrzenny zasięg centrum miasta.

Inny sposób delimitacji centrum związany z badaniem użytkowania ziemi polega na obliczeniu **odsetka powierzchni wykorzystywanej przez funkcje śródmiejskie** w stosunku do całej powierzchni użytkowej oraz określenie współczynnika intensywności powierzchni o charakterze śródmiejskim i współczynnika intensywności całej powierzchni użytkowej. Podstawowym problemem tej metody jest zakwalifikowanie określonego typu użytkowania jako śródmiejskiego lub nieśródmiejskiego (pozostałe). Jako zasadnicze użytkowanie śródmiejskie traktuje się handel detaliczny, usługi i administrację, za użytkowanie towarzyszące uznaje się: komunikację, zieleń i użytkowanie gospodarcze (łącznie sześć grup użytkowania). Przeprowadzenie kwalifikacji poszczególnych terenów pozwala na obliczenie następujących wskaźników:

- współczynnik intensywności powierzchni śródmiejskich

$$a = \frac{s}{p}$$

- procent powierzchni śródmiejskiej

$$b = \frac{s}{s + x} 100$$

- współczynnik intensywności powierzchni użytkowej

¹⁰ Metody delimitacji centrum miasta opisano na podstawie następujących prac: Z. Górka, *Geograficzne metody badań centrum miasta*. W: *Centra i peryferia dużych miast. Transformacja i przyszłość. Pojęcia i metody badawcze, VIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź 1995; S. Juchnowicz, *Śródmieścia miast polskich. Studia nad kształtowaniem i rozwojem centrów*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1971; J. Parysek, E. Guarino, L. Mierzejewska, *Wybrane problemy teoretyczno-metodologiczne delimitacji centrum miasta*. W: *Centra i peryferia dużych miast...*

$$c = \frac{s + x}{p}$$

gdzie:

s – powierzchnia typu śródmiejskiego,

x – powierzchnia typu nieśródmiejskiego,

p – powierzchnia bloku.

Jako centrum traktuje się te jednostki powierzchni (bloki urbanistyczne), dla których współczynnik intensywności powierzchni śródmiejskiej (a) jest większy lub równy 0.50, a odsetek powierzchni śródmiejskiej (b) jest większy lub równy 25%.

Przyjmując, że jedną z cech wyróżniających centrum jest wyższa wartość terenu i co za tym idzie, cena działek, podstawą delimitacji centrum może być również mapa obrazująca **wartość terenu** (np. mapa z izoliniami jednakowych cen za m² lub cen dzierżawy za 1m²). Należy jednak wziąć pod uwagę, że dodatkowe nierynkowe elementy kształtujące cenę, wynikające m.in. z nieuregulowanych stosunków własnościowych, mogą obniżyć wartość tej metody.

Inną metodą, również o charakterze finansowym, nawiązującą do funkcjonalnego kryterium wyznaczania centrum jest **analiza wartości sprzedaży**. W tym przypadku podstawą rozumowania jest założenie, że najbardziej charakterystyczne dla centrum są placówki usługowe, które mają wysokie obroty i mogą płacić najwyższe czynsze. Oznacza to, że kryterium zaliczenia określonego fragmentu miasta do centrum może być wartość sprzedaży dóbr i usług na jednostkę powierzchni. Miernik wartości sprzedaży nie odzwierciedla jednak roli takich funkcji jak kulturalno-oświatowa czy administracyjno-polityczna. Metoda wartości terenu, podobnie jak metoda wartości sprzedaży, jako podstawa delimitacji centrum miasta mają sens jedynie w warunkach gospodarki rynkowej.

Kryterium ruchu. Z tego punktu widzenia centrum stanowi ognisko, centralny punkt całej zachodzącej w mieście cyrkulacji. Centrum jest obszarem, do którego przybywa większość osób przyjezdnych w celu dokonania zakupów, załatwienia spraw. Powoduje to, że centrum jest w ciągu dnia najbardziej zaludnioną częścią całej aglomeracji (np. do Londynu każdego dnia przybywa 1 milion ludzi pracujących w mieście).

W centrum reprezentowane są wszystkie grupy społeczne, kategorie według wieku, wykształcenia itp. Napływ ludności do centrum to rezultat atrakcyjności jego walorów historycznych, a także chęci lub konieczności skorzystania z handlu, usług i biur. Do centrum przyjeżdża się czasem dla przyjemności, np. po to, by pooglądać wystawy.

Wśród metod delimitacji centrum nawiązujących do kryterium ruchu wymienić można **metodę izokinetyczną**. Polega ona na wykreśleniu linii łączących punkty o jednakowym natężeniu ruchu (izokiny). Zakłada się, że centrum charakteryzuje się największym natężeniem ruchu pieszego i samochodowego. Podstawą wykreślania izolinii mogą być różne cechy opisujące intensywność ruchu: liczba samochodów przejeżdżających i parkujących, ciężar przejeżdżających pojazdów, i in. Z. Górka zwraca jednak uwagę, że ograniczenia ruchu kołowego w śródmieściu obniżają wartość metody, zawężając możliwości do analiz ruchu pieszego.

Ruch w mieście wiąże się z układem komunikacyjnym. Do metod delimitacji centrum zalicza się również **analizy układu komunikacyjnego miasta**. Przedmiotem analizy mogą być:

- gęstość sieci dróg w mieście, przy założeniu, że centrum charakteryzować się będzie większą gęstością w stosunku do obszarów peryferyjnych,
- przebieg dróg tranzytowych, przy założeniu, że centrum to obszar wewnętrzny w stosunku do przebiegu dróg tranzytowych. Należy jednak pamiętać, że nie wszystkie miasta posiadają obwodnicę wokół centrum,
- kształt układu komunikacyjnego, w którego analizie znajdują zastosowanie metody grafów¹¹.

Kryterium demograficzne. Jak zaznaczono, na obszarze centrum dominuje działalność handlowa i biznes. Funkcje rezydencjalne reprezentowane są w minimalnym stopniu. Np. w centrum Brukseli mieszkało w 1890 roku 160 tys. osób, w 1970 – 54 tys., a w 1980 roku – 50 tys. ludności. Również w Londynie obserwuje się wyraźny spadek liczby ludności w city, który ma miejsce od XIX w.

Mieszkańcy – to są głównie osoby starsze, kobiety samotne (wdowy, rozwiedzione). Z punktu widzenia zawodowego mieszkańcy centrum to często handlowcy mieszkający przy sklepie, rzemieślnicy bądź pracownicy: hoteli, restauracji, sal widowiskowych. W pewnych dzielnicach grupują się intelektualiści, artyści. Puste miejsca zapełniają osoby samotne – studenci i uczniowie oraz obcokrajowcy imigranci.

Z punktu widzenia metod delimitacji obszaru centrum, opartych na kryteriach demograficznych, istotne są takie cechy, jak:

- **gęstość zaludnienia** – ponieważ centrum charakteryzuje się niższą od otaczających obszarów gęstością stałego zaludnienia (w krajach o zaawansowanych procesach urbanizacji),
- **przyrost ludności w ciągu dnia** w stosunku do stałej liczby mieszkańców.

¹¹ Patrz: J. Parysek, E. Guarino, L. Mierzejewska, op. cit., s. 34.

Kryterium krajobrazowe. Miasta dawne kształtowały swoje oblicze przez styl architektury, znaczące budowle, pomniki itp. Ewolucja miast spowodowała ważne zmiany nie tylko na płaszczyźnie społecznej i funkcjonalnej, ale także w morfologii i architekturze miast.

Zależnie od podejmowanych działań i nakładów, różne części centrum (podane renowacji lub zaniedbane) mogą sprawiać wrażenie, że są znaczące lub marginalne. Na krajobraz centrum składa się też nocne oświetlenie. Każde centrum ma swoje oblicze, które pozwala je odróżnić od innych miast. Należy podkreślić, że centrum ma wartość symboliczną.

Metody delimitacji centrum na podstawie tego kryterium określane są jako fizjonomiczne. Obszar centrum wyróżnia się na tle pozostałych części miasta wysokością i architekturą budynków, gęstością i zwartością zabudowy, wiekiem budynków, wielkością działek budowlanych. Identyfikacja wymienionych cech przez bezpośrednią obserwację, analizę kartograficzną czy interpretację zdjęć lotniczych stanowi ważną podstawę określania zasięgu obszaru centrum miasta.

6.2. Przemiany centrum jako wyraz przystosowania do zmieniających się potrzeb i warunków społecznych i ekonomicznych

6.2.1. Lokalizacja centrum i jego przemieszczanie się w przestrzeni miasta

W krajach, gdzie proces rozwoju miast ma długą tradycję, centrum identyfikuje się do dziś z obszarem starej zabudowy (np. zabudowa miast francuskich pochodzi w większości sprzed roku 1871). Miasto dziedziczy starą organizację i całe bogactwo przeszłości historycznej (np. tzw. Pentagon w Brukseli lub Altstadt w miastach niemieckich). Współcześnie handel dalej rozwija się na dawnym obszarze (np. w Wiedniu wewnątrz Ringu). Handel i usługi zajęły większość XVIII- i XIX-wiecznej zabudowy.

Podobna trwałość centrum charakteryzuje wiele miast polskich. Jak podkreśla Z. Rykiel¹², ścisłe centrum znacznej części miast w Polsce, to – z punktu widzenia urbanistycznego – obszar zabudowy średniowiecznej, który zwykle

¹² Z. Rykiel, *Centrum i peryferia dużych miast w okresie transformacji*. W: *Centra i peryferia dużych miast...*, s. 14.

określany jest jako Stare Miasto. Natomiast w skład centrum rozszerzonego wchodzi dodatkowo obszar zabudowy XIX-wiecznej.

Przykładów niezwykle trwałej lokalizacji centrum w przestrzeni miast europejskich jest bardzo wiele. Trwałymi elementami centrów takich miast są m.in.:

- z punktu widzenia morfologicznego – układ przestrzenny,
- z punktu widzenia fizjonomii – budowle i pomniki,
- z punktu widzenia funkcjonalnego – dominacja handlu i usług.

Równocześnie jednak w tych samych centrach wyróżnić można szereg elementów zmiennych. Przekształcanie się cech centrum wynika z potrzeby przystosowania się do współczesnych warunków społecznych i ekonomicznych.

Przykłady przemian centralnych obszarów miast, w związku z przyjętą ideologią i systemem politycznym, znajdujemy w miastach Europy Środkowej i Wschodniej. W okresie tzw. realnego socjalizmu w fizjonomii centrów miast tego regionu dokonywały się charakterystyczne przekształcenia. W wielu miastach model ekonomiczny i polityczny uwidaczniał się w zagospodarowaniu przestrzennym. Powstały: wielkie place służące organizacji uroczystości publicznych oraz monumentalne budynki instytucji centralnych w starszym stylu (takie jak Mossoviet lub Instytut Smolny w Petersburgu) i późniejsze (takie jak warszawski Pałac Kultury i Nauki), będące siedzibą ministerstw, uniwersytetu i in. W centrach rozwijano głównie funkcje administracyjne i kulturalne, znacznie słabiej rozwijały się handel i usługi – stanowiące tak typowy element miast zachodnich.

Procesy przystosowawcze niejednokrotnie wywołują powiększanie się obszaru centrum oraz jego przesuwanie się. Np. we Frankfurcie centrum biznesu zaczęło się odsuwać od centrum historycznego.

Zjawisko przesuwania się centrum jest trudne do uchwycenia. Dla zbadania tego zjawiska stosuje się metodę pozwalającą określić kierunek i tempo przemieszczania się centrum, polegającą na obliczaniu środka ciężkości (centroïdu)¹³. Metoda ta wymaga:

- wyróżnienia tych instytucji, które mają charakter wielkomiejski (świadczących usługi wyższego rzędu),
- nałożenia na plan miasta siatki współrzędnych,
- określenia współrzędnych (rzędnej i odciętej) dla każdej z wyróżnionych instytucji oraz obliczenia wartości dla wydzielonych grup instytucji,
- obliczenia współrzędnych środka ciężkości według wzorów:

¹³ Metodę tę wykorzystwała A. Wolaniuk badając przemieszczanie się centrum w przestrzeni miejskiej Łodzi, patrz: A. Wolaniuk, op. cit., s. 71.

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i L_i)}{\sum_{i=1}^n L_i} \quad \bar{y} = \frac{\sum_{i=1}^n (y_i L_i)}{\sum_{i=1}^n L_i}$$

gdzie:

x, y – współrzędne każdej badanej instytucji,

$\bar{x}, \bar{y}$ – współczynniki środka ciężkości,

L_i – liczba instytucji wielkomiejskich w danym punkcie i ,

$\sum_{i=1}^n L_i$ – suma instytucji wielkomiejskich na badanym obszarze.

Obliczenie lokalizacji środka ciężkości w kolejnych przekrojach czasowych pozwala na określenie kierunku i skali przesuwania się centrum w przestrzeni miasta.

6.2.2. Kryzys obszarów śródmiejskich

Historyczne centra miast powstawały w różnych okresach i odpowiadały ówczesnym potrzebom. Nowe warunki i nowe potrzeby wywołują przekształcenia struktury przestrzennej śródmieścia. Takie zjawiska wystąpiły ze szczególną siłą w końcu XIX wieku, kiedy wraz z rewolucją przemysłową rozpoczęły się procesy żywiołowego rozwoju miast. Powiększano kubaturę użytkową budynków przez zabudowę terenów wewnętrznych i zwiększanie wysokości. W dolnych kondygnacjach rozwijano handel i rzemiosło. Rosnąca cena ziemi w centrum powodowała coraz większe zagęszczenie terenu. Pogarszały się warunki mieszkaniowe. Na dzisiejszy obraz wielu śródmieść, które nie zostały przebudowane, składa się ciasna zwarta zabudowa ograniczona ulicami, nieprzewietrzane podwórza, hałas, spaliny, brak zieleni, brak miejsc wypoczynku, obecność zakładów przemysłowych i uciążliwego rzemiosła.

Do podstawowych problemów centrów miast należy zaliczyć organizację ruchu samochodowego. Większość centrów dużych miast ma poważne problemy komunikacyjne. Rosnąca liczba samochodów w centrum i związane z tym uciążliwości wywołują doraźne działania władz miejskich, takie jak:

- ograniczenia organizacyjne (zakazy parkowania, skrętów, zatrzymywania się itp.),
- działania modernizacyjne (poszerzanie jezdni kosztem zieleni i chodników, przebudowa węzłów, przejścia dla pieszych pod i nad jezdnią),
- wprowadzanie systemu ulic jednokierunkowych,
- elektroniczny system sygnalizacji.

Wymienione działania na krótko poprawiają sytuację. Ciągłe powiększanie udziału terenów zajętych przez komunikację obniża walory centrum miasta. Stale rosnąca liczba samochodów wiąże się ze wzrostem liczby wypadków, zanieczyszczeniami atmosfery, hałasem i innymi zagrożeniami. Pogłębiające się trudności komunikacyjne stanowią jeden z ważniejszych powodów podejmowania prac związanych z przebudową centrów miast.

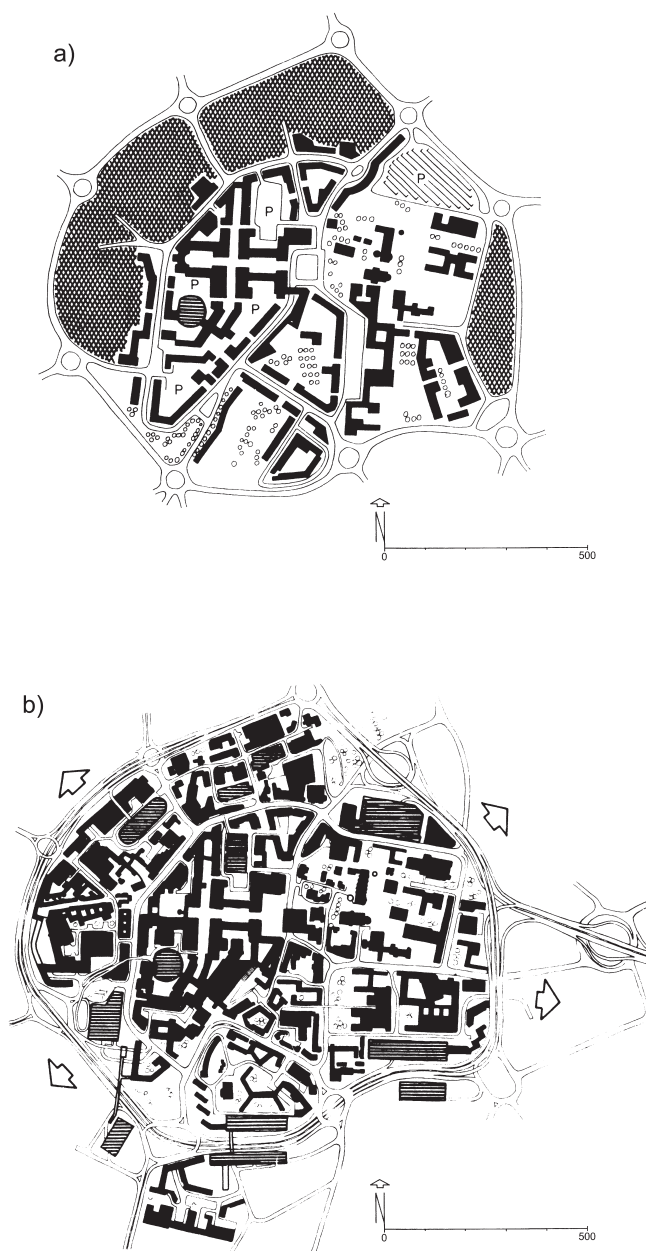
Uogólniając, zagospodarowanie przestrzenne terenów śródmiejskich nie odpowiada obecnym potrzebom i powoduje, że centrum nie spełnia swoich funkcji. Jednym z największych problemów wielkich miast stała się potrzeba całkowitej przebudowy centralnych obszarów miasta.

Centrum, które nie spełnia swoich funkcji, traci swoją atrakcyjność. Z jednej strony na obszarze centrum pozostają stare obiekty produkcyjne, magazyny czy hurtownie, które powinny znaleźć się na obrzeżach miasta, a równocześnie na tereny podmiejskie przenoszą się funkcje handlowo-usługowe. Dotyczy to nie tylko funkcji podstawowych (dzielnicowych), które tradycyjnie przemieszczają się w ślad za przenoszącą się na przedmieścia ludnością. Konkurencją dla centrum stają się wielkie przestrzenie handlowo-usługowe na wolnych terenach poza miastem, w których zaopatruje się ludność przybywająca z całego obszaru miasta. Konkurencyjność tych kompleksów wiąże się z możliwością dogodnego dojazdu i zaparkowania samochodu na wielkich parkingach otaczających obiekty handlowe. Czynniki komunikacyjny i bogata oferta handlowa skoncentrowana w jednym miejscu powodują, że hipermarkety i ich otoczenie są atrakcyjne dla klientów zmotoryzowanych, którzy często dokonują tam zakupów na cały tydzień.

Opisywane zjawiska prowadzą do obniżania się znaczenia centrum w strukturze przestrzennej i gospodarczej miasta. Przyczyniają się do wyludniania, a w dalszej kolejności nawet do degradacji centralnego obszaru miasta. Kompleksowa przebudowa centrum stała się w wielu miastach warunkiem zachowania jego tradycyjnej roli i znaczenia.

6.2.3. Główne kierunki przebudowy centrów miast (w świetle wybranych projektów)

Pierwsze projekty przebudowy centralnych obszarów miast, w których uwzględniano współczesne uwarunkowania, zrealizowane zostały w Wielkiej Brytanii i w Szwecji. Nowe idee dotyczące zasad kształtowania i funkcjonowania centrum zaczęto na szerszą skalę wdrażać w latach sześćdziesiątych, chociaż nie dotyczyło to całej Europy. Przykłady realizacji z lat sześćdziesiątych i póź-



Rys. 14. Przebudowa centrum Coventry (Wielka Brytania)

a – projekt z lat pięćdziesiątych. Kratką oznaczono tereny przemysłu, poziomą kreską wielopoziomowe parkingi, P – naziemne parkingi, b – projekt z 1966 r. Strzałkami oznaczono kierunki dalszego rozwoju centrum

Źródło: Nowakowski M., 1990.

niejszych pozwalają zrozumieć istotę nowego spojrzenia na centrum miasta, dopasowanego do współczesnych potrzeb¹⁴. Opisywane przekształcenia miały miejsce w znacznej liczbie miast krajów europejskich.

Za pierwszy realizowany projekt, w którym zastosowano nowe koncepcje kształtowania centrum, uważana jest przebudowa centrum **Coventry**, w Wielkiej Brytanii, zniszczonego w wyniku wojennych bombardowań (rys. 14). Pierwsza faza projektu została zrealizowana w latach pięćdziesiątych, a druga faza pochodzi z roku 1966. Cały obszar centrum (90 ha) został otoczony arterią komunikacyjną. W ramach obszaru wyznaczono strefę ruchu pieszego stanowiącą ośrodek handlowy. Wokół obszaru ruchu pieszego wyznaczono drogę wewnętrzną dla autobusów i samochodów dostawczych. Z czasem, mimo zapewnienia rezerw terenu w obrębie obwodnicy, funkcje centralne zaczęły się lokalizować poza drogą, bo teren przeznaczony na ośrodek centralny okazał się zbyt mały. Niezbędna okazała się rozbudowa arterii i systemu parkingów.

Birmingham jest przykładem radykalnej przebudowy centrum nie zniszczonego w czasie wojny, co oznacza, że konieczne było uwzględnianie istniejącej zabudowy¹⁵. Centrum miasta otoczono drogami szybkiego ruchu z wielopoziomowymi skrzyżowaniami. Ograniczono dojazd do części centralnej, dużą część ulic zamieniono na ciągi pieszce. Na pewnych ulicach dopuszczono jedynie ruch autobusowy, na innych wprowadzono ruch jednokierunkowy. Postój wyznaczono tylko na wielopoziomowych parkingach. Nad stacją kolejową powstało wielkie centrum handlowe na ponad 100 sklepów.

Nowe koncepcje kształtowania centrum nie od razu zyskały powszechną akceptację. Jak podkreśla M. Nowakowski, zarówno w Wielkiej Brytanii, jak i w innych krajach przez wiele lat starano się usprawnić istniejące układy przez poszerzanie ulic, bez wprowadzania radykalnych zmian w systemie funkcjonowania centrum. Kierunek ten uważany jest dziś za jeden z większych błędów w powojennej przebudowie miast.

Istotny wkład do rozwoju koncepcji współczesnego centrum miasta wniosły zrealizowane w Szwecji projekty dzielnicowych centrów w aglomeracji Sztokholmu: Vallingby (1951) oraz Farsta (1957). W pierwszym projekcie **Vallingby** jako główny środek komunikacji z centrum uznano szybką kolej miejską. Nie doceniono roli samochodu i nie przewidziano tak szybkiego rozwoju motoryzacji. W rezultacie nie rozdzielono w pełni ruchu pieszego i samochodowego oraz nie przewidziano odpowiedniej powierzchni na parkingi. W drugim projekcie

¹⁴ Przykłady przebudowy centrów przedstawione w tym rozdziale zaczerpnięto z pracy M. Nowakowskiego. Patrz: M. Nowakowski, op. cit., s. 32–53.

¹⁵ J. Regulski, *Planowanie miast*, Warszawa 1986, s. 136.

(z 1968 roku) pięciokrotnie zwiększono liczbę miejsc parkingowych (głównie parkingi wielopoziomowe), dwukrotnie wzrosła powierzchnia zabudowy centrum (ze względu na wzrost liczby użytkowników).

W kolejnych projektach dzielnicowych centrów w Sztokholmie, których przykładem jest dzielnica **Farsta**, przewidziano: większą kubaturę dla obsługi mieszkańców, wzrost udziału domów towarowych, wyraźne rozdzielenie pieszych i samochodów, lokalizację dużych parkingów wokół centrum.

W Kopenhadze w roku 1962 podjęto decyzję o zamknięciu ruchu kołowego na głównej ulicy miasta, co miało charakter eksperymentu z możliwością jego przedłużania. W wyniku społecznej akceptacji dla takiego rozwiązania zrealizowano projekt przebudowy ulicy w ciąg pieszy. W ślad za Kopenhagą podobne rozwiązania wprowadziły kolejne duńskie miasta.



Rys. 15. Projekt układu dróg pieszych w staromiejskim centrum Wiednia (dojazdy kołowe oznaczono strzałkami)

Źródło: Nowakowski M., 1990.

W Holandii również zainteresowano się nowymi zasadami przekształcania centralnych obszarów miast. Zainteresowanie to zostało wywołane wyludnianiem się obszarów śródmiejskich oraz przemieszczaniem się wielu instytucji na obrzeża miast. W proponowanych rozwiązaniach dążono do ochrony i rekonstrukcji zabytkowych fragmentów centrum w ośrodki życia społecznego i gospodarczego.

Przykładem przemian centrum zabytkowego, ukształtowanego historycznie, jest Wiedeń (rys. 15). Elementem tych przemian jest rewaloryzacja zabudowy staromiejskiej, a jednocześnie, w szerokim zakresie, wprowadzanie stref ruchu pieszego.

Przemiany, które miały miejsce w centrach miast niemieckich polegały m.in. na:

- przekształcaniu ulic o charakterze usługowym w ciągi pieszce,
- przebudowie parterów starych obiektów,
- poziomej segregacji ruchu,
- zastosowaniu pionowej segregacji w odniesieniu do tramwajów (linie podziemne).

Interesującym przykładem przebudowy centrum jest Monachium. Stare miasto zostało otoczone obwodnicą, od której wychodzą jednokierunkowe pętle pozwalające na wjazd w głąb starego centrum. Główna ulica z czasów średniowiecznych jest najważniejszym ciągiem pieszym (o długości ok. 1 km), od którego odchodzą pieszce ciągi poprzeczne. Pod ziemią przebiega metro. W rejonie centrum zlokalizowano znaczną liczbę parkingów zarówno naziemnych, jak i wielopoziomowych.

Również w Stanach Zjednoczonych w latach sześćdziesiątych pojawiło się zapotrzebowanie na nowy kształt i charakter centrum. Kryzys obszarów centralnych w wielu miastach amerykańskich był głębszy niż w miastach europejskich. Proces degradacji szczególnie dotknął centra starych miast w tradycyjnych okręgach przemysłowych. Procesy suburbanizacji, a następnie dezurbanizacji były tak silne, że nastąpiła depopulacja obszarów śródmiejskich. Masowy odpływ na przedmieścia doprowadził do sytuacji, kiedy tereny najkorzystniejsze dla lokalizacji urzędów, instytucji finansowych oraz mieszkań dla klas wyższej i średniej zostały zajęte przez ludność najuboższą. Inne fragmenty stanowiły stare opuszczone tereny przemysłowe¹⁶. Koszty i problemy z przekształceniem takiej struktury społecznej i funkcjonalnej odstraszały przedsiębiorców i potencjalnych inwestorów. Jednocześnie okazało się, że lokalizacja dużych obiektów handlowych i usługowych na obszarach podmiejskich przynosi większe korzyści, niż działalność na obszarach centralnych. W rezultacie wiele firm zamknęło swoje domy towarowe w centrum miast. Procesy te doprowadziły do degradacji

¹⁶ A. Majer, *Duże miasta Ameryki, «kryzys» i polityka odnowy*, Łódź 1997.

obszarów centralnych wielu miast, co w dalszej kolejności wywołało zainteresowanie programami przebudowy i rewitalizacji centrum.

Przykładem przebudowy z lat sześćdziesiątych, kontynuowanej w następnym dziesięcioleciu, jest centrum Filadelfii. W projekcie przebudowy kierowano się następującymi zasadami¹⁷:

- koncentracja centrum, które ma pomieścić ośrodek handlu prywatnego i usług publicznych dla sześciomilionowego regionu,
- zrównoważony system transportu docierający do samego centrum, z łatwym przejściem z pojazdu na obszary piesze,
- parkingi i końcowe stacje autobusowe bezpośrednio połączone z systemem dróg ekspresowych, by ograniczyć zatłoczenie na ulicach,
- segregacja pionowa ruchu pieszego i samochodowego oraz wycofanie aut z głównych ulic handlowych,
- odpowiednia ilość terenu zajętego przez parki i przestrzenie otwarte.

W rezultacie w rejonie Market Street-East powstał trójpoziomowy pasaż pieszy, obejmujący dom towarowy, ponad sto dwadzieścia sklepów i obiektów gastronomicznych, łączący parkingi, przystanki kolejowe, autobusowe, tramwajowe. Nad galerią wznoszą się budynki wieżowe.

Kryte, klimatyzowane pasaże handlowe, połączone z wielkimi domami towarowymi i centrami gastronomicznymi powstały w wielu miastach amerykańskich. Takie konstrukcje uniezależniają użytkowników od warunków klimatycznych. W niektórych miastach powstały nadziemne systemy dróg pieszych.

Władze lokalne mogą i powinny odgrywać aktywną rolę w opracowywaniu i realizacji programu rozwoju i rewitalizacji centrum miasta. Jednym z przykładów miast brytyjskich, w którym podjęto nowe kroki związane z przemianami strukturalnymi centrum, jest wspomniane wcześniej Birmingham¹⁸. Wskazano na zagrożenia dla sprawnego funkcjonowania centrum i opracowano nową strategię jego rozwoju. Do zagrożeń zaliczono:

- ograniczenia związane z przebiegiem wewnętrznej obwodnicy drogowej,
- niekorzystny wpływ złego stanu środowiska na niektórych terenach na wizerunek miasta,
- konkurencję ze strony podmiejskich ośrodków handlowych,
- rosnące zatłoczenie tras komunikacyjnych.

¹⁷ A. Wallis, op. cit., s. 79.

¹⁸ Przykłady obrazujące działania władz miast Birmingham i Witney zaczerpnięto z opracowania powstałego w ramach Programu Wspierania Samorządów Lokalnych: I. Batkowska, K. Głanowski, A. Matuszko, K. Pawłowska, *Realizacja polityki przestrzennej – przykłady brytyjskie i polskie*. W: *Gospodarka przestrzenna gmin*, Kraków 1998, s. 197–207.

Analiza potencjalnych możliwości rozwojowych doprowadziła do zatwierdzenia jednolitego planu rozwoju. W planie wyeksponowano takie zagadnienia, jak: nowe określenie zasięgu centrum, wspieranie działań związanych z umacnianiem roli miasta jako centrum otaczającego region, identyfikację terenów przeznaczonych do restrukturyzacji, dogodny dostęp wszystkich użytkowników, z uwzględnieniem priorytetu dla ruchu pieszego w centrum, jakościowy rozwój poszczególnych terenów w celu pokazania ich specyfiki. Założono umacnianie funkcji mieszkaniowej centrum, a także zaproponowano działania skierowane na poprawę wizerunku centrum miasta.

Istotnym elementem programu rewitalizacji centrum i zachowania jego wiodącej roli może być lokalizacja nowego ośrodka handlowo-usługowego, która wzmacnia znaczenie i potencjał centrum. Konkurencją dla takiej lokalizacji jest możliwość usytuowania nowego ośrodka handlowo-usługowego na obrzeżach miasta, która to lokalizacja ma również szereg zalet. Analiza obu wariantów, przeprowadzona w mieście Witney w Wielkiej Brytanii, doprowadziła do lokalizacji nowoczesnego ośrodka w obrębie historycznego centrum, co umożliwiło realizację planu rewitalizacji centrum. Dopiero w późniejszym okresie powstało drugie centrum na obrzeżach miasta, które spowodowało wprowadzić pewien spadek obrotów w sklepach śródmiejskich, ale nie zagroziło pozycji ośrodka centralnego w strukturze miasta.

Obserwacja projektów realizowanych w okresie ostatnich kilkudziesięciu lat pozwala na pewne uogólnienia i wyróżnienie generalnych, najczęściej przyjmowanych, celów i kierunków przekształceń centralnych obszarów miast. Są to m.in.:

- **w zakresie struktury funkcjonalnej** – dążenie do utrzymania, a nawet wzmocnienia dominującej pozycji centrum jako głównego ośrodka handlu i usług w mieście, m.in. przez:
 - podniesienie jakości i standardu starych obiektów handlowo-usługowych w centrum,
 - wprowadzanie nowoczesnych dużych obiektów handlowych,
 - rozbudowę krytych powierzchni handlowo-usługowych,
- **w zakresie komunikacji** – nowa organizacja ruchu na obszarze centrum, m.in.:
 - całkowita lub częściowa eliminacja ruchu kołowego z centrum,
 - budowa ciągów pieszych o wysokim poziomie atrakcyjności,
 - zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych na obrzeżach centrum,
- **w zakresie fizjonomii** – kształtowanie nowego, atrakcyjnego wizerunku (image), miasta, m.in. przez:
 - rewaloryzację zabudowy staromiejskiej,

- wprowadzanie obiektów o wysokich walorach architektonicznych,
- poprawę jakości środowiska,
- **w odniesieniu do struktury społecznej** – utrzymanie zaludnienia na określonym poziomie, co wiąże się z zachowaniem funkcji mieszkaniowej, która wpływa na ożywienie i poprawę stanu bezpieczeństwa w centrum w godzinach nocnych. Istotne jest zatrzymanie w centrum lub przyciągnięcie na jego teren mieszkańców o odpowiednio wysokim statusie społecznym i materialnym m.in. przez:
 - modernizację istniejącej zabudowy mieszkaniowej i podnoszenie jej standardu,
 - lokalizację nowych budynków z mieszkaniami charakteryzującymi się wysoką jakością.

Nowe centrum lokalizowane na zewnątrz istniejącego obszaru centralnego. Omówione przykłady dotyczą przekształceń w ramach istniejącego centrum miasta. W szczególnych przypadkach potrzeba stworzenia nowego funkcjonalnego centrum może być trudna do pogodzenia z koniecznością zachowania tradycyjnego układu i krajobrazu historycznego centrum. Rozwiązaniem może być zupełnie nowe centrum zlokalizowane poza obecnym obszarem centralnym miasta. Najlepszym przykładem jest budowa dzielnicy La Defence jako nowego centrum dla Paryża. Ośrodek połączony jest szybką koleją z centrum Paryża i innymi dzielnicami. Obszar, po którym poruszają się ludzie, gdzie znajdują się tereny zielone, ciągi piesze oraz handel i usługi zlokalizowano na potężnej płycie. Pod nią znajdują się parkingi, stacje kolei podziemnych, tunele autostrad. Nowoczesne, dochodzące do 200 m wieżowce, stanowią siedzibę licznych firm i towarzystw o światowym zasięgu.

Przestrzenne formy centrum. Jak wskazują omówione przykłady, odpowiedzią na tzw. kryzys śródmieść były projekty przebudowy obszaru centrum i wprowadzenia na zewnątrz niektórych funkcji. Podobne idee realizowane były przy pomocy różnych form przestrzennych. Z punktu widzenia formy przestrzennej realizowanych projektów przekształcania lub tworzenia centrum wyróżnić można trzy typy rozwiązań¹⁹:

- Centrum będące zespołem pojedynczych budynków, na odrębnych działkach.

Koncepcja ta polega na kształtowaniu i modernizowaniu centrum poprzez stopniowe wprowadzanie do niego pojedynczych obiektów. Taki sposób przebudowy pozwala na zachowanie istniejących wartościowych zespołów urbani-

¹⁹ M. Nowakowski, op. cit., s. 101.

stycznych i obiektów architektonicznych. Przykłady: centrum Monachium, a w Polsce staromiejskie układy Krakowa, Gdańska, Torunia i wiele innych.

- Centrum składające się z wielofunkcyjnych zespołów budynków zlokalizowanych na wspólnym terenie.

Jest to sposób kształtowania centrum właściwy na obszarach śródmieść o stosunkowo małej wartości historycznej i architektonicznej. Koncepcja ta zakłada sukcesywną przebudowę kolejnych fragmentów i elementów centrum. Celem jest uzyskanie całkowicie nowego układu z zachowaniem zespołów najwyższej klasy. Kierunek ten występuje również w przypadku wielu nowych miast budowanych od podstaw – kiedy celem jest budowa sprawnego, wygodnego, atrakcyjnego, ale niezbyt kosztownego centrum. Przykłady: Coventry – całkowicie zniszczone w czasie wojny, Göteborg, Sztokholm. W Polsce są to projekty i pierwsze realizacje przebudowy centrum Bydgoszczy, Łodzi, Poznania, Warszawy. Metoda ta, polegająca na przebudowie kolejnych fragmentów centrum i jego wybranych elementów, pozwala na niezakłócone funkcjonowanie pozostałej części centrum. Do zalet tej metody należy możliwość stopniowego uzyskiwania coraz bardziej funkcjonalnego centrum i możliwość sukcesywnego wprowadzania zmian zgodnych z najnowszymi potrzebami i możliwościami.

- Centrum pod jednym dachem w wielofunkcyjnym zespole budynków.

Pomysł lokalizacji centrum usługowego pod jednym dachem znany jest od dawna. Jako przykłady tradycyjnych obiektów tego typu wymienić można: sukiennicę w mieście islamskim, średniowieczne Sukiennice w Krakowie, Gostinny Dwor w Petersburgu czy budowane na przełomie XIX i XX wieku hale targowe. W czasach współczesnych zaczęto realizować projekty wielofunkcyjnego centrum w jednej budowli. Koncepcja jest niewątpliwie dyskusyjna, chociaż zrealizowano już wiele takich projektów. W USA ośrodki takie budowano już w latach pięćdziesiątych. Później (lata sześćdziesiąte) zaczęto je budować w Wlk. Brytanii, Szwecji, RFN, Belgii, Francji, Australii, Japonii.

Znanym przykładem jest centrum miasta Cumbernauld (Wlk. Bryt.). Centrum usytuowano na szczycie wzgórza. Parter i pierwsze piętro zajmują parkingi. Autobusy podwożą ludzi na parter, usługi są na drugim i trzecim piętrze. Budynek jest bardzo skomplikowany i niewątpliwie ma pewne wady.

W 1970 roku zrealizowano centrum Runcorn, też w Wlk. Bryt. Usytuowano je na terenie dość płaskim. Parter zajmują parkingi i magazyny. Autobusy przywożą użytkowników na wyższe kondygnacje.

Tego typu przykładów jest więcej: fragment centrum Frankfurtu, przydworcowy fragment Helsinek. Centra takie mają wiele zalet, korzystnie kształtują się ich koszty eksploatacji, jednak ich realizacja jest trudna i kosztowna. Do wad

omawianych koncepcji zalicza się stosunkowo niewielką podatność monolitycznej budowli na wprowadzanie częstych zmian treści i formy obiektów.

6.3. Przekształcenia centrów miast w Polsce jako rezultat procesów transformacji systemu

Wpływ uwarunkowań historycznych na proces kształtowania się centrów miast polskich. Uwarunkowania historyczne miały niekorzystny wpływ na możliwości kształtowania się wielkomiejskich centrów miast w Polsce. Na przełomie wieku XIX i XX teren Polski stanowiły trzy obszary peryferyjne trzech wielkich organizmów państwowych. Z pewnością nie był to czynnik sprzyjający rozwojowi funkcji centralnych w miastach, tym bardziej, że władze zaborcze świadomie ograniczały rozwój miast na terenie Polski. Centralne obszary miast zostały zajęte głównie przez funkcję mieszkaniową. Na obszarach śródmiejskich i w ich najbliższym sąsiedztwie powstało szereg terenów przemysłowych. W tym samym czasie w miastach Europy Zachodniej nastąpił dynamiczny rozwój obszarów centralnych wielkich miast. W metropoliach europejskich przebudowywano istniejące i wytyczano nowe układy przestrzenne, powstawały reprezentacyjne obiekty użyteczności publicznej.

Pierwsza wojna światowa spowodowała liczne zniszczenia w ośrodkach miejskich. W okresie międzywojennym struktura przestrzenna centrów ukształtowanych w okresie wcześniejszym nie uległa zasadniczym zmianom. Wkładem tego okresu do rozwoju obszarów śródmiejskich jest budowa nowych miast (Gdynia), a także powstanie szeregu nowych obiektów użyteczności publicznej (szczególnie w Warszawie). Istotny wkład do rozwoju polskiej myśli o kierunkach przekształceń struktury miasta i jego centrum stanowił projekt pt. „Warszawa funkcjonalna” (J. Chmielewskiego i S. Syrkusa).

W wyniku drugiej wojny światowej centra wielu polskich miast zostały zrujnowane i zdewastowane. Centralne obszary Warszawy, Wrocławia czy Szczecina były prawie całkowicie zniszczone. Skala zniszczeń spowodowała, że w pierwszym okresie główny wysiłek musiał być skierowany na odbudowę. W procesie odbudowy i zagospodarowania centralnych obszarów miast zaznaczyły się tendencje wynikające ze zmienionych warunków ustrojowych i przyjętego modelu politycznego i gospodarczego.

W centrach miast powstawały głównie obszary mieszkaniowe, przy jednoczesnym niedorozwoju funkcji usługowych o charakterze centralnym (śródmiejskim). Niewątpliwie powojenny brak mieszkań wpływał na przyjmowane przez ówczesne władze priorytety w zakresie zabudowy miast. Znaczna część usług

charakterystycznych dla centrów miast w gospodarce rynkowej nie miała racji bytu w gospodarce centralnie planowanej. Innym czynnikiem wpływającym na strukturę funkcjonalną centrów była przyjęta w planowaniu zasada równomiernego (w stosunku do miejsc zamieszkania) rozmieszczania placówek usługowych. Nie sprzyjało to powstawaniu koncentracji usług o charakterze wielkomiejskim, a jednocześnie wywoływało umieszczanie usług podstawowych (lokalnych) w centralnej części miasta.

W omawianym okresie podjęto próby przebudowy niektórych centrów. Powstało wiele projektów. Szczególne zainteresowanie wywoływało zawsze kształtowanie centrum Warszawy. Pierwszym realizowanym projektem przebudowy fragmentu centrum była tzw. Ściana Wschodnia w Warszawie, którą ukończono na początku lat siedemdziesiątych. Główne elementy zrealizowanego projektu to domy mieszkalne, ciąg domów towarowych i pasaż śródmiejski (pieszy ciąg wzdłuż domów towarowych Centrum). Kilkakrotnie zmieniała się koncepcja zachodniego rejonu centrum Warszawy, którego elementy stanowią zrealizowany w latach siedemdziesiątych Dworzec Centralny oraz dwa wieżowce: budynek LOT i hotel Marriott. Wspomniane realizacje nie zmieniają faktu, że w okresie czterdziestolecia w Warszawie nie powstało wyraźnie ukształtowane, wielkomiejskie centrum, zrealizowane według określonej koncepcji.

W omawianym okresie powstało kilka większych projektów dotyczących centrów miast. Przykłady istotnych przekształceń w centrum miasta znajdujemy m. in. w:

- Poznaniu, gdzie powstał duży zespół administracyjno-usługowy obok tradycyjnego, starego centrum, na miejscu starej wyburzonej zabudowy mieszkaniowej (lata sześćdziesiąte),
- Krakowie, gdzie przebudowano okolice dworca kolejowego, z wprowadzeniem pionowej segregacji ruchu pieszego, kołowego i szynowego oraz rozbudowano funkcje usługowe i administracyjne (lata siedemdziesiąte).

Inna grupa koncepcji dotyczy przekształcania centrum przy jednoczesnej konieczności zachowania większości istniejącej zabudowy. Wśród przykładów tego typu wymienić można:

- przekształcenia w obrębie starego zabytkowego centrum Torunia, z uwzględnieniem: rewaloryzacji budynków, radykalnego wzrostu powierzchni handlowej i administracyjnej, wyodrębnienia stref ruchu pieszego,
- przemiany w obrębie staromiejskiego centrum Krakowa, polegające generalnie na rewaloryzacji i modernizacji zabudowy i prowadzące do ograniczania funkcji mieszkaniowej, rozwoju funkcji reprezentacyjnych oraz funkcji związanych z obsługą ruchu turystycznego, funkcji kulturalnych i rozrywkowych,
- przebudowę głównej ulicy Sopotu na ciąg pieszy.

Przykładem koncepcji centrum kształtowanego od podstaw w nowo budowanym mieście są Tychy. Zmiany, które następowały w projekcie i jego kolejne rozbudowywane wersje są wyrazem ewolucji w poglądach na temat roli, funkcji i intensywności zabudowy centrum.

Do ciekawszych koncepcji z lat siedemdziesiątych zaliczany jest projekt centrum Zamościa. Przyjęto tu koncepcję dwuogniskowego układu centralnego ośrodka usługowego. W poddawanej rewaloryzacji starym centrum zlokalizowane są takie funkcje, jak obsługa turystów, kultura oraz specjalistyczny handel i rzemiosło. Poza częścią staromiejską zaplanowano nowy ośrodek, nawiązujący jednak swym kształtem do starego miasta. Przewidziano tu koncentrację funkcji administracyjnych, nowoczesnego handlu, gastronomii i rozrywki.

Wymienione próby przebudowy centrów i ich realizacji (często niekonsekwentne i niedokończone) nie mogą zmienić ogólnego przekonania, że zasady, według których funkcjonował model realnego socjalizmu nie stymulowały rozwoju centrów o charakterze wielkomiejskim. S. Liszewski²⁰ uważa wręcz, że cały okres 45 lat (1945–1989) cechuje brak kompleksowej przebudowy centrów, a z punktu widzenia fizjonomicznego w wielkich miastach nie powstało żadne w pełni ukończone, wielkomiejskie centrum.

W chwili rozpoczęcia procesu transformacji centra głównych miast polskich zasadniczo różniły się od centralnych obszarów miast zachodnioeuropejskich, zarówno pod względem fizjonomicznym, jak i funkcjonalnym. Różnice te wypunktował M. Nowakowski wskazując, że centra miast polskich:

- charakteryzują się dwa lub trzy razy niższą intensywnością zabudowy i mają przez to duże rezerwy terenowe,
- posiadają znaczną ilość substandardowej zabudowy, która się szybko dekapitalizuje i zużywa w sensie społecznym,
- charakteryzują się dużo większym rozproszeniem obiektów usługowych,
- mają przestarzałe układy komunikacyjne, brak segregacji różnych rodzajów ruchu i brak rozwiniętego systemu parkingów,
- posiadają na swym obszarze lub w bliskim sąsiedztwie duże tereny zielone.

W roku 1989 definitywnie odrzucono dotychczasowy model funkcjonowania państwa. Nowe warunki gospodarowania i nowe zasady zarządzania miastem prowadzą również do istotnych przemian w strukturze użytkowania i sposobie zagospodarowania terenów miejskich i ich obszarów centralnych.

Do nowych zjawisk, które będą miały wpływ na kształtowanie się struktury przestrzennej miast zalicza się oparte na mechanizmie rynkowym zróżnicowa-

²⁰ S. Liszewski, A. Wolaniuk, *Centra miast polskich w okresie transformacji*. W: *Gospodarka przestrzenna miast polskich...*

nie wartości terenów w mieście jako rezultat renty gruntowej. Wspomniane mechanizmy powodują, że zagospodarowanie terenów w mieście wynika z ich realnej wartości. Im większa jest wartość terenu, tym intensywniej jest on wykorzystywany.

Na podstawie obserwacji pierwszych pięciu lat transformacji systemu, D. Kochanowska do głównych czynników wywołujących przekształcenia centralnych obszarów miast zalicza²¹:

- wprowadzenie gospodarki wolnorynkowej, opartej na własności prywatnej i związane z tym zmiany funkcjonowania gospodarki przestrzennej,
- system samorządowy i związane z nim nowe zasady funkcjonowania miast, także nowe wzorce gospodarowania przestrzenią w miastach,
- zmiana podstaw prawnych funkcjonowania gospodarki przestrzennej, nowe procedury i zasady planowania przestrzennego.

Zmiany fizjonomii centrum. Zmieniony mechanizm funkcjonowania gospodarki oraz wprowadzenie samorządowego systemu zarządzania miastem wywołały postępujący proces przeobrażeń fizjonomicznych miast, widoczny szczególnie na obszarach centrów. Pierwsze zmiany miały charakter bardziej powierzchowny i dotyczyły dekoracji, wystroju, reklam itp. elementów. Następnie w krajobrazie centrów zaczęły pojawiać się nowe lub całkowicie zmodernizowane obiekty (głównie banki), o znacznie atrakcyjniejszej architekturze i nieporównywalnie wyższym standardzie wykończenia od wcześniejszej zabudowy. Znacznie większe i głębsze przemiany krajobrazu miast są rezultatem realizacji kompleksowych programów modernizacji lub przebudowy dużych fragmentów miasta. Działania takie podjęte zostały przez samorządy wielu miast w odniesieniu do terenu ścisłego na ogół zabytkowego centrum, które traktowane jest jako wizytówka miasta. Programy takie pozwalające nadać centralnej części znacznie bardziej atrakcyjny i reprezentacyjny wygląd realizowane są m.in. we Wrocławiu, Opolu, Łodzi.

Obserwacja przemian zachodzących w fizjonomii miast w pierwszym okresie transformacji pozwala wyszczególnić następujące zjawiska, które wywołały pojawienie się nowych elementów w krajobrazie miasta:

- budowa na terenie centrum miasta nowych reprezentacyjnych obiektów lub modernizacja istniejących (głównie banki, towarzystwa ubezpieczeniowe itp.),

²¹ D. Kochanowska, *Nowe determinanty kształtujące obszary śródmiejskie w warunkach transformacji ustrojowej*, „Biuletyn KPZK PAN” 1996, z. 175: *Nowe uwarunkowania rozwoju i kształtowania miast polskich*, red. M. Kochanowski, s. 126.

- zmiana funkcji obiektów należących do dawnych władz politycznych (np. Uniwersytet Opolski w siedzibie KW lub giełda w dawnym gmachu KC),
- rozwój bazarów w centralnych częściach wielu miast,
- umieszczanie wielkich reklam na ulicach (zamiast dawnych haseł propagandowych),
- podejmowanie przez dysponujące środkami samorządy modernizacji centralnych części miast i podnoszenie ich walorów estetycznych,
- zmiana wystroju zewnętrznego lokali handlowych i usługowych.

Zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej. Po dziesięciu latach funkcjonowania gospodarki rynkowej i nowego systemu zarządzania terenami miejskimi wydaje się, że następuje stopniowy proces porządkowania i przekształcania struktury funkcjonalno-przestrzennej polskich miast w kierunku struktury istniejącej w miastach zachodnioeuropejskich. Badania prowadzone przez różnych autorów wskazują, że zachodzące zmiany dotyczą zarówno stref usługowych ze szczególnym uwzględnieniem centralnych obszarów miast, jak też terenów przemysłowych i terenów mieszkaniowych. Skala tych przemian i ich tempo są zróżnicowane, zależnie od uwarunkowań jakie istnieją w poszczególnych ośrodkach.

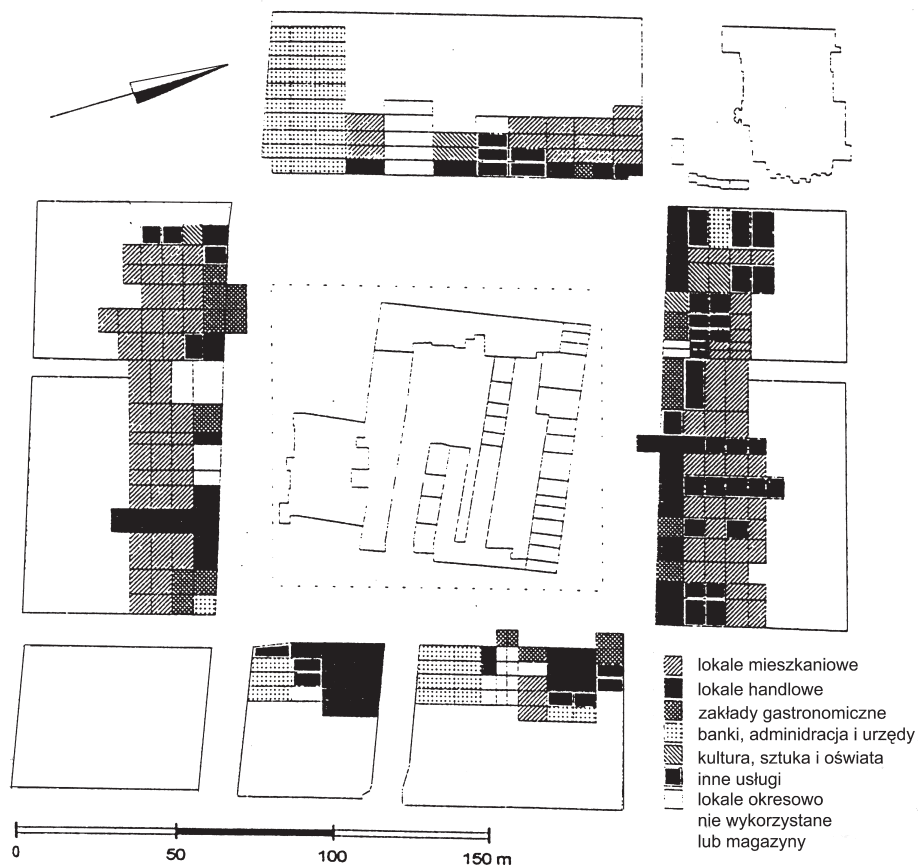
Szczególnie widoczny jest wzrost intensywności użytkowania terenów w centralnych częściach miast. W ciągu kilkudziesięciu lat struktura funkcjonalno-przestrzenna centrów miast ulegała tylko nieznacznym przemianom. Od roku 1989 następują wyraźne zmiany w proporcjach terenów zajmowanych przez poszczególne funkcje.

Precyzyjna analiza zachodzących przemian wymaga niejednokrotnie badania zmian funkcji budynków, a także ich poszczególnych kondygnacji. Modelowym przykładem przemian zachodzących w centralnych reprezentacyjnych częściach miast jest, analizowany przez D. Burnusa i B. Miszewską, Rynek wrocławski²². Jest to miejsce, które od XIII wieku pełni funkcje centralne. Wraz z nowymi potrzebami rozwijającego się miasta Rynek ulegał modernizacji i przebudowie. Nowe obiekty powstałe na początku XX wieku (domy towarowe, Nowy Ratusz) wzmacniały funkcje centralne Rynku w zakresie handlu, administracji i reprezentacji. Jednocześnie następowała eliminacja funkcji mieszkaniowych. Działania wojenne spowodowały istotne zniszczenia zabudowy Rynku. Zgodnie z przyjętą po wojnie koncepcją odbudowy, główną funkcją wznoszonych budynków miała być funkcja mieszkaniowa. Zdaniem B. Miszewskiej był to krok

²² D. Burnus, B. Miszewska, *Zmiany funkcji budynków Rynku wrocławskiego w okresie transformacji*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1998, Studia Geograficzne 69: *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, red. S. Ciok, J. Łoboda, s. 143–158, 227.

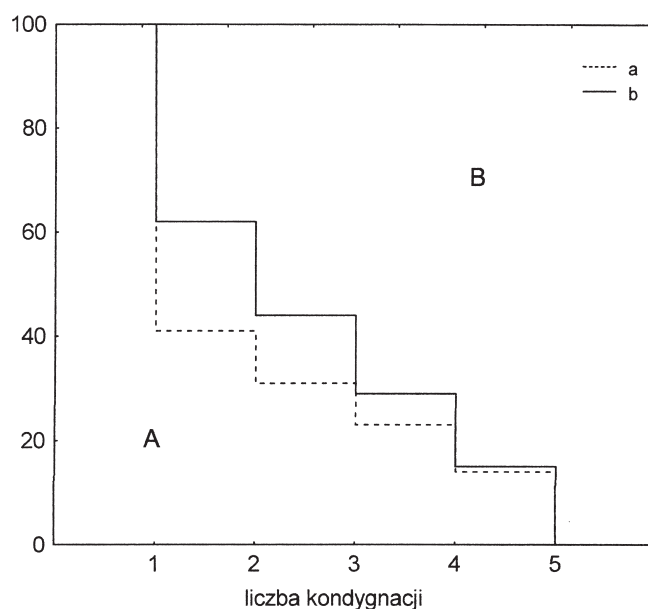
wstecz w stosunku do zaawansowanych już trendów przedwojennych. Należy przypomnieć, że znaczna część zlokalizowanych w parterach funkcji handlowych i usługowych nie miała charakteru ogólnomiejskiego. Wyjątek stanowiły niektóre sklepy odzieżowe, dom towarowy, a także Teatr Laboratorium Grotowskiego.

Okres transformacji gospodarczej w zasadniczy sposób zmienił charakter Rynku i jego najbliższych okolic (rys. 16).



Rys. 16. Użytkowanie poszczególnych kondygnacji budynków przy Rynku we Wrocławiu w roku 1996
Źródło: Burnus D., Miszewska B., 1998.

Analiza mieszkalnego i pozamieszkalnego użytkowania budynków wykazała, że o ile partery już wcześniej zajęte były przez funkcje niemieszkaniowe, to na pierwszej i drugiej kondygnacji budynków zaobserwowano dwudziestoprocen-
towy przyrost funkcji niemieszkaniowych. Przyrost ten wystąpił również na
wyższych kondygnacjach, lecz w znacznie mniejszej skali (rys. 17).



Rys. 17. Procentowa struktura użytkowania budynków w Rynku wrocławskim, z podziałem na funkcje: pozamieszkalniową (A) i mieszkaniową (B), dla lat 1989 (a) i 1996 (b)
Źródło: Burnus D., Miszewska B., 1998.

Analiza zmian w strukturze funkcji niemieszkaniowych wykazała, że nastąpił wyraźny wzrost liczby placówek prawniczych, gabinetów lekarskich i rzemiosła. Liczba lokali zajmowanych przez administrację oraz kulturę i oświatę pozostała bez zmian. Pojawiły się natomiast nowe usługi, jak: biura maklerskie, agencje reklamowe i artystyczne, firmy ubezpieczeniowe, poligraficzne i elektroniczne. W obrębie funkcji handlowej, której rola generalnie się zmniejszyła, ubyło przede wszystkim sklepów spożywczych, odzieżowych i obuwniczych, a także tanich barów. Powstały galerie sztuki, stylowe restauracje i kawiarnie, których liczba wzrosła o ponad połowę.

Opisywane procesy przemian funkcji na Rynku dokonały się w ciągu sześciu lat (1989–1996). W tym czasie:

- zmniejszyła się liczba lokali mieszkalnych, które zostały wyparte przez usługi,

- zmalała liczba mieszkańców Rynku; ocenia się, że następować będzie dalsze ograniczanie funkcji mieszkaniowej,
- handel zaspokajający podstawowe potrzeby wypierany jest poza obręb rynku. Następuje sukcesja usług podstawowych przez usługi wyższego rzędu.

W ocenie autorek analizy wrocławskiego Rynku okres najradykałniejszych przemian funkcjonalnych już się zakończył, a dalsze przekształcenia będą miały charakter bardziej ewolucyjny.

Analizując przekształcenia, które zachodzą w centrum Poznania, J. Parysek²³ zwraca uwagę, że na zmiany funkcji w pierwszym rzędzie wpływa bardzo wysoki czynsz wynajmu lokali w centralnej części miasta. Przy wysokich stawkach tylko najbardziej rentowne branże mogą utrzymać się w tej części miasta. Podobny mechanizm działa w innych dużych ośrodkach miejskich. W świetle badań prowadzonych w centrach w Krakowa²⁴, Łodzi²⁵ Katowic²⁶ czy wspomnianego już Poznania, zarysowały się ogólne tendencje w zakresie przekształceń funkcjonalnych związanych z okresem transformacji:

- następuje wypieranie z centrum miasta funkcji mieszkaniowej na rzecz funkcji usługowych. Część mieszkań starych, substandardowych ulega likwidacji (np. przez wyburzenia oficyn) lub jest wykupywanych z przeznaczeniem na inne cele. Na terenach centrum pojawiają się też nowe mieszkania, przy czym jest to wysokodochodowe mieszkalnictwo w wyremontowanych kamienicach lub plombach w starej zabudowie. Dla wielu osób zamieszkanie w centrum Krakowa (szczególnie przy Rynku Głównym) jest niezwykle atrakcyjne, stąd ceny mieszkań są tu wysokie,
- z centralnej części miasta znikają placówki handlu zaspokajające podstawowe potrzeby mieszkańców, takie jak sklepy spożywcze, wielobranżowe, warzywnicze, bary mleczne,
- zdecydowanie maleje liczba i powierzchnia zakładów rzemieślniczych,
- handel zaspokajający podstawowe potrzeby zastępowany jest przez ekskluzywne placówki oferujące drogą odzież lub kosmetyki, sklepy jubilerskie, optyczne, zegarmistrzowskie, apteki, sklepy oferujące sprzęt rtv,

²³ J. Parysek, op. cit.

²⁴ Z. Górka, *Zmiany w strukturze funkcjonalnej centrum Krakowa w dobie transformacji społeczno-ekonomicznej Polski*. W: *Region miejski. Centrum a peryferia w okresie transformacji politycznej, gospodarczej i społecznej*, VII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź 1994.

²⁵ S. Liszewski, A. Wolaniuk, op. cit.

²⁶ M. Tkocz, *Funkcje centrum a funkcje peryferii Katowic w okresie powstania miasta i współcześnie*. W: *Region miejski...*

- rośnie liczba restauracji reprezentujących kuchnie zagraniczne. W centrach wszystkich większych miast pojawiły się placówki światowej sieci restauracji Mc Donalds, Pizza Hut i inne,
- wiele obiektów w ścisłych centrach zajęły szybko i dynamicznie rozwijające się instytucje obsługi finansowej – banki, towarzystwa ubezpieczeniowe, biura maklerskie i inne,
- w strukturze użytkowania terenu centrum wzrósł udział obiektów związanych z obsługą podróżnych – hotele, biura podróży,
- na kształtującą się strukturę funkcjonalną centrów największych aglomeracji wpływa nastawienie funkcji na obsługę nie tylko mieszkańców miasta, ale w znacznym stopniu otaczającego regionu.

W odniesieniu do okresu transformacji, A. Jelonek²⁷ wyróżnia kolejne fazy procesu przemian lokalizacji sieci usług na obszarze centrum. W fazie pierwszej na sieć placówek dużych uspołecznionych organizacji handlowych zaczęły nakładać się usługi i handel prywatny (przenośne stragany, kantory). W drugiej fazie nastąpiła prywatyzacja i likwidacja dużych uspołecznionych organizacji handlowo-usługowych, co stworzyło znacznie większe możliwości sprzedaży i dzierżawy lokali. W tej fazie uwidacznia się większa rola samorządów lokalnych w kształtowaniu przestrzennej struktury rozmieszczenia funkcji. Trzecia faza rozpoczęła się po wykorzystaniu istniejących lokali na cele handlowe i usługowe. Nasiliła się wówczas konkurencja między użytkownikami lokali, którą wygrywają podmioty zdolne zapłacić większe czynsze. W rezultacie obserwowana jest eliminacja części placówek, nie dopasowanych do funkcji centrum miasta.

Przeobrażenia struktury funkcjonalnej centrów dotyczą nie tylko miast największych. Badania prowadzone w odniesieniu do miast południowo-wschodniej Polski pozwoliły na określenie głównych kierunków przemian struktur funkcjonalnych centrów tych miast²⁸. Opierając się na strukturze pracujących, Z. Ziolo wykazał, że w miastach tego obszaru kształtuje się nowa struktura funkcjonalna centrów. Zaznaczył się bardzo wyraźny proces zmierzający do systematycznego wzrostu różnicowania struktury funkcjonalnej poszczególnych centrów. Zmniejsza się liczba centrów związanych z jednostronnie ukształtowaną bazą ekonomiczną opartą na funkcji produkcyjnej i zmniejsza się ich udział w ogólnym potencjale społeczno-gospodarczym. Wzrasta rola funkcji usługo-

²⁷ A. Jelonek, *Zmiany w lokalizacji usług w regionie miejskim w okresie transformacji*. W: *Region miejski...*, s. 39.

²⁸ Z. Ziolo, *Przemiany struktur funkcjonalnych centrów Polski Południowo-Wschodniej*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1998, Studia Geograficzne 69: *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, red. S. Ciok, J. Łoboda, s. 227.

wych jako nowej podstawy bazy ekonomicznej centrów. Generalnie zmniejszała się liczba centrów o charakterze przemysłowym. Z. Ziło podkreśla jednak, że omawiane zmiany następowały w warunkach spadku ogólnego potencjału społeczno-gospodarczego. Szybki wzrost znaczenia działów usługowych nie wynikał z intensywniejszego rozwoju procesów urbanizacyjnych, ale z głębokiej recesji procesów industrializacji, której towarzyszy nie tylko spadek zatrudnienia w przemyśle, ale także spadek produkcji. Oznacza to, że dokonujące się zmiany struktur funkcjonalnych centrów miast raczej w małym stopniu nawiązują do tendencji globalnych, a zmniejszanie się udziału przemysłu w strukturze pracujących nie jest rezultatem wprowadzania automatyzacji, nowych technologii i nowoczesnej organizacji produkcji.

Obok podobieństw w zakresie przekształceń morfologicznych i funkcjonalnych, występują też zjawiska charakterystyczne dla poszczególnych ośrodków, co wynika z uwarunkowań historycznych oraz sytuacji społecznej i gospodarczej danego miasta.

Ze względu na reprezentacyjny charakter centralne części miasta są przedmiotem szczególnego zainteresowania samorządów lokalnych w wielu ośrodkach, na co zwrócono uwagę w punkcie dotyczącym przemian fizjonomicznych. Można też wskazać na szereg przykładów ponoszenia przez władze miast znacznych nakładów na kompleksową modernizację ulic i placów. Działania te oraz ich skala i zasięg zależą jednak od możliwości, a także od priorytetów poszczególnych samorządów lokalnych. Problemem wielu miast staje się zaniedbanie przestrzeni publicznych. B. Jałowiecki²⁹ wskazuje na Warszawę jako negatywny przykład w tym zakresie.

²⁹ B. Jałowiecki, *Spoleczne wytwarzanie przestrzeni w okresie transformacji systemowej*, „Biuletyn KPZK PAN” 1996, z. 41: *Nowe uwarunkowania rozwoju i kształtowania miast polskich*.

7. OBSZARY FUNKCJONALNE MIASTA

Z punktu widzenia sposobu zagospodarowania przestrzeni miasta jest silnie zróżnicowana. Charakter zagospodarowania poszczególnych fragmentów miasta wiąże się z funkcją jaką dany obszar pełni w życiu społecznym i gospodarczym miasta i jego otoczenia. W rozdziale 5.2. wymieniono podstawowe rodzaje użytkowania terenów w mieście. Poszczególne rodzaje użytkowania tworzą często większe obszary funkcjonalne.

