

*Daniel Ogrodnik*

## ŚRÓDMIEŚCIA MIAST MAŁYCH JAKO LOKALNE WĘZŁY STRUKTURY W REGIONACH METROPOLITALNYCH

**Streszczenie:** Przedmiotem artykułu są rozważania nad rolą śródmieść miast małych jako lokalnych węzłów struktury w policentrycznej przestrzeni regionu metropolitalnego. Przedstawione zostały też założenia teoretyczne podejścia badawczego do tej problematyki. Autor ponadto zreferował sytuację problemową dla śródmieścia podkrakowskiej Skawiny oraz zarysował propozycje projektów miejskich do finansowania ze środków Unii Europejskiej.

**Słowa kluczowe:** policentryczność, regiony metropolitalne, śródmieście.

### 1. Wstęp

Miasta małe współtworzą potencjał atrakcyjności rodzących się polskich przestrzeni regionów metropolitalnych. Stanowią atrakcyjną alternatywę dla inwestorów oraz podmiotów gospodarczych. Firmy wyprowadzają się poza miasto wielkie szukając przede wszystkim tańszych terenów, a czasem również atrakcyjniejszych warunków środowiskowo-krajobrazowych. Rosnąca mobilność umożliwia przenoszenie części aktywności o charakterze miejskim oraz miejsc pracy poza centrum miasta wielkiego, a nawet jego granice. Dekoncentracja obejmuje obszar wyznaczony izochroną dostępu transportowego, której zasięg sukcesywnie się poszerza.

Ponieważ usługi podążają za konsumentami, to kumulowanie się zabudowy mieszkaniowej w rejonie miast małych będzie wywierało presję na poprawę atrakcyjności przestrzennej i funkcjonalnej ich śródmieść. Można zauważyć symptomy rosnącego popytu na żłobki, przedszkola, służbę zdrowia, sklepy samoobsługowe, a także na specjalistyczne gabinety lekarskie czy ofertę lokalnych producentów, np. żywności tradycyjnej, bądź dóbr użytkowych. Równie istotnym aspektem jest społeczne zapotrzebowanie na przestrzeń publiczną. Stosunkowo wysoka intensywność zabudowy mieszkaniowej w połączeniu z bliskością wielofunkcyjnej tkanki miejskiej czyni śródmieścia miast

małych bliskimi idei miasta zwarteo. Dla wielu mieszkańców metropolii atut ten stanowi istotny aspekt przy wyborze przestrzeni do życia.

## 2. Przedmiot, cel i metoda badań

Przedmiotem badań autora są zmiany w strukturze przestrzeni polskich regionów metropolitalnych, prowadzące do krystalizowania się współczesnego układu ośrodków aktywności i ich hierarchii (Zuziak 2008, s. 104–106, 115–116). Zgodnie z prawem koncentracji i dekoncentracji B. Malisza (1981, s. 72–73) obserwujemy powstawanie załączków centrotwórczych w strefie podmiejskiej. Procesy rozlewania się przedmieść miast wielkich uwydatniają potrzebę zmiany sposobu interpretacji powstającej struktury przestrzennej. Przestrzeń ta jest w zasadzie układem nieciągłym i narastającym poprzez pączkowanie oraz wchłanianie kolejnych struktur.

Celem badań autora jest określenie roli śródmieść miast małych, jako lokalnych węzłów w strukturze przestrzeni metropolitalnej. Pojęciem „węzły struktury” określam różnego typu koncentracje zabudowy i przestrzeni publicznych oraz odpowiadających im funkcji centrotwórczych. Miejsca te mają znaczący wpływ na kompozycję struktury metropolitalnej, czyli konfigurację i wzajemne relacje elementów tworzących układ osadniczy tego typu.

