

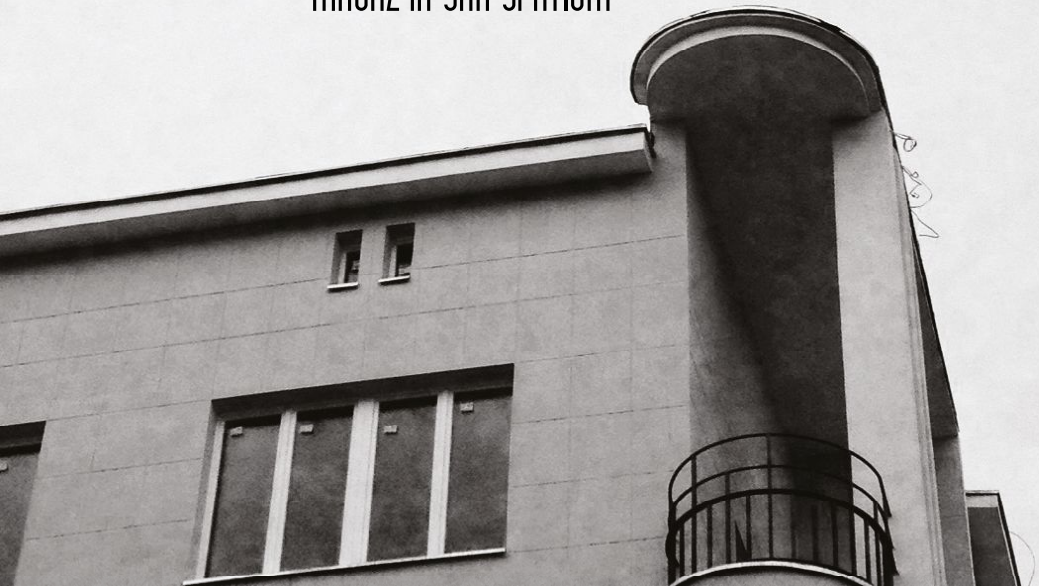
ISSN 2082-8675



nr 21 (01/2019)

# KWARTAŁ

MAGAZYN SIKI SPATIUM



# **Pojęcie miasta w kontekście suburbanizacji i zmian w procesach osadniczych.**

**Wskazania projektowe dla obszarów ruralistycznych  
w strefach podmiejskich na przykładzie  
Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego.**

Słowa kluczowe: suburbanizacja, Wrocławski Obszar Metropolitalny, urban sprawl, środowisko przyrodnicze, ruralistyka.

## **Abstrakt:**

Współczesne tendencje ekonomiczno-społeczne powiązane z niekontrolowanym wzrostem obszarów zurbanizowanych wywołały potrzebę zorganizowania nowej terminologii odnoszącej się do polityki rozwoju, w której miasto delimitowane jest w oparciu o wskaźniki morfologiczno-funkcjonalne. W opracowaniu dokonano analizy współczesnego oraz klasycznego ujęcia miasta, jak również pojawiających się problemów w ramach obszarów funkcjonalnych. Na podstawie analizy literatury oraz dostępnych danych statystycznych przedstawiono negatywne efekty procesu suburbanizacji we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym (WrOM), które w sposób jednoznaczny związane są z postępującą antropopresją na terenach niezabudowanych, a w efekcie degradacją struktur ruralistycznych. W konsekwencji tego zaproponowano wskazania projektowe dla wsi zlokalizowanych w strefach podmiejskich, których celem jest utrzymanie ładu zintegrowanego jako nadrzędnego elementu rozwoju.

## **Wstęp, metodyka**

Dynamika procesów osadniczych w sposób jednoznaczny wpływa na pojmowanie fadu zintegrowanego, ukształtowanego jako zbiór elementów: gospodarczych, społecznych (w tym instytucjonalno-politycznych) oraz środowiskowych (Borys, 2011, s. 78). Urbanizacja, będąc ciągłym, wielowiekowym procesem, w ostatnich latach zmieniła swój charakter. Istotny wzrost demograficzny w XVIII wieku przyczynił się do zainteresowania życiem w miastach, a tym samym rozpoczął gwałtowne i dynamiczne zmiany w ówczesnie znanych strukturach zurbanizowanych. Teoretycy miast niejednokrotnie próbowali definiować czym jest miasto oraz jak jest ono ukształtowane. Leo H. Klaasen oraz Jean H. P. Paelinck odnieśli się do cyklu życia aglomeracji miejskiej, określając jednocześnie fazy rozwoju miast. Zauważono, że pierwszym etapem jest urbanizacja, czyli zainteresowanie zamieszkiwaniem w obszarze centralnym miasta. Kolejnym – suburbanizacja – czyli proces, w którym dynamika osiedleńcza spada w obszarze centralnym, natomiast zauważa się jej wzrost na obszarach peryferyjnych. Trzecią fazą jest dezurbanizacja, gdzie gwałtownie spada poziom mieszkalnictwa w centrum a wzrasta w obszarach zewnętrznych (Kajdanek, 2011, s. 18).