Oprócz dzielnicy centralnej w strukturze przestrzennej miasta wyodrębnić można dzielnice wyspecjalizowane w zakresie określonych funkcji. Są to przede wszystkim dzielnice mieszkaniowe o zróżnicowanym składzie społecznym i standardzie zabudowy, dzielnice przemysłowe, a także obszary na których koncentrują się inne rodzaje funkcji zaliczanych do sektora trzeciego. Zależnie od struktury gospodarczej miasta i jego roli mogą to być rejony o charakterze uniwersyteckim, dzielnice związane z kultem religijnym, lub np. strefa uzdrowiskowa. Odrębną grupę stanowią obszary z dominacją funkcji komunikacyjnej, do których zalicza się tereny portowe, tereny kolejowe, rejony lotnisk. Dominująca funkcja dzielnicy w istotny sposób wpływa na architekturę, wielkość budynków, i niejednokrotnie na sieć dróg, intensywność komunikacji i inne cechy terenu.

W prezentowanym rozdziale skoncentrowano się na problematyce rozmieszczenia i zagospodarowania terenów mieszkaniowych, terenów przemysłowych oraz handlowo-usługowych.

7.1. Tereny mieszkaniowe

7.1.1. Rodzaje mieszkalnictwa na obszarze miasta

Funkcja miejsca zamieszkania należy do najbardziej oczywistych, elementarnych funkcji miasta. Mieszkalnictwo w miastach przybiera bardzo zróżnicowane formy. Obserwacja form mieszkalnictwa w miastach różnych regionów świata, a także w poszczególnych częściach miast pozwala na wyszczególnienie

typowych rodzajów habitatu. Stosowane typologie są jedynie próbą pokazania najbardziej charakterystycznych form mieszkalnictwa, nie oddając ich złożoności i różnorodności.

Mieszkańcy bez mieszkania. Szczególny przypadek stanowią bezdomni mieszkańcy miast. Są to ludzie zamieszkujący przestrzeń publiczną (place, ulice, dworce kolejowe). W Europie zjawisko to ma charakter marginalny, natomiast w wielu miastach Indii i innych ośrodkach Dalekiego Wschodu tysiące mieszkańców miast znajduje się w takiej sytuacji. Egzystencję na ulicy ułatwiają warunki klimatyczne.

Zjawisko to występuje również w miastach krajów wysoko rozwiniętych, chociaż w znacznie mniejszej skali. W krajach Europy Zachodniej lub Ameryki Północnej dotyczy ono ludzi, którzy z różnych przyczyn znaleźli się na marginesie, nie umiając funkcjonować w ramach panujących reguł i norm.

Mieszkalnictwo wykorzystujące konstrukcje tymczasowe, nietrwałe. Prawie we wszystkich krajach słabiej rozwiniętych na obszarze miast lub w ich najbliższym otoczeniu powstają dzielnice tworzone przez chaotyczne, nietrwałe zabudowania. Są to obszary zamieszkania ludności najuboższej, określane zależnie od kraju jako slumsy, favelas (w miastach brazylijskich), villas miserias itp. Na ogół dzielnice te powstają na terenach z różnych przyczyn nie nadających się na zabudowę mieszkaniową. Powodem braku trwałej zabudowy na tych obszarach mogą być zagrożenia związane z ukształtowaniem powierzchni (stromo zbocza, niebezpieczeństwo osunięcia się gruntu), cechy otoczenia niebezpieczne dla zdrowia, i in. Tymczasowość omawianych form zamieszkania wiąże się z materiałami użytymi do konstrukcji obiektów. Do budowy baraków, które bardzo często mieszkańcy wznoszą własnoręcznie, wykorzystuje się nietrwałe materiały zastępcze, drewno, blachę falistą, różnego rodzaju odpady. Zabudowanie nie ma fundamentów, ani wyposażenia w podstawowe udogodnienia. W rezultacie na ogólny wygląd opisywanych dzielnic składają się zabudowania o rozmaitych kształtach i kolorach, powstałe z przypadkowych materiałów, o złym stanie sanitarnym i braku infrastruktury.

Tymczasowość wiąże się również z nieuregulowaną sytuacją prawną tego mieszkalnictwa, która umożliwia szybkie usunięcie ludności i likwidację osiedli. Dzielnice te wystawione są w pierwszym rzędzie na skutki nieoczekiwanych zjawisk atmosferycznych i innych zagrożeń. Władze miast, w których występują tego typu siedliska, dążą do ich eliminacji lub deklarują takie cele. Jednak slumsy występują we wszystkich większych miastach Ameryki Łacińskiej (m.in. Meksyk, Rio de Janeiro, Sao Paulo), a także w wielu miastach Afryki i Azji. Szacuje się, że w slumsach mieszka ok. 37% mieszkańców Kairu, 40%

mieszkańców Kalkuty, ponad połowa mieszkańców Lagos (Nigeria) czy Meksyku i ponad 60% mieszkańców Dżakarty (Indonezja)¹.

Dzielnice zabudowy jednorodzinnej. Dzielnice domów przeznaczonych dla jednej rodziny – to jeden z dwóch podstawowych typów zabudowy mieszkaniowej. Ten typ zabudowy nawiązuje do pewnych cech zamieszkania na wsi. Obszary zabudowy jednorodzinnej są bardzo zróżnicowane. Do grupy tej należą tereny rezydencji podmiejskich, dzielnice willowe tworzone przez domy wolnostojące, osiedla domków szeregowych. Przestrzenne układy zabudowy jednorodzinnej mają formy swobodne lub formy osiedli realizowanych według określonego planu. Swobodne formy zabudowy rozwinęły się w miastach, których wzrost dokonał się przed wprowadzeniem regulacji urbanistycznych. Przykłady znajdziemy na podmiejskich obszarach Paryża czy Londynu. Obszary te charakteryzuje nieplanowy układ dróg, rozproszenie domów, a niejednokrotnie wymieszanie z punktu widzenia społecznego.

Genezy planowania osiedli zabudowy jednorodzinnej należy doszukiwać się w howardowskiej koncepcji miasta-ogrodu i konieczności polepszenia warunków zamieszkania rodzin robotniczych. Właściciele kopalń, kolei i innych przedsiębiorstw zaczęli budować osiedla domków jednorodzinnych, których kształt niekoniecznie odpowiadał pierwotnej koncepcji miasta-ogrodu. Sposobem na obniżenie kosztów była standaryzacja konstrukcji, co jednak w efekcie wywoływało monotonię powstających form. W okresie późniejszym forma realizowanego według określonego planu osiedla zabudowy jednorodzinnej upowszechniła się w wielu krajach i została przeniesiona na obszary kolonizowane. Jest to funkcjonalny sposób zorganizowania terenów mieszkaniowych przez podzielenie ich na fragmenty obsługiwane wewnętrzną siecią dróg.

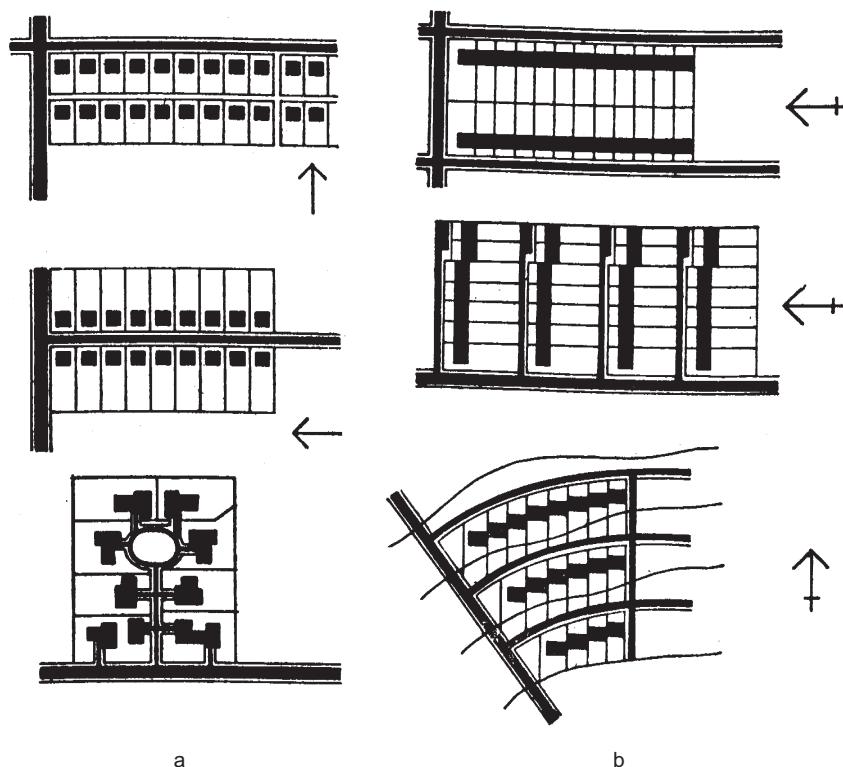
Kształt osiedla domów jednorodzinnych (rys. 18) zależy m.in.

- od wielkości działek (element decydujący o gęstości zabudowy),
- od układu sieci drogowej, który bywa bardzo zróżnicowany,
- od statusu społecznego mieszkańców, który znajduje odzwierciedlenie w rozmiarach i kształcie domów, zastosowanych materiałach, zagospodarowaniu terenu wokół domu.

Należy zaznaczyć, że osiedla zabudowy jednorodzinnej przeznaczone są dla różnych z punktu widzenia statusu społecznego grup mieszkańców. Występują tu zarówno osiedla robotnicze, niejednokrotnie tworzone przez duże przedsiębiorstwa, dzielnice zamieszkałe przez klasy średnie, zespoły luksusowych willi klas wyższych, a także wspomniane już rezydencje podmiejskie dla najbogatszych.

¹ T. Kaczmarek, T. Koralewski, R. Matykowski, *Ludność świata*. W: *Wielka encyklopedia geografii świata*, t. 12, Poznań 1998.

szych. Uogólniając, wraz z oddalaniem się od centrum miasta rośnie udział zabudowy jednorodzinnej w stosunku do mieszkalnictwa wielorodzinnego.



Rys. 18. Układy zabudowy jednorodzinnej a) szeregowiej, b) wolnostojacej
Źródło: Matyjaszkiewicz J., Putkowski D., 1980.

Zależnie od regionu świata udział terenów z zabudową jednorodziną oraz ich lokalizacja w przestrzeni miasta mogą być zróżnicowane. W miastach krajów zamieszkałych przez ludność pochodzenia anglosaskiego (Wlk. Brytania, Ameryka Północna, Australia, Nowa Zelandia) zabudowa jednorodzinna odgrywa dominującą rolę. W Kanadzie i Stanach Zjednoczonych taka forma mieszkalnictwa zajmuje ok. 2/3 (lub więcej) powierzchni terenów mieszkaniowych i obejmuje ok. 90% ludności, szczególnie w miastach nie przekraczających miliona mieszkańców. Warto przypomnieć, że we wspomnianych krajach miasta w znacznym stopniu kształtowały się w fazie suburbanizacji, która wiąże się z dynamicznym rozwojem zabudowy jednorodzinnej.

Czynnikami wpływającym na rozwój zabudowy jednorodzinnej jest także topograficzne położenie miasta. Tereny równinne w większym stopniu umożliwiają rozwój tego typu zabudowy.

Zabudowa wielorodzinna. Zróżnicowanie form mieszkalnictwa wielorodzinnego utrudnia klasyfikację. Określenie to odnosi się zarówno do małych domów z kilkoma mieszkaniami, jak i do bloków zamieszkałych przez kilkadziesiąt, a nawet kilkaset rodzin. Niewątpliwie wspólną cechą tej zabudowy jest to, że większa liczba rodzin zamieszkuje pod jednym dachem.

Jedną z typowych form mieszkalnictwa wielorodzinnego są stare dzielnice mieszkaniowe. Niejednokrotnie jest to zabudowa mająca wartość historyczną, co powoduje, że odnawiając i adaptując kamienice do współczesnych potrzeb dąży się do zachowania pierwotnego wyglądu zewnętrznego. Przestrzenne układy historycznej zabudowy miast europejskich są zróżnicowane i zależą od koncepcji urbanistycznej realizowanej w okresie kiedy powstawały (są to zarówno plany szachownicowe, promienisto-koncentryczne, jak i układy nieregularne).

Do starych dzielnic mieszkaniowych należą też obszary zabudowane na przełomie XIX i XX wieku, w okresie rewolucji przemysłowej i pierwszej fazy urbanizacji związanej z przyspieszoną koncentracją ludności w miastach. Dzielnice te powstawały na obrzeżach starych centrów miast lub, w przypadku miast powstałych w tym okresie, w samym centrum. Stare dzielnice charakteryzuje obrzeżna zabudowa, nadmierne zagęszczenie, brak zieleni, przestarzałe wyposażenie. Niektóre z tych dzielnic podupadły, zostały zasiedlone przez najuboższe grupy ludności, imigrantów, ludność kolorową, a brak remontów i dekapitalizacja budynków spowodowały, że stały się szczególnym rodzajem slumsów, w pobliżu centrum miasta. Przykłady takiego procesu znaleźć można w niektórych miastach Stanów Zjednoczonych.

Inny typ zabudowy wielorodzinnej stanowią osiedla zorganizowane i planowane od podstaw. Pojawienie się pierwszych osiedli domów wielorodzinnych było wyrazem społecznej troski o warunki zamieszkania robotników. Początkowo budowane w pobliżu centrów miast, później (m.in. ze względu na ceny gruntów) lokalizowano je na obszarach peryferyjnych. Osiedla te składały się z kilku lub kilkunastu budynków, później stały się coraz większe (obliczone na kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców).

Tak zwane nowoczesne osiedla mieszkaniowe składają się z wolnostojących, wielokondygnacyjnych budynków. W krajach realnego socjalizmu osiedla wielkich bloków traktowano jako podstawowy sposób zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych społeczeństwa. W krajach Europy Zachodniej ten typ budownictwa wielorodzinnego zaspokaja potrzeby mieszkaniowe uboższych grup mieszkańców.

Zasadnicze piętno na kształcie dzielnic mieszkaniowych w miastach realnego socjalizmu wywarły:

- normatywy dotyczące wielkości i struktury mieszkań,

- ograniczenia wynikające z przyjętych technologii budowlanych – fabryki domów nie pozwalały na tworzenie większej liczby typów budynków.

Czynniki te prowadziły do uniformizacji i monotonii wyraźnie widocznych w polskich osiedlach mieszkaniowych zbudowanych w okresie powojennym. Niekorzystne cechy osiedli mieszkaniowych w krajach postsocjalistycznych powodują, że wymagają one rehabilitacji i modernizacji. Interesujące przykłady przekształceń na terenie blokowisk pojawiły się na obszarze wschodnich Niemiec.

We współczesnych aglomeracjach powstaje również zabudowa wielorodzinna dla grup o wysokim statusie materialnym i społecznym. Wprawdzie, w wyniku masowego przenoszenia się klas zamożnych na tereny podmiejskie, nastąpiło wyludnianie się centrów wielu miast, szczególnie amerykańskich, jednak szereg metropolii (przede wszystkim w Europie), takich jak Paryż, Madryt czy Londyn oparło się temu procesowi. Współcześnie obserwuje się nawet ruch powrotny do centrum zamożnych grup ludności. W centrach miast powstają pojedyncze budynki lub zespoły budynków o wysokim standardzie, zasiedlane przez ludzi bogatych, którzy niejednokrotnie posiadają więcej niż jedno miejsce zamieszkania. Z ich punktu widzenia użyteczne jest utrzymywanie zarówno rezydencji podmiejskiej, jak i mieszkania miejskiego. Ze względu na wysoki koszt terenu, standard wyposażenia i dodatkowe usługi (sprzątanie, opieka nad dziećmi itp.), cena tych mieszkań jest bardzo wysoka. Istnieje szereg przykładów wieżowców mieszkalnych na terenie centrum lub w jego pobliżu, które wyposażone są w portiernię zapewniającą bezpieczeństwo i usługi, a także w strzeżone parkingi (podziemne lub na wyższych kondygnacjach). Jednym z pierwszych przykładów takiego budownictwa są Marina Towers w Chicago, później Barbican w Londynie i in.²

Wielorodzinne budynki mieszkalne dla zamożnych grup ludności pojawiają się również na terenach podmiejskich. Charakteryzują się obecnością zieleni w otoczeniu, a od wieżowców zamieszkałych przez ludność uboższą różni je mniejsze zagęszczenie, większe rozmiary mieszkań, materiały zastosowane do wykończenia, a także zagospodarowanie otoczenia.

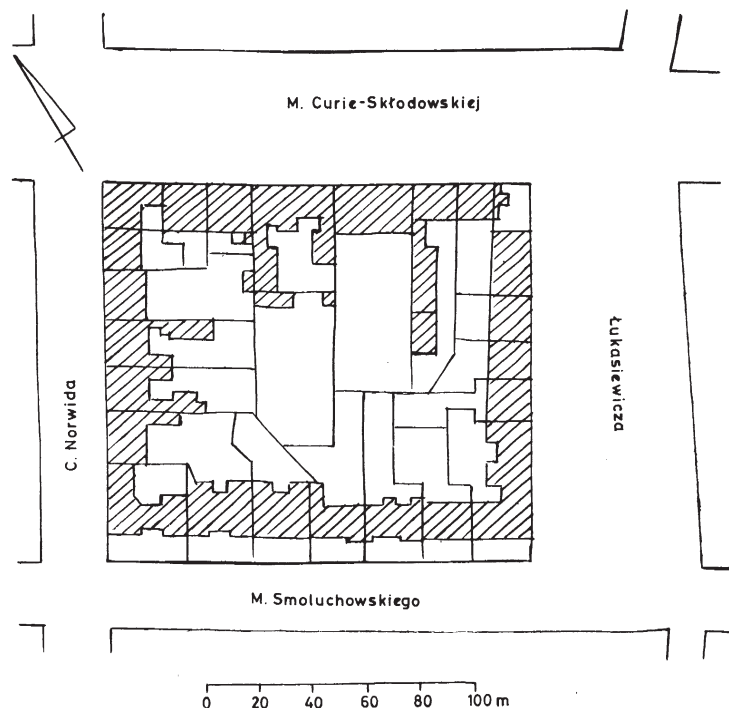
7.1.2. Ewolucja układów przestrzennych zabudowy mieszkaniowej w Polsce

Do pierwszej wojny światowej układ przestrzenny zabudowy mieszkaniowej miał formę tradycyjnej zabudowy obrzeżnej, wzdłuż dróg i ulic. Siatka ulic wy-

² J. Pelletier, Ch. Delfante, *Villes et urbanisme dans le monde*, Masson, 1989.

znaczała układ gęsto zabudowanych bloków urbanistycznych z wewnętrznymi dziedzińcami (rys. 19). Rosnące zagęszczenie zabudowy powodowało powstawanie dziedzińców-studni. Do ujemnych cech takiego układu należą m.in.:

- brak przewiewu,
- niedoświetlenie mieszkań, szczególnie w narożnikach,
- uciążliwości związane z ulicą.



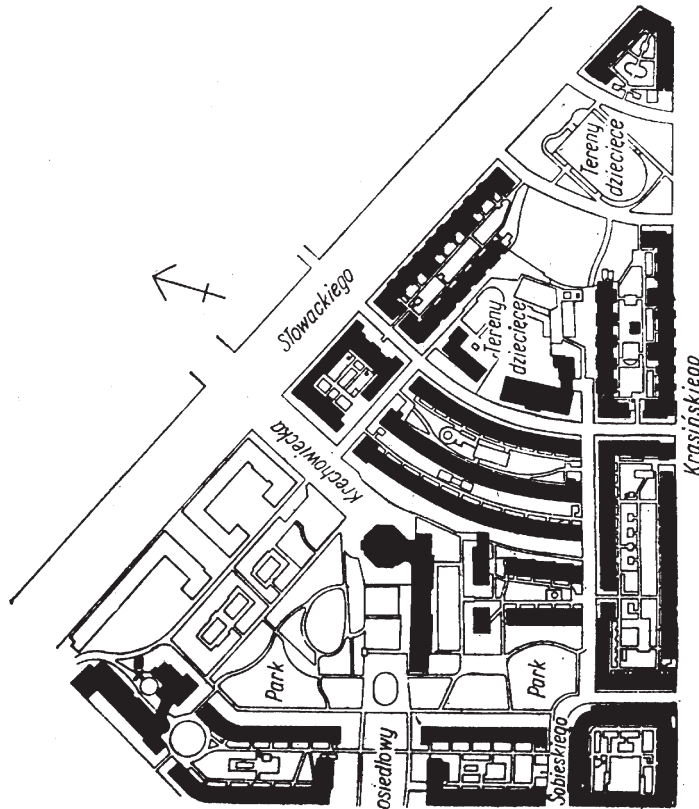
Rys. 19. Przykład zabudowy obrzeżnej. Blok urbanistyczny z początku XX wieku – Wrocław
Źródło: Miszeńska B., 1979.

W okresie międzywojennym w Polsce starano się wdrażać nowe koncepcje zabudowy mieszkaniowej. Według tych koncepcji jednostka mieszkaniowa staje się:

- jednolitym zespołem budynków mieszkaniowych,
- ustawionych w otwartej zazielenionej przestrzeni,
- wyposażonych w podstawowe usługi.

Przykładem polskiej szkoły urbanistycznej są zespoły mieszkaniowe Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej na Żoliborzu w Warszawie (rys. 20). Tak zwane „kolonie mieszkaniowe” (1500–2500 mieszk.), charakteryzują się:

- dużym zamkniętym dziedzińcem bez komunikacji kołowej,
- wyposażeniem dziedzińca w urządzenia do wypoczynku i zabaw dla dzieci,
- odwróceniem budynków „tyłem” do ulicy (gł. pomieszczenia mieszkalne od strony dziedzińca).



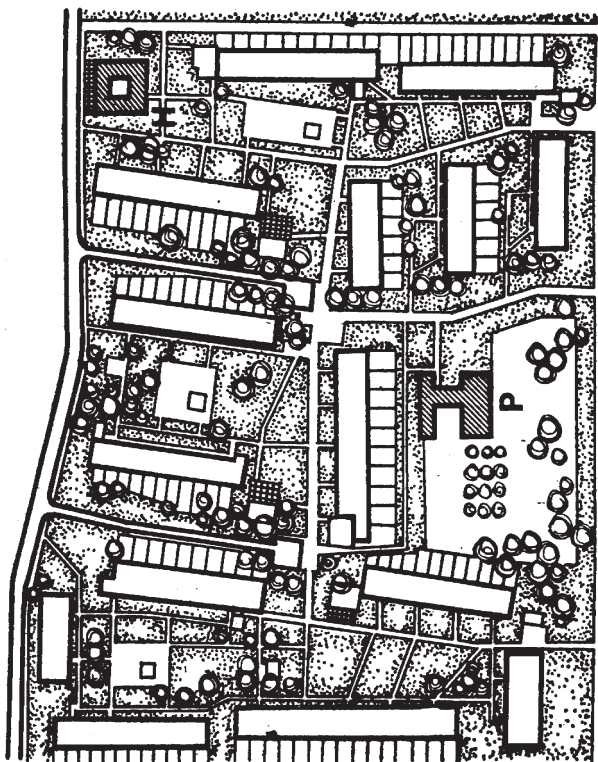
Rys. 20. Osiedle Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej na Żoliborzu,
Źródło: Matyjaszkiewicz J., Putkowski D., 1980.

Następowało stopniowe odchodzenie od zabudowy obrzeżnej i dążenie do ustawiania budynków prostopadle do ciągu komunikacyjnego (ustawienie grzebieniowe), w celu zmniejszenia uciążliwości związanych z ulicą. Taki układ ma również swoje wady, na które zwrócono uwagę przy ocenie różnych typów osiedli mieszkaniowych.

W okresie powojennym zaobserwować można dalszą ewolucję w zakresie projektowania zabudowy terenów mieszkaniowych. Wyróżnić można następujące etapy³:

³ Na podstawie J. Regulski, *Planowanie miast*, Warszawa 1986, s. 220.

- projekty oparte na międzywojennej koncepcji „racjonalnej zabudowy”, np. osiedle Mokotów w Warszawie (rys. 21):
 - budynki 3-piętrowe, łączą się z zielenią osiedlową,
 - mieszkania parterowe z własnym ogródkiem,
 - osiedle wolne od ruchu samochodowego,
 - brak parkingów;



Rys. 21. Osiedle Mokotów w Warszawie
 Źródło: Matyjaszkiewicz J., Putkowski D., 1980.

- projekty z okresu tzw. socjalistycznego realizmu – krótki okres powrotu do zasady obrzeżnej zabudowy ulic (Nowa Huta). Należy przy tym podkreślić zasadniczą różnicę między zabudową obrzeżną z tego okresu i zabudową z XIX i początku XX wieku. W dzielnicach mieszkaniowych takich jak w Nowej Hucie nie powstawały dziedzińce w kształcie studni, rozbudowywano natomiast usługi społeczne, jak żłobki, przedszkola czy placówki służby zdrowia;

- lata sześćdziesiąte – powrót do luźnej zabudowy, zróżnicowanie wysokości budynków, budownictwo wielkopłytowe.

Jako jeden z przykładów ewolucji układów przestrzennych zabudowy mieszkaniowej wymienia się osiedle Wierzbno w Warszawie, gdzie występują różne typy zespołów mieszkaniowych, zależnie od okresu realizacji. W strukturze osiedla widać przejście od zabudowy obrzeżnej (okres socrealizmu), do swobodnie kształtowanych zespołów budynków (elementy zabudowy grzebieniowej i blokowej). Część południowa bardzo zróżnicowana (elementy zabudowy grzebieniowej, blokowej, a także gniazdowej);

- lata siedemdziesiąte – fabryki domów, wielotysięczne dzielnice składające się z osiedli mieszkaniowych. Przykład: Ursynów-Natolin w Warszawie.

Osiedla wielkich bloków tworzą różne układy przestrzenne (rys. 22). J.M. Chmielewski⁴ wyróżnia i charakteryzuje pięć typów zabudowy osiedli mieszkaniowych:

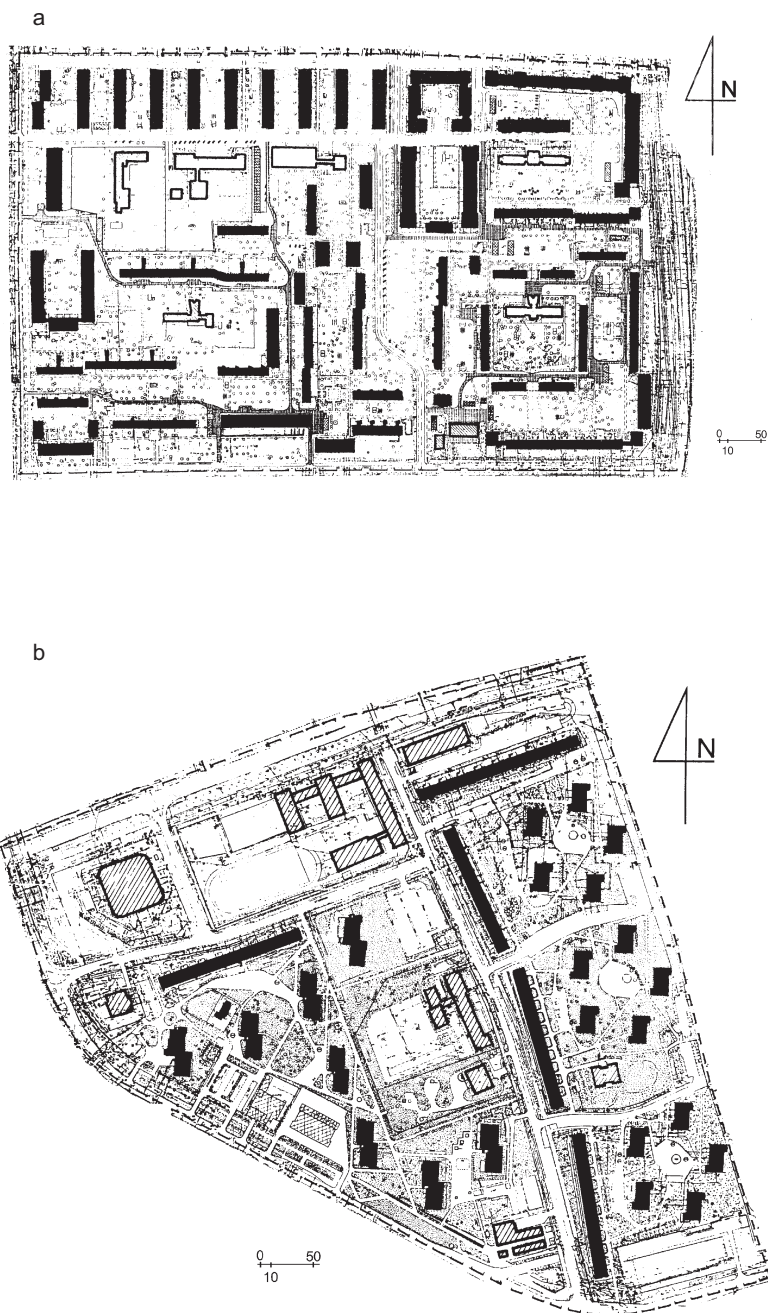
- typ grzebieniowy – zespół budynków wzajemnie równoległych (lub prawie równoległych), usytuowanych najczęściej wzdłuż osi N-S,
- typ blokowy – zespół budynków tworzących najczęściej prostokątne wyodrębnione przestrzenie wnętrza urbanistyczne, na ogół wpisanych w prostokątną sieć ulic i ciągów pieszych,
- typ gniazdowy – zespoły budynków najczęściej punktowych, otaczających wnętrza o cechach użytkowych odmiennych od cech przestrzeni poza gniazdem,
- typ liniowy – bardzo długie pojedyncze budynki lub zestawy budynków krótszych. Komponowane są one na planie linii prostej łamanej lub krzywej. Tworzy się linia zabudowy w postaci pasm,
- typ meandrowy – zestawy skomponowane z budynków, które tworzą układy wnętrza wzajemnie sprzężonych, o zróżnicowanym charakterze funkcjonalnym.

Na podstawie analiz wybranych osiedli w Warszawie, J.M. Chmielewski⁵ stwierdza, że:

- najbardziej niekorzystne wydają się układy grzebieniowe. Charakteryzują się monotonią i schematyzmem. Budynki sytuowane równolegle, zwykle z wejściami w tę samą stronę, nie wytwarzają granic przestrzeni, która mogłaby być użytkowana przez określoną grupę mieszkańców,
- zabudowa blokowa lepiej stymuluje rozwój więzi sąsiedzkich i identyfikacji mieszkańców z określonym otoczeniem. Budynki są tu usytuowane wokół wspólnego dziedzińca. Zakłócenia w tym układzie wprowadziły tendencje do

⁴ J.M. Chmielewski., *Kryteria projektowania urbanistycznego*, 1990.

⁵ Ibid.



Rys. 22. Dwa osiedla na terenie Warszawy: a) osiedle Kępa Gocławska-Afrykańska i b) osiedle koło Syrkusów, z elementami zabudowy grzebieniowej, blokowej, gniazdowej i liniowej
Źródło: Mirecka M.A., 1995.

- bardziej intensywnego wykorzystania terenu (zwiększano wysokość zabudowy i wypełniano wnętrza obiektami usługowymi, jak żłobki czy przedszkola – w rezultacie eliminowano przestrzeń wspólną),
- układy gniazdowe mają podobne zalety i są korzystne, pod warunkiem, że ze względów oszczędnościowych nie zwiększono zbyt liczby kondygnacji. W przypadku budynków 11-kondygnacyjnych znaczna część wnętrza zajęta jest przez powierzchnie techniczne (dojazdy do śmietników, drogi pożarowe, parkingi),
 - w zabudowie liniowej powstają wnętrza o znacznie większej skali, tworzą się „przestrzenie niczyje”.

7.1.3. Tereny mieszkaniowe miast polskich w zmienionych warunkach ustrojowych

Transformacja społeczno-ustrojowa w Polsce przyniosła istotne zmiany warunków kształtowania terenów mieszkaniowych. Zmiany struktury przestrzennej mieszkalnictwa szczególnie wyraźnie zaobserwować można w dużych miastach. Ogólnie, wielkość zasobów mieszkaniowych, ich rozmieszczenie i standard mają istotny związek z możliwościami rozwojowymi miasta. Zagadnienia te muszą koncentrować uwagę władz samorządowych. W wielu miastach zasoby mieszkaniowe stanowią jedną z najważniejszych barier ich wzrostu⁶.

Dzielnice wielkich bloków. Należy przypomnieć, że jednym z rezultatów polityki mieszkaniowej w okresie 40-lecia realnego socjalizmu było powstanie znacznej liczby mieszkań charakteryzujących się stosunkowo niskim standardem i niską jakością wykonania. Dzielnice składające się z bloków wytworzonych zgodnie z technologiami przyjętymi w różnych okresach (wielki blok, wielka płyta, fabryki domów) stopniowo się degradują i wymagają intensywnej odnowy i rekonstrukcji. Coraz częściej tereny wielkich blokowisk zaliczane są do zabudowy substandardowej, charakteryzującej się wysokimi kosztami eksploatacji i znacznym zużyciem technicznym i społecznym⁷.

Wyniki badań na temat preferencji mieszkaniowych wskazują na pogarszającą się społeczną ocenę użyteczności mieszkań w blokach i obniżanie się

⁶ J. Rajman, *Struktura przestrzenna ludności i osadnictwa aglomeracji katowickiej w okresie transformacji gospodarczej*, „Zeszyty IGi PZ PAN” 1997, nr 46: *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji* VI, red. P. Kornelii.

⁷ T. Markowski, *Główne tendencje rozwoju i problemy strukturalne polskich metropolii w nowych warunkach ustrojowych*, „Biuletyn KPZK PAN” 1998, z. 182: *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski i T. Marszał, s. 15.

poziomu satysfakcji użytkowników tych mieszkań – mieszkańców blokowisk. Dzielnice te, w coraz większym stopniu, będą się stawać terenami koncentracji słabszych ekonomicznie grup ludności.

Zarówno w Polsce, jak i w innych krajach postsocjalistycznych rola dzielnic o zabudowie blokowej w zaspokajaniu potrzeb mieszkaniowych społeczeństwa jest nieporównywalnie duża w stosunku do krajów Europy Zachodniej. Stopniowy rozwój innych form zabudowy, głównie budownictwa jednorodzinnego, nie zmienia faktu, że jeszcze przez wiele lat znaczna część społeczności naszych miast będzie mieszkańcami dzielnic wielkich bloków. Ta cecha będzie odróżniała miasta postsocjalistyczne od miast w innych regionach świata. Wielkie bloki mieszkalne powstawały w wielu krajach, ale jedynie w Europie Środkowej mieszka w nich tak wysoki (niejednokrotnie 30–40%) odsetek społeczności miast.

Jak już wspomniano, w chwili obecnej obserwowana jest przyspieszona degradacja tych dzielnic, szczególnie widoczna w osiedlach starszych. Dostrzegając spontaniczny rozwój placówek handlowych i usługowych, trzeba też zauważyć pogarszający się stan budynków i zanik obiektów i urządzeń infrastruktury społecznej.

Charakter placówek infrastruktury społecznej lokalizowanej w dzielnicach mieszkaniowych był konsekwencją struktury wieku mieszkańców. Jest to zjawisko występujące we wszystkich dzielnicach wielkich bloków, szczególnie w miastach średniej wielkości, gdzie w danym okresie budowano tylko jedną dużą dzielnicę mieszkaniową, którą następnie zasiedlali ludzie w zbliżonym wieku. Zjawisko to, jak wiadomo, rodziło szereg problemów związanych z potrzebami w zakresie infrastruktury społecznej. W jednym momencie pojawiała się ogromne zapotrzebowanie na żłobki, następnie przedszkola, szkoły podstawowe itd., a po kilku latach problemem stało się wykorzystanie wybudowanej bazy. Część tych budynków zaadaptowano na inne cele, niektóre stoją nieużyteczne. W celu ich wykorzystania samorządy niejednokrotnie lokalizują tam funkcje administracyjne, charakterystyczne dla centrum miasta (jednym z wielu przykładów może być lokalizacja Rejonowego Urzędu Pracy w budynku dawnego żłobka, w oddalonej od śródmieścia dzielnicy Opola).

Jednym z najważniejszych problemów polityki przestrzennej władz miejskich będzie przekształcanie dzielnic wielkich bloków w atrakcyjne i racjonalnie zagospodarowane obszary, ponieważ ze względu na skalę zjawiska i niedostateczne tempo rozwoju budownictwa mieszkaniowego nie można dopuścić do degradacji tych dzielnic i pozostawienia ich jako terenów zamieszkania o niskim standardzie. Modernizacja tych dzielnic będzie procesem kosztownym i długotrwałym.

Zagrożenie procesami degradacji. Omawiając pewne symptomy procesu degradacji, które występują w powojennych dzielnicach wielkich bloków, należy jednak podkreślić, że procesem tym zagrożone są przede wszystkim stare dzielnice dużych miast. Szczególną kategorią starych obszarów mieszkaniowych, w pierwszym rzędzie zagrożonych degradacją są osiedla przyzakładowe. Zagadnienie to występuje szczególnie wyraźnie w miastach konurbacji górnośląskiej, w których udział osiedli przykopalnianych i przyfabrycznych w ogólnej strukturze zasobów mieszkaniowych jest znaczny. Osiedla przyzakładowe uznawane są od dawna za nieatrakcyjne, stąd część mieszkań, które z różnych przyczyn zostały opuszczone, nie znajdowała nowych lokatorów. W takiej sytuacji mieszkania przydzielano rodzinom z marginesu społecznego, przez co zmieniał się skład społeczny dzielnicy. Również prywatyzacja części mieszkań nie przyniosła rezultatów w postaci remontów budynków, ponieważ nabywcami stały się osoby, których nie stać na podejmowanie kosztownych prac modernizacyjnych (procesy te analizowała L. Frąckiewicz⁸).

Mimo iż wyburzono wiele osiedli przykopalnianych i przyfabrycznych, które charakteryzowały się szczególnie przestarzałą substancją mieszkaniową i zużyciem technicznym, jak podkreśla J. Rajman, udział najstarszej zabudowy i jej rozmieszczenie w przestrzeni miejskiej stanowią w dalszym ciągu istotną barierę rozwoju wielu miast konurbacji górnośląskiej⁹.

Jak wskazują doświadczenia miast w krajach wysoko rozwiniętych, zjawisko degradacji określonych obszarów traktowane jest jako bariera rozwoju miasta i wymaga aktywnej polityki ze strony administracji. Ze względu na zróżnicowanie tych obszarów i stopień zaawansowania procesów degradacji stosowane są różne programy prowadzące do modernizacji, rehabilitacji czy rewitalizacji dzielnic miasta. Podstawowym warunkiem prowadzenia skutecznej polityki wobec procesów degradacji jest ich monitorowanie, dokonanie trafnej diagnozy oraz posiadanie odpowiednich instrumentów prawnych i finansowych¹⁰. W warunkach polskich takim instrumentem mogłaby być ustawa o renowacji i modernizacji zabudowy, natomiast środki finansowe musiałyby ulec zwiększeniu.

Nowe obszary mieszkaniowe. Po roku 1990 obserwowany jest wzrost znaczenia budownictwa indywidualnego. Zainteresowanie społeczeństwa możliwoś-

⁸ L. Frąckiewicz, *Jaka przyszłość dla śląskich zespołów mieszkaniowo-przemysłowych*. W: *Rewitalizacja historycznych dzielnic mieszkalno-przemysłowych. Idee – projekty – realizacje*, red. N. Juzwa i K. Wódz, Katowice 1966.

⁹ J. Rajman, *Struktura przestrzenna ludności i osadnictwa aglomeracji katowickiej w okresie transformacji gospodarczej*, „Zeszyty IGiPZ PAN” 1997, nr 46: *Agglomeracje miejskie...*, s. 49.

¹⁰ W. Siemiński, *Problemy miejskich obszarów zdegradowanych w krajach rozwiniętych*, „Człowiek i środowisko” 1999, nr 23.

cią przeniesienia się do takiego typu zabudowy jest znaczne i tylko bariery finansowe powodują, że rozwój terenów zabudowy jednorodzinnej nie jest szybszy.

Wyrazem potrzeby bardziej intensywnego wykorzystania terenów miejskich jest rozwój zabudowy wielorodzinnej w dużych miastach, która powstaje na nie zabudowanych dotąd działkach, w centrum lub w jego pobliżu. Są to na ogół domy o wysokim standardzie mieszkań (z garażami i innymi udogodnieniami). Mieszkania te mają często większą powierzchnię niż budowane we wcześniejszych okresach mieszkania w blokach. Są to lokale bardzo drogie, ale zapewniają warunki zamieszkania na odpowiednio wysokim poziomie, przy jednocześniej bliskości centrum. W warunkach niewydolności systemów komunikacyjnych w polskich miastach czynnik ten ma szczególnie istotne znaczenie dla części kadry zatrudnionej w zlokalizowanych w centrum instytucjach biznesu.

Z badań prowadzonych na terenie aglomeracji Gdańska i Gdyni w połowie lat dziewięćdziesiątych¹¹ wynika, że nowe obszary mieszkaniowe występują głównie w postaci niewielkich zespołów zabudowy jednorodzinnej lub wielorodzinnej w następujących formach:

- tzw. dobra lokalizacja w starych dzielnicach willowych i na obrzeżach śródmieść,
- uzupełnienia i dogęszczenia w dzielnicach bloków spółdzielczych,
- nowe lokalizacje wzdłuż tras wylotowych i przy trasie obwodowej aglomeracji.

7.2. Tereny przemysłowe

7.2.1. Rozmieszczenie przemysłu na obszarze miasta

Rozmieszczenie przemysłu na obszarze miasta i struktura przestrzenna terenów przemysłowych uzależnione są od wielu czynników, do których należą: przebieg głównych ciągów infrastruktury technicznej, uwarunkowania historyczne, możliwość zapewnienia siły roboczej, uwarunkowania geograficzne (topografia) i in.

Znaczącą rolę odgrywają czynniki związane z rozmieszczeniem infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, od niej bowiem zależy zaopatrzenie w surowce i energię oraz transport produktów na rynek zbytu.

Ważnym czynnikiem lokalizacji przemysłu stały się drogi wodne, szczególnie na początku rewolucji przemysłowej oraz w okresach wcześniejszych.

¹¹ M. Dutkowski, *Transformacja gospodarki i zmiany struktury przestrzennej aglomeracji Gdańska–Gdyni w latach 1990–1994*, „Zeszyty IGiPZ PAN” 1996, nr 41: *Agglomeracje miejskie...*, s. 35.

W wielu miastach nad rzekami lub kanałami powstały strefy zajęte przez przemysł. Liczne fabryki posiadają własne nabrzeża. Duże strefy przemysłowe tworzą się w pobliżu portów morskich, gdzie lokalizują się nie tylko stocznie, ale również rafinerie ropy, inne działy przemysłu chemicznego, huty i szereg innych przedsiębiorstw zależnych od przywozu surowców lub wywozu produktów drogą morską.

Wraz z rozwojem transportu kolejowego rosło jego znaczenie jako czynnika lokalizacji przemysłu. Rozmieszczenie wielu terenów przemysłowych w miastach ma wyraźny związek z układem linii kolejowych, wzdłuż których lokalizują się fabryki. Kolej jest szczególnie ważna dla przemysłu ciężkiego i wszystkich zakładów wytwarzających produkty o dużych rozmiarach.

Rozwój transportu drogowego uwolnił przemysł od ścisłej zależności od linii kolejowych i umożliwił rozproszenie terenów przemysłowych. Miejscami lokalizacji przemysłu stały się pasma wzdłuż dróg wylotowych z wielkich aglomeracji i podmiejskich węzłów autostrad.

Współcześnie czynnikiem przyciągającym lokalizację określonych rodzajów przemysłu są także duże lotniska. Dotyczy to szczególnie przemysłu lotniczego, np. Seattle w Stanach Zjednoczonych lub Tuluza we Francji.

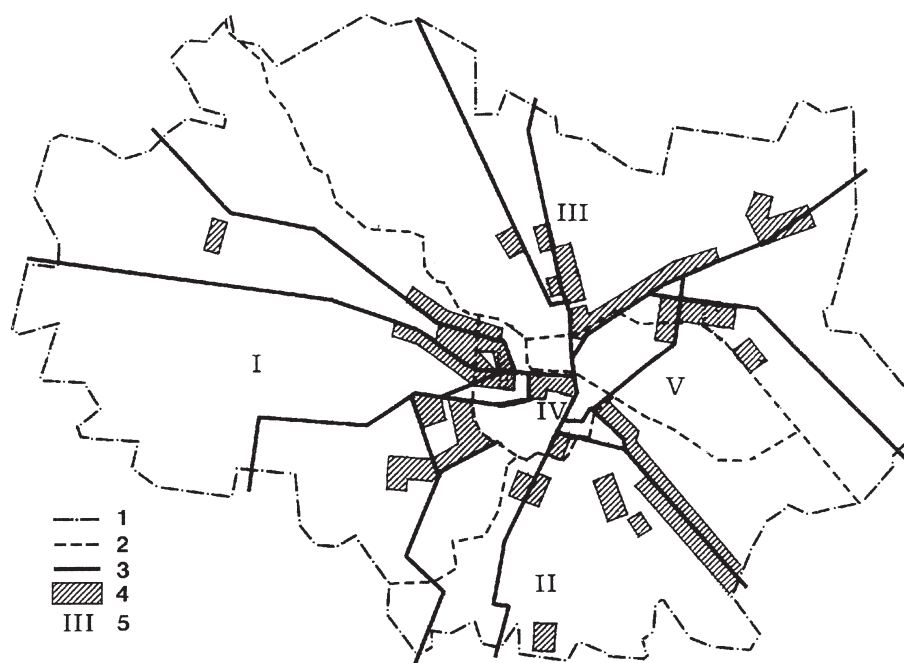
Mapa stref przemysłowych we Wrocławiu (rys. 23), pozwala dostrzec kilka charakterystycznych typów lokalizacji przemysłu na obszarze miasta¹²:

- lokalizacja znacznej części terenów przemysłowych jest uwarunkowana przebiegiem ciągów komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej,
- dużą rolę odgrywa też położenie w stosunku do Odry, co wiąże się z możliwością wykorzystania rzeki jako szlaku transportowego lub możliwości zaopatrzenia w wodę,
- istotne znaczenie ma czynnik historyczny, z którym wiąże się obecność przemysłu w centralnych częściach miasta (są to m.in. przemysły: włókienniczy, odzieżowy, elektroniczno-elektrotechniczny, precyzyjny, spożywczy),
- wyraźnie widoczny jest także typowy przypadek lokalizacji przemysłu na peryferiach śródmieścia.

Rozmieszczenie terenów przemysłowych związane jest ze strukturą funkcjonalną miasta i rolą jaką odegrał przemysł w rozwoju miasta i nadal odgrywa w jego gospodarce. Niektóre mniejsze miasta zostały zbudowane wokół jednego, czasem kilku zakładów (np. w regionie opolskim typowymi przykładami miast, które rozwinęły się jako zaplecze dla jednej dużej fabryki są Zawadzkie i Ozimek). W starych dzielnicach dużych miast przemysłowych zakłady produk-

¹² M. Slenczek, *Miasto Wrocław jako ośrodek przemysłowy*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1996, Geografia Społeczna i Ekonomiczna 14, s. 90.

cyjne są rozproszone i przemieszane z funkcjami mieszkaniowymi i usługowymi. Współcześnie na terenach śródmiejskich pozostają działalności stosunkowo mało uciążliwe (np. małe warsztaty mechaniczne). Bliskości centrów potrzebują warsztaty wyrobów luksusowych, produkujące odzież lub biżuterię. Do większych zakładów pojawiających się w pobliżu śródmieścia należą drukarnie.



Rys. 23. Strefy przemysłowe Wrocławia

Oznaczenia na rysunku 1 – granice miasta, 2 – granice dzielnic, 3 – ciągi komunikacyjne, 4 – strefy przemysłowe, 5 – dzielnice miasta

Źródło: Slenczek M., 1996.

W okresie powojennym zarówno w krajach rozwiniętych, jak i w krajach o gospodarce centralnie sterowanej upowszechniła się koncepcja, zgodnie z którą należy unikać przemieszania funkcji i dążyć do tworzenia terenów o charakterze monofunkcyjnym. Przemieszczenie przemysłu z innymi funkcjami w centralnych obszarach miast stanowi dziedzictwo czasów rewolucji przemysłowej i pierwszego okresu industrializacji. Zjawisko to utrzymuje się w wielu krajach rozwijających się, w których rola planowania urbanistycznego nie jest zbyt duża. Natomiast w miastach krajów rozwiniętych od dłuższego czasu realizowana jest polityka usuwania przemysłu z terenu miasta.

Na przemieszczanie się przemysłu w mieście i ograniczenie jego roli w obszarach centralnych wpłynęły różne czynniki, m.in.:

- zmieniające się potrzeby przemysłu w zakresie niezbędnych obiektów i instalacji (infrastruktura w centrum stała się niewystarczająca),
- mechanizm renty gruntowej. Możliwość zapłacenia wyższej ceny za teren przez inne funkcje. Położone w centrum tereny przemysłowe można było bardzo korzystnie sprzedać,
- realizacja dużych projektów urbanistycznych na terenach centralnych, polegających na renowacji, budowie arterii komunikacyjnych lub budowie reprezentacyjnych kompleksów biurowych. Projekty takie często wiążą się z zamknięciem starych zakładów produkcyjnych,
- przyjęte zasady planowania przestrzennego, teoria strefowości (zoning) zmierzająca do przyporządkowania każdemu terenowi określonej funkcji,
- realizowana w niektórych krajach polityka deaglomeracji lub dekoncentracji, polegająca na planowym wyprowadzaniu zakładów przemysłowych z największych aglomeracji,
- dążenie do podnoszenia jakości życia mieszkańców i eliminacji uciążliwości związanych z działalnością przemysłową.

W dzielnicach otaczających centrum tereny przemysłowe miały tradycyjnie znaczący udział. Dotyczy to przede wszystkim starych miast przemysłowych. Fabryki strefy otaczającej centrum w chwili swego powstania znajdowały się na obrzeżach miast. Wraz z jego rozwojem przestrzennym znalazły się wewnątrz miasta. Kierunki przekształcania tych terenów są różne. W niektórych przypadkach następuje stopniowe zaprzestanie produkcji w przestarzałych fabrykach i porzucenie terenu, w rezultacie czego powstają tzw. nieużytki przemysłowe. Gdzie indziej następuje pozostawienie funkcji produkcyjnej po radykalnej zmianie zagospodarowania terenu, polegającej na budowie nowych, raczej niewysokich obiektów, wprowadzeniu terenów zielonych i innych zmianach podnoszących estetykę i ograniczających uciążliwości w stosunku do innych funkcji. Bardzo często stare obiekty przemysłowe są burzone, a na ich miejscu lokalizują się inne funkcje – biurowce lub budynki mieszkalne.

7.2.2. Przesuwanie się przemysłu na tereny zewnętrzne miasta

Zanikanie przemysłu w centralnych obszarach miast i ograniczenie jego roli w pierścieniu otaczającym centrum jest wyrazem procesu dezindustrializacji. Ograniczanie działalności przemysłowej na obszarze właściwego miasta powoduje likwidację miejsc pracy, szczególnie tych, które wymagają najmniejszych

kwalifikacji. Jak wspomniano, niektóre obiekty przemysłowe przejmowane są przez inne przedsiębiorstwa produkcyjne, ale firmy te rzadko sięgają po tych samych pracowników. Społeczne, ekonomiczne i przestrzenne skutki dezindustrializacji są szczególnie dotkliwe w starych dużych miastach przemysłowych. Na ogół są to ośrodki przemysłu ciężkiego lub włókienniczego.

Współcześnie obserwuje się próby reindustrializacji terenów miast przez tworzenie stref dla małych i średnich przedsiębiorstw lub przez wznoszenie większych nowoczesnych i funkcjonalnych budynków przemysłowych, których poszczególne fragmenty są wynajmowane firmom. Skala opisywanych działań nie jest zbyt duża, dlatego nie zmieniają one generalnego kierunku przemian struktury przestrzennej przemysłu w miastach.

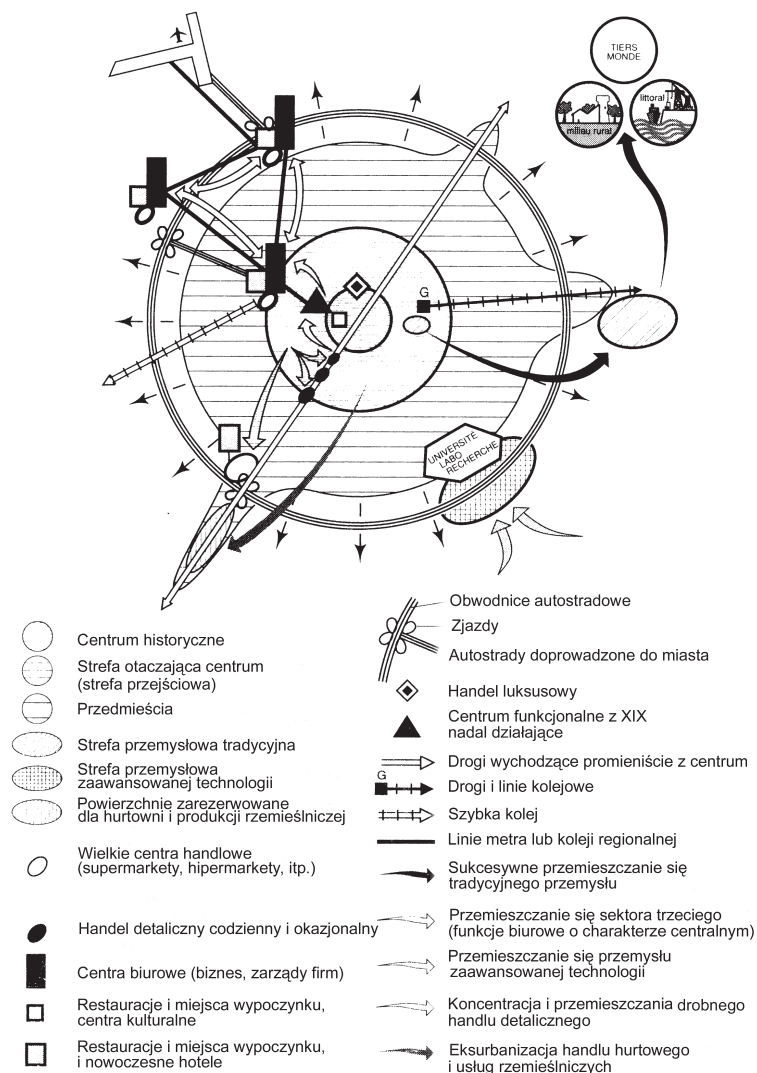
Przemysł opuszcza strefy wewnętrzne miast, a najważniejszym terenem jego lokalizacji stały się obszary peryferyjne. Na peryferiach tworzone są strefy przemysłowe, a władze starają się zachęcić inwestorów do umieszczania się w tych strefach. W oddaleniu od wewnętrznych części miasta lokalizują się przedsiębiorstwa, które dla swojej działalności potrzebują znacznych przestrzeni. Fabryki samochodów, huty czy wielkie zakłady chemiczne oddalają się od miast nie tylko ze względu na wielkość terenu, który jest im potrzebny, ale także ze względu na bezpieczeństwo i względy zdrowotne (zapachy, dymy czy inne rodzaje emisji). Ogrodzone i strzeżone strefy bezpieczeństwa wokół wielkich kompleksów przemysłowych powodują przerwanie ciągłości przestrzeni zurbanizowanej. Lokalizacje przemysłu w strefach podmiejskich, które stają się głównymi obszarami produkcyjnymi, powodują rozwój sieci dróg, ciągów infrastruktury technicznej i w rezultacie nową organizację przestrzeni. Nie wszystkie projekty związane z wyznaczaniem stref przemysłowych udaje się w pełni zrealizować. Zależy to bowiem od możliwości i skuteczności przyciągania firm produkcyjnych na teren określonej strefy.

Omawiane procesy prowadzą do przestrzennego oddzielania się przemysłu od innych funkcji i form zagospodarowania. Rozdział ten związany jest z oddalaniem się przemysłu od terenów miejskich oraz z tworzeniem stref rozgraniczających (np. w postaci terenów zielonych). Oddzielenie przemysłu staje się wyraźne, nawet jeżeli działalność przemysłowa znajduje się stosunkowo blisko centrum, jak to ma miejsce w niektórych miastach portowych.

Podsumowując opisane w poprzednich punktach zmiany, które zachodziły w rozmieszczeniu przemysłu na terenie miast w okresie powojennym, należy podkreślić:

- prawie całkowite opuszczenie przez przemysł centrów aglomeracji (z wyjątkiem nielicznych branż),

- wyraźne ograniczenie roli funkcji przemysłowej na obszarach otaczających centrum (bliźsze peryferia), z podkreśleniem, że w tej strefie liczne są przypadki przetrwania przemysłu, modernizacji zakładów, a nawet nowych inwestycji,
- szybki wzrost liczby nowych obiektów produkcyjnych w strefach przemysłowych na obszarach peryferyjnych aglomeracji. W krajach Europy Zachodniej inwestycje te są w różny sposób popierane i stymulowane przez władze publiczne różnego szczebla.



Rys. 24. Przemieszczanie się funkcji przemysłowych i handlowych w przestrzeni miasta europejskiego
 Źródło: Meo G.D, 1989, za: Merenne-Schoumaker B., 1991.

Przemieszczenia funkcji produkcyjnych, a także funkcji usługowych w przestrzeni miasta zachodnioeuropejskiego próbowano zobrazować w sposób syntetyczny na schemacie (rys. 24) uwzględniającym przebieg głównych osi komunikacyjnych¹³.

Opisywane procesy przemian w zakresie lokalizacji przemysłu w przestrzeni miasta określane są czasem jako **eksurbanizacja przemysłu**. Niektórzy badacze wskazują, że należy ograniczyć wyprowadzanie wszelkich funkcji przemysłowych z terenu miast, sugerując też, że pojęcie segregacji przestrzennej funkcji nie powinno być pojmowane zbyt wąsko¹⁴. Niewątpliwie dzielnice przemysłowe są niezbędnym elementem struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, głównie ze względu na potrzebę lokalizacji przemysłu, który charakteryzuje się większym stopniem uciążliwości i wymaganiami terenowymi. Jednocześnie jednak należy rozwijać inne formy zagospodarowania, pozwalające wiązać pewne gałęzie produkcji z tkanką miasta. Przemysł pozostający wewnątrz miasta lub wkraczający na jego teren musi spełniać pewne kryteria. Mogą to być zakłady charakteryzujące się niewielkimi rozmiarami, małym zapotrzebowaniem na teren, małą uciążliwością, wysokim stopniem powiązań z funkcjami miejskimi.

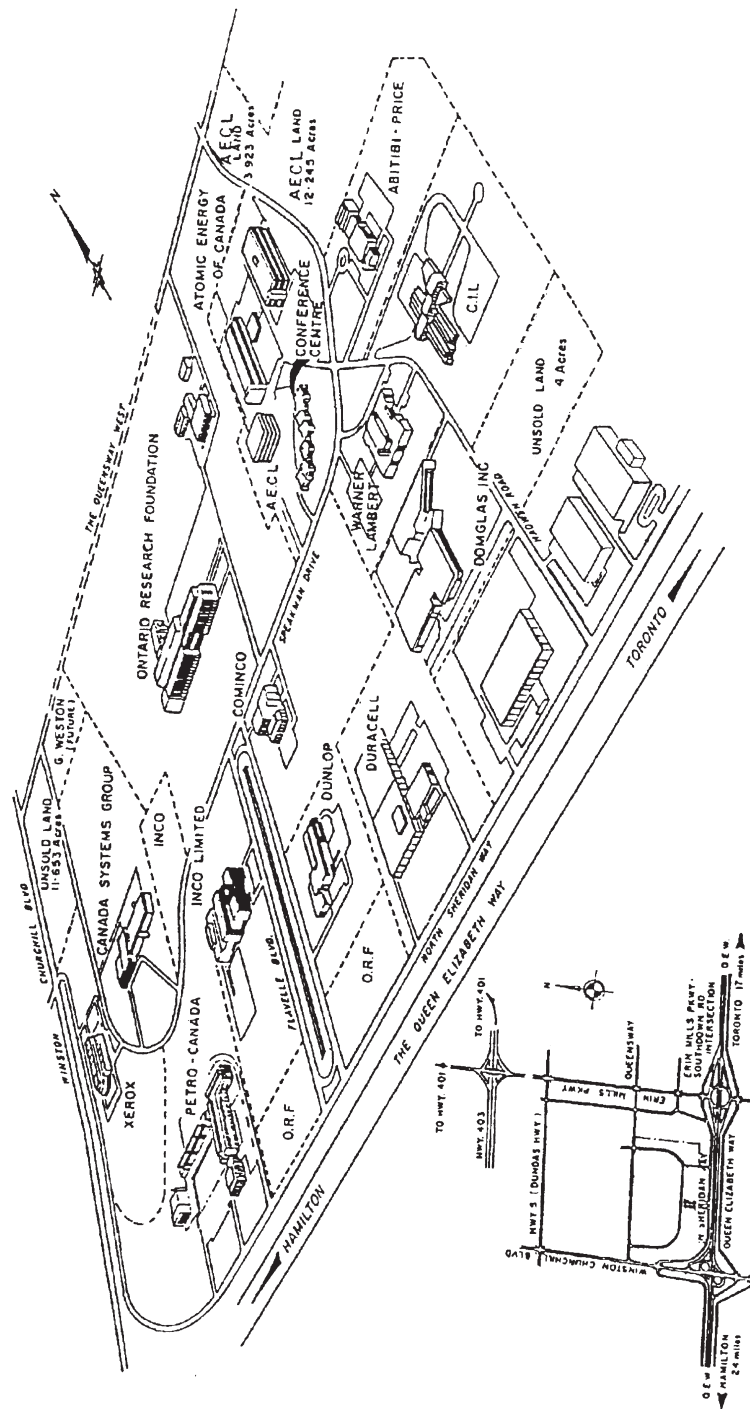
Przy spełnieniu tych warunków integracja pewnych form przemysłu z miastem wydaje się możliwa. Wiąże się to z ponownym wykorzystaniem działek i nowymi metodami zagospodarowania przemysłowego, takimi jak: struktury pionowe czy budynki przemysłowe, których fasady zostały dostosowane do istniejącej zabudowy.

Strefy przemysłów zaawansowanej technologii. Nowe czynniki lokalizacji i zmienione formy organizacji przestrzeni produkcyjnej wiążą się z rozwojem przemysłów zaawansowanej technologii. Przemysły te poszukują bliskości uniwersytetów i laboratoriów naukowych, atrakcyjnych warunków środowiska geograficznego, bardzo dobrej infrastruktury komunikacyjnej. Potrzeby te wynikają przede wszystkim z konieczności pozyskania kadry o najwyższych kwalifikacjach. Jak podkreśla G. Benko¹⁵, w zakresie lokalizacji przemysłów zaawansowanej technologii obserwuje się następujące tendencje:

¹³ G.D. Meo, *La ville européenne: mutations des fonctions et recomposition des structures*, Mappemonde 1989, 1, s. 5. Za: B. Merenne-Schoumaker, *La localisation des industries, mutations recentes et methodes d'analyse*, Nathan, 1991, s. 56.

¹⁴ B. Merenne-Schoumaker, *Rozwój przemysłu a rozwój miast. Nowe relacje przestrzenne pomiędzy przemysłem a miastem*. W: *Rola przemysłu w rozwoju miast i miasto jako baza działalności przemysłowej*, Łódź 1979, s. 252.

¹⁵ G. Benko, *Geografia technopolii*, Warszawa 1993, s. 205.



Rys. 25. Park naukowy Sheriatan w Toronto (Kanada)
 Źródło: Benko G., 1993.

- Tworzenie stref – w których w jednym miejscu koncentrowana jest działalność produkcyjna w sferze zaawansowanej technologii oraz laboratoria i centra badawcze, zarówno uniwersyteckie, jak i te, które finansowane są przez przemysł – polega na przestrzennej bliskości ośrodków badawczych i miejsc produkcji. Taka koncentracja ułatwiająca współpracę i wymianę doświadczeń ma sprzyjać powstawaniu nowych idei i innowacji technicznych. Strefy określane jako **bieguny technologiczne** (lub parki technologiczne) są to wyraźnie wydzielone przestrzenie, zwykle na terenach podmiejskich, w pobliżu dużych aglomeracji, charakteryzujące się przyjemnym otoczeniem przyrodniczym i społecznym (rys. 25). Ten nowy typ przestrzeni gospodarczej często charakteryzuje się wysokim poziomem architektury i atrakcyjnym zagospodarowaniem terenu z dużą ilością zieleni. Istotną rolę pełnią usługi oraz infrastruktura komunikacyjna zapewniająca wygodne połączenia z innymi ośrodkami. Do modelowych, światowych przykładów biegunów technologicznych należą: Sillicone Valley (Dolina Krzemowa) w pobliżu San Francisco, Orange County na południe od Los Angeles, droga 128 wokół Bostonu. Bieguny technologiczne o różnym potencjale rozwinęły się także w Japonii i krajach Europy Zachodniej.
- Powstają też bieguny technologii zintegrowane z tkanką miejską, czyli miasta przemysłowe oparte na zaawansowanych technologiach. Ośrodki takie określane są często jako **technopolie**. W tym przypadku wykorzystywane są mocne strony środowiska miejskiego, do których należą: stary uniwersytet, instytuty badawcze, muzea i inne instytucje kulturalne, zabytki architektury, a także istniejąca infrastruktura i usługi, w tym centra kongresowe, hotele, a nawet tradycja gastronomiczna. Typowym przykładem jest Montpellier, które z punktu widzenia inwestorów jest obszarem posiadającym strefy odpowiednie dla przedsiębiorstw zaawansowanej technologii, a jednocześnie gwarantuje zatrudnionej kadrze atrakcyjne warunki życia na odpowiednio wysokim poziomie.

Tereny przemysłowe a lokalizacja siły roboczej. Zmiany w rozmieszczeniu przemysłu i jego oddzielenie się od innych funkcji wpływają na przestrzenne relacje między przemysłem a siłą roboczą, a ściślej między miejscem zamieszkania i miejscem pracy.

Tradycyjnie bardzo silny związek miejsca pracy i zamieszkania dotyczy produkcji rzemieślniczej. Również w miastach przemysłowych w XIX wieku związek ten był bardzo silny. W rozważaniach na temat terenów mieszkaniowych wspominano o osiedlach robotniczych wznoszonych przez przedsiębiorstwa. Niejednokrotnie fabryka, domy robotników, wille inżynierów i rezydencja

właściciela tworzyły jedną całość. Znakomitym przykładem jest należący do K.W. Scheiblera dziewiętnastowieczny kompleks obiektów na Księżym Młynie w Łodzi, obejmujący obok fabryki i innych obiektów osiedle domów robotniczych. Związek miejsca pracy i zamieszkania zachował się w krajach słabiej rozwiniętych, czego przykładem może być Ahmadabad w Indiach lub Istambuł w Turcji, gdzie fabryki włókiennicze przemieszane są z mieszkaniami robotników¹⁶.