Podstawa naukowa prezentowanego podejścia badawczego opiera się na trzech teoriach procesów centrotwórczych. Punktem wyjścia jest prawo koncentracji i dekoncentracji B. Malisza (1981). Uogólniając, stanowi ono, iż koncentracja będzie narastała na bazie jej załączków przy poprawie określonych warunków. Natomiast tam, gdzie wyczerpują się możliwości rozwojowe lub przekroczony zostaje pewien próg, następuje dekoncentracja i rozwój nowych koncentracji przy czasowym osłabieniu pierwotnej.

Druga z teorii dotyczy *stricte* problematyki centrum. S. Juchnowicz (1971) wykazuje ścisłą współzależność parametrów dostępności transportowej centrum z jego atrakcyjnością. Wzrost atrakcyjności zwiększa popyt na dostępność (intensyfikuje ruch); z kolei usprawnienie dostępności wzmacnia atrakcyjność centrum, które rozwija się do momentu utrzymania odpowiednich relacji powyższych parametrów. Metodę „Space Syntax” opracowaną przez B. Hillier’a z zespołem wykorzystuje się do interpretacji m.in. potencjału przyciągania aktywności miejskich przez sieć ulic integrujących dany układ urbanistyczny. Metoda ta bazuje na zbiorze teorii i technik analizowania przestrzennych konfiguracji m.in. dla oceny zależności między układem przestrzennym a zjawiskami i zachowaniami społecznymi, jak sprzedaż czy przepływ ruchu. W swoich badaniach Hillier dowodzi, iż w przypadku miasta małego tkanka śródmiejska najszybciej rozwija się wokół głównych przestrzeni publicznych i wzdłuż ulic integrujących te przestrzenie z otoczeniem bliższym i dalszym (Hillier 2004, s. 281–286).

Metoda badań polega na autorskiej interpretacji struktury funkcjonalno-przestrzennej w oparciu o inwentaryzację użytkowania, delimitację sieci przestrzeni publicznych, analizę typów tkanki miejskiej. Określenie potencjału śródmieść miast małych jako węzłów struktury metropolitalnej wymaga analizy następujących atrybutów: 1) dostępności – głównie transportem zbiorowym o wysokiej wydajności oraz poprzez powiązania piesze i rowerowe z najbliższym otoczeniem w zasięgu 5 minut dojazdu (promień 400 m) i dojazdu rowerem (1,2 km); istotna jest dostępność do głównego układu drogowego (trasy wlotowe i obwodnice miejskie, węzły autostradowe); 2) integralności – czyli funkcjonalnego i przestrzennego uporządkowania zabudowy i przestrzeni publicznych, relacji pomiędzy skupiskami zabudowy a głównymi ogniskami centrotwórczymi, wpływu dysfunkcji i barier na powyższe; 3) kompozycji – tzn. atrakcyjności krajobrazu miejskiego w kontekście roli danej przestrzeni węzłowej w konfiguracji charakterystycznych miejsc wyróżniających się w strukturze regionu metropolitalnego; 4) miejskości – wyróżniająca się intensywność kontaktów społecznych i aktywności gospodarczych w danym obszarze, występowanie przestrzeni o charakterze publicznym lub miejsc publicznie dostępnych, a także obecność walorów środowiska zurbanizowanego świadczących o miejskim charakterze.

### **3. Śródmieścia miast małych krakowskiego obszaru metropolitalnego – przegląd sytuacji**

Autor nawiązuje do cyklu badań własnych nad problemami policentrycznego rozwoju struktury przestrzennej krakowskiego obszaru metropolitalnego, które obejmują m.in. miasta małe tego regionu: Krzeszowice, Wieliczka, Niepołomice, Skawina. Miasta te w znacznym stopniu powiązane są gospodarczo i infrastrukturalnie z Krakowem (dojazdy do pracy, transport zbiorowy i indywidualny) i jednocześnie wzmacniają swoją rolę ośrodków przemysłowych i usługowo-biurowych. W ich granicach obserwujemy rozwój załóżków koncentracji centrotwórczych. Są to: centra handlowo-usługowe, centra biurowe, nowe miejsca pracy w specjalnych strefach ekonomicznych. Decydujące znaczenie dla ich lokalizacji ma przede wszystkim dostępność drogowa (rejon węzłów autostradowych), a w kilku przypadkach także sąsiedztwo przystanków kolejowych (centrum biurowe w Zabierzowie oraz strefa ekonomiczna w Wieliczce).