W opracowaniu dokonano przeglądu literatury przedmiotu z zakresu definiowania miast w odniesieniu do aspektów morfologiczno-funkcjonalnych. W następnym kroku, w wyniku zbadanej zmiany we współczesnym rozumieniu czym jest miasto, przeanalizowano dostępne dane statystyczne udostępniane przez Główny Urząd Statystyczny oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, jak również literaturę przedmiotu, które pozwoliły określić poziom zaawansowania suburbanizacji we WrOM. Finalnie, na podstawie własnych doświadczeń projektowych oraz inwentaryzacji urbanistycznej, zaproponowano wskazania projektowe dla obszarów dotkniętych przekształceniami przestrzennymi związanymi z procesem suburbanizacji.

## **Klasyczne i współczesne ujęcie miast**

Miasta należy rozumieć jako wynalazek, który równoznaczny jest z powstaniem i rozwojem cywilizacji. Dostępne źródła literaturowe wskazują, że w okresie powstawania tego wynalazku, równocześnie następowało kreowanie innych innowacji, a w dalszym czasie ich rozwój, tj. pisma, prawa, robót hydrologicznych czy metalurgii brązu (Orłowski, 1993). Kolejne wynalazki zmieniały kształt i formę miast, a proces ten trwa do dziś.

Rozwój cywilizacyjny doprowadził do momentu, w którym miasta stały się inne niż wcześniej. Kumulowanie innowacji na terenach miejskich zainteresowało ludność do zamieszkiwania terenów zurbanizowanych, często nieprzygotowanych

w kwestiach funkcjonalnych. Efektem tego było wygenerowanie kolejnych problemów, powstających tylko przy okazji występowania miast, m.in. suburbanizacji. XVIII i XIX wiek przyniosły kolejne definicje miast, podejmujące próbę kwantyfikacji cech morfologicznych i funkcjonalnych. Pierwszym był Friedrich Ratzel (1844-1904), który stwierdził, że miasto jest trwałym zagęszczeniem ludzi i siedzib ludzkich, obejmującym znaczny obszar i położonym w centralnym punkcie większych dróg komunikacyjnych (Przybyła, 2010, s.13). Definicja ta odnosi się do koncentrycznego rozumienia struktury miejskiej, w którym szlaki komunikacyjne sprzyjają rozwojowi funkcji usługowych o charakterze centro-twórczym. Naprzeciw definicji Ratzela wychodzą Jean Brunhes (1869-1930) i Pierre Deftontaines (1894-1978), którzy stwierdzają, że miastem jest takie osiedle, w którym większość ludzi spędza przeważającą część czasu wewnątrz osiedla (Ibidem, s.13). W tej definicji zdeklasowano obszary miejskie, w których w różnych sektorach zatrudnienia dominują pracownicy spoza granic danego miasta. Maximilien Sorré (1880-1962) definiuje miasto jako skupisko zwarte, stałe, znacznie i gęsto zaludnione, którego egzystencja przeważnie jest niezależna od terenu, na którym się rozciąga, a którego istota polega na powiązaniach z szerokimi obszarami i na wyższym stopniu organizacji życia zbiorowego (Ibidem, s.13). Mimo podobnego czasu powstania definicji, Brunhes i Sorré są względem siebie sprzeczni. Sorré przenosi punkt ciężkości znaczenia miasta na ważność szerokich powiązań z otoczeniem. Nowością definicji Sorré jest stałość skupienia miasta, czyli wytworzenia takich cech, które utrzymują funkcjonowanie miasta w szerokim horyzoncie czasowym, co w znacznym stopniu odróżni miasto od monofunkcyjnych osiedli wiejskich. Za istotną, klasyczną definicję miasta należy uznać pojęcie Kazimierza Dzięwońskiego (1910-1994), który odwołał się do uwarunkowań historycznych pisząc, że miasto to historycznie ukształtowany typ osiedla, wyznaczony istnieniem konkretnej społeczności cząstkowej, skoncentrowanej na pewnym obszarze (...). (Ibidem, s.13).