Rozwój komunikacji zbiorowej, a następnie motoryzacja i upowszechnienie indywidualnych środków transportu zwiększyły mobilność pracowników. Przy dużym poziomie mobilności czynnik siły roboczej nie stanowił już bariery dla lokalizacji przemysłu w oddaleniu od obszarów zamieszkania. Możliwość codziennego pokonywania większego dystansu pozwoliła na szukanie przedsiębiorstwa oferującego najlepsze warunki. Na masową skalę rozwinęły się dojazdy do pracy.

W dalszych latach okazało się, że mimo udoskonalenia środków transportu możliwości zwiększania odległości, a przede wszystkim czasu poświęcanego na codzienne dojazdy są ograniczone. Wraz z rosnącym zatłoczeniem i niewydolnością systemów komunikacyjnych rośnie uciążliwość dojazdów do pracy. Problemy te wywołały dążenia do zatrzymania lub ponownego zainstalowania działalności przemysłowej w miastach. Dotyczy to oczywiście tych dziedzin produkcji, które nie są uciążliwe dla otoczenia.

7.2.3. Rewitalizacja terenów poprzemysłowych

Rezultatem upadku tradycyjnych branż przemysłowych była nie tylko zmiana struktury bazy ekonomicznej wielu miast, ale także pojawienie się znacznej ilości zdegradowanych terenów poprzemysłowych, wymagających ponownego zagospodarowania. Zjawiska te wystąpiły głównie w starych miastach przemysłowych w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Francji i innych krajach europejskich, a także w przemysłowych miastach amerykańskich.

Rewitalizacja – jak wspomniano – oznacza działania związane z ponownym ożywieniem zdegradowanych obszarów pod względem społecznym i gospodarczym. Programy rewitalizacji prowadzą do zmiany struktury funkcjonalnej i struktury przestrzennej terenów poprzemysłowych. Rewitalizacja nie jest procesem, który dokonuje się samorzutnie. Uruchomienie tego procesu wymaga zaangażowania się władz rządowych lub samorządowych, zaprogramowania i poniesienia znacznych nakładów finansowych. W poszczególnych krajach stosowane są różne rozwiązania w tym zakresie.

¹⁶ P. Laborde, *Les espaces urbains dans le monde*, Nathan, 1989.

Obok wprowadzenia nowych funkcji i nowych form architektonicznych bardzo ważnym elementem przekształceń rewitalizacyjnych jest, jak podkreśla S. Kaczmarek¹⁷, stworzenie nowej organizacji przestrzennej i nowego wizerunku obszaru. Przekształcenia funkcjonalne związane z rewitalizacją obszarów przemysłowych polegają zwykle na wprowadzeniu funkcji usługowych. Na przekształcany teren wkraczają instytucje administracji, banki i inne instytucje obsługi biznesu, placówki kulturalne i in. W ramach programów wprowadza się czasem jednostki produkcyjne reprezentujące przemysły zaawansowanej technologii. Nowe funkcje oznaczają nowe miejsca pracy głównie dla osób o wyższych kwalifikacjach, to z kolei zwiększa zainteresowanie możliwością zamieszkania w dzielnicy.

Istotną częścią rewitalizacji jest wprowadzenie funkcji mieszkaniowej o wysokim standardzie. Należy pamiętać, że stare tereny przemysłowe charakteryzują się często atrakcyjnym położeniem w bezpośrednim sąsiedztwie centrum. Budowa mieszkań o wysokim standardzie pozwala wprowadzić tam zamożne grupy mieszkańców, co ma istotne znaczenie w podniesieniu rangi obszaru w ocenie społecznej.

Charakterystycznym elementem programu rewitalizacji jest zachowanie najciekawszych i najcenniejszych fragmentów starej zabudowy przemysłowej, traktowanej jako dziedzictwo kultury materialnej. Tereny te stanowią często chętnie odwiedzaną atrakcję turystyczną. Istnieje szereg imponujących czasem przykładów wykorzystania dawnych obiektów przemysłowych i urządzenia w nich po modernizacji sal wystawowych, muzeów czy obiektów sportowych.

Do najbardziej znanych przykładów realizacji programu rewitalizacji terenów poprzemysłowych należy London Docklands, czyli dzielnica doków londyńskich. Dzielnica doków położona jest na północnym brzegu Tamizy, przez długi czas, od końca XVIII wieku, stanowiła ważny element gospodarki Londynu. W latach siedemdziesiątych obserwowano stopniowy upadek przedsiębiorstw znajdujących się na terenie dzielnicy i przejawy degradacji terenu. Sukcesywnie pogarszała się sytuacja gospodarcza i społeczna dzielnicy¹⁸. W roku 1981 powołano Korporację Rozwojową Doków Londyńskich¹⁹, a jej celem było do-

¹⁷ S. Kaczmarek, *Rewitalizacja a organizacja przestrzeni miejskiej*. W: *Przestrzeń miejska jej organizacja i przemiany, XII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź 1999, s. 46.

¹⁸ Charakterystykę przeobrażeń na terenie doków londyńskich oparto na ustaleniach zawartych w pracy S. Kaczmarek. Patrz: S. Kaczmarek, *Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne obszarów przemysłowych w miastach brytyjskich (Przykład Doków w Londynie)*, „Acta Universitatis Lodziensis” 1999, Folia Geographica Socjo-Oeconomica 2.

¹⁹ Zgodnie z obowiązującymi w Wielkiej Brytanii przepisami, odpowiedni minister może wyznaczyć określony obszar miejski i w celu organizowania procesu regeneracji obszaru powołać korporację rozwojową (Urban Development Corporation).

konanie przekształceń gospodarczych, przestrzennych i społecznych. W wyniku działalności Korporacji w miejsce ograniczających swą działalność i zatrudnienie tradycyjnych przemysłów, na teren doków wprowadzono nowe dziedziny oferujące miejsca pracy w handlu, hotelarstwie, gastronomii, ubezpieczeniach, finansach i bankowości, a także w turystyce i rekreacji. Korporacja podjęła szereg inwestycji, m.in. w sferze rekreacji, takich jak parki, obiekty sportowe, ośrodki sportów wodnych, przystanie jachtowe. Dofinansowano też budowę wielkiej hali widowiskowej (Arena Londyńska). Natomiast inwestycje sektora prywatnego dotyczyły centrów handlowo-usługowych, pubów czy restauracji. Powstały wielkie kompleksy hotelowe. Na teren dzielnicy wprowadzono zróżnicowaną zabudowę mieszkaniową zarówno wielorodzinną, jak i budownictwo jednorodzinne szeregowe lub bliźniacze. Na obszarze doków występuje dziś zarówno nowa zróżnicowana architektura, jak i dawne budownictwo przemysłowe zaadaptowane na inne cele. W nowych biurach zaczęły lokalizować się siedziby ważnych firm, co podniosło prestiż dzielnicy i wywołało zainteresowanie i napływ zamożniejszych mieszkańców.

Konsekwentne działania Korporacji stopniowo doprowadziły również do zmiany postrzegania dzielnicy i jej wizerunku w opiniach ludzi. Symbolem dzielnicy stał się budynek Canary Wharf Tower²⁰, który jest obecnie najwyższym budynkiem w Wielkiej Brytanii. W roku 1996 dawną dzielnicę doków londyńskich odwiedziło blisko milion osób.

Na terenie Wielkiej Brytanii działa kilkanaście rządowych korporacji rozwojowych, których celem jest restrukturyzacja bardzo dużych i znaczących obszarów. Innym przykładem rezultatów działania korporacji rozwojowych jest restrukturyzacja obszaru Birmingham Heartlands²¹. Teren podzielony został na część przemysłową, która podlega stopniowej restrukturyzacji oraz na dwa obszary dla nowych przedsięwzięć i cztery obszary mieszkaniowe. Zwykle Korporacja nabywa tereny i sprzedaje je po odpowiednim ich przygotowaniu, natomiast tereny mieszkaniowe pozostają własnością komunalną. Korporacja oczyszcza grunty i buduje infrastrukturę techniczną (w tym komunikacyjną) i społeczną, przygotowuje tereny zielone. Rezultatem działania korporacji było powstanie, po trzech latach, parku biznesu, parku technologicznego oraz dwóch kompleksów mieszkaniowo-usługowych. W przemysłowej części obszaru likwiduje się

²⁰ Budynek został zaprojektowany przez Cesara Pelli, który zaprojektował również sławny World Trade Center w Nowym Jorku.

²¹ I. Batkowska, K. Głanowski, A. Matuszko, K. Pawłowska, *Realizacja polityki przestrzennej, przykłady brytyjskie i polskie*. W: *Gospodarka przestrzenna gmin*, Kraków 1998, s. 209.

zakłady uciążliwe, które przenoszone są na tereny poza miastem, prowadzona jest rekultywacja gruntu i modernizacja infrastruktury technicznej.

Innym przykładem wykorzystania terenów poprzemysłowych jest dzielnica mieszkaniowa rozwijająca się wzdłuż wybrzeża morskiego Toukolanranta w Helsinkach²². Zabudowa przemysłowa zostanie wyburzona. Zmodernizowane obiekty i hale firm przemysłu artystycznego zostaną wykorzystane do utworzenia centrum sztuki i form przemysłowych. Powstają tu mieszkania dla ok. 10 tys. osób, w których zamieszkają głównie biznesmeni i pracownicy firm przemysłu artystycznego, a także kadra dydaktyczna i obsługa centrum sztuki. Osiedla zbudowane w kształcie otwartych kwadratów połączone są z nadmorskim parkiem.

Znaczące osiągnięcia są rezultatem programów związanych z restrukturyzacją i rewitalizacją miast Zagłębia Ruhry w Niemczech. Są to jedynie wybrane przykłady obrazujące kierunki i sposoby działań związanych z rewitalizacją starych terenów przemysłowych. Rozwiązania stosowane w krajach Europy Zachodniej muszą być wnikliwie studiowane pod kątem zastosowania ich w warunkach polskich²³. Należy dodać, że programy rewitalizacji w mniejszej skali realizowane są również przez samorządy lokalne.

7.2.4. Przekształcenia terenów przemysłowych w miastach Polski po roku 1989

Zasady gospodarki rynkowej i mechanizm renty gruntowej spowodowały, że w miastach zachodnioeuropejskich funkcja przemysłowa w centralnych obszarach miasta została wyparta przez inne konkurencyjne funkcje. W Polsce w warunkach gospodarki centralnie planowanej, gdy cena gruntu praktycznie nie odgrywała jakiegokolwiek roli, proces ten został zahamowany. Wiele zakładów przemysłowych bez ograniczeń zajmowało tereny miejskie, traktując nadwyżkę posiadanych gruntów jako rezerwę. W rezultacie dużo obszarów miejskich o korzystnej lokalizacji i dużym poziomie dostępności było niewykorzystanych lub wykorzystywanych w sposób ekstensywny.

W okresie powojennym jedną z realizowanych koncepcji w zakresie organizacji przestrzeni była zasada rozdzielania funkcji (co dotyczyło szczególnie przemysłu i mieszkalnictwa). W rezultacie dążono do wyodrębniania w prze-

²² W. Pęski, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Warszawa 1999, s. 151.

²³ Niezwykle cennym doświadczeniem w tym zakresie wydaje się program Gospodarka Przestrzenna Gmin, którego efektem jest cytowane wyżej wydawnictwo (przypis 21), opisujące konkretne przykłady i rozwiązania wypróbowane w Wielkiej Brytanii.

strzeni miast dzielnic przemysłowych. Dzielnice takie powstały m.in. w Łodzi. W każdej z dzielnic proponowano²⁴: przygotowaną pod zabudowę działkę, uzbrojenie terenu, czasem boczną koleją. W projektach tych nie zostały w wystarczający sposób uwzględnione potrzeby parkingowe. Nie zrealizowano też planu wyposażenia dzielnic w usługi. Powstanie tych dzielnic pozwoliło na przeniesienie szeregu małych zakładów przemysłowych zlokalizowanych w śródmieściu. Podobne dzielnice powstawały w innych polskich miastach. Na ogół tworzone je na terenach zewnętrznych miast, często dosyć daleko od śródmieścia, w miarę możliwości po wschodniej lub południowej stronie miast (ze względu na przeważające kierunki wiatru).

Na obszary zajęte przez przemysł w polskich miastach składają się przede wszystkim:

- stare dzielnice przemysłowe, których historia sięga XIX i początku XX wieku. Dzielnice te nie ulegały rekonstrukcji, tak jak miało to miejsce w wielu starych okręgach przemysłowych Europy Zachodniej, tylko zachowały się w mało lub wcale niezmienionej formie do dnia dzisiejszego. Takie obszary znajdują się w pobliżu obecnych centrów miast. Przekształcenie i nowe zagospodarowanie starych dzielnic przemysłowych należy niewątpliwie do najważniejszych problemów w sferze gospodarki przestrzennej w wielu miastach Polski,
- obszary zajęte przez nowe inwestycje z okresu tzw. socjalistycznej industrializacji. Tereny te położone są zwykle na obrzeżach miast,
- szczególny przypadek stanowią ośrodki miejskie, które powstały od podstaw jako zaplecze dla zakładów przemysłowych w nowych okręgach surowcowych. Dla potrzeb nowych inwestycji zajmowano tereny bez istotnych ograniczeń finansowych.

Zjawiska związane z transformacją gospodarki, takie jak rozwój usług, zapotrzebowanie na tereny położone w pobliżu centrum, wspomniany już mechanizm renty gruntowej pozwalają przewidywać, że restrukturyzacja obszarów przemysłowych, szczególnie na terenach śródmiejskich, jest nieuchronna.

W okresie po roku 1989, w zmienionych warunkach gospodarczych, nastąpiło uwolnienie części terenów zajętych przez przemysł dzięki likwidacji szeregu zakładów, ograniczeniu produkcji w wielu przedsiębiorstwach, szukaniu oszczędności i dodatkowych źródeł pozyskiwania środków finansowych.

Zjawiska te spowodowały, że w granicach wielu miast pojawiły się znaczne tereny możliwe do zagospodarowania. Forma i stan istniejącego zagospodaro-

²⁴ J. Reguński, op. cit., s. 225.

wania sprawia, że przystosowanie ich do zmienionych funkcji wymaga na ogół znacznych nakładów.

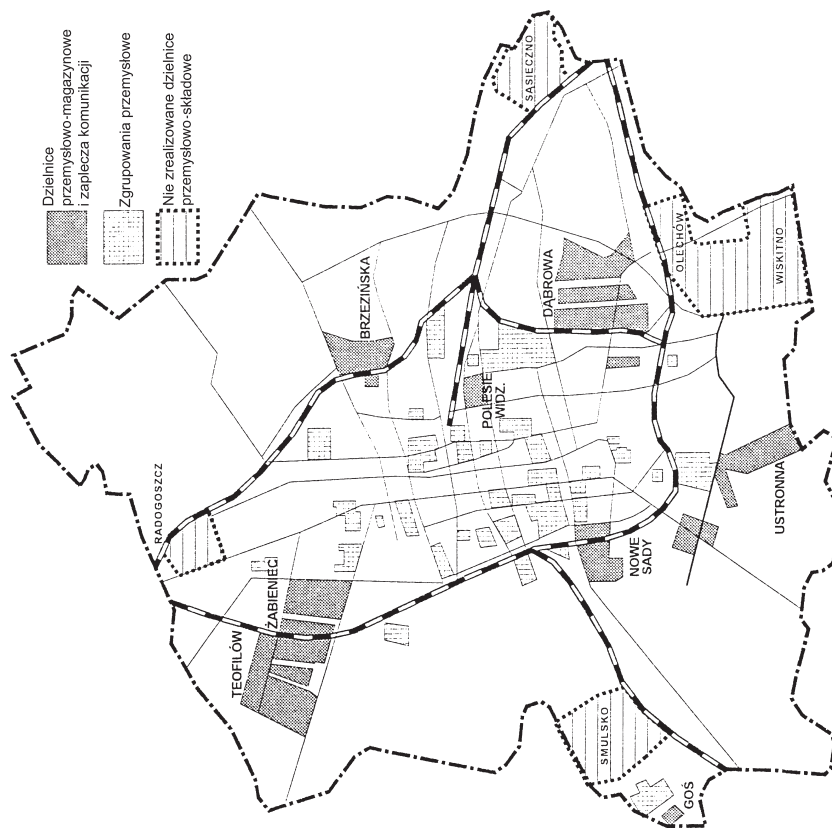
Prowadzone w różnych miastach Polski badania przekształceń zachodzących w przestrzennej strukturze użytkowania terenów wskazują, że następuje stopniowa zmiana zagospodarowania nieefektywnie dotąd użytkowanej części terenów przemysłowych. Liczne hurtownie i placówki handlu detalicznego pojawiły się na terenach zlikwidowanych zakładów przemysłowych lub na terenach zakładów funkcjonujących, które dążą do bardziej efektywnego wykorzystania zajmowanych terenów i budynków.

Ze względu na skalę problemu i ilość starych terenów przemysłowych, jednym z najciekawszych i najszerzej badanych obszarów pozwalających na obserwację procesu przemian przestrzennych jest Łódź (rys. 26). Należy podkreślić, że ze względów ekonomicznych przemysł jest zainteresowany pozbyciem się dużej części zajmowanych terenów lub ich efektywnym wykorzystaniem. Badania przeprowadzone przez S. Liszewskiego²⁵ w 80 zakładach przemysłowych Łodzi wykazały, że posiadają one nadwyżkę ponad 200 ha terenu i ponad 500 tys. m² zbędnej powierzchni biurowej, i chciałyby te nadwyżki wydzierżawić. Analiza zagospodarowania terenów przemysłowych Łodzi w roku 1998 wykazała, że w latach dziewięćdziesiątych na terenach przemysłowych nastąpiły istotne zmiany funkcjonalne²⁶. Zaobserwowano postępujący proces wypierania funkcji przemysłowej przez funkcje usługowe. Proces ten jest najsilniejszy na obszarach w pobliżu centrum miasta. Wraz z oddalaniem się od centrum presja funkcji usługowych staje się coraz słabsza. Produkcyjny charakter zachowują młodsze tereny przemysłowe (powstałe w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych), znajdujące się w strefie położonej najdalej od centrum. W nowszych dzielnicach przemysłowych zmieniają się użytkownicy, jednak bez zmiany przemysłowej funkcji terenu.

Generalnie w wyniku wspomnianych wyżej badań wykazano, że tempo i zakres zmian w użytkowaniu terenów przemysłowych zależy od położenia terenu w strukturze przestrzennej miasta. Najszybciej zmienia się użytkowanie terenów przemysłowych rozproszonych w centralnych obszarach. Wyprowadzanie funkcji przemysłowych z centrów miast polskich należy uznać za proces prawidłowy i pożądany.

²⁵ S. Liszewski, *Przemiany funkcjonalne i przestrzenne terenów przemysłowych Łodzi*, „Zeszyty IGiPZ PAN” 1997, nr 46: *Aglomeracje miejskie...* s. 33.

²⁶ E. Marczyńska-Witczak, E. Szafrńska, *Tereny przemysłowe w przestrzeni miasta i ich przekształcenia*. W: *Spółeczno-ekonomiczne problemy aglomeracji łódzkiej*, red. W. Michalski, Łódź 1999, s. 67.



Rys. 26. Tereny przemysłowe w Łodzi (stan z 1997 r.)
 Źródło: Szafranska E., 2000.

Wraz z ograniczaniem obecności przemysłu w centrach największych aglomeracji następuje jego rozwój na terenie niektórych stref podmiejskich. W trakcie badań przeprowadzonych w latach dziewięćdziesiątych w Poznaniu zaobserwowano trzy formy ekspansji przemysłu do strefy podmiejskiej²⁷:

- przenoszenie się istniejących na obszarze śródmieścia zakładów przemysłowych do gmin podmiejskich. Przedsiębiorstwo wykupuje teren w gminie i po zbudowaniu nowych obiektów pod miastem likwiduje stary zakład w centrum, zwalniając miejsce dla innych funkcji,
- budowa zupełnie nowych zakładów na terenach strefy podmiejskiej, w „szczerym polu” (czyli *green-fields*),
- inplantacja nowego przedsiębiorstwa na teren zakładu istniejącego, co zwykle wiąże się z przebudową starych lub budową nowych obiektów przemysłowych.

Wyprowadzanie uciążliwej produkcji z centrum może prowadzić do deglomeracji przemysłu, który przenosi się do innych ośrodków. Wspomina o tym M. Slenczek omawiając przykład Wrocławia i filii wrocławskich zakładów przemysłowych, które powstały w okolicznych ośrodkach, gdzie odegrały rolę aktywizującą i zmieniającą strukturę społeczno-zawodową ludności²⁸.

Przykład Łodzi wskazuje też, że w niektórych starych ośrodkach przemysłowych restrukturyzacja przemysłu przybiera formę dezindustrializacji. Przestrzenne skutki tego procesu objawiają się w postaci niezagospodarowanych przez dłuższy czas terenów i zabudowań opuszczonych przez przemysł. Dynamika opisywanych przemian spowodowała, że nastąpiło wyraźne ograniczenie powierzchni zajętych przez przemysł. W okresie 1988–1996 powierzchnia terenów przemysłowych w tzw. strefie wewnętrznej Łodzi zmniejszyła się o 24%²⁹. Przekształcenia terenów przemysłowych obserwowane są również w innych miastach.

Jak wskazano w rozważaniach na temat rewitalizacji terenów poprzemysłowych, przemiany struktury funkcjonalnej i przestrzennej starych terenów produkcyjnych w większej skali wymagają opracowania i realizacji określonego programu, a także organizacyjnego i finansowego zaangażowania władz różnych szczebli. Przykładem realizacji dużego projektu rewitalizacji terenów po-

²⁷ R. Matykowski, A. Tobolska, *Tendencje lokalizacyjne i funkcjonowanie przedsiębiorstw przemysłowych w Poznaniu i jego strefie podmiejskiej w warunkach transformacji*. W: *Procesy społeczno-gospodarcze w Polsce w końcu XX wieku*, red. J. Parysek, H. Rogacki, Poznań 2000, s. 193.

²⁸ M. Slenczek, op. cit., s. 91.

²⁹ M. Piech, *Przemiany przestrzenne i funkcjonalne terenów przemysłowych Łodzi w latach 1988–1996, XI Konwersatorium Wiedzy o Mieście „Zróżnicowanie przestrzenne struktur społeczno-przestrzennych w dużych miastach”*, Łódź 1999, s. 120.

przemysłowych jest zagospodarowanie terenów po byłych Krakowskich Zakładach Sodowych. Decyzja o likwidacji zakładu była spowodowana jego szczególną uciążliwością dla środowiska i zagrożeniami dla obszaru aglomeracji krakowskiej. Przyjęto tu rozwiązania organizacyjne nawiązujące do doświadczeń krajów zachodnioeuropejskich. Koncepcja przewidywała znalezienie inwestora strategicznego (został nim francuski koncern Carrefour) i utworzenie korporacji rozwojowej obszaru. Miasto opracowało miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów po byłych zakładach (rys. 27). W planie przewidziano utworzenie centrum handlowo-usługowego, obszarów sportowo-rekreacyjnych i kompleksów zieleni. Należy podkreślić, że działania te poprzedzone były rekultywacją terenów, obejmującą wyburzenia i demontaż obiektów i urządzeń produkcyjnych i zostały sfinansowane ze środków likwidowanego zakładu i środków funduszy ochrony środowiska. Oznacza to, że w ofercie promocyjnej przedstawianej potencjalnym inwestorom możliwe było pokazanie, że teren jest przygotowany do inwestycji, posiada jednego właściciela, posiada też plan zagospodarowania przestrzennego, a także ocenę przydatności terenu dla inwestycji³⁰.

Część zmian struktury użytkowania terenów dokonuje się żywiołowo. Jednym z wielu przykładów może być tzw. dzielnica przemysłowa Opola, która w wyniku lokalizacji na terenach przemysłowych dużych sklepów i licznych hurtowni zaczęła spełniać funkcje handlowo-usługowe. Formalnie (na planach) są to nadal tereny oznaczone jako przemysłowe, bo należą do przedsiębiorstw produkcyjnych, ale faktycznie spełniają już inne funkcje.

Analizy wskazują, że dynamika przekształceń terenów przemysłowych była by jeszcze większa, gdyby proces ten nie napotykał barier, głównie o charakterze prawnym i ekonomicznym. Omawiając ograniczenia hamujące proces przekształceń terenów poprzemysłowych w Polsce, B. Domański wyróżnia w tym zakresie następujące rodzaje barier³¹:

- Konflikt celów podmiotów zaangażowanych w przekształceniu. Właściciele lub dysponenti terenu i nieruchomości traktują je jak towar, natomiast władze samorządowe preferują zwykle przeznaczanie terenu na cele użyteczności publicznej.
- Działania właścicieli lub użytkowników terenu nie wynikające z szerszej koncepcji zagospodarowania całości terenów. Niekorzystne skutki przynosi

³⁰ I. Batkowska, K. Głanowski, A. Matuszko, K. Pawłowska, *Realizacja polityki...*

³¹ B. Domański, *Tereny poprzemysłowe w miastach polskich – kierunki i bariery przekształceń*. W: *Miasto postsocjalistyczne, organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany*, XIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź 2000, s. 141.



zbyt długie przetrzymywanie terenów i związane z tym pogłębienie ich degradacji technicznej. Podobnie szkodliwe są również przypadkowe decyzje o sprzedaży niewielkich części terenu różnym użytkownikom.

- Ograniczone możliwości władz lokalnych, wynikające z niedostatecznych środków finansowych, braku informacji, niewielkich doświadczeń i kompetencji.
- Ograniczenia wynikające z cech przekształcanych terenów, takie jak: nieuregulowane stosunki własnościowe, ograniczenia konserwatorskie, problemy ekologiczne, mała dostępność komunikacyjna i inne.
- Poza terenami o wyjątkowo atrakcyjnej lokalizacji barierą przekształceń jest często niska konkurencyjność terenu przemysłowego w stosunku do obszarów niezabudowanych, które zwykle są znacznie łatwiejsze do zagospodarowania, gdyż nie wymagają wyburzeń czy rekultywacji.

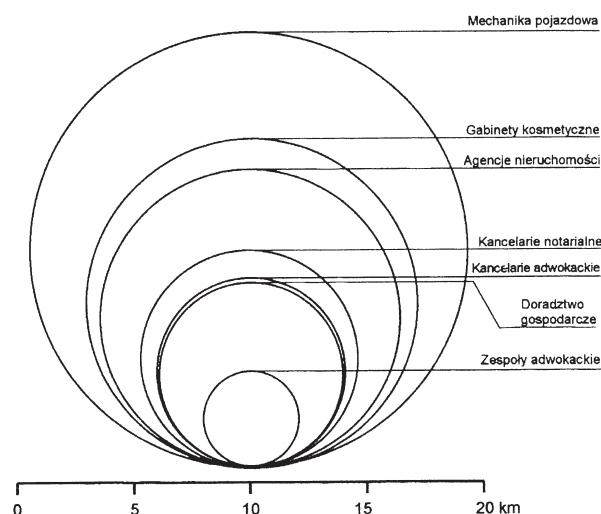
7.3. Strefy usług na obszarze miasta

Funkcje usługowe obejmują szeroki zakres różnorodnych działalności. Ich rozmieszczenie w przestrzeni miasta związane jest z zadaniami jakie pełnią i warunkami niezbędnymi do ich funkcjonowania. Poszczególne rodzaje usług charakteryzują się bardzo zróżnicowanym stopniem rozproszenia w przestrzeni miasta. Przykładu takiego zróżnicowania dostarczają badania lokalizacji wybranych rodzajów usług na terenie Warszawy, w świetle których takie rodzaje działalności jak usługi prawne czy doradztwo gospodarcze charakteryzują się szczególną skłonnością do koncentracji, natomiast przykładem usług, które cechuje tendencja do rozproszenia i lokalizacja peryferyjna jest mechanika pojazdowa (rys. 28)³².

Lokalizacja usług handlowych. Lokalizacja handlu, gastronomii, a także usług rzemieślniczych związana jest z możliwością pozyskania klientów. Zależnie od swej specjalizacji różne placówki handlowe i usługowe wymagają różnej liczby klientów niezbędnej do zapewnienia ekonomicznej opłacalności. Na lokalizację usług handlowych ma wpływ częstotliwość korzystania z poszczególnych placówek. Z tego punktu widzenia wyróżnić można jednostki handlowe, które odwiedza się codziennie, inne – średnio raz w tygodniu, jeszcze inne raz w miesiącu lub okazjonalnie. Dla utrzymania się placówki sprzedającej towary i świadczącej usługi, które są potrzebne najczęściej (każdego dnia), wystarczy zbiorowość osiedla lub jednej ulicy. Usługi potrzebne rzadziej muszą lokalizo-

³² W. Wilk, *Czynniki lokalizacji i rozmieszczenie wybranych usług w Warszawie*, Warszawa 2001, s. 114.

wać się w centrach wyższego rzędu, obsługujących mieszkańców całej dzielnicy. Szereg placówek ma charakter ogólnomiejski i preferuje lokalizację w centralnym ośrodku usługowym miasta.



Rys. 28. Okręgi rozproszenia zakładów wybranych rodzajów usług w Warszawie w 1996 r.
Źródło: Wilk W., 2001.

Wiele zależy od poziomu życia i zamożności obsługiwanej populacji. Ogólny wzrost dochodów pociąga za sobą upowszechnienie różnego rodzaju usług, z których wcześniej korzystała jedynie wąska grupa najbogatszych konsumentów. W tej sytuacji modyfikacja struktury konsumpcji wywołuje zmianę przestrzennego rozmieszczenia placówek oferujących określone dobra lub usługi.

Z punktu widzenia przestrzennego, cechą działalności handlowej jest tendencja do grupowania się. Pojedynczo (w pobliżu miejsc zamieszkania klientów) funkcjonować mogą, wspomniane wyżej, placówki oferujące towary kupowane codziennie (np. małe sklepy spożywcze). Placówki oferujące towary zakupywane okazjonalnie nie mogą występować w izolacji, co powoduje powstawanie koncentracji sklepów o różnych specjalnościach. Liczba i różnorodność placówek skoncentrowanych w jednej strefie wpływa na jej atrakcyjność i zdolność do przyciągania większej liczby klientów.

Tradycyjnie, w dawnych miastach, handel oraz usługi rzemieślnicze lokalizowane były w centrach miast. Specjalizacją przedmieść były m.in. dziedziny związane z komunikacją: zajazdy, restauracje, stajnie itp. Śladem specjalizacji poszczególnych ulic w zakresie handlu i usług są pozostałe do dziś nazwy tych ulic w średniowiecznych centrach miast.

Współcześnie centrum nadal pozostaje główną strefą handlu w mieście³³. Jest ono najważniejszym obszarem koncentracji handlu i usług, z których znaczna część ma unikatowy charakter. Na obszarze centrum działalność handlowa przeplata się z funkcjami administracyjnymi i usługami finansowymi oraz obsługą biznesu. W niektórych szczególnie dużych miastach istnieje podział na centrum handlowo-rozrywkowe i centrum biznesowe.

Poza głównym centrum handlowym na obszarze większych miast powstają koncentracje handlu niższego rzędu:

- centra dzielnicowe – powstające zwykle przy głównych skrzyżowaniach dróg i przy stacjach komunikacji zbiorowej zapewniającej połączenie dzielnicy z głównym centrum,
- ośrodki handlowe drugiego rzędu – to również centra dawnych miasteczek, które znalazły się w obrębie aglomeracji,
- strefy handlu występujące też w formie pasm ciągnących się wzdłuż głównych arterii wylotowych.

Do najniższych szczebli koncentracji handlu należą ośrodki na poziomie osiedla oraz ośrodki sąsiedzkie znajdujące się w pobliżu miejsc zamieszkania i oferujące jedynie podstawowe dobra i usługi.

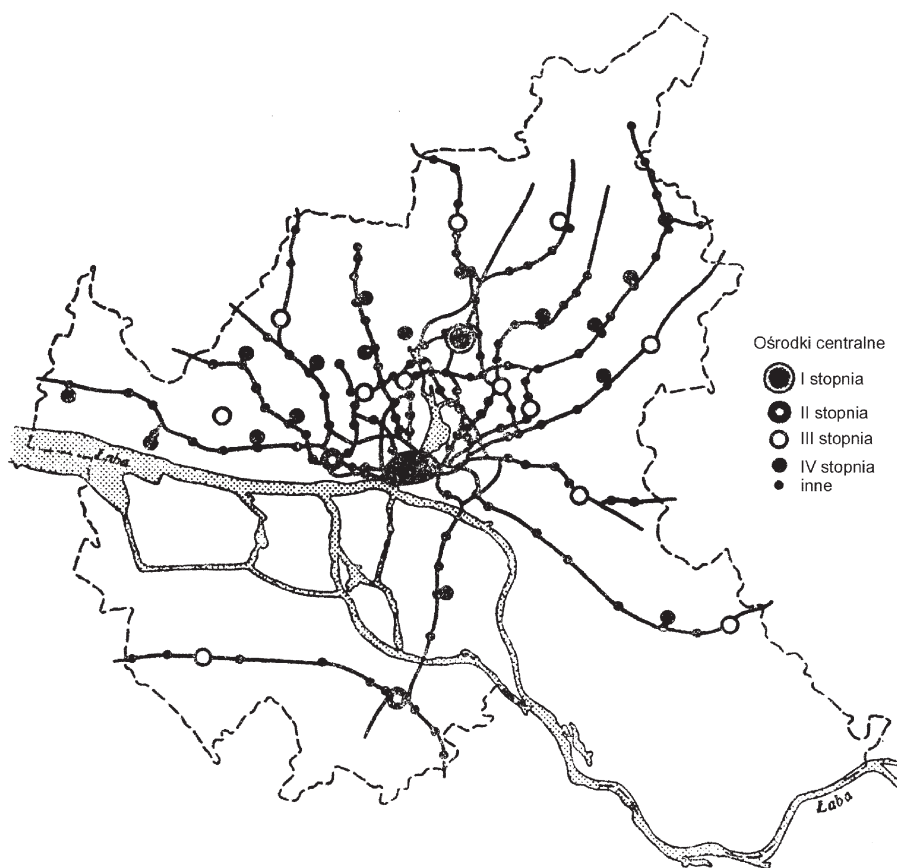
Taki wielostopniowy, hierarchiczny układ ośrodków handlowo-usługowych wykształcił się przede wszystkim w dużych aglomeracjach. W największych miastach wyróżnia się nawet cztery szczeble centrów usługowych (rys. 29). Obok centrum ogólnomiejskiego są to: ośrodek drugiego stopnia – obsługujący dużą dzielnicę (200–400 tys. mieszkańców), ośrodek trzeciego stopnia – obsługujący mniejszą dzielnicę (20–40 tys.) i ośrodek czwartego stopnia zaspokajający podstawowe potrzeby mieszkańców małego osiedla³⁴. Strukturę hierarchiczną stosować można zarówno w miastach o układzie koncentrycznym, jak i pasmowym. Jak zaznacza J. Regulski, według podobnej struktury starano się kształtować system usług w miastach w Polsce w okresie powojennym. Należy jednak podkreślić, że układy hierarchiczne w rozmieszczeniu usług nie mogą być ściśle przestrzegane, ponieważ istnieje pewna grupa usług o wyrażnie ogólnomiejskim charakterze, które z różnych względów nie mogą lub nie powinny być lokalizowane w centrum, np. duże szpitale, kampusy uniwersyteckie i in.

Stosunkowo nowym zjawiskiem jest pojawienie się dużych ośrodków handlowych w strefach peryferyjnych poza terenami zabudowanymi. Ośrodki te nie muszą mieć charakteru centrów dzielnicowych, a ich klientami są mieszkańcy przybywający z całego terenu miasta. Podmiejskie centra handlowe rozbudo-

³³ Zagadnienie centrum miasta, jego funkcje i kryteria wyróżniania omówiono w rozdziale 5.

³⁴ S. Dziadek, *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*, Warszawa 1991.

wują się na dużej powierzchni, korzystając z niższych cen gruntu. Obok hipermarketów, lokalizują się ośrodki sprzedaży wymagające dużej powierzchni – pawilony z meblami, artykułami związanymi z budową i urządzeniem domu, ze sprzętem ogrodniczym, salony samochodowe. Obok wielkopowierzchniowych hal sprzedaży tworzy się galerie mniejszych sklepów nawiązujące do wyglądu tradycyjnej ulicy handlowej. Funkcji handlowej owych centrów w coraz szerszym zakresie towarzyszy gastronomia oraz instytucje rozrywkowe. Podmiejskie centra handlowe powstają w pobliżu węzłów autostradowych i dróg szybkiego ruchu. Przykłady nowych lokalizacji tego typu w wielu krajach wskazują, że jest to forma, która w chwili obecnej charakteryzuje się dużą dynamiką rozwoju.



Rys. 29. Czterostopniowy system ośrodków handlowo-usługowych w korelacji z układem szybkiej kolei miejskiej
Źródło: Dziadek S., 1991.

Wśród przyczyn tak dynamicznego rozwoju podmiejskich centrów handlowych wymienić można:

- rosnące potrzeby instytucji handlowych w zakresie powierzchni sprzedaży i brak możliwości ich zaspokojenia na terenie centrum miasta (ograniczona powierzchnia i wysokie ceny gruntu),
- upowszechnienie samochodu, co oznacza możliwość pokonania większego dystansu w celu dokonania zakupów oraz łatwość przewiezienia większej ilości zakupionego towaru,
- niedostosowanie tradycyjnych centrów do potrzeb zmotoryzowanych klientów,
- powszechne zastosowanie lodówek i zamrażarek, pozwalających na długie przechowywanie żywności.

Możliwość zapakowania większej ilości artykułów żywnościowych zakupionych w wielkim hipermarkecie bezpośrednio do bagażnika swojego samochodu i następnie przechowywania ich w domu pozwala na dokonywanie dużych zakupów raz w tygodniu lub rzadziej.

Wielkie ośrodki handlowo-usługowe zlokalizowane na peryferiach stały się konkurencyjnym w stosunku do centrum miasta biegunem handlu. Powoduje to występujące w wielu krajach konflikty między tradycyjnym handlem a sieciami podmiejskich supermarketów. Konflikty te pojawiły się również w Polsce, gdzie jest to równocześnie konfrontacja rodzimego drobnego handlu z handlem reprezentującym kapitał zagraniczny. Konkurencja między centrum i peryferiami rozwiązywana jest w różny sposób. Duże firmy handlowe przyjmują często zasadę posiadania wielu lokalizacji. Placówka w centrum, będąca rodzajem witriny, i placówka na peryferiach jako miejsce robienia zakupów.

Szczególnym rodzajem obszarów handlowych w mieście są targowiska. Ten rodzaj miejsca wymiany towarowej funkcjonuje w wielu regionach świata. W dawnych czasach targ stawał się niejednokrotnie początkiem rozwoju miasta. Współcześnie w miastach europejskich istnieją targi kwiatów, owoców i innych artykułów. Organizowane są targi „staroci”, a także okolicznościowe jarmarki nawiązujące do dawnych tradycji handlu w mieście i służąceżywieniu jego centralnych części. W dużych ośrodkach targowiska na wolnym powietrzu przekształciły się w hale. W miastach amerykańskich praktycznie nastąpił zanik tej formy handlu, którą obecnie w niektórych dzielnicach próbuje się odtwarzać. W krajach Europy Środkowej i Wschodniej w pierwszych latach transformacji systemu gospodarczego na wielką skalę rozwinął się handel bazarowy. Bazary powstawały w okresie kiedy funkcjonowały już zasady gospodarki rynkowej, a nie rozwinęły się jeszcze struktury handlu typowe dla krajów zachodnioeuropejskich. Takie miejsca jak Stadion Dziesięciolecia w Warszawie czy bazy

w miejscowościach przygranicznych stały się terenem handlu międzynarodowego na znaczną skalę. Wraz z rozwijaniem się rynkowego systemu gospodarki w Polsce rola handlu bazarowego zmalała. Niemniej place targowe, na których handluje się nie tylko artykułami spożywczymi, ale także odzieżą, obuwiem i artykułami przemysłowymi są trwałym elementem handlu w polskich miastach. Obserwuje się dążenia władz miejskich do przenoszenia placów targowych i bazarów z centralnych, reprezentacyjnych części miast w miejsca mniej eksponowane. Dążenia te natrafiają często na silny opór ze strony właścicieli zlokalizowanych na placach targowych stoisk i pawilonów.

W miastach krajów rozwijających się rozmieszczenie działalności handlowej przybiera różne formy³⁵. W krajach Ameryki Łacińskiej formy i lokalizacje handlu mają nowoczesny charakter i są podobne do modelu krajów wysoko rozwiniętych. W krajach Azji i Afryki nowoczesne centra handlowe służyły początkowo wyłącznie populacji europejskiej, dziś korzystają z nich również zamożniejsi członkowie miejscowych społeczności i ludzie przyjezdni. W największych miastach z centrum handlowo-usługowego wyodrębniają się na wzór zachodni dzielnice biznesu (Bombaj w Indiach, Abidżan na Wybrzeżu Kości Słoniowej, Casablanca w Maroku). Pojawiają się czasem drugorzędne, dzielnicowe centra handlowe dla klientów o europejskich gustach, są również przykłady wielkopowierzchniowych sklepów peryferyjnych (Algier).

Podstawowym obszarem handlu w mieście arabskim jest suk, stanowiący mieszaninę sklepików i warsztatów, w których mieszkańcy mogą zaopatrzyć się w dobra codzienne i okazjonalne. W miastach masowo odwiedzanych przez turystów ważną funkcją suku jest handel pamiątkami. Mniej cenione i bardziej codzienne produkty znajdują się w bocznych uliczkach.

W miastach Indii występują pewne formy koncentracji handlu. Bazar zajmuje jedną ulicę lub dzielnicę, gdzie koncentruje się handel miasta. Czasem występują wyspecjalizowane „ulice” lub „rynki”, gromadzące pod jednym dachem kilkanaście małych sklepików.

W miastach tropikalnej Afryki głównym miejscem wymiany jest targ (rynek) znajdujący się pod gołym niebem lub w hali. Targowisko składa się z licznych straganów i sklepików (często będących własnością kupców libańskich, chińskich lub indyjskich). W największych miastach może być kilkadziesiąt tego typu targowisk. Ponadto wszędzie znajdują się małe stoiska, gdzie często kupuje się na sztuki, bowiem dochody mieszkańców są na ogół bardzo niskie. Ogólnie miasta krajów afrykańskich charakteryzują się znacznym rozproszaniem

³⁵ P. Laborde, op. cit.

handlu. Np. w Kinszasie 1 handlowiec przypada na 60 rodzin, a mikrohandel na 6–8 rodzin.

Lokalizacja funkcji administracyjnych. Do obiektów związanych z funkcją administracyjną należą siedziby władz różnych szczebli, których obecność zależy od roli pełnionej przez miasto w strukturze administracyjnej kraju. Obiekty funkcji zarządczej są dla miasta bardzo ważne, gdyż symbolizują władzę, a ich lokalizacja i architektura ma zwykle reprezentacyjny charakter. W dawnych miastach obiektem symbolizującym władzę był zamek, czasem siedziba władz kościelnych. Obiektem władz miejskich był i na ogół pozostał ratusz, położony w centralnym miejscu dawnego miasta.

W późniejszym okresie, szczególnie w miastach pełniących rolę stolicy kraju, a także prowincji lub regionu powstały budynki parlamentów (krajowych lub regionalnych), pałace prezydenckie, kapitoły (w stolicach stanów USA), pałace sprawiedliwości, gmachy ministerstw i wiele innych. Wokół budynków reprezentacyjnych powstają inne obiekty, co powoduje powstanie większych stref z dominacją funkcji administracyjnej. Ze względu na brak innych funkcji strefy te zamierają w godzinach wieczornych i pod koniec tygodnia. Terenem lokalizacji obiektów stanowiących siedzibę władzy i administracji jest przede wszystkim centrum miasta. W większych miastach funkcje administracyjne niższego szczebla związane z obsługą poszczególnych części miasta zlokalizowane są w ośrodkach dzielnicowych.

Lokalizacja hoteli w mieście charakteryzuje się również określonymi prawidłowościami. Wyróżnia się kilka zasadniczych typów lokalizacji hoteli, co jest uwarunkowane cenami ziemi, dostępnością komunikacyjną, bliskością najważniejszych atrakcji turystycznych i innymi czynnikami. Na terenie miast dostrzec można następujące rejony koncentracji hoteli³⁶:

- w pobliżu miejsc targowych i bram do historycznego centrum,
- niedaleko głównych atrakcji turystycznych miasta,
- w rejonie dworców kolejowych i głównych dróg wyjazdowych z miasta,
- wzdłuż ważniejszych dróg dojazdowych poza centralną częścią miasta,
- średniej wielkości hotele, w rejonach o wysokich walorach środowiska,
- nowoczesne hotele w strefie przejściowej miasta (otoczenie centrum),
- duże nowoczesne hotele na przedmieściach wzdłuż autostrad i w sąsiedztwie portów lotniczych.

W byłych krajach socjalistycznych (Polska, Czechy, Węgry, NRD) hotele zlokalizowane są również w dzielnicach mieszkaniowych i przemysłowych. Są

³⁶ A. Kowalczyk, *Geografia hotelarstwa*, Łódź 2001, s. 259.

to dawne hotele pracownicze, które w warunkach transformacji stały się hotelami powszechnie dostępnymi.

Lokalizacja instytucji zarządzania i obsługi biznesu. W wielkich aglomeracjach siedziby zarządów firm, banków, towarzystw ubezpieczeniowych tworzą koncentracje zlokalizowane często w nowoczesnych wieżowcach, oferujących wielkie powierzchnie biurowe. Zgrupowania obiektów związane z zarządzaniem biznesem powstają w centrum miasta lub w tworzonych od podstaw dzielnicach biznesu, zlokalizowanych poza tradycyjnym obszarem centrum (La Defence w Paryżu lub Docklands w Londynie). Jak już zaznaczono, władze wielu dużych miast starają się zmienić monofunkcyjny charakter stref administracji i biznesu, próbując wprowadzić do nich stałych mieszkańców. Zarówno paryska dzielnica La Defence, jak i londyński Barbican lub Docklands łączą funkcje związane z obsługą biznesu z funkcjami mieszkaniowymi, handlowymi i kulturalnymi.

Lokalizacja usług w zakresie kształcenia na poziomie wyższym. W miastach europejskich posiadających tradycje kształcenia uniwersyteckiego sięgające średniowiecza, budynki uniwersyteckie zlokalizowane są w centrum miasta. Dotyczy to również głównych ośrodków akademickich w Polsce. Są to nie tylko stare budynki uniwersyteckie, ale również nowe siedziby uczelni zlokalizowane w centrum dla podkreślenia więzi z miastem. Np. w Tours nowy centralny kompleks uniwersytecki zbudowano w bezpośrednim sąsiedztwie średniowiecznego rynku. Koncentracje obiektów akademickich w centralnych częściach miast tworzą sektory lub całe dzielnice uniwersyteckie (np. Dzielnica Łacińska w Paryżu). W Krakowie, Wrocławiu i kilku innych ośrodkach w Polsce wyróżnić można fragmenty centrum o wyraźnej dominacji funkcji edukacyjnej. Obecność uczelni na terenach śródmiejskich miast w Polsce utrwała się w wyniku przejmowania starych budynków, przy jednoczesnym braku środków i możliwości budowy dużych kompleksów uniwersyteckich poza miastem.

Innym typowym miejscem uniwersytetu w strukturze przestrzennej miasta jest lokalizacja na peryferiach. Ten typ lokalizacji występuje powszechnie w Stanach Zjednoczonych, gdzie campusy uniwersyteckie stanowią wyodrębnione, odpowiednio zaplanowane strefy poza obszarem miasta. Należy podkreślić, że w warunkach miasta amerykańskiego, gdy centrum nie reprezentuje takich wartości i atrakcji jak w krajach europejskich, campus uniwersytecki spełniać może szereg funkcji o charakterze kulturalnym lub rekreacyjnym na rzecz całego miasta.

W przypadku usług w zakresie **ochrony zdrowia** wyróżnić można następujące typy lokalizacji w mieście:

- stare szpitale w centrum miasta,
- nowe wielkie kompleksy medyczne zlokalizowane na obszarach peryferyjnych,
- podstawowe usługi medyczne zlokalizowane bliżej miejsc zamieszkania, w ośrodkach dzielnicowych.

8. STREFA PODMIEJSKA I JEJ ROZWÓJ

8.1. Pojęcie strefy podmiejskiej

Procesy urbanizacji i szybkie powiększanie się obszarów miast spowodowały wytworzenie się **strefy przejściowej** (na obrzeżach rozwijającego się miasta). W strefie tej przenikają się **formy i funkcje** typowe zarówno dla miasta, jak i dla wsi. Powszechnie uważa się, że strefa podmiejska to obszar położony w bezpośrednim sąsiedztwie miasta, w różnoraki sposób związany z miastem i w wyniku tych powiązań systematycznie przekształcany¹.

Tereny otaczające miasto określane są różnymi terminami, np. *strefa zurbanizowana*, *zaplecze miasta*, *obszar peryferyjny* itp.

Precyzyjne zdefiniowanie strefy podmiejskiej nasuwa szereg trudności, stąd w literaturze przedmiotu spotkać można różnorodne definicje tego pojęcia². Pragnąc przybliżyć istotę strefy podmiejskiej, L. Straszewicz wyszczególnił cechy terenów, które określane są jako strefa podmiejska, a także zaproponował jej kryteria³. Tereny traktowane jako strefa podmiejska charakteryzują się tym, że:

- są związane z miastem w ten sposób, że tworzą jeden system i są integralną częścią zespołu miejskiego,
- rozwijają się dzięki wpływom miasta,
- spełniają określone funkcje, bez których miasto nie mogłoby się rozwijać, a nawet istnieć,
- posiadają na swym terenie miasta i osiedla satelitarne zamieszkałe przez ludzi pracujących i uczących się w mieście.

¹ S. Liszewski, *Użytkowanie ziemi jako kryterium strefy podmiejskiej*, „Acta Universitatis Lodzensis” 1985, Folia Geographica 5: *Pojęcia i metody badań strefy podmiejskiej*, s. 75.

² W latach 1980–1983, Instytut Geografii Ekonomicznej i Organizacji Przestrzeni Uniwersytetu Łódzkiego zorganizował trzy konferencje poświęcone problemom strefy podmiejskiej i metodom jej badania. Dorobek tych konferencji przez następne lata stanowił podstawę badań i dyskusji na temat strefy podmiejskiej.

³ L. Straszewicz, *Strefa podmiejska. Pojęcia i definicje*, „Acta Universitatis Lodzensis” 1985, Folia Geographica 5:..., s. 10.

Formułując kryteria strefy podmiejskiej, wspomniany autor stwierdza też, że pojęcie strefy podmiejskiej należy łączyć z dużym miastem. Jest to teren bezpośrednio otaczający lub przylegający do miasta (leżący w jego granicach administracyjnych lub poza nimi). Strefa podmiejska jest to teren organicznie związany z miastem. Terenów, które otaczają miasto, lecz nie mają organicznych związków z miastem nie należy uważać za strefę podmiejską. Według L. Straszewicza strefa podmiejska powinna mieć charakter ciągły, dlatego nie zalicza do niej terenów powiązanych z miastem, lecz położonych poza zwartym terenem strefy.

Definiując strefę podmiejską, S. Liszewski określa ją jako zorganizowaną część przestrzeni geograficznej, która przylega do terenów zainwestowania miasta centralnego. Dochodzi w niej do wzajemnego przenikania form i treści charakterystycznych zarówno dla miast, jak i dla wsi. Jest ona przestrzenią wielofunkcyjną, a liczba i charakter występujących funkcji uzależnione są od stadium rozwoju i struktury funkcjonalnej miasta, które ją tworzy, a ona je uzupełnia⁴.

Istotne kontrowersje pojawiają się, kiedy chcemy bardziej precyzyjnie określić, który konkretnie obszar jest strefą podmiejską, gdy chcemy wskazać na jej granice i dokonać delimitacji tej strefy. Różnice w sposobie rozumienia i określania zasięgu strefy podmiejskiej wynikają z celu, któremu służyć ma takie określenie. Na podstawie badań prowadzonych w okresie powojennym wyróżnić można dwa najczęściej występujące kierunki myślenia o strefie podmiejskiej, które wiązały się z różnymi kryteriami jej delimitacji. Pierwsze podejście tradycyjnie traktuje strefę podmiejską jako wyraz rozprzestrzeniania się procesów urbanizacji. Natomiast drugie podejście bazuje na pojęciu strefy podmiejskiej jako obszaru pełniącego określone funkcje na rzecz miasta.

8.2. Strefa podmiejska jako obszar przejściowy między wsią a miastem

W strefach podmiejskich szczególnie intensywnie zachodzą procesy określone jako semiurbanizacja⁵ lub urbanizacja wsi. Takimi terminami w literaturze przedmiotu określa się przejawy procesu urbanizacji w sferze przestrzennej, za-

⁴ S. Liszewski, *Strefa podmiejska jako przedmiot badań geograficznych. Próba syntezy*, „Przegląd Geograficzny” 1987, z. 1–2,

⁵ Termin semiurbanizacja wprowadził S. Golachowski, określając w ten sposób zmiany społeczno-gospodarcze i morfologiczne wsi nie prowadzące do pełnej urbanizacji. Patrz: S. Golachowski, *Urbanizacja wsi w województwie opolskim*. W: *Problemy ewolucji układów osadniczych na tle procesów osadniczych w Polsce, Materiały i Studia Międzyuczelnianego Zakładu Podstawowych Problemów Architektury, Urbanistyki i Budownictwa*, 5, Warszawa 1966, s. 45–66.

wodowej i kulturowej na terenach wiejskich, bez zmiany formalnego statusu tych terenów⁶.

W pierwszym podejściu jako główną cechę strefy podmiejskiej traktuje się wówczas jej miejsko-wiejski charakter, jej przejściowość, a głównym kryterium jej wyróżniania jest stopień zaawansowania procesów urbanizacyjnych. „Przejściowość” strefy podmiejskiej analizuje się przede wszystkim w aspekcie przestrzennym i w aspekcie społecznym. Konkretnie badania w tym zakresie koncentrowały się głównie na:

- zmianach użytkowania ziemi,
- wzroście zaludnienia i cechach demograficznych ludności,
- przeobrażeniach społecznych.

Użytkowanie ziemi należy do podstawowych kryteriów delimitacji strefy podmiejskiej. Podstawą metody delimitacji strefy podmiejskiej zaproponowanej przez S. Liszewskiego była analiza przemian zagospodarowania strefy⁷. W metodzie tej dla wyznaczenia i określenia stopnia rozwoju terenów tworzących strefę podmiejską wybrano osiem następujących cech:

Cechy charakteryzujące organizację terenu

- wielkość działki
- gęstość sieci dróg i ulic

Cechy charakteryzujące zagospodarowanie terenu

- intensywność poziomu użytkowania ziemi
- gęstość zabudowy

Cechy opisujące funkcję terenu

- kierunek użytkowania ziemi
- ilość form użytkowania ziemi
- wielkość terenów zieleni i rekreacji
- wielkość terenów intensywnych upraw podmiejskich

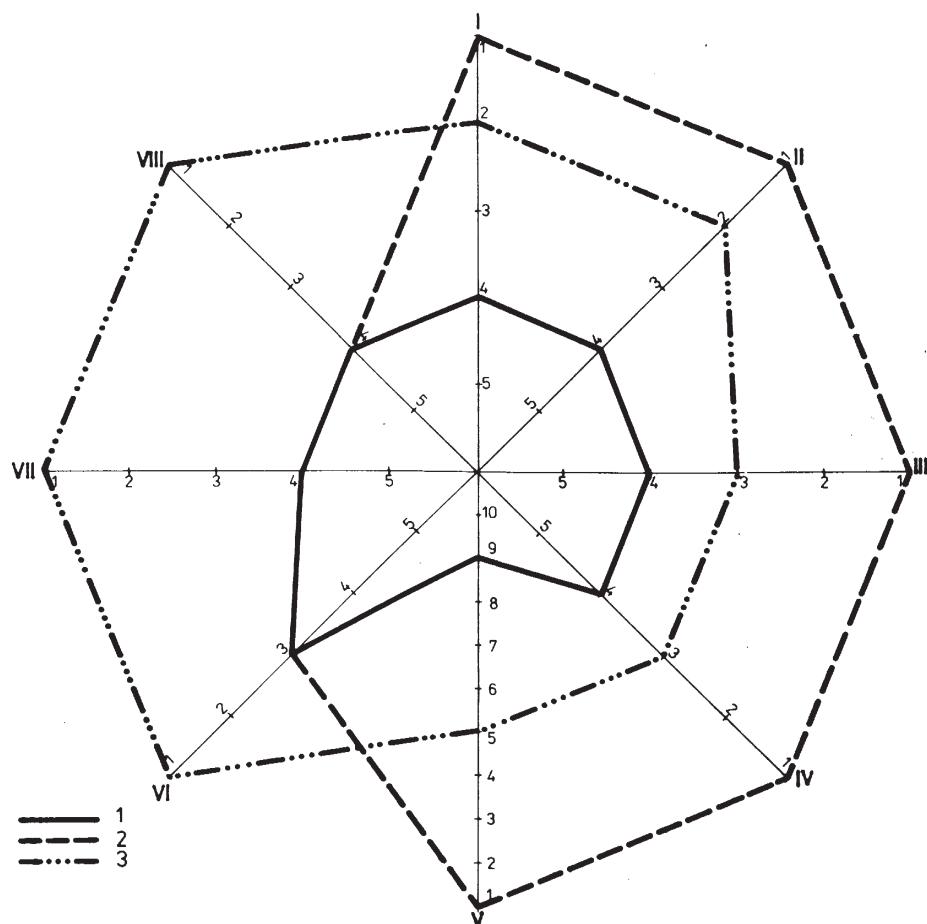
Każda z cech ilościowych posiadała pięć stopni (klas), którym przypisano odpowiednie wartości liczbowe. Rozpiętość między pierwszą a piątą klasą sięgała od wartości typowych dla obszarów miejskich do wartości charakteryzujących obszary rolnicze. Do określenia rodzaju badanego terenu S. Liszewski⁸ wykorzystał typogram ośmioramienny, w którym każda z osi reprezentuje jedną z branych pod uwagę cech (rys. 30). Osie zbiegają się w jednym punkcie, a każda z nich podzielona została na pięć klas (w przypadku jednej z cech przy-

⁶ Z. Mikołajewicz, *Urbanizacja wsi w województwie opolskim*, Opole 1973.

⁷ S. Liszewski, *Użytkowanie ziemi jako kryterium strefy podmiejskiej...*, s. 79–87.

⁸ Ibid.

jęto dziesięć klas). Na podstawie wartości przypisanych poszczególnym cechom wykreślono trzy teoretyczne typy wzorcowe charakterystyczne dla terenów wiejskich, miejskich i podmiejskich. Analiza kształtu i wielkości typogramu wykonanego dla określonego terenu pozwala na zakwalifikowanie go jako teren wiejski, miejski lub podmiejski.



Rys. 30. Określanie typu terenu na podstawie ośmiu cech.

Oznaczenia na rysunku:

Typy terenu: 1-teren wiejski, 2-teren miejski, 3- teren podmiejski

Cechy terenu: I- wielkość działki, II- gęstość sieci dróg, III- intensywność poziomego użytkowania ziemi, IV- gęstość zabudowy, V- kierunek użytkowania ziemi, VI- ilość form użytkowania ziemi, VII- wielkość terenów zieleni i rekreacji, VIII- wielkość terenów intensywnych upraw podmiejskich

Źródło: Liszewski S., 1985.

W przypadku pierwszych pięciu cech, wartości mieszczące się w środkowych klasach można traktować jako charakterystyczne dla terenów podmiejskich. W przypadku pozostałych cech (wyrażających pełnienie specyficznych funkcji przez strefę podmiejską) wartości charakterystyczne dla terenów podmiejskich nie mieszczą się w przedziale między miastem i wsią. Oznacza to, że z jednej strony cechą terenów podmiejskich jest przejściowość między miastem i wsią, ale jednocześnie pod pewnymi względami tereny te odznaczają się specyficznymi cechami.

Modele te mogą być użyteczne przy próbach zakwalifikowania poszczególnych fragmentów terenu do określonego typu i ocenie stopnia zaawansowania procesu przemian.

Inna grupa badań dotyczyła wyznaczania stref podmiejskich na podstawie cech demograficznych. Stwierdzono jednak, że charakterystyka demograficzna – dostarczając istotnych informacji o procesie rozwoju strefy podmiejskiej – może być traktowana jako wtórne, a nie pierwotne kryterium jej wyznaczania⁹. Badając przydatność czynników demograficznych, A. Jelonek analizuje następujące cechy jako mierniki pozwalające określać strefę podmiejską:

- stan ludności, a ściślej skalę i tempo zmian tego stanu (na podstawie badań dotyczących Krakowa wykazano, że wraz z rozwojem miasta zarówno na jego terenie, jak i na obrzeżach zachodzą znaczące zmiany stanu ludności i jego dynamiki),
- gęstość ludności (w tym przypadku problemem okazuje się określenie podstawowej jednostki przestrzennej, dla której będzie określana gęstość),
- rozmieszczenie ludności (ze względu na przestrzenną nieciągłość tej cechy jej analiza ma mniejszą użyteczność dla wyznaczania strefy podmiejskiej),
- ruch naturalny,
- migracje ludności,
- struktura demograficzna mieszkańców (szczególnie struktury płci oraz wieku),
- struktura społeczno-zawodowa (niezwykle użytecznym miernikiem i wskazówką dla delimitacji strefy podmiejskiej jest struktura zawodowa zawierająca m.in. informacje o ludności zawodowo czynnej w rolnictwie i poza rolnictwem i o strukturze pracujących według działów).

⁹ A. Jelonek, *O problemach demograficznych strefy podmiejskiej*, „Acta Universitatis Lodzensis” 1985, Folia Geographica 5:..., s. 327–336.

8.3. Strefa podmiejska jako obszar pełniący określone funkcje

Wśród funkcji, które strefa podmiejska spełnia na rzecz miasta wyróżnia się najczęściej: funkcję mieszkaniową, żywicielską, rekreacyjną, zaopatrzeniową, usługową oraz tzw. funkcje odciążające, np. przemysłowe, komunikacyjne, komunalne i in. Oznacza to, że miasto wraz ze strefą podmiejską tworzy integralną całość, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w procesie planowego zagospodarowania przestrzennego. Celem planowania przestrzennego jest w tym przypadku odpowiedni rozwój funkcji obszaru podmiejskiego dostosowany do potrzeb gospodarki i społeczności miasta. W planie strefa podmiejska stanowi więc obszar pewnego zbilansowania potrzeb miasta w zakresie pracy, wypoczynku, produkcji żywności i in.¹⁰

Głównymi zagadnieniami badawczymi w ramach funkcjonalnego podejścia do strefy podmiejskiej są:

- badanie układów przestrzenno-funkcjonalnych,
- badanie roli poszczególnych elementów układu,
- badanie związków między funkcjami,
- badanie zmienności funkcji.

Funkcje komunikacyjne. Rozwój komunikacji i łączności uważa się za zasadniczy czynnik umożliwiający zagospodarowanie obszarów podmiejskich. Dostępność komunikacyjna pozwala wyprowadzić poza centrum kolejne funkcje.

Z przykładu miast brytyjskich wynika, że¹¹ początkowo przedmieścia funkcjonowały bazując na linii tramwajowej, potem (w XX wieku) o rozwoju przestrzeni miasta decydowały autobusy, następnie wielką rolę odegrała kolej, a szczególnie metro (okres międzywojenny). Wzrost liczby samochodów prywatnych po II wojnie światowej stworzył nowe możliwości przestrzennego rozwoju miasta. Współcześnie rozwój sieci telefonicznej, a następnie techniki video oraz urządzeń do przetwarzania danych i oczywiście sieci łączności komputerowej pozwalają lokalizować zakłady przemysłowe na peryferiach, przy jednoczesnym umiejscowieniu gdzie indziej jednostek zarządzających.

¹⁰ W. Maik, *Charakterystyka strefy podmiejskiej*, „Acta Universitatis Lodziensis” 1985, Folia Geographica 5:..., s. 45.

¹¹ G.E. Cherry, *Geografia brytyjskich stref podmiejskich*, ibid., s. 33.

Sama komunikacja również potrzebuje terenu na lokalizację stacji towarowych, baz kontenerowych, zajezdni tramwajowych, lotnisk, itp. Z punktu widzenia gałęzi transportu w strefie podmiejskiej występują¹²:

- obiekty kolejowe, czyli linie kolejowe wybiegające z miasta, linie obwodowe (wyprowadzające tranzytowy ruch towarowy z miasta), stacje rozrządowe (potrzebują dużej ilości terenu),
- drogi i obiekty związane z transportem samochodowym – drogi wychodzące z miasta, obwodnice podmiejskie, węzły autostrad, obiekty zaplecza technicznego motoryzacji (garaże, stacje paliw, warsztaty naprawcze),
- porty morskie i śródlądowe,
- porty lotnicze, powiązane często z bazą przeładunkową, hurtowniami i niektórymi rodzajami produkcji. Starsze lotniska znalazły się w granicach miast, natomiast najnowsze lokalizuje się często daleko od miasta, poza strefą podmiejską,
- rurociągi, które w strefie podmiejskiej często mają swoje zakończenia i urządzenia dystrybucyjne,
- urządzenia emitujące radiostacje.

Funkcja mieszkaniowa. Do strefy podmiejskiej przenosi się znaczna liczba mieszkańców pracujących i mieszkających dotąd w mieście: bogatsi przenoszą się z centrum ze względu na zdrowsze warunki, a biedniejsi przenoszą się z centrum ze względu na niższe koszty utrzymania. Równocześnie napływa ludność z zewnątrz (z regionu), która szuka pracy w mieście, ale pragnie lub musi mieszkać poza jego granicami.

W rezultacie:

- rozwijają się dzielnice domków jednorodzinnych i osiedla domów szeregowych, powstają wille klasy średniej i rezydencje najbogatszych,
- rozwija się chaotyczne budownictwo ludności ubogiej (napływowej) wzdłuż ciągów komunikacji publicznej.

Ludność mieszkająca w strefie podmiejskiej dojeżdża do centrum, chociaż stopniowo w strefie tworzy się coraz więcej miejsc pracy.