Jednocześnie postępują zmiany w śródmieściach miast małych. W wyniku rewitalizacji umacnia się pozycja historycznych rynków, jako głównych przestrzeni publicznych i lokalnych ośrodków usługowych. Rozwijają się ulice handlowe. Istotnymi atrybutami śródmieść miast małych są: czytelność konstrukcji urbanistycznej, załączki sieci przestrzeni publicznych, zintegrowanie

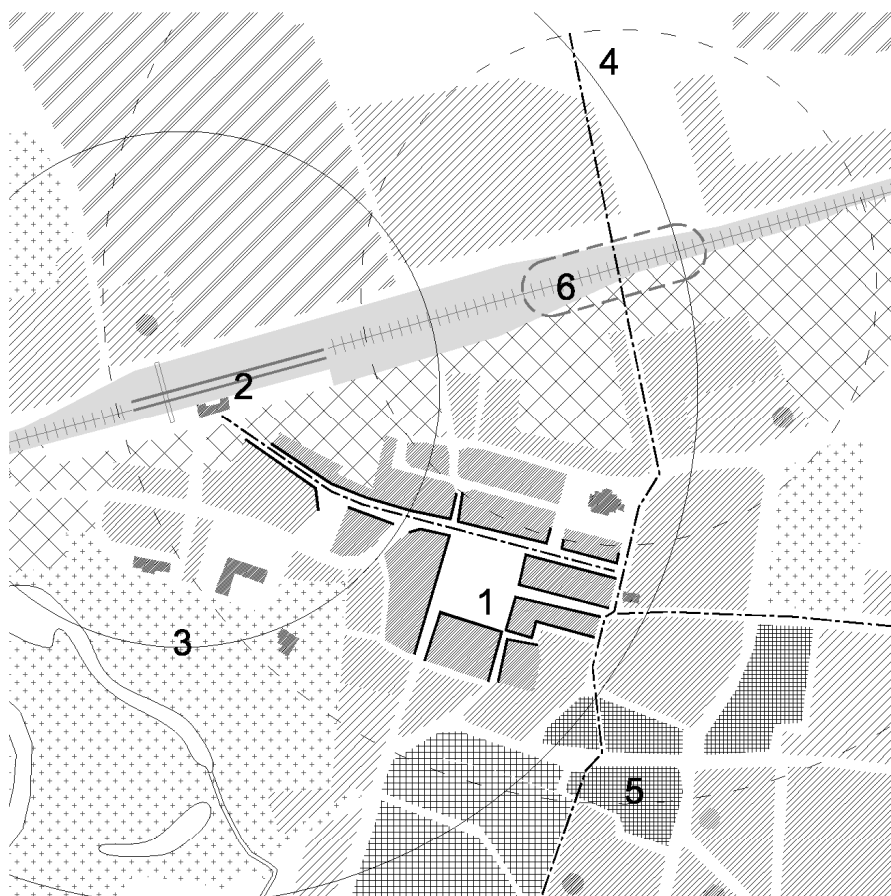
wielofunkcyjnej tkanki miejskiej z węzłami transportu zbiorowego, a także rezerwy terenowe dla dalszego koncentrowania aktywności (Ogrodnik 2007, 2013).

W badanych przykładach śródmieść miast małych regionu Krakowa na uwagę zasługują tereny w otoczeniu dworców kolejowych. Są to potencjalne lub w znaczącym stopniu funkcjonujące węzły przesiadkowe koncentrujące ruch pieszy oraz funkcje usługowe. Węzły te są wciąż zbyt słabo dostępne, tzn. niewystarczająco powiązane ciągami pieszymi z otoczeniem. Istniejące ulice dworcowe stanowią załączki przestrzeni publicznych i mogą być traktowane jako zasadnicze komponenty konstrukcji urbanistycznej struktury śródmieścia.