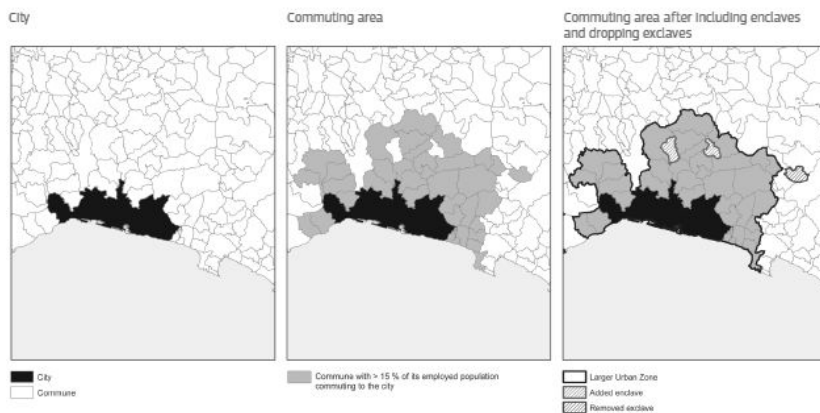
Czy współcześnie takie rozumienie miast jest wystarczające? W klasycznym rozumieniu miast można odwoływać się do pojęć takich jak koncentracja i zagęszczenie mas źródłowych (np. ludności), centralność i ukształtowanie szlaków komunikacyjnych, jak również trafne są odwołania do aspektów prawnych oraz historyczno-kulturowych. Niemniej dynamika zmian zespołów miejskich w ostatnim stuleciu jest niebagatelna. W rozumieniu miasta, ze względu na zmiany strukturalno-przestrzenne, należy wykraczać poza jego granice administracyjne, gdyż zbadano występowanie różnych stref wpływu miasta centralnego (Bitner, 2010, s. 170). Rozwój zdobywczy cywilizacyjnych oraz polityka przestrzenna, doprowadziły do momentu, w którym jednostki miejskie należy rozumieć jako szerokie przepływy i wzajemne relacje różnych zasobów, które charakteryzuje pewna dynamika w określonych wartościach zmiennych trendów gospodarczych (Witkowski, 2007, s. 203). W tym celu zastosowano ujęcia morfologiczno-funkcjonalne, które

zajmują się opisem wyglądu (morfologią) struktury zurbanizowanej oraz jej funkcjonowaniem. Wśród terminów opisujących właściwości miast i ich stref wpływów pojawiały się terminy takie jak: strefa miejska, szersza strefa miejska, aglomeracja i konurbacja, obszar metropolitalny i metropolia, miejska strefa morfologiczna i morfologiczny obszar miejski czy miejski obszar funkcjonalny. Kolejne próby definiowania i zrozumienia zmieniających się systemów miejskich (w szczególności w aspekcie terytorialno-społecznym) przez instytucje europejskie (m.in. Komisja Europejska, Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju – OECD), wprowadzały nowe definicje, których wskaźniki delimitacyjne stały się izomorficzne.

Obecnie za najbardziej użyteczną (umożliwiającą prowadzenie badań porównawczych na terenie Europy) terminologią zdaje się być ta, którą wspólnie opracowały Komisja Europejska oraz OECD dla miast europejskich (Dijkstra, Poelman, 2017) wzajemnie powiązane pojęcia: miasto (city), centrum miasta (urban centre), greater city, strefa dojazdów (commuting zone) oraz miejski obszar funkcjonalny (functional urban area). Za miasto uznano jednostkę administracyjną, którą cechuje populacja nie mniejsza niż 50 000 mieszkańców. Wyznacza się je na podstawie czteroetapowej analizy GRID, w której dane źródłowe klasyfikowane są w raster dla zagęszczenia ludności większego niż 1500 mieszk./km<sup>2</sup>. W kolejnym kroku łączy się ze sobą przylegające komórki o wysokim zagęszczeniu, usuwając jednocześnie luki w klastrze, a tworząc tym samym jednostkę urban centre. Finalnie, jeśli w centrum miasta zamieszkuje więcej niż połowa populacji gminy, staje się ono kandydatem do pozostania miastem – city. W etapie ostatnim miasto definiowane jest tak, aby powiązać granice administracyjne z co najmniej połową mieszkańców z centrum miasta i co najmniej 75% populacji mieszkającej w granicach miasta. W ramach miast, których gęsto zamieszkiwane obszary znacząco wykraczają poza granice administracyjne sformułowano termin greater city, który jest fizycznie zamieszkałym obszarem niezwiązanym z podziałem jednostek terytorialnych (m.in. Paryż) (Ibidem, 2017).