Funkcja rolnicza. Funkcja żywicielska w stosunku do miasta należy do najbardziej tradycyjnych funkcji terenów otaczających miasto. Wraz z rozwojem transportu umożliwiającego przewóz żywności na znaczną odległość znaczenie strefy podmiejskiej w zaopatrzeniu wielkich miast w żywność zmalało. Niemniej część terenu strefy podmiejskiej zajmuje funkcja rolnicza. Jest to zwykle wysokotowarowa produkcja warzywnicza, sadownicza, drobiarska, mleczarska

¹² T. Lijewski, *Funkcja komunikacyjna strefy podmiejskiej*, ibid., s. 242–245.

i in. Powstają tu szklarnie, przechowalnie owoców, fermy hodowlane itp. W grupie pracujących w rolnictwie w strefie podmiejskiej znajduje się: ludność z miasta, która przeszła do pracy w intensywnym rolnictwie (ogrodnictwie), którego produkcja przeznaczona jest dla potrzeb miasta oraz miejscowa ludność rolnicza, która przestawiła się lub przestawia na intensywną gospodarkę rolną (również na potrzeby miasta).

Funkcje komunalne. Strefa podmiejska spełnia w stosunku do centrum miasta funkcje odciażające, stając się bardzo istotnym terenem dla gospodarki komunalnej. Tu lokuje się wysypiska, spalarnie śmieci, oczyszczalnie ścieków, ujęcia wodne, elektrociepłownie, cmentarze, złomowiska.

Funkcja produkcyjna. Ze spełnianiem funkcji odciażających wiąże się również rozwój przemysłu w strefie podmiejskiej. Na obrzeżach lokalizuje się i przenosi się z centrum zakłady terenochłonne i uciążliwe dla otoczenia. Stopniowo centrum w coraz większym stopniu uwalnia się od przemysłu.

Z czasem wzrost dobrobytu powoduje dążenie do podnoszenia jakości życia i zaspokajania potrzeb, które nie miały znaczenia we wczesnym etapie urbanizacji dla ludzi, którzy przybyli ze wsi w poszukiwaniu pracy. W zagospodarowaniu strefy podmiejskiej znajduje odzwierciedlenie **konieczność zaspokajania nowych potrzeb**. Rozwijają się kolejne funkcje o charakterze usługowym:

Funkcja rekreacyjna. Na terenach podmiejskich powstają: terenochłonne obiekty sportowe, ogrody działkowe i ośrodki wypoczynkowe (ze środków miejskich).

Interesującym zjawiskiem jest rozwój na obszarach otaczających miasto tzw. „drugich domów”, spełniających głównie funkcję rekreacyjną. Zjawisko to na szerszą skalę pojawiło się w Polsce w latach siedemdziesiątych (choć w aglomeracjach warszawskiej, łódzkiej czy poznańskiej występowało już znacznie wcześniej). Drugie domy mieszkańców miast powstawały początkowo głównie na terenach charakteryzujących się wysokimi walorami przyrodniczymi. Kiedy zapotrzebowanie na rekreację we własnym obiekcie rosło, „drugie domy” zaczęły powstawać również na obszarach pozbawionych szczególnych walorów przyrodniczych, ale położonych w pobliżu aglomeracji miejskich i ważniejszych szlaków komunikacyjnych¹³. Oznacza to, że poziom urbanizacji można uznać (obok walorów przyrodniczych) za ważny czynnik lokalizacji osadnictwa

¹³ A. Kowalczyk, *Miejsce «drugich domów» w lokalnych układach osadniczych*. W: *Problematyka lokalnych systemów osadniczych*, red. W. Maik, Toruń 1993, s. 134.

letniskowego, a drugie domy stały się istotnym elementem składowym stref podmiejskich dużych aglomeracji.

Omawiane procesy powodują coraz większe **obciążenie i zatłoczenie linii komunikacyjnych**, łączących centrum z dzielnicami podmiejskimi (mimo rozwoju i unowocześniania sieci transportowych). W rezultacie dostępność zlokalizowanych w centrum miejsc pracy i usług jest coraz mniejsza. Efektem takiego stanu rzeczy jest przechodzenie dalszych funkcji i związanych z nimi obiektów poza centrum, do strefy podmiejskiej.

Funkcje usługowe. Strefa podmiejska staje się stopniowo bardzo istotnym obszarem lokalizacji różnego rodzaju usług społecznych. Powstają tam **obiekty infrastruktury społecznej** związane z pełnieniem funkcji oświatowych, ochrony zdrowia, kulturalnych, badawczo-rozwojowe. Obok wspomnianych już obiektów związanych ze sportem i rekreacją, są to campusy uniwersyteckie, instytuty badawcze, szpitale i inne obiekty służby zdrowia itp.

W zaawansowanych stadiach procesu urbanizacji strefa podmiejska w coraz szerszym stopniu zaspokaja potrzeby mieszkańców aglomeracji w zakresie handlu i gastronomii. Wyrazem rozwoju funkcji handlowej w strefie podmiejskiej są wielkie podmiejskie ośrodki handlowo-usługowe, w skład których wchodzi ogromne domy towarowe, magazyny meblowe, salony sprzedaży samochodów i wiele innych.

Jak wskazują doświadczenia krajów o najbardziej zaawansowanym procesie urbanizacji, w strefach podmiejskich mogą również lokalizować się funkcje administracyjne i funkcje związane z obsługą biznesu¹⁴.

8.4. Kształtowanie się strefy podmiejskiej

Rozwój strefy podmiejskiej jest zjawiskiem starym, trwale związanym z historią osadnictwa miejskiego. Patrząc na strefę podmiejską jak na zjawisko przestrzenne można dostrzec, że rozrasta się ona **w kierunku odśrodkowym**, a jednocześnie (od strony centrum) **jest stopniowo wchłaniana** przez organizm miejski, przy czym w różnych okresach dziejów miasta oba te zjawiska przebiegają z różną siłą.

Przebieg tych procesów interpretować można jako tzw. zjawisko **dyfuzji-sukcesji**¹⁵. Postępują one od centrum miasta w kierunku stref peryferyjnych i ogólnie polegają na wypieraniu mniej intensywnych form zagospodarowania przez

¹⁴ Patrz, rozdział 3.2.

¹⁵ R. Mydel, *Rozwój struktury przestrzennej miasta Krakowa*, Kraków 1979, s. 15.

formy bardziej intensywne (dotyczy to form krajobrazu, form użytkowania ziemi, grup społecznych i in.)¹⁶

Gdy rozwój samego miasta i wchłanianie otaczającego obszaru jest szybszy niż rozrost strefy zewnętrznej, miasto jest pozbawione wyraźnie wykształconej strefy podmiejskiej. Taka sytuacja (szybki rozwój samego centrum) wydaje się typowa dla I etapu przyspieszonych procesów urbanizacji, które zaczęły się w okresie intensywnego uprzemysłowienia. W różnych krajach zjawisko to wystąpiło w różnym czasie.

Nowe szybko rozwijające się miasto przemysłowe na ogół nie zdążyło wytworzyć strefy podmiejskiej, tym bardziej, że ludzie zmuszeni byli do mieszkania w pobliżu centrum, co wynikało głównie z ówczesnego niedorozwoju środków transportu, niskiego poziomu dochodów, dużej liczby godzin pracy¹⁷.

Dopiero dalszy rozwój przemysłu i nowe technologie stwarzają warunki dla urbanizowania się strefy otaczającej miasto. W ten sposób rozpoczyna się proces suburbanizacji, wiążący się z rozwojem obszarów podmiejskich. Pojęcie suburbanizacji, jej przebieg i najważniejsze czynniki dekoncentracji struktury przestrzennej miasta omówiono w rozdziale 3.

Kształt strefy podmiejskiej w zależności od typu miasta. Jeżeli przyjmimy, że strefa podmiejska jest organicznie związana z miastem, to oznacza, że typ i kształt tej strefy zależy od typu miasta. Poniższe warianty wskazują, jak zróżnicowany może być kształt strefy podmiejskiej w zależności od przestrzennego układu miasta lub aglomeracji¹⁸.

- Wielkie miasto otoczone dobrze wykształconą dość jednolitą strefą podmiejską – jest to typ najprostszy charakteryzujący się wyraźną dominantą miasta centralnego.
- Aglomeracja dwubiegunowa (z niewielką dominantą jednego miasta) – strefa podmiejska zawarta między miastami podlega tu silnym, krzyżującym się wpływom obu ośrodków. Tereny zewnętrzne też podlegają wpływom obu biegunów, lecz w mniejszym stopniu.
- Aglomeracja policentryczna zwana konurbacją – często występuje na terenach wydobywania surowców mineralnych. Strefa podmiejska wypełnia przestrzeń między biegunami takiej metropolii. Zdarza się, że tereny między miastami nie spełniają podstawowych kryteriów strefy podmiejskiej, mówimy wówczas, że strefa podmiejska nie występuje.

¹⁶ Zagadnienia rozwoju miasta jako procesu dyfuzji-sukcesji omówiono w rozdziale 5.3.

¹⁷ Zjawisko braku strefy podmiejskiej w pewnym okresie rozwoju miasta, na przykładzie Łodzi, opisał L. Straszewicz, *Strefa podmiejska Łodzi*, „Przegląd Geograficzny” 1954, nr 24/4.

¹⁸ Na podstawie L. Straszewicz, *Strefa podmiejska...*, s. 13–14.

- Aglomeracja monocentryczna – metropolia o jednobiegunowym charakterze, wokół której występuje dużo średnich i dużych miast o różnych funkcjach. Część z tych miast nie ma charakteru ośrodków satelitarnych, gdyż są to ośrodki samodzielne. Miasta te wytwarzają często własne strefy podmiejskie. W Polsce nie ma przykładów takich układów. W Europie do tej grupy zaliczyć można Mediolan, Barcelonę, a w drugiej kolejności Turyn i Frankfurt.
- Kilka biegunów (w tym miasto dominujące) znajduje się na zewnątrz w formie mniej lub bardziej regularnej figury geometrycznej (koło, owal). Strefa podmiejska znajduje się wewnątrz i na zewnątrz tego pierścienia. Przykładem jest Randstadt w Holandii.

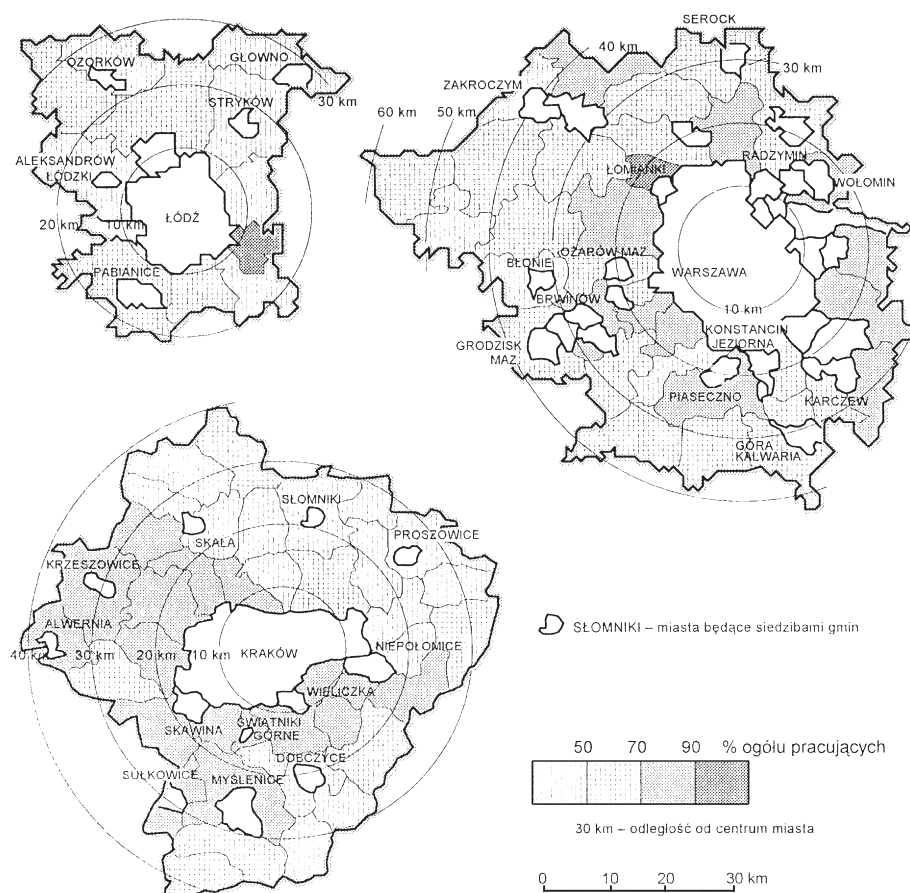
W Polsce, w okresie po drugiej wojnie światowej, czynnikiem sprzyjającym, a nawet przyspieszającym rozpad tradycyjnych struktur wiejskich na terenach otaczających miasto był wzrost zatrudnienia mieszkańców wsi podmiejskich w zawodach pozarolniczych. Prowadziło to, jak podkreśla J. Rajman¹⁹, do wytworzenia się nowych więzi społecznych, głównie z zakładami pracy. Pod koniec lat osiemdziesiątych, w niektórych obszarach otaczających największe miasta, liczba pracujących poza rolnictwem przekraczała 90% (rys. 31). Na wielką skalę rozwinęły się dojazdy do pracy z obszarów otaczających miasta. Przestrzenny zasięg i intensywność codziennych dojazdów do głównego ośrodka stały się jednym z podstawowych wskaźników przy wyznaczaniu granic aglomeracji i zasięgu jej obszaru funkcjonalnego (rys. 32)²⁰. W ślad za rosnącymi dochodami z pracy pozarolniczej (w stosunku do dochodów z rolnictwa), we wsiach podmiejskich rozwijało się budownictwo mieszkaniowe. Oznacza to, że w strefach podmiejskich urbanizacja zawodowa poprzedzała urbanizację w sensie przestrzennym (krajobrazowym), czego przykładem były obszary stref podmiejskich miast GOP czy Krakowa²¹.

Analizy stref podmiejskich w różnych miastach i regionach świata wskazują, że tempo ich rozwoju oraz przebieg procesu są zróżnicowane, co oznacza, że zależą od wielu czynników. Do czynników tych należą: poziom rozwoju społecznego i gospodarczego kraju, a także geneza i wielkość konkretnego miasta. W niektórych miastach w rozwoju strefy podmiejskiej uwidacznia się wpływ warunków fizyczno-geograficznych lokalizacji.

¹⁹ J. Rajman, *Strefa podmiejska – mechanizm powstawania i przekształceń. Nowe problemy badawcze*. W: *Geografia, człowiek, gospodarka*, red. A. Jackowski, Kraków 1997, s. 68.

²⁰ A. Potrykowska, *Delimitacja strefy podmiejskiej Warszawy*, „Acta Universitatis Lodziensis” 1985, Folia Geographica 5:..., s. 126.

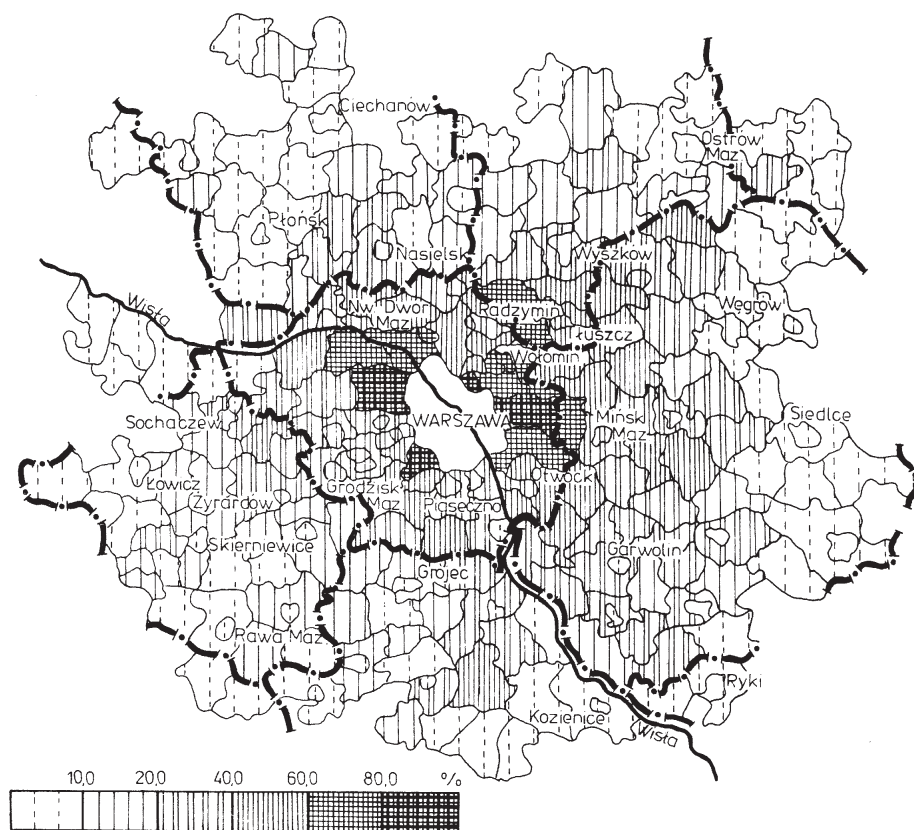
²¹ J. Rajman, *Urbanization processes in the hinterlands of towns and industrial centers*, „Geographia Polonica” 1968, No. 14, s. 337–344.



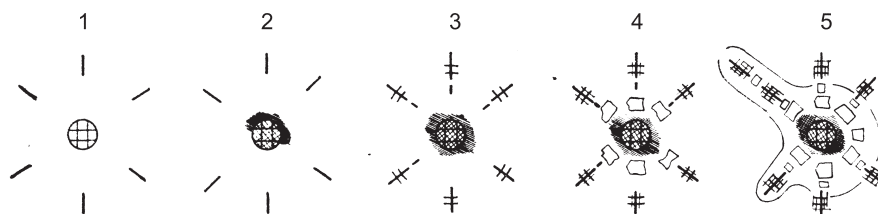
Rys. 31. Pracujący poza rolnictwem w strefach podmiejskich Warszawy, Krakowa i Łodzi w roku 1988
Źródło: Jakóbczyk-Gryszkiewicz J., 1998.

Na podstawie badań rozwoju strefy podmiejskiej Opola (prowadzonych w latach siedemdziesiątych), A. Zagożdżon wyróżnia pięć faz przemian struktury morfologicznej strefy podmiejskiej (rys. 33)²². Pierwsza faza w tym modelu poprzedza przyszłe zmiany, a sieć osadniczą w tym okresie identyfikować można z tradycyjnym systemem ośrodków centralnych. Faza inicjalna odnosi się do procesów wewnętrznych zachodzących pod wpływem nowych funkcji produkcyjnych. Dwie fazy rozwoju procesów ektramuralnych związane są z okresem

²² A. Zagożdżon, *Rozwój struktury przestrzennej strefy podmiejskiej Opola*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1978, Prace Instytutu Geograficznego, Seria B z. 2, Wrocław, s. 16.



Rys. 32. Procentowy udział dojeżdżających do pracy w strefie podmiejskiej Warszawy w stosunku do liczby zawodowo czynnych poza rolnictwem (rok 1973)
Źródło: Potrykowska A., 1985.



Rys. 33. Model struktury przestrzennej strefy podmiejskiej Opola – fazy rozwoju (wg A. Zagożdżona)
1 – faza poprzedzająca zmiany w mieście i strefie poza miastem; 2 – faza inicjalna procesów intramuralnych; 3 – faza rozwojowa procesów ektramuralnych w bezpośrednim sąsiedztwie przedmieść; 4 – faza rozwojowa peryferii; 5 – faza rozwoju zintegrowanych (i integrujących się) układów osadniczych
Źródło: Zagożdżon A., 1978.

zapoczątkowanym przez rewolucję przemysłową. Początkowo procesy przemian zachodzą w sąsiedztwie wcześniej uformowanych przedmieść (wywołując skutki w krajobrazie wiejskim). Później następuje faza rozwoju peryferii. Kolejna faza wiąże się z procesem integrowania się układów osadniczych.

W badaniach dotyczących modelu przemian stref podmiejskich dużych miast w Polsce, J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz²³, wyróżnia cztery etapy ewolucji stref podmiejskich (tabela 3).

Rozwój strefy podmiejskiej jest rezultatem zmian o charakterze:

- **ekonomicznym** – np. korzyści lokalizacji w strefie zewnętrznej miasta (m.in. przemysł napotykający barierę kosztów związanych z zatłoczeniem i brakiem miejsca w centrum),
- **technologicznym** – głównie rozwój systemów transportu i łączności,
- **społecznym** – m.in. nowe potrzeby dotyczące warunków zamieszkania, rekreacji itd.,

dodatkowym, nie wymienianym dotąd czynnikiem jest prowadzona przez władze:

- **polityka przestrzenna** – zależnie od kraju i systemu zarządzania wpływ tego czynnika może być bardzo różny.

W wyniku wspomnianych wyżej badań przeobrażeń zachodzących w strefach podmiejskich Warszawy, Krakowa i Łodzi²⁴ stwierdzono, że strefy te znajdują się w trzecim etapie swojego rozwoju (tabela 3). W strefie podmiejskiej Łodzi wśród zawodów pozarolniczych największy odsetek zatrudnionych skupia przemysł. Odróżnia to strefę podmiejską Łodzi od stref Warszawy i Krakowa, w których największa grupa zatrudnionych pracuje w usługach.

Rozwój stref podmiejskich wymienionych miast, po drugiej wojnie światowej, charakteryzował się nasileniem dojazdów do pracy i przechodzeniem do zawodów pozarolniczych. Powstała kategoria pracowników, którą określano jako chłopi-robotnicy. Na terenach podmiejskich lokalizowano zakłady przemysłowe. Rozwijały się funkcje usługowe (silniej w strefie Krakowa, słabiej pod Łodzią), a także lotniskowe.

Wspomniane badania wykazały, że transformacja ustrojowo-gospodarcza spowodowała istotne zmiany również na terenie stref podmiejskich. Zmiany te związane są z:

- wzrostem znaczenia cen ziemi – w strefie podmiejskiej jest większa podaż wolnych terenów i niższe ceny,

²³ J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz, *Przeobrażenia stref podmiejskich dużych miast, studium porównawcze strefy podmiejskiej Warszawy, Łodzi i Krakowa*, Łódź 1998, s. 146.

²⁴ Ibid., s. 149.

Tabela 3. Etapy rozwoju stref podmiejskich

Etapy	Okres	Granice	Ludność	Funkcje	Cechy przewodnie
Przedindustrialny	Od starożytności do XVIII/XIX w.	Kilka km od granic miasta	Mała ruchliwość	Podstawowa – żywielska, komunalna (wysypiska śmieci), rzemieślniczo-usługowa, wypoczynkowa	Charakter wiejski
Rewolucji techniczno-przemysłowej	XVIII/XIX w.–połowa XX w.	Zmiany granic rozrastających się miast	Gwałtowny wzrost przemyszczeń – dojazdy do pracy, migracje stałe do miast, wzrost gęstości zaludnienia	Nowe funkcje – przemysłowa, komunalna (wysypiska śmieci, oczyszczalnie ścieków itp.), usługowa – głównie rekreacyjna oraz komunikacyjna (rozwój masowej komunikacji – kolej, samochód)	Przedłużenie miasta na wieś
Rewolucji techniczno-usługowej	Połowa XX w.–koniec XX w.	Ciągła zmienność granic, poszerzanie strefy	Nasilenie dojazdów do pracy do miasta, spore migracje z miasta do strefy, wzrost koncentracji ludności	Dalszy rozwój funkcji pozarolniczych, głównie komunikacyjnej, rekreacyjnej, komunalnej (jw., a także cmentarze), usługowej, mieszkaniowej,	
Postindustrialny	Koniec XX w.–początek XXI w.	Stabilizacja granic miasta, rozrastanie się strefy	Ograniczenie dojazdów do pracy, przenoszenie się na stałe do strefy pracowników technopolii i emerytów	Rozwój technopolii, wzrost funkcji mieszkaniowej oraz usługowej, w tym funkcja komunalna, wypiękanie funkcji rolniczej	Charakter wyspowych obszarów (dzielnic) usługowo-mieszkaniowych

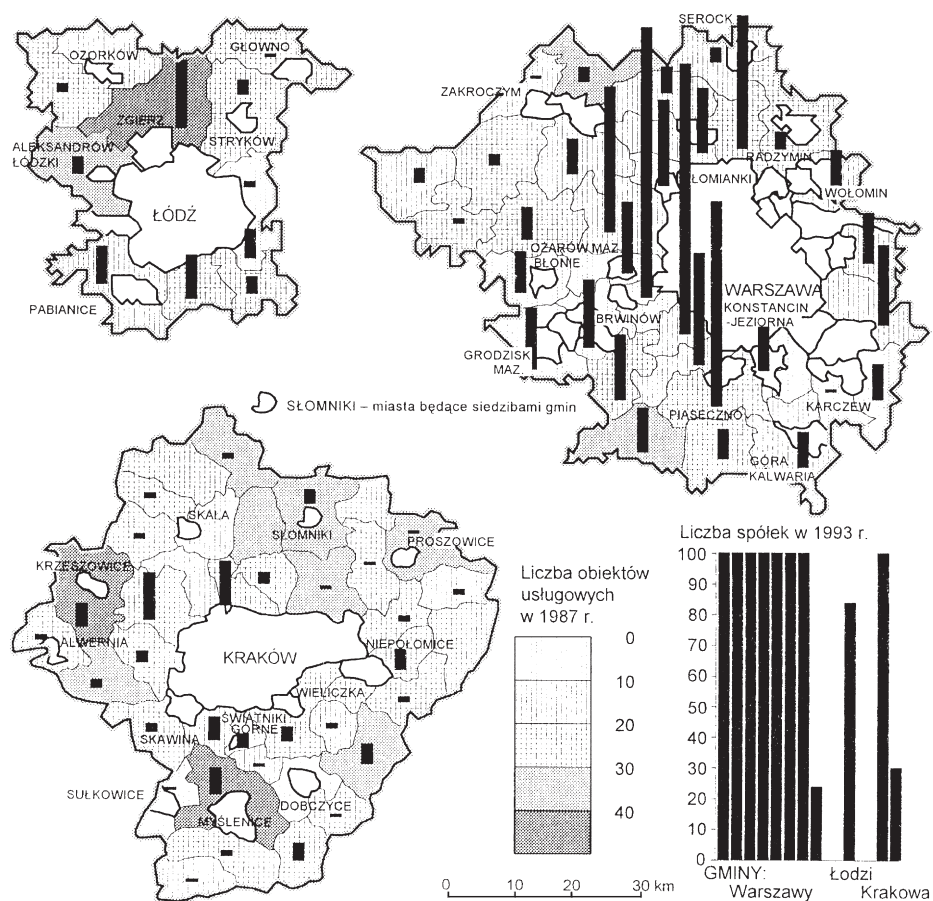
Źródło: J. Jakóbczyk-Gryszkiewicz, *Przeobrażenia stref podmiejskich dużych miast, studium porównawcze strefy podmiejskiej Warszawy, Łodzi i Krakowa*, Łódź 1998., s. 146.

- rozwojem prywatnych podmiotów gospodarczych, kierujących się zasadami wolnorynkowymi przy wyborze lokalizacji,
- bezrobociem, które w znacznym stopniu dotknęło mieszkańców dojeżdżających wcześniej do pracy w mieście,
- odchodzeniem od zajęć rolniczych – rolnictwo strefy podmiejskiej nastawione na rynek miasta przegrywa konkurencję z produktami żywnościowymi przywożonymi z innych obszarów. Dodatkowym elementem ograniczającym produkcję rolną w strefie podmiejskiej jest stopień zanieczyszczenia środowiska,
- przenoszeniem się bogatszych (budujących domy jednorodzinne) i biedniejszych (szukających niższych czynszów) grup ludności z miasta do strefy podmiejskiej.

Rezultatem nowych uwarunkowań gospodarczych w Polsce jest, jak uważa J. Rajman, rozluźnienie, a czasami nawet zerwanie więzi mieszkańców wsi podmiejskich z miejskimi rynkami pracy. Zwalnianie pracowników o najniższych kwalifikacjach oznacza zwalnianie w pierwszym rzędzie tzw. chłopów-robotników, co wpływa na szybki wzrost bezrobocia na terenach wiejskich. Gospodarstwa chłopów-robotników stają się swego rodzaju „przechowalnią” pozostających bez pracy mieszkańców wsi²⁵. Zagrożenia te nie występują wszędzie w jednakowym nasileniu, a nowy model gospodarki nie musi się wiązać z degradacją stref podmiejskich. Szereg obszarów otaczających duże miasta staje się strefami rozwoju przedsiębiorczości. Dotyczy to szczególnie tych obszarów, które charakteryzują się dostępnością komunikacyjną. W przypadku największych aglomeracji lokalizacje szczególnie preferowane przez podmioty gospodarcze mieszczą się w promieniu 20 km od centrum. Wydaje się też, że istnieje pewna zależność między zainteresowaniem lokalizujących się spółek a dotychczasowym wyposażeniem gmin podmiejskich w usługi (rys. 34). Nowe podmioty gospodarcze powstające w strefach podmiejskich zatrudniają część ludności, która wcześniej dojeżdżała do przedsiębiorstw w mieście. Rezultatem coraz większej przedsiębiorczości mieszkańców stref podmiejskich jest rosnąca liczba wsi silnie przekształconych o zróżnicowanych funkcjach i relatywnie wysokim poziomem urbanizacji.

W strefach podmiejskich największych miast szczególną rolę odegrać może działalność inwestycyjna kapitału zagranicznego. Badania prowadzone w strefie podmiejskiej Poznania wskazują, że były to inwestycje najpoważniejsze, związane z napływem największego kapitału i nowoczesnych technologii, decydujące o gospodarczym rozwoju obszaru.

²⁵ B. Górz, J. Rajman, *Spoleczno-ekonomiczne skutki restrukturyzacji, na przykładach z południowej Polski (problemy metodyczne badań)*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1996, Prace Geograficzne 66: *Zadania badawcze geografii społeczno-ekonomicznej*, red. A. Jagielski.



Rys. 34. Spółki prawa handlowego w strefach podmiejskich Warszawy, Krakowa i Łodzi w roku 1993, na tle wyposażenia gmin w usługi w roku 1987
Źródło: Jakubczyk-Gryszkiewicz J., 1998.

Analiza warunków lokalizacyjnych w podmiejskich gminach Poznania oraz inwestorów wskazały, że o atrakcyjności inwestycyjnej decydowały²⁶:

- dobra dostępność przestrzenna (lokalizacje przy międzynarodowej drodze, w okolicach lotniska, a także bliskość granicy i dużej aglomeracji),
- duża oferta wolnych terenów nadających się do zagospodarowania, wyposażonych w infrastrukturę techniczną,
- stosunek władz samorządowych i społeczności lokalnej do kapitału zagranicznego.

W ramach terenów podmiejskich najmniejszą szansę na pozyskanie inwestorów miały gminy typowo rolnicze, o stosunkowo niskim poziomie rozwoju gospodarczego.

Badania dotyczące stref podmiejskich w miastach Polski wydają się potwierdzać zarysowane wcześniej kierunki przeobrażeń w obrębie struktur społeczno- i funkcjonalno-przestrzennej miast. Warunki gospodarki rynkowej wywołują zjawiska, które wcześniej miały miejsce w miastach Ameryki Północnej i Europy Zachodniej. Szereg zjawisk wskazuje, że strefy podmiejskie największych polskich aglomeracji wchodzi w kolejną fazę swego rozwoju.

²⁶ M. Wdowicka, Atrakcyjność i działalność inwestycyjna w strefie podmiejskiej Poznania. W: Procesy społeczno-gospodarcze w Polsce w końcu XX wieku, red. J. Parysek, H. Rogacki, Poznań 2000, s. 166.

9. MORFOLOGICZNE PRZEMIANY PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

9.1. Pojęcia morfologii, fizjonomii oraz układu przestrzennego miasta

Odrębną grupą zagadnień składających się na analizę struktury przestrzennej miasta jest charakterystyka budowy zewnętrznej miasta – jego kształtu, wyglądu, czyli fizjonomii zabudowy, a także charakterystyka jego układu przestrzennego, czyli planu miasta. Różne aspekty tych zagadnień są przedmiotem zainteresowania zarówno urbanistów i architektów, jak i geografów. Należy podkreślić, że wymienione dyscypliny posługują się w tym zakresie odmienną terminologią i stosują różne metody badań.

Morfologia miasta. Tradycyjnie w badaniach prowadzonych przez geografów przedmiotem zainteresowania jest morfologia miasta. Prezentując dorobek polskiej geografii w zakresie badań nad strukturą przestrzenną miast, S. Liszewski¹ podkreśla, że w rozwoju badań nad strukturą morfologiczną miast w Polsce szczególną rolę odegrały prace K. Dziewońskiego, który nie tylko precyzyjnie określił podstawową jednostkę przestrzenną struktury morfologicznej, ale również zaproponował wytyczne do badań typologicznych morfologii miasta².

Pojęcie morfologii miasta oraz określenie części składowych organizmu miejskiego zaczerpnięto z prac M. Kotera, który uporządkował terminologię w tym zakresie i zaproponował definicje podstawowych pojęć dotyczących morfologii miasta³.

¹ S. Liszewski, *Studia nad strukturami przestrzennymi miast*. W: *Geografia osadnictwa i ludności w niepodległej Polsce lata 1918–1993*, t. 2: *Kierunki badań naukowych*, Łódź 1994, s. 182.

² K. Dziewoński, *Zagadnienia typologii morfologicznej miast w Polsce*, „Czasopismo Geograficzne” 1962, t. 33, z. 4.

³ M. Koter, *Od fizjonomii do morfogenezy i morfologii porównawczej. Podstawowe zagadnienia teoretyczne morfologii miast*. W: *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*, red. M. Koter, J. Tkocz, Toruń–Łódź 1994, s. 26–31.

Przedmiotem badań morfologii miasta jest:

- budowa zewnętrzna miasta, czyli kształt i fizjonomia zabudowy miejskiej,
- budowa wewnętrzna, czyli rozplanowanie miasta – jego układ przestrzenny,
- pochodzenie i ewolucja, czyli geneza części składających się na organizm miejski.

W badaniach morfologii miasta uwzględnia się warunki fizjogeograficzne miasta, a także zespół czynników wpływających na powstanie, rozwój oraz przekształcenie fizycznej struktury miasta. Badania morfologii miasta odnoszą się do różnej skali (rys. 35). Najniższy poziom tworzą **elementy morfologiczne**, które mogą mieć charakter liniowy (np. ulica), powierzchniowy (działka), przestrzenny (budynek) lub punktowy (np. pomnik). Zbiór elementów składa się na **jednostkę morfologiczną**. Przykładem jednostki morfologicznej jest blok urbanistyczny. Kolejny poziom to **układ morfologiczny prosty**, na który składa się grupa jednorodnych jednostek morfologicznych. Układem takim może być zespół bloków urbanistycznych lub mała, jednorodna dzielnica. Jako **układ morfologiczny złożony** traktowany jest zbiór jednostek zróżnicowanych zarówno pod względem rozplanowania, jak i charakteru zabudowy. Układami morfologicznymi złożonymi są zwykle duże dzielnice miast lub małe miasta. Duże miasto jako całość stanowi na ogół układ morfologiczny wielokrotnie złożony, składający się z dzielnic, które powstały w różnym czasie, a także osiedli i miast, które weszły w skład organizmu miejskiego.

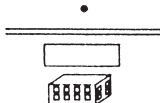
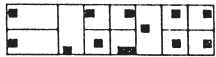
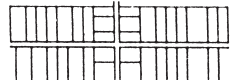
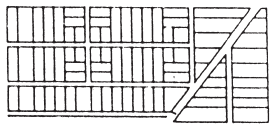
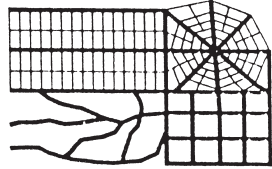
W przemianach morfologicznych zachodzących w mieście wyodrębnić można trzy podstawowe procesy:

- proces wypełniania – polegający na wypełnianiu dodatkowymi elementami jednostek, które powstały wcześniej. Efektem tego procesu jest zmiana intensywności zabudowy (zarówno w układzie poziomym, jaki i pionowym),
- proces uzupełniania – polega na tworzeniu nowych jednostek (obok tych, które już istnieją),
- proces przekształcania – wiąże się z przebudową istniejących struktur przestrzennych, niejednokrotnie bardzo daleko idącą, w celu stworzenia form odpowiadających aktualnym potrzebom funkcjonalnym i estetycznym.

Proces przekształceń morfologicznych działki miejskiej został opisany przez M.R.G. Conzena⁴. Zgodnie z jego koncepcją, w procesie tym wydzielić można kolejne fazy układające się w tzw. cykl miejski. Wspomniany autor wyróżnia następujące fazy zagospodarowania działki: inicjalną, wypierania, kulminacji (nasycenia) i recesji (redukcji).

⁴ M.R.G. Conzen, *The plan analysis of an English city center*, Lund Studies in Geography, B/24, Proceedings in the IGU Symposium in Urban Geography, Lund 1960.

CZĘŚCI SKŁADOWE MIASTA I SIECI MIAST

1. ELEMENT	PUNKTOWY LINIOWY POWIERZCHNIOWY PRZESTRZENNY		POMNIK ULICA DZIAŁKA BUDYNEK
2. JEDNOSTKA (ZBIÓR ELEMENTÓW)		BLOK URBANISTYCZNY	
3. UKŁAD PROSTY (ZBIÓR JEDNORODNYCH JEDNOSTEK)		DZIELNICA	
4. UKŁAD ZŁOŻONY (ZBIÓR NIEJEDNORODNYCH JEDNOSTEK)		MIASTO	
5. UKŁAD WIELOKROTNIE ZŁOŻONY (ZBIÓR UKŁADÓW PROSTYCH I ZŁOŻONYCH)		DUŻE MIASTO	
6. ZESPÓŁ MIEJSKI PODPORZĄD- KOWANY HIERARCHICZNIE		AGLOMERACJA	
7. ZESPÓŁ MIEJSKI NIE PODPO- RZĄDKOWANY HIERARCHICZNIE		KONURBACJA	
8. KONGLOMERAT ZESPÓŁÓW MIAST		MEGALOPOLIS	
9. SIEĆ MIAST (REGIONALNY I PONADREGIONALNY UKŁAD LINII KOMUNIKACYJNYCH ORAZ WĘZŁÓW OSADNICZYCH)		SIEĆ REGIONALNA KRAJOWA LUB KONTYNENTALNA	

Rys. 35. Części składowe miasta i sieci miast

Źródło: Koter M., 1994.

Z fazą recesji mamy do czynienia, gdy znika dotychczasowa zabudowa, co może nastąpić w wyniku różnego rodzaju zdarzeń, takich jak:

- dekapitalizacja budynków,
- zniszczenia wojenne, pożary,
- modernizacja i sanacja zabudowy,
- metamorfozy bloku, oznaczające całkowitą wymianę zabudowy i niejednokrotnie zupełnie nowe jej rozmieszczenie na terenie bloku lub działki⁵.

Przebudowa działki nie zawsze występuje bezpośrednio po fazie recesji i zniknięciu dotychczasowej zabudowy. W okresie poprzedzającym przebudowę działka stanowi tzw. ugór miejski. W wielu miastach Polski szereg terenów znalazło się w fazie recesji w wyniku zniszczenia zabudowy w czasie II wojny światowej. Część bloków uległa metamorfozie, inne na długie lata stały się ugorami lub terenami zielonymi.

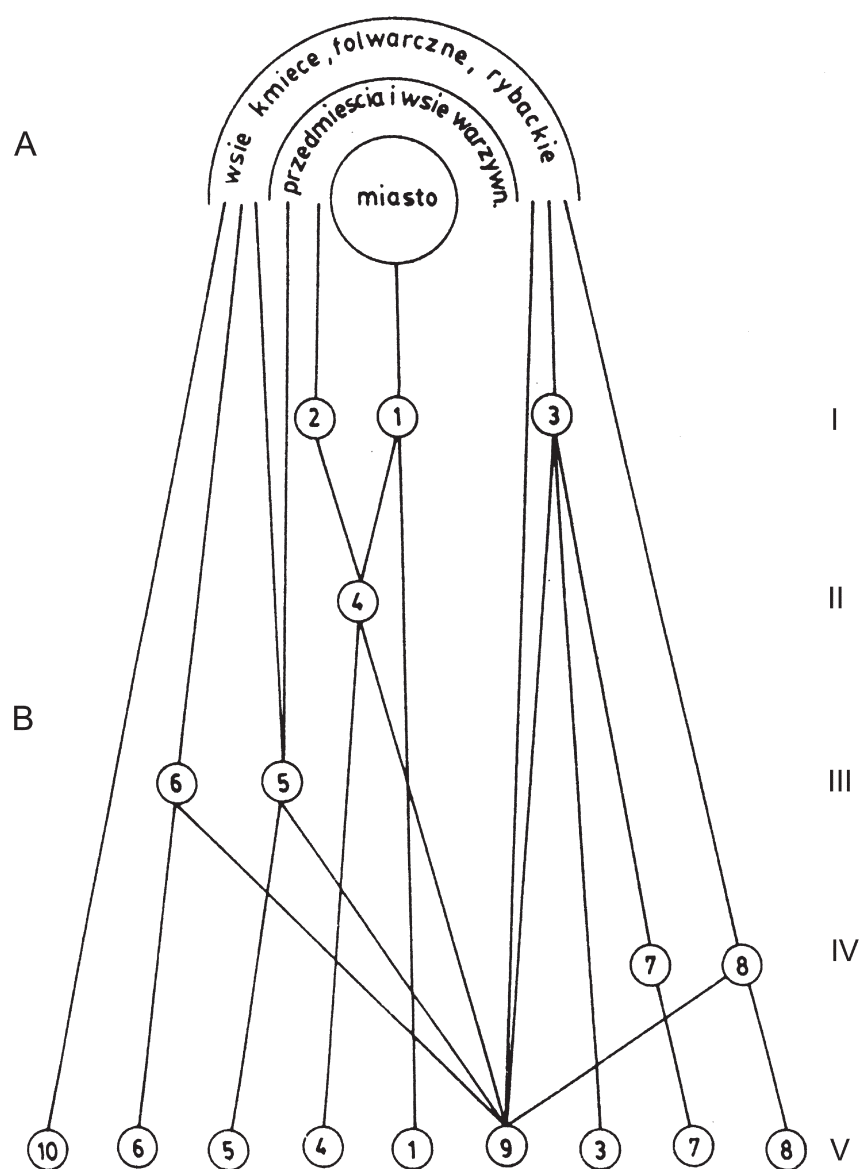
Dla zilustrowania możliwości zastosowania koncepcji Conzena w warunkach polskich warto przybliżyć empiryczne studia B. Miszewskiej dotyczące kilkunastu bloków urbanistycznych Wrocławia⁶.

Narastanie i metamorfozę form morfologicznych na obszarze Wrocławia autorka ta ujęła w postaci schematu (rys. 36). W rozwoju miasta wyróżniono pięć okresów morfologicznych. Jednostki morfologiczne oznaczone na rysunku numerami 1, 2 i 3 powstały w średniowieczu. Były to: blok staromiejski (1) wywodzący się z okresu lokacji miasta – zachował się zarys bloku i częściowo charakter zabudowy, dawne wsie warzywnicze (2), które przetrwały w planie miasta w postaci ulic w miejscu dawnych dróg wiejskich lub granic rozłogów oraz dawne wsie rolnicze (3), które niejednokrotnie zachowały cały układ siedliska, a nawet zagrodowy charakter zabudowy.

Drugi okres rozwoju struktury morfologicznej miasta wiąże się z likwidacją fortyfikacji (na początku XIX w.), rozwojem przemysłu i ekspansją miasta na obszary podmiejskie. Cechą tego okresu jest wprowadzenie zabudowy czynszowej (na rys. jednostka 5), na terenie bloków urbanistycznych, wytyczonych przez sieć ulic wyraźnie nawiązujących do dróg wcześniej istniejących w tej strefie. Bloki urbanistyczne charakteryzują się zabudową obrzeżną, przy czym są większe niż w średniowieczu. Następuje zabudowa wnętrza bloków (oficyny), zmieniają się wymiary budynków oraz ich fizjonomia. Zabudowa czynszo-

⁵ B. Miszewska, *Bloki urbanistyczne Wrocławia w różnych fazach cyklu miejskiego*. W: *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce...*

⁶ B. Miszewska, *Elementy struktury morfologicznej Wrocławia*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1979, Prace Instytutu Geograficznego Seria B, s. 32.



Rys. 36. Schemat narastania i metamorfozy form morfologicznych na obszarze Wrocławia
 A – Strefy genetyczne współczesnego miasta. B – Okresy i jednostki morfologiczne: I. Średniowiecze i okres feudalny; II. Druga połowa XIX w.; III. Początek XX w.; IV. Lata międzywojenne; V. Okres współczesny; 1–10 jednostki morfologiczne z zabudową: 1. kamienica mieszczańska miasta historycznego, 2. zagrodową wsi warzywniczych, 3. zagrodową wsi kmiecych, 4, 5. czynszową, 6, 7, 10. willową i jednorodzinną, 8. szeregową, 9. współczesną wielorodzinną
 Źródło: Miszewska B., 1979.

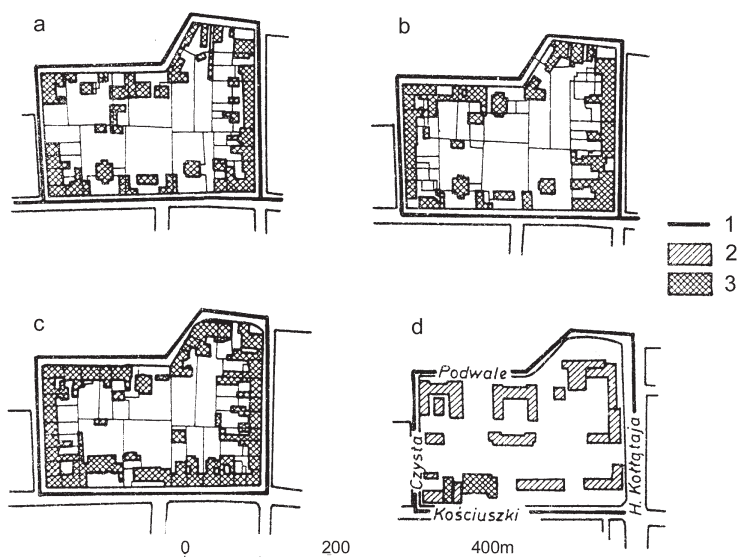
wa wypełniła również częściowo bloki na terenie miasta lokacyjnego, przy zachowaniu średniowiecznej siatki ulic.

Przełom XIX i XX wieku to trzeci okres morfologiczny. Rozbudowa dokonuje się głównie w ramach strefy drugiej (dawne przedmieścia i wsie warzywnicze). Obok kontynuowanego dawnego schematu wytyczania ulic zaczęto stosować nowy – promienisty schemat, w którym pojawiają się okrągłe place oraz bloki w kształcie trójkąta, trapezu lub wielokąta. Wprowadzanie zieleni poprawia fizjonomię ulic. Podstawowy typ zabudowy stanowią nadal kamienice czynszowe, jednak o bogatszej architekturze fasad i wyraźnie wyższym standardzie (na rys. 36 jednostka 5). Poza strefą zwartej zabudowy pojawiają się pierwsze osiedla willowe (na rys. 36 jednostka 6).

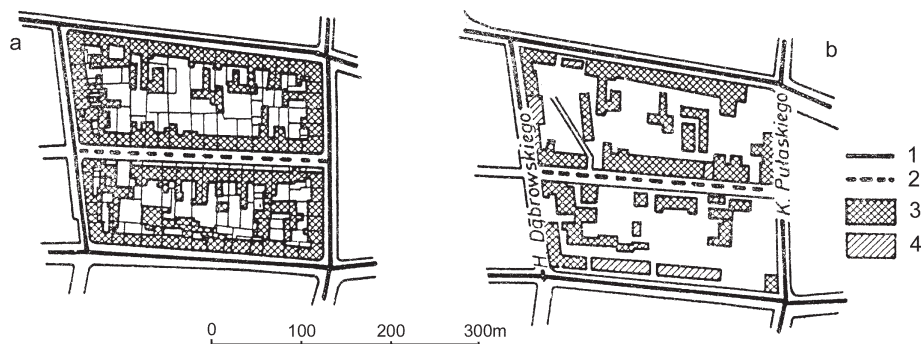
Kolejny okres miał miejsce w latach międzywojennych i wiąże się z rozwojem przemysłu, rozszerzeniem granic miasta i koniecznością budowy osiedli mieszkaniowych. W okresie tym na terenie strefy trzeciej, na miejscu dawnych wsi lub w ich sąsiedztwie powstały osiedla domków jednorodzinnych i willowych (na rys. 36 jednostka 7) oraz szeregowych (jednostka 8). Następuje też modernizacja części staromiejskiej związana z nowymi funkcjami wielkomiejskiego centrum.

B. Miszewska stwierdza, że w wyniku zniszczeń wojennych w strukturze miasta występują jednostki, które mają zakłócony cykl procesów miejskich i jednostki w których cykl nie został zakłócony. Pierwsza grupa to jednostki, w których nastąpiła całkowita lub znaczna likwidacja zabudowy. Na terenie tych bloków wprowadzono zabudowę nie nawiązującą ani wyglądem, ani rozmieszczeniem do zabudowy wcześniejszej. Taka metamorfoza nastąpiła w znacznej części dziewiętnastowiecznych i dwudziestowiecznych bloków o zabudowie czynszowej, a także w części bloków o zabudowie szeregowej z okresu międzywojennego (rys. 37). Proces ten w niewielkim tylko stopniu dotknął bloków z zabudową willową z początku XX wieku. Do drugiej grupy zaliczyć można te jednostki, w których zachowana została pierwotna struktura sieci ulic, organizacja wnętrza bloku i znaczna część zabudowy. Bloki urbanistyczne zaliczane do tej grupy znajdują się w fazie wypełniania lub w fazie sanacji czy modernizacji. Wypełnienia z lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych nie nawiązują charakterem do fizjonomii zachowanych budynków, natomiast nawiązuje do nich architektura tzw. plomb budowanych w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. W latach dziewięćdziesiątych obserwuje się powstawanie nowych jednostek morfologicznych (duże osiedla mieszkaniowe lub dzielnice willowe) na terenach stanowiących dotąd tzw. ugory miejskie lub na terenach, które pełniły inne funkcje.

A



B



Rys. 37. Przeobrażenia wybranych bloków urbanistycznych Wrocławia

A. Blok nr 7 (II strefa – dawne Przedmieście Świdnickie) w fazie: a) 1865, b) 1884, c) 1934 – wypełniania, d) redukcji – po metamorfozie (1993). 1. ulice wytyczone wzdłuż dróg istniejących od średniowiecza, 2. zabudowa z fazy wypełniania, 3. zabudowa współczesna

B. Blok nr 8 (strefa II – dawne Przedmieście Oławskie) w fazie: a) kulminacji (1934), b) modernizacji (1993). 1. ulice wytyczone wzdłuż dróg istniejących od średniowiecza, 2. ulice wytyczone w połowie XIX wieku, 3. zabudowa przedwojenna (1934), 4. zabudowa powojenna z różnych lat

Źródło: Miszewska B., 1994.

Forma miasta i jej anatomia. Podejmując analizę budowy zewnętrznej miasta oraz jego planu, urbaniści mówią często o **formie miasta**, mając na myśli jego wygląd, kształt, zabudowę placów i ulic, a także jego układ przestrzenny. W ujęciu T. Sumienia⁷, pojęcie forma miasta obejmuje konfigurację bryłowo-przestrzenną (tzn. bryłę i przestrzeń), współzależności bryły i przestrzeni, układ przestrzenny i funkcjonalny, kompozycję przestrzenną (wygląd, kształt, wymiary, skalę), a także trójwymiarowość formy w czasoprzestrzeni. Forma miasta w takim rozumieniu to zarówno rzeczywista, antropologiczna i przyrodnicza morfologia miasta, jak i jej obraz różnie postrzegany w umysłach mieszkańców miasta.

Zaprezentowane pojęcie formy miasta jest więc bardzo szerokie, obejmujące różne wymiary tego co w prezentowanej pracy określane jest jako struktura przestrzenna miasta.

Atrybutami formy miasta są (wg T. Sumienia) kontekst formy, jej anatomia, percepcja a także kreacja⁸. W ujęciu tym:

Kreacja formy miasta to proces tworzenia rzeczywistej formy architektonicznej miasta.

Percepcja formy miasta jest procesem postrzegania, poznania i oceny rzeczywistej formy architektonicznej, przekształconej w umysłach mieszkańców w formę percypowaną.

Kontekst formy miasta oznacza wszystko to, co ma na nią wpływ, to co ją determinuje z zewnątrz i w rezultacie tworzy zewnętrzne uwarunkowania.

Anatomia formy miasta rozumiana jest tu jako jej budowa, a więc to wszystko, co tworzy układ, wygląd, treść i kształt miasta.

Wydaje się więc, że pojęcie budowy (anatomii) formy miasta odpowiada w przybliżeniu używanemu przez geografów pojęciu morfologii miasta.

Wygląd miasta jest percypowany jako pewna całość będąca połączeniem przestrzeni zabudowanej i niezabudowanej. Miasta różnych epok i różnych regionów posiadają zwykle pewne charakterystyczne cechy swojej architektury, które stanowiły i nadal stanowią główne elementy percypowanego obrazu miasta. Takim charakterystycznym elementem zewnętrznej fizjonomii starożytnych miast greckich był akropol. W miastach średniowiecznych były to mury obronne, baszty, wieże kościołów. W miastach renesansowych ich obraz tworzyły fortyfikacje, świątynie, dzwonnice itd. Dziedzictwo architektury pochodzącej z różnych epok powoduje, że wiele miast ma swoją charakterystyczną sylwetkę architektoniczną, która pozwala je odróżnić od innych.

⁷ T. Sumień, *Forma miasta – kontekst i anatomia*, Warszawa 1992, s. 31.

⁸ T. Sumień, *Kreacja i percepcja architektury miasta*, Warszawa 1989, s. 5 oraz *ibid.*, s. 5.

Przemysłowe technologie w budownictwie przyczyniły się do znormalizowania i unifikacji współczesnej zabudowy. Stąd szereg miast dąży do lokalizacji, szczególnie w centrum, takich obiektów lub kompleksów architektonicznych, które wyróżniałyby miasto i wpływały na indywidualizację ich fizjonomii.

Układ przestrzenny miasta. W charakterystyce planu miasta przedmiotem zainteresowania jest przede wszystkim **sieć ulic, rozmieszczenie placów, a także kształty i wymiary działek budowlanych**. Układ poszczególnych miast jest w różnym stopniu wyrazem oddziaływania czynników fizyczno-geograficznych, czynników społecznych, politycznych i gospodarczych, jak i wyrazem dążenia człowieka do realizacji określonej wizji przestrzennego rozwoju miasta. Istnieją różne sposoby klasyfikowania planów miast.

Generalnie plany miast podzielić można na: plany nieregularne, często tworzące się spontanicznie, żywiołowo i plany regularne (geometryczne).

W miastach o długiej historii znajdujemy zwykle zarówno fragmenty charakteryzujące się układem regularnym, jak i dzielnice, które mają plan nieregularny. Niewątpliwie układ miasta, bardzo często starszy od architektury, jest rodzajem historycznego zapisu, pozwalającego odtwarzać proces jego rozwoju.

Układy nieregularne powstają często w wyniku dopasowywania się miasta do warunków środowiska. W takiej sytuacji układ miasta charakteryzuje się zwykle krętymi ulicami, które przecinają się pod różnymi kątami, a place – podobnie jak parcele – mają nieregularne kształty. Spośród czynników fizyczno-geograficznych największą rolę w kształtowaniu układu miasta odgrywają cechy topograficzne terenu. Ukształtowanie powierzchni może stymulować pewne kierunki rozwoju przestrzennego, a jednocześnie ograniczać inne. Wpływ topografii terenu na plan uwidacznia się często:

- w miastach położonych w głębokich, wąskich dolinach,
- w miastach, w obrębie których znajdują się wzgórza i strome zbocza,
- w miastach nad rzeką, której szerokość ogranicza liczba mostów,
- w miastach nadmorskich, gdy linia brzegowa jest szczególnie urozmaicona.

Ukształtowanie powierzchni jest tylko jednym z elementów mogących wywołać nieregularność układu miasta. Istnieje szereg przykładów planów, które nie odtwarzają rzeźby terenu (należą do nich Bordeaux, Sewilla czy Berlin⁹). W planie Sewilli nie widać niewielkich wzgórz, które zadecydowały o jej lokalizacji. Również w planie Bordeaux nie uwidaczniają się wyniosłości tarasu nad Garonną, które były początkiem miasta. Na plany wymienionych miast wpłynęły natomiast: wielkie arterie wytyczone w XVIII wieku (Bordeaux, Berlin),

⁹ P. Laborde, *Les espaces urbains dans le monde*, Nathan, 1989, s. 39.

obszary funkcjonalne (Park Marii Luizy w Sewilli), budowle o szczególnym znaczeniu (np. Brama Brandenburska w Berlinie), szczególne funkcje miasta (port w Bordeaux).

Ogólnie mówiąc, zróżnicowanie układu i jego nieregularność mogła być rezultatem:

- dopasowania do rzeźby terenu (szczególnie w początkowym okresie rozwoju miasta),
- ekonomicznych warunków rozwoju,
- braku uregulowań i ograniczeń administracyjnych dotyczących zabudowy,
- szczególnej roli niektórych funkcji miasta,
- a nawet rezultatem istnienia budowli o szczególnym znaczeniu.

Plan regularny (geometryczny) jest wynikiem realizacji określonej koncepcji urbanistycznej, w założeniu najlepiej dopasowanej w danym momencie do wypełniania przez miasto określonych funkcji i do potrzeb miejskiej społeczności. Różne rodzaje planów regularnych realizowano we wszystkich epokach. Wielu miastom zakładanym na „surowym korzeniu” nadawano od początku plan regularny, co widoczne jest dziś w układach najstarszej części miasta. Regularne układy pojawiały się również przy przebudowie lub odbudowie miast po wielkich pożarach, trzęsieniach ziemi lub zniszczeniach wojennych. Plany regularne powstawały także w wyniku celowej przebudowy starszych dzielnic lub rozbudowy miasta na terenach zewnętrznych.

W mieście rozwijającym się na płaskim terenie układ regularny jest stosunkowo łatwy do realizacji. W miastach o urozmaiconej rzeźbie terenu taka realizacja jest trudniejsza i bardziej kosztowna. Są jednak miasta, które mimo dużych różnic wysokości, jak gdyby wbrew cechom środowiska, wdrażają plan geometryczny. Takim przykładem jest San Francisco.

Podstawowymi typami układów regularnych (geometrycznych) są układy: prostokątne (lub szachownicowe), promienisto-koncentryczne i pasmowe.

Występują również układy regularne charakteryzujące się złożoną geometrią.

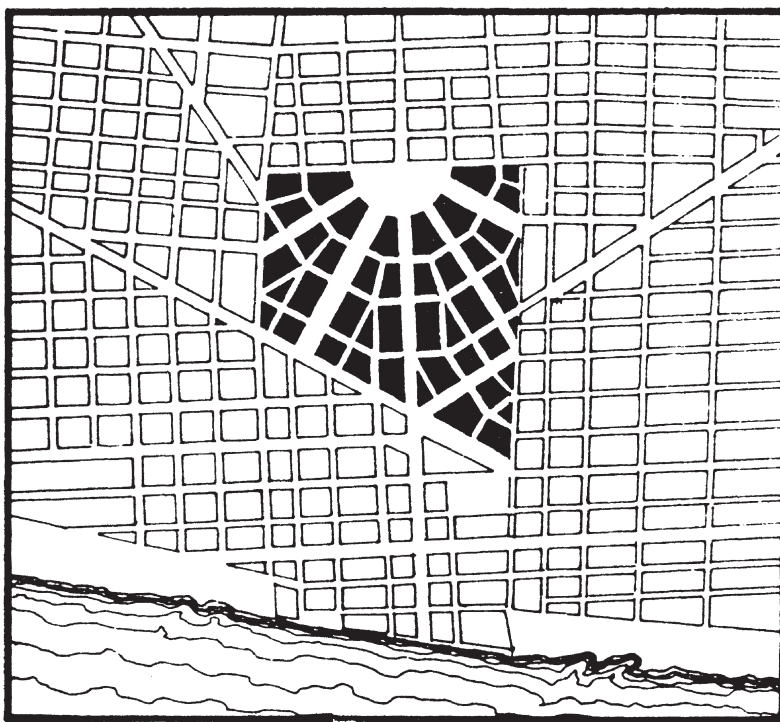
Układy szachownicowe należą do najprostszych z punktu widzenia projektowania. Zastosowanie takiego układu ułatwia parcelację terenu i podział miasta na jednostki administracyjne, jest dogodny architektonicznie (budowane domy układają się w kształcie prostokątnych bloków), dogodny komunikacyjnie, charakteryzuje się natomiast brakiem połączeń ukośnych (co jest mankamentem tego układu, bo zmusza do poruszania się po linii łamanej)¹⁰.

¹⁰ W. Maik, *Podstawy geografii miast*, Toruń 1997, s. 58.

Układ szachownicowy pojawiał się w wielu regionach i epokach. Znany jest od starożytności, stosowany przez Greków (Milet), a także przez Rzymian, którzy na planie szachownicowym zakładali swoje obozy wojskowe (castrum romanum). Układy prostokątne występowały również w miastach chińskich.

Plan szachownicowy pojawił się w miastach średniowiecznych. W Polsce miały go miasta lokowane na prawie magdeburskim w XIII wieku (Kraków, liczne miasta na Śląsku). Na planie prostokątnym zbudowano renesansowy Zamość.

Z niezwyklej konsekwencją zrealizowano rozbudowę Barcelony według szachowniczego planu Cerda (z XIX w.). Układ szachownicowy znalazł szerokie zastosowanie w miastach Ameryki Północnej i Ameryki Południowej. W Stanach Zjednoczonych, po początkowych próbach stosowania układów koncentrycznych (rys. 38), powszechnie przyjęty został układ prostokątny, istniejący dziś zarówno w największych metropoliach (Nowy York – rys. 39, San Francisco) jak i w małych miasteczkach.

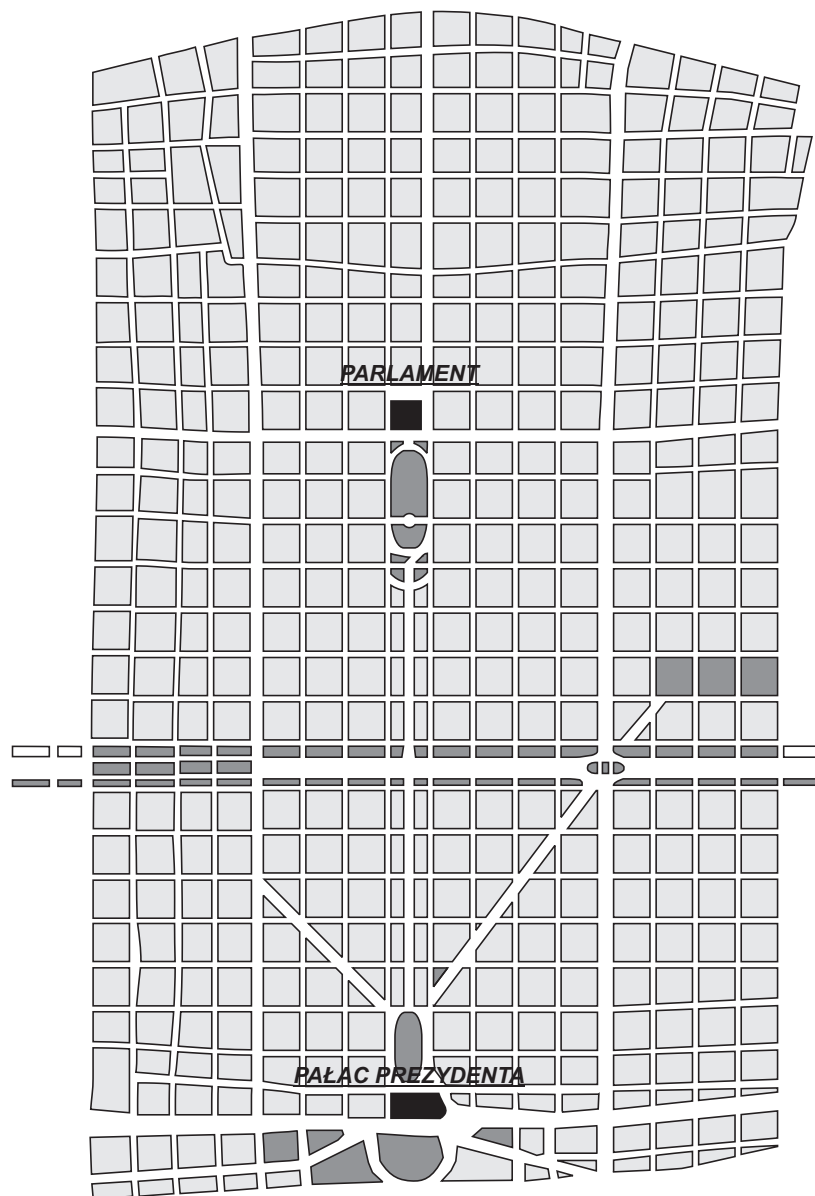


Rys. 38. Detroit – fragment planu współczesnego miasta z pozostałością części planu wg projektu Woodwarda
Źródło: Na podst. Książek M., 1996.



Rys. 39. Nowy Jork – Manhattan
Źródło: Opracowanie własne.

Układ prostokątny istnieje w wielu miastach Ameryki Południowej, a przykładem jego zastosowania na dużą skalę jest Buenos Aires – największa metropolia kontynentu (rys. 40).



Rys. 40. Buenos Aires – fragment planu centralnej części miasta
Źródło: Opracowanie własne.

Układ promienisto-koncentryczny tworzą ulice rozchodzące się promieniście z centrum, które przecinają ulice w kształcie kół oraz fragmenty terenu rozmieszczone koncentrycznie wokół centrum miasta. Układ ten pozwala harmonijnie rozplanować miasto i zapewnia stosunkowo łatwą dostępność do centrum.

Wczesną formą tego typu są układy koliste lub eliptyczne. Przypuszczać można, że ich tradycja wywodzi się z układu obozów ludów wędrownych i charakterystycznego ustawiania wozów, które tworzyły koło lub owal. Układy koliste dostrzec można m.in. w planach miast na terenie Lombardii (Bologna). Znalazły powszechne zastosowanie w miastach wczesnego średniowiecza. Tworzyły się w otoczeniu centralnego elementu miasta (katedra, twierdza-siedziba władzy). W miastach tych ogólny układ miał charakter kolisty, natomiast plany wewnętrzne są zwykle mało czytelne i nieregularne (ulice tworzą rodzaj labiryntu, a część z nich ma ślepe zakończenia).

Układy promienisto-koncentryczne znalazły szerokie zastosowanie w renesansowych koncepcjach urbanistycznych (Palma Nuova). Tworzone wówczas układy o ciekawej i złożonej geometrii stanowiły wyraz dążenia do stworzenia miasta idealnego. Układy promienisto-koncentryczne wykorzystywano również w planowaniu miasta barokowego (Karlsruhe), a także w okresach późniejszych. Układ promienisto-koncentryczny zaobserwować można w planach Wiednia, Moskwy, Amsterdamu, Kolonii i wielu innych miast Europy.

Elementy układu promienisto-koncentrycznego zawierała koncepcja miasta-ogrodu E. Howarda (koniec XIX w.), która wywarła bardzo silny wpływ na rozwój urbanistyki w XX wieku.

Układ liniowy miasta zaproponowany został na przełomie XIX i XX wieku (Soria y Mata) jako koncepcja rozwoju Madrytu. Zgodnie z jego założeniami główne funkcje rozmieszczone są w postaci pasm biegnących równolegle do siebie. W takiej postaci układ pasmowy okazał się mało praktyczny. Rozwinęły się natomiast układy liniowe tworzone przez osiedla i centra usługowe, zlokalizowane wzdłuż ciągów komunikacyjnych wychodzących z dużych aglomeracji.

Współcześnie stosowane są wszystkie typy planów geometrycznych: szachownicowe, koncentryczne, zorientowane wzdłuż osi lub w układzie gwiazdystym. Dotyczy to jednak planów dzielnicy lub osiedla. Ze względu na przestrzenny rozwój miast znacznie trudniej mówić o planie miasta jako jednolitym układzie.

9.2. Planowanie miast i kształtowanie się ich układu w różnych okresach historycznych

9.2.1. Planowanie miast w starożytnej Grecji

Okres archaiczny (X–VI w. p.n.e.). Na obszarze Grecji w okresie archaicznym miasta nie rozwijały się według określonego, geometrycznego układu. Ośrodki miejskie powstawały w wyniku skupiania się ludności pod ochroną ważnej świątyni lub twierdzy. W chwili zagrożenia twierdza pozwalała schronić się mieszkającej wokół ludności. Dążąc do ochrony ludności władcy niejednokrotnie otaczali murem teren przylegający do twierdzy.

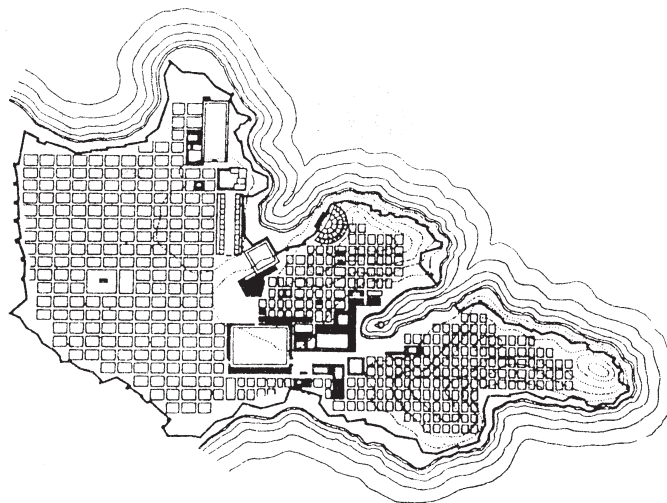
Ateny stanowią bardzo charakterystyczny przykład rozwoju przestrzennego miasta w tym okresie. Początkowo miasto rozwijało się na Akropolu, który był miejscem lokalizacji zespołu świątyń, miejscem przechowywania skarbcza i jednocześnie spełniał funkcje obronne. Wraz ze wzrostem liczby ludności miasto zaczęło rozwijać się wokół wzgórza, a centrum ośrodka przeniosło się poza Akropol. Miasto zostało później otoczone murem obronnym. Na obszarze dolnego miasta powstała agora, stanowiąca centrum życia społecznego. Agora wraz ze znajdującymi się przy niej budowlami spełniała szereg funkcji publicznych. Odbывały się tu zebrania zgromadzenia ludowego, dyskusje i spotkania mieszkańców. W przypadku agory zagospodarowanie przestrzenne jest w pewnym sensie wyrazem istniejącego systemu politycznego. W późniejszym okresie agora zaczęła również spełniać funkcje handlowe i usługowe.

W rezultacie ukształtowała się typowa dla miast greckich struktura obszarów funkcjonalnych, na którą składały się: dzielnica świątynna będąca także miejscem obronnym, agora – spełniająca funkcje publiczne i dzielnice mieszkaniowe.

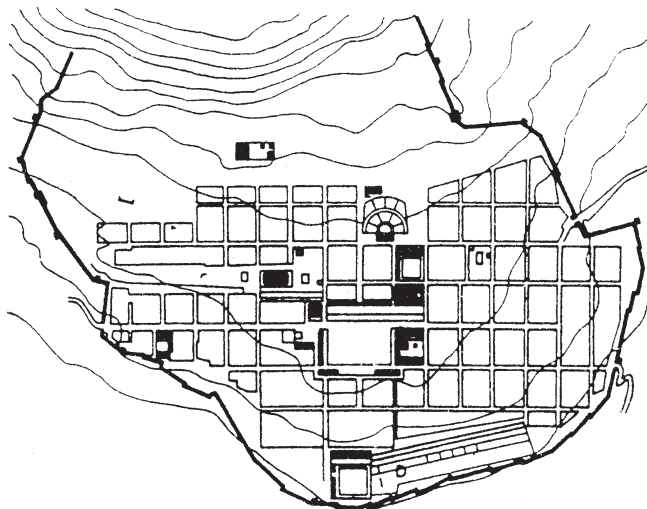
Należy zaznaczyć, że w Atenach część świątynna i agora nie były ze sobą powiązane w sensie planistycznym, sieć ulic charakteryzowała się nieregularnym układem, a przestrzenny rozwój dokonywał się w sposób swobodny, bez założonego z góry geometrycznego uporządkowania.

Okres klasyczny (V– IV w. p.n.e.). W V wieku p.n.e. w pełni rozwinął się system planowania miast, oparty na układzie geometrycznym, w którym siatka ulic miała kształt prostokątnej szachownicy. System opracowany został przez **Hippodamosa z Miletu**. Według tego planu rozwijano miasta zakładane przez Greków na wybrzeżach Morza Śródziemnego (w okresie od ok. 500 r. p.n.e. do epoki hellenistycznej). Na terenie Grecji właściwej układ ten występuje znacznie rzadziej.

Do najbardziej znanych przykładów układu hippodamejskiego należą plan **Miletu** (odbudowa po 479 r. p.n.e.) – rys. 41, **Priene** (po 350 r. p.n.e.) – rys. 42, Rodos a także Pireus – port Aten. Z punktu widzenia funkcjonalnego w planie Hippodamosa na obszarze miasta również wyróżniają się wymienione wcześniej przestrzenie: święta, publiczna i prywatna.



Rys. 41. Milet (479 r. p.n.e.) – przykład układu hippodamejskiego
Źródło: Gallion, Urban Pattern 1975, za: Sumień T., 1992.



Rys. 42. Priene (ok. 350 r. p.n.e.) – przykład układu hippodamejskiego
Źródło: Gallion, Urban Pattern 1975, za: Sumień T., 1992.

Opisywany układ charakteryzował się siatką ulic tworzących czworoboczne bloki (insule). W różnych miastach wymiary bloków były zróżnicowane. Wielkość parcel mogła się również zmieniać wraz ze wzrostem lub spadkiem zamożności miasta (podział parcel na mniejsze działki był wyrazem ubożenia miasta¹¹).

W ten geometryczny układ wprowadzone są również przestrzenie publiczne: agora, plac przed świątynią, plac targowy, które mają kształt prostokątny i zajmują przestrzeń niezabudowanych bloków. Zarówno w Milecie, jak i w Priene agora otoczona była z trzech stron kolumnowymi podcieniami (w Milecie czwarta strona była otwarta na Zatokę Lwów). W pobliżu agory lokalizowano grecki odpowiednik ratusza, reprezentacyjną świątynię i inne budynki użyteczności publicznej.

Niektóre obiekty lokalizowano na uboczu miasta. Należał do nich teatr, budowany zwykle w kotlinie przy zboczu, tak by wykorzystać cechy ukształtowania terenu. Na skraju miasta, z dala od zgiełku i kurzu, umieszczano też połączone ze stadionem gymnasium, czyli szkołę.

Okres hellenistyczny (od połowy IV w. p.n.e.). W czasach panowania Aleksandra Wielkiego nastąpił dalszy rozwój greckiej urbanistyki. System hippodamejski został udoskonalony. Wytaczano szerokie ulice główne i wąskie uliczki boczne. Kompleksy pałacowe i świątynne rozmieszczane były w nowym układzie na wielopoziomowych tarasach połączonych systemem schodów i krużganków. Wprowadzenie tarasów i schodów wzbogaciło architekturę placów. Przykładem planów z okresu hellenistycznego jest **Pergamon**, a także **Aleksandria** w Egipcie.

9.2.2. Planowanie miast w starożytnym Rzymie

Hellenistyczny układ miasta został przejęty przez Rzymian. Regularny układ ulic stosowany był zarówno na terenie Italii, jak i na obszarach zdobytych.

Rzym. Nieregularny układ samego Rzymu stanowi wyjątek. Próby nadania stolicy cesarstwa bardziej uporządkowanego układu przestrzennego okazały się nieskuteczne, m.in. z powodu licznych przebudowań i kilkakrotnie zmienianego zasięgu murów miejskich. Strukturę przestrzenną Rzymu tworzą samorzutnie powstałe układy.

Najstarsza część miasta znajdowała się na Palatynie – jednym z siedmiu wzgórz, które już ok. 600 roku p.n.e. weszły w skład zespołu miejskiego. W obniżeniu między Palatynem, Kapitołem i Eskwilinem powstał plac – Forum Ro-

¹¹ W. Koch, *Style w architekturze*, Warszawa 1996, s. 392.

manum – który stał się centralnym punktem życia politycznego i społecznego. Wokół forum wznosiły się świątynie oraz szereg innych okazałych budynków, pełniących ważne funkcje publiczne. Całe forum miało charakter reprezentacyjnego placu.

Nowe funkcje Rzymu będącego stolicą coraz większego imperium spowodowały, że przestrzeń istniejącego forum okazała się niewystarczająca. W wyniku rozbudowy forum rozpoczętej przez Juliusza Cezara i kontynuowanej przez kolejnych cesarzy powstał ciąg starannie zaprojektowanych reprezentacyjnych placów (Forum Cezara, Forum Augusta, Forum Nerwy, Forum Trajana). Komplex forów cesarskich stał się głównym ośrodkiem życia publicznego starożytnego Rzymu.

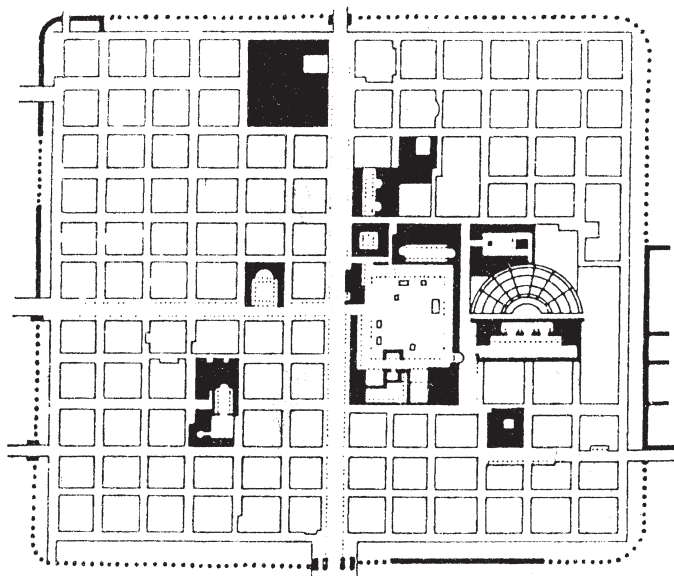
Castrum romanum. Na terenach podbitych Rzymianie zakładali obozy wojskowe według określonego planu. Wojskowy obóz rzymski charakteryzował się regularną siatką ulic przecinających się pod kątem prostym. Miał kształt prostokąta i był otoczony murem z wieżami. Na planie wyróżniały się dwie główne ulice: *cardo* (krótsza, biegnąca z północy na południe, dzieląca obóz na dwie nierówne części) oraz *decumanus* (dłuższa, biegnąca ze wschodu na zachód, dzieląca obóz na dwie równe części). Osie te przecinały się, dzieląc cały układ na cztery części. Poszczególne części były przeznaczone dla różnych grup wojskowych i cywilnych mieszkańców. Obok skrzyżowania obu ulic, które stanowiło najważniejsze miejsce układu, znajdowało się forum, a także siedziba komendanta i jego sztabu.

Na terenach podbitych obozy zaczynały spełniać szereg dodatkowych funkcji poza funkcją wojskową. Stopniowo zabudowa wojskowa była zastępowana przez trwałe budynki, a obóz przekształcał się w regularne miasto.

Typowym przykładem opisywanego układu są odkryte przez archeologów ruiny miasta Timgad (I w. n.e.) w północnej Afryce (rys. 43).

Pozostałości układu rzymskiego *castrum* odnajdujemy we współczesnych układach urbanistycznych wielu miast, które swoje powstanie wiążą z istnieniem rzymskiego obozu wojskowego. Należą do nich takie włoskie miasta, jak Aosta, Florencja, Pavia, a także francuski Strasburg (rys. 44), niemieckie Trewir (rys. 45), Kolonia, a także Lublana w Słowenii i Split w Dalmacji. Do tej grupy zaliczyć można brytyjskie miasta Chichester, Silchester i inne.

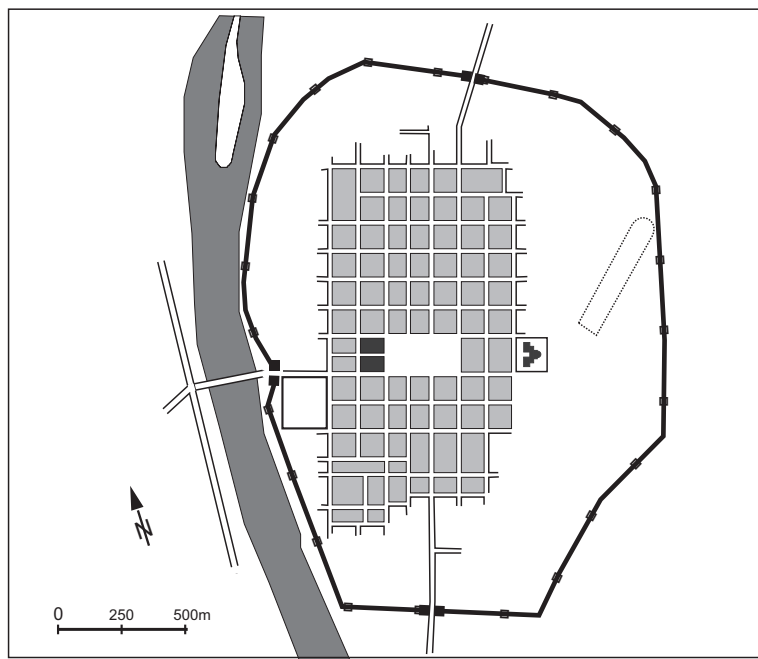
W wielokrotnie przebudowywanych miastach trudno dziś odnaleźć elementy planu rzymskiego. Niemniej warto podkreślić, że rzymskie obozy wojskowe dały początek takim wielkim stolicom europejskim, jak Paryż, Londyn czy Wiedeń.



Rys. 43. Timgad w Afryce Pn – przykład miasta na planie castrum romanum
Źródło: Gallion, Urban Pattern 1975, za: Sumień T., 1992.



Rys. 44. Strasburg – fragmenty planu rzymskiego w centralnej części miasta
Źródło: Na podst. Książek M., 1996.



Rys. 45. Trier (Trewir) w Niemczech – plan miasta rzymskiego
Źródło: Na podst. Książek M., 1996.

Planowanie i rozbudowa miast w czasach rzymskich charakteryzowała się dbałością o rozwój różnego rodzaju obiektów użyteczności publicznej (teatry, termy, urzędy), określanych dziś jako obiekty infrastruktury społecznej. Miasta rzymskie cechuje również znaczny postęp w rozwoju infrastruktury technicznej (budowa kanalizacji, wodociągów, dróg).

9.2.3. Miasto średniowieczne

Początki miast średniowiecznych. W okresie po rozpadzie Cesarstwa Rzymskiego nastąpił upadek miast. Wiele miast zostało całkowicie zniszczonych, a w czasie wędrówki ludów i najazdów plemion barbarzyńskich inne utraciły ekonomiczne podstawy swojej egzystencji. Nowa sytuacja znalazła swoje odzwierciedlenie w przestrzennej strukturze miast. Wraz ze zmniejszającym się zaludnieniem, miasta ograniczały swoją przestrzeń. Te części miasta, które pozostały zamieszkane otaczano murami, niejednokrotnie skracając linię dawnych umocnień obronnych. Część miast ograniczyła swój teren do dawnego centrum. Niezamieszkane części miasta wykorzystywano jako tereny rolnicze lub pozostawiano w postaci nieużytków.

Nowy, średniowieczny układ miasta kształtował się w długim okresie. Miasta, które rozwijały się we wczesnym średniowieczu częściowo bazowały na pozostałościach miast rzymskich, tworząc jednak nowe układy.

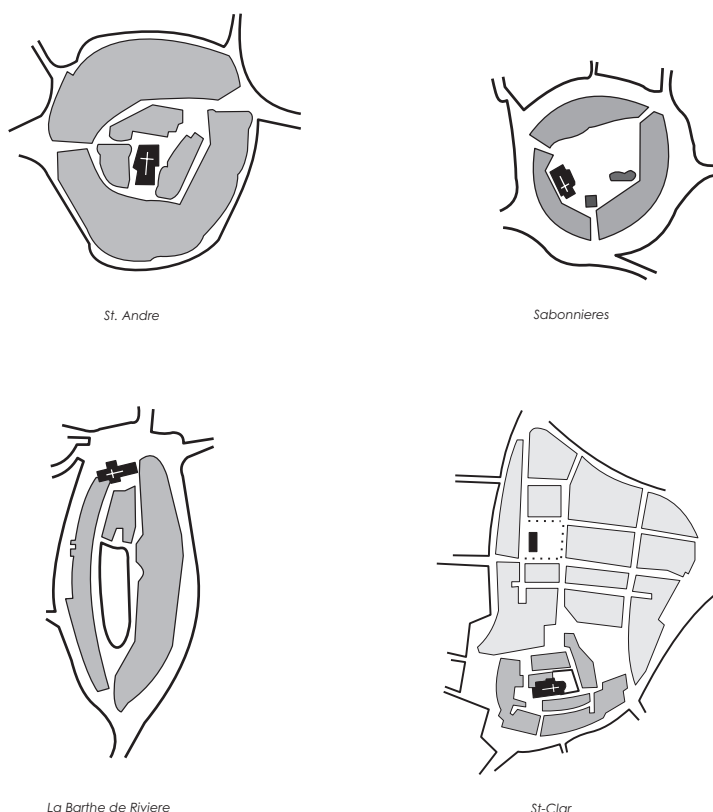
- Niektóre z dawnych miast rzymskich zostały przebudowane, stając się rezydencjami książąt i królów plemion germańskich, np. Rawenna – siedziba Teodoryka.
- Większość miast rozwijała się przy zamkach będących siedzibą władców feudalnych. Podstawą rozwoju osad miejskich zlokalizowanych pod zamkiem była produkcja rzemieślnicza i handel. Osady te skupiały ludność rzemieślniczą, tam również odbywały się targi. Osady otaczane były murami, często tworząc wraz z zamkiem jeden kompleks obronny.
- Ważnym czynnikiem rozwoju miast była siedziba biskupstwa. Do charakterystycznych elementów miasta biskupiego należały: kompleks katedralny, umiejscowione wokół kościoła domy z krużgankiem dla kanoników, szpital, a także plac targowy.
- Samodzielne ośrodki miejskie powstawały też przy klasztorach. W wielu przypadkach rozwinęło się samowystarczalne miasto, stanowiące zaplecze klasztoru. W skład tego organizmu obok kościoła i mieszkań dla zakonników wchodziły budynki gospodarcze, warsztaty, szpital, cmentarz, ogrody i inne obiekty.

Przestrzenny rozwój miast w średniowieczu. Generalną cechą miast średniowiecznych była ich ograniczona wielkość, co wiązało się z koniecznością otaczania miasta murami obronnymi. Przestrzenna rozbudowa miast średniowiecznych dokonywała się w różny sposób.

- Często sposobem rozbudowy miasta była budowa nowego pierścienia murów i włączenie w obręb miasta dzielnic, które powstały poza starym systemem obronnym.
- Do rozwoju przestrzeni miejskiej prowadziło też połączenie kilku osiedli miejskich leżących w pobliżu i otoczenie ich wspólnym murem obronnym. W taki sposób rozwinęło się np. miasto Tours we Francji.
- W późniejszym okresie zaczęto stosować jeszcze inne rozwiązanie, polegające na budowie, obok istniejącego ośrodka, nowego miasta z odrębnymi murami i wszystkimi elementami układu przestrzennego (rynek, sieć ulic i in.). Podwójny układ miasta średniowiecznego odnajdujemy dziś w planach wielu dawnych miast (np. w Toruniu, rys. 48).

Plan miasta średniowiecznego. Układy miast średniowiecznych są zróżnicowane zależnie od okresu, w którym powstawały. Można też zaobserwować zróżnicowanie tych układów w różnych częściach Europy.

We wcześniejszym okresie dominował plan nieregularny, zbliżony do układu promienisto-koncentrycznego (rys. 46). Ulice zbiegały się w środku miasta, gdzie znajdował się nieregularny plac z głównym kościołem. Kształt miasta, wyznaczany przez linię murów obronnych, mógł być różnorodny, najczęściej jednak zbliżony był do koła. Wiele przykładów takiego układu znajdujemy w miastach francuskich (Bergues, Briva i in.)¹². Jak podkreśla T. Sumień „plan miasta średniowiecznego był przede wszystkim koncepcją przestrzenną, a nie planem podziału obszaru miasta. To znaczy, że plan nie był określony sztywnym podziałem geodezyjnym i stylistycznie, lecz trójwymiarową wizualizacją obrazu miasta widzianego przez budowniczego”¹³.



Rys. 46. Układy miast wczesnośredniowiecznych (Francja)

Źródło: Wróbel T., 1971.

¹² M. Kielczewska-Zaleska, *Geografia osadnictwa*, Warszawa 1977, s. 177.

¹³ T. Sumień, *Forma miasta...*, s. 52.

W okresie późniejszym, rozwój produkcji i handlu, wzrost potencjału gospodarczego miast i ich zamożności, rozwój mieszczaństwa, a także rozwój kultury, sztuki i architektury spowodowały ukształtowanie się nowych zasad budowy i rozplanowania miasta. Istotną rolę odegrała zmiana sytuacji prawnej miasta. Miasto tworzone przy pomocy aktu prawnego, tzw. lokacji. W akcie lokacyjnym, wydawanym przez właściciela ziemi, określano m.in. przeznaczone dla miasta tereny, jego przywileje, organizację władzy miejskiej.

W nowo lokowanych miastach stosowano najczęściej regularny układ ortogonalny. Układ charakteryzował się prostokątną siatką ulic z centralnym punktem, którym był rynek (zwykle prostokątny), spełniający funkcje placu handlowego i siedziby władz miejskich. Wyrazem tych funkcji były zlokalizowane na rynku budynki: ratusz i obiekty handlowe (sukiennice). Miasto otoczone było murami obronnymi.

Opisywany plan pojawił się w miastach na terenie Francji. Do najstarszych przykładów należą Montauban, Montpazier, Aigues Mortes (przy ujściu Rodanu).

Na terenie Niemiec zarysowały się dwa kierunki rozwoju miast. Rozwijały się nadal wczesnośredniowieczne ośrodki, przy jednoczesnej tendencji do porządkowania ich struktury przestrzennej i sytuacji prawnej (np. Hidesheim lub Magdeburg). W innych ośrodkach, głównie w nowo tworzonych miastach na wschód od Łaby, wprowadzano opisany wyżej układ regularny (np. Neu-Brandenburg lub Frankfurt nad Odrą).

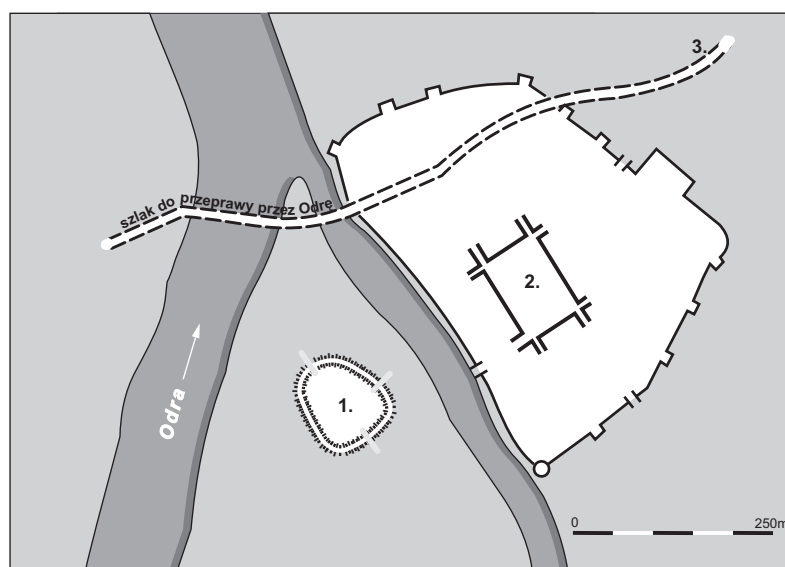
Układy miast średniowiecznych w Polsce. Na ziemiach polskich obronne osady pojawiały się już w VII–V w. p.n.e., o czym świadczą pozostałości osady w Biskupinie. M. Kulesza zwraca uwagę na dominujące w literaturze europejskiej niesłuszne przekonanie, że polska sieć miast ukształtowała się dopiero w okresie lokacji w XIII/XIV wieku i były to lokacje osadników niemieckich. Tymczasem większość miast polskich powstała wcześniej¹⁴.

W okresie wczesnośredniowiecznym w Polsce (XI–XIII w.) osady miejskie rozwijały się wokół grodu. Na terenie podgrodzia mieszkali rzemieślnicy. W pobliżu grodu tworzył się również plac targowy (okół). Osiedla rozwijające się przy grodzie nie były otoczone murami. W razie niebezpieczeństwa ludność chroniła się w obrębie grodu. W tym okresie rozwinęło się szereg ważnych ośrodków miejskich, jak Gniezno, Poznań, Wrocław czy Kraków.

W XIII wieku na terenach polskich zaczęła upowszechniać się nowa organizacja prawna miasta i nowe zasady jego lokacji na prawie magdeburskim. Nowe zasady wiązały się z wprowadzaniem regularnego ortogonalnego układu

¹⁴ M. Kulesza, *Morfogeneza miast na obszarze Polski Środkowej w okresie przedrozbiorowym*, Łódź 2001, s. 145.

miasta (rys. 47). W rezultacie układy przestrzenne wywodzące się z Europy Zachodniej zostały nałożone na istniejące już struktury przestrzenne osiedli słowiańskich. Układy średniowieczne miast polskich cechuje duża regularność. Usytuowany w centrum prostokątny lub kwadratowy rynek otaczały regularne prostokątne bloki. Liczba wytyczanych działek wynosiła od kilkunastu do ponad stu w większych ośrodkach. Kościół i cmentarz lokalizowane były zwykle w pobliżu rynku, często na terenie narożnego bloku przyrynkowego¹⁵. Wyjątkową regularność układów miast lokowanych w tym okresie w Polsce i zgodność z przyjętymi wówczas zasadami ich planowania tłumaczy się przyczynami ekonomicznymi. W. Kalinowski wskazuje, że wcześniejsze osady charakteryzowały się zabudową drewnianą i nic nie stało na przeszkodzie, by osadę taką opuścić i osiedlić się w nowym mieście zlokalizowanym w pobliżu. Gdy we wcześniej istniejącym ośrodku znajdowały się budynki murowane (np. kościół), teren osady był włączany do nowego miasta. Lepiej zainwestowane miasta na terenie Niemiec rozwijały się zwykle na bazie osad istniejących, co wyjaśnia nieregularne plany wielu z nich¹⁶.



Rys. 47. Opole – wczesnośredniowieczna osada obronna (1), miasto średniowieczne lokowane na początku XIVw. (2), prawdopodobny przebieg szlaku do przeprawy przez Odrę (3)
Źródło: Kalinowski W., 1986.

¹⁵ M. Kulesza, *Z problematyki rozmierzania miast średniowiecznych na obszarze Polski Środkowej*, „Acta Universitatis Lodziensis” 2000, Folia Geographica, Socjo-Oeconomica 3.

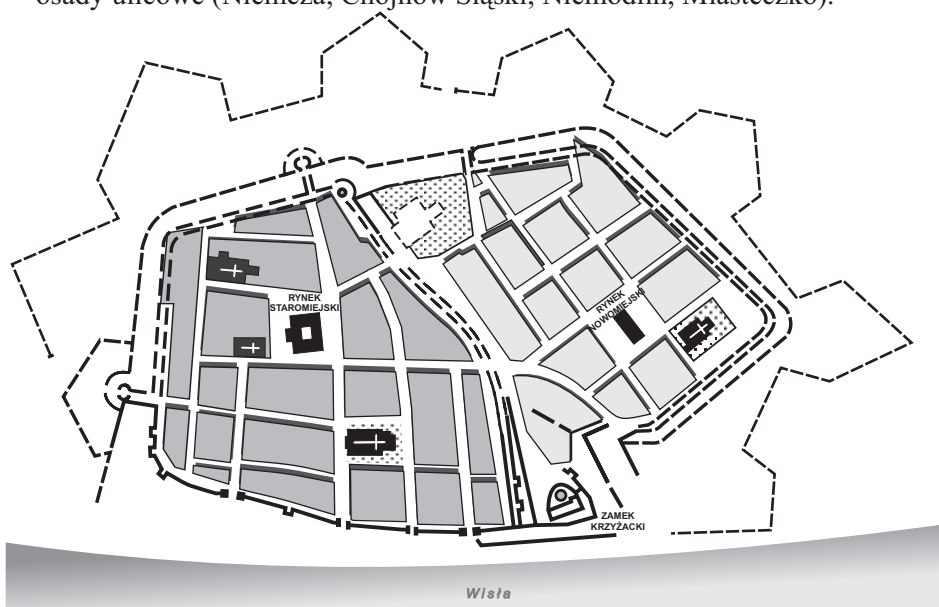
¹⁶ W. Kalinowski, *Rozwój miast w Polsce*. W: *Zabytki architektury i urbanistyki w Polsce*, red. W. Zin, t. 1: *Miasta historyczne*, Warszawa 1986.

Wyróżnić można następujące sposoby zakładania miast lokacyjnych w Polsce¹⁷:

- tworzenie miasta przy starym istniejącym ośrodku (w takich przypadkach zachowywano istniejące szlaki komunikacyjne, granice miejscowości, a także nazwę osiedla),
- przebudowa istniejącego osiedla (pozostawiano zwykle dawne linie ulic, ewentualnie je poszerzano),
- lokowanie nowego miasta na obszarze starego osiedla (w takim przypadku przeprowadzano komasację i dokonywano nowego podziału gruntów, następowała też zasadnicza zmiana linii komunikacji wewnętrznej),
- zakładanie nowego miasta na terenach niezabudowanych.

Sposób założenia miasta w relacji do istniejących ośrodków znajdował więc odzwierciedlenie w układzie przestrzennym miasta. W grupie ośrodków, które powstały z adaptacji wcześniej istniejących osad wyróżnia się¹⁸:

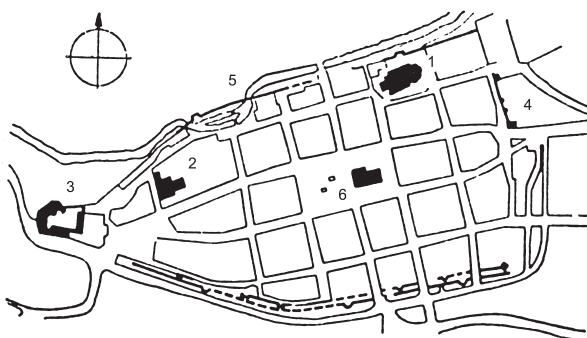
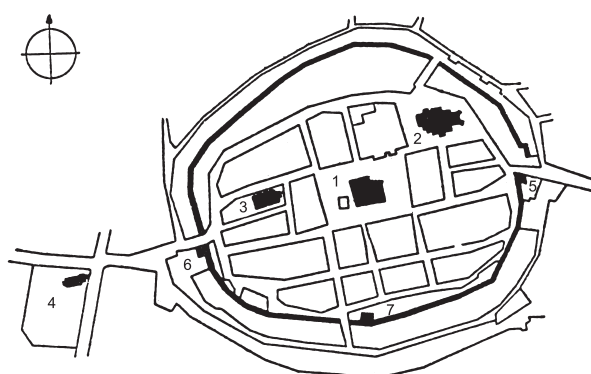
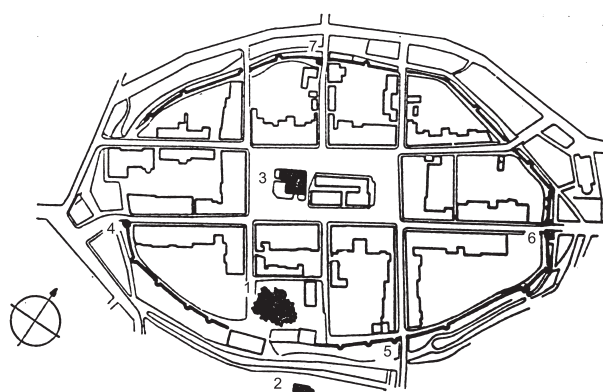
- osady owalnicowe (Środa Śląska, Kościan, Sobótka, Mogilno),
- osady widlicowe (Kwieciszewo, Kłobucko, Zawichost),
- osady ulicowe (Niemcza, Chojnów Śląski, Niemodlin, Miasteczko).



Rys. 48. Toruń – rozwój miasta średniowiecznego przez podwojenie istniejącego układu
Źródło: Opracowanie własne.

¹⁷ M. Kulesza, *Morfogeneza miast...*

¹⁸ Zaprezentowana klasyfikacja dotycząca kierunków rozwoju miast polskich w średniowieczu zaczerpnięta została z pracy: M. Książek, *Materiały pomocnicze do studiów w zakresie urbanistyki*, Kraków 1996, s. 18–19. (Pominięto niektóre szczegółowe podziały).



Rys. 49. Paczków, Byczyna, Namysłów – układ miast średniowiecznych na Śląsku
Źródło: Chrzanowski T., Kornecki M., 1974.

Drugą grupę stanowią ośrodki wczesnośredniowieczne przekształcone w układy regularne (ortogonalne) oraz nowo zakładane miasta. Plany miast regularnych w Polsce wykazują pewne zróżnicowanie. W tej grupie ośrodków wyróżnić można:

- układy proste oparte na siatce szachownicowej lub prostokątnej (układy te występują w różnych wersjach),
- układy złożone, regularne, z szachownicową lub prostokątną siatką ulic, łączące cechy wcześniejszych i nowych układów. Należą do nich m.in. Kraków, Poznań, Wrocław,
- układy zespolone, składające się z dwóch lub więcej struktur urbanistycznych, m.in. Toruń (rys. 48), Gdańsk, Elbląg, Kraków i szereg innych.

Należy podkreślić, że wiek XIII i XIV miał w Polsce szczególne znaczenie w procesie rozwoju sieci miast. Większość miast w Polsce ma średniowieczną genezę, którą bardzo wyraźnie można dostrzec we współczesnych planach centralnych części miast (rys. 49). Procesy przebudowy układów przestrzennych miast nastąpiły najpierw na Śląsku, nieco później w Wielkopolsce i Małopolsce.

9.2.4. Planowanie miast w okresie renesansu

Nowe uwarunkowania rozwoju miast. W drugiej połowie XV wieku w istotny sposób zmieniła się sytuacja miast i warunki ich rozwoju. W Europie nastąpiły wielkie przemiany na płaszczyźnie społecznej, politycznej i gospodarczej. Pojawiły się nowe kierunki w sztuce, rozwijały się nauki techniczne. Odkrycia geograficzne, napływ nie znanych wcześniej towarów, nowe szlaki handlu morskiego zmieniły podstawy gospodarki wielu miast europejskich.

Nastąpiło umacnianie się silnych organizmów państwowych, dążących do ograniczenia niezależności władz miejskich. Był to jednocześnie czas wojen i konieczności umacniania obronnej funkcji miast. W architekturze i planowaniu miast znalazły wyraz nowe poglądy na człowieka, jego działalność i jego potrzeby.

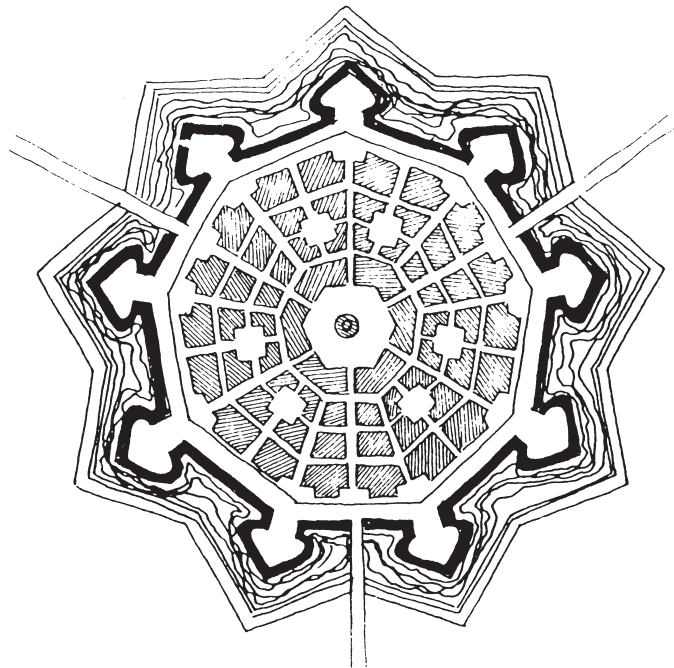
Teoretyczne koncepcje miasta i ich realizacje. W okresie renesansu wielu teoretyków podjęło prace nad koncepcjami miasta idealnego. Koncepcje te były wyrazem renesansowych idei dotyczących formy i funkcji miasta, miały nawiązywać do potrzeb, a jednocześnie uwzględniać nowe możliwości techniczne. Autorami takich teoretycznych projektów byli m.in.: Antonio Averulino, zwany Filarete – jego miasto idealne (Sforzinda) ma formę gwiazdy wpisanej w koło; Francesco di Giorgio Martini – twórca modeli radialnego i ortogonalnego wpisanych w ośmiobok foremny; Pietro Cataneo – autor koncepcji miast zamkniętych w czteroboku lub pięcioboku, z ortogonalną siatką ulic; Albrecht Dürer – autor projektu „miasta królewskiego”, będącego ufortyfikowanym mia-

stem na planie kwadratu. Pod wpływem idei Dürera powstała koncepcja miasta Freudenstadt (aut. H. Schickkardt, 1599) dla uchodźców protestanckich. Niewątpliwie wyprzedzający epokę Leonardo da Vinci w swojej koncepcji miasta proponował m.in. takie rozwiązania, jak bezkolizyjny układ ulic w systemie dwupoziomowym czy kanalizację.

Układ tych miast został zdecydowanie podporządkowany funkcjom obronnym. Rozwój artylerii i jej rosnąca skuteczność w niszczeniu średniowiecznych murów i baszt wywołały potrzebę konstruowania innego typu umocnień obronnych, dostosowanych do nowych technik wojennych. Zgodnie z przyjętymi koncepcjami, miasta zaczęto otaczać skomplikowanymi systemami wałów obronnych, z różnymi rodzajami bastionów, szaniców itp.

Dominującym modelem w koncepcjach teoretycznych było miasto o **układzie promienisto-koncentrycznym** (miasto gwiazdziste). Cechą miasta gwiazdzistego był geometryczny układ ulic, promieniście wychodzących z placu centralnego. Oznacza to, że budowla usytuowana na centralnym placu była widoczna z każdej ulicy.

Modelowym przykładem realizacji miasta gwiazdzistego jest miasto-twierdza **Palma Nuova** w północnych Włoszech (prowincja Udine) – rys. 50. Miasto po-

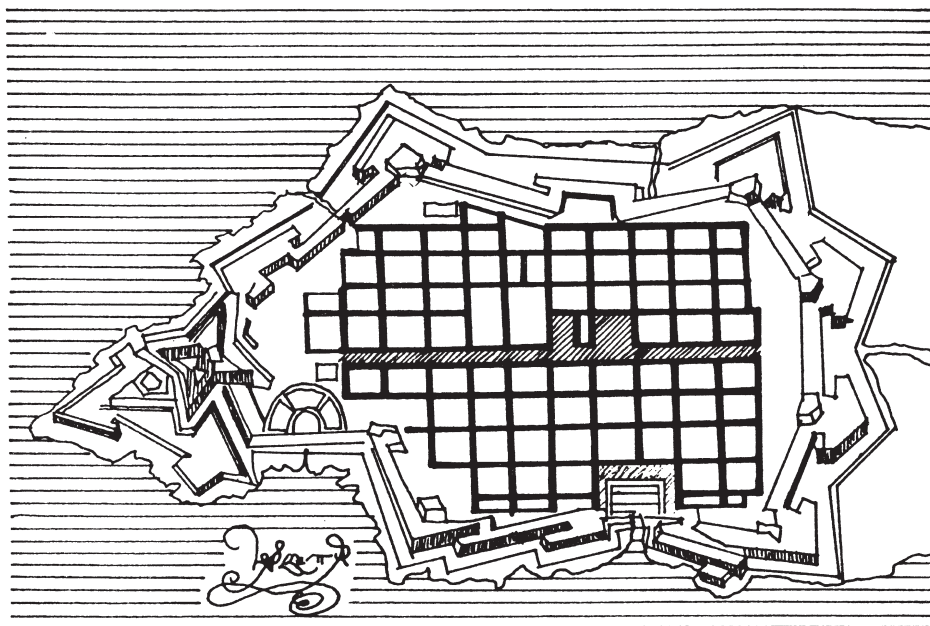


Rys. 50. Palma Nuova – plan miasta renesansowego o układzie promienisto-koncentrycznym
Źródło: Na podst. Książek M., 1996.

wstało w latach 1593–1595 według planów V. Scamozziego i B. Longheny. Cały układ jest wyraźnie podporządkowany funkcji militarnej. Linia murów tworzy dziewięciobok, którego naroża mają kształt wysuniętych bastionów. Z centralnego placu wychodzi sześć promienistych ulic, dochodzących do ulicy biegnącej okrężnie wzdłuż murów.

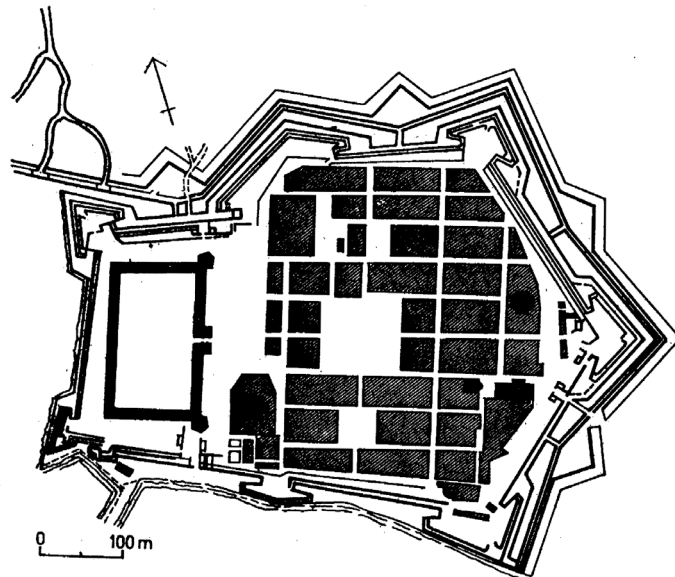
Przykładów realizacji promienisto-koncentrycznej koncepcji układu miasta jest niewiele, gdyż nadmierne podporządkowanie obronności ograniczało możliwości funkcjonalnego rozplanowania innych dziedzin. Znacznie częściej realizowano plan miasta-twierdzy, o zarysach okrągłych, ale z szachownicową siatką ulic i prostokątnym rynkiem w centrum.

La Valetta, miasto-twierdza zbudowane przez Zakon Kawalerów Maltańskich jest przykładem realizacji takiej właśnie renesansowej koncepcji, uwzględniającej propozycje teoretyczne (rys. 51). Potężna twierdza na Malcie, której budowę rozpoczęto w 1566 roku, służyć miała zabezpieczeniu świata chrześcijańskiego przed Turkami. Głównym autorem planu był, przysłany przez papieża, inżynier F. Laparelli. Zarys murów jest nieregularny, wynikający z topografii półwyspu, na którym powstała twierdza z licznymi bastionami. Siatka ulic została zaprojektowana w układzie ortogonalnym – ulice przecinają się pod kątem prostym.



Rys. 51. La Valetta – plan miasta renesansowego z szachownicową siatką ulic
Źródło: Na podst. Książek M., 1996.

Innym znakomitym przykładem realizacji renesansowej koncepcji miasta jest **Zamość** (początek 1580) – rys. 52. Jest to, zbudowana przez hetmana koronnego Jana Zamojskiego, miasto-twierdza, z nowoczesnymi fortyfikacjami bastionowymi. Autorem projektu był Bernardo Morando, architekt z Padwy. Głównymi elementami koncepcji są: zamek, duży centralnie położony rynek z ratuszem i dwa mniejsze place (rynek solny i rynek wodny). Plan miasta tworzą prostokątne bloki mieszkalne. Siedem równoległych ulic prowadzi w stronę zamku. Należy podkreślić, że od chwili powstania Zamość zachował niezmieniony układ urbanistyczny.



Rys. 52. Zamość – plan miasta renesansowego z szachownicową siatką ulic
Źródło: Matyjaszkiewicz J., Putkowski D., 1971.

Przebudowa miast istniejących. Obok przykładów miast renesansowych realizowanych od podstaw według określonej koncepcji, można wskazać na znacznie liczniejsze przypadki przebudowy i porządkowania miast istniejących. Przekształceniu ulegały centralne place miast, dążono do wyeksponowania monumentalnych budynków, powstawały pałace patrycjuszy i reprezentacyjne obiekty pełniące funkcje publiczne.

W stosunku do miast średniowiecznych zmieniła się architektura ulic. Poszczególne budynki stawiano na oddzielnych działkach, przez co ich fasady nie tworzyły jednego ciągu. Wprowadzono schody i tarasy łączące przestrzeń ulic i placów z budynkami. Aby osiągnąć pożądany efekt, w wielu przypadkach

zmieniano tylko fasady starszych budynków, nadając im cechy budowli renesansowych¹⁹. Przebijano nowe ulice lub poszerzano istniejące.

Przykładami zastosowania na dużą skalę renesansowych rozwiązań w architekturze i urbanistyce są Florencja, Mediolan, Urbino, Ferrara, Wenecja i wiele innych ośrodków włoskiego renesansu. Rozwiązania te znalazły w XVI i XVII wieku szerokie zastosowanie w miastach całej Europy.

W Polsce jako przykłady przebudowy systemów obronnych miast w stylu renesansowym można wskazać m.in. Toruń, Gdańsk, Elbląg. Elementy renesansowe wprowadzano również do istniejącej struktury miast. W Polsce w okresie renesansu przez długi czas istniały dwa nurty w planowaniu miast. Pierwszy rozwijał się pod wpływem idei i koncepcji napływających z Włoch. Przyniósł on wybitne realizacje, jak Zamość czy Głogów Małopolski, ale jest ich niewiele. W planowaniu miast w tym czasie bazowano równolegle na bardzo silnych i wypróbowanych wzorcach średniowiecznych.

9.2.5. Planowanie miast w XVII i XVIII wieku (miasto barokowe)

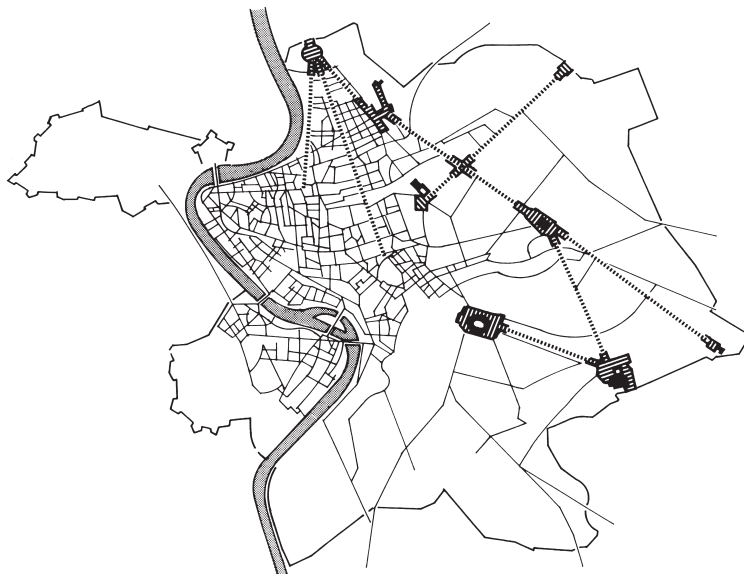
W istniejących i nowo budowanych miastach pojawiły się nowe elementy urbanistyczne. Do planu miasta w coraz większym stopniu wprowadzano przestrzenie otwarte. Bardzo ważnym elementem w planie miasta stał się plac. Na starannie zaprojektowanych placach lokalizowano fontanny, kolumnady.

Nowe koncepcje urbanistyczne zapoczątkowano w **Rzymie**. Inicjatorem przeobrażeń Rzymu był papież Sykstus V, a ich realizacją kierował **Domenico Fontana**. Przebudowano układ komunikacyjny miasta. Przez istniejącą zabudowę przebito prostoliniowe osie, których perspektywę zamykały budowle sakralne. Nowo wyznaczona sieć ulic miała połączyć siedem głównych bazylik Rzymu (rys. 53). Do najznakomitszych przykładów nowych, barokowych, idei urbanistycznych w Rzymie należą m.in.:

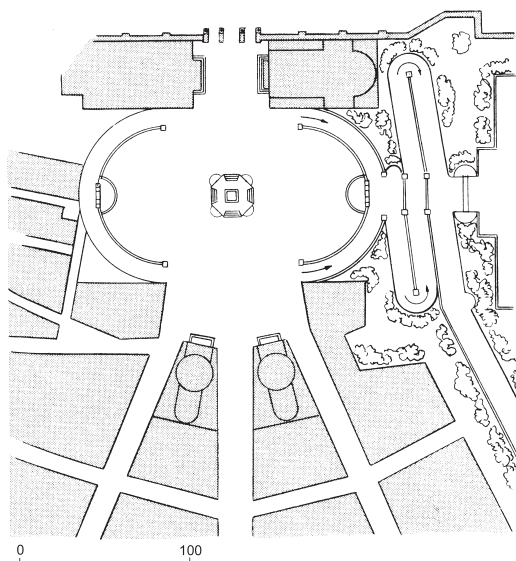
- **Plac Św Piotra** (budowany według projektu L. Berniniego w latach 1657–1666) – owalny plac przed bazyliką św. Piotra otoczony efektowną kolumnadą. Plac z bazyliką jest miejscem, w którym zbiegają się trzy osie komunikacyjne.
- **Piazza Navona** (realizowany według projektu Berniniego w latach 1647–1651) – podłużny plac z trzema fontannami, który powstał na obszarze zajmowanym przez starożytny cyrk Domicjana.

¹⁹ T. Sumień, *Forma miasta...*, s. 55.

- **Piazza del Poppolo** – plac przy bramie do dawnego miasta, z łukiem triumfalnym witającym przybyszów. Plac jest punktem wyjścia dla trójosiowego układu ulic (rys. 54).



Rys. 53. Rzym – prostoliniowe osie wytyczone w czasach baroku
Źródło: Pelletier J., Delfante Ch., 1989.

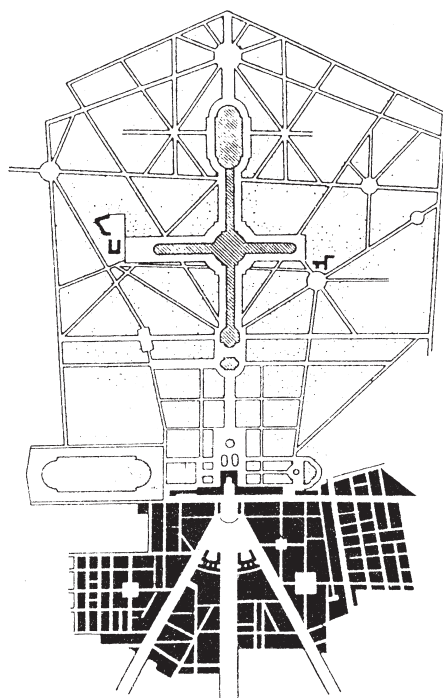


Rys. 54. Piazza del Poppolo w Rzymie – punkt wyjścia dla trójosiowego układu ulic
Źródło: Koch W., 1996.

Przykładem rozprzestrzenienia się idei przestrzennych placów jest **Nancy** we Francji. Miasto to zostało rozbudowane przez Stanisława Leszczyńskiego, kiedy było jego siedzibą po utracie tronu w Polsce.

Charakterystyczną cechą barokowych koncepcji urbanistycznych był nowy kształt dzielnicy rezydencjonalnej. W tym okresie obronne funkcje siedziby władzy odgrywały coraz mniejszą rolę. W rezultacie można było położyć większy nacisk na reprezentacyjność obiektów.

Znakomitym przykładem nowych rozwiązań jest **Wersal**. Siedziba królów francuskich stała się wzorem dla wielu innych monarchów europejskich. Około 1624 roku **Le Roy** zbudował dla Ludwika XIII pałacyk myśliwski (z cegły). W czasach Ludwika XIV następuje rozbudowa pałacu, którą rozpoczyna Le Vau, a kontynuuje J.H. Mansart. Podstawą przestrzennego układu miasta, a także terenów ogrodowych jest geometryczna siatka połączeń osiowych²⁰. Pałac królewski łączy obie części układu – miasto i ogród. Miasto rozwija się wzdłuż trzech głównych osi zbiegających się przed pałacem (rys. 55).



Rys. 55. Wersal – pałac, ogrody i miasto
Źródło: Gallion, Urban Pattern 1975, za: Sumień T., 1992.

²⁰ E. D'Alfonso, D. Samss, *Historia architektury*, Warszawa 1997, s. 174.

Elementem całej koncepcji są wspaniałe ogrody, będące dziełem A. Le-notre'a, który jest twórcą koncepcji ogrodu francuskiego. Ogród ten rozwija się zgodnie z planem geometrycznym wokół wielkiej osi centralnej, dwóch osi równoległych i osi poprzecznych, utworzonych przez aleje lub kanały wodne²¹. Układ przeznaczony jest do oglądania z góry, stąd projektant przewidywał wysoko położone tarasy przed zamkiem (jak w Wersalu), albo po bokach lub wokół ogrodu.

Wersal rozbudował się jako samodzielne „miasto dworskie”. Trójosiowe założenie urbanistyczne zastosowano później w innych krajach.

W Paryżu w XVII i XVIII wieku zrealizowano szereg projektów urbanistycznych, m.in: Place Royale, Place des Victoires, Place Vendome, Place Luis XV.

Place Royale (obecnie Place des Vosges) – powstał ok. 1609 roku i był pierwszym regularnym placem w Paryżu. Centralnym punktem placu był pomnik królewski, a jego otoczenie stanowiły symetrycznie rozplanowane domy arystokracji.

Place Vendome – zaprojektowany przez J.H. Mansarta i realizowany od roku 1698 na planie prostokąta, otoczony budynkami o jednolitej elewacji.

Place Luis XV (obecnie Place de la Concorde) – którego projektantem był Jacques-Ange Gabriel w 1757 roku, ma kształt zabudowanego tyłko z jednej strony ośmioboku. Ten wielki plac rozpoczyna oś Pól Elizejskich.

Barokowe założenia urbanistyczne realizowano w wielu krajach.

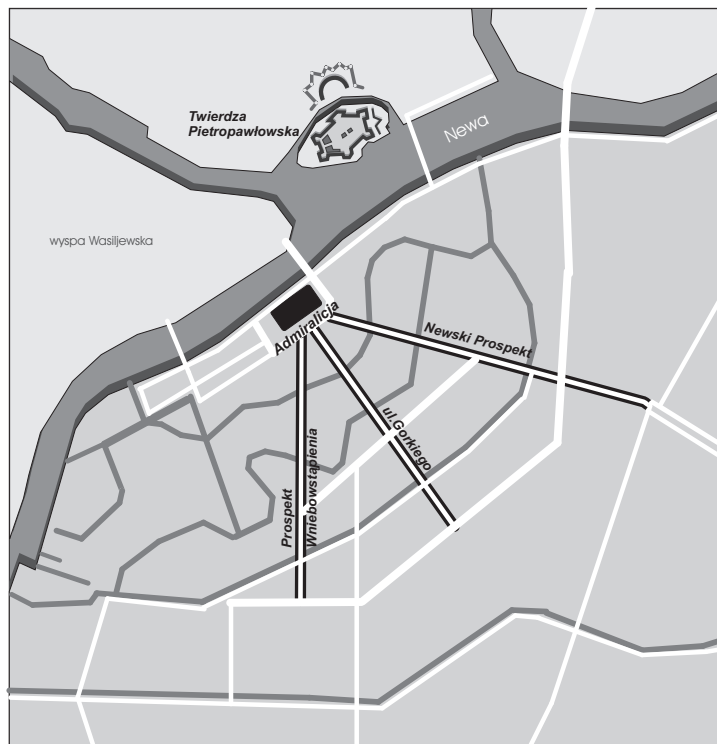
Po pożarze **Londynu** w roku 1666, Christopher Wren opracował projekt odbudowy miasta. Proponował formę, którą tworzyły centralne place połączone ulicami w układzie gwiazdowym. Jednym z głównych punktów projektowanego układu, w którym promieniście zbiegały się osie komunikacyjne, był plac wokół budynku Giełdy. Plan nie zyskał akceptacji i nie został zrealizowany.

Interesującym przykładem projektowania XVIII-wiecznego jest **Karlsruhe** (w Badenii). Układ ma kształt koła, z którego centrum układu wychodzą promieniście 32 ulice. Jedna ćwiartka koła przeznaczona jest na założenie pałacowe.

Sankt Petersburg. W 1712 roku car Rosji Piotr I postanawia zlokalizować nową stolicę swego państwa przy ujściu rzeki Newy. Budowa Petersburga jest znakomitą przykładem realizacji osiemnastowiecznej klasycystycznej koncepcji urbanistycznej. Topograficzne warunki, w których dokonywała się budowa były trudne (liczne wyspy, mało stabilny grunt, zagrożenie powodzią). Do głównych elementów zaprojektowanego przez J.B. Leblona w 1717 roku układu miasta należą:

²¹ J.P. Couchoud, *Sztuka francuska*, Warszawa 1985.

- trójosiowy, wzorowany na Wersalu, układ zaprojektowany na lewym brzegu Newy. Perspektywę trzech wielkich ulic-prospektów, które zbiegają się w jednym punkcie, zamyka gmach Admiralicji. Wzdłuż tych trzech osi zaczęło rozwijać się miasto (rys. 56),
- zbudowana jako pierwsza (1703), zlokalizowana na wyspie twierdza Pietropawłowska zamykająca ujście Newy,
- system kanałów, na wzór Amsterdamu, mający zabezpieczać miasto przed skutkami powodzi oraz ułatwiać komunikację,
- bulwary nad Newą.

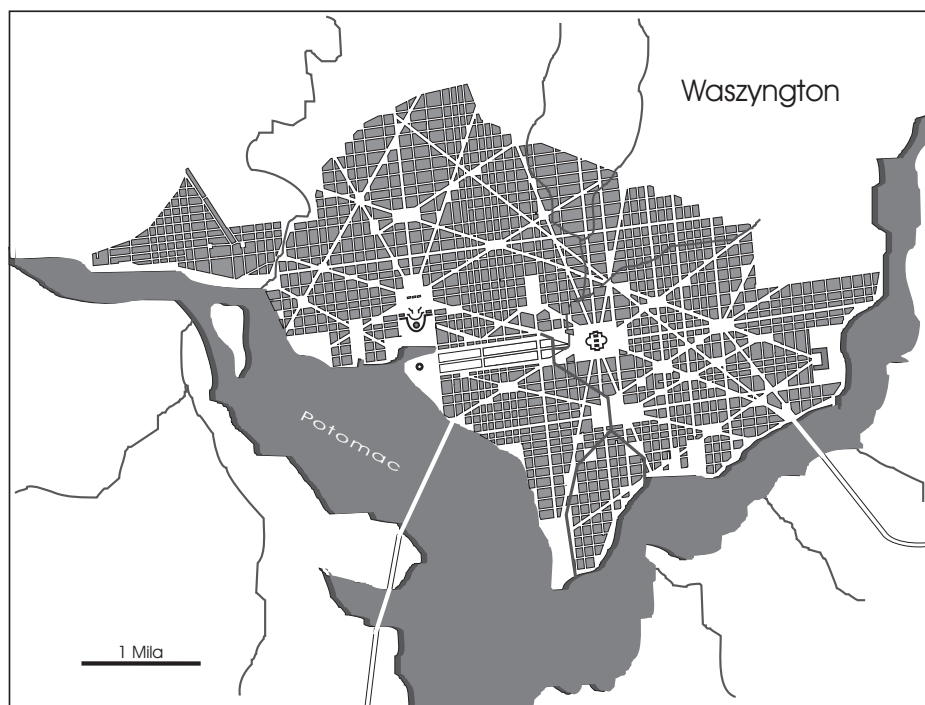


Rys. 56. Sankt Petersburg – trzy osie zbiegające się przed gmachem Admiralicji
Źródło: Opracowanie własne.

Realizacja projektu uznawana jest za jedno z większych osiemnastowiecznych osiągnięć w zakresie budowy miast.

Waszyngton jest przykładem realizacji barokowego planu na kontynencie amerykańskim. Miasto planowane było od podstaw jako stolica Stanów Zjednoczonych. Autorem koncepcji, łączącej cechy ówczesnej urbanistyki europejskiej i amerykańskiej, był Pierre Le Enfant (1741). Jako charakterystyczną cechę pro-

jektu należy wymienić dwa nałożone na siebie układy ulic (rys. 57). Na typowy dla miast Ameryki układ szachownicowy nałożono układ dwunastu ulic promieniste rozchodzących się od Kapitolu. W miejscach przecięć układu ortogonalnego i promienistego powstały place. Centralne w całym układzie położenie Kapitolu jest wyrazem nowych idei społecznych i politycznych²².



Rys. 57. Waszyngton – nałożenie układu ortogonalnego i promienistego
Źródło: Na podst. Książek M., 1996.

Do najbardziej znanych przykładów realizacji projektów barokowych w Polsce należą: **rezydencja Branickich** w Białymstoku (zbudowana w 1679 roku i rozbudowana w latach 1728–1758), **Oś Saska** w Warszawie – budowana przez Augusta II i ukończona w roku 1763 oraz **Oś Stanisławowska** z czasów króla Stanisława Augusta (budowana w latach 1766–1779). W Białymstoku pałac i park zlokalizowano na południe od istniejącego miasta, a na przedłużeniu osi pałacu i parku powstało „nowe miasto”, na planie dwóch krzyżujących się ulic.

²² M. Książek, op. cit., s. 30.

Przykładem powiązania barokowego założenia rezydencjalnego z miastem jest **Rydzyna**. Plan realizowany był w kilku etapach w latach 1693–1777. W okresie 1693–1703 powstał pałac. Później (1742–1750) przebudowano miasto i powiązano w jeden układ kompozycyjny z pałacem (arch. Frantz). W wyniku dalszej przebudowy (1766–1777) pod kierunkiem I. Graffa, stworzono dziedziniec z boku pałacu, owalny plac na przedmieściach i powiązano oba elementy promienistymi osiami widokowymi²³.

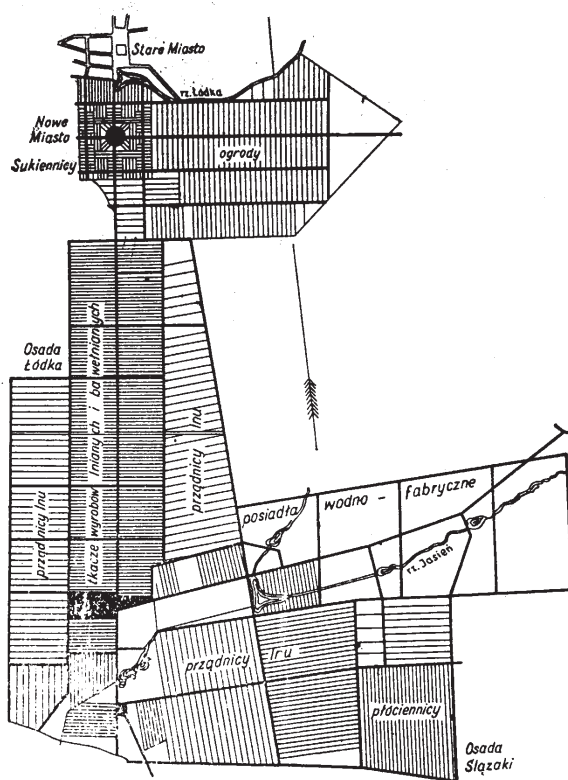
9.2.6. Planowanie i rozwój miast w XIX wieku

Miasta przemysłowe. Analizując przebieg procesów urbanizacji zaznaczono, że rozwój przemysłu w okresie rewolucji przemysłowej spowodował zapotrzebowanie na siłę roboczą w miastach i przewyższający jeszcze to zapotrzebowanie napływ ludności ze wsi do miast. Przemysł stał się główną funkcją miastotwórczą. W miejscach wydobywania surowców mineralnych oraz przy innych lokalizacjach zakładów przemysłowych powstają nowe ośrodki miejskie. Tworzą się również dzielnice przemysłowe w miastach istniejących.

Pierwotne koncepcje przestrzennego zagospodarowania ośrodków przemysłowych opierały się na układzie regularnym, były bardzo proste i całkowicie podporządkowane spełnianiu przez nie funkcji produkcyjnej. Zabudowa, jak w przypadku Zgierza (osada sukienników z 1812 roku) czy Konstantynowa, skupiała się wokół placu o kształcie zbliżonym do kwadratu. Innym, bardzo typowym układem ośrodka przemysłowego jest miasto rozwijające się wzdłuż prostej, długiej ulicy, jak np. Łódź (plan z 1827 r.), która rozwinęła się wzdłuż ulicy Piotrkowskiej, łączącej średniowieczne miasteczko (dzisiejszy stary rynek) z położoną na południu osadą tkaczy (rys. 58). Przy głównej osi lokalizowano manufaktury i zakłady przemysłu bawełnianego i lnianego. Podobny układ ośrodka przemysłowego powstał w Częstochowie (plan z 1823 r.).

Tempo rozwoju przemysłu zburzyło pierwotne koncepcje zagospodarowania osiedli przemysłowych. Miasta i dzielnice przemysłowe rozwijały się żywiołowo, szczególnie w pierwszej fazie industrializacji. Tworzyły się obszary chaotycznej zabudowy, na których tereny zajęte przez fabryki przemieszane były z mieszkalnictwem i innymi funkcjami. Ze względu na bardzo słaby rozwój komunikacji, mieszkańcy starali się mieszkać w pobliżu śródmieścia. Wraz z oddalaniem się od centrum powstawały coraz biedniejsze dzielnice, o niskim standardzie zabudowy.

²³ W. Kalinowski, op. cit.



Rys. 58. Łódź – plan miasta przemysłowego
Źródło: Ostrowski W., 1975.

Dążenie właścicieli działek do uzyskania jak największych zysków prowadziło do coraz bardziej intensywnego wykorzystania terenu. Zabudowa stawała się zagęszczona, a koncentracja ludzi coraz większa. Zabudowa przestrzeni wewnątrz bloków prowadziła do powstawania „podwórek – studni”. Śródmieście było praktycznie pozbawione terenów zielonych.

Jako charakterystyczne cechy szybko rozwijających się ośrodków można wymienić:

- przemieszanie różnych funkcji (przemysł, mieszkalnictwo, usługi) na tym samym terenie,
- niski standard robotniczych dzielnic mieszkaniowych,
- nadmierne zagęszczenie w centralnych obszarach miasta,
- niedorozwój systemów transportu miejskiego i niewydolność układów komunikacyjnych.

Projekty przebudowy i rozbudowy miast. Industrializacja i związany z nią proces przyspieszonej koncentracji ludności w miastach wywołały szereg problemów w ośrodkach o strukturze poligenetycznej, która tworzyła się w ciągu wielu wieków.

Ukształtowana we wcześniejszych okresach struktura przestrzenno-funkcyjna miast nie odpowiadała nowym potrzebom. Miasta nie były w stanie zapewnić rosnącej liczbie mieszkańców warunków życia na odpowiednim poziomie.

Narastające sprzeczności, wynikające z niedopasowania struktury przestrzennej miast do przemian gospodarczych, spowodowały konieczność opracowania i wdrożenia koncepcji planowej rozbudowy, przebudowy i modernizacji w wielu miastach. Plany związane z modernizacją oraz przebudową dotyczyły głównie miast rezydencjalnych i stolic. Celem podejmowanych działań było zarówno usprawnienie administrowania miastem, jak również potrzeba reprezentacji.

Cele realizowanych projektów przebudowy i rozbudowy to²⁴:

- zapewnienie mieszkań i pracy rosnącej gwałtownie liczbie ludzi,
- modernizacja przeludnionych starych dzielnic miast (rozbiórki, przebijanie ulic) – Paryż,
- zabudowanie obszarów po rozebranych fortyfikacjach (Monachium, Wiedeń),
- sprawna sieć komunikacyjna w mieście i poza miastem,
- rozdział dzielnic mieszkaniowych dla robotników od dzielnic klas wyższych,
- optymalne rozlokowanie urządzeń związanych z administracją, zaopatrzeniem, komunikacją, produkcją, handlem i bezpieczeństwem,
- reprezentacyjność, monumentalność dzięki założeniom osiowym, ciągom placów.

Poniżej omówimy kilka najważniejszych projektów, które miały szczególny wpływ na koncepcje urbanistyczne zastosowane w wielu innych miastach.

Paryż. W okresie rządów cesarza Napoleona III dokonano, przeprowadzonej na wielką skalę, przebudowy układu przestrzennego miasta. Pracami prowadzonymi w latach 1853–1871 kierował prefekt departamentu Sekwany, G.E. Hausmann. Istniejący zwarty układ średniowieczny nie odpowiadał potrzebom szybko rozwijającej się stolicy cesarstwa i aspiracjom cesarza. W miejsce istniejącego układu zaprojektowano szerokie arterie i bulwary oraz gwiaździste place, z najważniejszym, zlokalizowanym przy jednym z krańców Champs Elysees, placem Gwiazdy, z którego wychodzi 12 szerokich alei (rys. 59).

²⁴ W. Koch, op. cit., s. 414.



Rys. 59. Paryż – przebudowa układu miasta przez Hussmana. Kolorem czarnym oznaczono ulice powstałe w wyniku przebudowy.

Źródło: Pelletier J., Delfante Ch., 1989.

W ramach realizacji projektu zburzono ok. 28 tys. domów (co w praktyce oznaczało likwidację średniowiecznego Paryża). Powiększono tereny miejskie z 3400 ha do 7800 ha. Istotnym elementem realizowanej koncepcji był system terenów zielonych, na który składały się liczne parki, ogrody i skwery. W trakcie przebudowy zrealizowano pierwszy w Europie nowoczesny system kanalizacyjny, zmodernizowano oświetlenie.

Nowemu układowi ulic towarzyszyła historyzująca zabudowa. Powstało wiele reprezentacyjnych gmachów i obiektów użyteczności publicznej.

W wyniku przebudowy osiągnięto różnorodne cele, m.in.

- zaspokojono potrzebę reprezentacyjności stolicy Francji, która w tym czasie została uznana za najwspanialsze miasto Europy,
- zabezpieczono cele wojskowe – przy placach gwiaździstych zbudowano koszary, a układ ulic zapewniał możliwość szybkiej interwencji wojskowej w przypadku powstań i zamieszek,
- uzyskano układ komunikacyjny dogodny dla pojazdów i pieszych,
- w istotny sposób podniesiono jakość życia mieszkańców.

Koncepcja układu Paryża zrealizowana przez Haussmanna stała się wzorem rozwiązań urbanistycznych dla wielu miast Europy.

Wiedeń. Dynamiczny rozwój miasta i brak wolnych terenów był przyczyną podjęcia przez cesarza Franciszka Józefa w roku 1857 decyzji o usunięciu murów obronnych. Na miejscu starych fortyfikacji okalających miasto zaprojekto-

wano szeroką aleję (ring), którą otwarto w roku 1865. Autorem generalnego planu, w realizacji którego uczestniczyło wielu czołowych architektów, był Ludwig von Forster. Przy ringu wybudowano szereg reprezentacyjnych budynków, takich jak parlament, ratusz, giełda, szkoła wyższa, opera i in. Wznoszone obiekty zostały przedzielone placami i terenami zielonymi. Architektura budowli nawiązywała do stylów różnych epok. Zespół budynków zlokalizowanych przy ringu uznawany jest za jeden z najważniejszych przykładów historycyzmu.

Z punktu widzenia struktury funkcjonalno-przestrzennej pierścień monumentalnych gmachów zlokalizowany między centralną częścią miasta a jego peryferiami stał się nowym reprezentacyjnym centrum miasta mieszczącym nowe funkcje państwowe, administracyjne i kulturalne²⁵ (rys. 60).



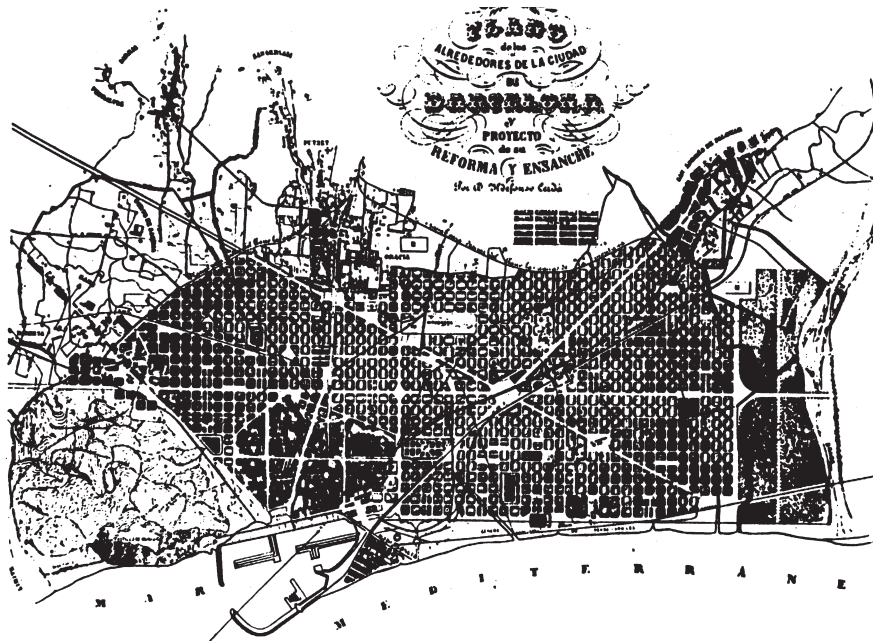
Rys. 60. Wiedeń – pierścień Ringu w miejscu dawnych murów wokół starego centrum i dalszy rozwój miasta w układzie promienisto-koncentrycznym
Źródło: Pelletier J., Delfante Ch., 1989.

²⁵ E. D'Alfonso, D. Samss, op. cit., s. 216.

Koncepcję zastąpienia otaczających miasto fortyfikacji ciągiem komunikacyjnym i terenami zielonymi biegnącymi wokół starej części miasta zastosowano również w przebudowie innych aglomeracji, m.in. w Moskwie, Krakowie (Plenty), Wrocławiu (Podwale). W wielu miastach istniało kilka pierścieni obwarowań pochodzących z różnych okresów. Przekształcanie kolejnych pierścieni wałów w szerokie arterie stymulowało rozwój układów promienisto-koncentrycznych (np. w Wiedniu i Moskwie).

Barcelona. Brak wolnych przestrzeni i rosnące zagęszczenie ludności, związane z szybkim rozwojem przemysłu, w XIX-wiecznej Barcelonie spowodowały konieczność znacznego rozszerzenia terenów miejskich. Koncepcję przestrzennego rozwoju Barcelony stworzył inżynier i planista Ildefonso Cerdà. Równina między wzgórzami nadmorskimi a pasmem wzgórz odległym 5–10 km od brzegu morza pozwoliła na opracowanie śmiałego planu uznawanego często za pierwszą wersję nowoczesnego wzorca miasta (rys. 61).

W wyniku realizacji planu małe średniowieczne miasto zostało przekształcone w nowoczesną metropolię. Zgodnie z koncepcją, nowe tereny zagospodarowane przez miasto i określane jako obszar Eixample (rozszerzenie) zostały rozplanowane według układu szachownicowego. Podstawą planu urbanistycznego jest siatka kwadratów.



Rys. 61. Barcelona – plan Cerdà

Źródło: Ferras R., 1977 za: Laborde P., 1989.

W przeciwieństwie do działań Haussmana w Paryżu, realizacja planu Cerda nie wiązała się z większymi wyburzeniami. Nowe części miasta powstawały na terenie niezabudowanym. Całą dzielnicę Eixample przecinają dwie biegnące skośnie arterie (diagonal). Szachownicowy układ zabudowy był urozmaicony przez bloki z ogrodami i parkami, w których budynki zajmowały tylko dwie strony kwadratu. Jednak dla właścicieli były to zbyt cenne tereny i dlatego zostały szybko zabudowane.

Z czasem uznano, że plan Cerda jest zbyt monotony i już w 1903 roku francuski architekt Leon Jaussely opracował plan podziału istniejącego układu na strefy (plan wdrożono w 1917 roku).

9.2.7. Koncepcje budowy miast z przełomu XIX/XX wieku – problematyka społeczna w projektowaniu miast

Przeludnienie miast, ubóstwo klasy robotniczej i złe warunki życia w miastach w pierwszej fazie uprzemysłowienia stanowiły podstawę nowego, uwzględniającego interesy społeczne, myślenia o zagospodarowaniu przestrzeni miast.

Autorzy teoretycznych przestrzennych modeli miast, uznawani za twórców nowoczesnej urbanistyki, dążyli do takiego zaplanowania miasta, które – spełniając funkcje produkcyjne i stanowiąc miejsce pracy – jednocześnie zapewniałoby wyższy standard życia mieszkańcom i funkcjonalność całego układu.

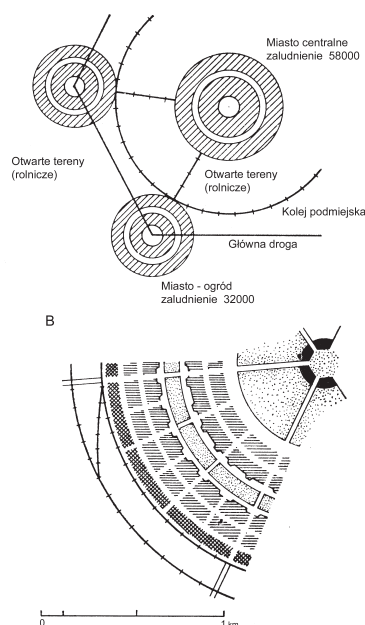
W modelach miast podejmowano i starano się rozwiązać te zagadnienia, które dotyczyły największych problemów i sprzeczności występujących w miastach omawianego okresu. W większości proponowanych koncepcji dąży się do **ograniczenia koncentracji i rozluźnienia zabudowy**. Uwypuklona jest rola terenów zielonych w przestrzeni miasta, szczególnie w pobliżu terenów mieszkaniowych. W proponowanych rozwiązaniach dążono również do uporządkowania struktury przestrzenno-funkcjonalnej przez przeznaczenie odrębnych terenów na poszczególne funkcje (głównie rozdzielanie terenów przemysłowych od mieszkalnictwa). Do najbardziej znanych koncepcji należą:

1. **Ville sociale**. Koncepcja zakładająca powiązanie miejsca pracy i zamieszkania w ramach jednego osiedla z infrastrukturą zaspokajającą wszystkie potrzeby. Jednym z wcześniejszych przykładów tej koncepcji jest projekt Chaux (Arc et Senans – projekt C.N. Ledoux 1774), który charakteryzuje się funkcjonalnym układem wnętrza i surowymi geometrycznymi formami. Przykłady kompleksów produkcyjno-mieszkaniowych:

- Phalanstere (Ch. Fourier, 1829) – budynek mieszkalny o długości 1,2 km, przeznaczony dla 1620 mieszkańców (na planie nawiązującym do Wersalu),
- Familistere (J. Godin, 1859) – trzy bloki o łącznej długości 180 m, przeznaczone dla 465 rodzin (dziedzińce wewnętrzne kryte przeszklonym dachem).

2. Koncepcja polegająca na wprowadzeniu **klinów zieleni** biegnących od peryferii w stronę śródmieścia. Model ten został zaproponowany przez T. Fritscha, jako koncepcja rozbudowy Wiednia. Schemat dotyczy układu koncentrycznego tworzonego przez arterie promieniście wychodzące z centrum i kolejne pierścienie obwodnic. Kliny zieleni miały zająć obszary między dzielnicami powstającymi wzdłuż biegnących z centrum arterii komunikacyjnych. Koncepcja jest próbą przeciwstawienia się rozwojowi przestrzennemu miasta, który polega na przyrastaniu kolejnych pierścieni zwartej zabudowy. Realizacja koncepcji prowadzi do rozluźnienia zwartego układu i rozwoju miasta w postaci wychodzących ze śródmieścia pasm.

3. **Miasto ogród** (zaprojektowane przez E. Howarda, 1898) – miało w założeniu łączyć zalety miasta i wsi oraz wykluczać ich wady. Miasto ogród nie miało być przedmieściem dużego miasta, lecz samodzielnym osiedlem, zapewniającym mieszkańcom pracę. Ośrodki liczące ok. 30 tys. mieszkańców miały charakter osiedli satelitarnych zlokalizowanych wokół większego ośrodka (rys. 62).



Rys. 62. Model miasta ogrodu E. Howarda (1898)

A – rozmieszczenie miast ogrodów wokół miasta centralnego;

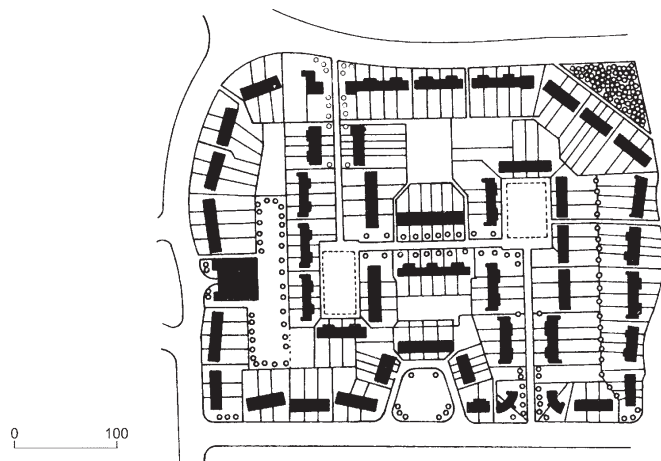
B – wycinek miasta ogrodu

1 – ogród, 2 – budynki użyteczności publicznej (ratusz, teatr, szpital, biblioteka), 3 – tereny parkowe, 4 – dzielnice mieszkaniowe, 5 – aleja obwodowa z usługami, 6 – lekki przemysł, 7 – linie kolejowe

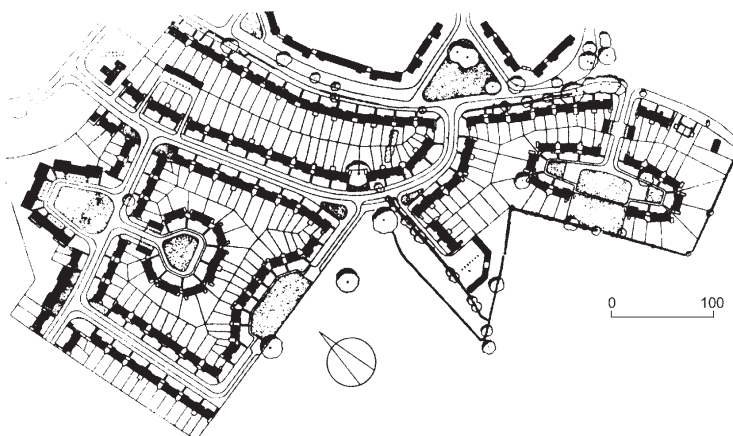
Źródło: Malisz B., 1981.

Każdy ośrodek miał kształt okręgu wokół parku miejskiego. W centrum jednostki zaplanowano budynki publiczne. Dla mieszkańców przewidziano ogródki przydomowe, co zapewniało kontakt z przyrodą i stanowiło bardzo istotny element całej koncepcji. Główna aleja łącząca wszystkie dzielnice mieszkaniowe miała kształt kolisty, a wzdłuż niej zlokalizowano usługi. Opisywane osiedla miały być oddalone o 50 km od głównego ośrodka i powiązane z nim liniami komunikacji publicznej. Obszary między osiedlami zaplanowano jako tereny rolne i leśne.

a



b



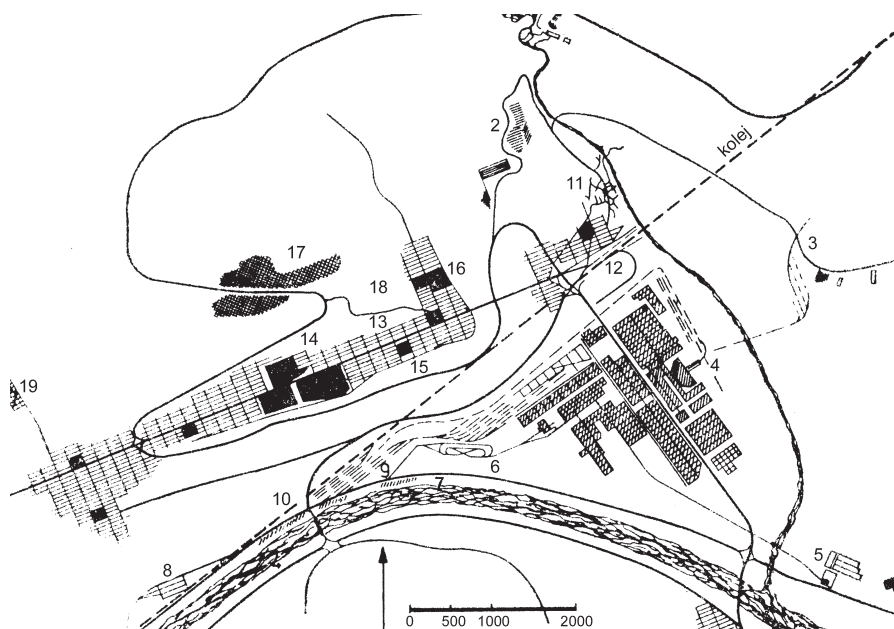
Rys. 63. Letchworth (a) i Welwyn (b) w Wielkiej Brytanii – próby realizacji idei miasta ogrodu
Źródło: Na podst. Koch W., 1996.

Koncepcja była wyrazem społecznych poglądów Howarda, a planowane osiedla miały zapewnić humanitarne warunki życia ludności robotniczej.

Koncepcję Howarda starano się zastosować w praktyce. Koło Londynu powstały dwa niewielkie ośrodki: Letchworth oraz Welwyn (rys. 63). Pierwszym niemieckim miastem ogrodem było Hellerau koło Drezna. Również w Polsce przed II wojną światową powstało szereg miast ogrodów na obrzeżach dużych miast, np. Podkowa Leśna pod Warszawą lub Konstantynów pod Łodzią.

Realizacje miast ogrodów odbiegały od koncepcji teoretycznej, niemniej idea Howarda stanowiła punkt wyjścia dla realizowanych znacznie później planów budowy osiedli satelitarnych odciążających wielkie aglomeracje miejskie.

4. **Model miasta przemysłowego** opracowany przez T. Garniera (z roku 1904) zakładał przestrzenne rozdzielanie funkcji. Model ten nie miał charakteru koncentrycznego. W modelu dla każdej funkcji zaplanowano odpowiednie tereny, dążąc jednocześnie, aby były logicznie rozmieszczone względem siebie. W projekcie wyodrębniono tereny mieszkaniowe, produkcyjne, usługowe, rekreacyjne, z uwzględnieniem ciągów komunikacyjnych (rys. 64).



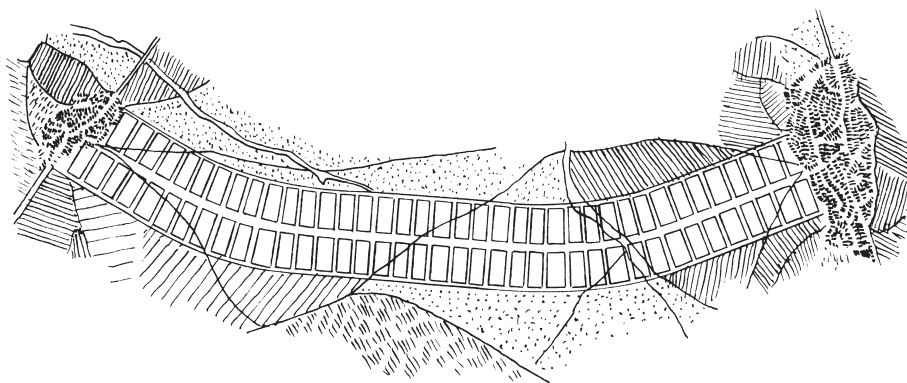
Rys. 64. Model miasta przemysłowego T. Garniera (1904)

1 – elektrownia wodna, 2, 3, 4, 5 – zakłady przemysłowe, m.in. wytwórnia samochodów, 6 – tor prób samochodów i hamownia silników, 7 – uzdatnianie odpadów, 8 – rzeźnia, 9 – stacja towarowa, 10 – stacja osobowa, 11 – stare miasto, 12 – główny dworzec kolejowy, 13 – dzielnice mieszkaniowe, 14 – główny ośrodek miasta, 15 – szkoły podstawowe, 16 – szkoły zawodowe, 17 – szpitale i sanatoria, 18 – pałac i park publiczny, 19 – cmentarz.

Źródło: Ostrowski W., 1975.

Z późniejszych doświadczeń wynika, że ścisłe rozdzielenie przestrzenne poszczególnych funkcji nie jest w pełni uzasadnione. Niemniej wyróżnianie obszarów funkcjonalnych na terenie miasta stało się trwałym elementem planowania przestrzennego.

5. **Model miasta pasmowego** zakładał rozwój miasta wzdłuż głównej osi komunikacyjnej. Autorem koncepcji z 1882 roku był Hiszpan A. Soria y Mata. Istotą koncepcji miasta pasmowego było rozmieszczenie głównych funkcji miasta w postaci ułożonych równolegle ciągów (rys. 65). W rezultacie tworzył się stosunkowo wąski pas terenów zurbanizowanych, składający się z pasm przeznaczonych na mieszkalnictwo, produkcję, rekreację oraz komunikację. Model pozbawiony jest centrum układu, co zgodnie z założeniem zapobiega nadmiernej koncentracji.



Rys. 65. Model miasta pasmowego (wg koncepcji Soria y Mata z 1894 r.)
Źródło: Na podst. Koch W., 1996.

Elementy koncepcji miasta pasmowego zastosowano m.in. w projekcie przebudowy Madrytu (z 1894 roku). Układ pasmowy w ulepszonej formie zaproponowany został w opracowanym przez Milutina projekcie rozbudowy Wołgogradu z 1930 roku. Pasma funkcjonalne biegną równolegle do rzeki, nad którą znajdują się tereny rekreacyjne. Odległość w kierunku poprzecznym, przecinającym wszystkie pasma, jest na tyle mała, że piechotą dotrzeć można zarówno do miejsca pracy (w paśmie przeznaczonym na przemysł), jak i do terenów rekreacyjnych nad rzeką.

Nierealne jest założenie modelu, że każdy mieszkaniec pracuje w zakładzie położonym najbliżej jego miejsca zamieszkania. Trudno również zaakceptować brak centrum miasta. Należy jednak podkreślić, że idea rozwoju pasmowego znalazła zastosowanie w planowaniu miast, szczególnie w przypadkach, gdy cechy terenu wymuszają liniowy kierunek rozwoju układu.

Na przełomie XIX i XX wieku również w Polsce rozpoczęto wdrażanie nowych idei w kształtowaniu układów miast. Wspomniano już o projektach rozbudowy miast po likwidacji murów obronnych, m.in. w Poznaniu, a także w Krakowie, gdzie wytyczono drugą linię plant (na miejscu fortyfikacji) i czytelnie wyodrębniono dzielnice funkcjonalne: handlowo-przemysłową, wielkich fabryk i obszarów o charakterze wiejskim. Powstały pierwsze projekty dzielnic willowych (Poznań–Sołacz 1907, Kraków – kolonia Salwator 1909), a także pierwszy projekt miasta ogrodu Żąbki pod Warszawą (T. Tołwińskiego, 1912)²⁶.

9.2.8. Planowanie miast w XX wieku

Po pierwszej wojnie światowej powstało wiele nowych koncepcji urbanistycznych. Znaczący wpływ na dalszy rozwój urbanistyki miały prace francuskiego architekta Le Corbusier. Jego koncepcje miasta były przeciwieństwem miasta ukształtowanego we wcześniejszych okresach. Le Corbusier wprowadza do miasta budynki w postaci zespołu wielkich, luźno rozmieszczonych brył, odchodząc od zasady obrzeżnej zabudowy ulic. W tym czasie powstają projekty wieżowców przeznaczonych na funkcje mieszkalne, siedziby biur, firm czy organizacji politycznych. Pojawia się idea izolacji ruchu pieszego i kołowego.

Do znanych projektów Le Corbusiera z tego okresu należą: projekt trzymilionowego „Miasta Współczesnego” (*Ville Contemporaine*) z roku 1922, projekt miasta określanego jako „Sąsiad Paryża” (*Voisin de Paris*) z roku 1925. Ten ostatni projekt miał objąć ok. 6 km² na terenie prawobrzeżnego Paryża, gdzie zaplanowano rzadko rozstawione wieżowce (ponad tysiąc) mieszkalne, pozostały teren przeznaczony jest na place ulice, zieleńce, parkingi oraz niskie obiekty, jak szkoły, żłobki itp.²⁷

Wśród programów i koncepcji związanych z planowaniem i rozwojem miast w okresie międzywojennym należy wymienić:

- Projekt budowy osiedli mieszkań komunalnych w Wiedniu, którego celem była poprawa bardzo złych warunków mieszkaniowych rodzin robotniczych. Projekt określany jako „Czerwony Wiedeń” realizowały socjaldemokratyczne władze Wiednia w latach 1919–1934, budując kolejne osiedla (łącznie ok. 72 tys. mieszkań) z rozbudowaną infrastrukturą społeczną (przedszkola, obiekty sportowe, łaźnie, place zabaw, domy opieki) i infrastrukturą techniczną²⁸.

²⁶ Na podst. W. Kalinowski, op. cit.

²⁷ T. Broniewski, *Historia architektury dla wszystkich*, Wrocław 1990, s. 524.

²⁸ Szerzej: W. Koch, op. cit., s. 420.

- Koncepcję jednostek sąsiedzkich, która polegała na skupieniu zabudowy mieszkaniowej wokół ośrodka usługowego. Odległość budynków mieszkalnych od ośrodka powinna umożliwiać dojście piechotą. Zgodnie z tą koncepcją ośrodek usługowy staje się centrum życia społecznego i integruje społeczność mieszkańców całego zespołu mieszkaniowego.
- Kontynuowaną po drugiej wojnie światowej koncepcję polegającą na budowie i rozwijaniu mniejszych ośrodków miejskich jako alternatywy dla niekontrolowanego rozwoju dużych ośrodków przemysłowych.

Podsumowanie ukształtowanych w okresie międzywojennym idei dotyczących zasad planowania miast zawiera Karta Ateńska, przyjęta na IV Kongresie C.I.A.M. (Międzynarodowy Kongres Nowoczesnej Architektury), który odbył się w Atenach w roku 1933. W Karcie wskazano na krytyczny stan wielu miast europejskich, podkreślając m.in.:

- nadmierne zagęszczenie ludności na terenach historycznych centrów,
- brak terenów zielonych,
- bardzo niski standard budynków mieszkalnych,
- pogarszający się stan sanitarny,
- złe warunki zamieszkania (hałas, kurz, spaliny) w budynkach przy trasach komunikacyjnych,
- brak nasłonecznienia znacznej części mieszkań jako rezultat gęstej zabudowy, wzdłuż ulic.

Uznano, że większość miast nie spełnia swego podstawowego przeznaczenia, tzn. zaspokajania najważniejszych potrzeb biologicznych i psychologicznych mieszkańców.

W Karcie Ateńskiej zawarto szereg postulatów i wymagań w zakresie projektowania miast, dotyczących czterech podstawowych zagadnień życia miejskiego: mieszkania, pracy, wypoczynku i komunikacji. W dziedzinie mieszkalnictwa postulowano m.in. zajmowanie na dzielnice mieszkaniowe terenów najlepszych, o najkorzystniejszych warunkach fizyczno-geograficznych, zapewnienie każdemu mieszkaniu określonej ilości nasłonecznienia, ograniczenie ustawiania budynków wzdłuż szlaków komunikacyjnych z powodów zdrowotnych, nieprzekraczanie określonego poziomu gęstości zaludnienia.

Odnosząc się do zagadnienia wypoczynku uznano m.in., że: każda dzielnica mieszkaniowa powinna obejmować tereny zielone umożliwiające organizację rekreacji, należy burzyć najbardziej niezdrowe kompleksy domów i zastępować je terenami zielonymi, należy dążyć do wykorzystania dla celów rekreacyjnych istniejących elementów naturalnego środowiska (rzeki, lasy, doliny, jeziora).

Formułując zalecenia dotyczące miejsca pracy w mieście, stwierdzono, że dzielnice przemysłowe powinny być zlokalizowane niezależnie od dzielnic miesz-

kaniowych, a jedno od drugich rozdzielone pasami zieleni. Jednocześnie należy tak rozmieszczać dzielnice, by redukować odległości między miejscem zamieszkania i pracy. Dzielnice przemysłowe powinny przylegać do ciągów komunikacyjnych.

W zakresie komunikacji podkreślano przede wszystkim potrzebę rozróżnienia ulic zależnie od ich przeznaczenia (osiedlowe, spacerowe, tranzytowe, główne arterie), oddzielenie ruchu pieszego i samochodowego.

Karta Ateńska odegrała bardzo istotną rolę w ustaleniu standardów i wymagań w zakresie planowania miast w następnych kilkudziesięciu latach. Wraz ze zmianą uwarunkowań ekonomicznych i społecznych, rozwojem nowych technologii, dynamicznym postępem procesów urbanizacji, niektóre postulaty stały się nieaktualne lub wydają się dyskusyjne. Sześćdziesiąt pięć lat później uchwalono Nową Kartę Ateńską, w której sformułowano ogólne zasady planowania miast odpowiednie do nowych uwarunkowań (treść Karty omówiono w dalszej części tego punktu).

Zniszczenia miast w czasie drugiej wojny światowej stanowiły nowy impuls dla rozwoju planowania miast w krajach europejskich. Jednym z kierunków działań w zakresie planowania przestrzennego były realizacje projektów odbudowy, przebudowy, rekonstrukcji znacznych części miast (Hamburg, Helsinki, Stockholm, Rotterdam). W wielu dużych miastach koncentrowano się zwłaszcza na przebudowie obszarów śródmiejskich. Niektóre projekty przebudowy lub budowy od podstaw centrów miast przedstawiono w rozdziale 6 prezentowanej pracy.

W Wielkiej Brytanii realizowano też koncepcję budowy nowych miast (*New Towns*). Pierwsze nowe miasta zbudowano jeszcze na początku XX wieku zgodnie z ideą miast ogrodów (wspomniane wcześniej Letchworth i Welwyn). Jednak prawdziwy rozwój nowych miast nastąpił po roku 1946. Budowanie nowych ośrodków wiązało się z chęcią realizacji różnych celów polityki społecznej, gospodarczej i przestrzennej. Tworząc osiem nowych miast na obrzeżach Londynu, dążono do przejmowania nadwyżek ludności z rozwijającej się aglomeracji i kształtowania rozproszonego układu miast zamiast jednego zwartego organizmu.

Przykłady nowych miast z okresu powojennego znajdujemy też w północno-wschodniej Anglii, południowej Walii i Szkocji, gdzie dążono do stworzenia ośrodków rozwojowych, aktywizujących gospodarkę regionów zagrożonych depresją.

Projektując nowe miasta dążono do: zapewnienia mieszkańcom warunków życia w środowisku o odpowiedniej jakości, rozmieszczania handlu, usług i innych obiektów użyteczności publicznej w taki sposób, by stymulować rozwój

więzi społecznych, a jednocześnie ograniczać zapotrzebowanie na transport i komunikację. Starano się także nie dopuszczać do nadmiernego zagęszczenia.

Jednym z najbardziej znanych przykładów nowych miast późniejszego okresu jest Milton Keynes, zlokalizowane między Londynem i Birmingham. Ośrodek budowany od roku 1967 charakteryzuje się małym przemieszaniem funkcji w przestrzeni miasta, co często zdarza się w miastach, które rozprzestrzeniają się stopniowo w dłuższym okresie. Jak zaznacza W. Koch²⁹, przedmiotem krytyki była przede wszystkim modernistyczna architektura centrum, jednostronny plan komunikacji kołowej, fakt że przedsiębiorstwa o zaawansowanej technologii ograniczyły rozwój małej przedsiębiorczości.

We Francji od lat pięćdziesiątych zaczęto wdrażać koncepcję tzw. *grandes ensembles*, czyli tworzenia na obrzeżach miast zespołów wielkich bloków, spełniających funkcje sypialni wielkich aglomeracji. Koncepcja ta nie sprawdziła się, rodząc szereg problemów. Powstające dzielnice nie miały wystarczającej infrastruktury społecznej w zakresie ochrony zdrowia, oświaty czy kultury. Odległość od głównego centrum aglomeracji i niewystarczająco sprawna komunikacja stały się barierą ograniczającą możliwości korzystania ze zlokalizowanych tam usług oraz czynnikiem nadmiernie wydłużającym czas codziennych dojazdów do pracy. Krytycznie oceniano też monotonię architektury zespołów wielkich bloków.

W latach sześćdziesiątych zaczęto we Francji realizować projekty tzw. *villes nouvelles*, czyli nowych miast stanowiących odpowiednik brytyjskich New Towns. Spełniać miały głównie funkcje odciażające w stosunku do największych aglomeracji, przede wszystkim Paryża. Pierwotny projekt przewidywał powstanie wokół Paryża pięciu miast liczących ok. 350–400 tysięcy mieszkańców. Ośrodki te nie mają charakteru sypialni aglomeracji, lecz zgodnie z założeniem są w pełni wykształconymi ośrodkami, w których zaplanowano wszystkie niezbędne funkcje, w tym: obok dzielnic mieszkaniowych – miejsca pracy (np. biura, obiekty przemysłowe), odpowiednio atrakcyjne i wyposażone centrum handlowo-usługowe.

Przykładem realizacji nowego ośrodka na obrzeżach Paryża jest Evry (powstało w roku 1965), na południowym-wschodzie aglomeracji, liczące ok. 200 tys. mieszkańców. Jest znakomicie usytuowane w stosunku do sieci dróg, autostrad i linii kolejowych. Powstało tam wiele miejsc pracy w sektorze usług publicznych i prywatnych, w sektorze badawczo-rozwojowym i w produkcji zaawansowanej technologii. Dzięki przyjętej koncepcji urbanistycznej obecne centrum spełnia jakościowe kryteria wielkiego ośrodka handlowego i admini-

²⁹ Ibid., s. 422.

stracyjnego. Zaprojektowano przestrzeń stanowiącą centrum życia społecznego i kulturalnego, wokół której zlokalizowane są sale koncertowe, biblioteki, a także obiekty sportowe.

Inne przykłady nowych miast wokół Paryża to: Marne la Vallee (przy autostradzie biegnącej na wschód od Paryża, ok. 150 tys. mieszkańców), Melun-Senart (na prawym brzegu Sekwany), a także Saint Quentines en Yvelines zlokalizowane na południowym zachodzie za Wersalem³⁰.

Jako odrębną kategorię zaczęto wyróżniać tzw. miasto socjalistyczne. Biorąc pod uwagę, że niektóre zasady planowania miast w okresie realnego socjalizmu i problemy przestrzenne tych miast omówiono w rozdziałach dotyczących kształtowania się struktury przestrzennej miast w Polsce, nie ma potrzeby powtórnego ich charakteryzowania³¹.

W uchwalonej w roku 1998 Nowej Karcie Ateńskiej wskazano, że zmiany, które zaszły w ostatnich pięćdziesięciu latach w sferze demograficzno-społecznej, w gospodarce, w zakresie możliwości przemieszczania się i komunikowania, w kulturze i w środowisku, stwarzają zupełnie nowe uwarunkowania dla planowania miast europejskich³². Główną ideą powinno być takie kształtowanie przestrzeni urbanistycznej miasta, które zapewni trwałe i zrównoważony rozwój. Nowa generacja planów przestrzennych powinna rozwiązywać zarówno problem koncentracji jednych elementów struktury miasta, jak i rozproszenia innych. Istotne korzyści przynieść mogą koncepcje rozwijania miasta jako zespołu miasteczek lub powiązanych społeczności, spełniając warunki zrównoważonego rozwoju i dbałości o stan środowiska. Mimo iż model miasta scentralizowanego jest nadal aktualny i rozwijany, wiele wskazuje na to, że w przyszłości struktury policentryczne będą przeważać nad monocentrycznymi.

Wskazano na potrzebę popierania zabudowy wielofunkcyjnej, tak by miejsca zamieszkania i miejsca pracy znajdowały się na tym samym obszarze, i odchodzenie od zasad ścisłego strefowania. Generalnym kierunkiem powinno być odchodzenie w planach od wyznaczania wielkoobszarowych, monofunkcyjnych stref użytkowania terenu. Wyjątek stanowią te funkcje, które ze względu na zagrożenie zdrowia lub bezpieczeństwa mieszkańców powinny być izolowane. Należy stosować zasadę przemieszania funkcji, szczególnie w centrach miast, co prowadzi do ożywienia i zróżnicowania tkanki miasta.

³⁰ P. Laborde, op. cit., s. 222.

³¹ Odpowiednie fragmenty znajdują się w punktach dotyczących terenów mieszkaniowych (7.1.), terenów przemysłowych (7.2.), przemian centrów miast w Polsce (6.3.), społeczno-przestrzennej struktury miast polskich (10.3.).

³² Omówienie *Karty* na podstawie tekstu: Nowa Karta Ateńska 1998. *Zasady planowania miast przyjęte przez Europejską Radę Urbanistów*, Warszawa 1998.

Wśród generalnych zasad planowania miast w Nowej Karcie Ateńskiej wymieniana jest konieczność uwzględniania w planach sytuacji geograficznej miasta, jego struktur społecznych i zasobów występujących na danym obszarze. Wymieniając zasady pożądane w planowaniu miast w XXI wieku, za szczególnie istotne uznano wyznaczanie terenów otwartych pomiędzy obszarami zabudowanymi, stref zieleni i chronionego krajobrazu oraz terenów rekreacyjnych. Podkreślono, że wprowadzić generalną zasadą pozostaje wykorzystanie pod zabudowę w pierwszej kolejności terenów zurbanizowanych, zanim wejdzie się na tereny podmiejskie, to jednak nie może się to odbywać kosztem naruszania systemu terenów otwartych.

Niezwykle silnie podkreślane są społeczne aspekty procesu planowania przestrzeni miejskiej, takie jak:

- dążenie do ochrony interesu społecznego, zapewnienie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa,
- zaspokajanie potrzeb i aspiracji mieszkańców miasta,
- dążenie do włączenia wszystkich grup mieszkańców w życie miasta i przeciwdziałanie zjawisku wykluczenia w sensie społecznym,
- uspołecznienie procesu planowania i spowodowanie wzrostu zainteresowania lokalnych społeczności współuczestnictwem w procesie kształtowania i zagospodarowania środowiska,
- stymulowanie przez odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni, kontaktów i więzi międzyludzkich,
- dążenie do utrzymania specyfiki lokalnej przez ochronę: tożsamości i tradycyjnych elementów środowiska miejskiego, nawiązywanie do lokalnych tradycji budowlanych.

*

W powyższych rozważaniach wspomniano jedynie o wybranych kierunkach planowania, projektach i problemach, które pojawiły się w minionym stuleciu. Szersze omówienie urbanistyki XX wieku przekracza niewątpliwie ramy prezentowanej pracy.

10. PRZESTRZENNA STRUKTURA SPOŁECZNOŚCI MIEJSKIEJ I JEJ PRZEMIANY

10.1. Rozkład gęstości zaludnienia na obszarze miasta

Pod względem cech rozmieszczenia ludności miasta bardzo różnią się między sobą. Istnieją miasta charakteryzujące się bardzo dużym zagęszczeniem ludności na niewielkim obszarze, inne ośrodki cechuje mniejsza gęstość na dużej powierzchni.

Ogólnie model rozmieszczenia ludności na obszarze dużego miasta wykazuje związek z funkcją malejącej odległości. Oznacza to, że wraz ze wzrostem odległości od centrum zmniejsza się gęstość zaludnienia. Zmiany gęstości zaludnienia na obszarze miasta opisuje wskaźnik zastosowany przez C. Clarka¹, który opracował profile gęstości zaludnienia dla 36 miast w odniesieniu do okresu 1801–1950.

$$G_d = G_o e^{-bd}$$

gdzie:

G_d – gęstość zaludnienia w odległości d od centrum,

G_o – gęstość w centrum miasta,

d – odległość,

b – stała, gradient gęstości zaludnienia, czyli stopa spadku tej gęstości,

e – podstawa logarytmu naturalnego (w przybliżeniu 2,72).

Powyższa formuła znalazła potwierdzenie w licznych badaniach empirycznych. W przypadku miast, które charakteryzują się zwartą, wielokondygnacyjną zabudową oraz znaczną gęstością zaludnienia, gradient gęstości jest duży, a wskaźnik osiąga wysokie wartości w odniesieniu do obszaru centrum. Wraz ze wzrostem zaludnienia dzielnic oddalonych od centrum miasta, na ich terenie

¹ A. Jagielski, *Geografia ludności*, Warszawa 1977, s. 143.

rośnie wskaźnik zagęszczenia, natomiast maleje gradient gęstości w odniesieniu do całego obszaru miasta.

Badania wykazały, że między miastami o podobnej wielkości występują zróżnicowania przestrzennego modelu gęstości zaludnienia zależnie od regionu świata. Miasta krajów słabo rozwiniętych o niskiej zabudowie charakteryzują się niskim gradientem gęstości, podobnie niskie gradienty występują w niektórych miastach północnoamerykańskich i australijskich, gdzie większość ludności mieszka w dzielnicach z zabudową jednorodziną.

Odstępstwem od zasady polegającej na zmniejszaniu się zagęszczenia ludności wraz z oddalaniem się od centrum jest zjawisko tworzenia się w centrum miasta obszaru o obniżonym zagęszczeniu ludności. Zjawisko to występuje w niektórych dużych miastach krajów wysoko rozwiniętych (szczególnie w Stanach Zjednoczonych, Australii, czasem w Europie Zachodniej) i bywa określane jako tzw. **śródmiejski krater obniżonej gęstości zaludnienia**.

Jak wykazano we wcześniejszych rozdziałach, jedną z przyczyn ograniczania funkcji rezydencjalnej centralnego obszaru miasta jest jego atrakcyjność dla niektórych funkcji usługowych, dla których dostępność zajmowanego terenu jest podstawowym warunkiem efektywnego działania. Stąd funkcje rezydencjalne nie są w stanie konkurować o teren z usługami i handlem, które mogą płacić większą cenę za zajmowany teren. Na obszarze CBD w ograniczonym zakresie pozostaje funkcja rezydencjalna, w postaci drogich mieszkań dla osób, którym bez względu na cenę zależy na posiadaniu apartamentu w samym centrum.

W najbliższym otoczeniu centrów opisywanej grupy miast tworzą się dzielnice charakteryzujące się dużym zagęszczeniem ludności. Lokalizują się tam osoby zbyt biedne, by ponosić koszty codziennego przemieszczania się do pracy z odległych przedmieść. Zasiedlanie dzielnic mieszkaniowych w centrum lub w jego pobliżu przez ludność ubogą prowadzi do przyspieszonej degradacji zabudowy. W rezultacie, w wielu miastach tereny bezpośrednio przylegające do centrum charakteryzuje przeludnienie i substandardowe mieszkalnictwo.

Inne grupy mieszkańców miast krajów rozwiniętych, w miarę swoich możliwości finansowych, preferują ponoszenie wyższych kosztów dojazdu do centrum, co pozwala im na zajmowanie większych i relatywnie tańszych działek na terenach podmiejskich. Dzielnice te oddalone od zatłoczonego i zanieczyszczonego centrum zapewniają mieszkańcom wyższą jakość życia². Czynnikiem ułatwiającym odpływ bogatszej ludności z centrum jest rozwój indywidualnych środków transportu i względna łatwość pokonywania przestrzeni w mieście.

² Z punktu widzenia przebiegu procesów urbanizacji omawiane zjawiska wiążą się z opisywanym wcześniej stadium suburbanizacji, a następnie dezurbanizacji.

W rezultacie opisywanych procesów rozkład gęstości zaludnienia miast w większości krajów wysoko rozwiniętych charakteryzuje się obniżonym zagęszczeniem mieszkańców w centralnej części miasta, podwyższonym zagęszczeniem w pierścieniu otaczającym centrum i następnie stopniowym zmniejszaniem się gęstości wraz z oddalaniem się od śródmieścia. Procesy te prowadzą do dekoncentracji całego układu.

Matematyczne opisanie takiego rozkładu gęstości zaludnienia wymaga modyfikacji przedstawionego wcześniej wskaźnika gęstości zaludnienia na obszarze miasta. Poniższa wersja wskaźnika, sformułowana przez B.E. Newlinga, uwzględnia wzrost gęstości zaludnienia w strefie centralnej, wraz z rosnącą odległością od środka miasta³,

$$G_d = G_o e^{cd - bd^2}$$

gdzie:

c – wskaźnik zmiany gęstości zaludnienia w centrum, który w zaawansowanym stadium rozwoju miasta jest ujemny,

b – wskaźnik zmiany gradientu gęstości.

Zaobserwowano, że w krajach wysoko rozwiniętych wraz z rozwojem miast i powiększaniem się ich terytoriów gradienty gęstości zmieniają się (maleją).

W miastach krajów rozwijających się centrum traktowane jest jako najbardziej atrakcyjna część obszaru miasta i większość mieszkańców stara się w miarę możliwości zlokalizować w jego pobliżu. Nie obserwuje się również tendencji do masowego opuszczania śródmieścia przez bogatszych mieszkańców. W rezultacie, w miastach krajów rozwijających się centrum pozostaje obszarem o największym zagęszczeniu ludności. Wraz z oddalaniem się od centrum miasta gęstość zaludnienia zmniejsza się. W miastach tych gradient gęstości pozostaje relatywnie stabilny, bo zaludnienie wszystkich dzielnic rośnie proporcjonalnie (tzn., że wzrasta G_o , bez zmian w gradiencie b)⁴.

Problemem wielu miast Ameryki Łacińskiej, Azji czy Afryki jest przeludnienie. Szczególnym zatłoczeniem charakteryzują się położone na peryferiach miast dzielnice zamieszkałe przez ludność najuboższą (slumsy). Znaczone zagęszczenie występuje też w izolowanych dzielnicach zamieszkałych przez grupy etniczne lub religijne.

³ Szeroki przegląd modeli układów gęstości zaludnienia miast zawiera praca P. Korcellego, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, „Studia KPZK PAN” 1974, t. 45, s. 50–64.

⁴ A. Jagielski, op. cit., s. 145.

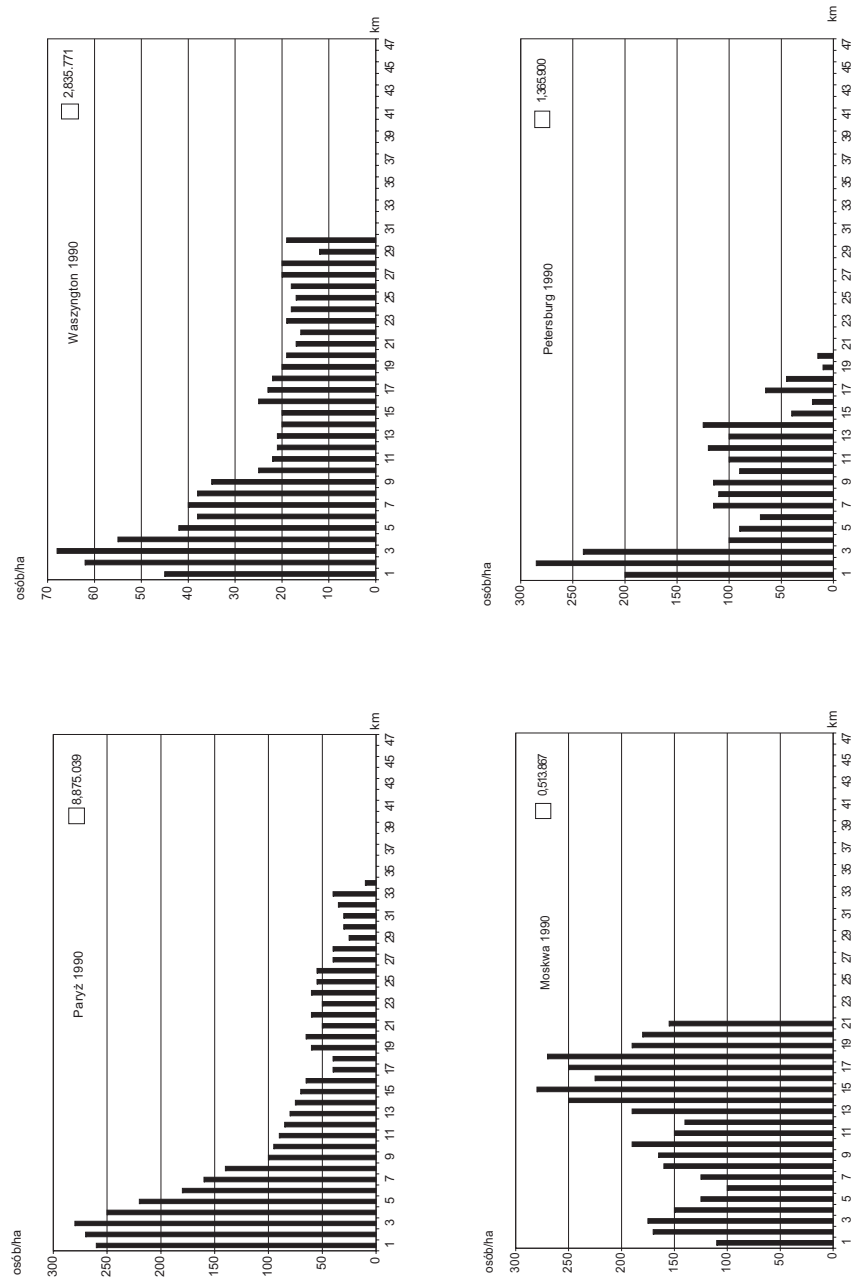
W miastach, które przez dłuższy czas rozwijały się w warunkach gospodarki centralnie sterowanej, generalny kierunek przekształceń profilu gęstości zaludnienia był zbliżony do modelu krajów rozwiniętych. Np. w Moskwie od lat pięćdziesiątych następowało wyraźne zmniejszanie się gęstości maksymalnej i zmniejszanie się gradientu gęstości. Spadała gęstość zaludnienia śródmiejskiej części Moskwy, a rosło zagęszczenie stref zewnętrznych⁵. Należy jednak podkreślić, że mimo podobnego kierunku przemian profile gęstości zaludnienia w największych miastach byłego ZSRR różnią się wyraźnie od rozkładu gęstości zaludnienia wielkich aglomeracji rozwijających się w warunkach gospodarki rynkowej. Zróżnicowanie to ilustrują wykresy gęstości zaludnienia na terenach zurbanizowanych, dotyczące Paryża, Waszyngtonu, Moskwy i Petersburga w roku 1990 (rys. 66).

Ogólnie, porównanie przebiegu opisywanych procesów w miastach znajdujących się w różnych fazach urbanizacji pozwala wyróżnić zarówno obszary metropolitalne charakteryzujące się skoncentrowanym rozwojem, w których wzrost zaludnienia w centrum jest szybszy niż terenów zewnętrznych, jak też, typowe dla krajów najwyżej rozwiniętych obszary metropolitalne, w których dominują procesy dekoncentracji i wyludniania się centrum.

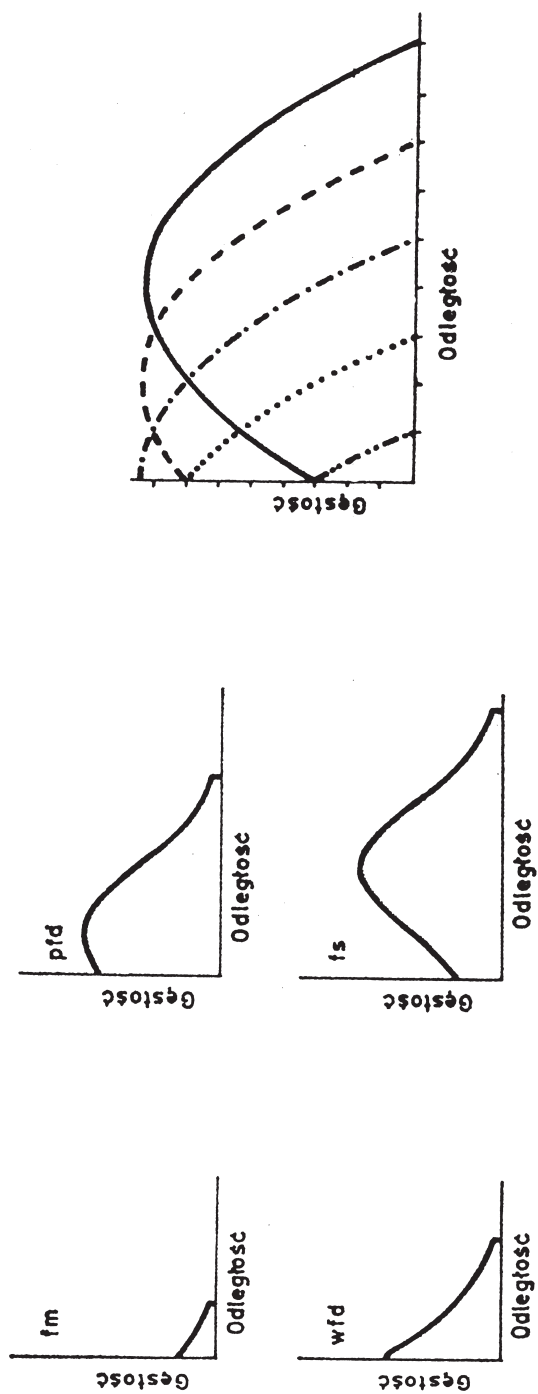
Zaobserwowano, że wraz z rozwojem przestrzennym miasta następuje przekształcanie profilu gęstości zaludnienia. Zmiany gęstości zaludnienia poszczególnych stref miasta opisuje model opracowany przez B.E. Newlinga, który wyróżnia cztery fazy procesu (rys. 67)⁶. Faza młodości dotyczy miasta w granicach historycznych, zajmującego niewielki obszar. We wczesnej fazie dojrzałości maksymalna gęstość zaludnienia występuje w centrum miasta. Kolejna faza, określana jako późna faza dojrzałości, charakteryzuje się obniżaniem się gęstości zaludnienia w samym centrum (krater) i przesuwaniem się obszaru maksymalnej gęstości (tzw. grzbiet fali) do strefy bezpośrednio otaczającej centrum miasta. Dalsze obniżanie się gęstości zaludnienia w centrum (pogłębianie się krateru) i przesuwanie się grzbietu fali, czyli strefy maksymalnego zagęszczenia na zewnątrz oznacza fazę starości. Wśród zastrzeżeń dotyczących tego modelu wymienia się głównie fakt, że nie uwzględnia on możliwości ponownego przesunięcia się punktu maksymalnego zagęszczenia ludności do centrum. Zastrzeżenia wywołuje też przyjęcie, że oddalająca się od centrum fala maksymalnej gęstości zaludnienia ma stałe wartości.

⁵ Stwierdzają to G.A. Golc, 1972 i W.J. Romaszkin, 1968, (za: P. Korcelli, op. cit., s. 60).

⁶ R. Mydel, *Rozwój struktury przestrzennej miasta Krakowa*, Kraków 1979, s. 39.



Rys. 66. Zagęszczenie ludności na hektar a odległość od centrum (w km) na obszarze czterech aglomeracji
Źródło: Na podst. Brzeski W., 1995.



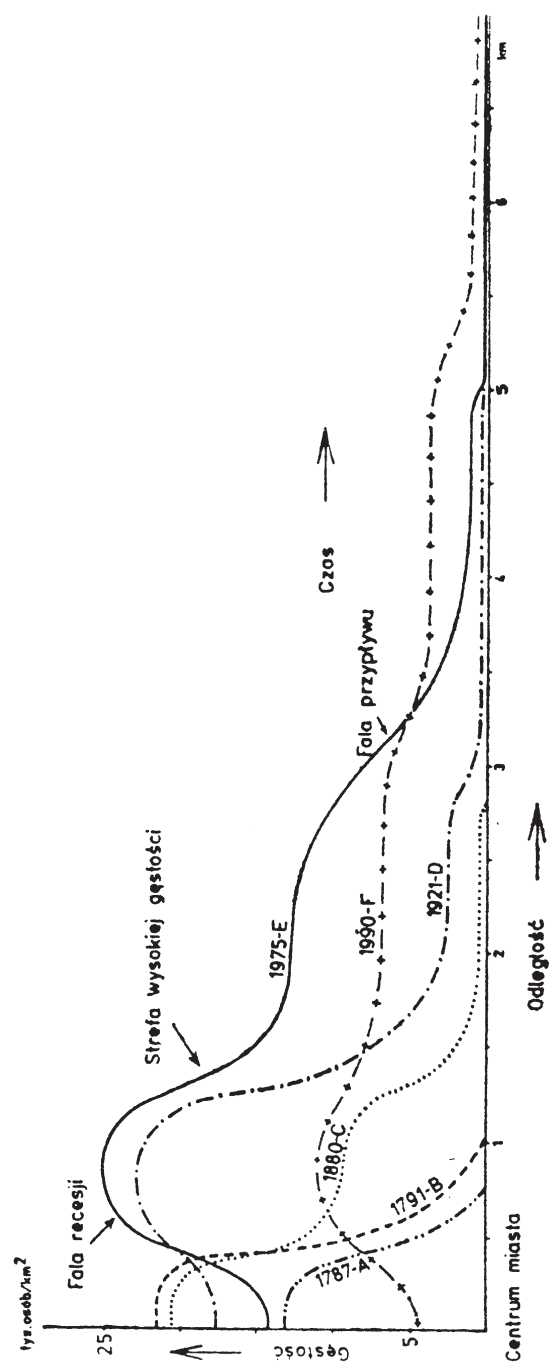
Rys. 67. Stadia rozwoju profili gęstości zaludnienia i model rozwoju miasta
 fm – faza młodości, wfd – wczesna faza dojrzałości, pfd – późna faza dojrzałości, fs – faza starości
 Źródło: Newling B.E., 1969.

W wyniku badań empirycznych R. Mydel zaproponował modyfikację modelu i wyróżnienie sześciu faz rozwoju miasta (rys. 68):

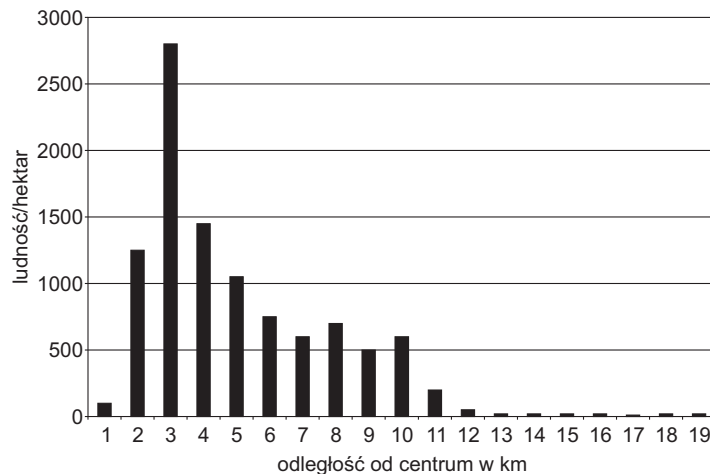
- faza młodości – kiedy największa gęstość zaludnienia występuje na niewielkim obszarze historycznego miasta,
- wczesna faza dojrzałości – kiedy strefa centralna osiąga maksymalną gęstość zaludnienia, a jednocześnie w najbliższym sąsiedztwie średniowiecznego miasta obserwowany jest niewielki wzrost gęstości zaludnienia, co wynika z ograniczonej pojemności starego centrum,
- faza dojrzałości – kiedy na terenach otaczających centrum następuje gwałtowny wzrost gęstości zaludnienia, przy czym centrum nadal pozostaje strefą o najwyższym poziomie gęstości zaludnienia,
- późna faza dojrzałości – kiedy strefa o najwyższej gęstości zaludnienia przesuwa się na tereny otaczające część centralną miasta, a w centrum pojawia się wyraźny, chociaż niezbyt głęboki „krater” (strefa obniżonej gęstości zaludnienia w stosunku do obszarów otaczających),
- faza starości – kiedy „krater” w centrum miasta pogłębia się, a w strefie o maksymalnej gęstości zaludnienia osiągnięta zostaje gęstość krytyczna,
- faza dyspersji – która przejawia się w dalszym pogłębianiu „krateru”, a także zmniejszenie się wartości gęstości maksymalnych. W tej fazie obserwuje się obniżenie gradientu gęstości, przy jednoczesnym powiększaniu się przestrzennego zasięgu miasta. Następuje ogólne spłaszczenie profilu gęstości zaludnienia miasta.

Podstawą ustaleń R. Mydela były badania przemian układów gęstości zaludnienia na przykładzie Krakowa. Jego analiza objęła okres 203 lat (1787–1990). Osiem profili gęstości zaludnienia na rys. 68 ukazuje kolejne fazy rozwoju miasta. W połowie lat siedemdziesiątych miasto znajdowało się w fazie starości, która charakteryzowała się pogłębianiem centralnego „krateru”, spłaszczaniem profilu gęstości w strefie od pół do półtora kilometra od centrum oraz obniżaniem gradientu w stosunku do stref położonych powyżej półtora kilometra od centrum. W odniesieniu do lat dziewięćdziesiątych autor przewidywał pogłębianie się krateru oraz przejście całego układu do fazy dyspersji. W następnych kilkunastu latach centralny krater gęstości zaludnienia pogłębiał się, przy czym opracowania z lat dziewięćdziesiątych dotyczące rynku nieruchomości wskazują na tendencję do dogęszczania terenów centralnych i zwiększanie ich intensywności zabudowy (rys. 69)⁷.

⁷ W. Brzeski, *Rynek nieruchomości a gospodarka przestrzenna*. W: *Materiały II Międzynarodowej Konferencji «Gospodarka przestrzenna gmin – harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych»*, Kraków 1995, s. 25.



Rys. 68. Rozwój profili gęstości zaludnienia na obszarze Krakowa
 A – faza młodości, B – wczesna faza dojrzałości, C – faza dojrzałości, D – późna faza dojrzałości, E – faza starości, F – faza dyspersji
 Źródło: Mydel R., 1979.



Rys. 69. Zagęszczenie ludności (na ha) a odległość od centrum (w km) w Krakowie w roku 1988
Źródło: Na podst. Brzeski W., 1995.

Obserwacje przebiegu zmian w rozkładzie zaludnienia na obszarze miasta były podstawą koncepcji falowego rozwoju obszarów metropolitalnych. Jej autorem był H. Blumenfeld, który analizował rozkład wskaźników liczby mieszkańców w strefach koncentrycznych regionu Filadelfii w okresie pięćdziesięciu lat (1900–1950). Stwierdził on, że w każdym dziesięcioleciu wskaźniki osiągały maksimum w pewnej odległości od centrum, po czym stopniowo zmniejszały się. Strefa najwyższego wzrostu, która określana jest jako grzbiet fali, przesuwała się systematycznie w kierunku obszarów peryferyjnych. Model falowy pozwala przedstawić przyrosty gęstości zaludnienia (przy ustalonym czasie, w środowisku stawiającym słaby opór) jako funkcję odległości od centrum⁸.

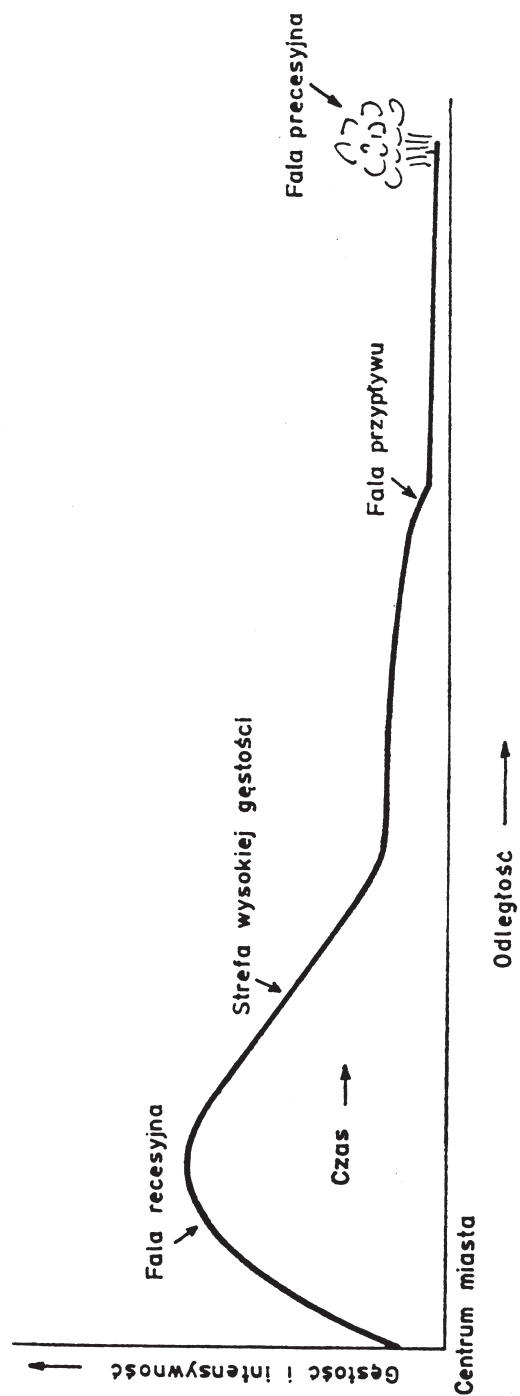
Nawiązując do tej koncepcji, R.R. Boyce określił profil gęstości frontów fal dla typowego obszaru metropolitalnego (rys. 70). W profilu tym grzbiet fali recesyjnej identyfikowany jest z punktem o najwyższej gęstości zaludnienia. Kulminację fali przepływu określa aktualny front osadnictwa miejskiego. Dalej, w odległości ok. 15–30 minut dojazdu środkami komunikacji znajduje się fala precesyjna⁹.

Koncepcja falowego modelu rozwoju miasta rozwijana była przez P. Korcella, którego model składa się z sześciu stadiów o stopniowo rosnącej złożoności układu¹⁰. W pierwszym stadium symetryczna fala wzrostu o stałej szybkości

⁸ S. Golachowski, B. Kostrubiec, A. Zagożdżon, *Metody badań geograficzno-osadniczych*, Warszawa 1974, s. 188.

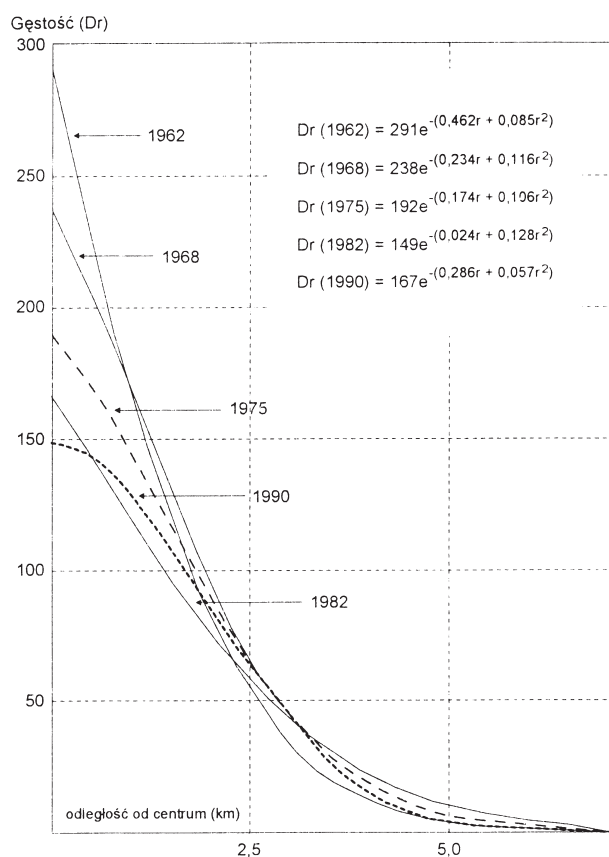
⁹ Na podst. R. Mydel, op. cit., s. 37.

¹⁰ P. Korcelli, *Rozwój struktury przestrzennej obszarów metropolitalnych Kalifornii*, „Prace Geograficzne IG PAN” 1969, nr 78.



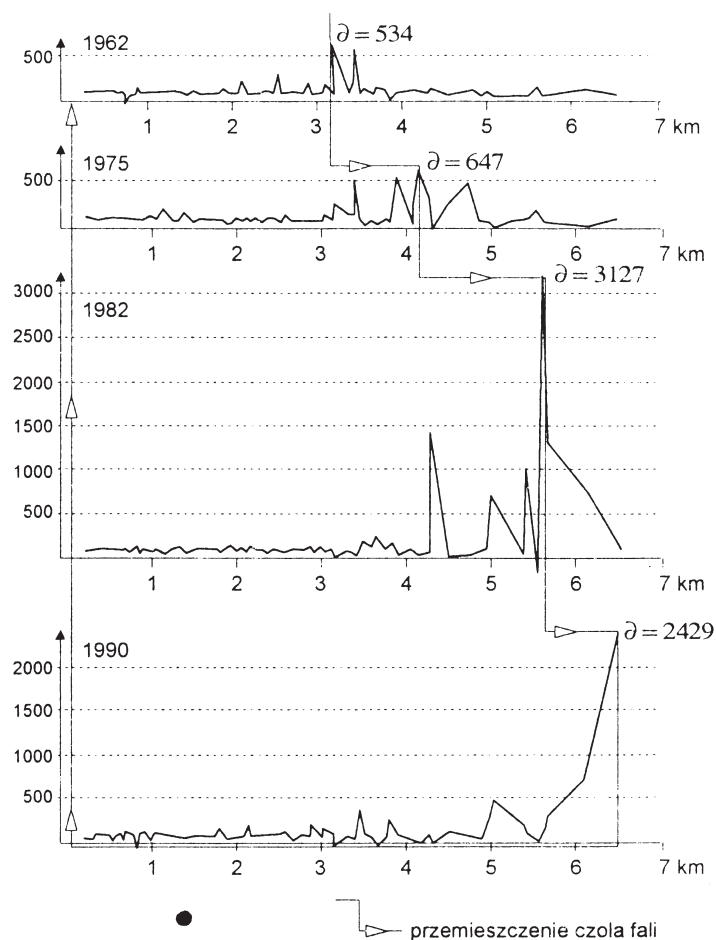
Rys. 70. Profil gęstości fal dla typowego miasta (wg R.R. Boyce'a)
 Źródło: Mydel R., 1979.

i amplitudzie przemieszcza się w kierunku na zewnątrz od środka miasta. Kolejne wersje schematu uwzględniają wpływ coraz to większej liczby zmiennych. Wersja B uwzględnia asymetryczność fali, zakładając zgodnie z opisami procesów sukcesji ekologicznej istnienie wyższych wskaźników przyrostu we wstępującej części profilu, w porównaniu z jego częścią zstępującą. Wersja C uwzględnia efekt zmienności tempa rozwoju całego obszaru, co wiąże się ze zmianą nasilenia migracji międzyregionalnych. W następnej wersji (D) wprowadzono zróżnicowanie stopnia atrakcyjności poszczególnych stref koncentrycznych, a tym samym zróżnicowanie oporu stawianego przez środowisko. Wersja E uwzględnia policentryczność układu, a wersja ostatnia opisuje następstwo cykli wzrostu miasta. W omawianej koncepcji wyróżniono trzy następujące po sobie cykle, które różnią się tempem, amplitudą i długością fali. Każdy z tych cykli charakteryzował się jednak podobnym przebiegiem zmian.



Rys. 71. Profile gęstości zaludnienia Strasburga
Źródło: Kostrubiec B., 2000.

Potwierdzenie postawionej przez H. Blumenfelda, a następnie weryfikowanej przez R. Boyce'a hipotezy o falowym wzroście obszarów metropolitalnych zawierają wyniki badań prowadzonych przez B. Kostrubca w odniesieniu do Strasburga, który jest traktowany jako przykład ośrodka średniej wielkości. Profil gęstości zaludnienia tego miasta analizowany od roku 1962 ulegał istotnym zmianom zobrazowanym na rys. 71¹¹. Wykresy na rys. 72 obrazują natomiast



Rys. 72. Dynamika zmian gęstości zaludnienia Strasburga w zależności od odległości od centrum. Profile empiryczne z lat 1962, 1975, 1982 i 1990
Źródło: Kostrubiec B., 2000.

¹¹ Na podst. B. Kostrubiec, *Szybkość zmian struktur ludnościowych regionu, na przykładzie aglomeracji strasburskiej*. W: *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, red. S. Ciok, D. Ilnicki, Wrocław 2000, s. 189–197.

dynamikę zmian gęstości zaludnienia w zależności od odległości od centrum. Szczyty lub zagłębienia na wykresie wskazują na przyrost lub utratę zaludnienia w danej strefie w badanym roku. W kolejnych okresach strefa, w której zmiany zagęszczenia ludności charakteryzowały się największą dynamiką znajdowała się coraz dalej od centrum miasta. W latach pięćdziesiątych największe przyrosty dotyczyły centrum miasta. W roku 1968 największe zmiany miały miejsce w odległości 3,2 km od centrum. W roku 1975 strefa największych przyrostów wystąpiła w odległości 4,19 km, a w 1982 roku w odległości 5,66 km od centrum. Autor cytowanych badań oblicza, że jeżeli czoło fali przesuwa się z prędkością 152 m na rok, to w badanym przypadku czas trwania pełnego cyklu realizuje się w przeciągu 43 lat. Pełny cykl oznacza, że czoło fali dociera do granic aglomeracji, a jednocześnie nowy impuls z centrum inicjuje kolejną falę.

Jak podkreśla B. Kostrubiec, w odróżnieniu od obserwacji dokonanych na podstawie miast japońskich¹², w omawianym przypadku Strasburga fale nie spłaszczają się z wiekiem, ani nie wygasają, a wręcz przeciwnie, wzmacniają swoją amplitudę (co wiąże się ze słabym zaludnieniem obszarów podmiejskich). Omawiane badania pozwoliły na sformułowanie czasowo-przestrzennego modelu wzrostu miasta, w świetle którego zależności zachodzących między przyrostem liczby mieszkańców, odległością zasiedlenia a czasem jaki upłynął od początku procesu mogą być zobrazowane przez szereg przemieszczających się odśrodkowo fal.

10.2. Przestrzenne zróżnicowanie cech społecznych mieszkańców miasta

Struktura społeczna miasta jest złożona i zróżnicowana przestrzennie, a modele prezentują dalece uproszczony obraz tej struktury. W przestrzeni miasta dostrzec można różne typy zbiorowości z punktu widzenia ich powiązania z przestrzenią¹³. Jeden typ to zbiorowości trwale powiązane z określonym obszarem, który można wyraźnie rozgraniczyć (są to przede wszystkim zbiorowości mieszkaniowe). Inny typ to zbiorowości powiązane z poszczególnymi instytucjami (np. pracownicy przedsiębiorstwa). Zwykle nie tworzą one zwartych i podzielnych obszarów jak zbiorowości mieszkaniowe. Trzeci typ to zbiorowości

¹² R. Mydel, T. Ishimizu, *Czasowo-przestrzenne modele wzrostu oraz rozwoju obszarów metropolitalnych. Próba rozwinięcia teorii falowej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego” 1986, Prace Geograficzne 66.

¹³ Klasyfikacja ta została zaproponowana przez A. Wallisa. Patrz: A. Wallis, *Miasto i przestrzeń*, Warszawa 1977, s. 84.

na co dzień rozproszone, które czasowo skupiają się na określonej przestrzeni, w określonym celu (np. w celu uczestniczenia w zawodach sportowych, występach artystycznych lub obrzędach religijnych). Powyższy podział stanowi podstawę wyróżnienia w społeczności miejskiej zbiorowości: terytorialnych, terytorialno-funkcjonalnych i funkcjonalnych.

Podziały te nakładają się i każdy dorosły mieszkaniec może wchodzić w skład każdego z wymienionych typów. Powyższa klasyfikacja może być wykorzystana w analizach przestrzennych zachowań mieszkańców miasta. Instytucje, z którymi wiąże się istnienie poszczególnych zbiorowości, w różnym stopniu narzucają formy organizacyjne, co wymusza określone rodzaje zachowań.

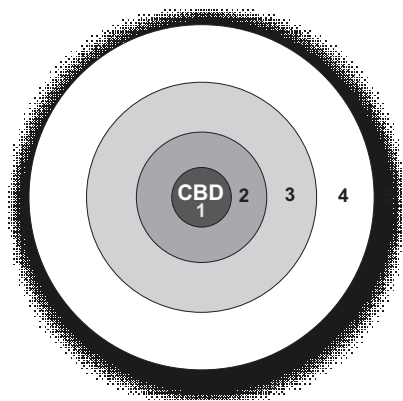
Dalsze rozważania dotyczą jedynie zbiorowości mieszkaniowych i zajmowanych przez nie obszarów. W dużych miastach o złożonej strukturze ekonomicznej i społecznej obserwuje się tendencję do wewnętrznej segregacji i grupowania się w różnych częściach miasta mieszkańców o podobnym statusie społecznym, sytuacji rodzinnej, pochodzeniu etnicznym itp. cechach społecznych i ekonomicznych.

W wielkich aglomeracjach o zróżnicowanej populacji takie zachowanie powodujące przestrzenne grupowanie się pewnych zbiorowości może być wywołane:

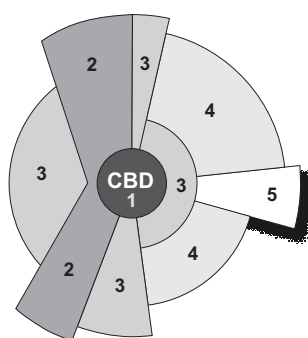
- chęcią obrony przed nieznanym,
- dążeniem do przebywania wśród podobnego rodzaju ludzi,
- wyrazem ograniczeń związanych z określonym poziomem dochodów,
- rezultatem społecznych i instytucjonalnych barier.

Modele wewnętrznej struktury miasta. W latach dwudziestych i trzydziestych w Stanach Zjednoczonych powstała grupa modeli wzrostu miast i użytkowania terenów miejskich. Modele te powstały na gruncie ekologii społecznej. Podstawowym elementem w każdym z modeli był Central Business District (CBD), czyli centralny obszar działalności gospodarczej. Poza centrum, które początkowo było obszarem całego miasta, rozwijają się dzielnice, co powoduje wzrost obszaru miasta. Analiza przestrzennego wzrostu miasta pozwala na określenie pewnych prawidłowości, przy czym opinie badaczy na temat charakteru tych prawidłowości okazały się zróżnicowane. Omówione niżej modele prezentują różne poglądy na temat rozwoju i kształtowania się przestrzennej struktury miasta (rys. 73).

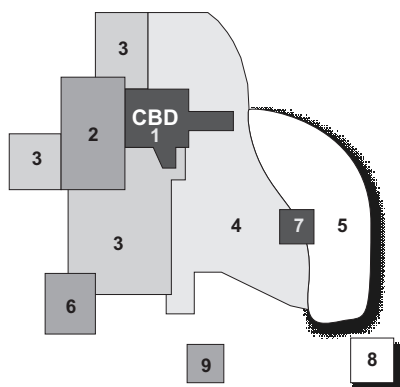
Przestrzenny model struktury mieszkalnictwa był określany na podstawie zróżnicowania wysokości czynszów. Przyjęto, że wysokie czynsze świadczą o wysokiej jakości mieszkań. Jakość mieszkań i wysokość czynszu świadczy o statusie społecznym i materialnym mieszkańców.



Model koncentryczny



Model sektorowy



Model policentryczny

1. CBD - centralny ośrodek handlowo- usługowy
2. hurtownie, przemysł lekki
3. obszar mieszkaniowy o niskim standardzie
(ludność uboga)
4. obszar mieszkaniowy klasy średniej
(średni standard)
5. obszar mieszkaniowy ludności zamożnej
(wysoki standard)
6. przemysł ciężki
7. peryferyjny ośrodek handlowo- usługowy
8. podmiejskie tereny mieszkaniowe
9. podmiejskie tereny przemysłowe

Rys. 73. Modele przestrzennej struktury miasta

Źródło: Harris Ch.D., Ullman E.L., 1945, za: Domański R., 1993.

Model koncentryczny. Jest to klasyczna już koncepcja opracowana przez E.W. Burgessa w 1924 r. na podstawie badań przeprowadzonych w Chicago. W modelu tym z punktu widzenia struktury społeczno-demograficznej miasto składa się z serii koncentrycznych kręgów. Kręgi zostały ponumerowane od 1 (centrum miasta) do 5 (krąg najdalej położony od centrum). Model ten ilustrować ma jednocześnie proces przestrzennego rozwoju miasta. Mieszkańcy każdego z kręgów wyróżnionych przez Burgessa charakteryzują się określonym zestawem cech społecznych i demograficznych. Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę poszczególnych kręgów.

1. Centralny obszar działalności gospodarczej (CBD), będący centrum handlowo-usługowym i gospodarczym. Jest to obszar koncentracji sklepów, banków, biur, budynków administracji i innych obiektów związanych z usługami o charakterze ogólnomiejskim. Ceny terenów są tu wysokie, co wpływa na intensywność zabudowy. Głównie na tym obszarze powstają wieżowce, czym wyróżnia się CBD od innych stref. W większych miastach w ramach obszaru centralnego wyróżnić można strefy o określonej specjalizacji (np. dzielnica rządowa, dzielnica finansowa, dzielnica kin i teatrów). Mieszkania na terenie CBD są jedynie pozostałością dawnej tkanki rezydencjalnej miasta. Biorąc pod uwagę cechy demograficzne i status materialny ludności obszar charakteryzuje się:

- niską jakością mieszkań,
- stosunkowo niewielką liczbą stałych mieszkańców,
- przewagą ludności samotnej w starszym wieku.

2. Strefa przejściowa (*zone in transition*). Strefa ta charakteryzuje się zabudową mieszkaniową o niskim standardzie. Zabudowa ta przemieszana jest z zakładami produkcyjnymi, głównie przemysłu lekkiego i pewnymi elementami CBD. Mieszkania w tej strefie zajmowane były wcześniej przez ludność zamożną, następnie zostały opuszczone i zasiedlone przez ludność ubogą, co prowadziło do degradacji dzielnic. Substancję mieszkaniową tej strefy niejednokrotnie cechuje znaczny stopień dekapitalizacji. Z punktu widzenia społecznego jest to obszar nieustabilizowany, zamieszkały przez najbiedniejsze grupy ludności, w tym imigrantów, których koncentracje tworzą getta etniczne. Ludność charakteryzuje się dużą mobilnością. W okresie powojennym fragmenty tych stref były przedmiotem działań mających na celu renowację i rewitalizację.

3. Strefa mieszkaniowa niskodochodowego mieszkalnictwa. Społeczny charakter dzielnicy opisują następujące cechy:

- mieszkańcy to głównie ludność robotnicza pracująca w centrum miasta,
- jakość mieszkań niska i średnia,
- mieszkańcy tej strefy w miarę możliwości dążą do przeniesienia się do strefy zamieszkałej przez klasy średnie.

4. Obszar zamieszkały przez klasy średnie. Mieszkańcy tej strefy są na tyle zamożni, że mogą wybierać miejsce zamieszkania i stać ich na ponoszenie wyższych kosztów dojazdu do centrum. W strefie tej występuje budownictwo jednorodzinne lub zabudowa wielorodzinna o wysokim standardzie. Ogólnie pierścień cechuje się:

- zdecydowanie wyższym standardem zabudowy w stosunku do stref położonych bliżej centrum,
- tworzeniem się wewnątrz strefy uzupełniających centrów handlowo-usługowych.

5. Strefa marginalna, która oddalona jest o 30–60 minut od centrum. Strefa stanowi obszar mieszkaniowy klas wyższych i charakteryzuje się budownictwem jednorodinnym o wysokim standardzie. Gęstość zaludnienia w tej strefie jest niska. Strefę marginalną określa się jako sypialnię miasta, bo większa część aktywnej zawodowo ludności spędza dzień poza jej obszarem, każdego dnia dojeżdżając do pracy do centrum. Jest to już właściwie strefa podmiejska. Należy dodać, że w momencie tworzenia modelu proces intensywnej suburbanizacji znajdował się dopiero w początkowej fazie.

Zgodnie z założeniami Burgessa model ma charakter dynamiczny. W wyniku ludnościowego i gospodarczego rozwoju miasta jedna strefa przeobraża się w inną. Rozwój centrum pochłania strefę drugą – przejściową; cechy typowe dla strefy przejściowej zaczynają pojawiać się w dotychczasowej strefie trzeciej, co prowadzi do jej przeobrażenia się w strefę drugą, itd. W rezultacie strefa podmiejskich rezydencji przenosi się na tereny jeszcze bardziej oddalone od centrum, co oznacza przestrzenny rozwój miasta.

Model prezentowany na rysunku 73 jest oczywiście konstrukcją idealną, która świadomie pomija pewne elementy zniekształcające, np. warunki naturalne, sieć drogową itp. Model ten nie ma charakteru uniwersalnego i znajduje potwierdzenie tylko w pewnych warunkach. Konieczne jest dodanie kilku założeń:

- model zakłada szybki i nieskrępowany wzrost demograficzny miasta,
- model dotyczy miasta rozwijającego się w warunkach wolnego rynku i nie uwzględnia ewentualnego wpływu planowania urbanistycznego na kształtowanie się struktury społecznej miasta,
- model dotyczy układu monocentrycznego.

Model sektorowy. Zastrzeżenia dotyczące modelu koncentrycznego wiązały się również z faktem, że pewne istotne elementy struktury przestrzennej miasta stymulują inny niż koncentryczny model rozwoju. Elementami tymi są główne ciągi komunikacyjne wychodzące promieniście z centrum miasta. Główne drogi wylotowe lub linie kolejowe stanowią osie, wzdłuż których lokalizują się obiekty

o określonym charakterze, takie jak zakłady produkcyjne, warsztaty samochodowe, hurtownie i inne. Ciągi komunikacyjne i towarzysząca im zabudowa przecinają układ pierścieni wyróżnionych przez Burgessa, tworząc strefy ciągnące się od centrum miasta w kierunku zewnętrznym. Zgodnie z modelem koncentrycznym, czynsze powinny rosnąć od najniższych w pierścieniu otaczającym centrum do najwyższych w strefach zewnętrznych, gdzie standard mieszkań jest wysoki. Przeprowadzona przez H. Hoyta analiza wysokości czynszów wykazała jednak, że obszary o zbliżonej wysokości czynszów mają kształt sektorów rozwijających się od centrum w kierunku obszarów podmiejskich. Ustalenia te były podstawą zaproponowanego przez Hoyta w latach trzydziestych innego modelu, zdaniem jego autora, lepiej odzwierciedlającego przestrzenną strukturę miasta. Zgodnie z tym modelem strukturę miasta tworzą nie pierścienie, lecz sektory zamieszkałe przez ludność o podobnych cechach społecznych.

Przemysł rozwija się wzdłuż jednej lub kilku linii komunikacyjnych, które wiążą miasto z rynkami zbytu lub rejonami, z których przywozi się surowce. Tworzy się sektor przemysłowy, z którym sąsiadują zwykle obszary niskodochodowego mieszkalnictwa. Po przeciwnej, w stosunku do strefy przemysłowej, stronie centrum rozwija się na ogół sektor wysokodochodowego mieszkalnictwa. Z sektorem tym sąsiadują dzielnice o średniej wysokości czynszów. W ten sposób tworzy się układ sektorowy. Również tereny zielone bardzo często mają kształt klinów (sektorów), wychodzących z okolicy centrum i rozszerzających się w kierunku zewnętrznym. W niektórych miastach kształt sektorów przybierają też obszary zajmowane przez inne funkcje, np. uniwersytecką.

Z punktu widzenia zlokalizowanych funkcji lub cech społecznych mieszkańców sektory mają więc raczej jednorodny charakter, charakteryzuje je natomiast wewnętrzne zróżnicowanie pod względem intensywności użytkowania terenów. Zasadniczo wraz z oddalaniem się od centrum maleje intensywność użytkowania terenu w ramach poszczególnych sektorów.

Stwierdzono, że jeżeli pewna grupa zamożnych mieszkańców zaczyna lokalizować się w określonej strefie poza centrum miasta i strefa ta stopniowo wypełnia się, to nowe mieszkania dla tej grupy ludzi powstają w tym samym kierunku od centrum miasta, tylko dalej, na terenach jeszcze nie zabudowanych. Mechanizm ten powoduje tworzenie się sektora mieszkalnictwa o określonym standardzie. Np. w Paryżu dzielnice zachodnie są siedzibą klas średnich, podczas gdy na północy i wschodzie rozciągają się dzielnice robotnicze. W Londynie występuje analogiczne zróżnicowanie – West End (dobra strefa) i East End (obszar nisko notowany).

Opisywany model ma swoją dynamikę. Kiedy następuje udostępnienie nowych, atrakcyjnych terenów mieszkaniowych najbogatsze grupy ludności za-

czynają przenosić się na ten teren, co zapoczątkowuje rozwój nowego sektora. Opuszczone dzielnice mieszkaniowe są zasiedlane przez ludność uboższą, co jeszcze bardziej przyspiesza proces wyprowadzania się warstw lepiej sytuowanych i zmianę społecznego charakteru dzielnicy zamieszkałej dotąd przez zamożniejszych mieszkańców.

Za odmianę modelu sektorowego uznać można **gwiazdzisty model korytarzowy** przedstawiony przez T. Shafera¹⁴. Koncepcja opiera się na stwierdzeniu, że potencjalny rozwój miasta następuje wzdłuż linii transportowych, które stwarzają najlepsze warunki rozwoju oraz lokalizacji usług i handlu detalicznego.

Wzdłuż korytarzy wykształcają się równoległe do nich strefy zamieszkałe przez ludność uboższą robotniczą. Ludność ta lokalizuje się w pobliżu szlaków komunikacyjnych, ze względu na dostęp do taniego transportu masowego. Klasy średnie o wyższym poziomie dochodów zamieszkują strefę bardziej odległą, która zapewnia lepsze warunki życia.

Na ukształtowanie się miast według takiego modelu wpłynął przede wszystkim rozwój systemów kolejowych w XIX wieku, m.in. aglomeracje w Polsce przybrały formę gwiazd, których ramiona rozwijały się wzdłuż linii kolejowych. Długość pasm zabudowy w takim modelu ograniczona jest jednak czasem dojazdu do centrum, a szerokość czasem dojścia pieszego.

Gdy chłonność tak ograniczonego obszaru się wyczerpuje, zaczynają wykształcać się pasma drugorzędne, poprzeczne w stosunku do pasm głównych. W rezultacie na obrzeżach aglomeracji powstają ośrodki przesiadkowe.

Generalnie taki układ świadczy o tym, że funkcjonowanie miasta opiera się na środkach masowej komunikacji, przy jednoczesnym niedorozwoju indywidualnych środków transportu. Aglomeracje oparte na transporcie indywidualnym przyjmują formę tłustych plam rozlewających się we wszystkich kierunkach.

Model wieloogniskowy. Zarówno model koncentryczny, jak i sektorowy dotyczy miasta posiadającego jedno centrum, które wyraźnie dominuje w całym układzie. W roku 1945 C.D. Harris i E.L. Ullman opracowali model zakładający, że w obrębie jednego organizmu miejskiego obok głównego centrum istnieje szereg innych wyspecjalizowanych ośrodków. Tworzenie się większej liczby ośrodków spowodowane jest różnymi przyczynami. W niektórych przypadkach koncentracja instytucji reprezentujących określony rodzaj funkcji przynosi im korzyści zewnętrzne lokalizacji na terenie, gdzie działają już inne placówki tego typu. Mechanizm ten prowadzi do wykształcania się ośrodków wyspecjalizowanych. Inną przyczyną są konflikty przestrzenne między różnymi rodzajami

¹⁴ T. Schafer, *Urban Growth and Economics*, Boston 1977 (za: J. Reguński, *Planowanie miast*, Warszawa 1986, s. 101).

użytkowania terenu, które powodują, że pewne funkcje należy lokalizować oddzielnie. Jeszcze inne rodzaje działalności wymagają dużych terenów i dlatego lokalizowane są poza głównym centrum miasta, gdzie pozyskanie niezbędnych terenów jest łatwiejsze i tańsze.

Wszystkie te czynniki z biegiem czasu doprowadzić mogą do rozwoju aglomeracji miejskiej o wielu ośrodkach. W modelu Harris'a i Ullmana wyróżniono następujące strefy i ośrodki na obszarze miasta:

- centralny ośrodek gospodarczy i handlowo-usługowy. Rozwój sieci transportowej i większa dostępność innych terenów powoduje, że niektóre funkcje o charakterze ogólnomiejskim mogą się lokalizować poza tym ośrodkiem. Należą do nich kompleksy rekreacyjne, uniwersyteckie, produkcyjne i inne,
- ośrodki wyspecjalizowane,
- dzielnice ludności uboższej,
- miejscowości zamieszkałe przez ludność zamożną.

Omówione wyżej modele służą opisaniu przestrzennych rezultatów społecznych i gospodarczych procesów rozwoju. Rzeczywistość jest jednak dużo bardziej złożona. W każdym modelu eksponowano tylko jeden z czynników wpływających na kształtowanie się struktury miasta i temu czynnikowi przypisano decydującą rolę. W rzeczywistości zawsze oddziałuje kilka czynników, a struktura miasta kształtuje się pod wpływem nakładających się czynników i preferencji. W rezultacie żaden model nie występuje w postaci czystej.

Modele nie znajdują potwierdzenia, gdy następuje stabilizacja lub regres procesów osadniczych, ani też nie wyjaśniają tych zjawisk. Omówione modele opracowywane były przez teoretyków amerykańskich, nawiązywały do badań prowadzonych w USA, i w rezultacie nie uwzględniały faktu, że wiele miast ma długoletnią historię. Liczne miasta europejskie w momencie rewolucji przemysłowej miały silnie wykształcone centra, których funkcje oparły się naciskom przemysłu. Przykładem jest Kraków, którego centrum nie zostało uprzemysłowione. W takim przypadku proces rozwoju miasta odbiega od przyjętego schematu, którego podstawę stanowi zjawisko wykształcania się CBD.

Konieczność weryfikacji modeli pojawia się również w wyniku obserwacji obecnego przebiegu procesów urbanizacyjnych. Dążenie do maksymalnego wykorzystania terenów w śródmieściu i wynikająca stąd nadmierna koncentracja spowodowały obniżanie się walorów użytkowych terenów w centrum aglomeracji. Oznacza to zmniejszanie się korzyści lokalizacyjnych w obrębie CBD.

Mimo swoich wad i niedoskonałości, opisane modele mają jednak dużą wartość, bo generalizują przeobrażenia przestrzenne towarzyszące procesom rozwoju, co pozwala wyjaśnić wiele zjawisk w otaczającej nas rzeczywistości.

Dalsze badania upoważniają do stwierdzenia, że zaprezentowane modele struktury przestrzennej miasta nie są sprzeczne. Każdy z modeli wyjaśnia, do pewnego stopnia, rozmieszczenie innych cech społeczności miasta. Grupy mieszkańców różniące się statusem społecznym, stanem rodzinnym czy pochodzeniem etnicznym rozmieszczone są według różnych schematów.

Status społeczny. Status społeczny określonej osoby i jej rodziny wiąże się z osiąganymi dochodami, wykształceniem, zatrudnieniem, wartością domu. Status ten mierzony jest różnie w różnych kulturach. W Stanach Zjednoczonych wysoką pozycję społeczną tworzą takie elementy, jak: uniwersyteckie wykształcenie, kierownicze funkcje w życiu zawodowym, wartościowe miejsce zamieszkania. Ten ostatni czynnik może oznaczać zarówno drogi apartament, jak też duży dom z ogrodem. Istotnym wskaźnikiem pozycji społecznej, który dotyczy mieszkania, jest liczba osób przypadająca na jedną izbę. Mniejsza liczba osób wiąże się z wyższym statusem.

W większości miast ludzie o podobnej pozycji społecznej zlokalizowani są na obszarach przybierających kształt sektorów. Jak wspomniano w trakcie omawiania modelu sektorowego, kiedy rośnie liczba osób w grupie o określonym statusie społecznym, to mają one tendencje do lokalizowania się na terenach położonych dalej od centrum, ale wzdłuż arterii, która łączy ich ze starym sąsiedztwem. W ten sposób wzdłuż osi komunikacyjnej prowadzącej do centrum miasta rozwija się sektor zamieszkały przez ludzi o podobnym statusie społecznym. Ciągi komunikacyjne prowadzące do centrum miasta wyznaczają najczęściej kierunki migracji z obszaru śródmieścia na zewnątrz.

Ogólnie przestrzenna struktura ludności według statusu społecznego nawiązuje do układu sektorowego (rys. 74).

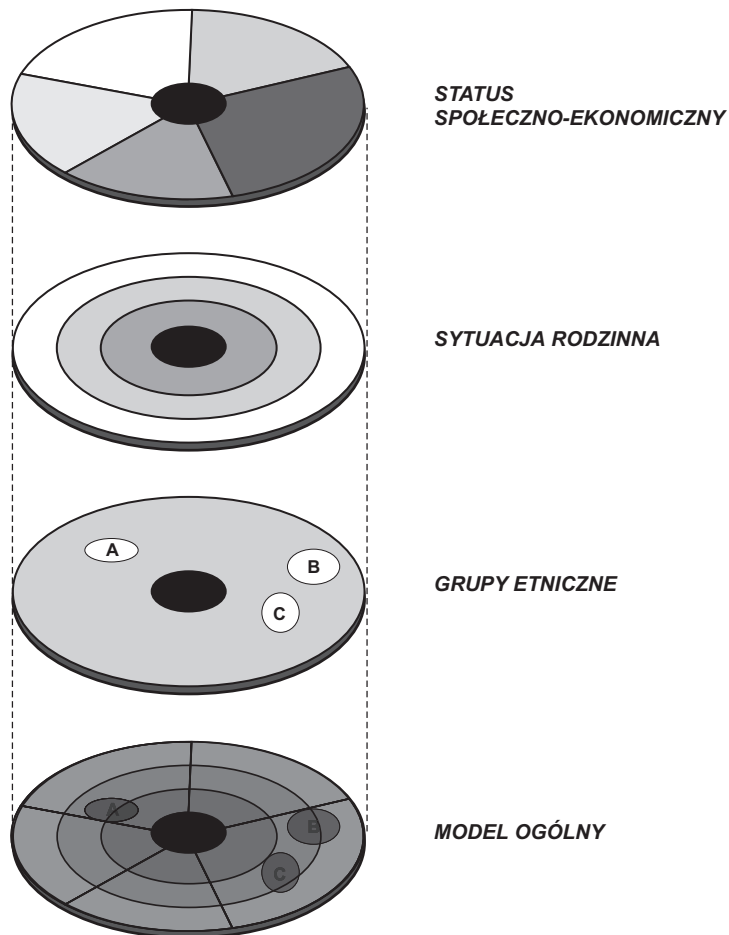
Status rodzinny. Zaobserwowano, że wraz ze wzrostem odległości od centrum spada średnia wieku mieszkańców i rośnie przeciętna liczba osób w rodzinie. W ramach określonego sektora (np. sektora zamieszkanego przez ludzi o wyższym statusie społecznym), starsi ludzie, którzy mieszkają już bez dzieci, oraz młodzi pracownicy firm i innych instytucji, którzy nie założyli jeszcze rodzin, zajmują mieszkania położone bliżej centrum. Istotnym czynnikiem wyboru lokalizacji jest dostępność znajdujących się w centrum usług.

Młode rodziny z dziećmi szukają mieszkań o większej powierzchni i wybierają lokalizacje położone dalej od centrum, pozostając na ogół w ramach tego samego sektora.

Występuje też zjawisko przenoszenia się ludzi starszych z centrum do dzielnic podmiejskich, wówczas, kiedy życie w śródmieściu staje się z różnych względów zbyt uciążliwe.

Podobne prawidłowości występują w biedniejszych sektorach miasta. W rezultacie omawianych procesów, w przestrzennej strukturze miasta tworzą się pierścienie wokół centrum, zamieszkane przez ludzi o określonych kategoriach wieku i o podobnym statusie rodzinnym. Oznacza to, że struktura ludności miejskiej według niektórych cech demograficznych nawiązuje do modelu koncentrycznego (rys. 74).

Grupy etniczne. Badania prowadzone w miastach amerykańskich wykazały, że dla pewnych grup ludności miejskiej związki etniczne są ważniejszym czynnikiem wyboru miejsca zamieszkania niż status społeczny lub rodzinny. Struktura przestrzenna obszarów jednolitych pod względem etnicznym nawiązuje częściowo do modelu wieloogniskowego (rys. 74).



Rys. 74. Model społeczno-przestrzennej struktury miast amerykańskich

Źródło: Na podst. Murdie R.A., 1969, za: Fellman J., Getis A., Getis J., 1995.

Niejednokrotnie grupy etniczne dążąc do obrony swojej kulturowej odrębności starają się utrzymać etniczną jedność zajmowanej dzielnicy. Współcześnie, w wielu miastach Stanów Zjednoczonych trwanie dzielnic włoskich (Little Italy), chińskich (Chinatown), polskich, armeńskich czy greckich jest rezultatem świadomie podtrzymywanej przez daną grupę etniczną segregacji przestrzennej.

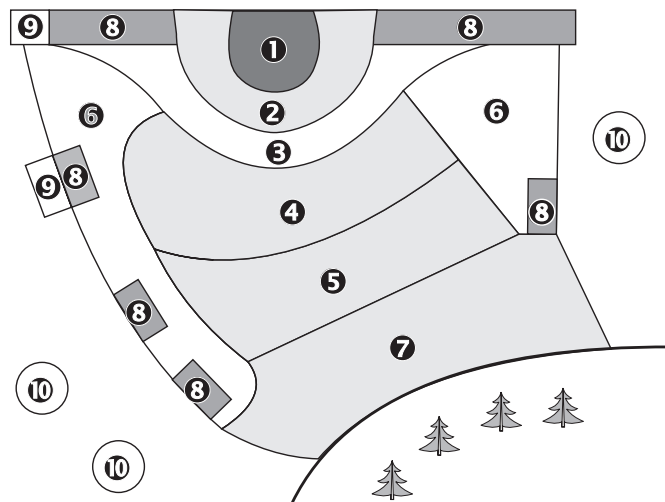
Prawie w każdym mieście amerykańskim istnieje jedna lub kilka dzielnic zamieszkałych przez ludność murzyńską. „Czarne dzielnice” to pod wieloma względami miasto w mieście. Dzielnice te mają swoją wewnętrzną strukturę przestrzenną, która odzwierciedla zróżnicowanie takich cech, jak: status społeczny, dochody czy jakość mieszkań. Przedmiotem badań, w przypadku dzielnic zdominowanych przez ludność murzyńską, może być stopień izolacji, który oceniany jest na podstawie zmian odsetka czarnych mieszkańców w poszczególnych jednostkach urbanistycznych. Analiza wskaźników izolacji w dłuższym okresie wskazuje, że przełamywanie tego zjawiska jest trudne i powolne, a w kilku badanych aglomeracjach wartość omawianego wskaźnika wzrosła. Stopień przestrzennej segregacji czarnej ludności w miastach jest zróżnicowany, zależnie od rejonu Stanów Zjednoczonych.

W rozdziale 3 omówiono przeobrażenia struktury przestrzennej miast w kolejnych stadiach urbanizacji, zwracając uwagę na zjawisko tworzenia się wielośrodkowych obszarów metropolitalnych. Do opisu struktury przestrzennej takich obszarów nie wystarczą modele koncentryczne, sektorowe lub wielośrodkowe w ich pierwotnej postaci. Należy jednak podkreślić, że główne kierunki wyjaśniające strukturę miast zarysowane we wspomnianych modelach nadal mogą znaleźć zastosowanie. Szczególnie zbliżony do przestrzennego układu obszarów metropolitalnych wydaje się model wielośrodkowy, jednak w znacznie rozszerzonej postaci. Odzwierciedla on bowiem decentralizację i funkcjonalną wielośrodkowość układu.

Omawiane modele odnoszą się w pierwszym rzędzie do miast Ameryki Północnej. W miastach innych obszarów kulturowych ukształtowały się inne modele rozmieszczenia grup społecznych.

Długa historia rozwoju większości miast europejskich sprawiła, że ich struktura przestrzenna jest znacznie bardziej urozmaicona i skomplikowana niż miast na kontynencie amerykańskim. Ukształtowana historycznie struktura przestrzenna ma niewątpliwie wpływ na rozmieszczenie stref społecznych. Mimo historycznego i kulturowego zróżnicowania miast europejskich wyróżnić w nich można pewne cechy wspólne, charakterystyczne dla miast tego regionu. W stosunku do miast amerykańskich są one zdecydowanie bardziej zwarte przestrzennie, a większość ludności mieszka w zabudowie wielorodzinnej.

W miastach europejskich obszarem o szczególnym znaczeniu jest historyczne centrum miasta (dawny obszar całego miasta), które zamieszkane jest przez klasę średnią, osoby pracujące we własnych firmach, przedstawiciele wolnych zawodów, rzemieślników o wysokich kwalifikacjach (rys. 75)¹⁵. Historyczne centrum jest zwykle otoczone dawnymi fortyfikacjami lub powstałym na ich miejscu pierścieniem ulic i terenów zielonych. Na zewnątrz od linii dawnych murów wyróżnia się strefa przejściowa, gdzie dominuje zabudowa dziewiętnastowieczna, często substandardowa. Występują tu również stare zakłady produkcyjne. Z punktu widzenia społecznego jest to obszar nieustabilizowany, z dużą liczbą ludności zamieszkałej czasowo – studenci, nowo przybyli migranci. Należy zaznaczyć, że w miastach europejskich raczej nie tworzą się typowe dzielnice etniczne, chociaż w Londynie czy Paryżu można znaleźć takie przykłady. Przybysze z Europy Wschodniej czy Północnej Afryki są na ogół rozproszeni w różnych częściach miasta.



Rys. 75. Struktura społeczno-przestrzenna miasta europejskiego

Opis: 1 – historyczne centrum miasta, 2 – obszary zamieszkane przez robotników pracujących w tradycyjnych gałęziach przemysłu, 3 – strefa przejściowa zamieszkała m.in. przez nowo przybyłych migrantów, 4 – obszar zabudowy wielorodzinnej zamieszkały przez niższe kadry urzędnicze, 5 – obszar zabudowy jednorodzinnej z okresu międzywojennego, zamieszkały przez niższe kadry urzędnicze, 6 – obszar zabudowy wielorodzinnej – mieszkania robotnicze dla pracowników przemysłu, 7 – obszar zabudowy jednorodzinnej o wysokim standardzie, niska gęstość zaludnienia, 8 – tereny przemysłowe, 9 – dzielnice zamieszkane przez nowo przybyłych migrantów związane z peryferyjnie położonym przemysłem, 10 – ośrodki satelitarne – „sypialnie miasta”, 11 – tereny otwarte atrakcyjne pod względem przyrodniczym

Źródło: White P.1984.

¹⁵ P. White, *The West European City, A Social Geography*, London–New York 1984.

Wzdłuż nabrzeża morskiego lub rzecznego zwykle ciągnie się pasmo starych zakładów przemysłowych. Nowszy przemysł zlokalizowany jest na peryferiach miasta, a w jego pobliżu powstają dzielnice wielorodzinnej zabudowy, zamieszkałe przez robotników oraz nowo przybyłych imigrantów. Dzielnice klas średnich mają bardziej wewnętrzne położenie w przestrzennej strukturze miasta. Bliżej strefy przejściowej wyróżnia się strefę zabudowy wielorodzinnej, zamieszkaną przez niższe kadry pracowników umysłowych. Bardziej na zewnątrz znajduje się strefa zabudowy jednorodzinnej z okresu międzywojennego, zamieszkała przez przedstawicieli tej samej grupy społecznej. Na obszarach zewnętrznych wyróżnić można strefę zabudowy jednorodzinnej, z domami o wysokim standardzie, charakteryzującą się niższą gęstością zaludnienia niż inne dzielnice mieszkaniowe. Jest to obszar zamieszkania kadr kierowniczych i wysokiej klasy specjalistów. W opisywanym modelu wyróżnić można również wsie i małe ośrodki spełniające rolę sypialni dla osób pracujących w centrum miasta.

Strukturę przestrzenną **miasta latynoamerykańskiego** tworzą następujące elementy: centralny obszar działalności gospodarczej, wychodząca z centrum ulica reprezentacyjna, koncentryczne pierścienie wokół centrum.

Ograniczony poziom zamożności ludności miast latynoamerykańskich powoduje, że strefa intensywnej działalności handlowej zamyka się w ramach CBD. W centrum ogniskują się linie komunikacyjne, bo jest to obszar, na którym znajduje się większość miejsc pracy. Centrum ma charakter nowoczesny z dużą liczbą wysokich biurowców, restauracji, domów towarowych i różnorodnych sklepów. Centrum spełnia funkcje rezydencjalne dla dużej grupy osób, którym szczególnie zależy na mieszkaniu w pobliżu miejsc pracy, blisko teatrów, muzeów, przyjaciół. Każdego dnia do CBD dojeżdżają tysiące osób z biedniejszych dzielnic. Czasem dojazd jest długi (1–2 godziny).

Reprezentacyjna ulica (bulwar) stanowi kontynuację cech typowych dla CBD. Wzdłuż tej osi ciągną się tereny rezydencjalne najbardziej zamożnej grupy mieszkańców (zona rosa) oraz zamożniejszej części warstwy średniej. Dzielnica ta ma kształt wychodzącego z centrum klina, rozwijającego się w stronę terenów podmiejskich.

Pozostałe części miasta nawiązują do układu koncentrycznego. Ogólnie stopień zamożności maleje wraz z oddalaniem się od centrum, co oznacza, że rozmieszczenie ludności z punktu widzenia statusu społecznego jest odwrotne niż w miastach Ameryki Północnej. Najbliżej centrum wyróżnić można pierścień zamieszkały przez warstwy średnie, przeważa tu zabudowa wielokondygnacyjna.

Dzielnice najuboższe (określane jako slumsy, barrios, favelas) zlokalizowane są na zewnątrz miasta. W szybko rosnących metropoliach, gdzie napływ ludności wiejskiej jest wyjątkowo intensywny, dzielnice nędzy tworzą szeroki pierścień

wokół miasta. Dzielnice te bardzo często powstają na terenach, które w ogóle nie nadają się do zabudowy. Charakterystycznym przykładem takiej sytuacji jest miasto Meksyk.

Obszary przemysłowe przybierają najczęściej kształt sektorów rozwijających się na zewnątrz od centrum, wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Wzdłuż osi komunikacyjnych sektorów przemysłowych lokalizują się również uboższe grupy ludności.

W **mieście islamskim** układ miasta związany jest z przestrzenną segregacją grup religijnych i narodowościowych. W strukturze społeczno-przestrzennej występują enklawy o jednorodnym charakterze.

Współcześnie napływ migrantów ze wsi i bardzo szybki wzrost ludności niektórych miast omawianego obszaru spowodował konieczność rozwoju nowych dzielnic. W wielu miastach, poza centrum, powstały dzielnice bloków mieszkalnych, które zostały zasiedlone przez klasy średnie.

Generalną cechą struktury społeczno-przestrzennej miast islamskich jest zasada, że im dalej od centrum, tym niższy jest status społeczny mieszkańców, co wyraźnie odróżnia je od miast Stanów Zjednoczonych i Europy. Obszar w pobliżu centrum tradycyjnego to teren zamieszkania warstw wyższych i średnich. W ramach tego obszaru dzielnica warstw wyższych rozwija się w postaci wychodzącego z centrum klina. Na zewnątrz zamieszkują warstwy najuboższe.

We wszystkich **miastach Afryki Czarnej** tereny miejskie są bardzo zróżnicowane z punktu widzenia socjoekonomicznego. W bogatych dzielnicach rezydencjalnych mieszka ludność pochodzenia europejskiego, która pozostała po uzyskaniu przez kraj niepodległości oraz miejscowa elita (administracja rządowa, przedstawiciele biznesu). W Nairobi 2/3 terenów mieszkaniowych miasta zajętych jest przez 10% najbogatszych mieszkańców.

Większość ludności dużych miast afrykańskich mieszka w ubogich dzielnicach, które charakteryzują się znacznym wewnętrznym zróżnicowaniem pod względem etnicznego pochodzenia ludności. Przedstawiciele poszczególnych plemion zajmują odrębne części miasta, stąd dzielnice różnią się zarówno sposobem życia mieszkańców, jak też wyglądem zabudowy. Niejednokrotnie najubożsi zasiedlili tereny dawnych pasów zieleni, wytyczonych w czasach kolonialnych.

10.3. Społeczno-przestrzenna struktura miast polskich

Rozmieszczenie cech społecznych na obszarze miast polskich w okresie poprzedzającym drugą wojnę światową nawiązywało ogólnie do opisanych wcześ-

niej struktur charakterystycznych dla miast rozwijających się w warunkach gospodarki wolnorynkowej, w których struktura ludności według statusu społecznego ma układ sektorowy, a status rodzinny nawiązuje do układu koncentrycznego.

Po drugiej wojnie światowej reguły funkcjonowania społeczeństwa i gospodarki obowiązujące w realnym socjalizmie w istotny sposób wpłynęły na przekształcenia struktury społeczno-przestrzennej miast. W pierwszych latach po wojnie uzyskanie mieszkania w określonej dzielnicy odgrywało mniejszą rolę, ponieważ najważniejsze było uzyskanie mieszkania w ogóle. W miarę rozbudowy miast i polepszania warunków mieszkaniowych następowała ponowna strukturalizacja przestrzeni miejskiej. Podstawowym czynnikiem kształtowania się nowej struktury przestrzennej była polityka mieszkaniowa, która powodowała zmianę sytuacji mieszkaniowej i zmiany lokalizacji poszczególnych grup społecznych¹⁶. Jak twierdzi G. Węclawowicz, względnie korzystniejszą lokalizację uzyskiwały te grupy zawodowe, które były najbardziej potrzebne na danym etapie rozwoju gospodarki miasta.

Istotną rolę odegrały też zasady planowania przestrzennego. W przyjętej i realizowanej koncepcji urbanistycznej podstawową jednostką w hierarchicznej strukturze miasta było osiedle. Kształtowanie miasta w układzie osiedlowym okazało się jednym z głównych czynników decydujących o rozmieszczeniu jego mieszkańców.

Do dzielnic wielkich bloków trafiali przedstawiciele wszystkich grup społecznych, a takie cechy, jak: wykształcenie lub dochody nie odgrywały tak istotnej roli w procesie lokalizacji mieszkańców, jak w miastach zachodnich. Osiedla zakładowe czy tzw. dzielnice domków profesorskich oraz podobne tereny stanowiły jedynie margines w ogólnym modelu rozwoju obszarów mieszkaniowych. W strukturze przestrzennej wyraźnie zaznaczał się natomiast wiek mieszkańców, gdyż kolejne tereny mieszkaniowe zasiedlane były w stosunkowo krótkim czasie.

Przedmiotem badań mających na celu szukanie uogólnień dotyczących struktury społeczno-przestrzennej miast polskich były zarówno cechy demograficzne mieszkańców, jak i cechy związane ze statusem społecznym. Szczególną rolę odegrały prace dotyczące struktury demograficzno-przestrzennej Krakowa, prowadzone przez K. Bromka¹⁷, a następnie A. Jelonka¹⁸. Badania te dokumentują

¹⁶ G. Węclawowicz, *Próba teorii struktury wewnętrznej miast Polski. Studium z ekologii czynnikowej*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN” 1981, nr 140: *Studia na migracjach i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, red. K. Dziewoński i P. Korcelli, s. 236.

¹⁷ K. Bromek, *Rozwój demograficzny regionu Krakowa w okresie od 1869 do 1950 roku*, „Zeszyty Naukowe UJ” 1964, Prace Geograficzne 9.

¹⁸ A. Jelonek, *Struktura płci i wieku ludności Krakowa w latach 1946–1960*, „Folia Geographica” 1969, Geographia Oeconomica 1.

przemiany w zakresie rozmieszczenia ludności oraz analizy jej struktury przestrzennej według płci i wieku, w blisko stuletnim okresie, od roku 1869 do 1960.

Badania dotyczące grupy miast w południowej części Polski, które przeprowadził A. Jelonek¹⁹, pozwoliły na:

- określenie przestrzennego zróżnicowania demograficznych struktur tych miast,
- zidentyfikowanie prawidłowości w zakresie rozmieszczenia określonych cech demograficznych,
- określenie korelacji między rozmieszczeniem cech demograficznych (wiek i płeć) na terenie miast i ruchami migracyjnymi.

Wykazano, że zarówno w małych, jak i większych miastach struktura demograficzna jest przestrzennie zróżnicowana. Bez względu na wielkość miasta, rozmieszczenie ludności według wieku cechują podobne prawidłowości. Natomiast odchylenia od tych ogólnych prawidłowości są często rezultatem lokalizacji instytucji, w których koncentrują się ludzie o określonych cechach demograficznych (domy dziecka, domy starców, hotele robotnicze, klasztory). Okazało się, że na stopień zróżnicowania struktury przestrzenno-demograficznej miasta wpływa również zróżnicowanie jego morfologii.

Mapy z początku lat siedemdziesiątych obrazujące rozmieszczenie mieszkańców w wieku do 18 lat na obszarze Tarnowa są przykładem przestrzennego zróżnicowania struktur demograficznych w mieście (rys. 76). Udział tej grupy wieku w zaludnieniu statystycznych rejonów miasta wskazuje na jej większy udział w pobliżu centrum i w dzielnicach zewnętrznych. Wyznaczenie pierścieni o szerokości 500 m i określenie w każdym z nich udziału osób do 18 roku życia pozwala dostrzec koncentryczny rozkład zjawiska (rys. 77).

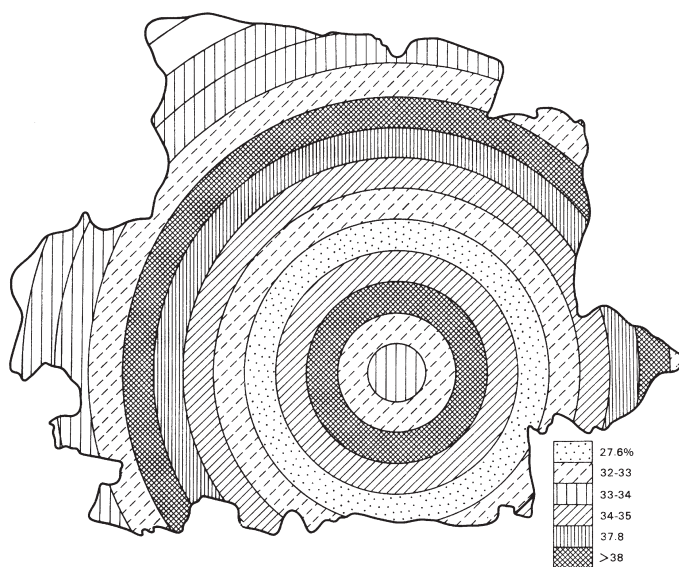
Mimo odmiennych niż w krajach Europy Zachodniej i USA warunków kształtowania się społeczno-przestrzennej struktury miast, również w badaniach miast polskich wykorzystano tradycję ekologii społecznej. W badaniach podjętych w latach siedemdziesiątych zastosowano metodę analizy czynnikowej, która umożliwia grupowanie jednostek urbanistycznych w większe całości na podstawie podobieństwa sumarycznych wskaźników, wyrażających zestaw branych pod uwagę cech opisujących każdą jednostkę. Badania takie przeprowadzone we Wrocławiu przez K. Zbieg²⁰ pozwoliły na wyróżnienie terytorialnych jednostek społeczno-demograficznych (rys. 78). Różne warianty ważenia cech dały różne obrazy struktury miasta. Zależnie od przyjętego wariantu uzyskiwano

¹⁹ A. Jelonek, *Spatial patterns of urban demographic structures on the example of south – Polish towns*, „Geographia Polonica” 1984, 50, s. 55–65.

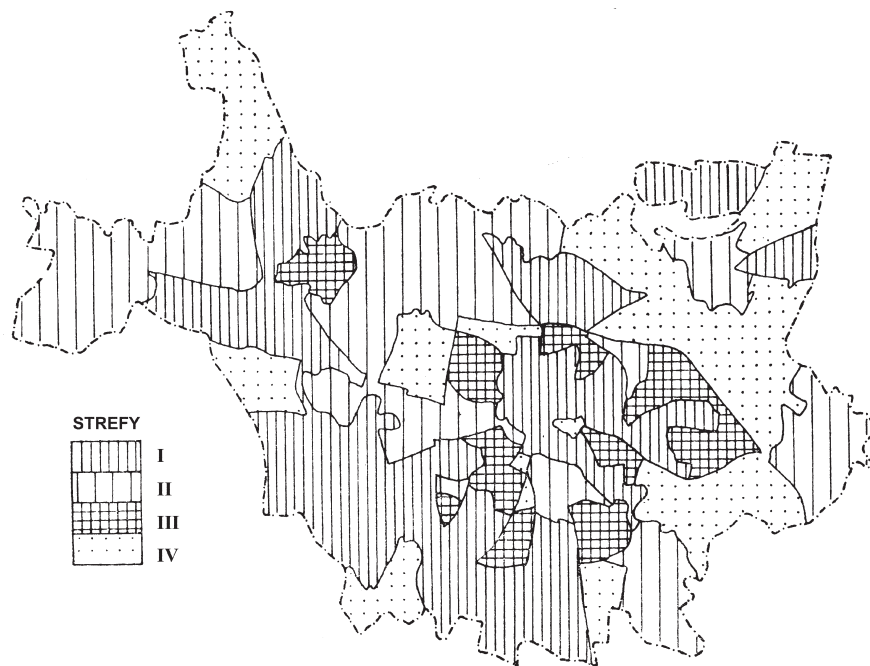
²⁰ K. Zbieg, *Elementy przestrzennej struktury społeczno-ekonomicznej Wrocławia*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1978, Prace Instytutu Geograficznego, Seria B/2, s. 28.



Rys. 76. Tarnów. Procentowy udział mieszkańców w wieku 0–18 lat w zaludnieniu rejonów statystycznych
Źródło: Jelonek A., 1984.



Rys. 77. Tarnów. Procentowy udział mieszkańców w wieku 0–18 lat w zaludnieniu pierścieni o szerokości 500 m
Źródło: Jelonek A., 1984.



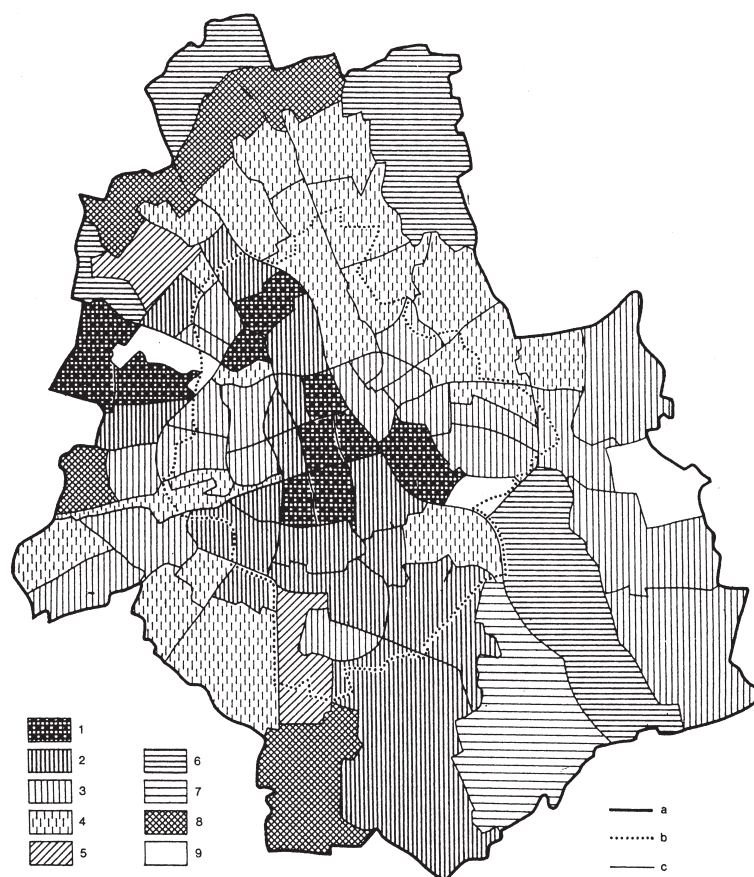
Rys. 78. Terytorialne jednostki społeczno-demograficzne Wrocławia w roku 1970, wyróżnione na podstawie wartości nieważonego wskaźnika standaryzowanych cech
Źródło: Zbieg K., 1978.

układ zbliżony do koncentrycznego lub układ przypominający przestrzenną mozaikę. W podobnych badaniach przeprowadzonych w odniesieniu do Warszawy dokonano porównania przedwojennej struktury społeczno-przestrzennej miasta ze strukturą z roku 1970²¹. Porównanie to było możliwe dzięki zastosowaniu wspomnianej już metody analizy czynnikowej dla obu przekrojów czasowych. W następnych latach pojawiły się prace dotyczące innych miast. Późniejszym przykładem badań tego nurtu jest społeczno-przestrzenna analiza struktury aglomeracji warszawskiej oparta na trzech elementach²²: strukturze społeczno-zawodowej, strukturze według wykształcenia i warunkach mieszkaniowych.

Na obszarze Warszawy wyróżniono siedem typów rejonów społeczno-zawodowych (rys. 79): inteligenckie, inteligencko-robotnicze, robotniczo-inteligen-

²¹ G. Węclawowicz, *Struktura przestrzeni społeczno-gospodarczej Warszawy w latach 1931 i 1970 w świetle analizy czynnikowej*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN” 1975, 116.

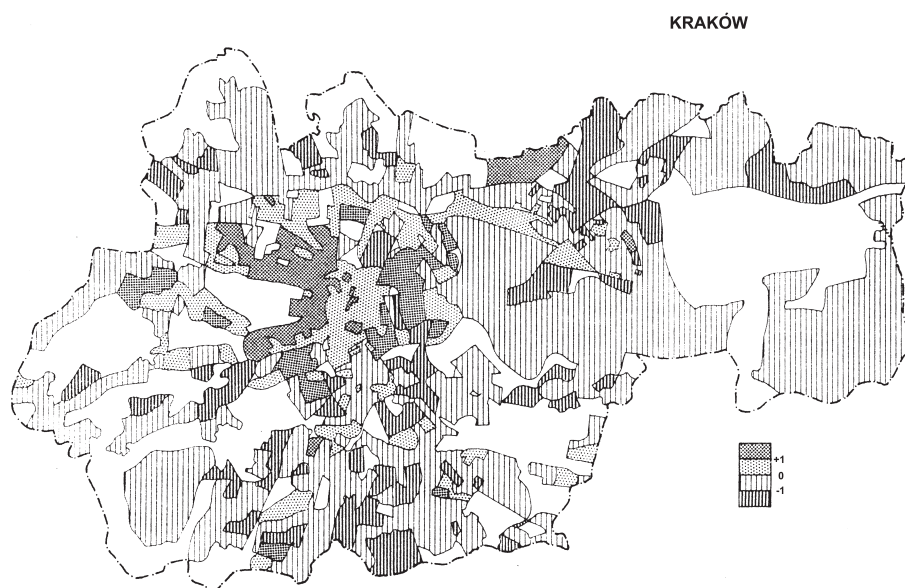
²² O. Budzynowska, *Spółeczno-przestrzenna struktura Warszawskiego Zespołu Miejskiego*, „Przegląd Geograficzny” 1985, 57/3.



Rys. 79. Rejony społeczno- zawodowe na obszarze Warszawy

Typy rejonów: 1 – inteligentkie, 2 – inteligentko-robotnicze typ A, 3 – inteligentko-robotnicze typ B, 4 – robotniczo-inteligentkie, 5 – robotnicze, 6 – robotniczo-rolnicze, 7 – rolniczo-robotnicze, 8 – o strukturze mieszanej, 9 – brak danych; granice miasta: a – 1946 r., b – 1978 r., c – granice rejonów
Źródło: Budzynowska O., 1985.

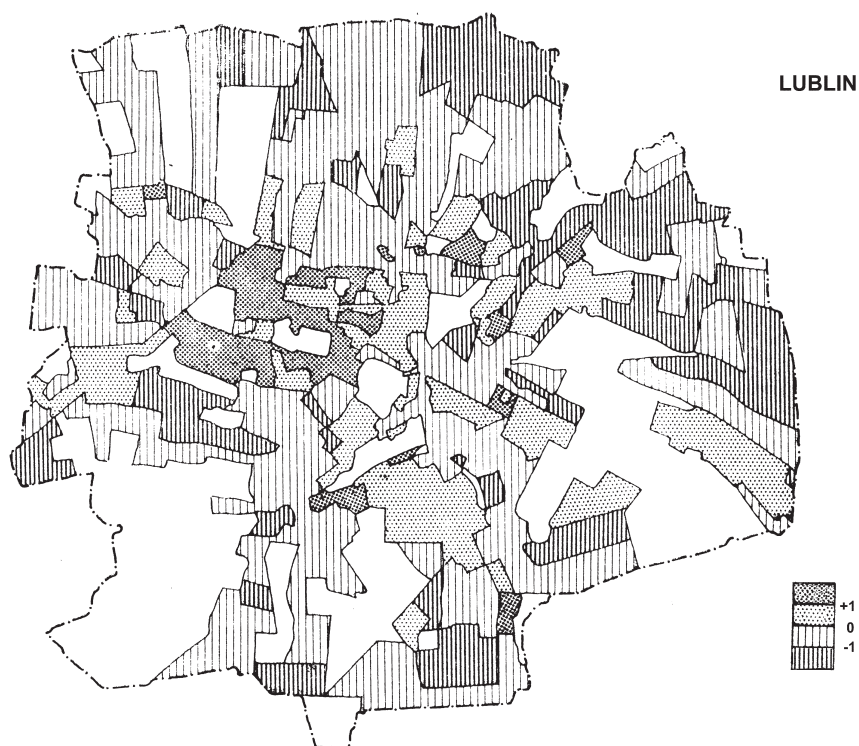
kie, robotnicze, robotniczo-rolnicze oraz rejony o strukturze mieszanej. Stwierdzono wówczas, że istnieje ścisła zależność między strukturą społeczno-zawodową a rodzajem wykształcenia ludności. Wykazano, że struktura społeczno-zawodowa związana jest również z warunkami mieszkaniowymi, z rodzajem zabudowy i z użytkowaniem ziemi. Okazało się, że – mimo deklarowanego wówczas dążenia do egalitaryzmu w sferze warunków życia – postępuje proces segregacji zawodowej, tworzą się obszary o pewnych cechach społeczno-zawodowych, a warunki życia mieszkańców poszczególnych rejonów miasta są zróżnicowane.



Rys. 80. Przestrzenne rozmieszczenie ludności wg pozycji społeczno-zawodowej w Krakowie (metodą analizy składowych głównych). Wartości dodatnie oznaczają wyższą, a wartości ujemne niższą pozycję społeczną
Źródło: Węclawowicz G., 1981.

W wyniku badań, które prowadzono w różnych miastach Polski, potwierdzono istnienie obszarów o względnej koncentracji, a nawet segregacji poszczególnych grup społecznych i zawodowych. Podsumowaniem badań nad strukturą społeczno-przestrzenną w miastach Polski, która ukształtowała się w okresie powojennym, były prace G. Węclawowicza²³. W jego analizach struktur społeczno-przestrzennych miast w latach siedemdziesiątych uwzględnione zostały trzy cechy zbiorowości mieszkańców miasta: pozycja społeczno-zawodowa, status rodzinno-mieszkaniowy i pozycja demograficzno-migracyjna. Strukturę ludności według pozycji społeczno-zawodowej charakteryzowały: stanowisko społeczne i zawodowe, poziom wykształcenia i warunki mieszkaniowe. Stwierdzono, że struktura ta charakteryzuje się ogólnie układem koncentrycznym (rys. 80). Pozycja społeczno-zawodowa spadała wraz z oddalaniem się od centrum w stronę peryferii, przy czym w niektórych przypadkach w strefach położonych dalej od centrum omawiana cecha przybierała układ sektorowy, a na peryferiach układ wieloośrodkowy (rys. 81).

²³ G. Węclawowicz, *Struktury społeczno-przestrzenne w miastach Polski*, Wrocław 1988.



Rys. 81. Przestrzenne rozmieszczenie ludności wg pozycji społeczno-zawodowej w Lublinie (metodą analizy składowych głównych). Wartości dodatnie oznaczają wyższą, a wartości ujemne niższą pozycję społeczną
Źródło: Węclawowicz G., 1981.

Cechami opisującymi status rodzinno-mieszkaniowy były: wiek, wielkość rodziny i warunki mieszkaniowe. Rozmieszczenie ludności według statusu rodzinnego miało układ koncentryczny. Centrum miasta charakteryzowało się przewagą starszych grup wieku i małych gospodarstw domowych oraz mieszkań w starym budownictwie, natomiast w dzielnicach peryferyjnych dominowały młodsze grupy wieku i liczniejsze rodziny w nowym budownictwie.

Pozycję demograficzno-migracyjną określano na podstawie produktywności wieku mieszkańców, aktywności zawodowej kobiet, płci i zasiedziałości migrantów. Przestrzenna struktura ludności według pozycji demograficzno-migracyjnej charakteryzowała się generalnie układem sektorowym.

Układ przestrzenny powstający po nałożeniu na siebie przestrzennej struktury wymienionych trzech wymiarów i uwzględnieniu pozostałości struktur wykształconych w poprzednich okresach określony został przez G. Węclawowicza jako mozaikowy. Określenie to oznaczało, że na obszarze polskich miast nie

tworzyły się duże obszary jednorodne pod względem społecznych i ekonomicznych cech mieszkańców, lecz że przestrzennym wyrazem zróżnicowania mieszkańców były niewielkie obszary tworzące mozaikę.

Do głównych przyczyn, które spowodowały powstanie opisywanego układu przestrzennego należa²⁴:

- polityka mająca na celu wymieszanie wszystkich grup społecznych, której narzędziami były m.in. egalitaryzm płacowy, jednorodność form budownictwa, system normatywów w urbanistyce,
- administracyjne zasady przydziału mieszkań,
- rozbieżność tradycyjnej, dzielnicowej struktury miasta, której miejsce zajęła struktura osiedlowa.

Na wynik analizy, czyli mozaikowość układu, zdaniem Z. Rykla, mogły też wpłynąć:

- statyczne ujęcie procesu, który charakteryzował się znaczną dynamiką,
- brak informacji o rzeczywistych zróżnicowaniach społecznych w tamtym okresie.

Rok 1989 był początkiem transformacji ustrojowej w Polsce. Nowe warunki funkcjonowania społeczeństwa i gospodarki zaczęły oddziaływać na struktury społeczno-przestrzenne w miastach, wywołując ich stopniowe przekształcenia. Równocześnie należy pamiętać, że określone cechy przestrzennej struktury społeczności miast ukształtowane w minionym okresie jeszcze bardzo długo będą się odzwierciedlać w rozmieszczeniu ludności miast rozwijających się w nowych warunkach.

Konsekwencją zasiedlania nowo budowanych dzielnic w krótkim czasie przez grupy ludności w podobnym wieku jest, widoczne do dziś, zróżnicowanie cech demograficznych ludności w przestrzeni miasta. Badania prowadzone w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych we Wrocławiu wskazują na szereg obszarów z nadreprezentacją ludności w określonym wieku, co dotyczy szczególnie osiedli wybudowanych w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych²⁵.

Te same dzielnice charakteryzują się obecnie niskimi współczynnikami urodzeń i płodności, bo mieszkają tam rodziny już ukształtowane. Najwyższy współczynnik urodzeń zaobserwowano natomiast w dzielnicach będących dawnymi wsiami, administracyjnie przyłączonymi do miasta, co wiąże się z innym modelem zachowań prokreacyjnych ludności wiejskiej. Również zgony charak-

²⁴ Z. Rykiel, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej miasta polskiego a świadomość terytorialna mieszkańców*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN” 1999, 170, s. 44.

²⁵ S. Górecka, *Przestrzenne zróżnicowanie struktur demograficznych ludności a poziom płodności i umieralności we Wrocławiu, XI Konwersatorium Wiedzy o Mieście «Zróżnicowanie przestrzenne struktur społeczno-przestrzennych w dużych miastach»*, Łódź 1999, s. 105.

teryzują się przestrzennym zróżnicowaniem, wynikającym przede wszystkim z istnienia obszarów koncentracji starszych grup wieku, którymi są obszary śródmieścia i starsze dzielnice willowe. Koncentracja ludności w starszym wieku w centralnych dzielnicach miasta jest wielokrotnie potwierdzonym zjawiskiem charakterystycznym dla miast w wielu regionach świata. Pod tym względem miasta polskie nie różnią się specjalnie od miast Europy Zachodniej i Ameryki Północnej. W Warszawie odsetek ludzi starszych w wielu jednostkach urbanistycznych na obszarze centrum dochodzi nawet do 30%, podczas gdy w skali całego miasta ich odsetek wynosi ok. 18%²⁶. W dzielnicach z lat siedemdziesiątych udział starszych grup wieku jest obecnie minimalny. Ustalenia z badań dotyczących struktury demograficzno-przestrzennej Wrocławia czy Warszawy można niewątpliwie w znacznej części odnieść do wielu innych miast Polski, gdzie procesy zasiedlania poszczególnych dzielnic miały podobny przebieg. Struktury demograficzno-przestrzenne nie ulegają radykalnym przeobrażeniom, a badania z lat dziewięćdziesiątych zasadniczo potwierdzają wcześniejsze, cytowane wyżej, ustalenia A. Jelonka, oparte na analizie miast południowej Polski²⁷.

Rosnące zróżnicowanie dochodów ludności oraz likwidacja różnego rodzaju ograniczeń w obrocie mieszkaniowym spowoduje stopniowe zróżnicowanie struktury społeczno-przestrzennej w mieście. Zachodzące procesy prowadzą do przestrzennego grupowania mieszkańców miasta zależnie od poziomu dochodów i statusu społecznego. Następuje segregacja społeczności wielkich blokowisk. Najbiedniejsi, którzy tracą możliwość opłacania czynszu, będą stopniowo wypychani do dzielnic z zabudową substandardową. Lepiej sytuowani będą przenosili się do dzielnic z zabudową jednorodzinną. Z punktu widzenia społecznego zarówno stare, jak i nowo powstające tereny mieszkaniowe będą miały coraz bardziej homogeniczny charakter.

Przebieg tych procesów w początkowych latach transformacji systemu dokumentuje S. Liszewski na przykładzie zmian przestrzennego rozmieszczenia elit intelektualnych Łodzi²⁸. Początkowym (po drugiej wojnie światowej) obszarem lokalizacji grupy określanej jako elita intelektualna był obszar śródmieścia, co wiązało się m.in. z bliskością uczelni wyższych. Rozwój dzielnic mieszkaniowych oddalonych od centrum doprowadził do dekoncentracji tej grupy w prze-

²⁶ G. Buczek, S. Gzell, *Gospodarka przestrzenna w Warszawie w okresie transformacji*, „Biuletyn KPZK PAN” 1998, z. 182: *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski i T. Marszał, s. 33.

²⁷ A. Jelonek, *Spatial patterns...*

²⁸ S. Liszewski, *Elity intelektualne w przestrzeni miasta. Przykład Łodzi, XI Konwersatorium...*, s. 19.

strzeni miasta. Dyspersja miejsc zamieszkania elit na obszarze Łodzi postępowała i postępuje w układzie koncentrycznym. Wspomniany autor zwraca uwagę, że opisywana grupa społeczna dążyła zawsze do zajmowania w przestrzeni miasta miejsc zapewniających jak najkorzystniejsze warunki zamieszkania. Takie stwierdzenie pozwala w przybliżeniu przewidywać tendencje w zakresie lokalizacji elit intelektualnych. Mimo iż w pierwszych latach transformacji nie zaobserwowano jeszcze tworzenia się obszarów o szczególnie korzystnej i atrakcyjnej lokalizacji, można sądzić, że w obecnych warunkach powstawać będą nowe osiedla o wysokim standardzie mieszkań, grupujące lepiej sytuowaną część elit intelektualnych.

Nowym zjawiskiem w przestrzeni miasta staną się dzielnice biedy i dzielnice bogactwa. Badania socjologów wskazują, że następuje przestrzenna koncentracja biedy w określonych fragmentach miasta. Np. badania z roku 1994²⁹ wykazały, że wskaźnik pauperyzacji³⁰ mieszkańców dzielnicy Łódź-Śródmieście wynosi ponad 24%, co oznaczało, że co czwarty mieszkaniec tego obszaru wspierany był przez pomoc społeczną. Udział dzieci z rodzin ubogich wśród ogółu dzieci z tej dzielnicy przekraczał 40%, co według wskaźników stosowanych w miastach zachodnich pozwala traktować dzielnicę jako rejon skrajnej biedy (w tej kategorii wieku).

Jednocześnie następuje grupowanie się rezydencji na szczególnie atrakcyjnych terenach na obrzeżach miasta. W przyspieszonym tempie zachodzą procesy znane od dawna w miastach amerykańskich, a także w miastach Europy Zachodniej. Wydaje się, że niektóre, zaliczane już do klasycznych, koncepcje i ustalenia z zakresu przestrzennej struktury społeczności miasta znaleźć mogą swoje odzwierciedlenie w procesach zachodzących współcześnie w miastach Polski.

Badając zmiany w społeczno-przestrzennej strukturze Łodzi, P. Obraniak wysuwa tezę, że wraz z powrotem gospodarki rynkowej następuje upodabnianie się społeczno-przestrzennej struktury tego miasta do modelu koncentrycznego. Już pierwsze pięć lat zmienionych warunków gospodarczych wywołało odpływ ludności na przedmieścia, rozwój budownictwa jednorodzinnego, a równocześnie ubożenie i degradację rejonów otaczających centrum³¹. Badania prowadzone na terenie suburbiów Krakowa w latach 1996–1998 potwierdzają postępującą

²⁹ W. Warzywoda-Kruszyńska, J. Grotowska-Leder, *Wybrane aspekty koncentracji biedy w Łodzi (na przykładzie dzielnicy Śródmieście)*, „Przegląd Socjologiczny” 1997, 46, s. 136.

³⁰ Wskaźnik pauperyzacji obliczany jest jako stosunek liczby członków ubogich gospodarstw do liczby członków wszystkich gospodarstw na danym obszarze pomnożony przez 100%.

³¹ P. Obraniak, *Zmiany w społeczno-przestrzennej strukturze Łodzi w drugiej połowie XX wieku*, „Przegląd Socjologiczny” 1997, 46, s. 50.

koncentrację na tych terenach mieszkańców o wysokim poziomie zamożności³². Analizy sposobu spędzania wolnego czasu czy stopnia zaspokojenia potrzeb materialnych ludności lokalizującej się w podmiejskich osiedlach zabudowy jednorodzinnej pozwoliły na stwierdzenie, że poziom i jakość życia tej grupy są bardzo wysokie. A. Zborowski i J. Więclaw zauważają, że obok tradycyjnych przyczyn migracji na tereny podmiejskie, związanych z chęcią polepszenia warunków mieszkaniowych, pojawiły się motywy związane z jakością środowiska lub przewidywanym sąsiedztwem innych mieszkańców. Ogólnie, nowe osiedla domów jednorodzinnych wyróżniają się w przestrzeni Krakowa zarówno poziomem życia i modelem stylu życia mieszkańców, jak i układem struktur demograficzno-społecznych.

W świetle rozważań Z. Rykla³³, najbardziej charakterystyczne procesy, które długofalowo kształtować będą nową strukturę społeczno-przestrzenną miast, to: integracja społeczna oraz segregacja przestrzenna. Segregacja przestrzenna, jak wykazano we wcześniejszych rozważaniach, wiąże się z sytuacją ekonomiczną określonych grup społecznych. Przejawem segregacji przestrzennej jest m.in. grupowanie się lepiej sytuowanych rodzin w osiedlach domków jednorodzinnych lub w nowych niewielkich osiedlach domów wielorodzinnych. Procesy te prowadzą do integracji społecznej mieszkańców osiedla, których wiąże wspólnota interesów.

Miasto realnego socjalizmu cechował niewielki stopień integracji społecznej w skali ogólnomiejskiej i jeszcze mniejszy w skali dzielnicy czy osiedla. Integracja społeczna w ramach dzielnic spowoduje większy stopień utożsamiania się z dzielnicą zamieszkania i wzrost poziomu świadomości terytorialnej na szczeblu dzielnicowym. Rozwój placówek handlowych i usługowych w osiedlach spowodował większe domknięcie kontaktów w ramach osiedla i w efekcie wzrost integracji jego mieszkańców. Inne czynniki, jak np. niedostateczny rozwój infrastruktury transportowej mogą hamować proces integracji społecznej. Przejawy integracji społecznej obserwowane są w małych osiedlach domków jednorodzinnych zasiedlonych przez zamożniejsze grupy mieszkańców.

Odrębnym zagadnieniem jest polityka władz rządowych, a przede wszystkim samorządowych w stosunku do nowych zjawisk zachodzących w społeczno-przestrzennej strukturze miasta. Z punktu widzenia interesów lokalnej społeczności są to po części procesy oczekiwane i pożądane, pojawiają się rów-

³² A. Zborowski, J. Więclaw, *Struktura społeczna a poziom i jakość życia w suburbiach Krakowa*. W: *Zróżnicowanie przestrzenne struktur społeczno-przestrzennych w dużych miastach, XI Konwersatorium Wiedzy...*, s. 57.

³³ Z. Rykiel, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej miasta polskiego a świadomość terytorialna mieszkańców*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN” 1999, 170, s. 57–60.

niezjawiska negatywne. Władze lokalne powinny odpowiednio wcześniej dostrzec problemy obszarów ubóstwa i przeciwdziałać tworzeniu się takich enklaw na terenie miasta. W samorządzie lokalnym jest modyfikowanie zachodzących procesów i niepozwolenie na negatywne skutki społeczne i przestrzenne. Dlatego tak istotna wydaje się wiedza na temat kierunków przemian i ich skutków oraz identyfikacja zagrożeń – jako ważna przesłanka polityki prowadzonej przez władze miasta.

UWAGI KOŃCOWE. KSZTAŁTOWANIE SIĘ MIASTA POSTINDUSTRIALNEGO

Opisywane w pracy przeobrażenia przestrzenne miast dotyczące fizjonomii, zmian struktury użytkowania terenu czy rozmieszczenia grup społecznych stanowią wyraz zmieniających się uwarunkowań rozwoju i funkcjonowania ośrodków miejskich.

Rezultatem przemian w sferze społecznej, ekonomicznej i technologicznej jest nowy typ miasta, określane jako miasto postindustrialne (czasem jako miasto postmodernistyczne), które pod wieloma względami różni się od miast ukształtowanych w okresie dynamicznego rozwoju przemysłu. Różnice te obejmują strukturę bazy ekonomicznej, system zarządzania, strukturę społeczną, kierunki planowania, a także krajobraz i rozmieszczenie funkcji.

W sferze gospodarczej szczególne znaczenie ma rosnąca rola sektora usług, przy jednoczesnym ograniczaniu znaczenia sektora produkcyjnego. Proces ten wywołuje postępującą degradację tych ośrodków, których rozwój opierał się na tradycyjnych rodzajach produkcji przemysłowej. W części z nich dokonała się restrukturyzacja bazy ekonomicznej, w innych nie udało się zastąpić upadającego sektora produkcji innymi rodzajami działalności.

W stosunku do systemu masowej produkcji dominującego w miastach industrialnych, miasto postindustrialne cechuje większa elastyczność działalności produkcyjnej, nastawionej na szybkie wykorzystywanie pojawiających się nisz rynkowych.

Nowe uwarunkowania gospodarcze i rosnące znaczenie usług i produkcji zaawansowanych technologii zdynamizowały rozwój nowych metropolii zlokalizowanych poza tradycyjnymi rejonami koncentracji przemysłu. Np. w Stanach Zjednoczonych są to miasta tzw. Słonecznego Pasa (trzyście stanów Południa i Środkowego Zachodu), które w ostatnich dziesięcioleciach rozwijały się znacznie szybciej niż wielkie ośrodki starych okręgów przemysłowych na północy kraju.

Badacze wskazują, że różnice między miastami, które osiągnęły sukces w rozwoju społecznym i gospodarczym a miastami, które znalazły się w kryzysie stają się coraz głębsze i wyraźniejsze. Równocześnie pogłębia się zróżnicowanie poziomu zamożności mieszkańców w ramach poszczególnych miast.

Istotną rolę w przeobrażeniach miast odgrywają procesy globalizacji. Wraz z rozwojem nowych technologii w zakresie komunikacji i łączności odległość w coraz mniejszym stopniu ogranicza przestrzenny zasięg przepływów ludzi, towarów, kapitałów i informacji. W rezultacie następuje intensyfikacja kontaktów i przepływów międzynarodowych. Prowadzi to do coraz większej integracji i współzależności w ramach światowego systemu największych ośrodków miejskich. Pewna grupa metropolii zyskała pozycję miast globalnych, w których koncentrują się funkcje związane z zarządzaniem światowym kapitałem i kontrolą światowej gospodarki.

Tworzenie się wieloośrodkowego światowego systemu miast jest – jak podkreśla R. Domański – rezultatem przesuwania się części funkcji gospodarczych z mniejszych miast do wielkich ośrodków o znaczeniu międzynarodowym, przy jednoczesnym przemieszczaniu się innych funkcji z miast dużych do mniejszych ośrodków i z centrum na obszary peryferyjne. Równocześnie obserwowane jest tworzenie się intensywnie zintegrowanych regionalnych systemów miast. Należy dodać, że o ile w sferze ekonomicznej i finansowej postępuje integracja na poziomie międzynarodowym, to w sferze politycznej i społecznej mają raczej miejsce procesy dezintegracji i polaryzacji prowadzące do wzrostu znaczenia lokalności¹.

Miasto postindustrialne jest zorientowane na zaspokajanie potrzeb konsumpcyjnych. Rosnący popyt na dobra i usługi stanowi czynnik napędzający gospodarkę tych miast.

W sferze zarządzania w mieście poindustrialnym obserwowane jest odchodzenie od administrowania redystrybucją zasobów i wzrost znaczenia zasad przedsiębiorczości oraz dążenie do wykorzystania zasobów dla pozyskania międzynarodowego kapitału i inwestorów. Znacznie większą rolę odgrywa partnerska współpraca między sektorem publicznym i prywatnym. Większość podstawowych usług społecznych funkcjonuje na zasadach rynkowych. Z punktu widzenia społecznego postępuje fragmentacja społeczności mieszkańców i jej różnicowanie się ze względu na styl życia i modele konsumpcji.

W planowaniu przestrzennym miast nastąpiło odejście od prób zaprojektowania miasta jako jednej całości. Władze miast i planiści koncentrują się na

¹ R. Domański, *Przestrzenna transformacja gospodarki*, Warszawa, s. 24.

projektowaniu określonych fragmentów miast, częściej starając się osiągnąć cele estetyczne i ekonomiczne niż cele społeczne.

Z punktu widzenia przestrzennego tworzenie się nowej struktury miasta wiąże się z takimi zjawiskami, jak²:

- odchodzenie od jednorodnych stref funkcjonalnych,
- odchodzenie od struktury miasta charakteryzującej się jednym całkowicie dominującym centrum,
- zmiana przestrzennego modelu wartości terenów miejskich, którego podstawową cechą jest zmniejszająca się wartość terenu wraz z oddalaniem się od głównego centrum miasta.

Do charakterystycznych, mających wymiar przestrzenny, cech miasta postindustrialnego należą m.in.:

- wielośrodkowa, często dość chaotyczna struktura przestrzenna,
- rozwój centrów podmiejskich z pełnym zestawem funkcji typowych dla centrum ogólnomiejskiego,
- tworzenie się „korytarzy” zaawansowanej technologii (strefy produkcji zaawansowanej technologii wzdłuż określonych ciągów komunikacyjnych),
- przyrost miejsc pracy na obszarach peryferyjnych,
- duże obszary biedy (dzielnice zdegradowane, dzielnice o zabudowie substandardowej), jako rezultat napływu imigrantów z uboższych krajów i regionów do bogatych metropolii.

Opisywane procesy związane z kształtowaniem się nowej struktury przestrzennej miasta są szczególnie widoczne w niektórych rejonach Ameryki Północnej. Dotyczy to przede wszystkim miast o charakterze światowym, zorientowanych na rozwój zaawansowanych technologii (np. Los Angeles). Należy podkreślić, że procesy prowadzące do kształtowania się miasta postindustrialnego mają charakter globalny, ale ich przebieg i zaawansowanie zależą od warunków lokalnych. Zróżnicowanie miast pod względem ich sytuacji gospodarczej, struktury społecznej, aktywności lokalnych liderów życia politycznego i gospodarczego powoduje, że postindustrialne przeobrażenia społeczno-gospodarcze, a co za tym idzie przestrzenne, w jednych miastach charakteryzują się bardzo intensywnym przebiegiem, podczas gdy w innych są bardzo słabe, lub nie występują wcale. W wielu przypadkach przeobrażenia nie dotyczą całej przestrzeni miasta, lecz jedynie jej fragmentów. Ogólnie wydaje się, że zachodzące przeobrażenia przestrzenne prowadzą do pogłębiania się zarówno zróżnicowań między miastami, jak i różnic wewnątrz obszaru miasta.

² T. Hall, *Urban geography*, London–New York 2001, s. 86.

LITERATURA

- BATKOWSKA I., GLANOWSKI K., MATUSZKO A., PAWŁOWSKA K., 1998, *Realizacja polityki przestrzennej, przykłady brytyjskie i polskie*. W: *Gospodarka przestrzenna gmin*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Oddział w Krakowie, Llevelyn-Davies London, Fundusz Współpracy Brytyjski Fundusz Know-How, Kraków.
- BENKO G., 1993, *Geografia technopolii*, PWN, Warszawa.
- BERRY B.J.L., 1963, *Commercial structure and commercial blight*, Research Paper 85, University of Chicago.
- BIDERMAN E., 1998, *Problemy i kierunki przemian struktury przestrzenno-funkcjonalnej dużych miast w Polsce w okresie transformacji systemowej*. W: *Przemiany społeczno-gospodarcze Polski lat dziewięćdziesiątych*, red. J. Parysek, H. Rogacki, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań.
- BROMEK K., 1964, *Rozwój demograficzny regionu Krakowa w okresie od 1869 do 1950 roku*, „Zeszyty Naukowe UJ”, Prace Geograficzne 9.
- BROMEK K., 1966, *Użytkowanie ziemi w Krakowie i przyległych częściach powiatu krakowskiego około 1960 roku*, „Zeszyty Naukowe UJ”, Prace Geograficzne 38.
- BRONIEWSKI T., 1990, *Historia architektury dla wszystkich*, Ossolineum, Wrocław.
- BROSZKIEWICZ R., 1997, *Podstawy gospodarki miejskiej*, Akademia Ekonomiczna, Wrocław.
- BRZESKI W.J., 1995, *Rynek nieruchomości a gospodarka przestrzenna*. W: *Gospodarka przestrzenna gmin – harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych (materiały konferencyjne)*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Kraków.
- BUCZEK G., GZELL S., 1998, *Gospodarka przestrzenna w Warszawie w okresie transformacji*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 182: *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski. T. Marszał.
- BUDZYNOWSKA O., 1985, *Społeczno-przestrzenna struktura Warszawskiego Zespołu Miejskiego*, „Przegląd Geograficzny” 57/3.
- BURNUS D., MISZEWSKA B., 1998, *Zmiany funkcji budynków Rynku wrocławskiego w okresie transformacji*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, Studia Geograficzne 69.
- CHERMAYEFF S., ALEXANDER Ch., 1963, *Community and privacy, toward a new architecture of humanism*, New York.
- CHERRY G.E., 1985, *Geografia brytyjskich stref podmiejskich*. W: *Pojęcia i metody badań strefy podmiejskiej*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Folia Geographica 5.
- CHMIELEWSKI J.M., 1990, *Kryteria projektowania urbanistycznego*.
- CHOMBART de LAUVE P.H., 1952, *Paris et l'agglomeration parisienne I*, Paris.
- CHRISTALLER W., 1933, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Fisher, Jena.
- CHRZANOWSKI T., KORNECKI M., 1974, *Sztuka Śląska Opolskiego*, Wyd. Literackie, Kraków.
- CONZEN M.R.G., 1960, *The plan analysis of an English city center*, Lund Studies in Geography, B/24, Proceedings in the IGU Symposium in Urban Geography, Lund.
- COUCHOUD J.P., 1985, *Sztuka francuska*, Wyd. Artystyczne i Filmowe, Warszawa.
- D'ALFONSO E., SAMSS D., 1997, *Historia architektury*, Arkady, Warszawa.

- DOMAŃSKI B., 2000, *Tereny poprzemysłowe w miastach polskich – kierunki i bariery przekształceń*. W: *Miasto postsocjalistyczne, organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany, XIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź.
- DOMAŃSKI R., 1970, *Syntetyczna charakterystyka obszaru. Na przykładzie okręgu przemysłowego Komin–Łęczycy–Inowrocław*, PWN, Warszawa.
- DOMAŃSKI R., 1993, *Gospodarka przestrzenna*, PWN, Warszawa.
- DOMAŃSKI R., 1997, *Przestrzenna transformacja gospodarki*, PWN, Warszawa.
- DUTKOWSKI M., 1996, *Transformacja gospodarki i zmiany struktury przestrzennej aglomeracji Gdańska–Gdyni w latach 1990–1994*, „Zeszyty IGiPZ PAN”, nr 41: *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji I*, red. P. Korcelli.
- DZIADEK S., 1991, *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*, PWN, Warszawa.
- DZIEWOŃSKI K., 1956, *Geografia osadnictwa i zaludnienia. Dorobek, podstawy teoretyczne i problemy badawcze*, „Przegląd Geograficzny” 28/4.
- DZIEWOŃSKI K., 1962, *Zagadnienia typologii morfologicznej miast w Polsce*, „Czasopismo Geograficzne” t. 33, z. 4.
- DZIEWOŃSKI K., 1967, *Baza ekonomiczna i struktura funkcjonalna miast. Studium rozwoju pojęć, metod i ich zastosowań*, „Prace Geograficzne IG PAN”, 63.
- DZIEWOŃSKI K., 1967, *Teoria regionu ekonomicznego i struktura funkcjonalna miast*, „Przegląd Geograficzny” 39.
- FELLMAN J., GETIS A., GETIS J., 1995, *Human Geography*, Wm.C. Brown Publishers.
- FERRAS R., 1977, *Barcelone*, Editions Anthropos.
- FRĄCKIEWICZ L., 1996, *Jaka przyszłość dla śląskich zespołów mieszkaniowo-przemysłowych*. W: *Rewitalizacja historycznych dzielnic mieszkalno-przemysłowych. Idee – projekty – realizacje*, red. N. Juzwa i K. Wódz, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- GACZEK W.M., 1979, *Struktura przestrzeni rezydencjalnej Poznania. Studium analizy czynnikowej*, PWN, Warszawa–Poznań.
- GACZEK W.M., 1992, *Cena gruntów a efektywność użytkowania terenów miejskich*. W: *Polityka ekonomiczna miast (wybór ekonomiczny i ceny w sektorze publicznym miast)*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań.
- GACZEK W.M., 1992, *Proces zmian użytkowania terenów w regionie miejskim na przykładzie Poznania*, „Zeszyty Naukowe AE w Poznaniu”, Seria II /117.
- GOLACHOWSKI S., 1966, *Urbanizacja wsi w województwie opolskim*. W: *Problemy ewolucji układów osadniczych na tle procesów osadniczych w Polsce*, Warszawa. Materiały i Studia Międzyuczelnianego Zakładu Podstawowych Problemów Architektury, Urbanistyki i Budownictwa, 5.
- GOLACHOWSKI S., KOSTRUBIEC B., ZAGOŹDŻON A., 1974, *Metody badań geograficzno-osadniczych*, PWN, Warszawa.
- GÓRECKA S., 1999, *Przestrzenne zróżnicowanie struktur demograficznych ludności a poziom płodności i umieralności we Wrocławiu, XI Konwersatorium Wiedzy o Mieście «Zróżnicowanie przestrzenne struktur społeczno-przestrzennych w dużych miastach»*, Łódź.
- GÓRKA Z., 1994, *Zmiany w strukturze funkcjonalnej centrum Krakowa w dobie transformacji społeczno-ekonomicznej Polski*. W: *Region miejski. Centrum a peryferia w okresie transformacji politycznej, gospodarczej i społecznej, VII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź.
- GÓRKA Z., 1995, *Geograficzne metody badań centrum miasta*. W: *Centra i peryferie dużych miast. Transformacja i przyszłość. Pojęcia i metody badawcze, VIII Konwersatorium wiedzy o mieście*, Łódź.
- GÓRZ B., RAJMAN J., 1996, *Społeczno-ekonomiczne skutki restrukturyzacji, na przykładach z południowej Polski (problemy metodyczne badań)*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, Prace Geograficzne 66: *Zadania badawcze geografii społeczno-ekonomicznej*, red. A. Jagielski.
- GRZESZCZAK J., 1996, *Tendencje kontrurbanizacyjne w krajach Europy Zachodniej*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN” 167.
- HAIG R.M., 1926, *Toward an Understanding of the Metropolis*, „The Quarterly Journal of Economics” 40.
- HALL T., 2001, *Urban geography*, ed. Routledge, London–New York.

- HARAŃCZYK A., 1998, *Miasta polskie w procesie globalizacji gospodarki*, PWN, Warszawa.
- HARRIS Ch.D., ULLMAN E.L., 1945, *The nature of cities*, „Annals of the American Academy of Political and Social Science” 242.
- HARTSHORN T., MULLER P., 1992, *The suburban downtown and urban economic development today*. W: *Sources of metropolitan growth*, ed. E. Mills, J. Mc Donald, New Jersey.
- JAGIELSKI A., 1977, *Geografia ludności*, PWN, Warszawa.
- JAGIELSKI A., 1982, *Spoleczna i przestrzenna struktura miast w świetle geograficznych badań miast polskich*. W: *Przestrzeń i społeczeństwo, z badań ekologii społecznej*, red. Z. Pióro, KiW, Warszawa.
- JAKÓBCZYK-GRYSZKIEWICZ J., 1998, *Przeobrażenia stref podmiejskich dużych miast, studium porównawcze strefy podmiejskiej Warszawy, Łodzi i Krakowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- JAŁOWIECKI B., 1996, *Spoleczne wytwarzanie przestrzeni w okresie transformacji systemowej*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 175: *Nowe uwarunkowania rozwoju i kształtowania miast polskich*, red. M. Kochanowski, Warszawa.
- JANISZEWSKI M., 1982, *Typologia położenia geograficznego stolic europejskich*, „Geografia w Szkole”, z. 2.
- JANISZEWSKI M., 1983, *Typologia położenia geograficznego stolic pozaeuropejskich*, „Geografia w Szkole”, z. 3.
- JANISZEWSKI M., 1991, *Geograficzne warunki powstawania miast polskich*, Wyd. UMCS, Lublin.
- JELONEK A., 1969, *Struktura płci i wieku ludności Krakowa w latach 1946–1960*, „Folia Geographica”, Geographia Oeconomica 1.
- JELONEK A., 1984, *Spatial patterns of urban demographic structures on the example of south-Polish towns*, „Geographia Polonica” 50.
- JELONEK A., 1985, *O problemach demograficznych strefy podmiejskiej*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica 5: *Pojęcia i metody badań strefy podmiejskiej*.
- JELONEK A., ZBOROWSKI A., 1992, *Wpływ zmian funkcji administracyjnych na rozwój ludnościowy i terytorialny miast w Polsce*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica 17.
- JELONEK A., 1994, *Zmiany w lokalizacji usług w regionie miejskim w okresie transformacji*. W: *Region miejski. Centrum a peryferia w okresie transformacji politycznej, gospodarczej i społecznej, VII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź.
- JERCZYŃSKI M., 1973, *Zagadnienia specjalizacji bazy ekonomicznej większych miast w Polsce*, „Prace Geograficzne IG PAN”, nr 97: *Studia nad strukturą funkcjonalną miast*, red. K. Dziewoński.
- JERCZYŃSKI M., 1977, *Funkcje i typy funkcjonalne miast*. W: *Statystyczna charakterystyka miast. Funkcje dominujące*, Statystyka Polski, GUS, Warszawa.
- JUCHNOWICZ S., 1971, *Śródmieścia miast polskich. Studia nad kształtowaniem i rozwojem centrów*, PAN Oddział w Krakowie, Ossolineum, Wrocław.
- KACZMAREK S., 1999, *Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne obszarów przemysłowych w miastach brytyjskich (przykład doków w Londynie)*, „Acta Universitatis Lodzensis”, Folia Geographica Socio-Oeconomica 2.
- KACZMAREK S., 1999, *Rewitalizacja a organizacja przestrzeni miejskiej*. W: *Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany, XII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Katedra Geografii Miast i Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- KACZMAREK T., 1996, *Rola funkcji administracyjnych w rozwoju średnich miast Wielkopolski*, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań.
- KACZMAREK T., KORALEWSKI T., MATYKOWSKI R., 1998, *Ludność świata*. W: *Wielka encyklopedia geografii świata*, t. 12, Wydawnictwo Kurpisz, Poznań.
- KACZMAREK T., 1998, *Zmiany struktury funkcjonalnej średnich miast w Polsce*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 182: *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski, T. Marszał.
- KALINOWSKI W., 1986, *Rozwój miast w Polsce*. W: *Zabytki architektury i urbanistyki w Polsce*, red. W. Zin, t. 1: *Miasta historyczne*, Arkady, Warszawa.
- KIELCZEWSKA-ZALESKA M., 1972, *Geografia osadnictwa*, PWN, Warszawa.
- KOCH W., 1996, *Style w architekturze*, Geo-center Świat Książki, Warszawa.

- KOCHANOWSKA D., 1996, *Nowe determinanty kształtujące obszary śródmiejskie w warunkach transformacji ustrojowej*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 175: *Nowe uwarunkowania rozwoju i kształtowania miast polskich*, red. M. Kochanowski.
- KORCELLI P., 1969, *Rozwój struktury przestrzennej obszarów metropolitalnych Kalifornii*, „Prace Geograficzne IG PAN” nr 78.
- KORCELLI P., 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, „Studia KPZK PAN” t. 45.
- KOSTRUBIEC B., 2000, *Szybkość zmian struktur ludnościowych regionu na przykładzie aglomeracji strasburskiej*. W: *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, red. S. Ciok, D. Ilnicki, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- KOTER M., 1994, *Od fizjonomii do morfogenezy i morfologii porównawczej. Podstawowe zagadnienia teoretyczne morfologii miast*. W: *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*, red. M. Koter, J. Tkocz, UMK, UŁ, Toruń–Łódź.
- KOWALCZYK A., 1993, *Miejsce «drugich domów» w lokalnych układach osadniczych*. W: *Problematyka lokalnych systemów osadniczych*, red. W. Maik, UMK Toruń.
- KOWALCZYK A., 2000, *Geografia turystyki*, PWN, Warszawa.
- KOWALCZYK A., 2001, *Geografia hotelarstwa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- KOZŁOWSKI S., 1977, *Zielona Góra – baza ekonomiczna i powiązania zewnętrzne*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN” nr 126.
- KROSZEL J., 1971, *Struktura funkcjonalna miast w województwie opolskim*. W: *Struktury i procesy osadnicze*, red. S. Gołachowski, Instytut Śląski, Opole.
- KSIĄŻEK M., 1996, *Materiały pomocnicze do studiów w zakresie urbanistyki*, Politechnika Krakowska, Kraków.
- KUCIŃSKI K., 1996, *Geografia ekonomiczna, zarys teoretyczny*, SGH, Warszawa.
- KULESA M., MARSZAŁ T., 1998, *Małe miasta obszaru Polski Środkowej w okresie transformacji ustrojowej*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 182: *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski, T. Marszał.
- KULESA M., 2000, *Z problematyki rozmierności miast średniowiecznych na obszarze Polski Środkowej*, „Acta Universitatis Lodzianensis”, Folia Geographica Socjo-Oeconomica 3.
- KULESA M., 2001, *Morfogeneza miast na obszarze Polski Środkowej w okresie przedrozbiorowym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- LABORDE P., 1989, *Les espaces urbains dans le monde*, ed. Nathan.
- LESZCZYCKI S., 1977, *Geografia a planowanie przestrzenne i ochrona środowiska*, PWN, Warszawa.
- LIJEWSKI T., 1985, *Funkcja komunikacyjna strefy podmiejskiej*, „Acta Universitatis Lodzianensis”, Folia Geographica 5: *Pojęcia i metody badań strefy podmiejskiej*.
- LISZEWSKI S., 1973, *Użytkowanie ziemi w miastach województwa opolskiego*, Instytut Śląski, Opole.
- LISZEWSKI S., 1979, *Zróżnicowanie przestrzenne użytkowania ziemi w Łodzi*, „Acta Universitatis Lodzianensis”, seria II/21.
- LISZEWSKI S., 1985, *Użytkowanie ziemi jako kryterium strefy podmiejskiej*, „Acta Universitatis Lodzianensis”, Folia Geographica 5: *Pojęcia i metody badań strefy podmiejskiej*.
- LISZEWSKI S., 1987, *Strefa podmiejska jako przedmiot badań geograficznych. Próba syntezy*, „Przegląd Geograficzny”, z. 1–2.
- LISZEWSKI S., 1994, *Studia nad strukturami przestrzennymi miast*. W: *Geografia osadnictwa i ludności w niepodległej Polsce lata 1918–1993*, t. 2: *Kierunki badań naukowych*, PTG, Komisja Geografii Osadnictwa i Ludności, Łódź.
- LISZEWSKI S., 1995, *Przestrzeń turystyczna*, „Turystyka” 5/2.
- LISZEWSKI S., 1997, *Przemiany funkcjonalne i przestrzenne terenów przemysłowych Łodzi*, „Zeszyty IGiPZ PAN”, nr 46: *Agglomeracje miejskie w procesie transformacji VI*.
- LISZEWSKI S., 1997, *Przestrzeń miejska i jej organizacja*. W: *Geografia, człowiek, gospodarka*, red. A. Jackowski, Instytut Geografii UJ, Kraków.

- LISZEWSKI S., WOLANIUK A., 1998, *Centra miast polskich w okresie transformacji*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 182: *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski, T. Marszał.
- LOSCH A., 1961, *Gospodarka przestrzenna. Teoria lokalizacji*, PWE, Warszawa.
- ŁOBODA J., 1993, *Przemiany i funkcjonowanie sieci osadniczej regionu*, „Studia Geograficzne” 58: *Przestrzenne problemy rozwoju społeczno-gospodarczego Sudetów*, red. J. Łoboda, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- MAIK W., 1985, *Charakterystyka strefy podmiejskiej*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Folia Geographica 5: *Pojęcia i metody badań strefy podmiejskiej*.
- MAIK W., 1979, *Zastosowanie metod grafowych do hierarchizacji elementów systemu osadniczego*. W: *Struktura i funkcje układów przestrzenno-ekonomicznych*, red. Z. Chojnicki, Ser. Geografia 18, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- MAIK W., 1997, *Podstawy geografii miast*, UMK, Toruń.
- MAJER A., 1997, *Duże miasta Ameryki. «Kryzys» i polityka odnowy*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- MALISZ B., 1981, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Arkady, Warszawa.
- MALISZOWA B., 1974, *Śródmieście*, Warszawa.
- Małe i średnie przedsiębiorstwa jako stimulatory rozwoju gospodarczego*, 1996, red. B. Grzegarek-Więcek, W. Jacher i J. Ślodezyk, PAN Oddz.w Katowicach, Katowice.
- MARCZYŃSKA-WITCZAK E., SZAFRĄSKA E., 1999, *Tereny przemysłowe w przestrzeni miasta i ich przekształcenia*. W: *Spółeczno-ekonomiczne problemy aglomeracji Łódzkiej*, red. W. Michalski, RCSS BRR w Łodzi, PTG Oddział w Łodzi.
- MARKOWSKI T., 1998, *Główne tendencje rozwoju i problemy strukturalne polskich metropolii w nowych warunkach ustrojowych*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 182: *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski, T. Marszał.
- MATCZAK A., 1989, *Problemy badania funkcji turystycznej miast Polski*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Turyzm 5: *Funkcja turystyczna*.
- MATCZAK A., 1992, *Zmiany w strukturze funkcjonalnej miast Polski*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Folia Geographica 17.
- MATCZAK A., SZYMAŃSKA D., 1997, *Studia nad strukturą przestrzenno-funkcjonalną miasta, przykład Brodnica*, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń.
- MATCZAK A., SZYMAŃSKA D., 2000, *Baza ekonomiczna małych miast powiatowych w świetle pomiarów bezpośrednich. Studium porównawcze Brodnicy i Łasku*. W: *Spółeczne, gospodarcze i przestrzenne przeobrażenia miast*, red. J. Ślodezyk, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- MATYJASZKIEWICZ J., PUTKOWSKI D., 1980, *Zarys planowania przestrzennego*, WSiP, Warszawa.
- MATYKOWSKI R., TOBOLSKA A., 2000, *Tendencje lokalizacyjne i funkcjonowanie przedsiębiorstw przemysłowych w Poznaniu i jego strefie podmiejskiej w warunkach transformacji*. W: *Procesy społeczno-gospodarcze w Polsce w końcu XX wieku*, red. J. Parysek, H. Rogacki, Wydawnictwo UAM, Poznań.
- MEO G.D., 1989, *La ville europeenne: mutations des fonctions et recomposition des structures*, Mappemonde 1.
- MERENNE-SCHOUMAKER B., 1979, *Rozwój przemysłu a rozwój miast. Nowe relacje przestrzenne pomiędzy przemysłem a miastem*. W: *Rola przemysłu w rozwoju miast i miasto jako baza działalności przemysłowej*, Uniwersytet Łódzki, Zakład Geografii i Organizacji Przestrzeni, Łódź.
- MERENNE-SCHOUMAKER B., 1991, *La localisation des industries, mutations recentes et methodes d'analyse*, ed. Nathan.
- MIKOŁAJEWICZ Z., 1973, *Urbanizacja wsi w województwie opolskim*, Instytut Śląski, Opole.
- MIRECKA M.A., 1995, *Rehabilitacja osiedli mieszkaniowych z lat 1945–1970*, „Urbanistyka. Międzyuczelniane Zeszyty Naukowe”, Gdańsk.
- MISZEWSKA B., 1979, *Elementy struktury morfologicznej Wrocławia*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, Prace Instytutu Geograficznego, Seria B.
- MISZEWSKA B., 1994, *Bloki urbanistyczne Wrocławia w różnych fazach cyklu miejskiego*. W: *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce*, UMK, UŁ, Toruń–Łódź.

- MISZEWSKA B., 1999, *Funkcje terenów poradzieckich we Wrocławiu, Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany, XII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Katedra Geografii Miast i Turyzmu, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.
- MISZEWSKA B., 2000, *Rodzaje sukcesji funkcjonalnej w mieście na przykładzie Wrocławia*. W: *Spoleczne, gospodarcze i przestrzenne przeobrażenia miast*, red. J. Ślodeczyk, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- MYDEL R., 1979, *Rozwój struktury przestrzennej miasta Krakowa*, PAN Oddz. w Krakowie, Komisja Nauk Geograficznych, Kraków.
- MYDEL R., ISHIMIZU T., 1986, *Czasowo-przestrzenne modele wzrostu oraz rozwoju obszarów metropolitalnych. Próba rozwinięcia teorii falowej*, „Zeszyty Naukowe UJ”, Prace Geograficzne 66.
- NOWAKOWSKI M., 1990, *Centrum miasta. Teoria, projekty, realizacje*, Arkady, Warszawa.
- OBRANIAK P., 1997, *Zmiany w społeczno-przestrzennej strukturze Łodzi w drugiej połowie XX wieku*, „Przegląd Socjologiczny” 46.
- OSTROWSKI W., 1975, *Urbanistyka współczesna*, Arkady, Warszawa.
- O’SULLIVAN A., 1996, *Urban economics*, ed. Irwin.
- PARYSEK J., GUARINO E., MIERZEJEWSKA L., 1995, *Wybrane problemy teoretyczno-metodologiczne delimitacji centrum miasta*. W: *Centra i peryferie dużych miast. Transformacja i przyszłość. Pojęcia i metody badawcze, VIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź.
- PARYSEK J., 1998, *Przekształcenia przestrzenno-strukturalne Poznania w okresie transformacji społeczno-ustrojowej*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 182: *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, red. T. Markowski, Marszał.
- PELLETIER J., DELFANTE Ch., 1989, *Villes et urbanisme dans le monde*, ed. Masson.
- PĘSKI W., 1999, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Arkady, Warszawa.
- PIECH M., 1999, *Przemiany przestrzenne i funkcjonalne terenów przemysłowych Łodzi w latach 1988–1996, XI Konwersatorium Wiedzy o Mieście «Zróżnicowanie przestrzenne struktur społeczno-przestrzennych w dużych miastach»*, Łódź.
- PISKOZUB A., 2001, *Rzeki w dziejach cywilizacji*, Wydawnictwo A. Marszałek, Toruń.
- Podstawy ekonomii*, 1998, red R. Milewski, PWN, Warszawa.
- POTRYKOWSKA A., 1985, *Delimitacja strefy podmiejskiej Warszawy*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Folia Geographica 5: *Pojęcia i metody badań strefy podmiejskiej*.
- RAJMAN J., 1968, *Urbanization processes in the hinterlands of towns and industrial centers*, „Geographia Polonica” 14.
- RAJMAN J., 1997, *Strefa podmiejska – mechanizm powstawania i przekształceń. Nowe problemy badawcze*. W: *Geografia, człowiek, gospodarka*, red. A. Jackowski, Instytut Geografii Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- RAJMAN J., 1997, *Struktura przestrzenna ludności i osadnictwa aglomeracji katowickiej w okresie transformacji gospodarczej*, „Zeszyty IGiPZ PAN”, nr 46: *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji VI*.
- REGULSKI J., 1982, *Ekonomika miasta*, PWE, Warszawa.
- REGULSKI J., 1986, *Planowanie miast*, PWE, Warszawa.
- ROCHNOWSKI H., 1998, *Wybrane aspekty transformacji przemysłu w Polsce*. W: *Gospodarka – przestrzeń – środowiska*, red. S. Bagdziński, L. Marszałkowska, Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń.
- RYDZ E., 1999, *Zmiany w strukturze użytkowania ziemi na przykładzie Ślupska i Szczecinka*. W: *Przestrzeń miejska, jej organizacja i przemiany, XII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Katedra Geografii Miast i Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- RYKIEL Z., 1995, *Centrum i peryferie dużych miast w okresie transformacji*. W: *Centra i peryferie dużych miast. Transformacja i przyszłość. Pojęcia i metody badawcze, VIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź.
- RYKIEL Z., 1999, *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej miasta polskiego a świadomość terytorialna mieszkańców*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN” 170, Wyd. Continuo, Wrocław.

- SCHAFER T., 1986, *Urban Growth and Economics*, Bosto 1977.
- SIEMIŃSKI W., 1999, *Problemy miejskich obszarów zdegradowanych w krajach rozwiniętych*, „Człowiek i Środowisko” 23 (2–3).
- SKINNER G.W., 1964, *Marketing and Social Structure in Rural China*, „Journal of Asian Studies” 24.
- SLENCZEK M., 1996, *Miasto Wrocław jako ośrodek przemysłowy*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, Prace Instytutu Geograficznego, Geografia Społeczna i Ekonomiczna 14.
- SŁODCZYK J., 2000, *Przemiany strukturalne ośrodków miejskich w regionie*. W: *Uwarunkowania i strategia rozwoju regionalnego w procesach integracji europejskiej*, red. Z. Mikołajewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- SŁODCZYK J., 2000, *Rola funkcji przemysłowej w miastach regionu opolskiego w świetle struktury pracujących*. W: *Społeczne, gospodarcze i przestrzenne przeobrażenia miast*, red. J. Słodczyk, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- STRASZEWICZ L., 1954, *Strefa podmiejska Łodzi*, „Przegląd Geograficzny” 24/4.
- STRASZEWICZ L., 1985, *Strefa podmiejska. Pojęcia i definicje*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Folia Geographica 5: *Pojęcia i metody badań strefy podmiejskiej*.
- Struktura przestrzenna gospodarki narodowej Polski*, 1969, red. S. Berezowski, PWE, Warszawa.
- SULIBORSKI A., 1983, *Niektóre problemy badań funkcji miast w świetle podstawowych założeń koncepcji systemowej*, „Acta Universitatis Lodziensis”, Folia Geographica 2.
- SUMIEN T., 1989, *Kreacja i percepcja architektury miasta*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.
- SUMIEN T., 1992, *Forma miasta – kontekst i anatomia*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.
- SZAFRAŃSKA E., 2000, *Analiza funkcjonalna miast województwa łódzkiego*. W: *Potencjał rozwojowy sieci miast regionu łódzkiego*, red. W. Michalski, M. Sobczyński, RCSS Studia Regionalne 27, Łódź.
- TKOCZ M., 1994, *Funkcje centrum a funkcje peryferii Katowic w okresie powstania miasta i współcześnie*. W: *Region miejski. Centrum a peryferia w okresie transformacji politycznej, gospodarczej i społecznej*, VII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź.
- TROJANEK M., 1998, *Zmiany w strukturze własnościowej i użytkowania gruntów*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 181: *Podstawy gospodarczej polityki miasta. Studium Poznania*, red. R. Domański.
- WALLIS A., 1977, *Miasto i przestrzeń*, PWN, Warszawa.
- WALLIS A., 1979, *Informacja i gwar*, PIW, Warszawa.
- WALLIS A., 1983, *Przestrzeń jako wartość. Księga pamiątkowa prof. J. Chałasińskiego*, Wrocław.
- WARZYŃSKA J., JACKOWSKI A., 1978, *Podstawy geografii turystyki*, PWN, Warszawa.
- WARZYWODA-KRUSZYŃSKA W., GROTOWSKA-LEDER J., 1997, *Wybrane aspekty koncentracji biedy w Łodzi (na przykładzie dzielnicy Śródmieście)*, „Przegląd Socjologiczny” 46.
- WDOWICKA M., 2000, *Atrakcyjność i działalność inwestycyjna w strefie podmiejskiej Poznania*. W: *Procesy społeczno-gospodarcze w Polsce w końcu XX wieku*, red. J. Parysek, H. Rogacki, Wydawnictwo UAM, Poznań.
- WĘCŁAWOWICZ G., 1975, *Struktura przestrzeni społeczno-gospodarczej Warszawy w latach 1931 i 1970 w świetle analizy czynnikowej*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN” 116.
- WĘCŁAWOWICZ G., 1981, *Próba teorii struktury wewnętrznej miast Polski. Studium z ekologii czynnikowej*, „Prace Geograficzne IGiPZ PAN” 140: *Studia na migracjach i przemianami systemu osadniczego w Polsce*, red. K. Dziewoński, P. Korcelli, Ossolineum, Wrocław.
- WĘCŁAWOWICZ G., 1982, *Struktury wewnętrzne wybranych miast Polski w świetle ekologii czynnikowej*. W: *Przestrzeń i społeczeństwo. Z badań ekologii społecznej*, red. Z. Pióro, Książka i Wiedza, Warszawa.
- WĘCŁAWOWICZ G., 1988, *Struktury społeczno-przestrzenne w miastach Polski*, IGiPZ PAN, Prace Habilitacyjne, Ossolineum, Wrocław.
- WĘGLEŃSKI J., 1988, *Metropolitalna Ameryka*, Wiedza Powszechna, Warszawa.
- WHITE P., 1984, *The West European City, A Social Geography*, ed. Longman, London–New York.

- WILK W., 2001, *Czynniki lokalizacji i rozmieszczenie wybranych usług w Warszawie*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- WOLANUK A., 1997, *Funkcje metropolitalne Łodzi i ich rola w organizacji przestrzeni*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.
- WRÓBEL T., 1971, *Zarys historii budowy miast*, Ossolineum, Wrocław.
- ZAGOŹDŻON A., 1978, Rozwój struktury przestrzennej strefy podmiejskiej Opola, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, Prace Instytutu Geograficznego, Seria B, z. 2.
- ZBIEG K., 1978, *Elementy przestrzennej struktury społeczno-ekonomicznej Wrocławia*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, Prace Instytutu Geograficznego, Seria B, z. 2.
- ZBOROWSKI A., WIĘCŁAW J., 1999, *Struktura społeczna a poziom i jakość życia w suburbiach Krakowa. W: Zróżnicowanie przestrzenne struktur społeczno-przestrzennych w dużych miastach, XI Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź.
- ZIOBROWSKI Z., 1992, *Mierniki jakości przestrzeni miejskiej*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.
- ZIOŁO Z., 1998, *Przemiany struktur funkcjonalnych centrów Polski Południowo-Wschodniej*, „Acta Universitatis Wratislaviensis”, Studia Geograficzne 69: *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, red. S. Ciok, J. Łoboda.
- ZIPSER T., 1983, *Zasady planowania przestrzennego*, Politechnika Wrocławska, Wrocław.
- ZIPSER T., SŁAWSKI J., 1988, *Modele procesów urbanizacji, teoria i jej wykorzystanie w praktyce planowania*, „Studia KPZK PAN”, t. 97.

Spis rysunków

Rys. 1. Rozmieszczenie ludności na obszarze miasta w kolejnych stadiach urbanizacji	39
Rys. 2. Model wielośrodkowego obszaru metropolitalnego	50
Rys. 3. Trzy wersje modelu systemu osadniczego	76
Rys. 4. Struktura sieci osadniczej w południowych Niemczech (w świetle modelu Christallera)	79
Rys. 5. Struktura sieci osadniczej na Nizinie Chińskiej	80
Rys. 6. Determinanty renty gruntowej	90
Rys. 7. Renta budowlana i renta rolna	92
Rys. 8. Model przestrzennego zróżnicowania wartości terenów w mieście	94
Rys. 9. Zróżnicowanie cen gruntów w Krakowie w zależności od odległości od centrum miasta	95
Rys. 10. Przestrzenne zróżnicowanie wartości terenów w mieście Topeka	97
Rys. 11. Przestrzenne zróżnicowanie renty gruntowej w fazie dezurbanizacji	98
Rys. 12. Krzywe oferowanych stawek za teren przez różne funkcje w regionie miejskim	100
Rys. 13. Przestrzenne zróżnicowanie stawek oferowanych za teren przez przemysł w fazie suburbanizacji (w mieście otoczonym obwodnicą)	101
Rys. 14. Przebudowa centrum Coventry (Wielka Brytania)	122
Rys. 15. Projekt układu dróg pieszych w staromiejskim centrum Wiednia (dojazdy kołowe oznaczono strzałkami)	124
Rys. 16. Użytkowanie poszczególnych kondygnacji budynków przy Rynku we Wrocławiu w roku 1996	135
Rys. 17. Procentowa struktura użytkowania budynków w Rynku wrocławskim, z podziałem na funkcje: pozamieszkaniową (A) i mieszkaniową (B), dla lat 1989 (a) i 1996 (b) . .	136
Rys. 18. Układy zabudowy jednorodzinnej a) szeregowej, b) wolnostojącej	144
Rys. 19. Przykład zabudowy obrzeżnej. Blok urbanistyczny z początku XX wieku – Wrocław .	147
Rys. 20. Osiedle Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej na Żoliborzu	148
Rys. 21. Osiedle Mokotów w Warszawie	149
Rys. 22. Dwa osiedla na terenie Warszawy a) osiedle Kępa Gocławska-Afrykańska i b) osiedle koło Syrkusów, z elementami zabudowy grzebieniowej, blokowej, gniazdowej i liniowej	151
Rys. 23. Strefy przemysłowe Wrocławia	157
Rys. 24. Przemieszczanie się funkcji przemysłowych i handlowych w przestrzeni miasta europejskiego	160
Rys. 25. Park naukowy Sheriadan w Toronto (Kanada)	162
Rys. 26. Tereny przemysłowe w Łodzi (stan z 1997 r.)	170
Rys. 27. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego Krakowskich Zakładów Sodowych .	173
Rys. 28. Okręgi rozproszenia zakładów wybranych rodzajów usług w Warszawie w 1996 r. . .	175

Rys. 29. Czterostopniowy system ośrodków handlowo-usługowych w korelacji z układem szybkiej kolei miejskiej	177
Rys. 30. Określanie typu terenu na podstawie ośmiu cech	186
Rys. 31. Pracujący poza rolnictwem w strefach podmiejskich Warszawy, Krakowa i Łodzi w roku 1988	194
Rys. 32. Procentowy udział dojeżdżających do pracy w strefie podmiejskiej Warszawy w stosunku do liczby zawodowo czynnych poza rolnictwem, (rok 1973)	195
Rys. 33. Model struktury przestrzennej strefy podmiejskiej Opola – fazy rozwoju (wg A. Zagożdżona)	195
Rys. 34. Spółki prawa handlowego w strefach podmiejskich Warszawy, Krakowa i Łodzi w roku 1993, na tle wyposażenia gmin w usługi w roku 1987	199
Rys. 35. Części składowe miasta i sieci miast	203
Rys. 36. Schemat narastania i metamorfozy form morfologicznych na obszarze Wrocławia	205
Rys. 37. Przeobrażenia wybranych bloków urbanistycznych Wrocławia	207
Rys. 38. Detroit – fragment planu współczesnego miasta z pozostałością części planu wg projektu Woodwarda	211
Rys. 39. Nowy Jork – Manhattan	212
Rys. 40. Buenos Aires – fragment planu centralnej części miasta	213
Rys. 41. Milet (479 p.n.e.) – przykład układu hippodamejskiego	216
Rys. 42. Priene (ok. 350 p.n.e.) – przykład układu hippodamejskiego	216
Rys. 43. Tingad w Afryce Pn. – przykład miasta na planie castrum romanum	219
Rys. 44. Strasburg – fragmenty planu rzymskiego w centralnej części miasta	219
Rys. 45. Trier (Trewir) w Niemczech – plan miasta rzymskiego	220
Rys. 46. Układy miast wczesnośredniowiecznych (Francja)	222
Rys. 47. Opole – wczesnośredniowieczna osada obronna (1), miasto średniowieczne lokowane na początku XIVw. (2), prawdopodobny przebieg szlaku do przeprawy przez Odrę (3)	224
Rys. 48. Toruń – rozwój miasta średniowiecznego przez podwojenie istniejącego układu	225
Rys. 49. Paczków, Byczyna, Namysłów – układ miast średniowiecznych na Śląsku	226
Rys. 50. Palma Nuova – plan miasta renesansowego o układzie promienisto-koncentrycznym	228
Rys. 51. La Valetta – plan miasta renesansowego z szachownicową siatką ulic	229
Rys. 52. Zamość – plan miasta renesansowego z szachownicową siatką ulic	230
Rys. 53. Rzym – prostoliniowe osie wytyczone w czasach baroku	232
Rys. 54. Piazza del Popolo w Rzymie – punkt wyjścia dla trójosiowego układu ulic	232
Rys. 55. Wersal – pałac, ogrody i miasto	233
Rys. 56. Sankt Petersburg – trzy osie zbiegające się przed gmachem Admiralicji	235
Rys. 57. Waszyngton – nałożenie układu ortogonalnego i promienistego	236
Rys. 58. Łódź – plan miasta przemysłowego	238
Rys. 59. Paryż – przebudowa układu miasta przez Hussmana	240
Rys. 60. Wiedeń – pierścień Ringu w miejscu dawnych murów wokół starego centrum i dalszy rozwój miasta w układzie promienisto-koncentrycznym	241
Rys. 61. Barcelona – plan Cerda	242
Rys. 62. Model miasta ogrodu E. Howarda (1898)	244
Rys. 63. Letchworth (a) i Welwyn (b) w Wielkiej Brytanii – próby realizacji idei miasta ogrodu	245
Rys. 64. Model miasta przemysłowego T. Garniera (1904)	246
Rys. 65. Model miasta pasmowego (wg koncepcji Soria y Mata z 1894 r.)	247

Rys. 66. Zagęszczenie ludności na hektar a odległość od centrum (w km) na obszarze czterech aglomeracji	259
Rys. 67. Stadia rozwoju profili gęstości zaludnienia i model rozwoju miasta	260
Rys. 68. Rozwój profili gęstości zaludnienia na obszarze Krakowa	262
Rys. 69. Zagęszczenie ludności (na ha), a odległość od centrum (w km) w Krakowie w roku 1988	263
Rys. 70. Profil gęstości fal dla typowego miasta (wg R.R. Boyce'a)	264
Rys. 71. Profile gęstości zaludnienia Strasburga	265
Rys. 72. Dynamika zmian gęstości zaludnienia Strasburga w zależności od odległości od centrum. Profile empiryczne z lat 1962, 1975, 1982 i 1990	266
Rys. 73. Modele przestrzennej struktury miasta	269
Rys. 74. Model społeczno-przestrzennej struktury miast amerykańskich	276
Rys. 75. Struktura społeczno-przestrzenna miasta europejskiego	278
Rys. 76. Tarnów. Procentowy udział mieszkańców w wieku 0–18 lat w zaludnieniu rejonów statystycznych	283
Rys. 77. Tarnów. Procentowy udział mieszkańców w wieku 0–18 lat w zaludnieniu pierścieni o szerokości 500 m	283
Rys. 78. Terytorialne jednostki społeczno-demograficzne Wrocławia w roku 1970, wyróżnione na podstawie wartości nieważonego wskaźnika standaryzowanych cech	284
Rys. 79. Rejony społeczno-zawodowe na obszarze Warszawy	285
Rys. 80. Przestrzenne rozmieszczenie ludności wg pozycji społeczno-zawodowej w Krakowie (metodą analizy składowych głównych)	286
Rys. 81. Przestrzenne rozmieszczenie ludności wg pozycji społeczno-zawodowej w Lublinie (metodą analizy składowych głównych)	287

THE SPACE OF THE CITY AND ITS TRANSFORMATIONS

Summary

The subject of the present work deals with the structure of urban space, which is analysed from both the physiognomic and functional points of view, including the social and demographic ones. The form of the city and its inner structure are undergoing continuous transformations, yet the intensity and the rate of the latter are highly differentiated.

The aim of the considerations was to make an attempt at determining in what manner the changing social, economic, political or technological conditionings entail transformations within the space of the city. The spatial structure of the city is shaped, partially, in a spontaneous way as a result of operating principles and mechanisms, which condition functioning of society and economy. Simultaneously, however, from the oldest times we have been observing manifestations of a conscious and planned shaping of the spatial structure of the city in such a manner that it could be adjusted to the social needs in the best possible way in order to secure a smooth functioning of the urban organism.

An attempt at placing the notion of the urban space in relation to other ones such as geographical space or economic space, constitutes the introduction to the considerations. Then it was undertaken to point out in what way physical and geographical elements affect the localisation and further development of the city in the geographical space.

In the next part of the work, the spatial development of the city was considered as a result of phenomena of concentration and de-concentration occurring in particular stadiums of the urbanisation process.

The functional structure and economic basis of the city belong to the basic elements shaping its space. Considerations concerning deployment of the function and structure of managing urban areas required reminding of a set of notions referring to kinds of functions in the city as well as of various ways to classify these functions. A change in the functional structure and economic basis of the city entails changes in the spatial structure, which was undertaken to show by making use, among others, of examples of Polish cities in the period of the transformation of the country's socio-economic system.

Market mechanisms are a significant element to explain the functional-spatial structure of the city. While analysing this question, a reference was made to the rent of land in order to indicate in what way this mechanism influences the value of urban areas and distribution of individual functions.

The basic elements which may be differentiated within the space of the city, include the following: the centre, functional housing estates, suburban zone that makes for an important constituent of the whole urban organism. Such an approach finds its realisation in the structure of the present work, whose three consecutive chapters concern the elements mentioned above. Attention was drawn to the crisis affecting the areas in the centre of the city which occurred in a number of cities after World War II. The crisis forced the city centres to undergo radical transformations in their spatial structure. An evolution occurred within distribution of housing, industry and services. Suburban areas are beginning to play a more and more important role since they accumulate a growing number of functions.

A separate part of the presented considerations concerns spatial planning of the urban system. In each historical period there were undertaken attempts at realising a given vision of the spatial development of the city, which was an expression of designer's ideas and beliefs as well as a reflection of inhabitants' needs. Princi-

ples of designing cities must change together with the change in conditionings, the contemporary expression of which are the regulations of the New Chart of Athens.

The last part of the work concerns demographic-spatial and social-spatial transformations of the structure of cities. Discussing the dynamics of the model of population distribution in cities, a reference was made to the wave concept of metropolitan development. The starting point for the considerations on distribution of social groups within the urban space was made of classical models of the inner structure of the city. Pointing to the differentiation in the spatial-social structure of cities in different regions of the world and to transformations of this structure in the period of socio-economic transformations in Poland, an attempt was made to determine what features characterise the spatial system of social features in cities, which is taking shape at the moment.