#### 4. Studium przypadku – Skawina

Śródmieście Skawiny ukształtowało się na bazie średniowiecznej tkanki rozwijającej się tu od lokacji miasta na prawie magdeburskim. Rozciąga się pomiędzy linią kolejową na północy, współczesną zabudową wielorodzinną na południu i wschodzie a parkiem i rzeką Skawinką na zachodzie. Tkanka śródmiejska zajmuje stosunkowo niewielki procent powierzchni miasta. Najczytelniej uformowane są kwartały przylegające bezpośrednio do rynku, a także w kierunku linii kolejowej i wzdłuż ulicy prowadzącej do dworca kolejowego. Jednocześnie, rejon dworca i tereny wzdłuż linii kolejowej to najbardziej zapomniany fragment śródmieścia (Ogrodnik 2007). Odnajdujemy tu rozległe tereny, których obecny substandardowy sposób użytkowania szkodzi wizerunkowi tej części śródmieścia i jest czynnikiem degenerującym sąsiadującą tkankę miejską. Jednocześnie stanowią one potencjalny zasób działek inwestycyjnych dla rozszerzenia strefy zabudowy śródmiejskiej (rys. 1).

Atrakcyjność i potencjał śródmieścia Skawiny jako lokalnego węzła w strukturze metropolitalnej w dużej mierze zależy od wykorzystania bliskiego sąsiedztwa dworca kolejowego, który powinien pełnić rolę węzła transportu zbiorowego. Przemawia za tym fakt, że planowany czas dostępu szybką koleją aglomeracyjną do centrum Krakowa, po realizacji łącznicy na Krzemionkach, wyniesie 15–20 minut (16 km), a większość przystanków kolei miejskiej w regionie Krakowa dostępna w czasie około 1 godziny, w tym Port Lotniczy Balice, Wieliczka, Krzeszowice. Zasadniczym krokiem będzie skoncentrowanie i zintegrowanie przy dworcu przystanków linii autobusowych, rozmieszczonych obecnie w przypadkowych punktach śródmieścia. Ponadto, możliwym wydaje się przedłużenie do Skawiny linii tramwajowej z pętli Czerwone Maki. Nie bez znaczenia jest również istniejące powiązanie drogowe śródmieścia Skawiny z węzłem autostrady A4. Czas dostępu samochodem do centrum Krakowa przy małym ruchu wynosi 30 minut.



100 50 0 100 200 300 400 500m

	obiekty szczególne		zieleń publiczna
	zabudowa zwarta, tworząca pierzeje		cieki i zbiorniki wodne
	zabudowa mieszkaniowa		zasięg dojścia pieszo $r=400m/800m$
	zabudowa usługowa i wielofunkcyjna		tereny i linie kolejowe, perony, przejścia
	działalność gospodarcza		ważniejsze obiekty usługowe
	użytkowanie ekstensywne, degradacje		osie konstrukcji urbanistycznej

Rys. 1. Śródmieście Skawiny – plan sytuacyjny

Objaśnienia: 1 – rynek, 2 – dworzec kolejowy, 3 – park miejski, 4 – potencjalne tereny inwestycyjne, 5 – współczesne centrum usługowe, 6 – potencjalna lokalizacja węzła przesiadkowego