Po poprawnym zdefiniowaniu miast, przeprowadza kolejny etap analiz, obejmujący badanie strefy dojazdów, które wskazują, że jeśli minimalnie 15% dojeżdżających z gmin w pobliżu miasta pracuje w tym mieście, obszar tej gminy klasyfikuje się do commuting zone, przy jednoczesnym uwzględnieniu przylegania tych gmin do siebie oraz włączania gmin z mniejszym odsetkiem dojazdów, jeśli stanowią one istotną lukę w ciągłości strefy.

Rysunek 1. Tworzenie stref dojazdu (commuting zone) na przykładzie Genui



Źródło: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/European\\_cities\\_%E2%80%93\\_the\\_EU-OECD\\_functional\\_urban\\_area\\_definition](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/European_cities_%E2%80%93_the_EU-OECD_functional_urban_area_definition)

W konsekwencji, za miejski obszar funkcjonalny (functional urban area) uznaje się obszar o wysokim zagęszczeniu ludności z centrum miasta i przyległych jednostek samorządu terytorialnego, w którym występuje integracja ekonomiczna mierzona przepływami dojazdów do pracy (Ibidem, 2017). W ramach definiowania miast i stref ich wpływów, zachowano także definicję obszaru metropolitalnego, którego rozumienie zmieniło się w kategoriach ilościowych. W tym sensie, za obszar metropolitalny uważa się teren z liczbą mieszkańców w wysokości: 500 000 mieszkańców (OECD, 2017) lub 250 000 mieszkańców (Eurostat, 2017).

Ujednolicenie metodyki w definiowaniu jednostek miejskich ułatwia porównywalność systemów w Europie i na świecie. Zauważalna jest zmiana rozumienia miasta, w kierunku obszaru, w którym zachodzą dynamiczne procesy społeczno-ekonomiczne. Ponadto istotne jest spostrzeżenie, że dzisiejsze miasta nie są zdelimitowane granicami administracyjnymi, a społeczeństwo spoza granic miasta również korzysta z jego dóbr. Jednocześnie warto podkreślić potrzebę utrzymania klasycznych definicji, ze względu na ich opisowy charakter oraz wysoką użyteczność w rozumieniu funkcjonowania miast małych i średnich.

### **Suburbanizacja we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym**

Ewolucja podejścia w klasyfikowaniu obszarów miejskich została wywołana poprzez zmianę zachowań społeczeństwa, dla którego z wielu powodów zamieszkiwanie w centrum miasta przestało być atrakcyjne. W związku z tym, w Polsce

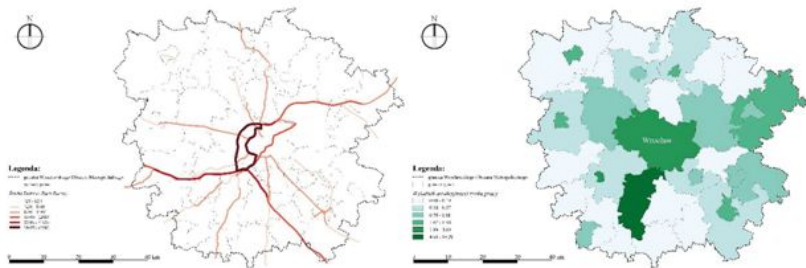
od lat 90. XX wieku (KajdaneK, 2011, s. 46), w strefach podmiejskich rozpoczęła się antropopresja na tereny dotychczas niezabudowane. Efektem tego są m.in. narastające problemy komunikacyjne oraz degradacja historycznych układów ruralistycznych. Proces ten jest ściśle związany z efektem suburbanizacji, czemu dowodzą dostępne dane statystyczne.