Źródło: opracowanie własne

W rejonie budynku dworca spotykają się dwie ważne ulice: Sikorskiego łącząca z rynkiem oraz Niepodległości łącząca z parkiem miejskim, dzięki czemu dworzec jest czytelnie i atrakcyjnie połączony z ważnymi ogniskami aktywności. Ulica Sikorskiego jest załączkiem ulicy dworcowej. Posiada pewien potencjał traktu handlowo-spacerowego. Jej wnętrze definiują zabudowa pierzejowa z wbudowanymi i wolno stojącymi usługami oraz atrakcyjne zamknięcia perspektywiczne na budynek dworca PKP oraz więźę ratusza przy rynku. Z analizy pola oddziaływania wyznaczonego promieniem dojścia pieszego do peronów dworca kolejowego wynika, że najlepszy wynik uzyskuje się dla potencjalnego wejścia na perony od strony ul. Kilińskiego. Jednocześnie ten punkt jest optymalny dla prowadzenia dojść z terenów potencjalnego zainwestowania usługowego po północnej stronie linii kolejowej. Można rozważać zatem rekonfigurację dostępu do peronów i ukształtowanie nowej bramy do dworca od strony wschodniej, aby przybliżyć węzeł przesiadkowy do osiedli mieszkaniowych.

Sercem każdego śródmieścia jest plac główny – rynek. Czy rynek w Skawinie spełnia rolę zwornika struktury śródmieścia i miasta? Spotykają się tu główne ulice o historycznym rodowodzie głównych traktów transportowych. W promieniu 800 m (10 min) izochrony dojścia pieszego znajduje się większość zabudowy wielorodzinnej oraz ważnych obiektów publicznych (ratusz, szkoły, obiekty sportowe, cmentarz miejski, kościół farny, park miejski). Jednocześnie odnotować należy, iż środek ciężkości obszaru miejskiego o najwyższej intensywności zabudowy przesunięty jest na południowy-wschód od rynku, czyli w kierunku przeciwnym do dworca kolejowego. Co więcej, w tym punkcie funkcjonuje lokalne centrum usługowe o współczesnym rodowodzie. Koncentrację ruchu pieszego obserwujemy wzdłuż ul. Popiełuszki, do której dołączają lokalne ulice osiedli mieszkaniowych. W tym rejonie w ostatnich latach zrealizowano kilka obiektów usługowych (np. Galeria Skawina).

Konstrukcję urbanistyczną śródmieścia Skawiny można definiować dwoma osiami: oś wschód–zachód: dworzec kolejowy (węzeł przesiadkowy) – ulica dworcowa – rynek oraz oś północ–południe: osiedlowe centrum usługowe – ul. K. Wielkiego i Kilińskiego – perony dworca kolejowego (rys. 1). Łączą one historyczne centrum (rynek) oraz współcześnie rozwijany ośrodek usługowy z rozbudowującymi się terenami działalności gospodarczej na północy i zachodzie oraz z intensyfikującą się zabudową mieszkaniową na południu i wschodzie. Obie osie wyprowadzono z potencjalnych przesiadkowych węzłów transportu zbiorowego, opartych o istniejącą linię kolejową. Odpowiedzi wymaga pytanie, która z lokalizacji węzła przesiadkowego będzie optymalną w kontekście obsługi i zintegrowania z najbardziej aktywną częścią struktury śródmieścia. Podkreślić należy, że również w przypadku Skawiny otoczenie kolei i rejon dworca kolejowego są barierami funkcjonalno-przestrzennymi w tkance śródmieścia, a jednocześnie stanowią istotny potencjał rozwojowy (poprzez dostępność transportową oraz niezabudowane działki).

Rysujący się model struktury śródmieścia o załączkach czytelnej konstrukcji urbanistycznej, dogodnej dostępności transportowej i atrybutach świadczących o potencjale oddziaływania w skali ponadlokalnej (ogniska aktywności gospodarczej) pozwalają traktować tę przestrzeń jako lokalny węzeł w strukturze krakowskiego regionu metropolitalnego. Dalsze poszukiwania definiujące potencjał centrotwórczy tych konfiguracji bazować będą na następujących kwestiach:

- próbie interpretacji i delimitacji środków ciężkości śródmieścia i miasta, czyli ognisk koncentracji aktywności i zabudowy,
- w oparciu o powyższe, koncepcji centrów Skawiny: historycznego, osiedlowego i potencjalnego nowego centrum (zasadnicze założenia: konkurencja ośrodków czy specjalizacja oferty i synergiczne współdziałanie?; oferta usługowa o znaczeniu lokalnym czy również oddziałująca w skali metropolii?),
- delimitacji fragmentów tkanki śródmiejskiej posiadających najwyższy potencjał rozwojowy, którego uruchomienie przyniesie pozytywne i szybkie skutki w celu optymalizacji wykorzystania środków publicznych,
- roli parku miejskiego wraz z otuliną rzeki Skawinki w sieci metropolitalnych korytarzy zieleni.

## 5. Podsumowanie

Na podstawie zaprezentowanego zarysu sytuacji problemowej w Skawinie i w nawiązaniu do badań dotyczących śródmieść miast małych regionu Krakowa: Krzeszowic, Niepołomic, Wieliczki (zob. Ogródnik 2007, 2013) wyartykułowano poniżej szereg obserwacji oraz propozycji planistycznych. Główne problemy przestrzenne, które obniżają potencjał rozwoju tych śródmieść to:

- fragmentaryczna i niewystarczająco skryształizowana tkanka zabudowy, nieciągłości przestrzeni miejskich,
- sędziectwo terenów „niedoużytkowanych” („*underused*”) obniżające atrakcyjność przestrzeni śródmiejskiej,
- niski standard usług, zbyt wolna modernizacja i adaptacja tkanki zabudowy do nowych, atrakcyjnych funkcji,
- utrudnienia parkingowe, zatłoczenie, konflikty pieszy–pojazdy mechaniczne.

Śródmieścia miast małych mogą odegrać szczególną rolę w krystalizowaniu policentrycznej struktury przestrzeni metropolitalnej, ponieważ:

- na tle struktury przedmieść miasta wielkiego charakteryzują się stosunkowo czytelną i uporządkowaną tkanką zabudowy,
- funkcjonują tam przestrzenie publiczne, nieliczne w granicach miast małych i prawie nieobecne na przedmieściach, jak rynek czy plac targowy, budujące poczucie miejskości i lokalności, wzbogacane znaczącym zasobem urządzonej zieleni publicznej,
- stanowią zróżnicowane standardem i skalą skupiska drobnych i średniej wielkości usług o znaczeniu lokalnym, koncentracje obiektów publicznych

i miejsc szczególnych istotne dla lokalnych społeczności, jak i coraz bardziej docenianie przez mieszkańców osiedli podmiejskich, w zasięgu dojazdu pieszo,

– są dogodnie dostępne transportem zbiorowym: linie BUS, autobusy podmiejskie, szybka kolej aglomeracyjna (we wstępnej fazie rozwoju).

Do głównych obszarów działań planistycznych i projektowych oraz zagadnień badawczych zaliczyć należy:

– wykorzystanie potencjału dostępności (kolej, sąsiedztwo węzłów autostradowych, lotniska) i jej poprawa (węzły przesiadkowe, *park & ride*, trasy rowerowe),

– rozwój sieci przestrzeni publicznych na bazie czytelnie zdefiniowanych załączków,

– odkrycie, wzmocnienie, wykorzystanie tożsamości walorów kulturowych, przyrodniczych, środowiskowych, społecznych, historycznych w celu ich ochrony i racjonalnego wykorzystania do ożywiania przestrzeni śródmiejskiej,

– intensyfikacja i różnicowanie bazy usług podstawowych, lokalnych, jak i specjalizacja w oparciu o istniejące tradycje, bądź optymalnie dobrany program.

## 6. Wnioski

W przeszłości Kraków rozwijał się jako struktura policentryczna w wyniku przyłączania kolejnych miast i osad wyróżniających się specjalizacją funkcji. Podobnie dziś, miasta małe obszaru metropolitalnego Krakowa, włączane coraz wyraźniej w ciągłą strukturę przestrzeni metropolitalnej, powinny wykorzystać swój potencjał rozwoju w kierunku lokalnych centrów usługowych i przestrzeni publicznych lub w niektórych przypadkach centrów o znaczeniu ponadlokalnym.