WrOM składa się z 26 gmin, w którym gmina miejska Wrocław zlokalizowana jest w centrum. Obszar ten charakteryzowany jest jako teren o znacznym zagęszczeniu ludności, w którym zachodzą intensywne zmiany w kierunkach zagospodarowania przestrzennego, a w szczególności niekoherentnego rozwoju kompleksów mieszkaniowych (Zaleski, 2012, s. 27). Na podstawie danych GUS dotyczących stanu ludności w latach 2001-2015 można zbadać dynamikę przyrostu liczby ludności we WrOM. Stwierdza się, że bezwzględny odpływ ludności dotyczył Wrocławia (-5045 osób) oraz dwóch części gmin: Brzeg Dolny – miasto (-529 osób) oraz Wołów – obszar wiejski (-89 osób). Jednocześnie, wszystkie pozostałe gminy w tym czasie odnotowały wzrost liczby ludności, a w ujęciu terytorialnym dotyczył on gmin w bezpośrednim sąsiedztwie gminy Wrocław (Długołęka +9662 os., Kobierzyce +6954 os., Czernica +5710 os.). Jednocześnie w odniesieniu do danych dotyczących migracji wewnętrznych, współczynnik regresji dla korelacji liniowej Pearsona sumy zameldowań z miast we WrOM oraz wymeldowań na wieś z Wrocławia w latach 2001-2015 wyniósł 0,9754, co należy uznać za korelację silną dodatnią. Zatem zameldowania na terenach podmiejskich są silnie związane z wymeldowaniami z Wrocławia i stanowią istotny problem dla współczesnych procesów osiedleńczych. Warto podkreślić jest również saldo migracji na 1000 osób w 2014 roku, kiedy wartość wskaźnika w prawie wszystkich gminach WrOM była dodatnia, czyli liczba zameldowań była większa od liczby wymeldowań, jednak wskaźnik dla Wrocławia (+3,00) był znacznie niższy niż w gminach przylegających do niego (m.in. Siechnice +39,7; Długołęka +32,9).

W analizach dotyczących suburbanizacji bardzo ważne jest zauważenie przepływów ludności i celów ich podróży. W związku z tym przeanalizowano rynek pracy określając jego atrakcyjność zgodnie ze wskaźnikiem liczonym jako stosunek liczby osób przyjeżdżających do danej gminy do pracy względem osób, które z niej wyjeżdżają. Gmina, której wskaźnik wynosi 1 określana jest jako gmina optymalna, dla której liczba wyjeżdżających oraz przyjeżdżających jest wzajemnie równoważona, natomiast dla gmin ze wskaźnikiem odpowiednio większym od 1 liczba przyjeżdżających wzrasta i jest ona odpowiednio bardziej atrakcyjna. Dla wartości z przedziału od 0 do 1 gminy są odpowiednio mniej atrakcyjne i liczba wyjeżdżających z gminy w poszukiwaniu pracy jest większa niż liczba osób przyjeżdżających (Główny Urząd Statystyczny, 2014, s. 34). Ze względu na korzystne położenie w obrębie węzłów autostradowych o znaczeniu międzynarodowym oraz powstałego klastra wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, parków handlowych

i centrów logistycznych najbardziej atrakcyjnym rynkiem pracy WROM jest gmina Kobierzyce (10,2) zlokalizowana na południe od Wrocławia (Głaz, 2006, s. 159). Kolejną jest gmina Wrocław, której wartość wskaźnika atrakcyjności rynku pracy jest równa 4,60. Zestawiając te dane z dynamiką zameldowań można stwierdzić, że w obrębie gmin WROM wytwarzane są dodatkowe przepływy ludności związane z dojazdami do pracy.

Rysunek 2. Średni Dobowy Ruch Roczny (z lewej) i Atrakcyjność rynku pracy we WROM (z prawej).



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Główny Urząd Statystyczny, Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011, Warszawa 2014; Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Generalny Pomiar Ruchu 2015, Warszawa 2016.

Uwidocznieniem dojazdów do pracy jest wysoki udział średniego dobowego ruchu rocznego, w szczególności na autostradzie A8 (Obwodnica Wrocławia w zachodniej części miasta), drodze ekspresowej S8 oraz drogach wojewódzkich DW 347 i DW 396 na odcinkach między gminą Wrocław a gminą Kąty Wrocławskie na południu oraz w obszarze gminy miejsko-wiejskiej Oława. Efektem tego jest kongestia uniemożliwiająca poprawne funkcjonowanie systemu transportowego. Ponadto zauważalny jest brak konkurencyjności transportu zbiorowego, autobusów podmiejskich oraz transportu kolejowego, które w swoim przebiegu oraz godzinach odjazdów nie obsługują wystarczającej liczby mieszkańców stref podmiejskich (Kryczka, 2017, s. 29).

Suburbanizacja rodzi globalne konsekwencje, jednak jej efekty widoczne są lokalnie. Proces przenoszenia się ludności miejskiej na obrzeża miast i poza nie powoduje szereg kosztów, w szczególności związanych z brakiem kompaktowości obszarów zabudowanych, a co za tym idzie z wysokimi nakładami finansowymi realizacji infrastruktury technicznej. Wskazany powyżej nadmierny ruch indywidualnymi środkami transportu powoduje kongestię, a ta – dodatkowe koszty obciążające środowisko przyrodnicze. Jednak negatywnymi efektami suburbanizacji nie są tylko aspekty techniczno-architektoniczne – z kosztami suburbanizacji związane



są również zagrożenia utraty więzi społecznych. Właśnie one determinowane są poprzez rozwijające się postawy społeczne sprzyjające suburbanizacji, m.in. jest to syndrom BANANA (Build Absolutely Nothing, Anywhere, Near Anything) oraz syndrom NIMBY (Not In My Back Yard) (Robbins, 2003, s. 1-3). Chęć izolacji społecznej i szeroko występująca potrzeba zamieszkiwania we własnym domu jednorodzinny umocowane są w nowo rozwijających się tendencjach projektowania „para-urbanistycznego”.

Rysunek 3. Przykłady antropopresji przestrzennej w obszarach podmiejskich WrOM



**A** – ul. Szczere Pole, Wojnowice, gm. Czernica – liniowo rozbudowana struktura w głąb rolniczej przestrzeni produkcyjnej; **B** – ul. Wieżowa, Lutynia, gm. Miękinia – punktowa ekspansja przestrzenna na obszarach rolniczej przestrzeni produkcyjnej; **C** – Wróblowice, gm. Miękinia – widok na rozbudowujące się osiedle zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej; **D** – ul. Kościuszki, Lutynia, gm. Miękinia – odsunięcie linii zabudowy dla nowego budynku mieszkalnego;

Źródło: Zbiory własne.

Projektowanie to wiąże się z umożliwieniem w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego prowadzenia antropopresji na tereny dotychczas niezabudowane. Wśród tych tendencji wskazuje się m.in.:

- liniowe sytuowanie budynków jednorodzinnych prostopadle do wykształconej struktury ruralistycznej, prowadząc tym samym zabudowę w głąb terenów rolniczej przestrzeni produkcyjnej,

- sytuowanie pojedynczych budynków jednorodzinnych w oddaleniu od zwartych struktur ruralistycznych (wśród problemów można dodatkowo wskazać sytuowanie takich obiektów w obrębie oddziaływania linii elektroenergetycznych średniego i wysokiego napięcia lub bazowych stacji telekomunikacyjnych – Rysunek 3, przykład B),
- sytuowanie budynków zamieszkiwania zbiorowego przylegających do obszarów ruralistycznych z dominującą zabudową zagrodową i mieszkaniową jednorodziną,
- sytuowanie budynków mieszkaniowych w obrębie funkcji wzajemnie kolidujących (np. zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna w sąsiedztwie działek siedliskowych lub w sąsiedztwie cmentarzy).

Permisywnie prowadzona polityka przestrzenna w obszarach podmiejskich umożliwiła realizowanie zabudowy, która prowadzi do entropii, a w dalszych konsekwencjach do kosztów ekonomicznych, które ponieść musi ogół społeczeństwa.

Rysunek 4. Rozbudowa wsi Lutynia, gm. Miękinia



A – lata 1925-1930; B – 2017 r. – żółte linie - pierwsza linia zabudowy, pomarańczowe linie – druga linia zabudowy, czerwone linie – kolejne linie zabudowy; C – Lutynia, nieczytelny układ wskazujący zaburzenia struktury;

Źródło: A - <https://dolny-slask.org.pl/787346,foto.html>, B – opracowanie własne na podstawie ortofotomapy geoportalu krajowego ([www.geoportal.gov.pl](http://www.geoportal.gov.pl)), C – zbiory własne.

Efektom suburbanizacji jest również nieczytelność układu przestrzennego. Rozlewanie się zabudowy (Przykład wsi Lutynia – Rysunek 4) przyczynia się do wprowadzania funkcji pozarolniczych w obszarach o predyspozycjach rolniczych. Ponadto rozwój zabudowy mieszkaniowej zajmującej kolejne parcele rolnicze, nie wytwarza całości kompozycyjnych sprzyjających kształtowaniu relacji społecznych, jak również nie powoduje proporcjonalnego do wzrostu mieszkalnictwa rozwoju usług, w tym podstawowych usług publicznych.

Na podstawie metody porównawczej bazującej na detekcji zmian względem materiałów kartograficznych miejscowości Lutynia (w szczególności Meßtischblatt nr 4866 z 1936 r. oraz ortofotomapa z 2017 r.), zweryfikowano, że obszar zainwestowany wsi zmienił się diametralnie na przestrzeni ostatnich dekad - powierzchnia zainwestowana wzrosła o ponad 97% zmieniając zwartą strukturę w obszar niskointensywnej i rozproszonej, podmiejskiej zabudowy mieszkaniowej.

### **Wskazania projektowe**

Opisywane powyżej problemy kształtowane są w oparciu o permissywne zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które wykorzystują możliwość przeprowadzenia procedury zmiany przeznaczenia gruntów rolnych na cele nierolnicze. W kontekście omawianego pojęcia czym jest miasto i jego strefa funkcjonalna, należy stwierdzić, że jest to wynikiem nieholistycznego podejścia w planowaniu na terytorialnie wyższych szczeblach jednostek samorządów. Odzwierciedleniem tego są obciążenia sieci komunikacyjnej w obszarach metropolitalnych, wprowadzanie zabudowy na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią oraz zabudowa terenów o wysokich wartościach przyrodniczo-krajobrazowych.

W związku z powyższym, w celu ochrony wartości środowiskowych i kulturowych, a także ograniczania niewłaściwego kształtowania schematów funkcjonalnych, jako nadrzędny element strategiczny postuluje się dążenie do integracji działań władz lokalnych na poziomie obszarów metropolitalnych, w których ustalone zostaną zharmonizowane wytyczne możliwości rozwoju funkcjonalno-przestrzennego.

W ramach rozwoju komunikacji istotne jest zwracanie uwagi na tworzenie spójnego systemu, w którym transport zbiorowy, czyli autobusy miejskie i podmiejskie oraz pociągi będą się wzajemnie uzupełniać, a w ich obrębie możliwy będzie rozwój alternatywnych metod transportowych, które ułatwią zmianę środka transportu (tworzenie systemu park&ride, sieci carsharingu, sieci transportu rowerowego). Warto nadać priorytet rozbudowywaniu sieci w transporcie zbiorowym, natomiast ograniczać nadmierne rozbudowywanie dróg wjazdowych do

miasta na rzecz rozwijania systemu obwodnicowego, który ograniczy natężenie ruchu indywidualnymi środkami transportu w centrum.

Dbając o wartości kulturowe podmiejskich obszarów ruralistycznych, należy zwracać uwagę na obszary ochrony konserwatorskiej - zachowywać historyczne układy placów i ulic. Postuluje się także wprowadzanie zabudowy jako uzupełnienia historycznej tkanki z odsuniętą linią zabudowy, w celu lepszej ekspozycji obiektów historycznych (jak na Rysunku 3, przykład D). Ponadto, należy zwrócić uwagę na logiczne kształtowanie terenów nowej zabudowy, nie wymuszając nadmiernej rozbudowy urządzeń infrastruktury technicznej. W związku z tym, za ekonomicznie uzasadniony rozwój zabudowań można uznać taki, w którym kreuje się drugą linię zabudowy zlokalizowaną za budynkami historycznymi (np. w miejscach dawnych dróg zagumiennych), a jednocześnie oddzieloną od nich 20-metrowym pasem zieleni izolacyjnej, który uczyni układ rozdzielając zabudowania historyczne od nowoczesnych.

Obszary podmiejskie są istotnymi przestrzeniami ze względu na wysokie walory środowiskowe, niegdyś stanowiące obszar żywicielski miasta. Obecnie, ze względu na zmianę charakteru rolnictwa na rzecz wielkoobszarowych agencji rolnych, warto postulować o wprowadzanie izolacji zielenią osiedla wiejskiego, a z osiedla wyprowadzanie zbiorczych dróg polnych wraz z terenami obsługi produkcji, a w dalszym przebiegu dróg polnych. Należy równocześnie pamiętać o wprowadzaniu pasów wiatrochronnych oraz rozległych terenów zieleni wysokiej wokół granic miasta, w celu kreowania fizycznej bariery dla rozlewającej się zabudowy.

## **Podsumowanie**

Współczesne rozumienie miasta odnosi się do struktury, w której jednoznacznie wytyczone granice administracyjne przestają mieć znaczenie. Procesy osadnicze na przestrzeni lat uległy zmianie, a wybór miejsc zamieszkania kwantyfikowany jest wieloma czynnikami odnoszącymi się m. in. do kwestii finansowych. Zadaniem planistów przestrzennych na szczeblu wojewódzkim i gminnym jest wprowadzanie ładu zintegrowanego, który określi złoty środek między potrzebami społeczeństwa, wymogami środowiska, uwarunkowaniami gospodarki, a także decyzjami politycznymi. Miasto wraz z jego obszarem funkcjonalnym musi uwzględniać spójność rozwoju, w szczególności w ramach zmian przestrzennych wywołanych efektem suburbanizacji. Wprowadzanie nowej zabudowy powinno być efektem wielu analiz, które uwzględnią szereg istniejących uwarunkowań i ekonomiczną potrzebę kreowania kompaktowości obszarów zabudowywanych. Rozwój ten nie powinien być oderwany od walorów architektoniczno-urbanistycznych i przyrodniczych, będących częścią lokalnej tożsamości. Implementacja wskazań

projektowych ma na celu łagodzenie negatywnych skutków w sytuacjach konfliktowych, a ich wprowadzanie powinno odbywać się na etapie aktualizacji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wśród problemów zdefiniowano także potrzebę integracji działań jednostek samorządu terytorialnego, ponadto zauważalna jest potrzeba aktualizacji polskiego prawa powszechnego, a także wprowadzanie podatku katastralnego jako elementu ograniczającego suburbanizację na rzecz koncentracji zabudowy w konkurencyjnych lokalizacjach wewnątrz miasta centralnego.

## Bibliografia

1. Bitner A., (2010) Nowa metoda określania poziomu zurbanizowania obszaru na podstawie morfologii struktury podziału gruntu na działki, (w:) Infrastruktura i ekologia terenów wiejskich nr 3/2010, Kraków: Polska Akademia Nauk, s. 170
2. Orłowski B., (1993) Najkrótsza historia wynalazków, Warszawa: PZSWiR
3. Robbins C. (2003) A Nose for NIMBYs, (w:) Planning Commissioners Journal, Number 51
4. Eurostat (2017) Metropolitan Regions, dostęp z dnia 02.05.2017:<http://ec.europa.eu/eurostat/web/metropolitan-regions/overview>
5. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, (2016) Generalny Pomiar Ruchu 2015, Warszawa
6. Główny Urząd Statystyczny, (2014) Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011, Warszawa
7. Borys T., (2011) Zrównoważony rozwój – jak rozpoznać ład zintegrowany, (w:) Problemy ekorozwoju – Problems of sustainable development, vol. 6, no 2, Salzburg
8. Zaleski J., (2012) Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020. Projekt ekspercki, Wrocław: Wrocławska Agencja Rozwoju Regionalnego
9. Kajdanek K., (2011) Pomiędzy miastem a wsią. Suburbanizacja na przykładzie osiedli podmiejskich Wrocławia, Kraków: Zakład Wydawniczy NOMOS
10. Przybyła K., (2010) Wpływ specjalnych stref ekonomicznych na kształtowanie się bazy ekonomicznej miast, Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu
11. Witkowski K., (2007) Aspekt logistyki miejskiej w gospodarowaniu infrastrukturą transportową miasta, (w:) Studia Lubuskie 3/2007, Sulechów: Oficyna Wydawnicza Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej
12. Dijkstra L., Poelman H., (2017) European cities – the EU-OECD functional urban area definition, dostęp z dnia 02.05.2017: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/European\\_cities\\_%E2%80%93\\_the\\_EUOECD\\_functional\\_urban\\_area\\_definition](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/European_cities_%E2%80%93_the_EUOECD_functional_urban_area_definition)
13. Głaz M., (2006) Przekształcenia agrarne strefy podmiejskiej jako efekt oddziaływania miasta Wrocławia (w:) Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich pod red. J. Stodczyka i R. Klimek, Opole
14. OECD, (2017) Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database, dostęp z dnia 02.05.2017: <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-databas>