Badania autora pozwalają mu przypuszczać, iż śródmieścia miast małych posiadają potencjał do wzmocnienia swej atrakcyjności i żywotności poprzez kumulowanie specjalistycznych usług, odkrywanie i wzmocnianie lokalnego klimatu miejskiego, indywidualnego wizerunku poprzez integrowanie się oferty usługowej przestrzeni śródmiejskiej z ofertą specjalistycznych usług, jak i miejsc o szczególnym znaczeniu kulturowym lub religijnym. Ponadto, śródmieścia te stanowiłyby węzły transportu zbiorowego dla mieszkańców przedmieść miasta wielkiego jako punkt przesiadkowy w codziennych podróżach, oferujący także możliwość zaspokojenia potrzeb konsumenckich i społecznych poprzez dostęp do podstawowych usług.

Autor proponuje, aby w obszarze śródmiejskim skupiać i kojarzyć ze sobą projekty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej po to, by najefektywniej wykorzystywać ten potencjał do przygotowania terenów inwestycyjnych. Celem tego działania będzie zachęta dla kapitału inwestycyjnego, który w efekcie będzie kumulował się nie tylko na terenach stref gospodarczych lub podmiejskich osiedli mieszkaniowych. Akcent powinien być położony na



główne ogniwa konfiguracji przestrzeni metropolitalnej, takie jak: węzły transportu zbiorowego, główne przestrzenie publiczne i osie integracji z otoczeniem (projekty typu „ulica miejska”). Remonty rynków to niezbędny, w większości przypadków podjęty już krok, a kolejne powinny być logicznie uporządkowane i wynikać z przyjętej koncepcji urbanistycznej i strategii rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej. Koncentrowanie projektów miejskich i środków UE na wybranych fragmentach struktury przestrzennej śródmieść miast małych ma na celu wzmocnienie ich potencjału rozwojowego, a przez to ugruntowanie pozycji w policentrycznej konfiguracji obszaru metropolitalnego.

## LITERATURA

- Hillier B., 2004, *Space is the machine. A configurational theory of architecture*, Space Syntax, UCL, London.
- Juchnowicz S., 1971, *Śródmieścia miast polskich (studia nad kształtowaniem i rozwojem centrów)*, Ossolineum, Wrocław.
- Malisz B., 1981, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Arkady, Warszawa.
- Ogrodnik D., 2007, *Rewitalizacja proekologiczna na przykładzie otoczenia dworców i przystanków kolejowych Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego*, [w:] Węclawowicz-Bilska E., Zuziak. Z. (red.), *Ochrona środowiska w planowaniu przestrzennym*, „Czasopismo Techniczne”, seria Architektura, 7-A, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, s. 105–111.
- Ogrodnik D., 2013, *Węzły struktur metropolitalnych a przekształcenia miast średniej wielkości w regionie Krakowa*, artykuł złożony do druku w wydawnictwie po konferencji pt. „ULAR 7 – Odnowa krajobrazu miejskiego. Przyszłość miast średniej wielkości”, Kroczyce, 26–27 września 2013.
- Zuziak Z.K., 2008, *O tożsamości urbanistyki*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków.

## CENTRAL PARTS OF SMALL TOWNS AS LOCAL STRUCTURAL NODES IN METROPOLITAN REGIONS

**Abstract:** This article presents reflections on the role of centres of small towns as local structural nodes in the polycentric space of the metropolitan region. After explaining the theoretical assumptions of the research approach to this issue, the author described the problematic situation of the central part of Skawina near Cracow and outlined proposals concerning municipal projects to be financed by the European Union.

**Key words:** polycentricity, metropolitan regions, city centre.

Dr inż. arch Daniel Ogrodnik  
Katedra Budowy Miast  
Wydział Architektury  
Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki