

An aerial photograph of a city, likely Poznań, showing a wide river (Odra) and a complex canal system (Kanał Wielkopolski) that branches off from the river. The city buildings and green spaces are visible in the background under a cloudy sky.

Robert Ast

**KSZTAŁTOWANIE  
PRZESTRZENI  
REGIONÓW I MIAST**  
WYBRANE ZAGADNIENIA



WYDAWNICTWO POLITECHNIKI POZNAŃSKIEJ

**Robert Ast**

**KSZTAŁTOWANIE  
PRZESTRZENI  
REGIONÓW I MIAST  
WYBRANE ZAGADNIENIA**



WYDAWNICTWO POLITECHNIKI POZNAŃSKIEJ

Recenzent  
prof. dr hab. inż. arch. WITOLD LIPIŃSKI

Konsultacje merytoryczne  
mgr inż. arch. JANUSZ KORZEŃ

Redaktor  
RENATA LUBAWY

Projekt okładki  
ROBERT AST  
ADRIANNA DYCZKOWSKA

Na okładce fotografia lotnicza ANDRZEJA KIJOWSKIEGO  
z planowanym przebiegiem autostrady  
przez południowy klin zielony Poznania

© Copyright by Politechnika Poznańska, Poznań 2001

**ISBN 83-7143-594-0**

WYDAWNICTWO POLITECHNIKI POZNAŃSKIEJ  
60-965 Poznań, pl. M. Skłodowskiej-Curie 2  
tel. (061) 6653516, faks (061) 6653583  
e-mail: office\_ed@put.poznan.pl, www.ed.put.poznan.pl

Wydanie I

Druk w Zakładzie Graficznym Politechniki Poznańskiej  
Zamówienie nr S/117/2001

# Spis treści

Przedmowa .....	5
1. PROCESY KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENNEGO .....	7
1.1. Osadnictwo .....	7
1.2. Rozwój miast – zarys przeobrażeń na przykładzie Poznania .....	13
2. RYS HISTORYCZNY PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO .....	25
2.1. Planowanie regionów .....	25
2.2. Urbanistyka .....	30
3. PRZEOBRAŻENIA PRZESTRZENNE W LATACH 1950-1995 .....	39
3.1. W skali wielkoprzestrzennej .....	39
3.2. Kryzys przestrzenny miast i obrzeży .....	40
3.3. Siedliska wiejskie .....	44
3.4. Użytkowanie siedliska wiejskiego .....	45
4. PRZEOBRAŻENIA PRAWA O ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM .....	49
4.1. Rys historyczny .....	49
4.2. Współczesna rola planu .....	51
4.3. Plany zagospodarowania przestrzennego Poznania w Systemie Informacji Przestrzennej .....	54
5. WSPÓŁCZESNE PLANOWANIE PRZESTRZENNE W POLSCE .....	59
5.1. Rola planu regionalnego .....	59
5.2. Funkcjonowanie administracji w zakresie urbanistyki, architektury i plano- wania przestrzennego .....	60
5.3. Programy budowy autostrad – zmiany przestrzenne w strukturze miejskiej i gospodarce rolnej .....	64
5.4. Wybrane czynniki przewodnie rozwoju regionu. Region jako układ pasmowo-węzłowy na przykładzie przebiegu autostrady w Poznaniu .....	66
5.5. Koncepcja projektowa przebiegu autostrady A2 w tunelu przez tereny dziel- nicy mieszkaniowej Warszawa–Ursynów .....	77
5.6. Układ hydrologiczny jako osnowa rozwoju przestrzennego w regionie .....	81
5.7. Komunikacja lotnicza jako czynnik przewodni w strategii rozwoju regional- nego – kontynentalnego .....	83
6. PRZYKŁADY ROZWIĄZAŃ PLANISTYCZNO-PROJEKTOWYCH .....	91
6.1. Teoretyczne zasady rozbudowy miasta .....	91
6.2. Rewitalizacja rynków lokacyjnych .....	95
6.3. Nowe lokacje śródmiejskie – zabudowa mieszkaniowa .....	98
6.4. Rekompozycja osiedla modernistycznego .....	104
6.5. Park technologiczny w Lesznie .....	108
6.6. Rondo Rataje w Poznaniu .....	113
6.7. Plac handlowy na Osiedlu Warszawskim .....	119
6.8. Rynek starolecki .....	123

6.9. Budynki jako elementy kompozycji lub dekompozycji miasta .....	128
7. STREFA MIESZKANIOWA NA OBRZEŻU MIASTA NA PRZYKŁADZIE PÓŁNOCNEJ DZIELNICY POZNANIA .....	137
7.1. Rozwój przestrzenny obrzeży Poznania .....	137
7.2. Motywacje projektowe .....	138
7.3. Program aktywizacji terenu .....	145
Zakończenie .....	151
Aneks. Kalendarium wybranych przepisów legislacyjnych i aktów prawnych doty- czących projektowania architektonicznego, planowania przestrzennego i budow- nictwa w Polsce w latach 1950-1995.....	153
Literatura .....	155

## PRZEDMOWA

Trzydzieści lat temu XXI wiek kojarzył się najczęściej z formami wysokich budynków, z miastami rozwijającymi się w górę. Był to wyraz bardziej wyobraźni i woli polityków niż dążeń mieszkańców. Tymczasem planowane obecnie obszary miejskie podlegają zasadom wolnego rynku, polityki miast i gmin, zapotrzebowaniu społecznemu. Zasady centralnego planowania, normatywów typizacji i unifikacji, wszechwiedzy planistów odchodzą w zapomnienie. Zaczyna obowiązywać paradygmat wolnorynkowy, to znaczy zasada, że wszystko, co nie jest zabronione, jest dozwolone. Niestety, ustawa o planowaniu przestrzennym jest umocowana w prawodawstwie z lat siedemdziesiątych. Trwają prace nad wprowadzeniem tak zwanego planu zabudowy, który zastąpiłby obecnie obowiązujący miejscowy plan przestrzenny zagospodarowania terenu, precyzyjniej charakteryzowałby uwarunkowania planowanej inwestycji i umożliwił wydawanie decyzji pozwoleniem na budowę. Planowane rozwiązania są wzorowane na planach obowiązujących w krajach Unii Europejskiej.

Obecnie szansą rozwoju miast jest tworzenie zintegrowanych systemów parków technologicznych. Źródłem postępu upatruje się nie w produkcji, lecz w innowacyjności i nowych koncepcjach. Wzdłuż obwodnic miejskich rozwijają się stacje logistyczne redystrybucji towarów dostarczanych autostradami, samolotami (porty lotnicze) i drogą wodną. Stanowią one terminale, w których następuje zmiana środka transportu. Te obszary rozwijają się najdynamiczniej i sprawiają, że wokół nich zaczyna się rozwijać mieszkalnictwo, rekreacja, kultura, komunikacja.

Polskie lokacje miejskie w XIII wieku sprzyjały tworzeniu placów rynkowych, które umożliwiły lub ułatwiły wymianę handlową między miastem a wsią. Współcześnie ta wymiana następuje poprzez terminale rzeczywiste, czyli porty, rynki, giełdy, hale sprzedaży, oraz terminale wirtualne w postaci portali internetowych i systemów bankowych. Pomimo pojawiającej się cyfrowej formy przekazu danych przekaz towarów i usług nadal potrzebuje odpowiedniej oprawy, czyli architektury.

Architektura rozumiana jako idea zabudowy terenów lub pomysł na zagospodarowanie wymaga aktów prawnych, które umożliwią przemianę idei w decyzje o zabudowie. Potem następuje cała procedura przeobrażenia pomysłu w realizację: sformułowanie koncepcji i uzyskanie akceptacji polityków, uzgodnienie z zainteresowanymi gremiami (mieszkańcami, urzędnikami, stowarzyszeniami itp.), tworzenie aktów prawnych, głosowanie zarządu miasta, głosowanie partii politycznych

w radzie miasta (to, co dla rządzących jest sukcesem, dla opozycji może być porażką), wykonywanie planów przestrzennych jako aktów prawnych. Procedura jest czasochłonna i w razie protestów mieszkańców lub innych gremiów może zakończyć się niepowodzeniem, natomiast miasto musi się rozwijać. Dlatego niektóre miasta nie mają planów przestrzennych rozwoju, gdyż wiadomo, że plany nie zawsze znajdują odzwierciedlenie w rzeczywistości. Dynamika rozwoju niektórych miast przerasta plany. Na przykład w USA jedynym planowanym miastem jest Waszyngton. Służby planistyczne koordynują rozwój miast w zależności od pozyskanych środków i zainteresowania miastem przez grupy kapitałowe. Rola architekta miasta to ściągnięcie funduszy na rozwój i umiejętne ukierunkowanie rozwoju uwzględniające elementy kompozycji urbanistycznej.

Niekiedy nacisk na rozwój prowadzi do sytuacji dramatycznych. Dlatego większość planów rozwoju powinna być wykonywana przez grupy ekspertów zgodnie z zasadami gry rynkowej oraz kompozycji przestrzennej. Właściciele terenów w granicach miast nie zawsze wiedzą, co wolno robić na takim obszarze. Chcą odnieść sukces finansowy i poszukują możliwości optymalizacji zysku. Z kolei rada miasta dąży do realizacji celów politycznych wyznaczanych przez kadencyjność. Należałoby sformułować zasady kontynualnego rozwoju miasta, nie podlegające koniunkturze politycznej, natomiast koniunktura gospodarcza jest zjawiskiem naturalnym umożliwiającym ciągłość rozwoju miast w okresie długofalowym.

Modele rozwoju miast przemijają wraz z upływającym czasem. Każde dziesięciolecie pozostawiło ślad w postaci różnych rodzajów zabudowy zależnych od przepisów prawa lokalnego lub wyższego i w zależności od sposobów gospodarowania.

Jednakże pewne paradygmaty pozostają niezmiennie, i tak domek w ogródku jest niezmiennym modelem rozwoju stref obrzeży, a plac i kwartał tworzą tkanekę urbanistyczną. Rozplanowanie miast i osiedli w harmonijnym kontakcie z zielenią, wodą, czystym powietrzem, stworzenie miast wielopokoleniowych jest zadaniem dla interdyscyplinarnych zespołów architektonicznych i urbanistycznych.

# 1. PROCESY KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENNEGO

## 1.1. Osadnictwo<sup>1</sup>

Osadnictwo w Polsce jest bardzo różnorodne, a wynika to zarówno ze zróżnicowania środowiska geograficznego, jak i bogatego dziedzictwa historii. Istnieje tu niemal 58 000 miejscowości różnej wielkości – od przysiółków po kilkumilionowe aglomeracje miejskie – rozmieszczonych dość równomiernie na terenie całego kraju.

Podział osadnictwa na wsie i miasta jest oparty w Polsce na kryterium prawno-administracyjnym (tzw. prawa miejskie). System osadniczy w naszym kraju jest wyraźnie policentryczny – nie ma w nim zjawiska dominacji stolicy nad pozostałymi dużymi miastami (jak np. we Francji), które tworzą dobrze rozwijającą się grupę ośrodków ponadregionalnych (m.in. Gdańsk, Kraków, Łódź, Poznań, Wrocław). Te główne miasta stanowią zarazem węzły układów infrastruktury – dróg, autostrad, linii kolejowych, rurociągów, linii przesyłowych – i nadają systemowi osadniczemu charakter pasmowo-węzłowy.

Osadnictwo wiejskie w Polsce cechuje duże rozproszenie – jest aż 42 000 sołectw (przy czym statystycznie zewidencjonowanych miejscowości wiejskich jest prawie 57 000, a wraz z najmniejszymi osadami posiadającymi własne nazwy około 100 000). Liczba mieszkańców wynosi średnio 349 osób (1995 r.). Przeciętna wieś liczy 50–70 domów. Jednocześnie występuje wyraźne przestrzenne zróżnicowanie osadnictwa.

Zróżnicowana jest struktura wielkościowa osadnictwa wiejskiego; wsie liczące do 200 mieszkańców stanowią 47% ogółu osadnictwa wiejskiego, a osady, których liczba mieszkańców wynosi 200–500 osób, dalsze 35%. Duże wsie, powyżej 2000 mieszkańców, to zaledwie 1,5%. Najmniejsze wsie występują w Polsce środkowej i północnej, a zwłaszcza północno-wschodniej.

Ze współcześnie istniejących w granicach Polski 870 miast 1/4 uzyskała prawa miejskie w XIII w., a połowa w latach 1400–1600. Tak więc 3/4 miast polskich liczy co najmniej 400 lat. Należy dodać, iż przyznanie praw miejskich – na ziemiach polskich dokonywane od początków XIII w. (Złotoryja, 1211 r.) – było zwykle usankcjonowa-

---

<sup>1</sup> Opracowano na podstawie: *Encyklopedia geograficzna świata. Polska*, t. 10, Kraków, Wyd. OPRES 1997.



niem sytuacji istniejącej znacznie wcześniej. Do rangi miasta podnoszono bowiem osady o rozwiniętych funkcjach nierolniczych (handlowych, rzemieślniczych, administracyjnych) i mające odpowiednią do tych funkcji zabudowę. O wielu ośrodkach miejskich informowały źródła historyczne od końca X w. (Kraków, Gdańsk, Przemyśl). W okresie „przedlokacyjnym” istniało w Polsce około 250 osad typu miejskiego.

Intensywna akcja zakładania miast i nadawania praw istniejącym osadom, prowadzona w XIII–XV w. (zwłaszcza za Kazimierza Wielkiego), spowodowała wykształcenie się typu fizjonomicznego miasta średniowiecznego. Miasto to było otoczone wałem lub murem, ciasno zabudowane, z regularną siecią ulic zbiegających się w rynku stanowiącym ośrodek handlu, rzemiosła i władzy (ratusz), w pobliżu którego znajdował się też kościół i ewentualnie klasztor. Zabudowa – początkowo drewniana – zapelniała regularnie wytyczone działki. W przypadku pomyślnego rozwoju lokacja taka była dublowana i w pobliżu pierwszego zakładano następne miasta, jak Kazimierz i Kleparz koło Krakowa czy Nowe Miasto obok Starogo w Toruniu. Układ miasta średniowiecznego jest jeszcze czytelny w wielu miastach Polski, zwłaszcza w mniejszych, słabiej przekształconych, gdzie zachowały się nawet mury obronne (Giecz, Byczyna, Chełmno, Paczków).

Okres renesansu przyniósł przebudowę wielu miast (nowy styl architektoniczny) oraz założenie kilkunastu nowych ośrodków, z których na uwagę zasługuje Rawicz (1636 r.) i Zamość, który został wybudowany w latach 1580–1600 pod wyraźnym wpływem urbanistyki włoskiej. Głównymi elementami układu są oddalony nieco od zabudowy miasta pałac Zamoyskich i wieloboczne fortyfikacje. Jednak wiele innych miast zakładanych wówczas w dobrach magnackich nie zdołało się rozwinąć i z czasem upadło (niesprzyjająca koniunktura gospodarcza, nietrafna lokalizacja, częste najazdy). Około 1600 r. w granicach Korony istniało 1300 miast skupiających około 15% ludności kraju. Z siedmiu największych (powyżej 10 000 mieszkańców) Gdańsk liczył około 40 000 mieszkańców, Kraków i Poznań – po około 20 000.

Okres baroku był w Polsce czasem kryzysu. Z tego okresu pochodzą na ogół tylko pojedyncze budowle, np. dość licznie wznoszone (na fali kontrereformacji) kościoły i klasztory. Wskutek niszczących wojen wiele zburzonych miast nie odzyskało już praw miejskich. Do nowo założonych ośrodków, które dotrwały do dziś, należy Białystok – XVIII-wieczne miasto rezydencjonalne, bez obronnych murów, podporządkowane funkcji obsługi pałacu Branickich, wzorowane na francuskim Wersalu, oraz nowego typu ośrodki pielgrzymkowe, tzw. kalwarie (np. Paclawska, Wejherowska, Zebrzydowska, Góra Kalwaria) z zespołami kaplic.

Pod zaborami miasta polskie rozwijały się w trzech odrębnych organizmach państwowych. Nastąpiła selekcja gęstej dotąd sieci miast; ośrodki, które uzyskały połączenia kolejowe, miały zakłady przemysłowe lub pełniły inne funkcje miastotwórcze (administracyjne, militarne, turystyczne) rozwijały się dobrze, a inne upadały. W zagłębiach węglowych (Górnośląskie, Wałbrzyskie) powstały liczne osady górnicze. Rozbudowę wielu miast przemysłowych prowadzono na planie szachownicy. Taki układ ma m.in. XIX-wieczna część Łodzi (na osi ul. Piotrkowskiej) oraz centrum Katowic.

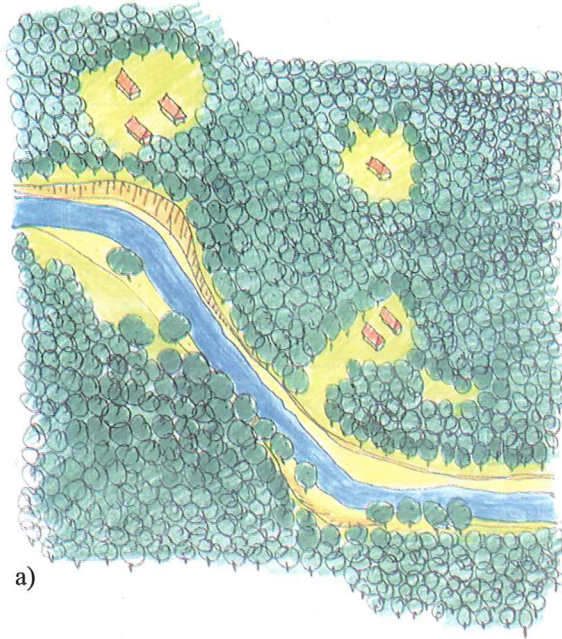
Na skutek zniszczeń spowodowanych działaniami pierwszej wojny światowej część miast utraciła prawa miejskie i zmniejszyła się liczba ośrodków miejskich. W 1938 r. w granicach Polski było 611 miast skupiających około 25% ludności kraju. W okresie międzywojennym nastąpił szybki rozwój głównych miast; Warszawa stała się miastem milionowym, Łódź osiągnęła 670 000 mieszkańców. Założono też kilka nowych miast, w tym Gdynię i Stalową Wolę, a kilkanaście wsi otrzymało prawa miejskie, m.in. Krynica, Zakopane. W największych miastach powstały pierwsze zespoły wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Jednak w wielu miasteczkach na południowym wschodzie i wschodzie kraju panowała stagnacja; nadal dominowała tam zabudowa drewniana.

Druga wojna światowa przyniosła wielkie zniszczenia polskich miast – niemal 200 (na obecnym terytorium) zostało zniszczonych co najmniej w 50% (m.in. Warszawa, Wrocław, Gdańsk, Jasło), a wymordowanie Żydów spowodowało znaczny spadek zaludnienia w miastach, zwłaszcza małych, które często zostały zdegradowane do rzędu wsi. W latach powojennych podjęto odbudowę zniszczonych miast, odtwarzając ich dawny układ przestrzenny, zabudowę, w tym liczne zabytki (Warszawa, Gdańsk). Powojenne uprzemysłowienie zaznaczyło się w fizjonomii wielu miast wybudowaniem dużych osiedli mieszkaniowych – zwanych niekiedy „nowymi miastami”, jak Nowa Huta w Krakowie czy Nowe Tychy.

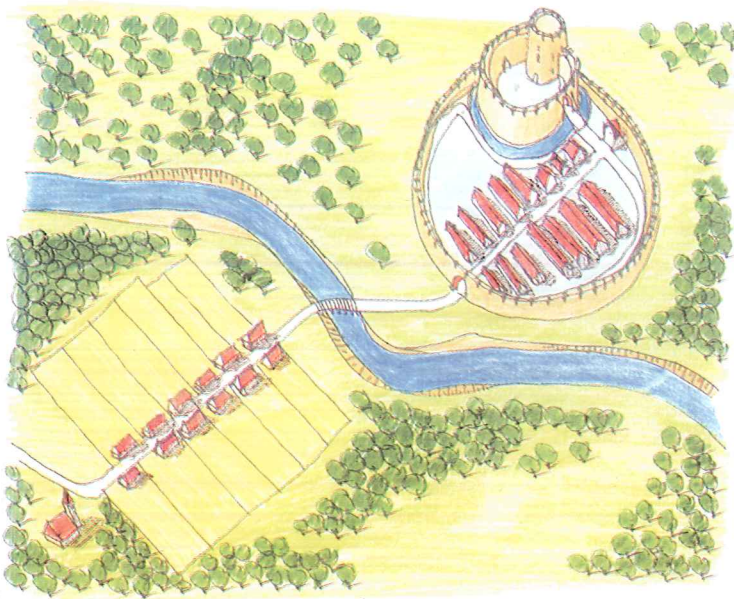
Prawa miejskie przyznano w tym okresie przeszło 200 miejscowościom, ale z czasem 1/4 tych „nowych miast”, przyłączono do sąsiednich, a w 1/5 było to odnowienie lokacji dawnej, czasem nawet XIII-wiecznej (Skala k. Krakowa). Co roku wydawano 4–5 takich decyzji, kreując „nowe miasta”, głównie na Górnym Śląsku i w rejonie Warszawy, a w latach 90. również w centralnej i wschodniej Polsce. W 1995 r. w Polsce było 870 miast; udział ludności miejskiej w zaludnieniu kraju wynosił 62%.

W wyniku ponadtysiącletniego procesu urbanizacji miasta polskie są zróżnicowane pod względem fizjonomicznym. Ośrodki małe i w niewielkim stopniu zmienione pod względem struktury morfologicznej tworzą typ homogeniczny, morfologicznie jednorodny. Są to miasta stare, które pozostały na uboczu XIX- i XX-wiecznej industrializacji, a także ośrodki nowe. Do pierwszej grupy należą więc liczne stare miasteczka, do drugiej – nowe miasta, szybko rosnące w związku z rozwojem przemysłu, turystyki i innych funkcji.

Duże miasta są z reguły poligenetyczne, morfologicznie złożone (heterogeniczne). Ich długi rozwój zaowocował powstaniem dzielnic o różnej zabudowie i odmiennych funkcjach. Na zewnątrz historycznego śródmieścia, mającego zabudowę rozmieszczoną w sieci ulic rozplanowanej przed wiekami, rozciągają się XIX-wieczne dzielnice mieszkaniowe i przemysłowe. Poza nimi znajdują się duże osiedla mieszkaniowe, towarzyszące rozległym niekiedy terenom przemysłowym, obszary zabudowy jednorodzinnej typu willowego lub zagrodowego, a dalej – tereny otwarte (niezabudowane), rolne i leśne. W niektórych miastach występują też inne dzielnice funkcjonalne, np. portowe w miastach nadmorskich (największe w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie), zespoły zabudowy sanatoryjnej w miastach uzdrowiskach (np. Kudowa, Krynica), kościoły i obiekty noclegowe dla pielgrzymów (Częstochowa, Kalwaria Zebrzydowska).

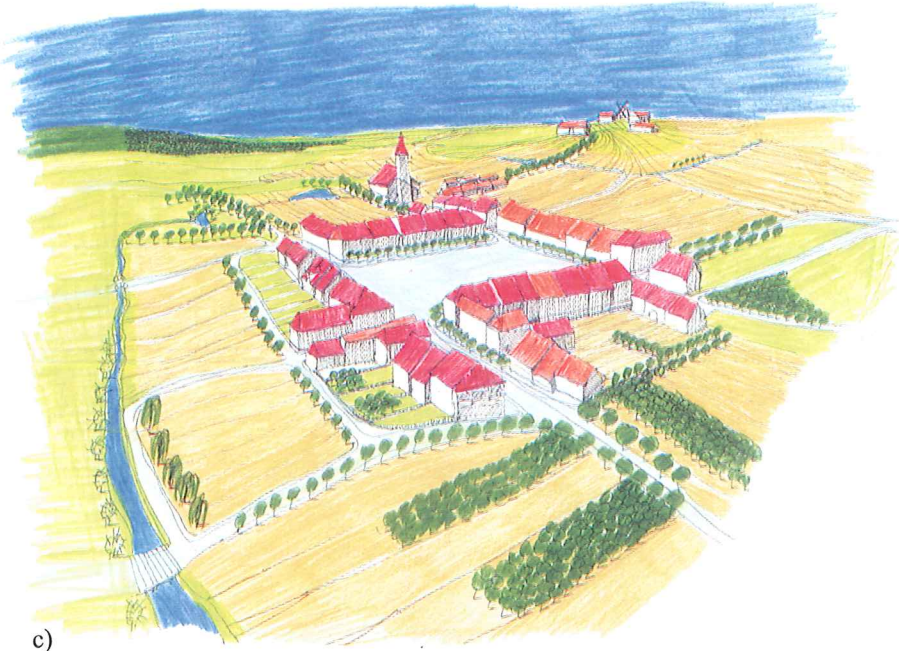


a)

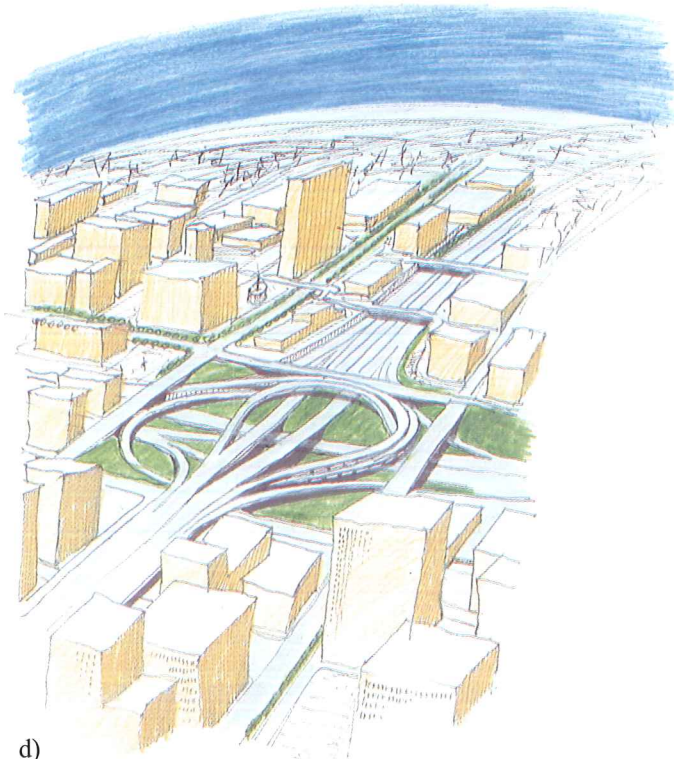


b)

Rys. 1.1. Przykłady rozwoju struktur urbanistycznych: a) przedchrześcijańskie osady śródleśne w dorzeczu Warty (gospodarka leśna i wypalanie lasów pod uprawy rolne), b) gród książęcy, podgrodzie i osada służebna, c) miasto lokacyjne (XIII w.), d) współczesny węzeł komunikacyjny oraz zabudowa w jego polu ciężenia (rys. R.A.)



c)



d)

Poszerzanie terytorium miasta sprawia, iż w jego granice wchodzi niegdyś niezależne jednostki osadnicze (wsie, a nawet miasta). Współczesny Kraków obejmuje np. trzy miasta średniowieczne: Kraków, Kazimierz, Kleparz, założone z końcem XVIII w. miasto Podgórze oraz Nową Hutę, będącą odrębnym miastem w latach 1949-1951. Podobnie złożoną strukturę przestrzenną ma wiele dużych miast Polski, w tym także ośrodki przemysłowe Górnego Śląska.

W Polsce występuje kilka typów miast: przemysłowe, rolnicze, handlowe, transportowe, turystyczne, administracyjne. Miejską sieć osadniczą tworzy 870 jednostek (1997 r.) o różnej liczbie mieszkańców i różnorodnych funkcjach. Najwięcej jest wśród nich miast małych – do 5000 mieszkańców (270; 31%), następnie ośrodków liczących 5–10 000 mieszkańców (181; 21%). Skupiają one oczywiście niewielki odsetek ludności miejskiej kraju – w sumie około 9% (1994 r.). Natomiast w 20 miastach liczących powyżej 200 000 mieszkańców zamieszkuje 46% ludności miejskiej Polski i 22% ogólnej liczby ludności.

Na terenie dawnego zaboru pruskiego, w zachodniej i północnej Polsce, występuje gęstsza sieć miast. Już w XIX w. poziom gospodarki był tu wyższy niż w zaborach rosyjskim i austriackim, gdzie w dodatku wiele małych i słabych ekonomicznie miast zdegradowano do rzędu wsi. Powojenne procesy społeczno-ekonomiczne nie zatarły tych różnic.

Hierarchia miast zależy od ich znaczenia w sieci osadniczej, związanego m.in. z funkcjami centralnymi, z oddziaływaniem na szerszy obszar. Są to wyspecjalizowane usługi w zakresie handlu, oświaty, kultury, finansów, lecznictwa, wybrane gałęzie przemysłu i funkcje administracyjne. Zacieśnianie związków miast z otaczającym obszarem wyraża się przestrzenną ekspansją zabudowy i rosnącą gęstością zaludnienia, powoduje, że luźna dawniej sieć miast tworzy coraz bardziej zwarty system. W Polsce w obrębie tego systemu można wyróżnić sześć poziomów: aglomeracje o znaczeniu ogólnokrajowym i ponadregionalnym, miasta o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym, ośrodki gminne (miejskie i wiejskie) oraz pozostałe wsie.

Celem pełniejszego scharakteryzowania przestrzennego zróżnicowania urbanizacji w Polsce przyjęto miernik syntetyczny oparty na 5 miernikach pomocniczych. Pierwszy miernik – demograficzny – wyraża proporcję między ludnością w wieku produkcyjnym a pozostałą. Najmniejsze wartości wykazuje on w województwach silnie uprzemysłowionych, do których przenosi się ludność z innych części Polski – zwłaszcza z województw wschodnich, dla których miernik ten jest o 1/3 wyższy (warszawskie – 64, białkopodlaskie – 86).

Odsetek ludności rolniczej w ogólnej liczbie czynnych zawodowo (miernik drugi – ekonomiczny – urbanizacji) jest najwyższy także w województwach uprzemysłowionych i zurbanizowanych (warszawskie, łódzkie, katowickie – po 5–6%). Również duże wartości wykazuje on w zachodniej Polsce, gdzie w strukturze agrarnej dominują gospodarstwa większe niż na wschodzie.

Trzeci miernik – gęstość zaludnienia – daje obraz odmienny od poprzednich. Gęsto zaludnione są bowiem województwa południowe oraz pas województw

środkowych, zwięzający się ku północy i kończący się na województwie gdańskim. W województwach z dużymi miastami gęstość zaludnienia przekracza 600 osób na kilometr kwadratowy, podczas gdy w słabiej rozwiniętych, rolniczo-leśnych województwach północno-zachodnich i północno-wschodnich jest dziesięciokrotnie mniejsza (bialskopodlaskie – 58 osób na kilometr kwadratowy, gorzowskie i pilskie – po 60).

Czwarty miernik – udział powierzchni miast o zaludnieniu powyżej 10 000 mieszkańców w ogólnej powierzchni województwa – jest wyższy w południowej Polsce niż w północnej (z wyjątkiem województwa gdańskiego). Miasta takie zajmują połowę województwa łódzkiego, 2/5 katowickiego, 1/4 warszawskiego, podczas gdy w województwach na północnym wschodzie i wschodzie (a także na północnym zachodzie) – poniżej 1/50<sup>2</sup>.

Piąty miernik to liczba lekarzy na 10 000 osób. Większe wartości ma on nie tylko w województwach bardziej zurbanizowanych, lecz także w tych, w których znajdują się duże uczelnie medyczne<sup>3</sup>.

## 1.2. Rozwój miast – zarys przeobrażeń na przykładzie Poznania<sup>4</sup>

Powstanie i rozwój zawdzięcza Poznań strategicznemu położeniu. W IX w. na wyspie nazwanej Ostrów Tumski przy jednej z ważniejszych przepraw przez Wartę istniał gród strażniczy. W połowie X w. został on rozbudowany przez Mieszka I w twierdzę otoczoną wysokimi wałami o konstrukcji drewniano-ziemnej. Oprócz funkcji militarnych pełnił funkcje stołecznej siedziby książęcej i pierwszego polskiego biskupstwa. Najważniejszym i najlepiej ufortyfikowanym elementem kompleksu grodowego na wyspie był właściwy gród w północno-zachodniej części Ostrowa z książęcym palatium i kaplicą. Od wschodu i południowego wschodu przylegało do grodu silnie obwarowane podgrodzie z drewnianą zabudową mieszkalną i monumentalną bryłą przedromańskiej kamiennej katedry, wzniesionej około 968 r. Na południe od wałów obronnych i przecinającej wyspę drogi, na terenie tzw. Zagórza, rozbudowała się co najmniej już w X w. otwarta osada produkcyjna z targowiskiem.

W XI w. lub w pierwszej połowie XII w. powstały osady produkcyjno-handlowe po obu stronach Warty: Śródka na prawym brzegu nieopodal ujścia

---

<sup>2</sup> Dane sprzed reformy administracyjnej w 1999 r.

<sup>3</sup> Postuluje się wprowadzenie szóstego miernika – liczby architektów na 1000 mieszkańców. Przykładowo, w krajach Unii Europejskiej miernik ten wynosi 1, a w Polsce czynnych zawodowo architektów jest mniej niż 10 000. Por. R. Ast, *Architektura w procesie inwestycyjnym. Wybrane aspekty*, Poznań, Wyd. Politechniki Poznańskiej 1997.

<sup>4</sup> Na podstawie opracowania H. Kondzieli w: *Miasta historyczne*, red. W. Kalinowski, Warszawa, Arkady 1986 (hasło: *Poznań*).

Cybiny oraz osada św. Gotarda na lewym brzegu przy ujściu Bogdanki. Aż do czasu nowo lokowanego miasta lewobrzeżnego Śródka pozostała we władaniu księcia, św. Gotard natomiast był własnością biskupa. Osady te swój rozwój zawdzięczały korzystnemu położeniu przy przeprawach przez Wartę oraz znajdującym się tam targom. Wokół miejsc targowych powstawała zabudowa mieszkaniowo-gospodarcza, a na placach wzniesiono kościoły: św. Małgorzaty na Śródcie i św. Gotarda na lewym brzegu. W tym czasie na lewym brzegu znajdowały się jeszcze dwie inne osady. Najdalej na zachód była wysunięta osada św. Marcina, należąca do kapituły poznańskiej, położona przy drodze do Lubusza, z kościołem istniejącym już w połowie XIII w. Na północy przy drodze do Szczecina rozłożyła się osada zgrupowana wokół kościoła św. Wojciecha, ufundowanego w 1222 r. Na prawym brzegu Warty, na wschód od Śródki, powstała osada wokół kościoła i szpitala św. Michała, który wzniesiony przed połową XII w. został przekazany w 1187 r. przez Mieszka Starego zakonowi joannitów. Ten kompleks różnych osad znanych pod wspólną nazwą Poznania utrzymał się i później, a w miarę rozwoju miasta wzrastała liczba przedmieść i samodzielnych jednostek administracyjnych.

Do lat czterdziestych XIII w. najważniejszą rolę odgrywał prawobrzeżny Poznań z ufortyfikowanym grodem na Ostrowie Tumskim i ośrodkiem gospodarczo-handlowym skupionym na Śródcie.

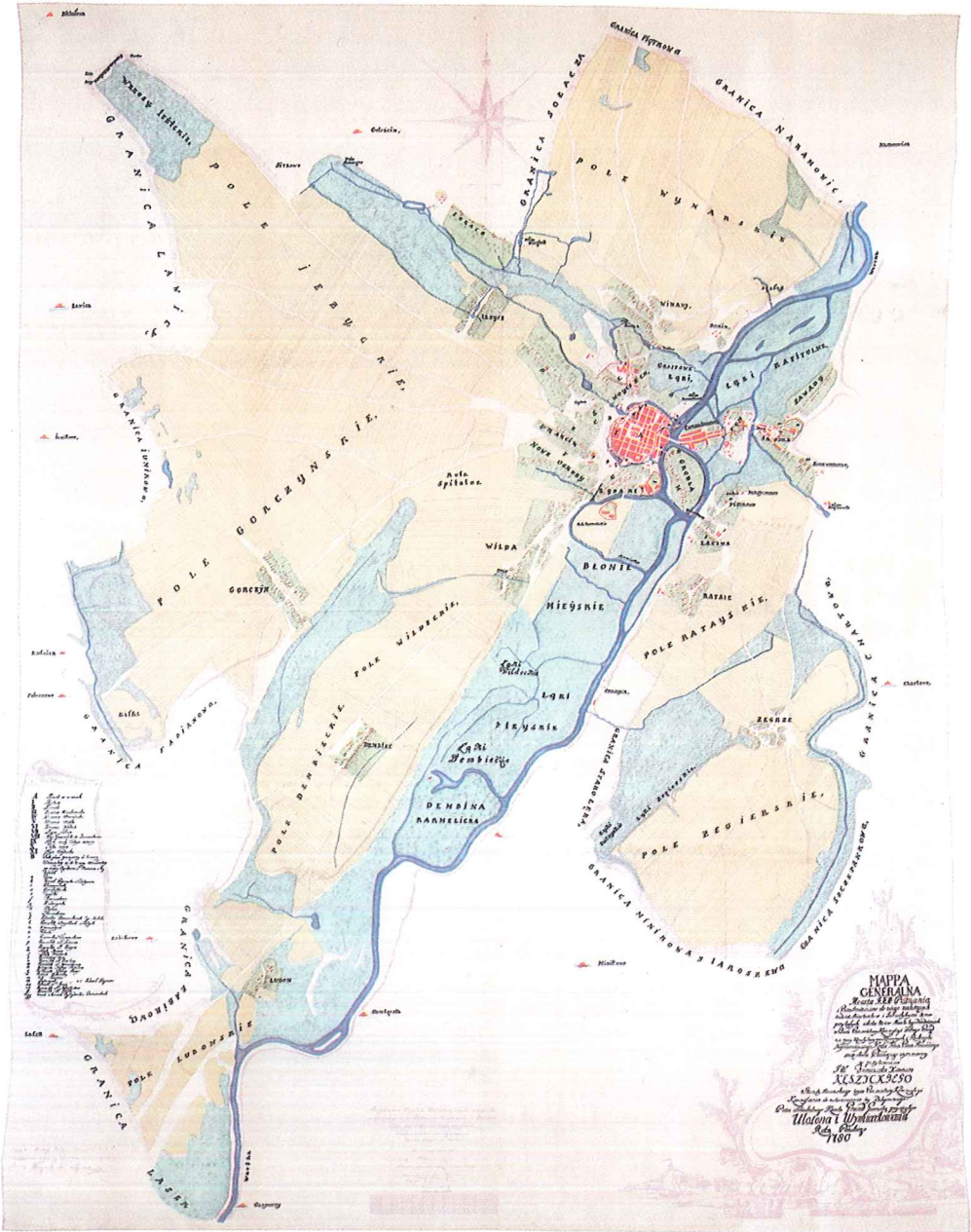
Około połowy XIII w. książę Przemysław I przeniósł do Poznania stolicę Wielkopolski i przystąpił do reorganizacji przestrzennej miasta. Przejęcie od biskupa osady św. Gotarda było początkiem starań księcia o założenie nowego ośrodka miejskiego na lewym brzegu Warty. Przed lokacją miasta książę już w 1252 r. przeprowadził komasację niezbędnych terenów, przejmując od Kościoła część gruntów osad św. Marcina i św. Wojciecha.

Dokument lokacyjny został wydany w 1253 r. przez Przemysława I i Bolesława Pobożnego i zalecał Tomaszowi z Gubina osadzenie miasta na prawie magdeburskim. Rozpoczął się nowy ważny etap w dziejach Poznania. Lokację zakrojono – jak na ówczesne warunki – na wielką skalę. Świadczy o tym m.in. fakt nadania aż 17 okolicznych wsi.

Teren nowego miasta, obejmujący 21 ha<sup>5</sup>, był ograniczony od wschodu Wartą i jej odnogami, a od zachodu zboczem górnej terasy, na której powstał zamek książęcy. Granicę od północy stanowiły: dolina Bogdanki i stawy oraz istniejąca osada św. Gotarda wraz z nowo wzniesionym kościołem Dominikanów (lata 1244-1253), którą włączono w obręb miasta. Jedynie w części południowej nie było żadnych ograniczeń wynikających z układu terenu lub starszego osadnictwa. Miasto wytyczono, opierając się na typowym w średniowieczu układzie prostokątnej sieci ulic z centralnie położonym rynkiem. Obszerny rynek, założony na planie zbliżonym do kwadratu o boku około 141 m, był położony niezupełnie pośrodku nieregularnie zakreślonego, gruszkowatego obszaru miasta. Układ ulic tworzył wokół rynku regularne kwadraty ośmiu bloków przeznaczonych pod zabudowę.

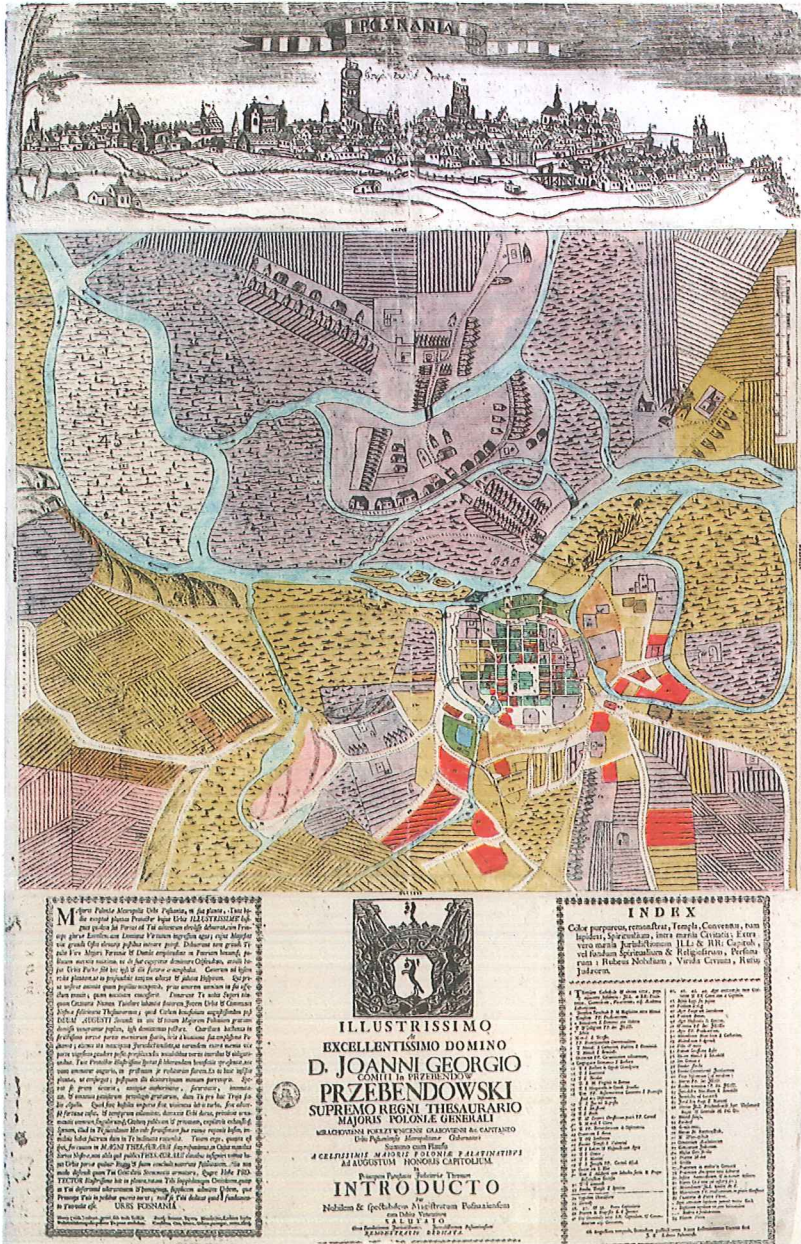
---

<sup>5</sup> Obecnie po prawie 800 latach rozwoju Poznań ma powierzchnię ponad 20 000 ha.

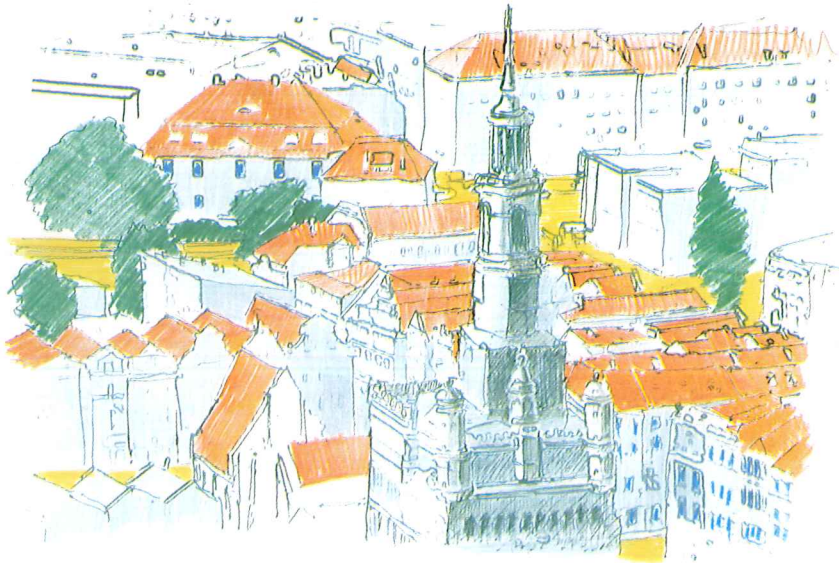


Rys. 1.2. Mapa Poznania (sporządzona w 1780 r.) ukazuje miasto średniowieczne oraz jego region. Obecnie obszar miasta jest większy niż ówczesny region (ze zbiorów Zakładu Teorii i Planowania Przestrzeni Regionów i Miast Instytutu Architektury i Planowania Przestrzennego Politechniki Poznańskiej)





Rys. 1.3. Mapa Poznania z 1728 r. (Przebendowskiego). Panorama oraz plan ukazują specyfikę lokalizacji Poznania lokacyjnego z 1253 r. Bogaty układ hydrologiczny i fizjograficzny nie dotrwał do naszych czasów. Wzgórza zniwelowano, wąwozy zasypano, rzeki uregulowano (ze zbiorów jak na rys. 1.2)



Rys. 1.4. Na pierwszym planie ratusz poznański, dachy kamienic oraz zamek Przemysława i zabudowa socrealistyczna przed placem Wielkopolskim – dawnym stawem (rys. R.A.)

W drugiej połowie XIII w. i w XIV w. zabudowa działek była zapewne drewniana i obejmowała małą przestrzeń skupioną z pewnością wokół rynku. Drewniane były także kramy kupców wznoszone w bloku śródrynkowym, dopiero bowiem w 1386 r. miasto otrzymało przywilej wznoszenia kramów i sukiennic murowanych. W drugiej połowie XIV w. zabudowa zagęszczała się i powstawały pierwsze kamienice murowane. Budowle monumentalne wznoszono z cegły.

Wraz z wytyczaniem miasta zaczęto wznosić (już w 1253 r.) obwarowania, początkowo drewniane, oraz otoczono miasto rowem. Około 1275 r. podjęto budowę murów obronnych z licznymi basztami (około 30), opasanych fosą. W drugiej połowie XIV w. i w pierwszej połowie XV w. w związku z wprowadzeniem broni palnej dotychczasowy system obronny został wzmocniony drugą, zewnętrzną linią murów od strony północnej, zachodniej i południowo-zachodniej. Do miasta prowadziły cztery bramy: Wielka i Wodna od wschodu, Wroniecka od północy, Wrocławska od południa oraz dwie bramki: Ciemna w południowo-wschodniej części obwarowań i Zamkowa w północno-zachodniej.

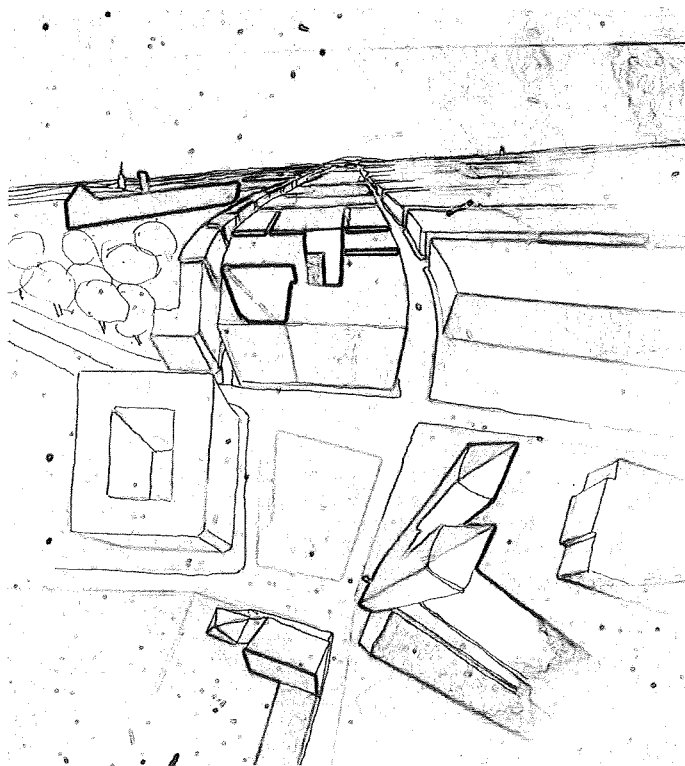
Data wyznaczającą nowy etap w zabudowie miasta średniowiecznego był 1447 r., w którym wielki pożar zniszczył znaczną część zabudowy, m.in. kościół farny św. Marii Magdaleny, odbudowany od podstaw w 1471 r.

Wzniesione po pożarze domy murowane przy rynku i głównych ulicach były zapewne w pierwszym okresie dwutraktowe, później trzytraktowe. Pierwotnie jednorodzinna kamienica patrycjuszowska przy rynku była dwupiętrowa, szczytem zwrócona do placu, przeważnie trzyosiowa o szerokości około 7–8 m i głębokości

około 18–23 m, przykryta dwuspadowym dachem ceramicznym. Niższe kamienice mieszczańskie stały przy bocznych ulicach i były zamieszkiwane przede wszystkim przez rzemieślników.

W XV w. miasto rozrastało się i zaczęło zajmować tereny poza murami obronnymi. W przeciwieństwie do regularnego rozplanowania miasta lokacyjnego, zabudowa przedmieść była nieregularna i żywiłowa. Obok istniejących osad sprzed lokacji powstało wiele nowych.

Do największych inwestycji budowlanych połowy XV w. należała zabudowa i zasiedlenie grobli biegnących między ramionami Warty. Na grobli kapitulnej, łączącej Ostrów Tumski z miastem lewobrzeżnym, powstało Chwaliszewo (z dwoma kościołami i ratuszem), które w 1444 r. uzyskało prawa miejskie. Na Nowej Grobli, ciągnącej się od Bramy Wodnej ku prawobrzeżnym wsiom: Piotrowi i Ratajom, wyrosła rozległa osada, która w 1447 r. otrzymała jurysdykcję miejską, a z czasem stała się jednym z najbogatszych i najludniejszych przedmieść Poznania.



Rys. 1.5. Rynek Bernardyński w Poznaniu krystalizuje przestrzeń w tej części miasta. Wieża kościoła Bernardynów stanowiącą dominantę ulic Garbary – Długa (rys. M. Pawłowski)

W drugiej połowie XV w. miasto lewobrzeżne w obrębie murów przeżywało swój „złoty wiek”. Poznań stał się dużą metropolią handlową środkowej Europy. W drugiej połowie XVI w. i w pierwszej połowie XVII w. był dużym, jak na ówczesne stosunki, zasobnym miastem liczącym około 20 000 mieszkańców.

Ostatecznie jego rozkwit przerwał najazd szwedzki w 1655 r. Podnoszące się z upadku miasto do ponownej ruiny doprowadziła wojna północna.

W XVIII w. Komisja Dobrego Porządku, związana z programem reform ustrojowych w kraju, przyczyniła się do wzrostu gospodarczego i zamożności mieszkańców. Pod kierunkiem Komisji przystąpiono energicznie do uporządkowania i oczyszczenia miasta. Przeprowadzono remont gmachów miejskich, bruków i mostów, a przede wszystkim podjęto na szeroką skalę odbudowę zrujnowanych domów. Efekty tej akcji najlepiej wyrażają liczby: gdy w 1779 r. w Poznaniu w obrębie średniowiecznych murów było zaledwie około 850 budynków, to już po siedmiu latach działalności Komisji w 1787 r. było 1211 domów, a w 1793 r. około 1300. Ludność wzrosła w 1794 r. do około 15 000 mieszkańców.

U schyłku XVIII w. miasto było już odbudowane i wzbogaciło się o kilka klasycystycznych budowli. Wytyczony w połowie XIII w. układ urbanistyczny nie uległ w przestrzeni 550 lat żadnym większym zmianom.



Rys. 1.6. Wieże kościoła Bernardynów i dachy kamienic zbudowane z form architektonicznych (detale), w tle budownictwo modernistyczne osiedla Rataje – jego założeniem był brak detalu (rys. R.A.)

Po drugim rozbiórce Polski w 1793 r. Poznań został wcielony do Prus Południowych. Nastąpił okres, który przyniósł poważne zmiany w układzie urbanistycznym i architektonicznym lewobrzeżnego miasta. Władze pruskie rozpoczęły w 1797 r. burzenie murów obronnych; akcja ta przeciągnęła się do połowy XIX w. Likwidacja murów, przeprowadzona ze względów komunikacyjnych oraz w celu uzyskania terenów pod zabudowę, doprowadziła do zupełnego przekształcenia otoczenia miasta.

W tym okresie Poznań rozrastał się terytorialnie. Już w 1797 r. po ogłoszeniu sekularyzacji dóbr kościelnych w granice miasta zostały włączone odrębne dotąd miasteczka lewobrzeżne podległe jurysdykcji kościelnej i klasztornej: św. Marcin, św. Wojciech i Wenetowo, a w 1800 r. obszary prawobrzeżne: Chwaliszewo, Ostrówek, Śródka i Zawady.

Pożar, który wybuchł w 1803 r. w gęsto zabudowanej dzielnicy żydowskiej w północno-wschodniej części miasta, zniszczył prawie wszystkie istniejące tam domy. W tej sytuacji przeprowadzono regulację, która częściowo zmieniła dawny układ urbanistyczny tej części średniowiecznego Poznania. Oprócz poszerzenia i zmiany sieci ulic wprowadzono nowy układ parcel: szerokich, z niską dwukondygnacyjną zabudową, o kalenicach równoległych do ulicy. Równocześnie po stronie wschodniej średniowiecznego miasta wytyczono przez teren pierwotnych Garbar nową arterię, ścinającą północno-wschodni kraniec obwodu miasta (za klasztorem Dominikanów).

Rozwijające się miasto w drugiej połowie XIX w. szybko wypełniło zabudową siatkę wytyczonych uprzednio ulic. Pas forteczny, który powstał w 1830 r.<sup>6</sup>, ograniczał dalszy rozwój terytorialny i dlatego miasto rosło wzwyż i zacieśniała się zabudowa parcel. Ludność osiedlała się w przyległych do fortyfikacji wsiach, zwłaszcza w Wildzie, Łazarzu i Jeżycach, które prędko się urbanizowały pomimo ostrych zarządzeń ograniczających zabudowę rejonów przyfortecznych.

Przyrost ludności, związany z rozwijającym się przemysłem, spowodował decyzję o zburzeniu na początku XX w. obwarowań pruskich, przede wszystkim po zachodniej stronie Warty (z wyjątkiem Fortu Winiary zwanego Cytadelą) oraz częściowo po stronie wschodniej. Fakt ten umożliwił podjęcie planowych akcji rozbudowy miasta, która w dalszym ciągu była realizowana w kierunku zachodnim. Jednym z najważniejszych w tym okresie przedsięwzięć urbanistycznych było zagospodarowanie dawnych terenów fortecznych według projektu J. Stübgena: został utworzony szeroki pas zieleni z zespołem gmachów publicznych i urzędów usytuowanych w części zachodniej. Po 1900 r. zwiększył się obszar miasta z 947 ha do 3391 ha dzięki włączeniu dawnych wsi: Jeżyce, Wilda, Górczyn, Winiary i Solacz, a także przedmieścia Łazarza. Większość terenów zaczęto zabudowywać przede wszystkim czynszowymi kamienicami. W latach 1907-1910 powstała pierwsza dzielnica willo-

---

<sup>6</sup> W latach 1830-1890 Poznań był twierdzą, co miało niekorzystny wpływ na życie mieszkańców i powodowało poważne utrudnienia (o zmierzchu zamykano bramy, panowały złe warunki higieniczne itp.).

wa na Sołaczu według projektu J. Stübbena. W 1910 r. miasto liczyło 156 000 mieszkańców, a jego intensywny rozwój został przerwany wybuchem pierwszej wojny światowej.



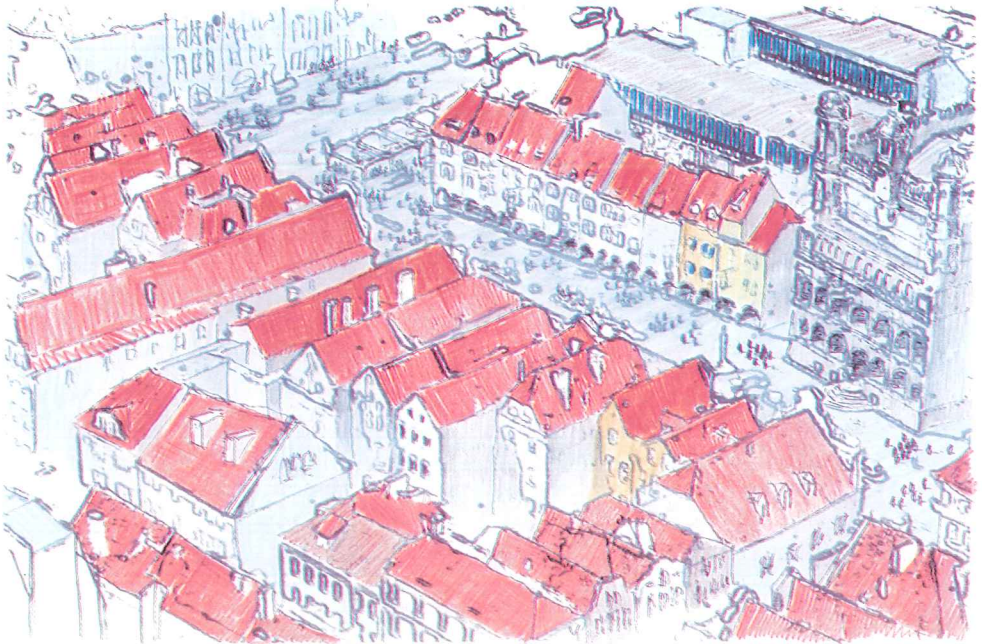
Rys. 1.7. Rynek Jeżycki w Poznaniu wytyczony jako element krystalizujący strukturę urbanistyczną dzielnicy Jeżyce. Budowa nowych dzielnic była możliwa po 1890 r., gdy Poznań przestał być twierdzą

W okresie międzywojennym nastąpił dalszy intensywny rozwój miasta. Po zburzeniu w latach 1921-1925 drugiej linii fortyfikacji do obszaru miasta zostały włączone dalsze nowe dzielnice; obszar Poznania wzrósł do 6700 ha. Rozpoczęto zagospodarowanie wschodnich terenów, prawobrzeżnych. Powierzchnia dzielnic prawobrzeżnych z 8% ogółu terenów miasta osiągnęła w 1925 r. 28%. Lokalizowano tu nowe zakłady przemysłowe, a także jedyną całkowicie od nowa zbudowaną w tym czasie dzielnicę mieszkaniową – Osiedle Warszawskie<sup>7</sup>.

Ważnym czynnikiem wpływającym na rozwój miasta, oprócz przemysłu, były Międzynarodowe Targi Poznańskie. Istotny wpływ na intensyfikację akcji budowlanej na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych miała Powszechna Wystawa

<sup>7</sup> W latach 1931-1935 w Poznaniu powstało 4809 nowych mieszkań: 16 713 izb mieszkalnych w 1375 budynkach mieszkalnych (głównych i bocznych). Przy założeniu 5 osób na mieszkanie daje to przyrost ludności o 24 000. W Gdyni w tym samym czasie wybudowano tylko 751 nowych budynków mieszkalnych. Por. B. Wietrzychowski, Jak rozbudowywał się Poznań w latach 1931-1935, w: *Kronika miasta Poznania*, red. Z. Zaleski, Poznań, wydano nakładem Zarządu Stołecznego Miasta Poznania 1936.

Krajowa. Oprócz budownictwa mieszkaniowego rozbudowywano tereny targowe; przybyły też nowe gmachy szkół i instytucji państwowych. W okresie międzywojennym liczba mieszkańców wzrosła do 275 000. W centrum miasta, w dzielnicach zabytkowych nie wprowadzono większych zmian urbanistycznych i architektonicznych. Wyjątek stanowiło przebicie ul. Podgórnjej.



Rys. 1.8. W obszarze Starego Miasta obiekty podlegają nadzorowi konserwatora zabytków, pomimo że w większości są to odbudowane po zniszczeniach wojennych repliki budynków (rys. R.A.)

Ostatnia faza wojny, na początku 1945 r., przyniosła ogromne straty w całym mieście: uszkodzonych lub zniszczonych zostało 55% budynków. Walki o wyzwolenie Poznania trwały około miesiąca, a do najbardziej zniszczonych rejonów należało śródmieście z zabytkowymi dzielnicami. Toteż wszystkie zabytkowe budowle na obszarze miasta były uszkodzone lub zrujnowane (od 2 do 90%), nie licząc kilku obiektów całkowicie rozebranych przez hitlerowskiego okupanta. Największe straty poniosło Stare Miasto; zniszczenia na Starym Rynku objęły 60% zabudowy.



Rys. 1.9. Panorama Poznania z akademików Politechniki Poznańskiej. Miasto rozlokowane na terenach nadwarciańskich. Widoczne etapy rozwoju miasta, opartego na zasadach klasycznych oraz modernistycznych (rys. R.A.)



## 2. RYS HISTORYCZNY PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO

### 2.1. Planowanie regionów<sup>1</sup>

Średniowieczna sieć osadnicza miejska na terenach Europy Środkowej wykazuje znaczną regularność. Miasta rozmieszczone są w wyznaczonych (planowanych) odległościach od siebie, mierzonych czasem dziennego lub półdziennego przejazdu wozów ładownych. Tereny uprawne otaczające miasto stanowią naturalną, funkcjonalnie logiczną strukturę bezpośredniego oddziaływania miasta.

Układ komunikacyjny średniowiecza, który wchłonął dawniej istniejące trakty i przeprawy, został uzupełniony nowymi elementami wyznaczonymi z uwzględnieniem potrzeb sieci osadniczej.

Systemy obronne krajów, składające się z grodów czy miast obronnych, zamków, fortec i fortów rozmieszczanych planowo na terenach nadgranicznych, nie były dziełem przypadku. Rozmieszczenie punktów obrony wynikało ze stosowanego systemu walki i obrony. Inny był system obrony Imperium Rzymskiego, inny średniowiecznych państw Europy Środkowej, inny strzegący wschodnich granic państwa polskiego w XVII w., a inny np. system obronny zachodnich obszarów Imperium Rosyjskiego po rozbiorach Polski. Zawsze jednak były to systemy obronne rozwinięte planowo na znacznych obszarach, uwzględniające zagadnienia militarne na tle warunków społecznych i politycznych na podstawie znajomości warunków terytorialnych i klimatycznych oraz układu osadniczego rozmieszczenia ludności i zagospodarowania terenu ze szczególnym uwzględnieniem układów komunikacyjnych.

Przejawem pewnego rodzaju planowania przestrzennego był niewątpliwie sposób zagospodarowania wielkich posiadłości magnackich. Na przykład, w Polsce w XVII i XVIII w. zakładane były miasta stanowiące własność magnata, tworzone były „klucze”, czyli zespoły majątków ziemskich o kilkustopniowej organizacji hierarchicznej, lokalizowane wsie i zespoły budynków mieszkalnych dla chłopów i pracowników folwarcznych, wytyczany i realizowany układ dróg, wyznaczane obszary do wycięcia i karczowania lasów, typowane obszary pod określoną uprawę

---

<sup>1</sup> Tekst tego podrozdziału wraz z rys. 2.1 przedrukowano z książki L.T. Dąbrowskiego, *Projektowanie regionalne. Regionalne plany zagospodarowania przestrzennego*, Warszawa, PWN 1977, s. 9–11. Przytoczono ten fragment w całości, gdyż autor bardzo trafnie uchwycił najważniejsze fakty z historii planowania regionalnego, a ponadto warto przypomnieć tę wartościową pozycję.

rolną, obszary pastwisk i nieużytków, budowane zespoły stawów rybnych itd. Obszary takie, często o wielkości obecnych województw, stanowiły w kraju enklawy rządzące się swoimi wewnętrznymi prawami i zwyczajami.

Równoległe z przemianami społeczno-kulturalnymi i gospodarczymi zachodzącymi na świecie postępował proces przeobrażania i rozwoju zagospodarowania przestrzennego na podstawie planowania: charakterystycznego dla każdego z okresów, swoiście pojmowanego i odzwierciedlającego epokę. Niewątpliwie duże znaczenie dla rozwoju zagospodarowania przestrzennego w Polsce miały przełomowe okresy przemian: odrodzenie, a dwa wieki później – oświecenie.

W okresie odrodzenia na skutek ożywionego rozwoju rzemiosła, górnictwa, hutnictwa, produkcji włókienniczej, a także oświaty i kultury rozwijają się miasta już istniejące i powstają nowe. Rynki lokalne, a przede wszystkim import i eksport, wymagają rozwoju sieci komunikacyjnej drogowej i wodnej. Miasta leżące w punktach węzłowych tej sieci mają szczególnie korzystne warunki rozwoju.

„Wisła z dopływem stanowi podstawową sieć komunikacyjną i potężne źródło energetyczne dla rozwoju położonych nad nią miast (Kraków, Przemyśl, Sandomierz, Warszawa, Zakroczym itd.). Na drogach wschód–zachód rozmieszczają się miasta wielkich jarmarków: Lublin, Łowicz, Poznań, Wrocław. Kwitną miasta górnicze i kamieniołomy – Pińczów, Wieliczka, Chęciny, Olkusz, miasta zjazdów szlacheckich i sejmików, np. Lublin i Piotrków Trybunalski...

... Pierwszym prawdziwie renesansowym miastem staje się Zamość, którego budowę zaczyna w 1581 r. kanclerz koronny Jan Zamoyski – wnosząc go jako ośrodek swoich olbrzymich dóbr...

... Zamość był jednym z pierwszych dzieł w serii wielkich założeń latyfundialnych, zwłaszcza kresowych, w rodzaju Tomaszowa Lubelskiego, Brodów i Stanisławowa<sup>2</sup>.

W drugim przełomowym okresie, w czasach oświecenia w Polsce (1777-1790)<sup>3</sup> i w ciągu następnych kilku dziesiątków lat w Księstwie Warszawskim i Królestwie Polskim działalność prowadzona przez najświetniejsze umysły tej epoki przynosi nowe znaczne rezultaty w zagospodarowaniu przestrzennym kraju. W okresie tym nastąpił m.in. rozwój sieci osadniczej i rozwój układu komunikacyjnego.

Sieć osadnicza rozwinęła się na podstawie czterech różnorodnych bodźców: powstanie manufaktur, wykorzystanie bogactw naturalnych, szeroko zakrojona akcja porządkowania i rozwoju istniejących miast i osiedli oraz tworzenia prywatnych osiedli rezydencjonalnych.

Manufaktury – wczesnokapitalistyczne przedsiębiorstwa przemysłowe – zakładane były w licznych przypadkach jednocześnie z osiedlami i miały być ich główną funkcją miastotwórczą. Najwybitniejszym przykładem zagospodarowania przestrzennego w Polsce jest planowe założenie okręgu przemysłowego (manufakturowego) w okolicy Grodna przez barona Antoniego Tyzenhauza działającego z upo-

<sup>2</sup> *Odrodzenie w Polsce*. Praca zbiorowa, Warszawa, Wydawnictwa „Sztuka”, s. 18.

<sup>3</sup> Datowanie według *Malej encyklopedii*, Warszawa, PWN 1959, s. 669 (hasło: *Oświecenie*).

ważnienia króla Stanisława Augusta Poniatowskiego. Tyzenhaus zaplanował i zrealizował całą sieć osad z manufakturami produkującymi przeważnie towary luksusowe: jedwab, galanterię, koronki, karty do gry i inne. Zakładał młyny i garbarnie. Osiedla łączył siecią dróg. Akcja Tyzenhausa upadła na skutek działania wielu skomplikowanych przyczyn gospodarczych, społecznych i politycznych i może być nawet przykładem nierealnego, błędnego planowania – ale jednak niewątpliwie była akcją planowaną, opartą na współdziałaniu planowania gospodarczego i przestrzennego.

Prócz Tyzenhausa twórcami nowych miast i osad przemysłowych z manufakturami byli przedstawiciele możnych rodów magnackich: Poniatowskich (np. Stanisław – bratanek króla), Potockich, Branickich, Czartoryskich i innych.

Wybitny przedstawiciel nauki okresu oświecenia – Stanisław Staszic (1755-1826) opracowując mapy geologiczne i badając bogactwa naturalne (np. dzieło *O ziemiorództwie Karpatów*), przyczynia się do planowego rozwoju kopalń, hut i fabryk. Na podstawie planowanych inwestycji ożywia się działalność i znaczenie gospodarcze tzw. zagłębia staropolskiego w rejonie Kielc i Radomia.

Dziełem oświecenia w Polsce były również Komisje Dobrego Porządku, których celem było dźwiganie miast na wyższy poziom. Komisje te, działające w poszczególnych województwach, przez spowodowanie uporządkowania i rozwoju licznych miast przyczyniły się do podniesienia urbanizacji. Określić to możemy planową działalnością zagospodarowania regionów i kraju. Komisje te powstawały w 1765 r., a działalnością swoją przygotowały społeczeństwo polskie do reform przeprowadzonych na Sejmie Czteroletnim (1788-1792), który m.in. nadał specjalne prawa miastom królewskim i uchwalił *Zasady prawa o miastach*. W okresie tym zakładane były również liczne miasta prywatne rezydencjonalne – bądź jako nowe jednostki osadnicze, bądź przebudowane i rozbudowane istniejące miasta i osiedla. Powstało około 80 takich miast, co należy uznać za działalność o znaczeniu regionalnym i krajowym.

Jak wyżej wspomniano, ważnym osiągnięciem oświecenia w Polsce był świądomie planowany w skali krajowej i regionalnej – zrealizowany rozwój sieci komunikacyjnej drogowej i wodnej, umożliwiającej i ułatwiającej handlowe kontakty Polski z zagranicą i wymianę towarową wewnątrz kraju. Powołana Komisja Skarbową miała za zadanie m.in. budowę i utrzymanie traktów handlowych. Trakty te łączyły wschodnie obszary kraju z zachodnimi oraz południowe z północnymi, a więc utrwały i wzmacniały „odwieczne” kierunki tranzytowe. Również ważne znaczenie o zasięgu regionalnym miało zbudowanie nowych dróg na terenach słabo zaludnionych w celu pobudzenia ich rozwoju gospodarczego i osadnictwa. Do takich dróg należy np. droga pińsko-słonimska i pińsko-wołyńska.

W okresie tym przejawia się zrozumienie wartości dróg wodnych. W latach 1765-1768 hetman Michał Ogiński buduje na własny koszt kanał Ogińskiego, długości 56 km, łączący Niemen z Dnieprem, a więc Morze Czarne z Bałtykiem. W latach 1775-1783 zbudowano tzw. Kanał Królewski długości 80 km między Muchawcem, dopływem Bugu, a Piłą – dopływem Prypeci. Kanał Bydgoski dłu-

gości 27 km, łączący Wisłę z Odrą przez Brdę i Noteć, zbudował rząd pruski po pierwszym rozbiórce Polski w latach 1772-1774<sup>4</sup>.

Podane przykłady mają dowieść, że od tysiącleci prowadzone zagospodarowanie krajów niewątpliwie było oparte na swoiście rozumianym planowaniu. W miarę wzrostu liczby ludności, wzrostu urbanizacji, rozwoju techniki, zachodzących przemian gospodarczych, społecznych i politycznych zagospodarowanie przestrzenne krajów intensyfikuje się, a wówczas zaczynają występować zarówno dodatnie, jak i ujemne skutki zagospodarowania – czasem tak drastyczne, że doprowadzające do całkowitej dewastacji wartości naturalnych i w efekcie szkodliwe. Zjawiska takie zaczynają występować równoległe ze wzrostem uprzemysłowienia. Obserwuje się nieopanowany wyrąb lasów powodujący wyjałowienie gleb i zachwianie równowagi bilansu wodnego, zatrucie gleby, powietrza i wody szkodliwymi odpadami produkcji przemysłowej, wielkie trudności komunikacyjne w przewozie ludzi i towarów, postępujące pogorszenie warunków zdrowotnych w miastach, niektórych uzdrowiskach, osiedlach przemysłowych, a nawet na terenach wiejskich i wiele innych ujemnych zjawisk stanowiących poważne zagrożenie dla człowieka.

W listopadzie 1918 r. Polska odzyskała niepodległość po trwającej blisko półtora wieku niewoli. Obszary każdego z trzech zaborów podlegały odrębnym przepisom prawnobudowlanym, były inaczej zagospodarowane, inne pod względem politycznym, kulturalnym i gospodarczym. Spowodowało to różnice nie tylko w zabudowie, w sieci komunikacyjnej, wyposażeniu w kanalizację, wodociągi, elektryczność i gaz – ale również w poziomie cywilizacyjnym i kulturalnym ludności, a nawet jej różnice obyczajowe i psychiczne.

Wytworzenie jednego organizmu państwowego z trzech tak różniących się między sobą części było niewątpliwie zadaniem bardzo trudnym. Między innymi wymagało podjęcia licznych decyzji w dziedzinie planowania przestrzennego w skali kraju i regionów. Do takich decyzji należał np. podział administracyjny Polski na województwa, powiaty i gminy, podział kraju na dyrekcje kolejowe, okręgi energetyczne, dyrekcje drogowe. Decyzje takie musiały być podjęte natychmiast, niezależnie od złożoności zadania.

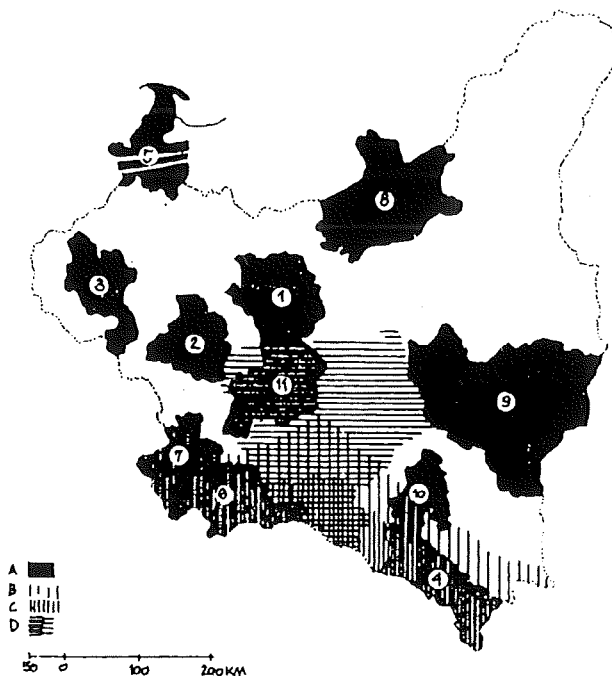
Od pierwszych lat niepodległości przez dwudziestolecie międzywojenne usiłowano zatrzeć różnice między obszarami byłych zaborów, intensyfikując gospodarczo okręgi najbardziej zacofane i słabo rozwinięte. Towarzyszyło temu eksploatowanie – a więc i dalsze rozwijanie okręgów kraju o rozwiniętym przemyśle, dobrze postawionym rolnictwie, silniej rozwiniętej sieci komunikacyjnej i energetycznej.

W okresie międzywojennym powstało i rozwinęło się w Polsce współczesne regionalne planowanie przestrzenne, które dało konkretne rezultaty w postaci realizacji niektórych, ważnych dla gospodarki kraju projektów i ustaleń planów regionalnych, a nawet pierwszego w naszych dziejach planu krajowego. Jako pierwsze, pionierskie prace, zaliczane do planowania regionalnego w Polsce, wymienia się plan Podhala, którego inicjatorem był architekt Karol Stryjeński (1887-1932), oraz plan rozwoju

---

<sup>4</sup> W. Czarniecki, *Planowanie miast i osiedli*, t. 1, Warszawa, PWN 1965, s. 144.

Zakopanego na terenach Witów–Bukowina opracowany przez arch. Jana Chmielewskiego. Prace te były wykonane w latach dwudziestych okresu międzywojennego. Według K. Dziewońskiego, w Polsce idea planowania regionalnego pojawiła się w latach 1928–1929 równoległe w dwóch środowiskach – Warszawy i Krakowa<sup>5</sup>.



Rys. 2.1. Tereny objęte planowaniem regionalnym w Polsce w 1938 r.: A – okręgi regionalnych planów zabudowania: 1 – warszawski, 2 – łódzki, 3 – poznański, 4 – tereny górzyste woj. stanisławowskiego, 5 – północna część woj. pomorskiego, 6 – krakowski, 7 – zagłębia górniczo-hutnicznego, 8 – białostocki, 9 – Wołyń, 10 – łwowski, 11 – kielecko-radomski; B – przybliżona granica studiów ogólnych; C – przybliżona granica studiów szczegółowych (C i B – objęte planowaniem regionalnym Związku Ziemi Górskich); D – przybliżona granica studiów centralnego okręgu przemysłowego

W Warszawie zespół autorski opracowujący plan zabudowania stolicy analizując problemy miasta, doszedł do przekonania, że nie można ich rozwiązać, ograniczając obszar planu do granic administracyjnych. Liczne zagadnienia, jak np. komunikacja zewnętrzna, zatrudnienie związane z dojazdami z okolic podmiejskich, tereny wypoczynkowe, żywicielskie i inne, muszą być rozpatrzone na obszarze znacznie szerszym, który nazwano regionem warszawskim.

W Krakowie zainteresowania pionierskiej grupy planistów regionalnych skupiły się nad studiami naukowymi, które by umożliwiły prace projektowe nad wszechstronnym rozwojem regionu.

<sup>5</sup> K. Dziewoński, *Rozwój planowania regionalnego w Polsce*, wydawnictwo Towarzystwa Urbanistów Polskich na I krajowy przegląd planów regionalnych, z. 3, Warszawa, 1966, s. 1.

Liczba specjalistów zainteresowanych planowaniem regionalnym szybko wzrosła. Skupili się wśród nich najliczniej architekci-urbanisci, ale również od początku zaznaczał się udział ekonomistów i geografów, reprezentowane były i inne dyscypliny wiedzy, a także działacze społeczni. Grupa ludzi należąca do takich organizacji, jak Towarzystwo Urbanistów Polskich (TUP – powstałe w 1923 r.), Stowarzyszenie Architektów Polskich, najbardziej postępowych zespołów architektów „Praesens” i „U” pilnie śledziła postępy planowania regionalnego w aktywnych gospodarczo krajach Europy i w Stanach Zjednoczonych i w sposób krytyczny przeniosła tamte doświadczenia na teren Polski, włączając własny wkład koncepcyjny w rozwój tej nowej dziedziny wiedzy.

W latach trzydziestych powstają pierwsze w Polsce placówki (biura lub komisje) zorganizowane w celu opracowania planów regionalnych:

w 1930 r. – Planu Regionalnego Warszawy;

w 1931 r. – Planu Regionalnego Łodzi;

w 1931 r. – Planu Wybrzeża Morskiego;

w 1932 r. – Planu Regionalnego Poznania;

w 1933 r. – Planu Zagłębia Górniczo-Hutniczego.

Oprócz tych placówek powołanych przez władze administracyjne z inicjatywy społecznej, powstały w 1934 r. Biura Planów Regionalnych Podhala i Beskidu Zachodniego oraz Huculszczyzny.

Wszystkie te instytucje miały bardzo ograniczoną działalność, szczególnie pod względem egzekwowania (realizowania) opracowywanych planów ze względu na brak odpowiednich podstaw prawnych. Obowiązywało bowiem rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli, które przewidywało wprawdzie sporządzanie tzw. „wspólnych planów zabudowania dla dwu lub więcej osiedli”, ale zatwierdzeniu podlegały jedynie „linie regulacyjne” (oddzielające tereny o różnym przeznaczeniu od ulic) i „linie zabudowy” (przed które nie wolno było wysuwać wznoszonych budynków). Prawo budowlane z 1928 r. ujednoliciło na terenie kraju poprzednie przepisy, różne dla każdego z byłych zaborów. Stwierdzić trzeba, że było ono na ówczesne czasy wybitnie postępowe, gdyż określało podstawy wywłaszczania i scalania gruntów budowlanych, a przy dokonywaniu parcelacji gruntów na obszarze miasta wymagało przekazania określonego procentu terenów na cele użyteczności publicznej.

## 2.2. Urbanistyka<sup>6</sup>

W drugiej połowie XIX w. – w okresie gwałtownego rozwoju miast oraz rozwoju urbanistyki jako dyscypliny nauki – działali tacy urbanisci, jak Sitte, Wagner,

<sup>6</sup> Na podstawie wykładu. T. Gałęckiego wygłoszonego na studium podyplomowym planowania przestrzennego Wydziału Architektury Politechniki Poznańskiej.

Howard, Garnier. W Holandii, gdzie prawo mieszkaniowe z 1902 r. m.in. zobowiązywało każde miasto o 10 000 mieszkańców (i więcej) do sporządzania projektów określających jego przyszły rozwój, na początku XX w. działał Berlage. Usiłował on opracować nowy, bardziej humanitarny kształt miasta, choć odrzucał ideę miasta ogrodu.

Wymaga także odnotowania nazwisko van Eesterena, także Holendra, który jako główny architekt od 1920 r. kierował ogólnym planem rozwoju Amsterdamu. Według niego zadaniem urbanisty jest tworzenie planów na podstawie szerokich badań, przystosowywanie planów do istniejących warunków, a w miarę możliwości do warunków przyszłych. Urbanista nie zakłada sztywnego i ostatecznego systemu, „powinno istnieć żywe i wzajemne powiązanie między ideałem i istniejącą rzeczywistością, między celami i faktami”. Myśl ta była rozwijana także później. Zamiast „sztywnego” planu (*Masterplan*) do rozwoju miasta jest wymagany zmienny program, który uwzględni możliwość zmian w czasie. Zwolennikami takiego myślenia są Candilis, Josich i Woods, którzy dali temu wyraz w projekcie Wolnego Uniwersytetu Berlińskiego.

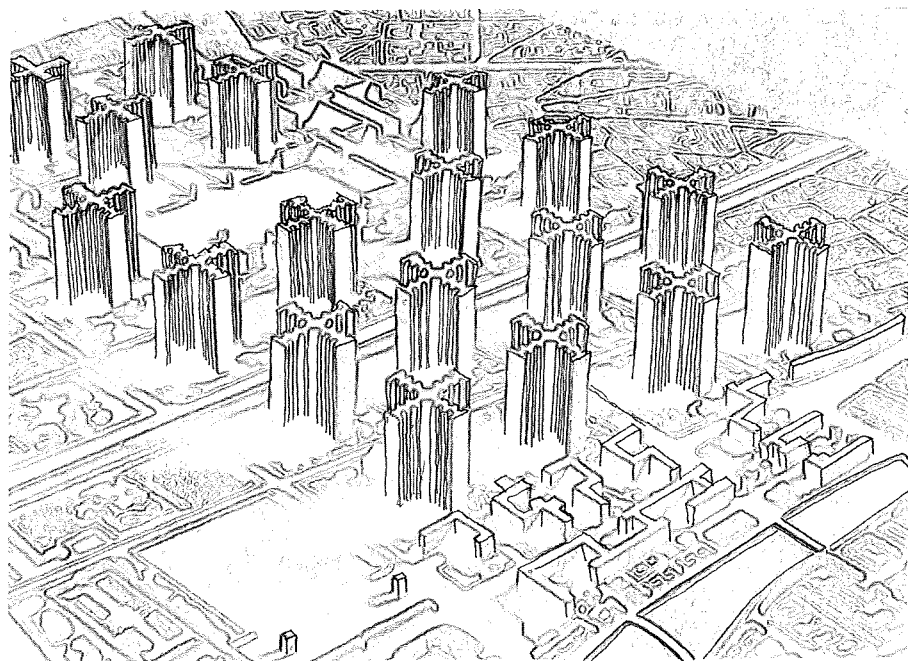
Nie sposób nie wymienić nazwiska niemieckiego urbanisty Stübbena, znacząco zapisanego w kształtowaniu miejskiej przestrzeni Poznania (tereny po pierwszym pasie pofortecznym, osiedle Sołacz i inne).

Ważnym czynnikiem w rozwijaniu teorii i praktyki urbanistyki międzynarodowej były kongresy architektów i urbanistów, w tym szczególnie IV CIAM (*Congres Internacionalle d'Architecture Moderne*), który odbył się w 1933 r., a jego efektem jest Karta Ateńska. Jest to praca Le Corbusiera stanowiąca podsumowanie kongresu (opublikowana anonimowo w 1942 r.). W tworzeniu zasad i hipotez zawartych w Karcie brały udział różnorakie grupy urbanistów z 16 krajów, w tym także z Polski (np. Brukalska, Syrkus, Chmielewski). Dokument ten należy rozpatrywać w kontekście ówczesnej wiedzy o planowaniu przestrzennym. W tamtym czasie Karta ta spełniła swoje zadanie. Na podstawie analizy 33 miast wskazano społeczne skutki chaosu wielkich miast – podkreślono konieczność uwzględnienia w planach zagospodarowania przestrzennego zasad dobrze rozumianego funkcjonalizmu. Wpływy Karty Ateńskiej na planowanie przestrzenne w Polsce sięgają lat siedemdziesiątych, choć już wcześniej podniosły się głosy krytyki.

Sytuacja Polski pod koniec XIX w., a więc w początkowym okresie rozwoju współczesnej myśli urbanistycznej, sprawiła, że polska urbanistyka rozwijała się różnie w poszczególnych zaborach. Pierwszy podręcznik planowania miast (wydany w 1908 r.) był dziełem lekarza – J. Polaka. Lekarzem był także Dobrzyński. Stał się on aktywnym propagatorem idei miast ogrodów. Był bliskim współpracownikiem Howarda. Drexler, absolwent Politechniki Lwowskiej, prowadził studia nad rozwojem sieci ulicznej Lwowa i regulacją zabudowy miasteczek małopolskich. W 1913 r. objął on na Politechnice Lwowskiej wykłady z budowy miast. Absolwentem tej uczelni był m.in. Feliński, autor podręcznika *Budowa miast* z 1916 r., a także Tolwiński, Rakowicz, Bell, Świerczyński – późniejsi architekci i urbaniści

II Rzeczypospolitej. Studiowali oni w Niemczech i Austrii, gdzie głównie dzięki działalności Stübbera budowa miast była przedmiotem wykładów.

Pierwszej okazji do konfrontacji różnych kierunków w planowaniu miast na ziemiach polskich dostarczył konkurs na plan Krakowa (1910 r.). W nagrodzonych pracach można było zaobserwować wpływy i tendencje funkcjonalnej szkoły niemieckiej, romantyczne Sittego, formalizm École des Beaux-Arts i elementy angielskiego miasta ogrodu. Przykład Krakowa stanowił impuls do podobnych inicjatyw w innych miastach na ziemiach polskich. W Krakowie działał wychowanek Stübbera – Rakowicz. W Warszawie czołowym urbanistą stał się Tolwiński, którego w 1915 r. powołano na stanowisko profesora Katedry Budowy Miast.

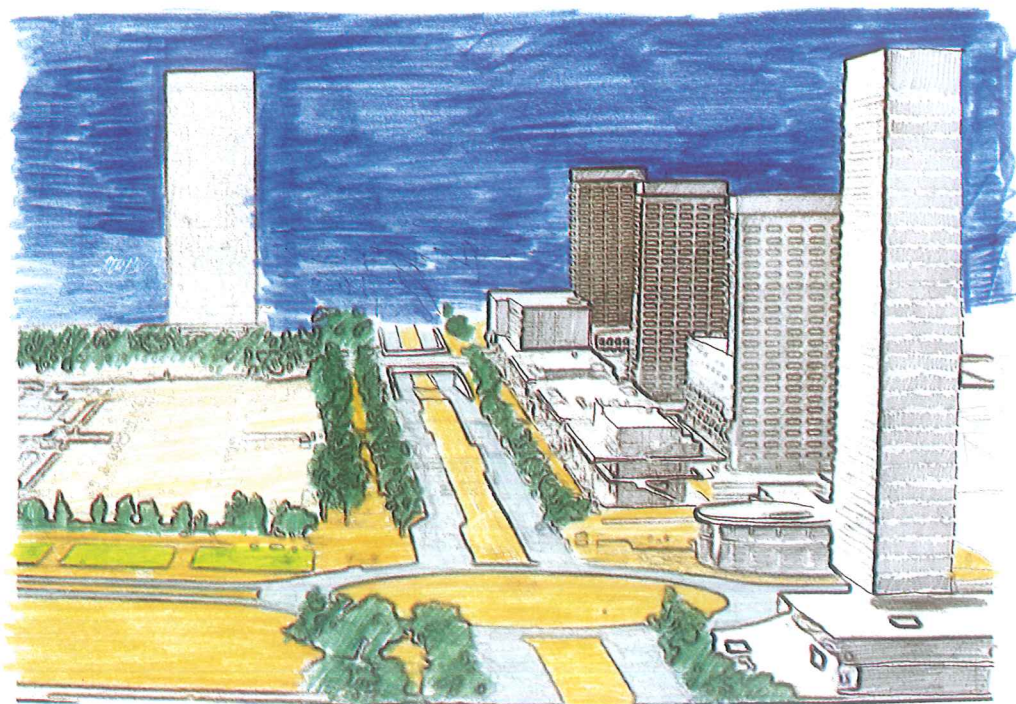


Rys. 2.2. Plan Voisin dla Paryża. Tak Le Corbusier wyobrażał sobie nowoczesny Paryż. Należało jedynie wyburzyć historyczne centrum i w tym miejscu wybudować wieżowce. Pomysł nie został zrealizowany w Paryżu, jednak wiele miast uległo przeobrażeniu w tak gwałtowny sposób (rys. R.A. na podstawie fotografii)

Z czasem pojęcie „budowa miasta” rozszerzało się. Drexler wśród biorących udział w budowie miast wymieniał lekarzy, geografów, ekonomistów, historyków i inżynierów wielu specjalności. Feliński wysuwał na czoło problem przestrzeni jako zasadniczy element kompozycyjny budowy miast. Sosnowski, związany ze środowiskiem lwowskim, syn znanego geografa, przejął od ojca zrozumienie dla spraw w skali wielkoprzestrzennej.



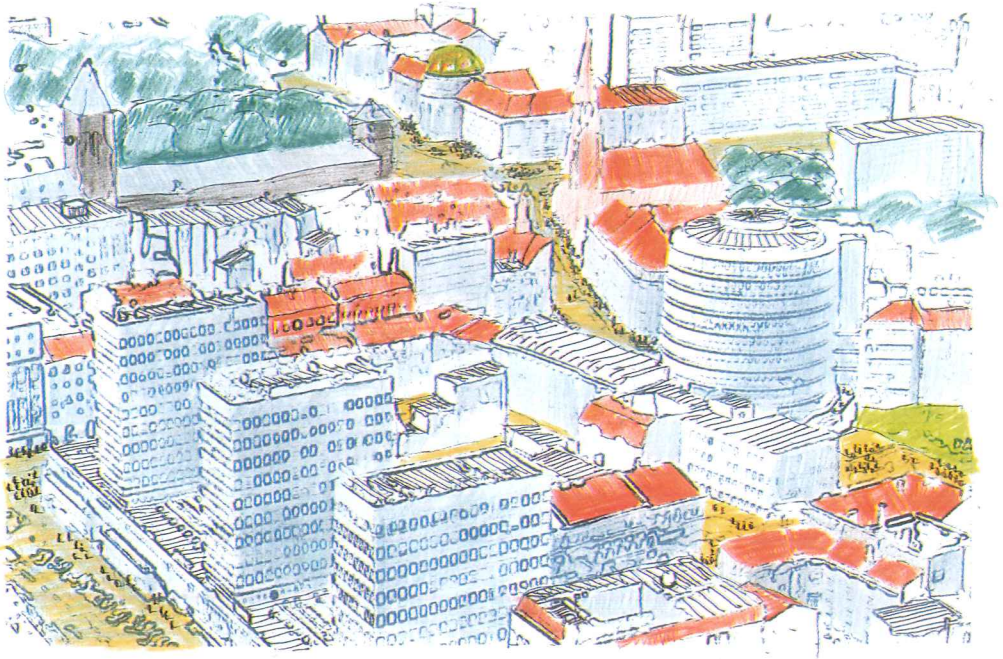
W 1913 r. w wyniku inkorporacji przyległych terenów i zniesienia ograniczeń fortecznych pojawiła się nazwa „Wielka Warszawa”. Wykonania szkicowego planu regulacyjnego rozbudowy miasta podjęło się Warszawskie Koło Architektów. Jednym z naczelných postulatów było przywrócenie Wiśle dawnego znaczenia. Mimo pewnych tendencji formalistycznych plan ten był na wskroś funkcjonalny. Zaprojektowano układ zieleni w formie klinów wchodzących do centrum z peryferii. Celem tego rozwiązania była nie tylko higiena, lecz także ukierunkowanie rozwoju miasta w układzie promienistym. Plan Koła Architektów stanowił duży krok naprzód w stosunku do konkursu krakowskiego, a to dzięki zespołowemu charakterowi prac i daleko posuniętej kompleksowości studiów.



Rys. 2.3. Rysunek makiety Ściany Wschodniej w Warszawie. W tym miejscu przed 1945 r. była szczelna zabudowa kamienicami (rys. R.A.)

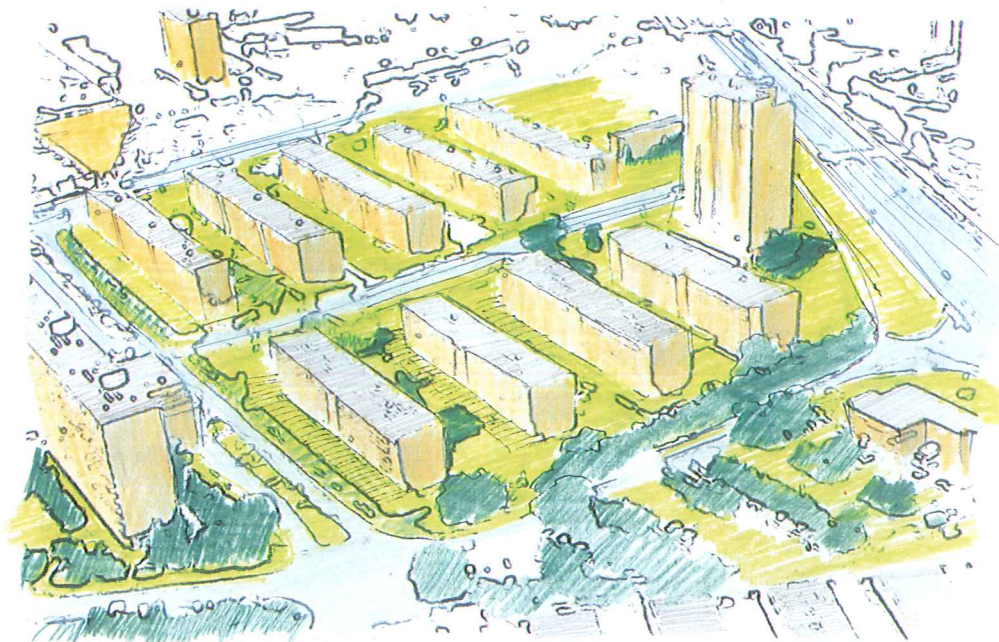
Lata dwudzieste i trzydzieste przynoszą rozwój planowania przestrzennego – zarówno jego podstaw teoretycznych, jak i praktycznych. Znowelizowane prawo budowlane (1928 r.) stawia wymóg wykonywania planów zabudowy wszystkich miast i uzdrowisk. Powstają biura planowania w wielu miastach polskich (Warszawa – Różański; Poznań – Czarnecki; Gdynia – Filipowski; Wybrzeże – Malisz i inni).

W Poznaniu Czarnecki i Wodziczko planują kliny zieleni w nawiązaniu do warunków fizjograficznych doliny Warty i strumieni Bogdanka i Cybina, co daje optymalne warunki rozwoju zieleni. Bodźcem do podjęcia problemu planowania rozwoju miasta stała się wspomniana wyżej Karta Ateńska. Adaptacji sformułowanych w Karcie zasad dokonali Chmielewski i Syrkus w pionierskiej pracy *Warszawa funkcjonalna* (1933-1935). Pracą tą otwarto świetną kartę urbanistyki polskiej, przerwana przez wybuch drugiej wojny światowej. Mimo wojny w Warszawie w trudnych warunkach konspiracji trwały prace nad odbudową i rozbudową Warszawy.

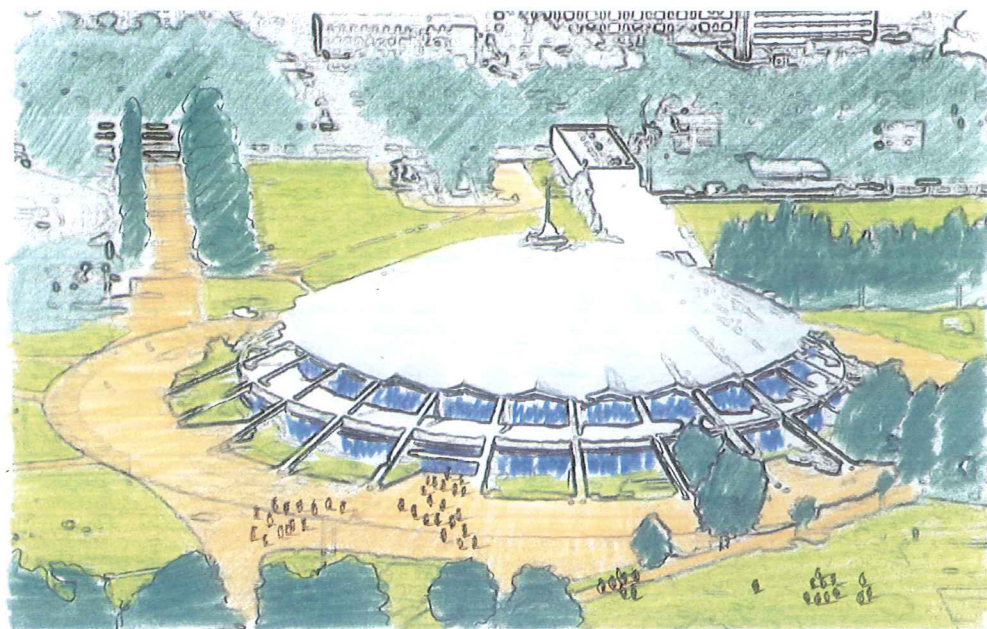


Rys. 2.4. Architektura modernistyczna zrywa z estetyką zabudowy mieszczańskiej. Budynki „Alfy” i „Okraglaka” powstały w latach 60., kamienice w końcu XIX wieku, zamek pociarski, opera, park po zlikwidowaniu fortyfikacji pruskich po 1890 r. (rys. R.A.)

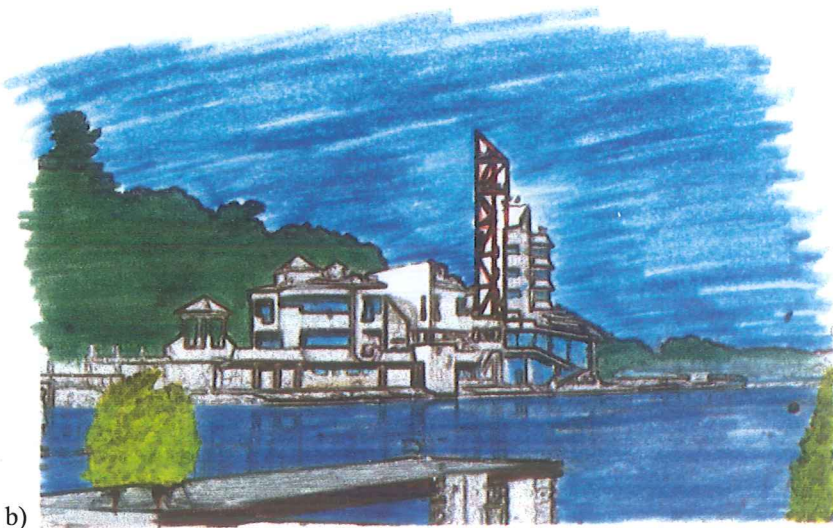
Architekci polscy, którzy znaleźli się w Wielkiej Brytanii, doprowadzili do utworzenia w 1942 r. Polskiej Szkoły Architektury przy Uniwersytecie w Liverpoolu. Problemami planowania przestrzennego zajmował się urbanista z Poznania architekt Czarnecki. Wielu absolwentów tej uczelni odniosło duże sukcesy w urbanistyce na terenie Wielkiej Brytanii i innych krajów, np. Śmigielski przy opracowywaniu planu miasta Leicester (*Leicester traffic plan*).



Rys. 2.5. Karta Ateńska wprowadziła zasady urbanistyki modernistycznej jako negatyw kwartałów zabudowanych kamienicami. Płaski dach, okna pasmowe, brak ornamentu, budynek na słupach, na wolnej działce to wyznaczniki modernizmu (rys. R.A.)



Rys. 2.6. Budynek poznańskiej „Areny” stanowi silną dominantę urbanistyczną i jest atrakcyjną formą architektoniczną (rys. R.A.)



Rys. 2.7. Sztuczne jezioro Malta zostało włączone w zespół klinów zielonych Poznania. Atrakcyjna lokalizacja przyciąga inwestorów, co sprzyja rozwojowi: a) widok z kopca Tysiąclecia, b) budynek toru regatowego i trybuny (arch. M. Mikula; rys. R.A.)

W Stanach Zjednoczonych urbanistykę drugiej połowy XX w. kształtowali architekci i planiści, często emigranci z Europy, tacy jak: Gropius, Giedion, van der Rohe, Sert, Wagner i inni. W ramach programu zwanego *Greenbelt towns* próbowano rozwiązać problem mieszkaniowy, rozwijając ideę miasta ogrodu (Radburn). Pojawiło się znane i stosowane także w urbanistyce polskiej pojęcie „jednostki sąsiedzkiej”. Wprowadzono także zasadę bezpieczeństwa ruchu pieszego oraz rozbudowę sieci infrastruktury społecznej.

Idea zrealizowana w Radburn powędrowała daleko, do Vällingby (Szwecja), nowego miasta satelity Sztokholmu, zaprojektowanego przez Markeliusa. Przykład ten był rozwijany na dużą skalę w urbanistyce szwedzkiej. Innym interesującym doświadczeniem krajów skandynawskich jest miasto ogród Tapiola w pobliżu Helsinek.

Okres powojenny w Polsce przyniósł przeobrażenia polityczne i gospodarcze. Wydawałoby się, że wprowadzenie gospodarki planowej podniesie rangę planowania przestrzennego. Lata 1945-1950 cechował entuzjazm powojennej odbudowy miast polskich. Działali głównie przedwojenni urbaniści, którzy przeżyli zawieruchę wojenną. Dołączyli do nich „młodzi”, m.in. Wejchert, Adamczewski (Nowe Tychy), w Krakowie Ptaszycka, w Szczecinie Zaremba, do Poznania wrócił Czarnecki. Jednak negatywne skutki zmian systemowych nie dały długo na siebie czekać. Środowisko planistów polskich powoli było odcinane od środowisk europejskich. Jednak polscy urbaniści nie w pełni ulegli naciskom systemu. Uparcie starali się wzbogacić swoją wiedzę informacjami z „wolnego świata” i wykorzystywać je na tyle, na ile pozwalała zuniformizowana rzeczywistość.

### 3. PRZEOBRAŻENIA PRZESTRZENNE W LATACH 1950-1995

#### 3.1. W skali wielkoprzestrzennej<sup>1</sup>

Na podstawie układów w Jałcie w wyniku drugiej wojny światowej nastąpiło przestrzenne przesunięcie Polski na zachód. Wymagało to integracji przestrzennej Ziemi Odzyskanych z pozostałymi ziemiami i odbudowy zniszczeń wojennych m.in. dużych miast – Warszawy, Wrocławia, Gdańska, Szczecina, Poznania oraz 0,5 mln zagród wiejskich. W wyniku reformy rolnej z 1944 r. (PKWN) rozparcelowano wśród chłopów, służb folwarcznych i bezrolnych ponad 1,5 mln ha na dawnych terenach, bez Ziemi Odzyskanych. Nacjonalizacja dużego i średniego przemysłu, uspołecznienie banków i handlu ograniczyło własność prywatną w rzemiośle i handlu, kontrolę zasobów czynszowych-mieszkańciowych w miastach.

Zaraz po 1945 r. obowiązywało przedwojenne rozporządzenie Prezydenta RP z 16 lutego 1928 r. w sprawie prawa budowlanego, które obowiązywało do 1958 r.

Zasadniczy wpływ na kształt przestrzenny miast i wsi polskich po 1958 r. miała ustawa o planowaniu przestrzennym. Nadawała ona rangę poszczególnym jednostkom osadniczym i określała ich zadania, perspektywy rozwoju, stosunki demograficzne – wszystkie przejawy życia społeczno-gospodarczego. Podczas prób wprowadzania planów w życie okazywało się, że założenia ustawy różniły się z lokalnymi celami, inicjatywami mieszkańców osiedli oraz planami rodzinnymi. Na przykład, przeznaczenie niektórych jednostek osadniczych do tzw. śmierci technicznej i przesiedlanie mieszkańców do większych jednostek natrafiało na duży opór społeczny i nigdy nie zostało w pełni zrealizowane. Szczegółowe programowanie zadań dla lokalnych rad narodowych, poszczególnych jednostek gospodarczych, grup mieszkańców szybko okazało się chybione i zaczęło hamować rozwój społeczny. Częstokroć plany urbanistyczne zamiast wspomagać inicjatywy lokalne, stały się czynnikiem destrukcyjnym.

---

<sup>1</sup> Na podstawie R. Ast, *Urządzanie struktur siedliskowych. Biomy, domostwa, zielone izby*, Poznań, Wyd. Politechniki Poznańskiej 1991.

Omawiana ustawa była kilkakrotnie nowelizowana, a poprawki miały złagodzić rygorystyczne rozwiązania. W tej sytuacji od połowy lat siedemdziesiątych w planach urbanistycznych wyznaczano jedynie podstawowe kierunki rozwoju struktur osadniczych, nie określano terminowo i ilościowo poszczególnych działań. Pozostawiono te decyzje lokalnym komisjom planowania gospodarczego i architektom wydającym decyzje przestrzenne.

Pracownie planowania regionalnego, istniejące w miastach wojewódzkich przed 1975 r., były w niewielkim stopniu powiązane z jednostkami przygotowującymi plany miejscowe, a otrzymywane stamtąd dane często odbiegały od rzeczywistych uwarunkowań.

W latach sześćdziesiątych zaczęto przygotowywać opracowania fizjograficzne dla dużych miast i powiatów. Wykonywano je centralnie dla wszystkich regionów, miały więc charakter skrótowy. Ich przedmiotem było wyznaczenie terenów przydatnych pod zabudowę, charakterystyka stosunków wodnych, klimatycznych itp. Następnie, z powodu braku struktur opracowujących te zagadnienia korzystano z tzw. opinii fizjograficznych, jeszcze bardziej skróconych. Na podstawie tych wytycznych do końca lat sześćdziesiątych wszystkie jednostki osadnicze miały opracowane plany urbanistyczne w formie: zespołów jednostek osadniczych, planów ogólnych miast i wsi oraz projektów wyznaczania terenów budowlanych na obszarach wsi. Po wprowadzeniu ustawy o ochronie gruntów rolnych rozpoczęto ogólną weryfikację dotychczasowych opracowań pod tym kątem i często likwidowano dotychczasowe lokalizacje terenów budowlanych.

Częste zmiany przepisów prowadziły do nieporozumień i chaosu w wydawaniu decyzji lokalizacyjnych, co w konsekwencji przyczyniło się do kryzysu przestrzennego.

### **3.2. Kryzys przestrzenny miast i obrzeży**

W okresie po drugiej wojnie światowej wyróżnia się dwa takie kryzysy<sup>2</sup>. Pierwszy, sięgający pierwszych lat po wojnie, to tzw. kryzys małych miast, a także lokalnych układów osadniczych, z wsiami włącznie, bo te położone w strefie oddziaływania małych miasteczek na skutek polityki rolnej doznawały wstrząsów nie mniejszych niż miasta. Drugi, będący wynikiem reformy podziału terytorialno-administracyjnego z 1975 r., to tzw. kryzys miasta średniego (powiatowego). Chodzi tu o miasta, które utraciły funkcje administracyjne szczebla średniego, czyli powiatu, a nie otrzymały innych funkcji. Jeśli dodamy, że pewna grupa miast pełniła wyłącznie funkcje administracyjne, to sytuacja swobodnego kryzysu staje się oczywista i zrozumiała.

---

<sup>2</sup> J. Tłoczek, *Miasteczka rolnicze w Wielkopolsce*, Warszawa, Wyd. Budownictwo i Architektura 1952.

Małe miasta, które w okresie międzywojennym pełniły funkcję ośrodków obsługi zaplecza rolniczego, w latach 1945-1989 były niesamodzielne zarówno w dziedzinie ekonomii i kultury, jak i na polu społecznym. Wojna spowodowała znaczny ubytek ich ludności (głównie żydowskiej) oraz poważne zniszczenia zabudowy. W okresie planu trzyletniego pewne ożywienie funkcji tych miast nastąpiło w ramach gospodarki trójsektorowej. Ich znaczenie było oparte głównie na sektorze prywatnym w dziedzinie handlu i rzemiosła. Początek okresu nazwanego kryzysem małych miast przypada na lata planu sześcioletniego. Wtedy to po likwidacji handlu prywatnego deprecjacja zawodów rzemieślniczych stała się faktem. Dla małych miast zaczął się okres zmniejszania się liczby ludności, odpływającej do większych ośrodków w poszukiwaniu pracy. Poprawę sytuacji obserwujemy dopiero w latach 1955 i 1956. W okresie tym nastąpiła zmiana polityki w zakresie form gospodarowania. Nie bez znaczenia była też zmiana polityki rolnej, która przyczyniła się do ożywienia funkcji usługowej i handlowej małych miast (ponownie zwiększyła się rola targów i jarmarków).



Rys. 3.1. Zabudowa jednorodzinna zawierająca klasyczne elementy architektoniczne (rys. R.A.)

Mało zbadanym procesem, który miał znaczący wpływ na rozwój przestrzenny miasta, było „obcięcie” na początku lat siedemdziesiątych terenów miejskich w wyniku zaostrej ustawy o ochronie gruntów rolnych. Historyczne zaplecza miast – przekazane mieszkańcom w formie sadów, ogrodów, „łak rzeźnickich”, „gruntów martwej ręki” i innych, stanowiące naturalne tereny rozwojowe – w trybie administracyjnym odebrano miastom i włączono do obszarów wsi. Dokonano



tego tak radykalnie, że częstokroć granice miast pokrywały się z linią zainwestowania. Niektóre z nich, np. Miejska Górka, straciły 2/3 swojego obszaru. Na podstawie ustawy o ochronie lasów miastom odebrano też lasy komunalne. Spowodowało to „ściśnięcie” miast i konieczność sytuowania nowych obiektów wewnątrz, gdyż wyjście poza nową granicę wymagało akceptacji Ministerstwa Rolnictwa. Niemożność budowania na gruntach klasy I–IV spowodowała niekontynuacyjny rozwój przestrzeny struktury miejskiej. Nowe lokalizacje sytuowano tylko na gruntach klasy V–VI, zostawiając w mieście enklawy rolnicze; tak powstało np. osiedle Antoniny w Lesznie. Wydaje się, że ochrona terenów rolnych na podstawie bonitacji gleb (często nieaktualnej) w strefie podmiejskiej przynosiła w wielu przypadkach wątpliwe korzyści rolnictwu. Wpłynęła natomiast bardzo negatywnie na rozwój przestrzeny miast, szczególnie ich obrzeży.

W ostatnim czterdziestoleciu po zakończeniu drugiej wojny światowej nastąpiły również przemiany w strukturze wewnętrznej miasta. Zmienił się także stosunek ludności do miejsca zamieszkania, nastąpił zanik patriotyzmu lokalnego, społecznikostwa, władze osiedlowe miały mały wpływ na rozwój osiedli.

Sporządzaniem projektów, zatwierdzeniem ich oraz podziałem działek budowlanych w terenie kierowały służby budowlane rad narodowych. Nie zawsze jednak na stanowisku architektów miejskich byli zatrudnieni zawodowi architekci. W wielu wypadkach funkcje te pełnili inżynierowie budowlani, technicy, drogowcy i inni, którzy z powodu braku odpowiedniego wykształcenia dopuszczali do rozwiązań najprostszych, często prymitywnych.

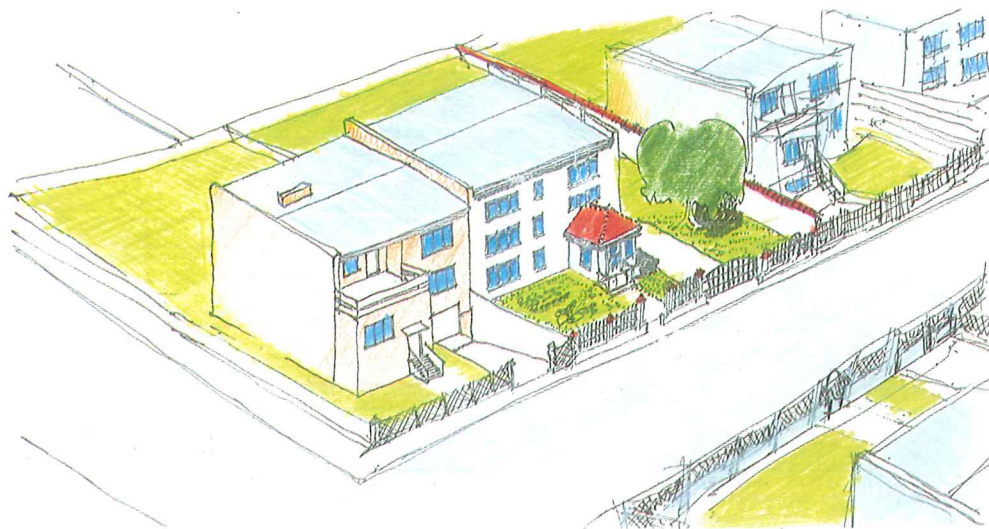
Parcelacja gruntów odbywała się nie jako kontinuum historyczne rozwoju tkanki osadniczej (miasta, osiedla, wsi), w zgodzie z obowiązującym, częstokroć od wieków, stanem własności, lecz na podstawie nowych ustaw sankcjonujących przejmowanie na własność Skarbu Państwa terenów budowlanych przeznaczonych pod zabudowę. Scalenie gruntów uprościło wykonywanie projektu podziału przez geodetę projektanta, lecz w pewnym stopniu naruszyło historyczny ład przestrzeny sieci osadniczej, w szczególności obrzeży miasta, wsi, osady, lasu, jeziora. Czynniki te doprowadziły do rozlania się przestrzeni zurbanizowanej i jej rozproszenia. Na przykład, w strefach podmiejskich rolnicy uzyskiwali w wyniku komasacji grunty komunalne na obszarach zainwestowania miejskiego. Ograniczało to możliwości rozwojowe miast.

Głównym miernikiem wartości terenu na obrzeżu miasta było jego położenie w stosunku do powiązań komunikacyjnych, a szczególnie do przystanków kolejowych czy autobusowych. Przeważająca większość tych terenów była własnością prywatną. W związku z tym w miarę wzrostu popytu na działki budowlane zwiększała się ilość podziałów gruntów i w ten sposób wzdłuż najbardziej dogodnych kierunków komunikacyjnych powstawały nowe wielotysięczne osiedla mieszkaniowe (tzw. zabudowa wstęgowa). Brak odpowiedniej alternatywy projektowej powodował nieplanowany rozwój tych obszarów.

Na podstawie prawa pierwokupu (1962 r.) następował masowy wykup terenów prywatnych przeznaczonych w planach perspektywicznych rad narodowych pod

priorytetową inwestycję. W przypadku odstępstwa od planu lub braku środków inwestycja była wstrzymywana i dużo dogodnych terenów budowlanych było zamrożonych.

Inne tereny były wyłączane uchwałami wojewódzkich rad narodowych spod zabudowy. Właściciele tych parceli byli zobowiązani płacić za nie podatki, a nie mogli ich użytkować w prywatnym celu. Następowaly również tzw. wtórne parcelacje dużych działek (3000–5000 m<sup>2</sup>), których powierzchnie arbitralnie uznano za nieodpowiednie (np. w Puszczykowie). Obszar działek budowlanych ograniczano według zmieniających się norm. Do 1960 r. budownictwo wolno stojące, jednorodzinne lokalizowano na działkach o powierzchni dochodzącej do 800 m<sup>2</sup>. Następnie zmniejszono je (1970 r.) do 600 m<sup>2</sup>, a później do obszaru 400 m<sup>2</sup>. Wielkości te nie odpowiadały zapotrzebowaniu ludności, gdyż były zbyt małe do prowadzenia drobnej działalności wytwórczej, od pokoleń zakorzenionej wśród mieszkańców małych miast i obrzeży. Powodowało to żywiołową zabudowę obrzeży miast szopami, składnikami, klatkami hodowlanymi, szklarniami, foliami itp. wbrew przepisom sanitarnym i budowlanym.



Rys. 3.2. „Klocki modernistyczne” stanowią zmniejszoną wersję bloków. Typizacja i unifikacja doprowadziła do zerwania z regionalizmem (rys. R.A.)

Podobnemu procesowi podlegały działki rzemieślnicze, ograniczone przepisami do 8 arów, co często powodowało wykup sąsiednich działek przez dynamicznego wytwórcę w celu uzyskania większego zaplecza pod budowę lub rozbudowę warsztatu, szklarni itp. W efekcie prowadziło to do nieplanowego, patologicznego wręcz rozwoju siedlisk, o zawilej strukturze powierzchniowej oraz do zanieczyszczenia środowiska, np. przez liczne kotłownie.

Szczególnie niekorzystnym zjawiskiem był brak przestrzennego statusu osiedla mieszkalnego. Na istniejących już osiedlach miejskich (o powierzchni parceli 200–400 m<sup>2</sup>) pojawiały się z czasem osoby prowadzące działalność gospodarczą, często na zbyt dużą skalę jak na warunki osiedla. Budowały one warsztaty samochodowe, blacharskie, lakiernicze, stolarskie, ślusarskie, wytwórnie betonu lub pieczarkarnie, które negatywnie wpływały na otoczenie przez brak odpowiedniej strefy sanitarnej.

Należałoby stworzyć takie warunki, by budowane zakłady mogły prosperować bezkolizyjnie, harmonijnie się rozbudowywać i by w przyszłości mogły rozwinąć się w większe zakłady.

W 1968 r. usankcjonowano możliwość tworzenia pracowniczych ogródków działkowych. Powierzchnia tych działek mogła wynosić maksymalnie 400 m<sup>2</sup>. Organizacja parceli, ich tymczasowy charakter oraz brak estetyki częstokroć wpływały niekorzystnie na potencjalną funkcję ekologiczną tych terenów, z powodzeniem rozwijaną w krajach Europy Zachodniej.

Szczególnym przejawem degradacji środowiska było (i jest) wznoszenie budynków bez pozwolenia władz budowlanych i zatwierdzonej dokumentacji. Wiązało się to pośrednio z ustawą o ochronie gruntów rolnych i terenów zalesionych nieprzeznaczonych na cele budowlane, a będących własnością prywatną. Właściciele nie mogli pogodzić się z nowym przeznaczeniem swoich działek i mimo zakazu budowali na nich. Jednak sankcję rozbiórek stosowano sporadycznie, jedynie gdy nowo wznoszony budynek stwarzał niebezpieczeństwo dla ludzi.

Przedstawione zagadnienia miały bezpośredni wpływ na proces urbanizacji, czyli (w wymiarze poziomym) na wchłanianie przez miasto okolicznych osad i terenów rolniczo-wiejskich (transurbacja) oraz (w wymiarze pionowym) na przenikanie miejskiego modelu życia do siedlisk wiejskich i miasteczek rolniczych, a także na przemianę mentalności i warunki egzystencji ludności.

### 3.3. Siedliska wiejskie

W Polsce jest obecnie ponad 3 mln indywidualnych gospodarstw rolnych, w większości o tradycyjnej formie przestrzennej, która w znacznej mierze nie odpowiada współczesnym wymaganiom oraz komfortowi mieszkaniowemu. Jednak zabudowa ta ze swoją specyficzną formą i funkcją jest wynikiem określonych, lokalnych warunków, stanowiących swoistą, niezbędną symbiozę ze środowiskiem naturalnym.

Przeobrażenie siedliska wiejskiego polegało głównie na postawieniu nowego budynku mieszkalnego lub gospodarczego w istniejących zagrodach. Powstały także nowe działki, które otrzymali tzw. parcelanci. Dotyczyło to szczególnie wsi, w których dzielono duże majątki ziemskie, często o wysokiej bonitacji gleb.

Po 1945 r. liczba działek na wsi wzrastała także w wyniku wyznaczania terenów budowlanych na obszarach wsi, podziałów istniejących działek oraz powiększenia siedlisk przez przyłączenie działek zanikających. W 1963 r. ograniczono możliwość podziału gospodarstw rolnych, aby uniemożliwić przekształcenie terenów rolniczych w tereny budowlane przez sprzedaż części działek.

Parcelacja byłych majątków spowodowała powstanie stosunkowo dużych działek, położonych z dala od siebie, o układzie rozproszonym. Działki te wychodziły poza obręb zainwestowania wiejskiego, co przyczyniło się do powstania zabudowy rozrzuconej. Umożliwiło to dowolne kształtowanie siedliska. Parcelanci byli przeważnie dawnymi mieszkańcami czworaków dworskich (pracownikami majątkowymi). Ich siedliska różniły się formą zabudowy od siedlisk rolników od lat gospodarujących indywidualnie. Budynek główny często mieścił pod jedną kalenicą mieszkanie, część inwentarską i stodołę. Małe budynki gospodarcze, o prostym układzie funkcjonalnym, były natomiast stawiane chaotycznie. Zaobserwowaną tendencją było stosowanie różnorodnych materiałów budowlanych (np. wieś Sobiałkowo w Wielkopolsce).

Działki wyznaczone w planach ogólnych wsi i projektach wytyczania terenów budowlanych (WTB) charakteryzują się zwartą zabudową. Były lokalizowane wzdłuż wolnych fragmentów drogi głównej lub zapłociowej, przeważnie na gruntach Państwowego Funduszu Ziemi (tereny gminne, poniemieckie). Wyznaczano działki dwudziestoczworoarowe dla rolników i ośmioarowe dla nauczycieli, pracowników sklepów, poczty, kólek rolniczych itp.

Ustawa o podziale majątkowym eliminowała słabe gospodarstwa. Przewidywano, że w ciągu pięćdziesięciu lat działania ustawy najmniejsze gospodarstwa w Polsce osiągną powierzchnię 8 ha. Przepis ten ingerował w dotychczasowy sposób podziałów majątkowych związanych z wymianą pokoleń. Nie dopuszczał do dalszego rozdrabniania struktur własnościowych, co spowodowało odchodzenie ludności ze wsi do większych ośrodków.

Najintensywniej zjawisko to występowało we wsiach przeludnionych, o rozdrobnionej strukturze gospodarstw. Wzrost wielkości działek przyczyniał się do eliminowania gospodarstw o najmniejszym areale z powodu nieopłacalności. Były one wykupywane przez sąsiadów.

### 3.4. Użytkowanie siedliska wiejskiego

Zabudowa wsi w formie ulicówek, zabudowa zwarta, jest ukształtowana przez front działek wzdłuż drogi. Występują również wsie o siedliskach rozrzuconych, ukształtowanych w wyniku parcelacji z lat 1863, 1919, 1945 i innych. Zwarta zabudowa wzdłuż dróg charakteryzuje się najczęściej bardzo wąskimi frontami działek, wynoszącymi kilkanaście metrów, będącymi efektem podziałów majątkowych. W tym układzie zabudowa jest usytuowana w trzech charakterystycznych liniach:

domy mieszkalne, zabudowania gospodarcze i stodoły w głębi działki, za którymi czasem są usytuowane ogrody i sady. Często jednak tuż za stodołami są uprawy (zboże, ziemniaki); drzew owocowych nie ma zbyt wiele, rosną sporadycznie (np. Słupia Kapitulna).

Budynki mieszkalne są usytuowane przy drodze, po obu jej stronach. Tradycyjny sposób kształtowania funkcji mieszkania powoduje, że pokoje mieszkalne mieszczą się od ulicy, niezależnie od stron świata. W przypadku ukierunkowania drogi wschód–zachód wszystkie pokoje po stronie południowej są słoneczne. Na najwęższych działkach domy stoją szczytami do ulicy, a okapami są zwrócone do siebie lub stykają się. Powoduje to zawilgocenie budynków oraz jest przyczyną sporów granicznych odwołujących się do prawa budowlanego.

To samo dotyczy budynków inwentarskich. Wydłużone proporcje sprzyjają powstawaniu prymitywnych układów funkcjonalnych. Do każdego pomieszczenia prowadzą oddzielne drzwi. Zaobserwowano brak ganków technologicznych oraz małą liczbę stanowisk inwentarskich.

Duży wpływ na sposób zabudowy działek mają przepisy sanitarne i przeciwpożarowe, które nakazują przestrzeganie odpowiednich stref bezpieczeństwa. Określają arbitralnie odległość stodoł, studni, zbiorników nieczystości od innych elementów siedliska. Czasem wydają się archaiczne, ponieważ nie uwzględniają możliwości współczesnej technologii oraz potrzeb rolników.

Zaletą zabudowy skupionej jest łatwość uzbrajania terenu (kanalizacja, woda) oraz wzajemne osłanianie wewnątrz siedliskowych przed wiatrem, niekiedy utrudnia to jednak naturalne przewietrzanie siedliska.

Korzystniejszy pod względem możliwości zabudowy działki jest układ rozproszony (np. wieś Grąbkowo w Wielkopolsce). Umożliwia on swobodne kształtowanie siedliska z uwzględnieniem naturalnych walorów środowiska. Budynki są usytuowane gniazdowo, często w środku rozłogu. Najdłuższe osłaniają dziedziniec od strony najczęściej wiejących wiatrów, dom mieszkalny może być postawiony z uwzględnieniem optymalnych warunków słonecznych. Zaobserwowano dążenie rolników do obudowy dziedzińca podstawowymi budynkami w gospodarstwie: domem mieszkalnym, budynkiem inwentarskim, stodołą, pomieszczeniem na maszyny. Dominującą formą jest prostokąt lub kwadrat. Całość zamyka się często parkanem lub pełnym murem. Liczba otworów w budynkach od strony zewnętrznej jest ograniczona ze względu na bezpieczeństwo, zaproszenie ognia itp.

Rozproszona zabudowa jest ekonomiczna. Jeżeli siedlisko leży w środku rozłogu, skraca to transport na pole. Badania wykazały, że mimo droższego uzbrojenia działek oraz oddalenia od centrum handlowego wsi układ ten stwarza mniej zagrożeń dla środowiska.

Siedlisko rolnicze jest nierozzerwalnie związane z arealem rolnym (rozłogiem). Ich relacje wpływają również na środowisko naturalne. Dotychczasowe badania w Polsce sprowadzały się do wyznaczenia ekonomicznie uzasadnionych norm przestrzennych oraz reorganizacji rozłogów, tj. wymiany i scaleń gruntów, formowania arealów indywidualnych i wielkotowarowych gospodarstw rolnych oraz

obszarów reorganizacji zespołów wsi. Prace badawcze nasilały się przy okazji scaleń gruntów i parcelacji majątków, tj. w latach 1919, 1923, 1944, 1968, 1982. Można wykazać, że z biegiem czasu nastąpiło przejście od pojęcia kwadratu jako figury optymalnej w gospodarstwie rolnym (Moszczeński – 1927 r.) do prostokąta, przejście od komasacji gruntów jednodziałkowych (Kluźniak – 1928 r., Zalewski 1974 r.) do stosowania szachownicy (Olechowski – 1948 r.), przejście od pojęcia centralności zagrody wobec rozłogu (Moszczyński – 1926 r.) do pojęcia rozłogu jako obszaru z optymalną siecią transportu.

Wdrażanie tych zmiennych modeli, szczególnie po 1945 r., przyspieszało proces przeobrażeń przestrzennych terenów rolnych, szczególnie w aspekcie ekonomicznej produkcji (nowe technologie, zestawy maszyn, nawozy sztuczne), i wzmacniało uzależnienie środowiska naturalnego od arbitralnych decyzji człowieka.

## 4. PRZEOBRAŻENIA PRAWA O ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM

### 4.1. Rys historyczny

Rozporządzenie Prezydenta RP z 12 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowie osiedli w zakresie zagospodarowania przestrzennego zawierało przepisy normujące: obowiązek i tryb stanowienia planów zabudowy, zasady zagospodarowania osiedli oraz podział i scalanie działek budowlanych.

Plany zabudowy miały być sporządzane dla miast, miasteczek oraz uzdrowisk uznanych za mające charakter użyteczności publicznej. Plany zabudowy osiedli miały być sporządzane w wypadku „nieodzownej potrzeby”. Miały być opracowywane dwa rodzaje planów: ogólny i szczegółowy. Plan ogólny był sporządzany dla obszaru miasta (osiedla), znacznej jego części lub dla kilku sąsiadujących osiedli i wyznaczał ogólną linię rozwojową miasta. W szczególności określał obszary przeznaczone: na cele komunikacyjne, pod budowę obiektów użyteczności publicznej, pod zabudowę określonego rodzaju (mieszaniową, przemysłową, wielopiętrową, zwartą lub luźną itp.).

Plan szczegółowy był sporządzany na podstawie planu ogólnego zabudowy, gdy wymagały tego warunki geograficzne i potrzeby rozwoju miejscowości. W szczególnych wypadkach plan ten mógł być sporządzany bez planu ogólnego (gdy obejmował cały obszar osiedla, w razie zniszczenia części osiedla wskutek klęski żywiołowej, gdy zachodziła potrzeba urządzenia nowej ulicy i uregulowania zabudowy części osiedla).

Plany zabudowy były stanowione w trybie ściśle określonym przez prawo. W roku 1936 nowelą do prawa budowlanego została ustanowiona podstawa do sporządzania planów regionalnych, a w 1938 r. w związku z przewidywanymi działaniami wojennymi wprowadzono zmiany w zasadach tworzenia osiedli (rozluźnienie zabudowy, tworzenie pasów zieleni – w związku z możliwością użycia gazów bojowych).

O tym wszystkim warto wspomnieć, by dostrzec podobieństwo rozwiązań w zakresie zagospodarowania przestrzennego terenów budowlanych w pierwszym polskim prawie budowlanym z 1928 r. do przepisów normujących to zagadnienie w ustawach późniejszych, aż do chwili obecnej. Analogicznie, ustanowione wtedy instytucje prawa budowlanego (policji budowlanej) przetrwały także do naszych czasów, tylko w nieco zmienionej konstrukcji prawnej. Świadczy to dobrze o jakości pierwszego polskiego prawa budowlanego, o jego przydatności do rozwiązy-

wania problemów procesu budowlanego i zagospodarowania przestrzennego terenów budowlanych w ulegających przecież istotnym zmianom warunkach politycznych i społeczno-ekonomicznych oraz postępu technicznego.

Przepisy rozporządzenia Prezydenta RP dotyczące zabudowy osiedli obowiązywały do czasu wejścia w życie przepisów dekretu z dnia 2 kwietnia 1946 r. o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju (Dz.U. Nr 16, poz. 109). W systemie gospodarki planowej uznano za niezbędne upowszechnienie ich i rozszerzenie.

Planowaniem przestrzennym kierował organ centralny administracji państwowej – Główny Urząd Planowania Przestrzennego – za pośrednictwem regionalnych dyrekcji planowania przestrzennego. W wyniku przeprowadzonej w 1949 r. reformy centralnych organów gospodarki narodowej planowanie przestrzenne (tak w skali kraju, jak i regionalnej) zostało zespolone z planowaniem gospodarczym. Dekret o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju, choć formalnie obowiązywał od 1951 r., od 1961 r. nie był stosowany. Zastąpiły go akty normatywne wydawane przez organy administracji, akty niekiedy sprzeczne z przepisami dekretu.

Chaos prawny w latach powojennych (do 1961 r.) panował zatem zarówno w przepisach prawa budowlanego, jak i w przepisach o planowaniu przestrzennym. Zmianę przyniosły dwie ustawy z 31 stycznia 1961 r. – ustawa prawo budowlane i ustawa o planowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 7, poz. 46 i 47). W ustawie o planowaniu przestrzennym określono system planów, tryb ich stanowienia, a także formę i tryb realizacji ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Realizacja ta następowała przez wydawanie decyzji o lokalizacji ogólnej i szczegółowej inwestycji budowlanych, o pozwoleniu na zmianę sposobu użytkowania terenu i o ustaleniu stref ochronnych. W zakresie realizacji inwestycji budowlanych wprowadzono nowy akt: plan realizacyjny inwestycji, podlegający zatwierdzeniu w trybie określonym przez ustawę prawo budowlane.

Ustawa o planowaniu przestrzennym uporządkowała proces tworzenia planów. Jednak wprowadzenie do sfery planowania przestrzennego także aktów wykonywania ustaleń tych planów wywołało wiele wątpliwości natury teoretycznej, które znalazły swe odbicie w realizacji jej przepisów. Dlatego niektóre postanowienia ustawy ulegały korektom w aktach wykonawczych. Sprowadziły się one w rezultacie do wyłączenia ze sfery planowania (tym samym z treści ustawy) zagadnień wykonywania ustaleń tych planów i włączenia ich do ustawy prawo budowlane jako wstępnego stadium procesu budowlanego. Od czasu wejścia w życie przepisów ustawy prawo budowlane z 1974 r. takie czynności, jak udzielanie informacji o terenie, wydawanie decyzji o lokalizacji inwestycji, sporządzanie i zatwierdzanie planu realizacyjnego inwestycji budowlanej były normowane przez tę ustawę właśnie jako początkowe stadium procesu budowlanego.

Oprócz ustawy o planowaniu przestrzennym obowiązywały równocześnie: ustawa z dnia 6 lipca 1972 r. o terenach budownictwa jednorodzinnego i zagrodowego oraz o podziale nieruchomości w miastach i osiedlach; z dnia 31 stycznia 1961 r. o terenach budowlanych na obszarach wsi; uchwała nr 85 Rady Ministrów



z dnia 6 kwietnia 1974 r. w sprawie opracowywania uproszczonych planów zagospodarowania przestrzennego gmin.

Liczne postulaty uporządkowania stanu prawnego w tym zakresie doprowadziły do uchwalenia przez sejm w dniu 12 lipca 1984 r. nowej ustawy o planowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 35, poz. 185). Zasadniczą zmianą, którą przyniosła ta ustawa, był powrót do uznania za część procesu planowania rozstrzygnięć o lokalizacji inwestycji budowlanych oraz uchylenie przepisów ustawy prawo budowlane o udzielaniu informacji o terenie i o wydawaniu decyzji o miejscu i warunkach realizacji inwestycji budowlanej.

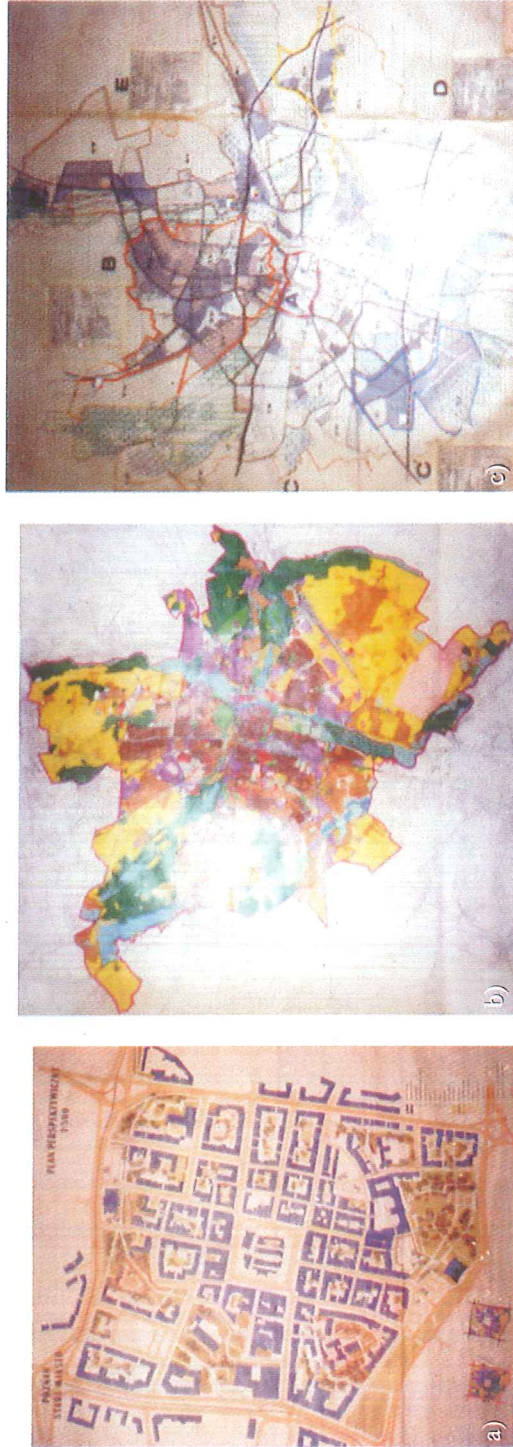
W ustawie z 1984 r. ustanowiono też nową kategorię „uprawnień” – do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w zakresie opracowywania planów zagospodarowania przestrzennego i ustalania warunków realizacji inwestycji budowlanych (uprawnienia urbanistyczne). Ustawa nie usunęła jednak wątpliwości i trudności, które napotykali inwestorzy chcący uzyskać decyzję o lokalizacji inwestycji budowlanej. Dojrzała też myśl o głębszej reformie prawa o zagospodarowaniu przestrzennym, opartej na zgola odmiennej koncepcji, odpowiadającej nowym potrzebom i wzorcom czerpanym z ustawodawstwa państw zachodnioeuropejskich. Powstał projekt nowej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, który po licznych korektach w długotrwałym procesie legislacyjnym w sejmie (podobnie jak projekt ustawy prawo budowlane) został uchwalony 7 lipca 1994 r. (Dz.U. Nr 89, poz. 415).

## 4.2. Współczesna rola planu

Na wstępie należy odpowiedzieć na pytanie, czy jest potrzebne planowanie przestrzenne w warunkach gospodarki rynkowej, której główną cechą jest swoboda podejmowania decyzji. Jednak potrzeba taka istnieje. Wynika ona przede wszystkim z konieczności regulowania wszelkiej działalności jednostek gospodarujących na określonej przestrzeni. Regulacja ta ma na celu ochronę interesu społeczności lokalnej przed negatywnymi skutkami funkcjonowania gospodarki rynkowej, przed zbyt prostym rozumieniem pojęcia „własność prywatna”. Nie oznacza ona wcale, że teren przeznaczony na wspólne potrzeby może nie obchodzić pojedynczego obywatela.

Na całym świecie opracowuje się plany rozwojowe miast. W krajach, w których tradycja gospodarki rynkowej jest długa, są one tworzone z możliwie dużym udziałem społeczeństwa. Tym samym plan przestaje być odgórnym planem władzy i staje się własnością społeczności, rodzajem umowy, która stara się godzić interesy różnych grup. Istniejąca przestrzeń stanowi ograniczone dobro, które wobec braku planowania i planu zagospodarowania przestrzennego może być źródłem konfliktów, polaryzacji społeczeństwa itp.

4. Przeobrażenia prawa o zagospodarowaniu przestrzennym



Rys. 4.1. Odcrys z planu ogólnego Poznania z lat: a) pięćdziesiątych, b) sześćdziesiątych, c) siedemdziesiątych

Narzędziem umożliwiającym sterowanie rozwojem był dotychczas ogólny plan zagospodarowania przestrzennego miasta, który powinien ułatwiać gospodarowanie przestrzenią, nie był jednak obrazem przyszłego stanu miasta. W myśl obowiązującej obecnie ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym (z lipca 1994 r.) zrezygnowano z podziału na plany szczegółowe i ogólne. Ten ostatni został zastąpiony tzw. studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Studium obowiązuje głównie władze gminy (zarząd i radę) i nie dotyczy bezpośrednio obywateli gminy. Stanowi ustalenia do prowadzenia polityki przestrzennej na obszarze gminy (miasta) uwzględniającej cele i koncepcje rozwojowe miasta jako organizmu społecznego i gospodarczego. Natomiast miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dotyczący fragmentu obszaru gminy jest powszechnie obowiązującym prawem lokalnym i stanowi regulacyjną normę prawną, która obejmuje ustalenia stanowiące podstawę podejmowania jednostkowych decyzji administracyjnych w sferze zagospodarowania przestrzeni.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zapewnia ochronę praw i interesów obywateli w zagospodarowaniu przestrzeni, a jednocześnie gwarantuje ochronę interesów ogólnych zarówno wspólnoty samorządowej, jak i państwa. W związku z powyższym plan ten pełni trzy podstawowe funkcje: ochronną, stykującą i restrykcyjną.

Jakkolwiek nazwa „plan ogólny” została zastąpiona nazwą „studium uwarunkowań...” i zostały zmienione skutki prawne, to część studialna takiego opracowania nie uległa znaczącym zmianom. Do pożądaných cech planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego dużego miasta (w warunkach polskich) należą m.in.:

- trafność i precyzja określania celów planu,
- właściwe uwzględnienie czynników ekologicznego i kulturowego w rozwiązaniach problemów rozwojowych miasta,
- trafność zapisu ustaleń planu (jednoznaczność i elastyczność),
- skuteczność legislacyjna i realizacyjna planu.

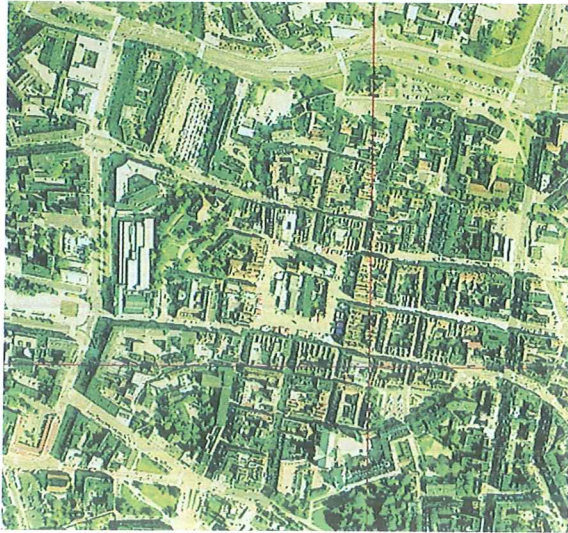
Ostatnim w systemie centralistycznym planem zagospodarowania przestrzennego Poznania był plan z lat 1972-1975 (Galecki z zespołem). Był to plan rzeczywiście zasługujący na przymiotnik „specjalistyczny”. I to nie tylko ze względu na poprzedzenie go studiami w zakresie wszystkich elementów technicznych (inżynierskich), lecz także dlatego, że po raz pierwszy w planie zagospodarowania przestrzennego mówi się nie tylko o zieleni, lecz o całym środowisku przyrodniczym ze wszystkimi jego komponentami (nie mylić z fizjografią). Nosi on oczywiście cechy panującego wtedy systemu polityczno-gospodarczego<sup>1</sup>.

---

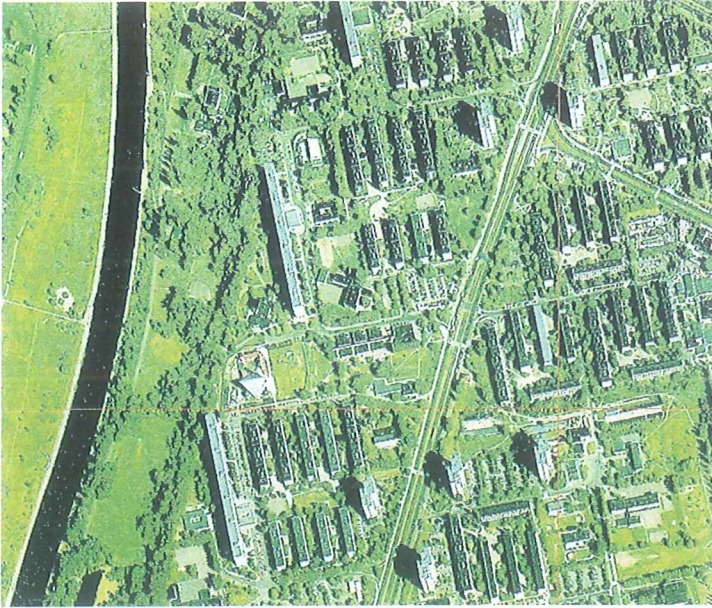
<sup>1</sup> Planowanie przestrzenne, będące permanentnym procesem, znajduje odzwierciedlenie w modyfikowanym prawie. W przygotowywanej ustawie rezygnuje się z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na rzecz planu zabudowy, opartego na doświadczeniach krajów Unii Europejskiej. Plany te umożliwiają precyzyjne określenie standardów zabudowy.

### 4.3. Plany zagospodarowania przestrzennego Poznania w Systemie Informacji Przestrzennej

W końcu 1996 r. w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Poznaniu, w ramach opracowywanego projektu Systemu Informacji Przestrzennej dla miasta Poznania, rozpoczęto prace nad stworzeniem programu komputerowego wspomagającego proces zapisu i udostępniania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Powstał program komputerowy o nazwie Planinfo oparty na opracowanej metodzie zapisu wszelkich dokumentów z zakresu planowania przestrzennego, w tym miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Zarówno w tworzeniu i testowaniu programu, jak i wcześniej przy formułowaniu założeń wykorzystano doświadczenia nabyte w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w czasie prac nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego śródmieścia Poznania. Projekt tego planu jest opracowany niżej opisaną metodą, która stwarza możliwość dalszego rozwijania pomysłu na różnych płaszczyznach.



Rys. 4.2. Stare Miasto z lotu ptaka. Pole oddziaływania rynku kończy się poza nieistniejącymi murami miasta średniowiecznego. Ograniczenie struktury tworzą: od zachodu promenada wytyczona w 1809 r. (obecnie al. Marcinkowskiego), od północy droga szybkiego ruchu (lata 70., ul. Solna), od wschodu ul. Garbary i od południa ul. Podgórna, przedłużona z inicjatywy Czarnieckiego w okresie XX-lecia (fot. A. Kijowski)



Rys. 4.3. Modernistyczna dzielnica Rataje w Poznaniu, lata 70. Przykład zabudowy aleatorycznej, bez elementów krystalizujących przestrzeń. Technologiczny układ urbanistyczny uwarunkowany torem pracy dźwigu i zasięgu jego ramion. Siatka urbanistyczna zrywa z historyczną strukturą ulic i rozłogów (fot. A. Kijowski)

Punktem wyjścia założeń projektowych dotyczących programu, oprócz przepisów ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, była analiza potrzeb związanych z jego funkcjonowaniem w systemie informacji przestrzennej oraz porównanie zapisu ustaleń w różnych projektach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego opracowywanych w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej. W wyniku analizy sformułowano następujące założenia:

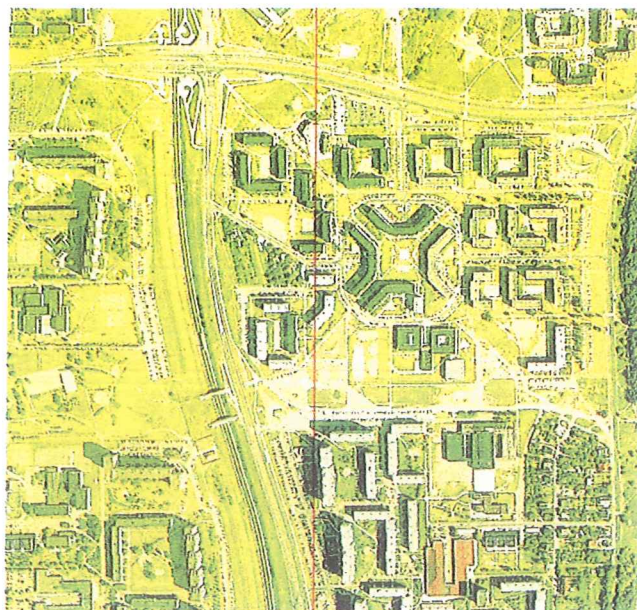
a) dla obszaru Poznania opracowania z zakresu planowania przestrzennego o różnym zasięgu terenowym oraz o zróżnicowanej problematyce i szczególności będą sporządzane w różnym czasie;

b) ze względów funkcjonalnych wszystkie opracowania w zakresie planowania przestrzennego muszą mieć ujednocicone elementy lub zasady zapisu; elementem tym nie może być problematyka planu z uwagi na założenie wymienione w punkcie a);

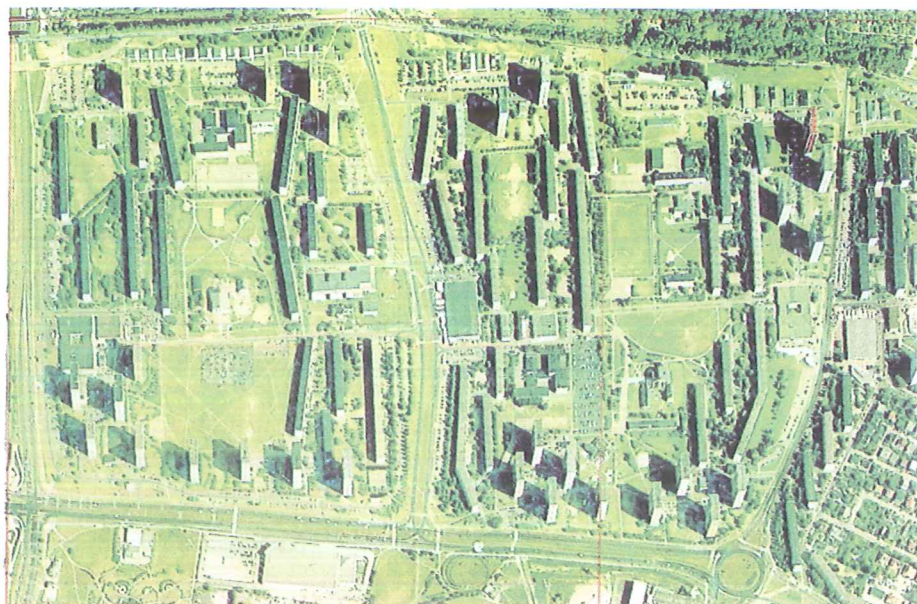
c) udostępnianie uchwalonego planu musi być możliwe zarówno w wersji elektronicznej, jak i tradycyjnej;

d) udostępnianie uchwalonego planu w wersji elektronicznej wymaga niezbędnej atomizacji danych i jednocześnie powiązania tych danych w logiczną całość;

e) w zapisie planu trzeba operować elementami identyfikacji terenu specyficznymi tylko dla sfery planowania przestrzennego, obowiązkowo odniesionymi do mapy projektowej.



Rys. 4.4. Osiedle Bolesława Chrobrego w Poznaniu, lata 80. i 90. Próba stworzenia zabudowy kwartalowej (fot. A. Kijowski)



Rys. 4.5. Osiedle Winogrody w Poznaniu. Według Kluźniaka forma zabudowy podyktowana była również względami militarnymi – brak dominant, placów krystalizujących strukturę utrudniał rozpoznanie ważnych miejsc podczas nalotu bombowego (fot. A. Kijowski)



Rys. 4.6. Fort Cytadela i zabudowa jednorodzinna na jego dawnym przedpolu (fot. A. Kijowski)

Z uwagi na konieczność zapewnienia ciągłości funkcjonowania systemu informacji przestrzennej przyjęto, że ujednolicającym i niezmiennym elementem tego systemu powinien być sposób organizacji danych. Próba ustalenia takiego sposobu organizacji danych, który spełniłby przyjęte założenia, doprowadziła do określenia metody tworzenia zapisu planu, ta zaś stała się podstawą wspomnianego już programu komputerowego.

Program ten, opracowany jako baza danych tekstowych z wykorzystaniem Microsoft Access, prócz tworzenia i udostępniania zapisu planów zagospodarowania przestrzennego umożliwia również wizualizację niektórych danych (ustaleń planów) na mapie projektowej za pomocą programu MapInfo lub innych. Możliwe jest doskonalenie narzędzi tego programu np. w zakresie grafiki, zarządzania danymi, wspomaganie procedury formalnoprawnej, a nawet zupełna zmiana oprogramowania, pod warunkiem jednak zachowania niezmiennego elementu systemu, tj. sposobu organizacji danych.

## 5. WSPÓŁCZESNE PLANOWANIE PRZESTRZENNE W POLSCE

### 5.1. Rola planu regionalnego

Planowanie regionalne wraz z urbanistyką stanowi dziedzinę planowania przestrzennego. W zależności od obszaru, którego dotyczy, wyróżnia się planowanie:

- międzykontynentalne, np. w zakresie ruchu lotniczego, morskiego, migracji osadniczych, w skali 1:000 000,
- kontynentalne, np. co do rozmieszczenia osadnictwa w Europie, w skali 1:500 000,
- w zlewniach, np. Bałtyku, w skali 1:300 000,
- krajowe lub regionalne na obszarze kraju w ujęciu regionów historycznych i etnicznych w skali 1:100 000,
- subregionalne i mikroregionalne w skali 1:50 000 i 1:25 000.

Skala 1:25 000 jest wspólna dla planowania subregionalnego i urbanistyki (duże miasta), choć bliższa jest tej pierwszej dziedzinie. W klasycznej urbanistyce stosuje się skale 1:10 000, 1:5000, 1:2000, 1:1000, 1:500. Dla architektury zarezerwowane są skale 1:250, 1:200, 1:100, 1:50 oraz dla detali 1:20.

Planowanie regionalne z racji poruszanych zagadnień jest interdyscyplinarne. Jego nadrzędnym celem jest programowanie strategii rozwoju bądź aktywizacji danego regionu, aktywizacji rozumianej wszechstronnie, wieloaspektowo z różnorodnymi funkcjami przewodnimi. Stąd planowanie przestrzenne jest wykładane na uniwersytetach, akademiach ekonomicznych, rolniczych, politechnikach. Zespoły przygotowujące prognozy rozwoju regionów są interdyscyplinarne. Obszary poddawane badaniom są delimitowane w ujęciu administracyjnym lub geograficznym na kanwie historycznych lub środowiskowych stref ciężenia.

Planowanie w ujęciu administracyjnym należy do zadań administracji państwowej lub samorządowej, w zależności od skali. Natomiast planowanie regionalne jako kontinuum historyczne rozwoju osadnictwa jest przedmiotem badań akademickich, nieobciążonych wytycznymi krępującymi rozwój myśli planistycznej. Jako takie stanowi przygotowanie do wszechstronnego stawiania prognoz planistycznych.



## 5.2. Funkcjonowanie administracji w zakresie urbanistyki, architektury i planowania przestrzennego<sup>1</sup>

W wyniku reformy administracji w Polsce wprowadzono istotne zmiany w dotychczasowym kształcie i działaniu służb planistycznych (urbanistycznych), architektoniczno-budowlanych i nadzoru budowlanego. Zmiany te wynikają z ustanowienia dwóch nowych poziomów administracji samorządowej (powiatu i województwa) oraz z wydzielenia z administracji rządowej (w formie tzw. administracji zespolonej) inspekcji, służb i straży, których zadaniem jest państwowy nadzór budowlany.

Do tych zmian o charakterze ustrojowym dostosowano większość ustaw szczegółowych regulujących zagadnienia urbanistyczne i architektoniczno-przestrzenne, w tym przede wszystkim ustawę o zagospodarowaniu przestrzennym i prawo budowlane.

Zadaniem wojewody jako przedstawiciela i reprezentanta rządu w województwie jest realizowanie polityki rządu na obszarze województwa. W sprawach zagospodarowania przestrzennego zadanie to polega na dostosowaniu do miejscowych warunków szczegółowych celów polityki rządu oraz – w zakresie i na zasadach przewidzianych w ustawach – koordynacji i kontroli wykonania wynikających z niej zadań.

Wojewoda kształtuje politykę przestrzenną państwa na obszarze województwa, w tym prowadzi rządową politykę regionalną oraz koordynuje z tą polityką strategię rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa.

Do zadań szczegółowych w tej dziedzinie należy:

– opiniowanie:

a) wniosków dotyczących studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin w zakresie zgodności z zadaniami rządowymi wpisanymi do rejestru wojewódzkiego oraz uchwał rad gmin uchwalających te studia pod kątem ich zgodności z prawem,

b) projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego stosownie do przedmiotu planu oraz – pod kątem zgodności z prawem – uchwał rad gmin o przystąpieniu do sporządzania planu miejscowego, o odrzuceniu bądź uwzględnieniu protestów przeciw projektowi planu, o odrzuceniu bądź uwzględnieniu zarzutów, a także o uchwaleniu tego planu,

c) uchwały sejmiku samorządowego województwa o uchwaleniu planu zagospodarowania przestrzennego województwa;

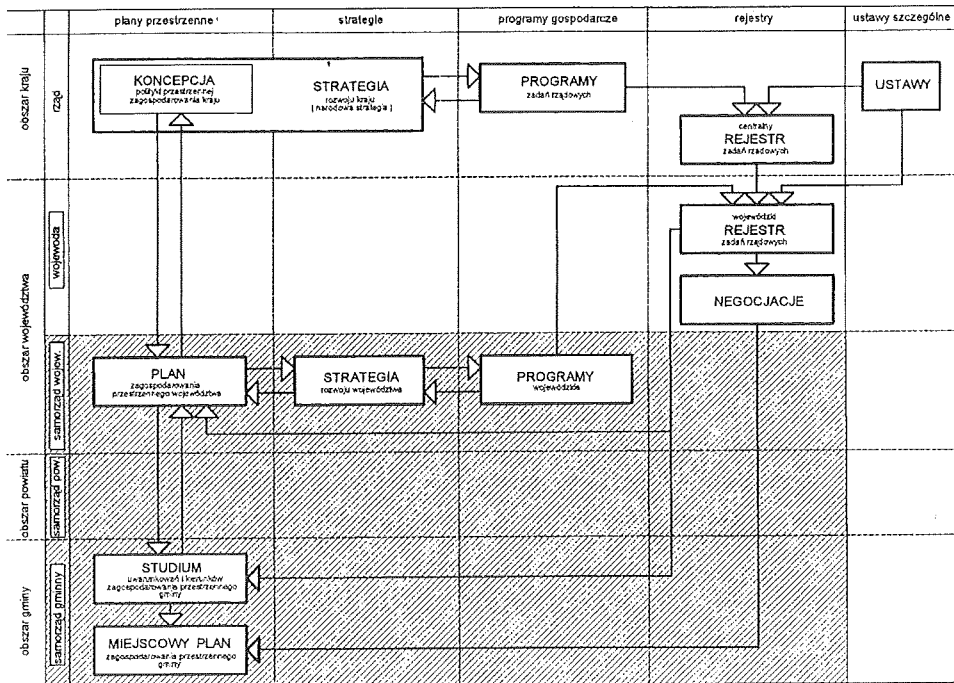
– opracowywanie wniosków do planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wynikających z rządowej polityki regionalnej i programów rządowych;

– uzgadnianie projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z zadaniami rządowymi wpisanymi do rejestru wojewódzkiego;

---

<sup>1</sup> Na podstawie wypowiedzi autorskiej mgr. inż. arch. Andrzeja Nowaka, dyrektora Wydziału Architektury i Budownictwa Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu.

- zgłaszanie protestów w sprawie projektów planów miejscowych;
- ocena zgodności z prawem dokumentacji planistycznej uchwalonych planów miejscowych i przechowywanie ich kopii oraz stwierdzanie zgodności z prawem decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydanych w przypadku braku planu miejscowego;
- sporządzanie i prowadzenie wojewódzkiego rejestru zadań rządowych i samorządowych województwa oraz zadań realizowanych na terenach i obiektach objętych ochroną na podstawie ustaw szczególnych, a także prowadzenie negocjacji z gminami w sprawie warunków wprowadzenia tych zadań do planów miejscowych i przygotowywanie wniosków o rozstrzygnięcie do Rady Ministrów, jeśli negocjacje nie doprowadzą do uzgodnienia warunków;
- sporządzanie planów miejscowych i wydawanie zarządzeń zastępczych, gdy gmina nie podejmuje uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu miejscowego, który to obowiązek wynika z ustaw szczególnych lub z umowy zawartej w sprawie wprowadzenia zadania rządowego do planu.



Rys. 5.1. Schemat funkcjonowania ustawy z 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym od 1 stycznia 1999 r. (A. Nowak)

W sprawach z zakresu administracji architektoniczno-budowlanej wojewoda wykonuje swoje zadania ustawowe we współpracy z dyrektorem odpowiedniego wydziału urzędu wojewódzkiego.

W dziedzinie nadzoru budowlanego wojewoda jako zwierzchnik zespolonej administracji rządowej we współpracy z wojewódzkim inspektorem nadzoru budowlanego kieruje nim i kontroluje jego funkcjonowanie, zapewnia warunki do skutecznego działania i ponosi za te działania odpowiedzialność.

Samorząd wojewódzki wykonuje określone ustawami zadania o charakterze wojewódzkim. W dziedzinie planowania przestrzennego jest to uchwalenie planu zagospodarowania przestrzennego województwa, który zastąpił dotychczasowe studium zagospodarowania przestrzennego województwa (opracowywane przez wojewodę). Uchwalenie tego planu, oprócz „strategii rozwoju województwa” i „wieloletnich programów wojewódzkich”, jest jednym z głównych zadań sejmiku.

Samorząd wojewódzki przejął też od wojewody zadanie prowadzenia analiz, studiów i opracowywania koncepcji oraz sporządzania programów odnoszących się do obszarów i zagadnień (odpowiednio do potrzeb) w celu określenia uwarunkowań i kierunków polityki przestrzennej województwa.

Uogólniając, można powiedzieć, że zadaniem samorządu wojewódzkiego jest kreowanie i prowadzenie polityki przestrzennej w województwie oraz koordynowanie ponadlokalnych programów i projektów zagospodarowania przestrzennego na danym terenie.

Zadania szczegółowe samorządu wojewódzkiego z dziedziny planowania przestrzennego są następujące:

- opracowywanie i przekazywanie wniosków do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i planów miejscowych wynikających z ustaleń strategii rozwoju województwa oraz zawartych w planie zagospodarowania przestrzennego województwa, a także programów samorządowych zadań wojewódzkich;
- wnoszenie protestów i zarzutów do projektów ustaleń planów miejscowych przekazanych do wglądu publicznego;
- przechowywanie kopii uchwalonych planów miejscowych;
- opracowywanie wojewódzkich programów zadań samorządowych województwa służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych oraz prowadzenie negocjacji z gminami w sprawie warunków wprowadzania tych zadań do planów miejscowych;
- uzgadnianie planów miejscowych w zakresie zgodności z zadaniami samorządowymi wpisanymi do wojewódzkiego rejestru.

Samorząd powiatowy wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym m.in. w zakresie zagospodarowania przestrzennego i nadzoru budowlanego.

W dziedzinie planowania przestrzennego samorząd powiatowy może wywierać wpływ na kształtowanie polityki przestrzennej, prowadząc w granicach swej właściwości rzeczowej analizy i studia z zakresu zagospodarowania przestrzennego odnoszące się do obszaru powiatu i zagadnień jego rozwoju.

Starosta jest zwierzchnikiem powiatowym służb, inspekcji i straży (administracji zespolonej), w tym powiatowego inspektora nadzoru budowlanego, oraz orga-

nem właściwym (pierwszej instancji) w sprawach administracji architektoniczno-budowlanej.

Dobra organizacja służb planowania przestrzennego sprawnie funkcjonujących w nowych strukturach administracyjnych jest bardzo istotną sprawą dla wszystkich, nie tylko dla bezpośrednio zainteresowanych czy zobowiązanych prawem do wykonywania konkretnych zadań i obowiązków w tej dziedzinie. Podejmowane w danej chwili decyzje będą miały wpływ na daleką przyszłość.

Reforma administracji stwarza możliwości nowej organizacji służb planowania przestrzennego. Można twierdzić, że w warunkach powszechnego funkcjonowania niczym nie krępowanej gospodarki rynkowej również planowanie przestrzenne i urbanistyczne powinno się podporządkować jej regułom. Sporządzanie opracowań planistycznych może odbywać się w ramach konkursów lub przetargów organizowanych doraźnie, odpowiednio do bieżących potrzeb i zadań. Planowanie przestrzenne jest jednak procesem ciągłym. W rozwiązywaniu zagadnień urbanistycznych niezwykle ważne jest zachowanie i kontynuowanie zasadniczych myśli i założeń planistycznych. Osiągnięcie tego przez zespół autorski, doraźnie wyłoniony w celu rozwiązania konkretnego, często wycinkowego zadania, jest bardzo trudne. Zaangażowanie zespołu kończy się zwykle z chwilą „sprzedania” projektu zamawiającemu.

W gminie ze względu na małą liczbę spraw nie jest konieczne zatrudnianie architekta, urbanisty, inżynierów komunikacji czy specjalistów przyrodników. Rozwiązania zastępcze polegające na tworzeniu wielofunkcyjnych stanowisk, w wyniku czego jeden „specjalista” zajmuje się wszystkim, nie pozwalają na poznanie wszystkich zagadnień i związanych z nimi przepisów, wskutek czego trudno jest sprostać aktualnym wyzwaniom wynikającym z zachodzących zmian.

W celu prawidłowego kształtowania ład przestrzennego konieczna jest stała pomoc i współpraca urbanisty-architekta z lokalnym samorządem.

Sposobem na zapewnienie takiej współpracy jest stworzenie na poziomie powiatu, oprócz służb administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego, komórek zajmujących się planowaniem przestrzennym. Może to być powiatowa lub miejska pracownia urbanistyczna albo zespół urbanistyczny.

Sprawą podstawową jest takie zorganizowanie funkcjonowania służb planowania przestrzennego w województwie, powiecie i gminie, by nie doprowadzić do utraty doświadczonej, bardzo już nielicznej kadry urbanistów i planistów, która powinna możliwie szybko zacząć szkolić młodych adeptów tych zawodów. Trzeba dołożyć wszelkich starań, by nie powielić błędów popełnionych w 1975 r. w czasie wprowadzania ówczesnej reformy administracji.

Dobrym rozwiązaniem jest zorganizowanie na poziomie wojewódzkim, przy urzędzie marszałkowskim, wojewódzkich biur planowania przestrzennego – modelowych, wielobranżowych zespołów, umożliwiających samorządowi wojewódzkiemu prawidłowe i sprawne wykonywanie jego ustawowych funkcji w dziedzinie planowania przestrzennego. Biuro to stanowiłoby zaplecze dla powiatowych i miejskich pracowni urbanistycznych oraz w miarę możliwości wspierałoby samorządy lokalne i stanowiłoby bazę praktycznego kształcenia urbanistów.

### 5.3. Programy budowy autostrad – zmiany przestrzenne w strukturze miejskiej i gospodarce rolnej<sup>2</sup>

Budowa autostrady<sup>3</sup> jest inwestycją infrastrukturalną szczególnie dotkliwie ingerującą w strukturę własnościową, a ponadto zmienia strukturę gospodarowania na przyległych obszarach. Sieć drogowa autostrad zajmie powierzchnię 20–25 000 ha wraz z pasami ochronnymi. Średnio w ciągu roku będzie budowanych 150 km autostrad i zajmowane 1500 ha. W latach dziewięćdziesiątych przejęto około 6000 ha. Dla porównania, wszystkie grunty rolne stanowią 59,7% ogółu powierzchni kraju, tj. 186 600 000 ha. Znacznie poważniejszym problemem jest liczba przejmowanych nieruchomości, których jest aż około 150 000.

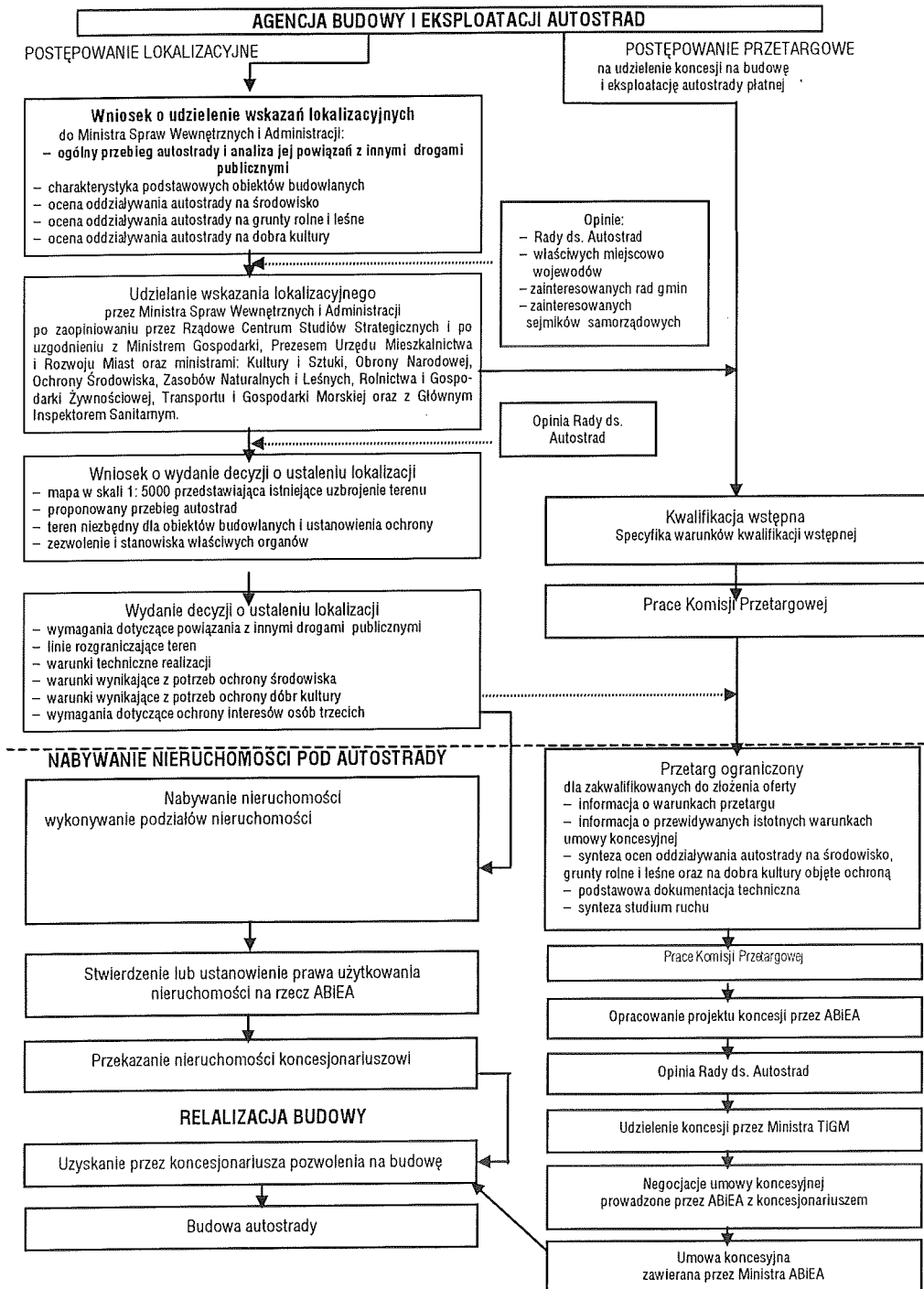
W Polsce występują grunty należące do właścicieli prywatnych lub Skarbu Państwa oraz grunty komunalne. W przepisach przewiduje się uzyskanie gruntów i nieruchomości w ramach umów cywilno-prawnych, jednakże niekiedy z różnych powodów jest to niemożliwe. Wówczas – jako ostateczność – będzie stosowana procedura wywłaszczeniowa. Po trzech miesiącach od chwili złożenia oferty w przypadku jej odrzucenia jest składany wniosek o wywłaszczenie. Wojewoda w trybie przepisów może wydać postanowienie o wywłaszczeniowym zajęciu nieruchomości, a wysokość odszkodowania jest ustalana przez sąd. Rozwiązanie to, wprawdzie dotkliwe dla właścicieli, jest zgodne z normami europejskimi, gdyż ze względu na publiczny charakter infrastruktury muszą być realizowane cele gospodarcze państwa przy zapewnieniu właściwej rekompensaty prywatnemu właścicielowi.

Budowa autostrady w większym stopniu niż inne inwestycje infrastrukturalne pociąga za sobą zmiany w środowisku, rolnictwie i rozwoju cywilizacyjnym obszaru. W rolnictwie powoduje zmniejszenie powierzchni gospodarstw, zwiększenie w wyniku podziału liczby działek, powstanie działek małych, tzw. resztówek, podział gospodarstw, zwiększenie odległości do pól. Celem scalania gruntów jest stworzenie korzystniejszych warunków gospodarowania w rolnictwie i leśnictwie poprzez poprawę struktury obszarowej gospodarstw rolnych, lasów i gruntów leśnych, racjonalne ukształtowanie rozlogów, dostosowanie granic nieruchomości do systemu urządzeń melioracji wodnych, dróg oraz rzeźby terenu. W wielu krajach Unii Europejskiej proces ten ma wzmocnić ogólny rozwój obszarów rolniczych dla niwelowania różnic cywilizacyjnych z obszarami zurbanizowanymi.

---

<sup>2</sup> Opracowano na podstawie wykładu doktorskiego wygłoszonego przez A. Patalasa na Wydziale Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Politechniki Poznańskiej w czerwcu 1998 r. Rozprawa doktorska nt. *Autostrady płatne i magistrale alternatywne w planowaniu przestrzennym* obroniona w czerwcu 1998 r. (promotor prof. dr hab. L. Zimowski).

<sup>3</sup> Pod względem formalnym sprawy rozstrzygają: ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych (Dz.U. Nr 127, poz. 627), a w zakresie nieuregulowanym tą ustawą ustawa z dnia 29 kwietnia 1995 r. o gospodarce gruntami i wywłaszczaniu nieruchomości (Dz.U. Nr 30 z 1991 r., poz. 127 i późniejsze zmiany).



Rys. 5.2. Realizacja autostrad płatnych w systemie koncesyjnym

W przypadku budowy autostrady należy przewidzieć zminimalizowanie jej dezorganizacyjnego oddziaływania na funkcjonowanie gospodarstw rolnych; należy uwzględnić wymianę i scalenie gruntów (na dużą skalę) dla powiększenia powierzchni działek i organizowania właściwie funkcjonującej infrastruktury.

Dopiero po ocenie faktycznych skutków i określeniu przez właścicieli ich oczekiwań, np. gruntów zamiennych lub skrajnych, po likwidacji gospodarstw można kompleksowo rozwiązywać problemy:

- stworzyć funkcjonalną sieć dróg rolniczych z uwzględnieniem parametrów stosowanych maszyn,
- przygotować grunty zamienne, np. z zasobów Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa (AWRSP), zmniejszyć liczbę i powiększyć powierzchnie działek – uregulowanie geometryczne,
- dostosować do urządzeń melioracyjnych i rzeźby terenu, poprawić strukturę obszarową, tj. dokupić grunty z zasobów AWRSP,
- zabezpieczyć zabudowę siedliskową,
- znieść współwłasność.

Jest wiele sposobów osiągania optymalnych celów. Ogólnie chodzi o uzyskanie widocznej poprawy przy aktywnym udziale społeczności lokalnej, realnie uczestniczącej w opracowywaniu zmian i dzięki temu łatwiej je akceptującej.

#### 5.4. Wybrane czynniki przewodnie rozwoju regionu.

##### Region jako układ pasmowo-węzłowy na przykładzie przebiegu autostrady w Poznaniu

W Poznaniu obowiązuje jeszcze miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego. Jest to plan sporządzony w latach, kiedy obowiązywała ustawa o planowaniu przestrzennym z 1984 r. i prawo budowlane z 1974 r. Obie te ustawy były oparte na tzw. zasadzie zabudowy planowej, która w orzecznictwie sądowym była rozumiana mniej więcej tak, że budować wolno jedynie tam, gdzie przewiduje to plan, i tylko w taki sposób, jaki określono w planie. Zasada ta nie obowiązuje już od ponad 5 lat, a plan, który zawiera odwołania do niej, jest nadal ważny. W związku z tym pojawiają się określone problemy. Obowiązujące dzisiaj akty prawne, a w szczególności ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym, są oparte na zupełnie innej, przeciwnej zasadzie. Jest to zasada dowolności zagospodarowania terenu, do którego ma się tytuł prawny, z wyjątkiem tego, co jest zakazane prawem. Jak w tej sytuacji wyprowadzić zakazy i ograniczenia z planu, w którym zakładano inny sposób jego realizacji?<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Por. wypowiedź prof. M. Szewczyka w: *Prawne uwarunkowania planów zagospodarowania przestrzennego*, Biuletyn miasta Poznania, sprawozdanie z posiedzenia Komisji Polityki Przestrzennej, Poznań 15.10.2000.

Zarówno decyzja o warunkach zabudowy, jak i pozwolenie na budowę należą do kategorii tzw. decyzji związanych. Ich przeciwieństwem są decyzje uznaniowe. Decyzja ma charakter uznaniowy wtedy, gdy przepis prawa, na podstawie którego jest ona wydawana, stanowi, że organ administracji publicznej może (ale nie musi) ją wydać. Decyzja związana polega na tym, że przy spełnieniu określonych warunków organ administracji musi wydać pozytywną dla wnioskodawcy decyzję, jeżeli zamierzenie nie jest sprzeczne z ustaleniami planu. W przeciwnym razie osoba zainteresowana uzyskaniem stosownej decyzji ma otwartą drogę do żądania odszkodowania.

W tej sytuacji obowiązujący miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego jest być może dobry pod względem urbanistycznym, ale z prawnego punktu widzenia jest instrumentem dalece niedoskonałym, gdyż nie można go interpretować zgodnie z ustawą, która obowiązywała, gdy był uchwalany, tylko zgodnie z aktualną ustawą.

Zarząd miasta w inwestycyjnej działalności statutowej wykorzystuje koncepcyjne plany strategiczne rozwoju przestrzennego wybranych obszarów. Projekty koncepcyjne wykonane przez niezależne zespoły fachowców są dogodniejsze niż plany wynikające z ustawy o planowaniu przestrzennym. Mogą stanowić ogniwo pośrednie w stosunku do ogólnego planu zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wykonywane w skali 1:25 000 mieszczą się w obszarze planów regionalnych dotyczących subregionów, mikroregionów lub stref. Obejmując obszary kilku tysięcy hektarów, umożliwiają przedstawienie propozycji kolejnych etapów realizowania planów miejscowych. Elementami warunkującymi etapy są zadania własne gminy, takie jak budowa ulic, kolektorów, sieci infrastrukturalnych. Dlatego koncepcyjne plany strategiczne rozwoju powinny być wspierane studiami ekonomicznymi.

W planowaniu regionalnym ujęte są wytyczne wyższego rzędu do planów lokalnych. Autostrada Berlin–Warszawa, będąca ponadregionalnym czynnikiem przewodnim, łączy następujące regiony: Brandenburgię, Ziemię Lubuską, Wielkopolskę, Mazowsze, przecina historyczną strukturę osadniczą. Krystalizacja sieci osadniczej następowała w ciągu wieków jako kontinuum historyczne rozwoju regionalnego. Jednakże sprawcze czynniki zewnętrzne ukierunkowały jej rozwój przestrzenny. Przełomowymi momentami tego rozwoju były lokacje miast w XIII w., zmiany strategii obronnych, wprowadzenie kolei żelaznej czy obecnie wytyczenie autostrady w pasmach, gdzie dotychczas uprawiano pola. Obiekt liniowy, jakim jest autostrada, wytwarza pasma (lub pola) ciążenia właściwe dla różnych struktur urbanistycznych lub wiejskich. Wytyczenie kolejnego korytarza infrastrukturalnego w regionie oddziałuje na obszary pomiędzy korytarzami infrastruktury ponadregionalnej. Jaka będzie reakcja struktur urbanistycznych na ingerencję w istniejący układ osadniczy np. Wielkopolski, okaże się w przyszłości. Jednakże na podstawie analizy oddziaływania istniejących od lat lub budowanych w ostatnich latach autostrad europejskich można się pokusić o stworzenie modelu rozwiązań przestrzennych w strefie ciążenia autostrady.

W alternatywie rozwoju przestrzennego: *accelerate* czy *decelerate* autostrada jest czynnikiem dynamizującym, przyczyniającym się do nakręcania koniunktury w regionie. Korzystając z tego zjawiska, inwestorzy lokalizują w obszarach węzłów auto-



stradowych terminale przeładunkowe, strefy usługowo-produkcyjne. Globalizacja logistyki gospodarczej doprowadziła do wytworzenia rozwiązań typowych w aspekcie ekonomicznym. Jedyne rozwiązania przestrzenne mogłyby wyróżnić miasta i gminy posiadające węzły autostradowe. Miasta występujące z ofertą inwestycyjną w polach ciężenia autostrady powinny spełnić szereg warunków niezbędnych do przyciągnięcia atrakcyjnych inwestorów, a jednocześnie do utrwalenia kontinuum przestrzeni miejskiej. Obszary przyautostradowe powinny być projektowane na kanwie elementów kompozycji urbanistycznej o strukturze placowo-rynkowej, ulicowej w celu utrwalenia miastotwórczego charakteru zabudowy. Skorzystanie z nowoczesnych technologii projektowych i wykonawczych może się przyczynić do stworzenia atrakcyjnej jakościowo przestrzeni miejskiej leżącej w polu ciężenia centrów urbanistycznych, np. Poznania, oraz w paśmie ciężenia autostrady. Dominacja rozwiązań infrastrukturalnych może zakłócić równowagę kompozycji przestrzennej.

Wpływ węzłów autostradowych na przyległy obszar to zagadnienie stanowiące szczególnie temat planistyczny. Pozornie przypadkowa lokalizacja dużych inwestycji w szczerym polu (np. hala Berthelsmanu pod Poznaniem) wskazuje na posiadanie informacji, gdzie będzie przebiegała autostrada i gdzie będzie węzeł drogowy. Kolejnym etapem „podboju” gospodarczego jest łączenie się pozornie indywidualnych inwestycji (w skali kraju) w koncern, który staje się właścicielem ważnych strategicznie obszarów wzdłuż węzłów autostradowych.

W nawiązaniu do zagadnień planistyczno-projektowych realizacja planów koncepcyjnych strategii rozwoju może przebiegać według sprawdzonej procedury. Rozpoznawanie zasobów środowiska jest niezbędnym, a zarazem standardowym zadaniem planistycznym. W jego skład wchodzi inwentaryzacja obszarów rolnych, leśnych, zurbanizowanych, studia geologiczne, hydrologiczne, bonitacji gleb, bilanse. Inwentaryzuje się również rodzaje obiektów, własność terenów, infrastrukturę drogową, energetyczną, gazową, kolektory wodno-kanalizacyjne. Szczególnego rozpoznania wymagają rozwiązania przestrzenne w korytarzu autostradowym i możliwość nawiązania do otaczających terenów. Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad jest zobowiązana zapewnić właścicielom dojazd na działki, które zostały rozcięte autostradą. W pasie przyautostradowym powstają inwestycje obsługujące, np. pompownie wód gruntowych w przypadku głębokiego wykopu (do 12 m pod węzłem Dębina), stacje redukcyjne, stacje obsługi odcinków autostradowych, wiatki, przepusty, miejsca opłat.

Odrębnych rozpoznań wymagają istniejące rozwiązania prawne warunkujące rozwój obszaru. Ustawa o planowaniu przestrzennym, ustawa o autostradach, wynikające z nich oceny oddziaływania na środowisko, wyznaczenie stref użytkowania, plan ogólny zagospodarowania przestrzennego, plany miejscowe, wydane decyzje o warunkach zagospodarowania i zabudowy terenu oraz wnioski inwestorów dotyczące zagospodarowania terenu tworzą złożony zbiór zagadnień i uwarunkowań planistycznych.

Z zarysowanej wyżej tematyki wynikają czynniki przewodnie opracowania programu rozwoju. Podstawowym czynnikiem są walory środowiskowe danego

obszaru i elementy jego kompozycji naturalnej w postaci rzeźby terenu, rzek, cieków wodnych, alei drzew, kęp, obszarów leśnych itp. Nakładają się na to zagadnienia istniejącego podziału gruntów rolnych, leśnych, zurbanizowanych o historycznie uwarunkowanej strukturze przestrzennej. Mimo że przebieg autostrady Warszawa–Berlin był planowany w korytarzu przestrzennym wyłączonym spod inwestycji od wielu lat, pojawiają się różne kolizje.

Celem projektanta jest stworzenie kompozycji „starych” struktur urbanistycznych i nowych struktur komunikacyjnych. Studia do projektu przebiegały zgodnie z metodą Karty Ateńskiej: zabudowa mieszkaniowa, miejsca pracy, powiązania komunikacyjne, wyznaczenie obszarów usługowych, wytworzenie i utrwalenie ciągów ekologicznych.

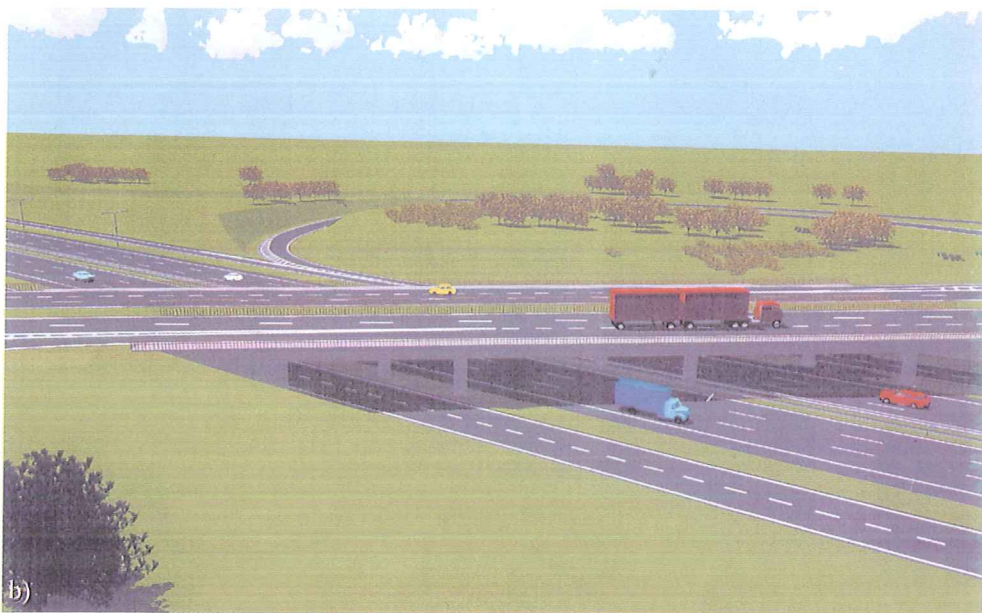
Rozwój inwestycji na terenach przyautostradowych powinien być oparty na priorytetach zagospodarowania wynikających ze strategii rozwoju Poznania koordynowanej przez urząd miasta. W tym celu należy zabiegać o potencjalnych inwestorów zapewniających wysoki poziom inwestycyjny.

W wyniku studiowania czynników przewodnich powstały pierwsze kompozycje przestrzenne w postaci pól inwestycyjnych. Obszary te należy uzbroić w infrastrukturę – zintegrowane sieci energetyczne, ciepłne, wodno-kanalizacyjne – wynikającą z kompozycji urbanistycznej.

Na obszarze objętym opracowaniem (o powierzchni około 800 ha) występują grunty rolne o charakterystycznym układzie rozlogów północ-południe, stanowiących kontinuum historyczne jednostki osadniczej Kotowa, a zdeterminowanych przez drogi lokalne oraz ciek wodny. Przy węźle autostradowym Dębina układ parcelacyjny nawiązuje do wsi Żabikowo, miasta Luboń oraz osiedli jednorodzinnych Poznania z lat siedemdziesiątych.

Obszar jest zlokalizowany na drugim tarasie Warty i opada ku niej w kierunku wschodnim, układ hipsometryczny jest wyzłobiony przez ciek wodny. Największy strumień – Junikowski – zasila glinianki powyrobowiskowe i wraz z nimi tworzy bardzo interesujący układ hydrologiczny, który może być wykorzystany w nawiązaniu do klinów zieleni Poznania o wybitnych walorach rekreacyjnych, sportowych, krajobrazowych. Ciek Kotówka tworzą charakterystyczną dolinkę z oczkami wodnymi, kępami i alejami drzew śródpolnych, pofałdowaniami terenu. Występująca na tym obszarze woda podnosi znacznie walory przestrzenno-inwestycyjne południowo-zachodniego fragmentu Poznania.

Obszar jest poprzecinany przez regionalne trasy łączące Poznań z Wrocławiem. Historyczny szlak drogowy stanowi ul. Głogowska, tworząca węzeł Komorniki, a przy węźle Dębina magistrala kolejowa. Lokalny wylot z Poznania w stronę Lubonia tworzą ulice Dolna Wilda i 28 Czerwca 1956. W stronę Lubonia również zmierzają ulice Kotowo i Opolska. Wszystkie one mają bezkolizyjne skrzyżowanie z budowaną autostradą Warszawa–Berlin. Na obszarze tym występuje nowo projektowana ul. Nowe Kotowo, biegnąca wzdłuż ciek wodny Kotówka. W odniesieniu do modernizowanej ul. Głogowskiej zaprojektowano bezkolizyjne skrzyżowanie z ul. Nowe Kotowo, odpowiednie do projektowanej klasy dróg.



Rys. 5.3. Węzeł Komorniki wrysowany w tradycyjny układ rozlogów. Ceny gruntów w strefie ciężenia korytarza autostradowego wzrastają. Niezbędna jest zmiana sposobu użytkowania terenu z rolniczego na aktywności gospodarczej; a) projekt, b) animacja komputerowa (Transprojekt)

Pod względem urbanistycznym oraz planu architektonicznego obszar między węzłami Komorniki–Dębina jest bardzo niejednorodny, a miejscami wręcz chaotycznie zabudowany. W istniejącą historyczną logikę przestrzenną wkroczyła dynamiczna struktura autostrady wraz z korytarzem infrastrukturalnym. Struktura ta nie nawiązuje do większości elementów układu urbanistycznego, lecz przecina rozłogi, zabudowę mieszkalną, ciekii wodne, sady i ogrody. Nadrzędny charakter autostrady powoduje, że istniejące i projektowane elementy kompozycji urbanistycznej powinny nawiązywać do układów komunikacyjnych wytyczonych przez korytarz autostrady.

Dotychczasowe obszary peryferyjne Poznania – stare struktury Kotowa, Lubonia, Żabikowa – ulegają przeobrażeniu w dynamiczne tereny terminali i systemy parków technologicznych.

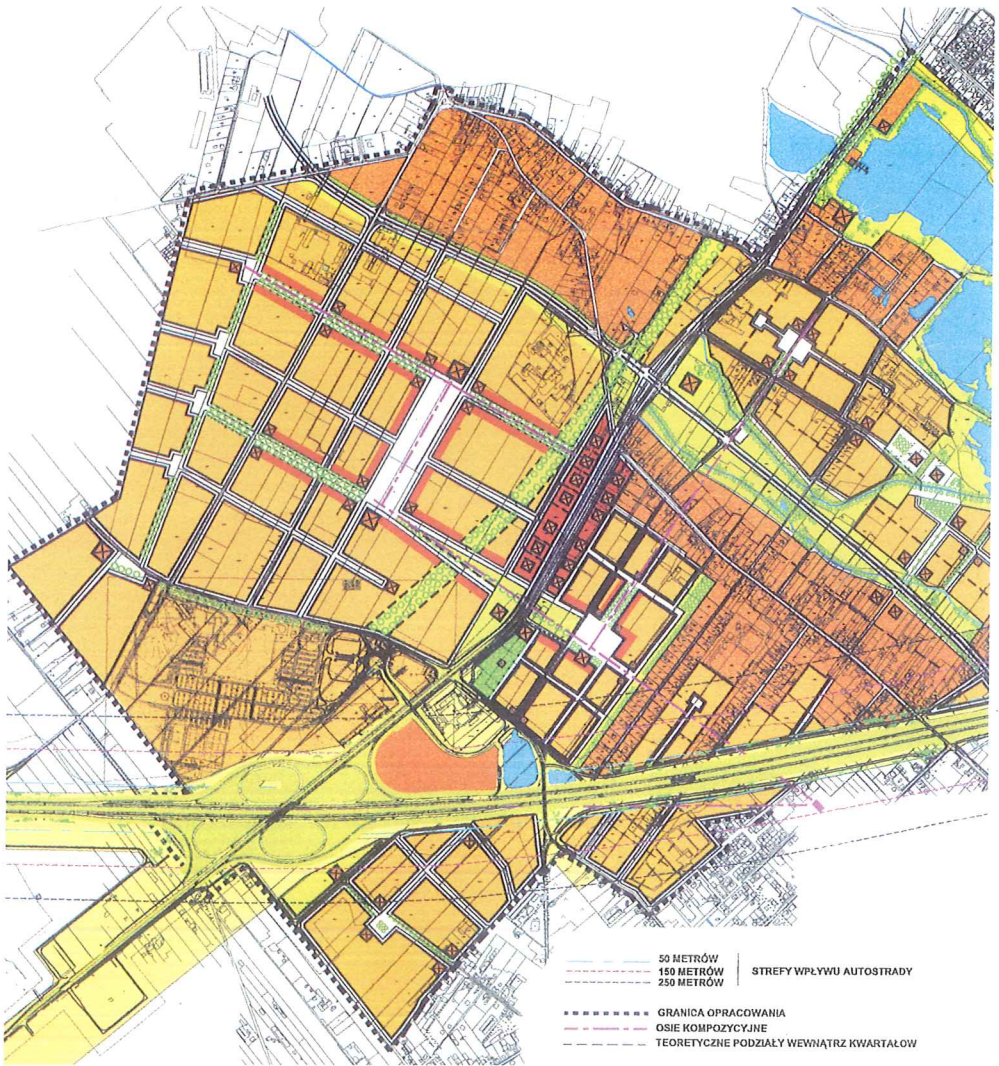
W realizacji osiedli modernistycznych nie wykorzystano walorów wynikających ze styku wody z wysokimi skarpami, na których zlokalizowano osiedla, niestety tyłem do otwartych obszarów wodnych.

Wzdłuż ulicy Głogowskiej występuje zabudowa o niewielkich walorach estetycznych i funkcjonalnych, która degraduje ten ważny obszar. Istniejąca zabudowa domów jednorodzinnych to przemieszanie standardów z lat trzydziestych (dom w ogrodzie) i modernistycznych (bliźniaki, szeregowa zabudowa itp.) Dość przypadkowo, bez wyraźnej koncepcji rozwoju obszarów wokół węzłów i wzdłuż ulic wylotowych z miasta występują hale terminalowe, wystawiennicze, handlowe.

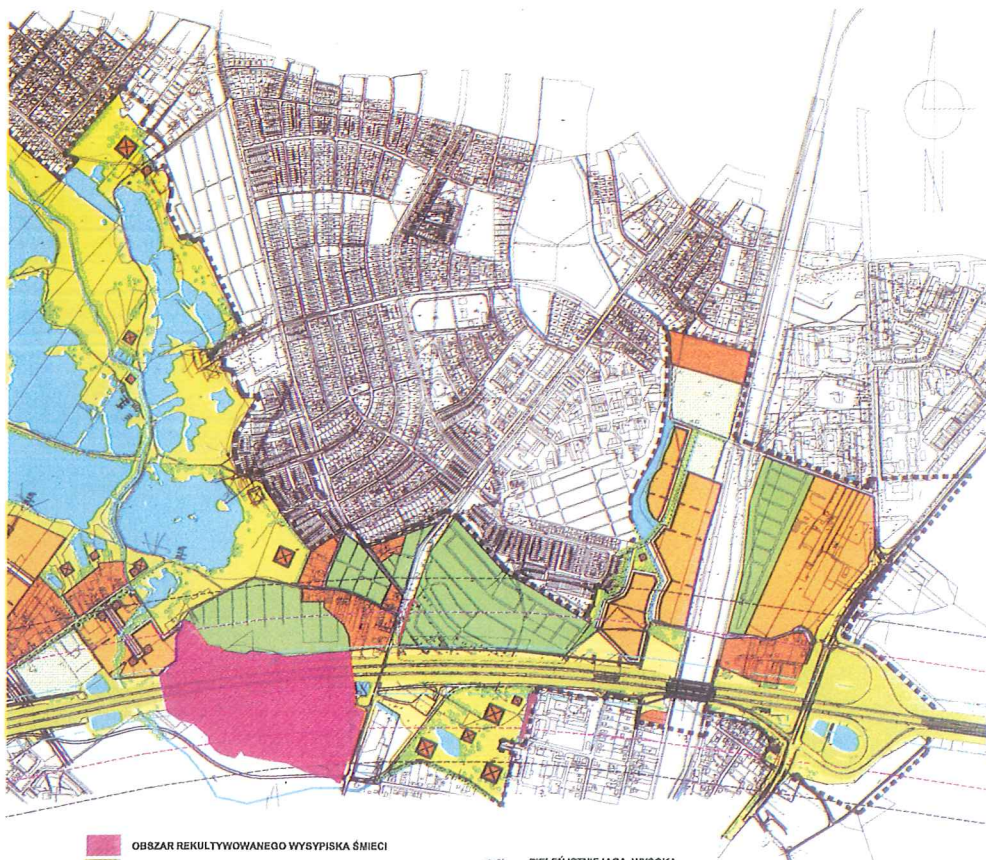
Kolektory kanalizacyjne w strefie podmiejskiej lokalizowano na obszarach cieków wodnych, w dolinach. Wytyczanie tras komunikacyjnych w rozwijającej się strefie wymusiło zmianę prognoz lub wręcz przebudowę istniejących kolektorów. Obecnie tworzy się korytarze infrastruktury wzdłuż ul. Nowe Kotowo oraz autostrady. Dlatego planuje się nowy przebieg południowego kolektora junikowskiego. Kolektor wirski jest poprowadzony wzdłuż ul. 28 czerwca 56 jako rurociąg tłoczny. Wzdłuż ul. Głogowskiej przebiega linia napowietrzna 110 kV ze strefą wyłączoną spod zabudowy.

Korytarz autostradowy rozcina południową strefę Poznania wzdłuż granicy z Luboniem. Przebiega częściowo przez tereny miejskie Poznania, a następnie przez obszar Lubonia. Być może byłaby wskazana korekta granic pomiędzy Luboniem a Poznaniem wzdłuż południowej granicy korytarza przyautostradowego na korzyść Poznania.

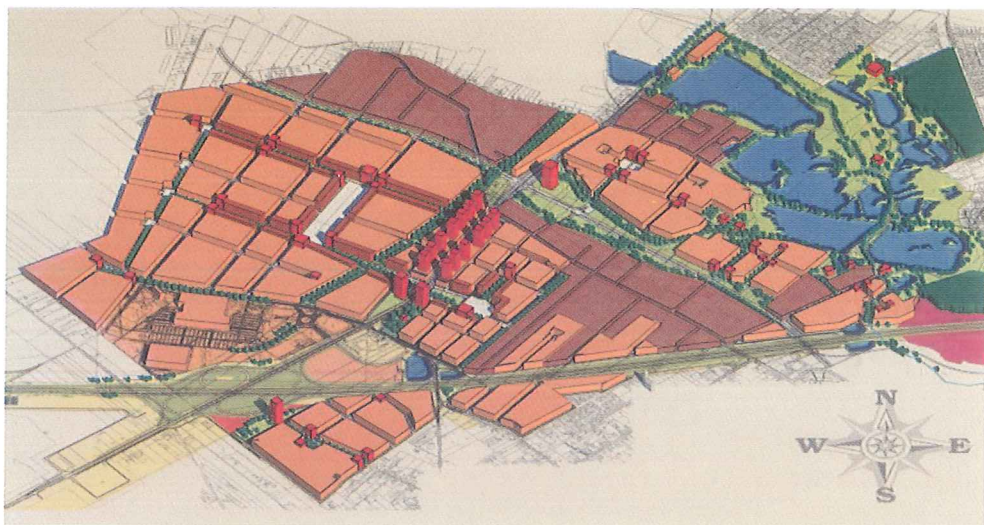
Przeprawa drogowa w poprzek autostrady odbywa się bezkolizyjnie w formie węzłów drogowych, wiaduktów, kładek. Ciekii wodne przebiegają w kolektorach, co niestety uniemożliwia swobodny przepływ wody i utworzenie wzdłuż Strumienia Junikowskiego szlaku turystycznego. Należałoby postulować przeprowadzenie tego ciekii w szerokim tunelu pod autostradą. Wykop autostrady dochodzący miejscami do 12 m niewątpliwie wpłynie na stosunki wodne w pasie oddziaływania autostrady.



Rys. 5.4. Koncepcja programowo-przestrzenna zagospodarowania terenów przyautostradowych w obszarze węzłów Komorniki–Dębina (R.A. – główny projektant, J. Korzeń, K. Cezar, K. Urbaniak – konsultacje merytoryczne, K. Borowski, B. Siewczyński – projektanci)



- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | OBSZAR REKULTYWOWANEGO WYSYPISKA ŚMIECI                             |  | ZIELEŃ ISTNIEJĄCA, WYSOKA                                |
|  | ZIELEŃ  |  | ZIELEŃ PARKOWA, WYSOKA                                   |
|  | ZIELEŃ WYSOKA / OGRÓDKI DZIAŁKOWE                                   |  | ZIELEŃ KOMPOZYCYJNA I OSŁONOWA                           |
|  | TERENY ZIELONE PASA DROGOWEGO AUTOSTRADY                            |  | PIEJEJE ULIC O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU KOMPOZYCYJNYM       |
|  | CMENTARZE I MIEJSCA PAMIĘCI   |  | PUNKTY FORMALNIE WAŻNE BUDYNKI O ZNACZENIU KOMPOZYCYJNYM |
|  | ZBIORNIKI I CIEKI WODNE   |  | PRZYSTANIE JACHTOWE, MARINY                              |
|  | REGULACJE I DOGĘSZCZENIA ISTNIEJĄCEJ ZABUDOWY                       |  | STRUMIENIE, CIEKI WODNE                                  |
|  | POLA INWESTYCYJNE - KWARTAŁY ZABUDOWY                               |  | PRZEPUSTY, MOSTY, KŁADKI                                 |
|  | OBSZAR W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH PROJEKTU TECHNICZNEGO AUTOSTRADY |  | PUNKTY WIDOKOWE  |



Rys. 5.5. Aksonometryczny szkic koncepcji zagospodarowania terenów przyautostradowych w Poznaniu (węzły Komorniki-Dębina). Na antropogeniczne elementy środowiska nakładają się korytarze infrastrukturalne i kompozycja urbanistyczna

Koncepcja funkcjonalno-programowa opiera się na rozpoznaniu, a następnie nałożeniu na siebie środowiskowych i antropogenicznych siatek kompozycyjnych. Do pierwszej grupy zaliczono układ hydrologiczny, hipsometryczny, szatę roślinną, a do drugiej układ rozlogów związanych z systemem osadniczym, własności gruntów, układ komunikacyjny, infrastrukturę (pod- i naziemną). Uzyskane w ten sposób pola inwestycyjne pogrupowano w układy przestrzenne według hierarchii placowo-rynkowej. Otrzymano kwartały zabudowy o strukturze siatki ortogonalnej nałożonej na istniejące parcele. Wokół węzła Komorniki powstały trzy pola inwestycyjne przeznaczone na parki technologiczne. Należałoby dążyć do zachowania hierarchii kwartałów przez tworzenie elewacji frontowych i zapleczowych. Elementy kompozycyjne formalnie ważne powinny być przeznaczone na budynki wysokie o funkcji reprezentacyjnej, biurowej, hotelowo-usługowej połączonej z wielorodzinną, apartamentową funkcją mieszkaniową. Wewnątrz kwartałów istnieje możliwość scalenia bądź dzielenia działek, pod warunkiem zachowania układu kwartałów.

Pierwsze pole, na zachód od ul. Głogowskiej, utworzono wokół placu nazwanego umownie „sadowym”. Pole drugie, zlokalizowane na wschód od ul. Głogowskiej, ma plac „łukowy”. Oba place połączone ciągiem pieszo-jezdnym z kładką nad ul. Głogowską. Pomiędzy polami inwestycyjnymi, wzdłuż ul. Głogowskiej, proponuje się lokalizację wysokich budynków biurowo-usługowych, hotelowych, mieszkalnych, podkreślających wjazd do Poznania i jednocześnie reprezentacyjny charakter dzielnicy. Zabudowę jednorodzinną ul. Kotowo planuje się odizolować od pola inwestycyjnego pasem zieleni.



Rys. 5.6. Propozycja przestrzennej regulacji zabudowy wokół węzła Komorniki

Pomiędzy zabudowaniami jednorodzinными na południe od ul. Kotowo planuje się uzupełnienie zabudowy jednorodzinnej. Dostępność do tych obszarów zapewniają równoległe do autostrady drogi lokalne. Niezbędna jest ochrona obiektów mieszkaniowych, dlatego należy ustawić ekrany akustyczne.

Wzdłuż projektowanej ul. Nowe Kotowo, pomiędzy ciekami wodnymi planuje się pasmo zieleni krajobrazowej. W tym celu należy wykorzystać istniejące aleje, kępy drzew. Utworzone na tym terenie stawy retencyjne będą pełniły funkcję zbiorników wód deszczowych.

Pomiędzy ul. Nowe Kotowo a gliniankami planuje się trzecie pole inwestycyjne z rynkiem „wodnym”. Program użytkowy powinien nawiązywać do walorów krajobrazowych i rekreacyjnych otoczenia. Proponuje się funkcję usługowo-hotelową, pensjonatową, mieszkaniową – wielo- i jednorodzinną.

Istniejące zbiorniki wodne – glinianki – wraz z terenami zielonymi sprzyjają rozwojowi w tej części Poznania stref rekreacyjnych. Zasilane przez Strumień Junikowski wraz z systemem glinianek położonych po północno-zachodniej stronie



ul. Głogowskiej układają się w klin zieleni nawiązujący do układu terenów zielonych miasta. W szerszym kontekście należałoby rozpatrywać strukturę hydrograficzną Jeziora Kierskiego, Strumienia Junikowskiego, glinianek, okolic Czapur oraz Strzeszynka, Rusalki, Bogdanki, Warty. Struktura ta powinna być wyeksponowana w rozwoju przestrzennym zachodniej części Poznania. Glinianki planuje się połączyć w kompleks wodny o ujednoliconym lustrze wodnym. W tym celu należałoby spiętrzyć wodę w celu zapobieżenia wahaniom poziomu wód. Na wyrobiskach położonych na skarpach można zlokalizować motele i pensjonaty z zapleczem restauracyjnym. Wokół glinianek należałoby stworzyć system parkingów, co umożliwiłoby dojazd samochodowy oraz penetrację terenu pieszo lub rowerem. Istniejące drogi bite należałoby umocnić w celu umożliwienia dowozu sprzętu pływającego do planowanych marin. Porty i stacje motorowodne i jachtowe planuje się w miejscach nawiązujących kompozycyjnie do struktury urbanistycznej.

Wokół węzła Dębina występuje pole inwestycyjne przy ul. Samotnej. W przypadku scalenia gruntów możliwa jest realizacja przez jednego inwestora zespołu usługowo-handlowego. W innym przypadku planuje się obiekty usługowo-handlowe o powierzchni do 2000 m<sup>2</sup>. W obszarze węzła Dębina należy rozstrzygnąć przebieg kolektorów wirskiego (tłoczonego) i junikowskiego (istniejącego i planowanego), cieków wodnych, dojazdów do posesji przy ul. Samotnej w zależności od możliwości scalenia gruntów.

Wzdłuż korytarza autostradowego powstaje pasmo bezpośredniego oddziaływania autostrady na otoczenie. Obszar oddziaływań ekstremalnych wynosi 20 m od krawędzi jezdni, strefa zagrożeń wynosi 50 m od krawędzi jezdni (nie powinna być wykorzystana w celach mieszkalnych), strefa uciążliwości 150 m (budynki powinny być chronione za pomocą rozwiązań technicznych). Minimalna odległość od autostrady do zabudowy obiektów użyteczności publicznej wynosi 250 m. Wzdłuż autostrady są prowadzone drogi umożliwiające połączenie odciętych lub rozciętych parceli. Wykonywane są one równoległe z budową autostrady. Zapewniają dojazd do węzłów autostradowych. Na parcelach przyautostradowych proponuje się budowę hoteli przyautostradowych. Na obszarach planowanej zabudowy niezbędna jest jednak ochrona akustyczna i przed spalinami w postaci ekranów oraz układów zieleni.

W celu stworzenia wspólnej oferty inwestycyjnej miasta, a także warunków sprzyjających powstaniu nowej, niezwykle atrakcyjnej dzielnicy Poznania należałoby kontynuować studia niezbędne do uchwalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyznaczanie priorytetów zagospodarowania należałoby połączyć ze strategią rozwoju Poznania.

## 5.5. Koncepcja projektowa przebiegu autostrady A2 w tunelu przez tereny dzielnicy mieszkaniowej Warszawa–Ursynów

Trwająca dyskusja nad przebiegiem autostrady przedłuża się. Nijżej przedstawiono alternatywę miejską jako przeciwstawną wytyczeniu kanału autostradowego w odległości około 30 kilometrów na południe od miasta.



Rys. 5.7. Przebieg autostrady w obszarze miejskim budzi określone emocje mieszkańców obawiających się uciążliwości spowodowanych hałasem, zanieczyszczeniem powietrza spalinami, zwiększeniem ruchu kołowego, kolizjami i wypadkami. Rozpatrywano więc możliwość poprowadzenia autostrady w tunelach na odcinku 2,8 km. Nad nim miało się toczyć normalne życie osiedla, a więc zaplanowano place zabaw dla dzieci, tereny sportowe, obszary spacerowe, otwarte łąki, oczka wodne (projekt R.A. i B. Siewczyński)

Przewiduje się przebieg autostrady na odcinku około 2 km w tunelu zagłębionym średnio 2,5 m. Średnica jednej nitki tunelu wynosi ponad 14 m, co umożliwia budowę trzech pasów drogowych wraz z odpowiednimi odległościami ochronnymi. Profil tunelu może być okrągły, elipsoidalny lub półokrągły. Zagłębienie pod ziemią jest korzystne dla mieszkańców osiedla Ursynów, ponieważ likwiduje bariery przestrzenną i akustyczną tworzone przez autostradę na powierzchni terenu. Tereny nad autostradą mogłyby być przeznaczone na kontynuacyjny rozwój przestrzenny południowej i północnej części Ursynowa. Można zachować istniejące

osie modernistycznej kompozycji osiedla, a przede wszystkim zagospodarować ten teren rekreacyjnie.

Planuje się utworzenie nad autostradą terenów sportowych, placów zabaw, parków i alei spacerowych. Między wjazdem do tunelu a skrzyżowaniem z ul. Komisji Edukacji Narodowej przewiduje się parking, korty tenisowe, stadion lekkoatletyczny, boisko do piłki ręcznej i koszykówki, połączone siecią alei spacerowych i dróg rowerowych. W związku z koniecznością ominięcia tunelu metra podniesiono niweletę jezdni autostrady, co doprowadziło do otwartego przebiegu na odcinku około 300 m. Ponowne zagłębienie nastąpiłoby pod nasypem prostopadłej do autostrady ul. Komisji Edukacji Narodowej. Projektowana ulica może być też poprowadzona na wiadukcie.

Nad autostradą – na odcinku do węzła Rosoła – planuje się rozwinięcie istniejącego układu zieleni, wiążącego północną i południową część Ursynowa. Byłby on wzbogacony o boiska, korty i tereny rekreacyjne, drogi rowerowe, wrotkowiska. Węzeł może być zaprojektowany jako odkryty lub podziemny. Odległości pomiędzy okoliczną zabudową umożliwiającą zbudowanie bezkolizyjnego skrzyżowania.

Na wschód od skrzyżowania teren się obniża i autostrada biegłaby dalej na wiadukcie lub nasypach. Wszystkie odkryte odcinki autostrady powinny być osłonięte ekranami akustycznymi i opłotowane oraz obsadzone wysoką zielenią w celu identyfikacji przestrzeni i osłony krajobrazowej.



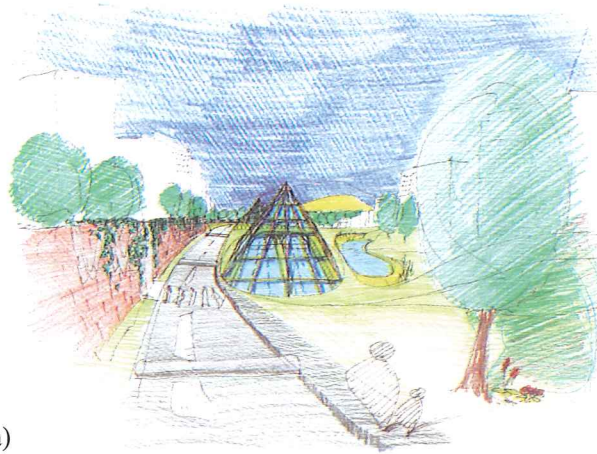
Rys. 5.8. Węzeł przy ul. Komisji Edukacji Narodowej tworzą: ulica na powierzchni, autostrada oraz planowana trasa metra na najniższym poziomie. Z tego powodu autostrada na tym odcinku „wynurza” się na powierzchnię terenu. Jest to korzystne również ze względów wentylacyjnych i bezpieczeństwa



Rys. 5.9. Przewidywano trzy miejsca węzłowe na trasie tunelu: wjazd od strony zachodniej, węzeł przy ul. Komisji Edukacji Narodowej, węzeł przy ul. Jana Rosoła przy wjeździe wschodnim



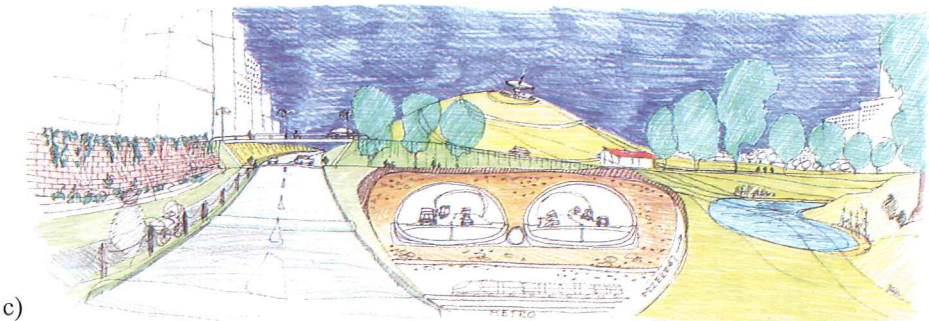
Rys. 5.10. Wylot autostrady ku dolinie Wisły oraz węzeł z ul. Jana Rosoła. Istniejące zainwestowanie uniemożliwiło wykształcenie pełnej „koniczyny”



a)



b)



c)

Rys. 5.11. Przekroje terenu ukazują złożoność funkcji mieszkaniowej oraz infrastruktury w korytarzach komunikacyjnych: a) ekrany akustyczne, ciągi spacerowe, spowalnicze ruchu na drogach wewnętrznych, b) oczka wodne, kładki dla pieszych, górką rekreacyjną, tereny zielone, c) węzeł komunikacji podziemnej, metro, autostrada w tunelu, ulice

## 5.6. Układ hydrologiczny jako osnowa rozwoju przestrzennego w regionie

Układ hydrologiczny kształtował rzeźbę terenu w wyniku przeobrażeń geologicznych. Zasiedlanie obszarów dzisiejszej Polski nasilało się wraz z ustępowaniem zlodowaceń. W okresie, gdy w basenie Morza Śródziemnego kształtowały się pierwsze cywilizacje, na ziemiach niżej północnoeuropejskiego rosła puszcza. Gdy miasta cesarstwa rzymskiego przeżywały swój rozkwit, na północ od Karpat rozwijały się prężnie kultury słowiańskie w koegzystencji z innymi ludami.

Ludność osiedlała się nad zbiornikami wodnymi lub rzekami w takich miejscach, w których nie była szczególnie narażona na niszczące powodzie. Przykładem może być osadnictwo nad Cybiną, prawobrzeżnym dopływem Warty. Dla średniowiecznej Polski powodzie były dużym zagrożeniem, jedna trzecia obszaru okresowo znajdowała się pod wodą. Jednym ze skutków powodzi (oprócz zniszczeń, niekiedy całych miast) były choroby – „powietrze morowe” – rozwijające się po ustąpieniu wody. Puszcze porastające Polskę sprzyjały utrzymaniu się wysokiego poziomu wód gruntowych. Na przykład, poziom wód w okolicy jeziora Gopło w IX w. był wyższy o około 3 m niż obecnie. Karczowanie lasów i regulacje koryt rzecznych ułatwiały szybki spływ wody, nietamowanej przez upadające pnie i konary puszczańskie. Później częste powodzie powodowała zbyt ścisła zabudowa koryta rzeki w miastach, np. młynami wodnymi, foluszami, tamami i jazami obronnymi. Odpowiednie regulacje prawne średniowiecza przyczyniły się do rozgęszczenia stref brzegowych.

Mimo tych zagrożeń pobór wody i odbiór ścieków miejskich, funkcje obronne, a szczególnie funkcje transportowe wpływały na lokalizację i rozwój miast nad rzekami, zalewami czy wybrzeżem morskim.

Dynamicznemu rozwojowi miast w XIX i XX w. sprzyjała sieć hydrologiczna, którą wykorzystywano jako drogę transportową. Port miejski odgrywał ważną rolę jako terminal, w którym następowała zmiana środka transportu z wodnego na drogowy. Towary budowlane napływały do miast tą drogą. Również pod koniec XX w. przy rozbudowie Berlina drogą wodną transportowano elementy budowlane. Transport wodny jest jednym z układów komunikacyjnych zasilających miasto, oprócz drogowego, kolejowego, lotniczego, medialnego.

Nie wszędzie jednak rzeka „wytrzymała” ekspansję człowieka – budowniczego miast. Niektóre z nich straciły stare koryta, ich dopływy, piękne bulwary, które zasypywano w pędzie ku typizacji przestrzeni. Tak było w Poznaniu, gdzie pozbyto się starego koryta Warty, zgnilej Warty, strugi karmelitańskiej i innych. Rzeka Bogdanka została częściowo skanalizowana. Główne koryto Warty zasypiano, wyspa Chwaliszewo stała się „przestrzenią utraconą”, pozbawioną delimitacji. W miejscu zniszczonych rzek nie wprowadzono żadnej wartości, nie nadano przestrzeni nowej jakości.



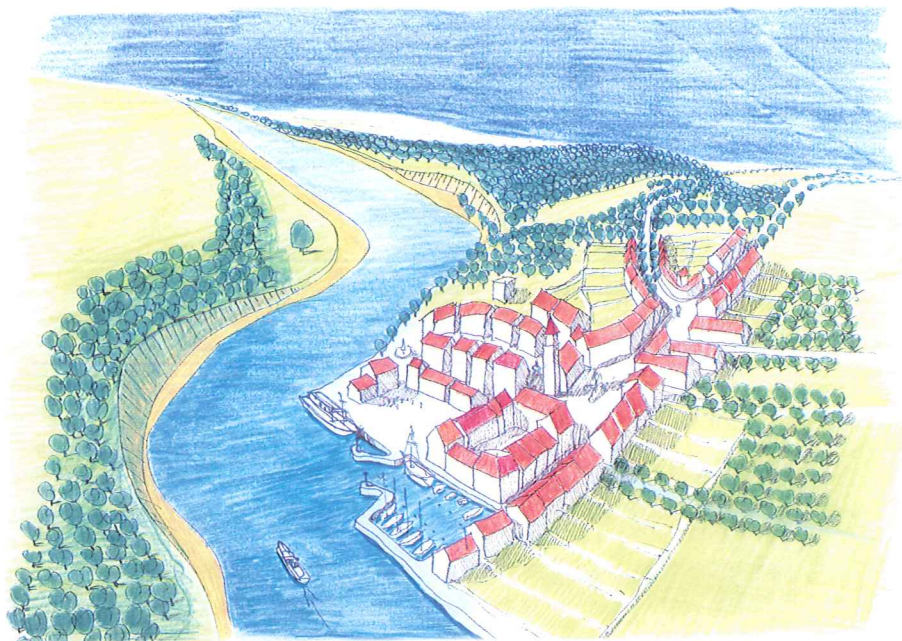
Rys. 5.12. Rozbudowa Berlina, w tle kopuła parlamentu. Kanaly są wykorzystywane do przewożenia materiałów budowlanych do centrum miasta w celu odciążenia ruchu kołowego (fot. R.A., 1999 r.)

Również obszary portowe straciły swoją funkcję, podlegają przeobrażeniom. Są to obecnie dynamicznie rozwijające się tereny inwestycyjne<sup>5</sup>. W niektórych miastach zostały już odkryte, lecz inne oczekują na swój czas, np. w Poznaniu.

Odwroćenie się miast polskich od rzek było spowodowane zanieczyszczeniem środowiska, pozaklasową klasyfikacją wód dużych rzek. Również takie czynniki, jak brak monitoringu i nieutrzymywanie sprawności żeglugowej rzek doprowadziły do upadku transportu wodnego, zarówno pasażerskiego jak i towarowego.

Przeobrażenia ostatnich lat umożliwiają samodzielny rozwój miast i gmin, które kreują programy przestrzenne rozwoju. Przykładem może być program Warta rozwijany przez gremia powiatu poznańskiego poprzez gminy nadwarciańskie. Jednym z czynników przewodnich aktywizacji stref nadwarciańskich jest zaplanowany system wodnych rynków turystycznych. Lokacje placów obudowanych z trzech stron zespołami mieszkaniowymi i z czwartą pierzeją otwartą na rzekę mogłyby stanowić załączki krystalizujące nadrzeczne struktury osadnicze. Stanowiłyby również osnowę dla turystyki wodnej, pieszej, rowerowej. Takie zespoły zabudowy mogłyby się stać modelową formą rozwoju przestrzennego aglomeracji i gmin powiatu poznańskiego.

<sup>5</sup> Por. R. Ast, *Architektura wybrzeża*, Poznań, Wyd. Politechniki Poznańskiej 1999.



Rys. 5.13. Propozycja rynku turystycznego nad Wartą. Takie lokacje z portami mogłyby tworzyć załączki nowych struktur (rys. R.A.)

## 5.7. Komunikacja lotnicza jako czynnik przewodni w strategii rozwoju regionalnego – kontynentalnego<sup>6</sup>

Obecnie w niektórych krajach podróże samolotami są równie popularne jak koleją czy samochodem. Następuje globalizacja połączeń, kulę ziemską można oblecieć dokoła w niecałe 50 godzin, korzystając jedynie z linii regularnych. W procesie postępującej globalizacji gospodarki transport lotniczy odgrywa rolę szczególną: łączy nie tylko kontynenty, ale i regiony.

Problematyka rozwoju transportu lotniczego wiąże się w ujęciu regionalnym z problemami rozwoju portów lotniczych, które jako obiekty punktowe infrastruktury mogą stać się biegunami wzrostu gospodarczego, mogą aktywizować i stymulować rozwój regionalny w takim samym stopniu, jak czynią to inne obiekty infrastruktury transportowej, np. porty morskie. Integracja tego typu obiektów punktowych infrastruktury służy przede wszystkim stymulowaniu rozwoju gospodarczego regionu. W związku z tym rozwój gospodarczy regionu wymaga wyprze-

<sup>6</sup> Wykorzystano materiały: *Transport lotniczy w rozwoju Wielkopolski XXI w. Konferencja naukowa*, red. E. Golebska, Poznań, Akademia Ekonomiczna i Port Lotniczy Poznań–Ławica 2000.



dających inwestycji infrastrukturalnych. Oznacza to utrzymywanie nadwyżki przepustowości elementów infrastruktury punktowej – portów lotniczych – nad natężeniem ruchu pasażerskiego lub towarowego.

Wyprzedzający inne przedsięwzięcia gospodarcze charakter inwestycji infrastruktury wiąże się ściśle z kolejną cechą funkcjonowania tej infrastruktury, tzn. z uzyskiwaniem efektów zewnętrznych, głównie efektów odroczonego w czasie, o trudnych do przewidzenia i zmierzania korzyściach społeczno-gospodarczych.

Jak wynika z przeprowadzonych badań, transport lotniczy charakteryzuje najniższy wskaźnik majątkochłonności – 1,46, w innych gałęziach transportu wynosi on 4,64–6,16. I tak np. za cenę 10–15 mld USD, jako równoważnika 4–6 km budowy autostrady, można przystosować port lotniczy do standardów europejskich.

Opracowano metodologię badania wpływu transportu lotniczego na stan rozwoju gospodarczego. Zgodnie z tą metodą, zyski w portach lotniczych są generowane w trzech strefach<sup>7</sup>. Są to:

I – strefa wpływów bezpośrednich wynikających z działalności prowadzonej w porcie lotniczym, usług lotniskowych;

II – strefa wpływów bezpośrednich stanowiących przychody w urzędach państwowych, biurach podróży, rzemiośle, handlu; wpływy te wynikają z korzystania przez pasażerów z działalności usługowej oferowanej w regionie;

III – strefa wpływów wzbudzanych; obejmuje wtórne efekty gospodarcze spowodowane lokalizacją portu w danym regionie, a dające efekt mnożnikowy, określający udział produkcji regionu w zaspokojeniu potrzeb własnych.

Wszystkie wielkie centra usług logistycznych w Europie i na świecie są lokalizowane w pobliżu portów lotniczych z uwzględnieniem obszaru ciężenia do lotnisk nie większego niż 50 km.

W Polsce mamy 110 lotnisk i portów i kilkadziesiąt obiektów infrastruktury liniowej. W ostatnich latach obserwuje się tendencję do dekoncentracji ruchu lotniczego i zwiększania roli regionalnych portów lotniczych. Zmiany polskiej gospodarki, znaczący wzrost kontaktów zagranicznych, a także rozwój samorządności wraz ze wzrostem aktywności w gospodarowaniu zasobami w regionie spowodowały rozwój infrastruktury społeczno-technicznej regionu. Jednym z najważniejszych elementów stymulujących rozwój gospodarczy regionu stały się lotniska i porty lotnicze.

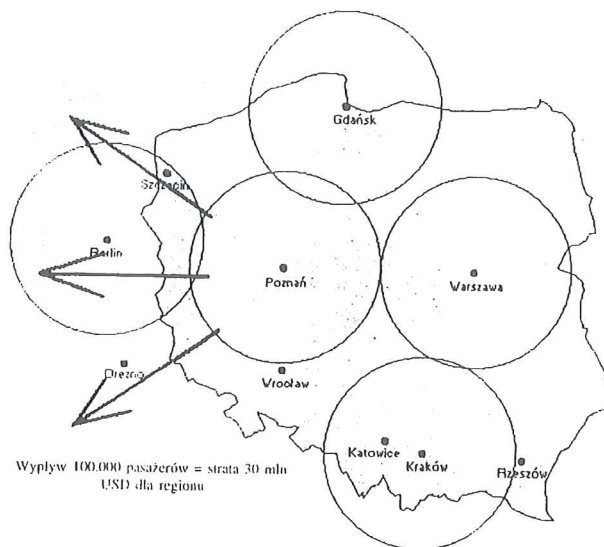
Lotniska stanowią złożone węzły komunikacyjne – z tunelami podziemnymi, węzłami drogowymi, skomplikowanymi budowlami inżynierskimi. Funkcjonalnie dworzec lotniczy składa się z hali odlotów i przylotów. Na większych lotniskach, które są podzielone na terminale, sale odlotów znajdują się na piętrze, a przylotów na parterze lub odwrotnie. Wykorzystuje się systemy rękawów kierujących pasażerów do poszczególnych części samolotów. Specyficzne funkcje odprawy paszportowej, kontroli celnej, segregacji bagażu, hali powitań, usługowe i rekreacyjne

---

<sup>7</sup> Metodologia została opracowana przez Federalny Urząd Lotnictwa USA, S.E. Butler, L.J. Kierman, *Measuring the Regional Economic Significance of Airports*, US Department of Transportation, Waszyngton 1986.

stanowią złożony zespół czynników projektowych, wymagają wybitnie sprawnego zespołu projektowego, aby inwestycja zakończyła się sukcesem.

Pasy startowe i lądowania, obszary postoju samolotów, hangary, dworce lotnicze cargo i awionetek, sygnalizacje naprowadzające tworzą skomplikowany zespół wpisany w kontekst przestrzenny miasta lub strefy podmiejskiej.

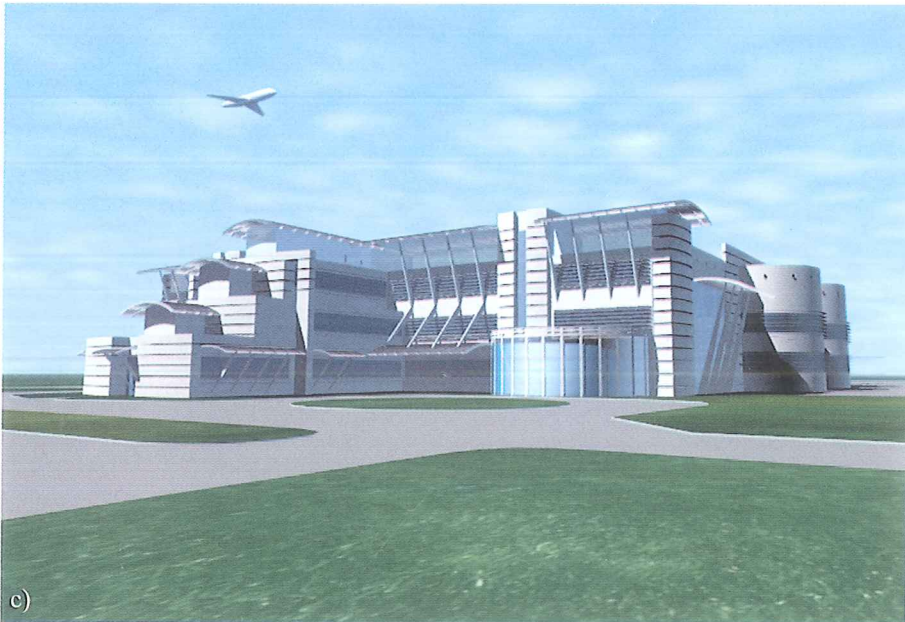


Rys. 5.14. Zasięg oddziaływania polskich portów lotniczych

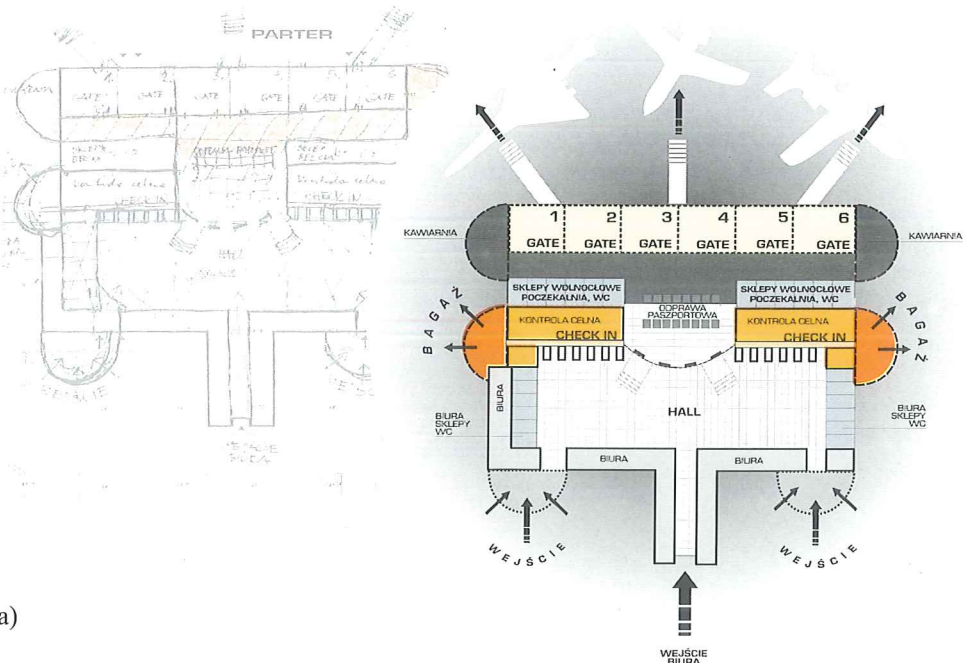


Rys. 5.15. Istniejący obiekt niedokończonego terminalu cargo na lotnisku Ławica w Poznaniu (fot. B. Siewczyński)

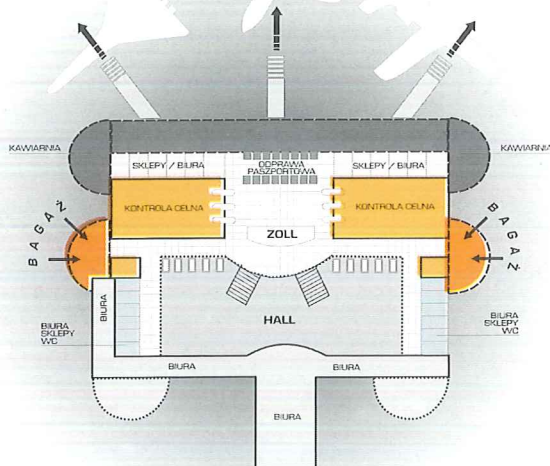




Rys. 5.16. Projekt koncepcyjny przebudowy terminalu cargo na terminal pasażerski (R.A. – główny projektant, K. Borowski – projektant, B. Siewczyński – projektant, animacja komputerowa)

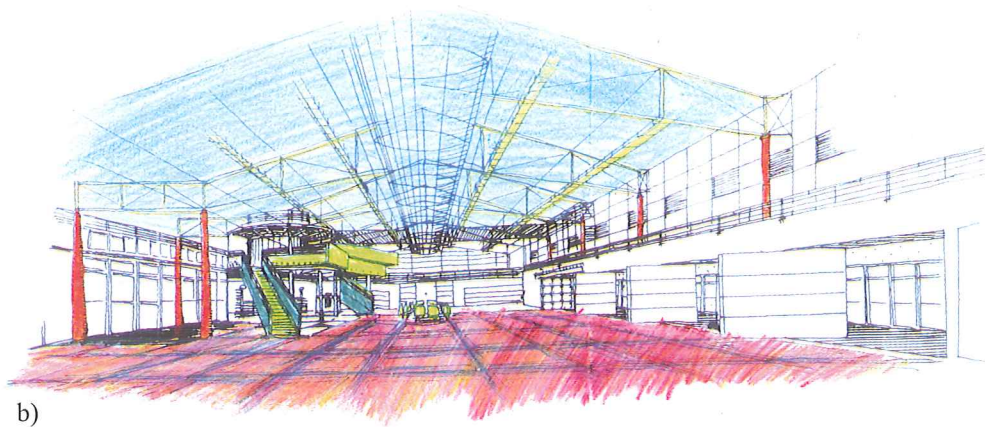
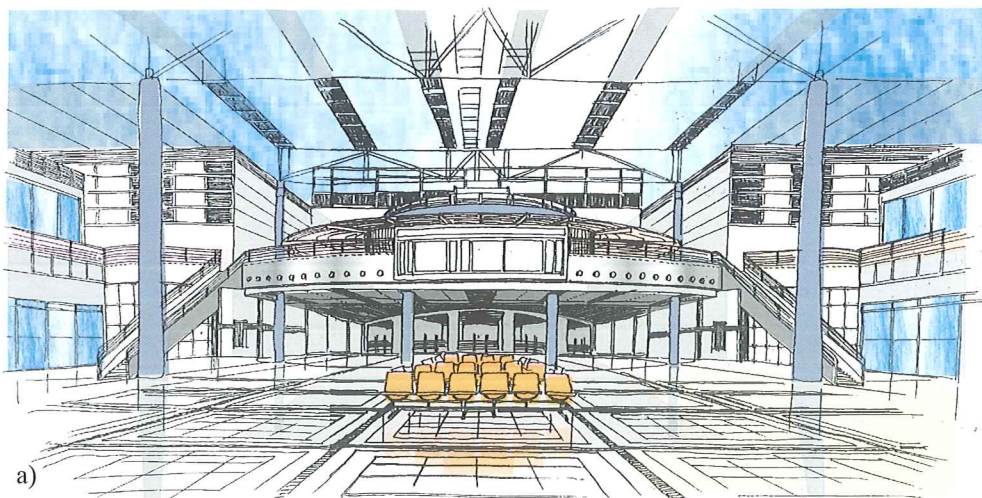


a)



b)

Rys. 5.17. Planowana funkcja terminalu: a) parter, b) piętro



Rys. 5.18. Projekt wnętrza terminalu pasażerskiego (rys. K. Borowski)

Duże miasta, a szczególnie stolice regionów, bez nowoczesnego lotniska są skazane na „wegetację” gospodarczą i uzależnienie od sąsiednich lotnisk. Aby przeciwdziałać takiemu niebezpieczeństwu, w Poznaniu podjęto próbę zbudowania nowoczesnego dworca lotniczego, który formą i funkcją nawiązywałby do ogólnoswiatowych rozwiązań.

Rozważano możliwości rozwojowe lotnisk w Krzesinach i na Ławicy. W Krzesinach jest poprowadzona autostrada, jest tam duży węzeł kolejowy. Jeżeli do tego doda się w przyszłości lotnisko, to otrzymamy trzy niezbędne warunki do rozwoju miasta, zgrupowane niejako w jednym miejscu.

Poznań jako najsilniejszy ośrodek w zachodniej Polsce obsługuje znaczną część ruchu lotniczego. Zasięg oddziaływania lotniska źródła światowe określają na 100 km, co w przypadku Portu Lotniczego Poznań–Ławica daje prawie 6 mln potencjalnych pasażerów.

Lotnisko na Ławicy jest centralnym punktem terenów zielonych w Poznaniu. Już od 60 lat w jego pobliżu nie można budować żadnych zakładów przemysłowych (ograniczanie dymów) ani wysokościowych budynków mieszkalnych (ograniczenia związane z podejściem do lądowania). Dzięki temu pozostały znaczne obszary leśne i zielone w zachodniej części Poznania (Marcelin, Junikowo, Ławica–Wysogotowo, Tor Poznań, Smochowice, Wola, Strzeszyn). W tym regionie powstawały tylko budynki mieszkalne o zabudowie niskiej i ogródki działkowe.

Port Lotniczy Poznań–Ławica jest obecnie w trakcie generalnej rozbudowy, w wyniku której ma powstać lotnisko na miarę XXI w. Pierwsza część prac studialnych już została wykonana.

Pośród lotnisk polskich tylko dwa są umieszczone w centralnej części kraju. Są to oczywiście lotniska w Warszawie i Poznaniu. Pozostałe są zlokalizowane bardzo blisko lub wręcz na granicy kraju.

Z przedstawionych problemów wynikają kierunki działań, które leżą w interesie zarówno regionu, jak i kraju. Najistotniejsze spośród nich to:

- Rozwój siatki połączeń z Portu Lotniczego Poznań–Ławica. Trzeba pamiętać, że odpływ 100 000 pasażerów powoduje wymierną stratę dla Wielkopolski w kwocie 30 mln USD.

- Zaangażowanie się państwa w rozbudowę infrastruktury lotniska. Istnieje możliwość zaangażowania się państwa bez ponoszenia większych wydatków gotówkowych – przez wniesienie majątku, czyli infrastruktury lotniskowej wykorzystywanej obecnie przez wojsko zlokalizowane na Ławicy.

- Dalsze strukturalne powiązanie lotniska z władzami lokalnymi. Przekazanie do spółki przez Skarb Państwa infrastruktury po zlikwidowaniu jednostki wojskowej na Ławicy powinno być połączone z reprezentowaniem Skarbu Państwa przez Sejmik Samorządowy.

## 6. PRZYKŁADY ROZWIĄZAŃ PLANISTYCZNO-PROJEKTOWYCH

### 6.1. Teoretyczne zasady rozbudowy miasta<sup>1</sup>

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w aktualnym wydaniu nie rozwiąże problemów, które występują w czasie znaczącej rozbudowy miasta, gdyż nie chodzi tylko o wskazanie terenów dla określonych celów i ich przestrzennego uzbrojenia, lecz o to, aby nowym kwaterom miejskim nadać trwałą postać i fizjonomię. Oznacza to podjęcie określonych działań:

- Dla ułatwienia mieszkańcom i odwiedzającym orientacji w komunikacji niezbędne jest rozwinięcie hierarchicznie powiązanego (trasy, przekroje), wyraziście zróżnicowanego systemu ulic i dróg.

- Urządzenia infrastruktury (publiczne i prywatne w sferze kultury, wypoczynku i zaopatrzenia) muszą być włączone w ten system tak, aby były osiągalne możliwie bezpośrednio – pieszo, rowerem i środkami osobowej komunikacji publicznej.

- Położenie terenów o większej i mniejszej gęstości zamieszkania, a w związku z tym różnorodność budynków i mieszkań, musi się pokrywać z odpowiednimi sieciami uzbrojenia i infrastrukturalnymi lokalizacjami.

W końcu, z formalnego punktu widzenia wymiar trzeci – zabudowa, topografia i roślinność – uwidacznia logikę systemu i tym samym uzasadnia „wyobrażenie o mieście”.

Z powyższego wynika koncepcja urbanistyczno-przestrzenna, która rozstrzyga o wizji powstającego miasta. Jego jakość jest uzależniona przede wszystkim od proporcji i realnej wielkości obiektów i terenów.

Przytoczone niżej projekty są oparte na zasadach kształtowania formy urbanistycznej. Wpływ na ukształtowanie tych projektów miały:

- nakładające się systemy siatek (synteza),
- osie widokowe,

---

<sup>1</sup> Rozważania oparto na syntezie opracowań powstałych na praktykach studenckich w Rawiczu (w latach 1985, 1987, 1989) z udziałem studentów z uniwersytetu w Hanowerze i Politechniki Poznańskiej pod kierunkiem prof. prof. F. Spengelina, J. Buszkiewicza, L. Zimowskiego.



- place (rynki) wkomponowane w tenże system,
- dominanty, które są tworzone przez wolno stojące obiekty publiczne – kościoły, ratusz, zamek.

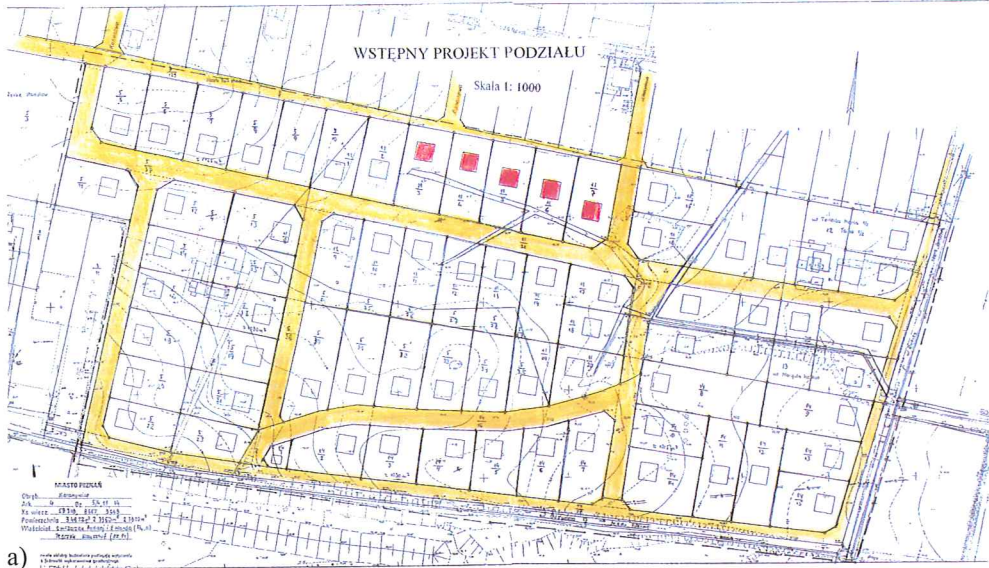
Ten historyczny pokaz form jest jednocześnie ukierunkowany na aktualne zadania budowlano-inwestycyjne i programowe. Oto charakterystyczne odniesienia:

- motoryzacja – przeciwieństwo konia i wozu,
- więcej czasu wolnego, który może być wykorzystany na sport, wypoczynek i zajęcia domowe,
- ochrona obszarów osiedlowych przed wszelkiego rodzaju emisjami,
- zwrot w ekonomice korzystania z niepowiększalnych zasobów ziemi, szczególnie w konstrukcji (wysokości) domów, zmniejszeniu powierzchni dla ruchu samochodowego, odległości między budynkami (powierzchnie te mogłyby pełnić inne funkcje),
- równowaga ekologiczna:
  - a) wykorzystanie surowców wtórnych,
  - b) zachowanie lub przekształcenie ogródków działkowych – także jako „ogródków do wynajęcia” – w bezpośrednim powiązaniu z domami mieszkalnymi,
  - c) zachowanie i pielęgnowanie istniejących alei, kolonii drzew i zalesień,
  - d) wyprzedzające sadzenie drzew alejowych wzdłuż najważniejszych dróg komunikacyjnych i promenad spacerowych, aby uwypuklić zasadniczą strukturę nowej części miasta, zanim pojawią się tam budynki,
  - e) tworzenie mieszanych obszarów roślinności wzdłuż zewnętrznej granicy zabudowy jako sygnał, wyraźne przejście z miasta do pól (przestrzeni otwartych).

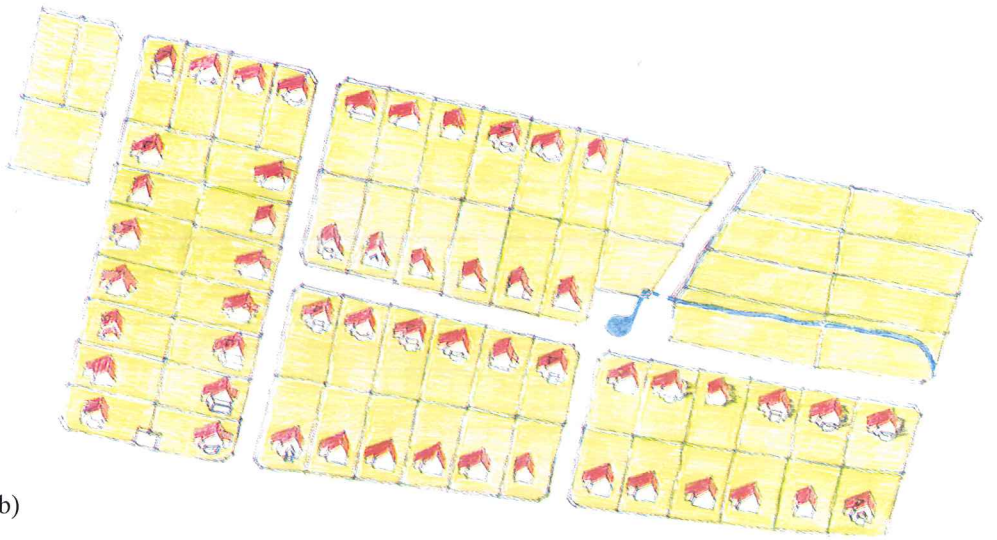
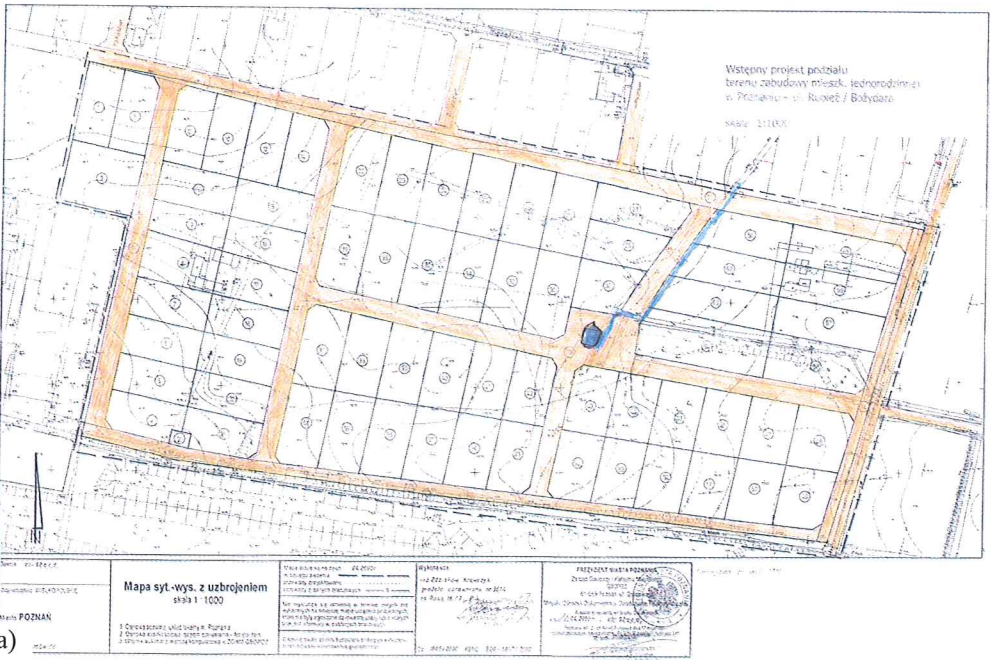
Powyższe zasady teoretyczne brano pod uwagę przy tworzeniu projektów zagospodarowania m.in. Umultowa w Poznaniu. W planie zagospodarowania tego osiedla uwzględniono takie elementy urbanistyczne, jak:

- dominanty wysokiej zieleni, będące przestrzennym wyróżnikiem osiedla,
- stworzenie (kosztem jednej lub dwóch działek przeznaczonych pod zabudowę) przestrzeni publicznej, na której można umieścić place oraz miejsca zabaw dla dzieci lub małe otwarte zbiorniki wodne zwiększające atrakcyjność lokalizacji.

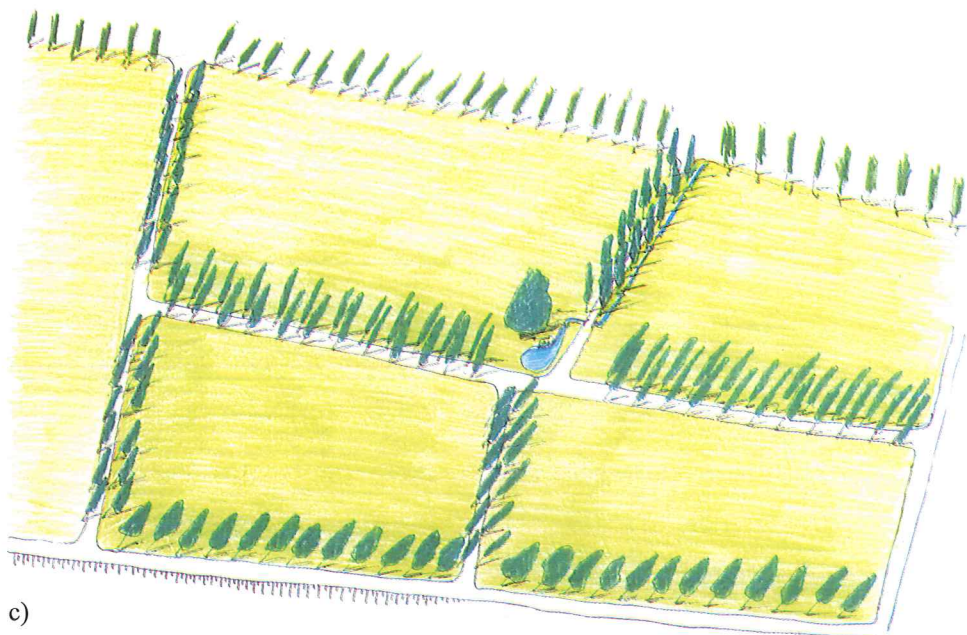
W koncepcji dążono do uzyskania struktury placowo-ulicowej. W związku z tym skrzyżowanie projektowanych ulic oraz cieków wodnych zagospodarowano jako przestrzeń publiczną ze zbiornikiem wodnym pełniącym funkcję rekreacyjną. Wzdłuż proponowanych ulic obsługujących przewidziano wysoką zielenią, a ulice te połączono z podobnie ukształtowanymi ciągami komunikacyjnymi na sąsiednich terenach. Tak opracowany plan zagospodarowania tworzy zamkniętą całość urbanistyczną, która jest zgodna z przyjętymi kryteriami kształtowania przestrzeni na całym obszarze objętym koncepcją ogólną.



Rys. 6.1. Podział terenu Umultowa nie do końca uwzględniający istniejące uwarunkowania: a) projekt, b) uproszczona aksonometria (rys. R.A.). Część działek znalazła się między dwoma ulicami, mimo że działki powinny być grupowane zapleczeniami do siebie; nie ma nawiązania do istniejącego układu komunikacyjnego; ulica obwodowa nie ma kontynuacji, ulega zanikowi; niektóre budynki zlokalizowano na cieku wodnym, co zakłóciło linię zabudowy



Rys. 6.2. Podział terenu Umultowa (z rys. 6.1) nawiązujący do istniejącego układu komunikacyjnego, rzeźby terenu i ciekui wodnego: a) projekt, b) aksonometria ukazująca kompozycję przestrzenną, plac, układ ulic (rys. R.A.)



c)

Rys. 6.2.c) utworzony układ komunikacyjny podkreślony przez wysoką zielenią

## 6.2. Rewitalizacja rynków lokacyjnych

Zagadnienie zagospodarowania rynków jest kwestią niezwyklej wagi w procesie przeobrażeń urbanistycznych. Historyczne centra handlowe wytyczono na ziemiach polskich podczas fali lokacji w XIII–XIV w. oraz XVII–XVIII w. Ich funkcje usługowo-handlowe – wymiany towarów i produktów pomiędzy miastem a wsią – utrzymały się do XX w. Obecnie jesteśmy świadkami przekształceń spowodowanych budową obwodnic lub dróg omijających śródmieście.

Rynki przeobrażają się w reprezentacyjno-turystyczne centra bez samochodowego ruchu tranzytowego, a nawet lokalnego. Stają się przedmiotem dumy władz lokalnych, a zarazem świadectwem historii miasta.

Losy rynków wielkopolskich są bardzo różne. Niektóre wraz z deptakami tworzą strefy piesze, ciszy i spokoju. Tak jest w Poznaniu, Lesznie. Inne, „rozjeżdżane” przez samochody ruchu tranzytowego, np. w Śmigłu, nie spełniają funkcji placu. Często są omijane, a obwodnica przejmuje ruch lokalny, np. w Kościanie, lub stanowią ciche, uboczne miasta, np. w Gostyniu.

Posadzki placów rynkowych są wyłożone brukiem, kostką granitową, trylinką, wyasfaltowane, częściowo obsadzone niską zielenią lub rzadziej wysokimi drzewami. Współcześnie pojawiają się tendencje do stosowania elementów cimento-

wych wibroprasowalnych. W miastach, w których zastosowano takie materiały, widać duże możliwości aranżacyjne (Emden, RFN). Wydaje się, że takie rozwiązania są korzystniejsze niż pozostawienie nawierzchni ze zniszczonej trylinki z lat sześćdziesiątych, jak to jest w Rawiczu.



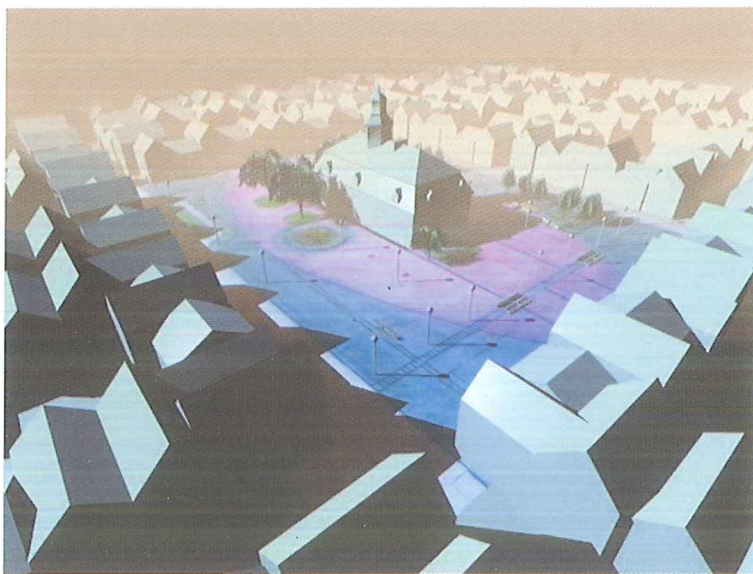
Rys. 6.3. Projekt nowej posadzki rynku w Rawiczu stanowi prawdziwe wyzwanie. Umieszczona w unikatowej historycznej zabudowie powinna spełniać wiele warunków: użyteczności pobytowo-rekreacyjnej, formy uzgadnianej ze służbami konserwatorskimi, komunikacji miejskiej i tranzytowej. Istniejąca nawierzchnia to kostka cementowa, tzw. trylinka, położona w latach 60. na wcześniejszej nawierzchni z kamieni polnych (projekt i animacja komputerowa B. Siewczyński)

Odrębnym zagadnieniem jest ochrona konserwatorska nawierzchni historycznych rynków. Na przykład, w Sarnowie mieszkańcy skarżą się na „kocie lby” z okresu średniowiecza, mieszkają jakby w muzeum, nawet autobus komunikacji regionalnej omija centrum ze względu na nawierzchnię.

Zmiana zagospodarowania rynków jest związana z przeobrażeniem paradygmatu centrum pod względem mieszkań, pracy, komunikacji, rekreacji i usług.



Rys. 6.4. Place rynkowe zmieniają funkcję z targowej (targi codzienne lub np. dwa razy w tygodniu), komunikacyjnej (dworzec autobusowy, tranzyt Poznań–Wrocław), okolicznościowej (manifestacje, imprezy sylwestrowe, sportowe, dni Rawicza itp.) na rynki rekreacyjno-turystyczne (K. Borowski – projekt, B. Siewczyński – animacja komputerowa)



Rys. 6.5. Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrów miast umożliwiło połączenie deptaków, utworzonych na przełomie lat 70. i 80. w Lesznie i Rawiczu (projekt Eugeniusz Ast), w strefy przeznaczone dla ruchu pieszego (R. Grzywaczyk – projekt, B. Siewczyński – animacja komputerowa)

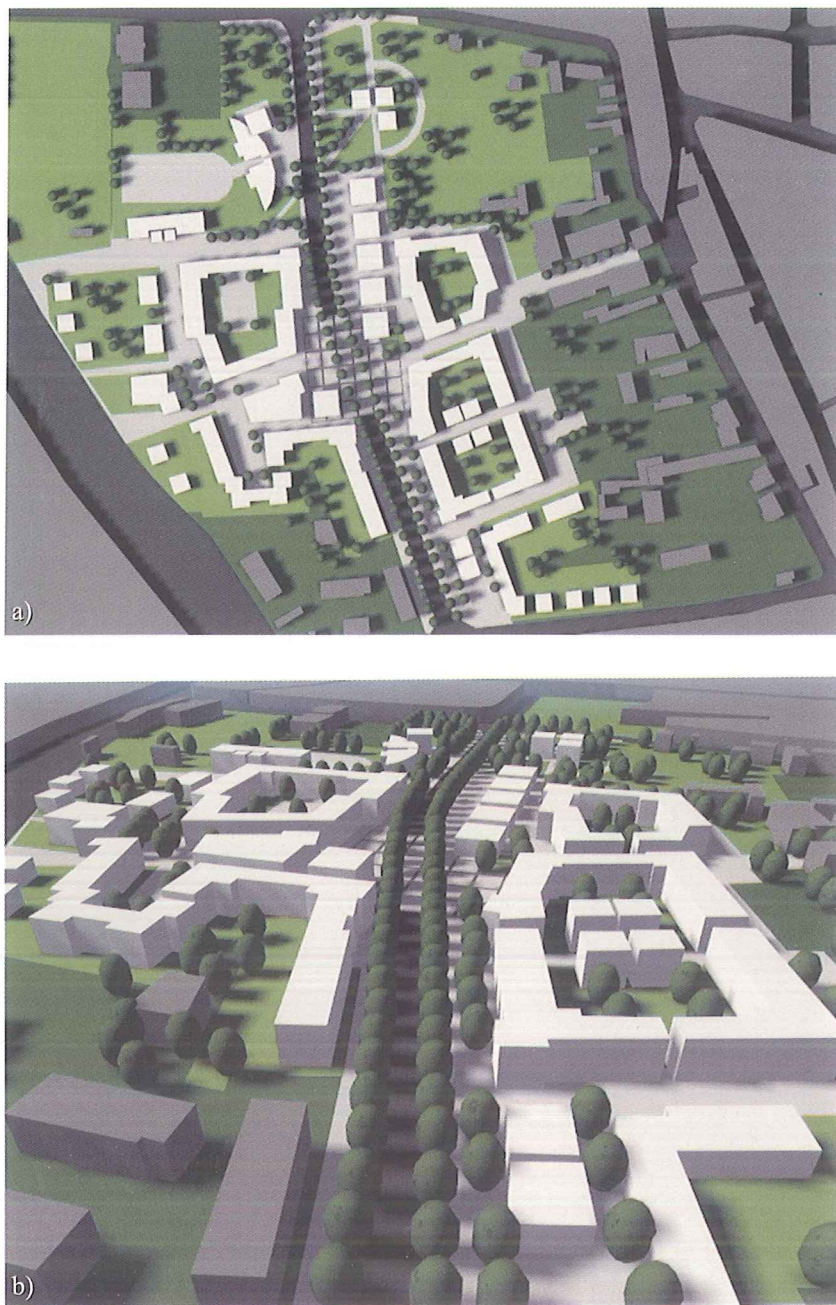


Rys. 6.6. Wraz ze zmianą charakteru rynku ulegnie przeobrażeniu wykorzystanie kamienic przyrynkowych z mieszkań na usługi, np. restauracje, winiarnie, sklepy (A. Krenz – projekt, B. Siewczyński – animacja komputerowa)

### 6.3. Nowe lokacje śródmiejskie – zabudowa mieszkaniowa

Obecnie większość miast staje przed kwestią skryształizowania i zagospodarowania centralnych kwartałów, wypełnienia ich nową tkanką miejską, wpisania w kontekst otoczenia. Szczególnie wnikliwego opracowania wymagają te miejsca, gdzie styka się kilka terenów o różnym przeznaczeniu funkcjonalno-przestrzennym, gdzie konieczne jest określenie siły ich oddziaływania na otoczenie, wzajemnego układu i kontekstu.

Tematem związanym z problematyką przekształceń śródmieścia oraz krystalizacją jego poszczególnych części była koncepcja zagospodarowania w Lesznie terenu położonego w bezpośredniej bliskości centrum miasta. Dotyczyła ona wypełnienia zabudową mieszkalno-usługową obszaru między trasą W-Z a ul. Obrońców w kierunku północ-południe oraz trasą kolejową a ul. Lipową w kierunku wschód-zachód.

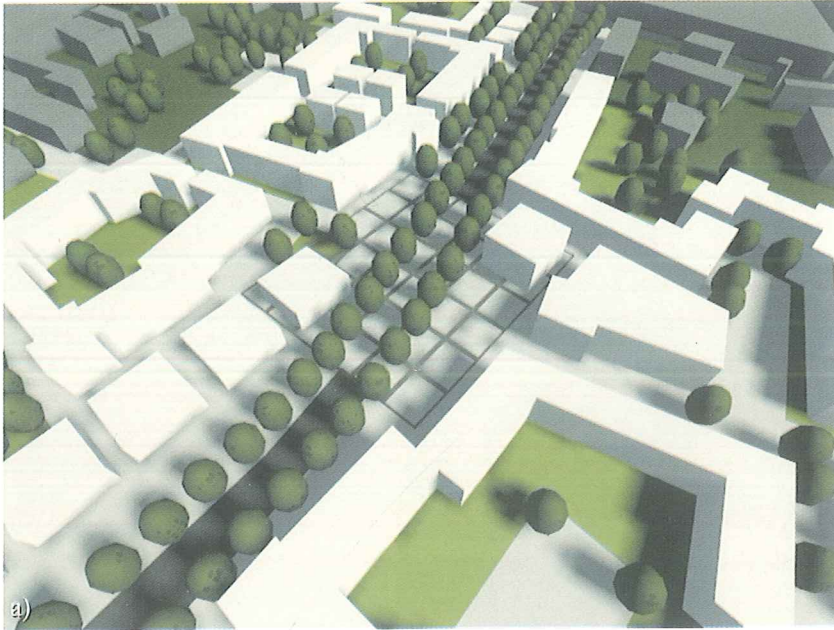


Rys. 6.7. Osiedle mieszkaniowe składa się z czterech kwartałów zabudowy sprzężonych placem handlowo-usługowym. Dominantą przestrzenną jest istniejąca aleja lipowa: a) rzut z góry, b) widok perspektywiczny (R.A. – główny projektant, K. Borowski, P. Biskupski – projektanci, B. Siewczyński – projektant, animacja komputerowa)





Rys. 6.8. Zlokalizowanie w istniejącej zabudowie placu i kwartałów urbanistycznych hierarchizuje i uczytelnia przestrzeń dla odbiorców. Istniejąca zabudowa powstała wzdłuż ulic obwodowych, lecz w centrum brakowało elementu formalnie ważnego



Rys. 6.9. Plac i odchodzące od niego ulica i ciągi piesze łączą kwartały i przestrzenie prywatne w ich wnętrzach. Zaplanowano zabudowę dwu- i trzykondygnacyjną, mieszkania z ogródkiem

Ważnym czynnikiem jest tu trasa tzw. W-Z – dwupasmowa przelotowa droga przez miasto, która w sposób zasadniczy oddziela stare centrum od terenów położonych na południu, w tym od projektowanego obszaru. Przestrzenne bezpośrednie połączenie z centrum w tym wypadku stało się niemożliwe. Należało więc stworzyć układ dość niezależny, z własną centralną formą kompozycyjną oddziałującą na otoczenie. Drugim czynnikiem, bardzo istotnym w tworzeniu nowego układu, był istniejący historyczny element miastotwórczy w postaci ulicy dochodzącej do centrum Leszna z wykrystalizowaną już i szczelną obudową, a właściwie dwóch ulic do siebie przylegających. Ta dość rzadko spotykana forma urbanistyczna wymagała nie tylko zachowania, ale i odciążenia od ruchu kołowego i od nasycenia handlowo-usługowego, którego nie mogła pomieścić.

Istniejąca zabudowa jest usytuowana wzdłuż obrzeży kwartału – przy torach kolejowych i przy ulicach ograniczających obszar opracowania. Głównie są to domy jednorodzinne z towarzyszącą zabudową gospodarczą. Środek kwartału pozostaje w większości niezabudowany, a na obrzeżach występuje sporadyczna, chaotyczna zabudowa gospodarcza (garaże, szklarnie, obiekty inwentarskie). W narożu kwartału jest zlokalizowany uciążliwy zakład przetwórstwa mięsnego – przeznaczony do likwidacji.

Istotnymi elementami projektowanego osiedla są:

- planowana trasa przelotowa W-Z, oddzielająca projektowany teren od centrum miasta,
- główna droga z aleją starodrzewu – ul. Krasińskiego – wiodąca przez projektowany kwartał,
- tereny usług w zieleni przy projektowanej trasie W-Z, tworzące wyraźny pas oddzielający obszar opracowania od starego centrum miasta – tereny sportowe (obiekty ćwiczeń i stadion), park, przedszkole,
- zabytkowy kościół poewangelicki, oddziałujący funkcją i formą na przyległy teren,
- zespół zabudowy zawarty między ulicami Starozamkową i Lipową, stanowiący strukturę miastotwórczą i ważny element kompozycji miasta,
- kolektor sieci kanalizacyjnej, biegnący wzdłuż ul. Krasińskiego – w odległości 5,0 m od krawędzi jezdni.

Głównym elementem kompozycji stała się istniejąca ulica, przebiegająca równoległe do układu pierwotnego i zmierzająca do centrum Leszna. Oramowana starodrzewiem stanowiła doskonały łącznik między istniejącymi terenami usług w zieleni, tj. przedszkola, parku i szkoły, przylegającymi do trasy W-Z. Drugim elementem stał się ciąg pieszo-jezdny łączący pierwotny układ z projektowanym osiedlem; na jego końcu zaplanowano usługi w zieleni.

Na skrzyżowaniu tych dwóch głównych ciągów zaprojektowano centralny plac z usługami w wolno stojących obiektach wchodzących do parku. Stworzono w ten sposób układ kompozycyjny łączący się z zielenią i strukturą miejską. Dla wyznaczenia siatki przestrzennej wzięto pod uwagę dwa istniejące elementy: kościół

znajdujący się za trasą W-Z na przedłużeniu głównej ulicy projektowanego osiedla oraz istniejącą zabudowę przy układzie pierwotnym.

Wyznaczając oś łączącą kościół z nowym układem, połączono – chociaż w sposób pośredni – projektowaną przestrzeń z centrum Leszna. Natomiast przez połączenie funkcjonalne i przestrzenne z układem pierwotnym stworzono dwa funkcjonujące elementy, uzupełniające się wzajemnie.

Obiekty kubaturowe tworzące strukturę przestrzenną projektowanego osiedla podzielono na trzy kategorie: budynki mieszkalne wielorodzinne z towarzyszącymi budynkami garażowymi, budynki mieszkalne jedno- i dwurodzinne oraz budynki handlowo-usługowe. Zgodnie z prawami kompozycji (podobieństwa i bliskości) budynki zostały zgrupowane w kwartałach zabudowy. W czterech kwartałach przyrynkowych zaprojektowano budynki wielorodzinne, w pozostałych dwóch jedno-rodzinne. Wolno stojące obiekty handlowo-usługowe zlokalizowano w strefie przestrzeni publicznej – na rynku wzdłuż ul. Krasieńskiego. Budynki garażowe dopełniają strukturę kwartałów z zabudową wielorodzinną.

Na podstawie analizy wysokości i kubatury zabudowy w rejonach sąsiednich i w kontekście całego miasta zaprojektowano budynki o następujących wysokościach:

- wielorodzinne usytuowane wzdłuż ul. Krasieńskiego – 5 kondygnacji,
- pozostałe wielorodzinne – 4 kondygnacje,
- jedno- i dwurodzinne – 3 kondygnacje,
- handlowo-usługowe – 2 kondygnacje (w zieleni jedna kondygnacja),
- garażowe – jedna kondygnacja.

Dla zwiększenia komfortu użytkowania poszczególne kwartały podzielono na parcele pozostające własnością mieszkańców. Mieszkający na parterze mają przydomowe ogródki. Wewnątrz kwartałów urządono przestrzeń półprywatną na wzór wspólnego podwórka – dziedzińce jako miejsce rekreacji codziennej mieszkańców z placykiem zabaw dla dzieci. Dzięki temu uzyskano kompromis – połączono zalety budownictwa jednorodzinnego i wielorodzinnego. Uzyskano również wysoki wskaźnik powierzchni zieleni przypadającej na jednego mieszkańca. Budynki tworzą zespoły domostw o indywidualnej formie, co zapewnia tożsamość przestrzenną i komfort użytkowania.

Na projektowanym osiedlu głównym elementem komunikacyjnym jest ul. Krasieńskiego, przebiegająca przez środek układu i pełniąca funkcję zbiorczą w stosunku do pozostałych dróg osiedlowych. W świetle ulicy zaprojektowano wydzielone pasy ruchu pieszego i kołowego. Ulica ta powinna obsługiwać w większości ruch osiedlowy i lokalny. Aby zapewnić komfort mieszkańcom oraz dostęp komunikacyjny do wszystkich parceli i budynków, drogi osiedlowe urządono jako ciągi pieszo-jezdne z ograniczoną prędkością poruszania się pojazdów kołowych. Ulica Krasieńskiego jest podłączona do projektowanej trasy przelotowej W-Z, która przejmie w większości ruch tranzytowy. Na etapie opracowania projektów realizacyjnych należy uwzględnić wytyczenie dróg rowerowych, z włączeniem ich do ogólnomiejskiej sieci dróg rowerowych. Miejsca postojowe dla samochodów wy-

dzielono wzdłuż ciągów pieszo-jezdných. Garaże dla samochodów mieszkańców osiedla zaprojektowano na obrzeżach kwartałów jako dopełnienie zabudowy. Na etapie projektowania budynków wielorodzinnych można uwzględnić budowę garaży podziemnych. W kwartałach zabudowy jednorodzinnej garaże zaplanowano w bryle domu.

## 6.4. Rekompozycja osiedla modernistycznego

W wielu miastach zagadnieniem przestrzennym staje się problem istniejących osiedli mieszkalnych wybudowanych w latach siedemdziesiątych z tzw. wielkiej płyty. Rozwijające się miasta stoją przed koniecznością rozbudowy tychże osiedli. W większości realizacji pomija się ten temat, nie podejmuje się próby ustosunkowania do istniejącego zainwestowania i albo buduje się obok zupełnie coś nowego, albo powiela stary, istniejący układ przestrzenny. W obu przypadkach nie tworzy się nowych wartości uwzględniających układy kompozycyjne oparte na związkach przestrzennych, relacjach i zasadach hierarchiczności, co potęguje chaos przestrzenny.

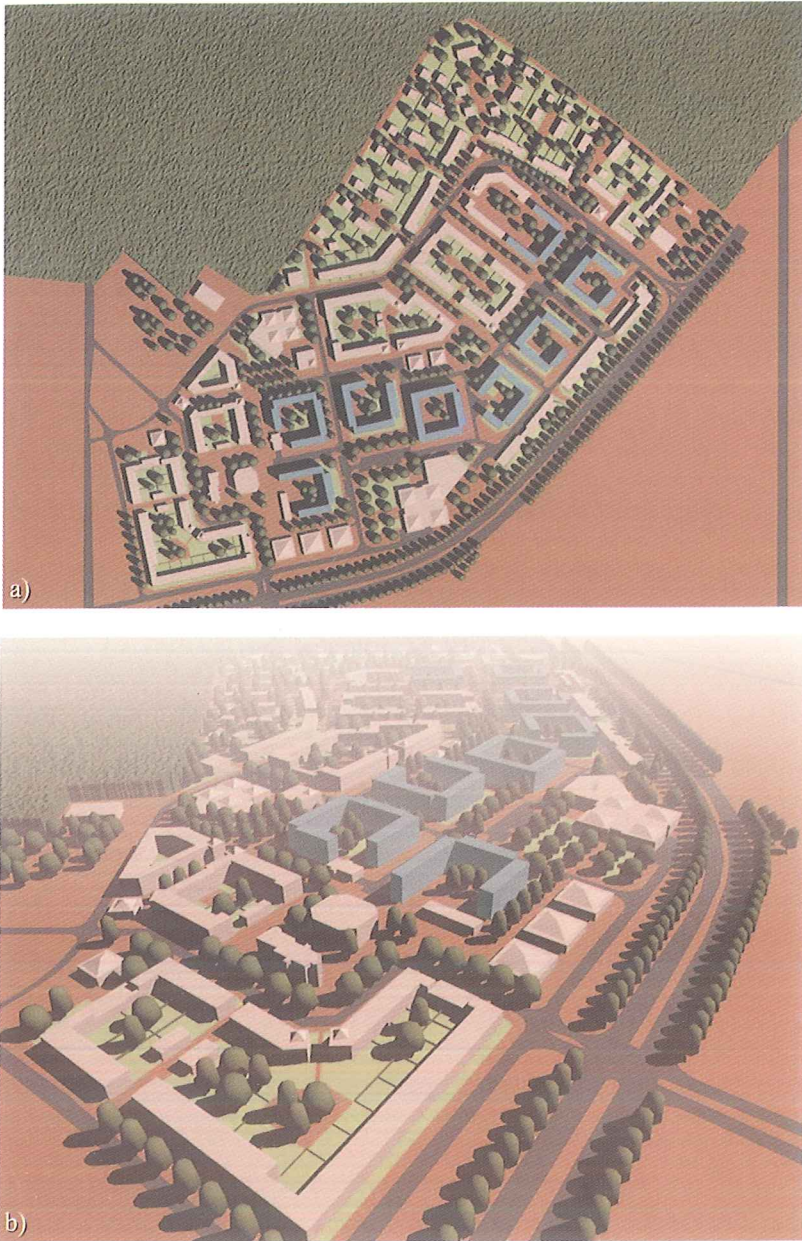
Taką próbą innego spojrzenia na problem jest koncepcja i projekt osiedla Przylesie w Lesznie. Chodziło o zaprojektowanie zespołu mieszkaniowego z usługami podstawowymi dla mieszkańców osiedla i okolic na obszarze między rozwidleniem trasy wylotowej z Leszna do Wrocławia a kompleksem leśnym.

Na projektowanym obszarze występuje trzykondygnacyjna zabudowa blokowo-mieszkaniowa z tzw. wielkiej płyty, tworząca określoną siatkę przestrzenną i system ulic. Oprócz tej zabudowy, szczególnie przy trasie wylotowej, można zauważyć rozwijającą się niską zabudowę usługowo-rzemieślniczą oraz usługi użyteczności publicznej w zieleni, tj. kościół oraz szkołę z salą gimnastyczną. Całość nie jest powiązana ze sobą, istnieje bez związku i zależności kompozycyjnej.

Na uwagę zasługuje silne zastrzewienie projektowanego obszaru, co jest związane z bliskością kompleksu leśnego.

Stworzono dwie koncepcje projektowanego osiedla: pierwszą, wstępną, w której brano pod uwagę ogólną dyspozycję i zasadę funkcjonowania, oraz drugą, po konsultacjach z inwestorem, w której uwzględniono dokładnie istniejące już zainwestowanie i zakres opracowania.

Podstawowym elementem pierwszej koncepcji była przestrzeń nasycona usługami, łącząca dwa główne place społeczne: jeden przy trasie wylotowej i drugi przy lesie. W połączeniu z drogą osiedlową łączącą najważniejsze elementy struktury przestrzeni ta stanowiła główny kościół i element kompozycyjny osiedla. Cała reszta zabudowy była dopełnieniem i podkreślała ów układ.



Rys. 6.10. Osiedle modernistyczne (kolor niebieski) powstało w latach 70. na obrzeżu Leszna przy lesie. Niektóre budynki zlokalizowano nawet w lesie. Podczas realizacji odstąpiono od programu usługowego (jak w większości tego typu osiedli) i pozostały puste przestrzenie. Po dwudziestu latach następuje dogęszczanie (kolor beżowy) i próba stworzenia kompozycji kwartalowej, placowo-rynkowej (R.A. – główny projektant, P. Kozłowski, K. Borowski, P. Biskupski – projektanci, B. Siewczyński – projektant, animacja komputerowa)



Rys. 6.11. Wzdłuż trasy Poznań–Wrocław zlokalizowano obszary handlowo-usługowe, natomiast przy lesie zespoły domów jednorodzinnych

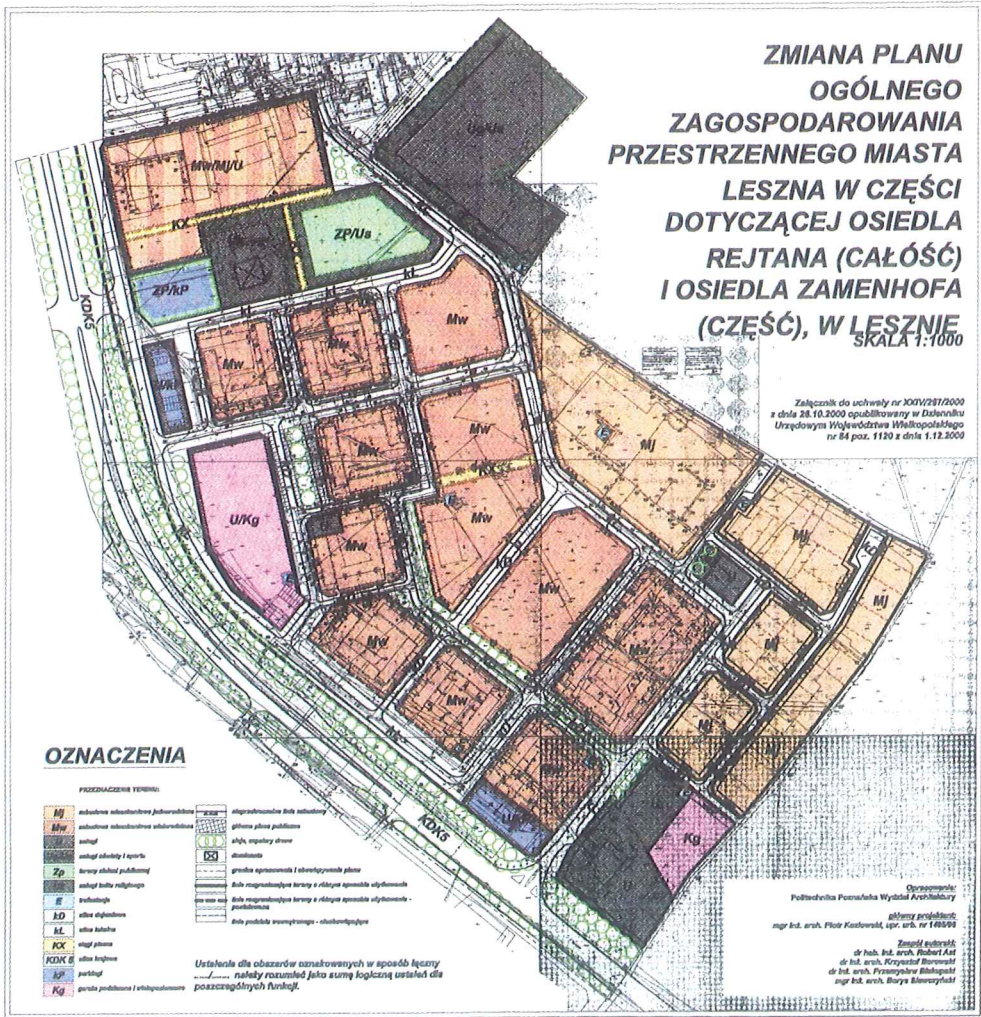
Druga koncepcja, uwzględniająca istniejące już dalsze zainwestowanie oraz dokładniej zakres opracowania, musiała ulec zmianie w stosunku do pierwszej. Tutaj najważniejszym elementem stała się zaprojektowana ulica, idąca prostopadle do ulicy osiedlowej z pierwszej koncepcji. Ulica ta łączyła zabudowę nowo projektowaną i istniejącą kubaturę „wielkoblokową”. W obu koncepcjach brano pod uwagę dwa najważniejsze elementy:

- istniejącą zabudowę blokową, która w obu koncepcjach stanowiła główny wyznacznik kompozycyjny i siatkę modułową,
- istniejącą zielenią, która w sposób istotny zaważyła na zakresie i sposobie zabudowy projektowanego osiedla.

W tych dwóch wizjach nastąpiło zespolenie kompozycyjne i przestrzenne istniejącej zabudowy, zieleni i nowo projektowanej struktury miejskiej, co zaowocowało nową jakością przestrzeni, połączeniem nowego i starego w jeden układ.

Istotnym czynnikiem przy wyznaczaniu zabudowy było istniejące zainwestowanie. Obiekty kubaturowe tworzące nowo projektowaną strukturę podzielono na trzy kategorie:

- budynki wielorodzinne z usługami na parterach lub bez oraz z towarzyszącymi obiektami typu gospodarczego,
- budynki jedno- i dwurodzinne z usługami na parterach lub bez,
- budynki usługowe wolno stojące lub z terenem towarzyszącym.



Rys. 6.12. Zapis końcowy uchwalonego przez radę miasta planu (główny projektant P. Kozłowski)

Zgodnie z kompozycją osiedla podstawowym elementem tworzącym strukturę stał się kwartał. Zasadą przy określaniu wysokości poszczególnych kwartałów było podkreślenie ważności głównego elementu kompozycyjnego ulicy i stopniowe wyciszanie i zmniejszanie wysokości w kierunku lasu. I tak, kwartały tworzące z istniejącymi budynkami blokowymi główną ulicę zaprojektowano jako zabudowę wielorodzinną o wysokości budynków nawiązującej do istniejącego sąsiedztwa, czyli 3 kondygnacji. Jednakże kwartały te różnią się zasadniczo od swych poprzedników z drugiej strony ulicy. Nie jest to już zabudowa w tradycyjnym tego słowa znaczeniu. Kwartały te tworzy bowiem zespół domów o indywidualnej i skończonej formie, każdy z indywidualnymi działkami i z mieszkaniami mający-



mi – oprócz wspólnego podwórka – przydomowe ogrody. Dzięki takiemu potraktowaniu zmniejsza się różnica w komforcie zamieszkiwania między domkiem jednorodzinny a budownictwem wielorodzinnym.

Natomiast kwartały tworzące główną ulicę osiedlową zaprojektowano jako jedno- i dwurodzinne z zabudową o maksymalnej wysokości 2 kondygnacji. Z kolei zabudowa tworząca i zamykająca osiedle przy lesie, usytuowana w tzw. kieszeniach, ze względu na wielkość działki powinna być zaprojektowana jako jednorodzinna o wysokości nie większej niż jedna kondygnacja.

Taki układ zabudowy pozwoli na odbiór jego sylwety jako zwartej i spójnej układu przestrzennego.

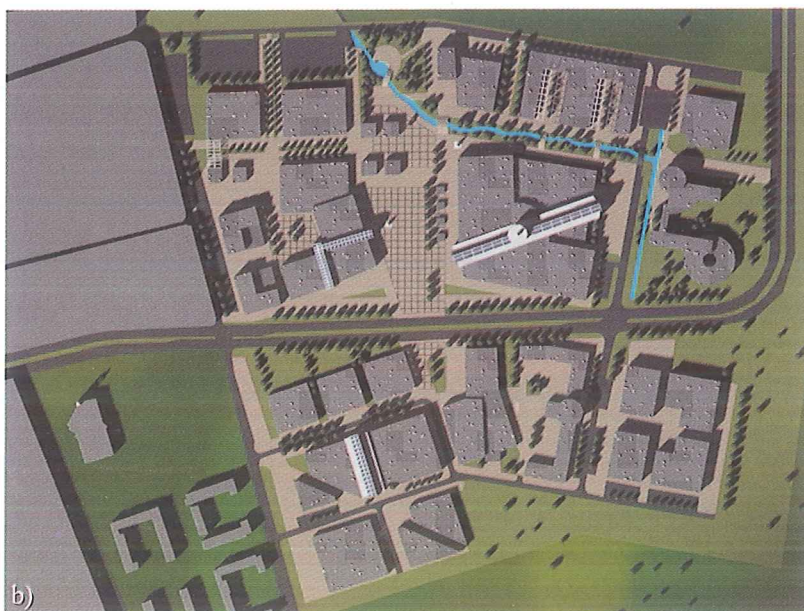
## 6.5. Park technologiczny w Lesznie

W dynamicznie rozwijających się miastach pozostają bardzo często, szczególnie na obrzeżach, obszary bez bliżej zdefiniowanej funkcji. Są one traktowane jako rezerwa pod przyszłe inwestycje. Tereny te już teraz mogą być wykorzystane, gdyż ze względu na usytuowanie umożliwiają lokowanie na nich funkcji usługowych przeznaczonych nie tylko dla mieszkańców danego miasta, ale również dla całego okręgu. Szczególnie dotyczy to obszarów usytuowanych przy trasach wylotowych z miast. Przykładem takiego zainwestowania jest tzw. Leszczyński Park Technologiczny, dla którego należało stworzyć koncepcję programowo-przestrzenną.

Przedmiotem opracowania był projekt koncepcyjny urządzenia terenów aktywacji gospodarczej – centrum o charakterze komercyjnym: handlowo-usługowym, kulturalno-rozrywkowym i sportowo-rekreacyjnym. Kompleks o nazwie „Leszczyński Park Technologiczny” (LPT) zlokalizowano na obszarze niezabudowanej części przedmieść Leszna na północnym wschodzie od starego centrum miasta:

- w kierunku wschód–zachód – między ciekim wodnym a projektowanym osiedlem mieszkaniowym,
- w kierunku północ–południe – za osiedlem Ogrody, wzdłuż al. Konstytucji 3 Maja.

Obszar będący przedmiotem opracowania zlokalizowano na przedmieściach Leszna na północnym wschodzie od starego centrum miasta. Jest to teren płaski, o szerokości około 500 m, niezabudowany, przecięty przez środek dwupasmową drogą tranzytową z Poznania do Wrocławia. Od strony południowej teren przylega do osiedla mieszkaniowego Ogrody, od wschodniej i zachodniej graniczy z niezabudowanymi terenami rezerwowanymi pod zabudowę mieszkaniową i oświatową. Pas inwestycji leżący na osi al. Konstytucji 3 Maja jest kontynuacją i punktem kulminacji zabudowy alei o charakterze handlowo-usługowym (istnieją obiekty biurowe, salony samochodowe, stacje paliw, restauracje, przedstawicielstwa koncernów przemysłowych itp.).



Rys. 6.13. Struktura placowo-rynkowa tworzy hierarchię kompozycyjną obszarów publicznych i prywatnych połączonych ulicami, ciągami pieszo-jezdnymi i spacerowymi (R.A. – główny projektant, K. Borowski, P. Biskupski – projektanci, B. Siewczyński – projektant, animacja komputerowa)

Istotnymi elementami mającymi wpływ na kompozycję i kształt przestrzenny projektowanego kompleksu LPT są:

- przelotowa trasa – al. Konstytucji 3 Maja,
- struktura przestrzenna sąsiednich osiedli mieszkaniowych i terenów przyległych,
- środowisko przyrodnicze – cieki wodne,
- nowoczesny kościół katolicki z wolno stojącą wieżą, oddziałujący funkcją i formą na przyległy teren,
- struktura funkcjonalna kompleksu (dostępność komunikacyjna, miejsca parkingowe).

Głównym elementem na tym terenie była trasa wylotowa z Leszna, wokół której miały być usytuowane owe zakłady i usługi i wokół której był już wyznaczony wstępny układ dyspozycyjny. W układzie tym brak było elementu łączącego tereny położone po dwóch stronach trasy. W koncepcji projektowej stworzono więc przestrzeń – plac chwyający oba brzegi trasy. Udało się to uzyskać dzięki skali tworzonych obiektów. Kształt siatki przestrzennej został tak wyznaczony, że obie części zaczęły współbrzmieć i tworzyć jeden układ kompozycyjny. Dla przelamania skali istotne było wykorzystanie zieleni, która w znacznym stopniu złagodziła wielkowymiarowy przemysłowy charakter terenów. Wykorzystano do tego istniejącą rzeczkę płynącą przez układ – wyeksponowano ją przez zadrzewienie i odpowiednie usytuowanie małej architektury.

Tworząc strukturę przestrzenną projektowanego kompleksu Leszczyńskiego Parku Technologicznego, obiekty kubaturowe rozplanowano w 8 kwartałach zabudowy. Zasadniczą część stanowią 2 kwartały położone centralnie, stykające się z placem głównym. W granicach tych kwartałów umieszczono 2 centra handlowe – domy towarowe z wewnętrznymi pasażami. Pasaż główny zaprojektowano na osi otwarcia widokowego wieży kościoła. Są to budynki czterokondygnacyjne z biurami i mieszkaniami do wynajęcia oraz z parkingami w kondygnacji podziemnej; przewidziano dwie kondygnacje handlowe. W kwartałach zachodniej części kompleksu LPT, wzdłuż kanału wodnego urządzono zewnętrzne pasaż handlowe ze sklepami do wynajęcia. Po przeciwnej stronie kanału umieszczono promenadę restauracji, barów i klubów rozrywki. Na początku zielonego pasażu zaplanowano multikino, a na końcu salę widowiskowo-sportową „Arena”. Zamknięcie głównej osi widokowej, przy arenie, stanowi zespół hotelowo-restauracyjny z parkiem. Przy placach usytuowano ekskluzywne sklepy-butiki z luksusowymi towarami. W prawej części kompleksu w 3 kwartałach zabudowy zaprojektowano zespół hal handlowo-usługowych z przeznaczeniem do obrotu detalicznego i hurtowego – salony samochodowe, meblowe, gospodarstwa domowego, sprzętu RTV i inne oraz biura do wynajęcia i przedstawicielstwa firm.

Należy zadbać, aby obiekty budowlane miały indywidualny charakter architektoniczny, o wysokim poziomie technologicznym i estetycznym z kulminacją niezbędnych (określonych) „miejsz z charakterem”. Bogaty program funkcjonalny ma zapewnić użytkownikom różne formy spędzania czasu. Szczegółowo zaprojekto-

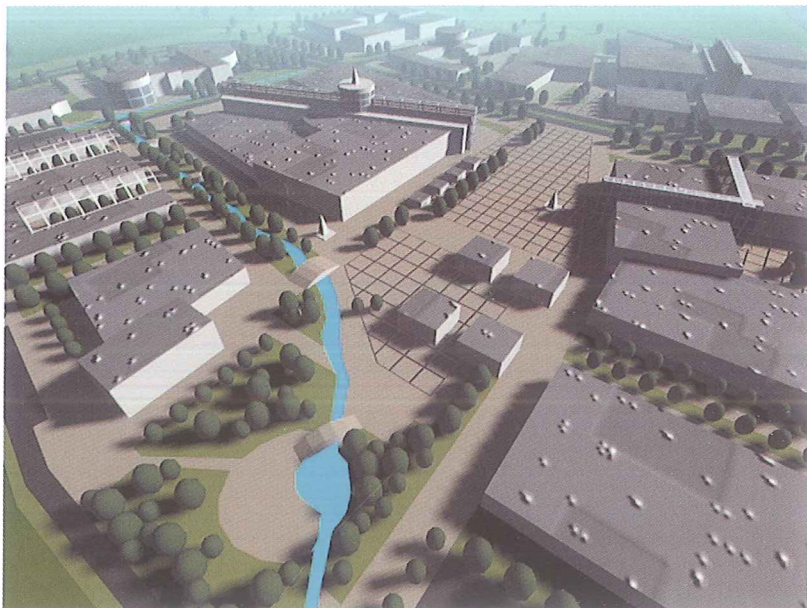
wane zakątki, otwarcia, dominanty, osie widokowe wiążące punkty formalnie ważne, światłościę, stopniowanie wrażeń, załamania, zamknięcia, otwarcia, różne poziomy itp. mają zapewnić „odcięcie od światła, nierzeczywistość, teatralno-kawiarnianą iluzję”. Przekrycia, pieszce ulice pełne atrakcji, zieleni, wody, kolorowych reklam z elementami gry światła i cienia oraz niespodzianki zapewnią odwiedzającym relaks, wrażenie zamożności i luksusu.

Można wymienić następujące zalety kompleksu LPT:

- na jednym terenie bogata oferta handlowa,
- w domach towarowych i pasażach możliwość wyboru towarów bez wychodzenia na zewnątrz, ochrona przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi,
- bezpośrednie sąsiedztwo zespołów mieszkaniowych,
- organizowanie życia społeczno-kulturalnego miasta,
- dobre powiązanie z ruchem kołowym (zorganizowany system parkowania z dostateczną liczbą miejsc parkingowych),
- dostęp dla mieszkańców korzystających z roweru,
- powiązanie przestrzenne z miejscami pracy (biura),
- ciekawa oferta pozahandlowa: rekreacja, wypoczynek, gastronomia, kultura,
- zaspokajanie potrzeby kontaktów towarzyskich i kulturalnych,
- ożywienie ekonomiczne miasta, wzrost obrotów handlowych.

Przy opracowaniu projektów realizacyjnych należy uwzględnić cały szereg zagadnień. W zależności od dziedziny podzielono je na pięć grup:

- urbanistyczne – lokalizacja: utrzymanie sylwety miasta, zachowanie odpowiedniej wysokości zabudowy, powiązanie ciągów pieszych, powiązanie z układem komunikacji kołowej (dostępność dla automobilistów i rowerzystów), dobra obsługa parkingowa,
- programowo-przestrzenne – określenie liczby i dostępności kondygnacji handlowych, usług i rzemiosła, rozmieszczenie parkingów, sposoby dostawy towarów, typ i wielkość sklepów, program pozahandlowy (kino, teatr, biblioteka, variétés, wideo, dyskoteka, bilard, miejsca zabaw dla dzieci), toalety publiczne, pomieszczenia administracyjne, filie banków, sale konferencyjne, placówki oświatowe, wystawy, kluby, hotele, urzędy pocztowe, gabinety lekarskie, gastronomia,
- inwestorskie – finansowanie inwestycji (biznesplan), zagadnienia prawno-organizacyjne dotyczące własności, organizacja procesu projektowo-realizacyjnego (koordynacja działań), marketing, przepływ (dystrybucja) towarów,
- architektoniczne – organizacja przestrzeni publicznej i zaplecza, nastrój wnętrza, klimat architektoniczny, forma zewnętrznych i wewnętrznych elewacji, kształt szklanych dachów, ilość i jakość reklam, kształtowanie galerii, schodów, witryn sklepowych, oświetlenie, elementy informacyjne, dekoracja, posadzki, mała architektura,
- techniczno-konstrukcyjne – optymalne, nowoczesne systemy konstrukcyjne, energooszczędne technologie wznoszenia i eksploatacji zespołu, wyposażenie infrastrukturalne, systemy ogrzewania i wentylacji związane z utrzymaniem komfortu klimatycznego, ochrona i bezpieczeństwo przeciwpożarowe, warunki higieniczno-sanitarne, pracy i użytkowania,



Rys. 6.14. Funkcja parku technologicznego jest umowna. Park rozumiany jako skupisko, zgromadzenie odnosi się do kwartałów urbanistycznych ukształtowanych z wykorzystaniem nowoczesnych technologii mieszkaniowych, budowlanych, logistycznych, usługowych, a nawet produkcyjnych



Rys. 6.15. Funkcje mieszkaniowe, miejsc pracy, komunikacji, usług, rekreacji są przemieszane, co umożliwia organiczne przyłączenie nowej tkanki urbanistycznej do tradycyjnej funkcji miasta i jego śródmieścia

– technologiczne – na etapie projektowania, budowy i eksploatacji osiedla należy zbadać o wysoki standard zastosowanych materiałów, technologii i urządzeń wyposażenia infrastrukturalnego budynków.

Szczególnie istotnym elementem jest uwzględnienie na etapie projektowania dostępności dla osób niepełnosprawnych budynków i układu komunikacji.

Zaprojektowano budynki o następujących wysokościach:

- domy towarowe przy placu centralnym o 4 kondygnacjach, w tym jednej podziemnej,
- hale targowe, magazynowe, salony o 2 kondygnacjach,
- zespół hotelowy o 5 kondygnacjach,
- sklepy, pasáže, obiekty gastronomii, kultury i rozrywki, multikino o 2 kondygnacjach,
- biurowce o 3 kondygnacjach.

Na projektowanym obszarze LPT głównym elementem obsługi komunikacyjnej jest ulica obwodowa, przebiegająca wzdłuż granic terenu opracowania i stanowiąca funkcję zbiorczą w stosunku do pozostałych dróg. Tereny LPT podłączono do układu komunikacyjnego miasta w dwóch miejscach. Wykorzystano do tego aleję planowaną wzdłuż osiedla Ogrody. Główny węzeł komunikacyjny i wjazd-wyjazd do LPT zorganizowano na trasie al. Konstytucji 3 Maja. Ulica obwodowa zapewni bezpośredni lub pośredni (poprzez drogi dojazdowe) dostęp do poszczególnych kwartałów i budynków. Place manewrowe dla pojazdów dostawczych i obsługi zaplanowano (w ramach projektów szczegółowych) na terenie poszczególnych parceli. Główny plac parkingowy usytuowano w południowo-zachodniej części LPT, wzdłuż ulicy obwodowej przy ważniejszych obiektach zaprojektowano mniejsze place parkingowe dla użytkowników i klientów. W kondygnacji podziemnej domów towarowych przewidziano parkingi.

Na etapie opracowywania projektów realizacyjnych należy uwzględnić wytyczenie dróg rowerowych z włączeniem ich do ogólnomiejskiej sieci dróg rowerowych. Miejsca postojowe dla samochodów wydzielono wzdłuż ciągów pieszo-jezdnymi. Na etapie projektowania poszczególnych budynków należy uwzględnić budowę podziemnych garaży.

Niezbędnym elementem sprawnego dostępu klientów do LPT będzie uruchomienie linii komunikacji miejskiej (autobusów) na trasie: dworzec PKP, dworzec PKS, rejon śródmieścia, duże osiedla mieszkaniowe, LPT.

## 6.6. Rondo Rataje w Poznaniu

Celem opracowania było stworzenie spójnej koncepcji zagospodarowania przestrzennego tego terenu z uwzględnieniem czynników ekonomicznych, technologicznych oraz trudno wymiernych, takich jak postrzeganie i kreowanie piękna oraz

harmonia z otoczeniem. Wszystkie czynniki, a szczególnie te trudno wymierne, mają wpływ na ogólnie pojęty komfort użytkowania.

Celem nadrzędnym jest urządzenie przestrzeni, w której będzie możliwe realizowanie określonych funkcji: centrum biznesu, integracji lokalnej, obsługi pasażerów (autobus/tramwaj), handlu i usług oraz kultury i rekreacji z zapewnieniem wysokiego komfortu.



Rys. 6.16. Rondo Rataje zlokalizowano na styku historycznych podziałów terenów wzdłuż ulic wsi Rataje oraz dynamicznej struktury modernistycznego osiedla Rataje, zrywającej z kontinuum przestrzennym (R.A. – główny projektant, K. Borowski – projektant, B. Siewczyński – projektant, animacja komputerowa)

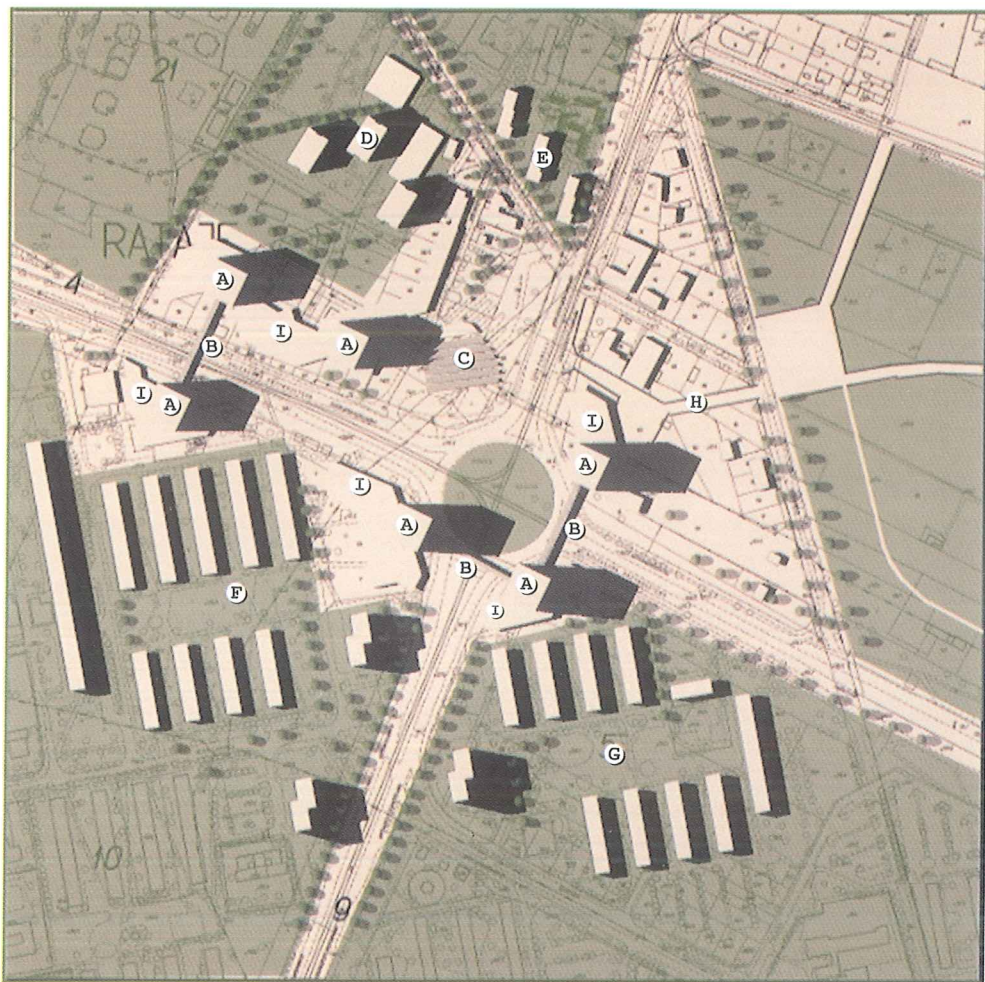
Ważnym czynnikiem w rozpatrywaniu i rozumieniu projektowanej struktury powierzchniowej tego obszaru są wprowadzone elementy kompozycji urbanistycznej o oddziaływaniu informacyjnym i emocjonalnym. Są to elementy krystalizujące, dominanty układu, pasma graniczne, rejony, elementy krajobrazu, punkty węzłowe i znaki szczególne. Zagadnienia budowy form architektonicznych w skojarzeniu z odbiorem ich sylwet należy rozpatrywać w kontekście formy i tła, punktów i miejsc formalnie ważnych, hierarchii linii, prostoty formy, złudzeń optycznych i innych.

Rondo Rataje jest dużym węzłem w układzie komunikacyjnym Poznania. Powstało na skrzyżowaniu dwóch tras szybkiego ruchu w systemie „ramy komunikacyjnej” miasta w kierunku wschód–zachód (ul. B. Krzywoustego – wylot na Katowice, śródmieście, dworce PKP i PKS, targi MTP) oraz północ–południe (ul. Zamenhofska i ul. Jana Pawła II). Ze względu na dominację przestrzenną wymienionych tras obszar projektowania dzieli się na cztery kwartały zabudowy z centralnie zlokalizowanym skrzyżowaniem rondo Rataje. Pierwszy kwartał – w granicach ul. Krzywoustego/Zamenhofska – stanowi część os. Piastowskiego z zieleńcem przy rondzie (bloki czterokondygnacyjne i wieżowce szesnastokondygnacyjne, tymczasowe pawilony handlowe złej jakości); drugi kwartał – w granicach ul. Krzywoustego/Kórnicka/Jana Pawła II – to strefa obsługi komunikacji (dworzec autobusowy, stacja paliw, hale magazynowe o małej wartości estetycznej) oraz osiedle akademickie (dwunastokondygnacyjne wieżowce z zabudową towarzyszącą); trzeci kwartał – w granicach ul. Jana Pawła II/ Krzywoustego – stanowi część niezagospodarowanego obszaru Łacina z zabudową mieszkaniowo-usługową wzdłuż ul. Pleszewskiej; czwarty kwartał – w granicach ul. Krzywoustego/ Zamenhofska – stanowi część os. Jagiellońskiego z zieleńcem przy rondzie (bloki czterokondygnacyjne, wieżowce szesnastokondygnacyjne).

Istotnymi elementami, mającymi wpływ na kompozycję i kształt przestrzenno-funkcjonalny projektowanego centrum biznesu ze strefą handlowo-usługową i przesiadkową komunikacji miejskiej, są:

- struktura kompozycyjno-funkcjonalna osiedli wielkopłytowych (Piastowskiego, Jagiellońskiego),
- infrastruktura komunikacyjna: dworzec autobusowy i przystanki tramwajowe,
- przejścia piesze pomiędzy obiektami infrastruktury komunikacyjnej,
- istniejąca zabudowa wzdłuż ul. Pleszewskiej z projektowaną strukturą osiedla Łacina,
- osie kompozycyjno-widokowe wzdłuż ulic B. Krzywoustego (wschód–zachód) i Jana Pawła II / Zamenhofska (północ–południe),
- lokalizacja w punkcie węzłowym miasta.

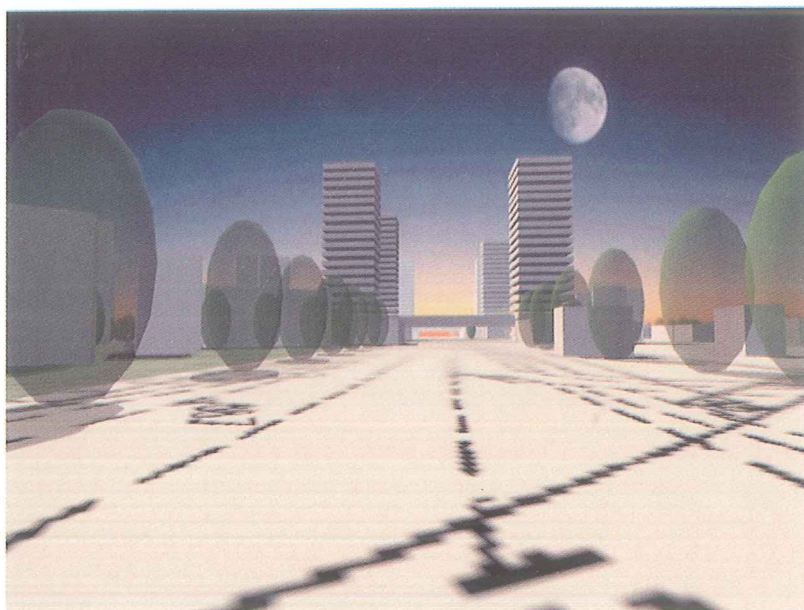




Rys. 6.17. Koncepcja zakłada stworzenie struktury krystalizującej w formie budynków wysokościowych połączonych przejściami nadziemnymi, a nawet placem nadziemnym nad rondem. A – projektowane budynki wysokie (ponad 16 kondygnacji nadziemnych), B – przejścia nadziemne łączące budynki wysokie, C – istniejący obiekt dworca MPK, D/E – istniejące osiedle akademickie Politechniki Poznańskiej, F/G – osiedle mieszkaniowe, H – połączenie z planowanym osiedlem (Poznań Łacina), I – projektowane niskie budynki usługowo-biurowe

Zaprojektowano strefę poznańskiego centrum biznesu z placami pełniącymi funkcję lokalnego centrum integracji z obiektami handlowo-usługowymi oraz strefę obsługi komunikacji z dworcem autobusowym i strefą przesiadkową tramwaj/autobus. Istniejąca zabudowa, po uporządkowaniu i uzupełnieniu, będzie stanowić integralną część projektowanej struktury. Szkielet kompozycyjny układu

oparto na planie dwóch kwadratowych, przecinających się siatek modularnych – jednej opartej na kierunku ul. B. Krzywoustego i drugiej opartej na kierunku istniejących osiedli mieszkaniowych – Piastowskiego i Jagiellońskiego. W tak wykreowany układ przestrzenny wpisano projektowaną strukturę zabudowy i zagospodarowanie przestrzeni placowych. Strukturę tę tworzy sześć obiektów wysokościowych – wieżowce (ponad 16 kondygnacji) z niską zabudową w podstawie. Lokalizacja wieżowców podkreśla osie kompozycyjne układu i tworzy swoistą „bramę do miasta”. Projektowana struktura funkcjonalno-przestrzenna jest kontynuacją reprezentacyjnej zabudowy miasta (hotel Poznań, Financial Center, Multi-kino, Akademia Wychowania Fizycznego, Victoria Center i inne).



Rys. 6.18. Wjazd do Poznania od południa, przez „Bramę Ratajską”

Teren podzielono na kilka stref użytkowych: obiekty kubaturowe wolno stojące (istniejące i projektowane), obiekty uzupełniające strukturę istniejącej zabudowy, tereny obsługi komunikacji (drogi, parkingi, strefy przystanków MPK), placówki z infrastrukturą rekreacyjną oraz urządzoną zieleń (wysoką i niską). Elementy zagospodarowania przestrzennego tworzą strukturę zwartą i hierarchicznie uporządkowaną. Projektowane strefy użytkowe zostały związane kompozycyjnie z sąsiednimi obszarami ze szczególnym uwzględnieniem planowanego osiedla Łacina<sup>2</sup> i osiedla akademickiego Politechniki Poznańskiej.

<sup>2</sup> Projektanci M. Ankiersztajn i K. Urbaniak.

Należy uporządkować i dogęścić istniejącą zabudowę, zlikwidować budynki tymczasowe i gospodarcze o małej wartości estetycznej i funkcjonalnej, w tym zlikwidować obiekty bazy transportowo-magazynowej przy ul. B. Krzywoustego.

Obiekty kubaturowe tworzące strukturę przestrzenną projektowanego obszaru podzielono na trzy kategorie: budynki centrum biznesu z funkcją towarzyszącą – handlowo-usługową, kulturalno-rozrywkową, obiekty obsługi komunikacji – przejścia podziemne, przystanki oraz budynki uzupełniające pierzeje istniejącej zabudowy mieszkaniowej z usługami na parterach i z towarzyszącymi budynkami garażowymi. Obiekty kubaturowe uzupełniono elementami małej architektury, rekreacji i wypoczynku, informacji wizualnej i reklamy.

Na podstawie analizy wysokości i kubatury zabudowy w sąsiednich rejonach oraz na podstawie analizy zapotrzebowania zaprojektowano następujące budynki: wieżowce o wysokości około 20 kondygnacji nadziemnych i 2 podziemnych, podstawę budynków wysokich – o 2 kondygnacjach oraz inne – dostosowane do wysokości istniejących budynków sąsiednich.



Rys. 6.19. Wysokościowce miałyby tworzyć centra usługowo-biznesowe przy węźle ulic B. Krzywoustego i Jana Pawła II

Aby uzyskać komfort użytkowania, należy odpowiednio zaprojektować podziały na poszczególne parcele budowlane. Należy zachować wysoki wskaźnik powierzchni zieleni przypadającej na jednego mieszkańca/użytkownika. Budynki powinny tworzyć zespoły o indywidualnej formie i zapewniać tożsamość przestrzenną.

Na projektowanym obszarze głównym elementem obsługi komunikacyjnej są tranzytowe ul. Krzywoustego, Zamenhofa i Jana Pawła II, pełniące funkcję zbiorczą w stosunku do podłączonych dróg wewnętrznych. Głównym elementem obsługi ruchu pieszego poprzez wymienione trasy tranzytowe są podziemne przejścia dla pieszych (szczególnie wokół ronda) z możliwością połączeń z kondygnacjami podziemnymi wysokich obiektów. Dodatkowo zaprojektowano system przekrytych kładek nadziemnych łączących poszczególne wieżowce. Kładki zaprojektowano prostopadle do osi ulic i w ten sposób otrzymano przestrzenny efekt „bramy”. Uzyskane powierzchnie otwarte – wewnętrzne placówki – stanowią przestrzenie publiczne z programem rekreacji. Na etapie opracowywania projektów realizacyjnych należy uwzględnić wytyczenie dróg rowerowych z włączeniem ich do ogólnomiejskiej sieci dróg rowerowych. Miejsca postojowe dla samochodów wydzielono wzdłuż ciągów pieszo-jezdných przy obiektach, a garaże dla samochodów mieszkańców na zapleczach działek. Na etapie projektowania głównych obiektów biurowych i handlowo-usługowych należy uwzględnić budowę garażu podziemnego.

## 6.7. Plac handlowy na Osiedlu Warszawskim

Obszar będący przedmiotem opracowania stanowił kwartał zabudowy peryferyjnej i jest częścią os. Warszawskiego, projektowanego w latach trzydziestych XX w. Osiedle, o dużych walorach przestrzennych, zaprojektowano według zasad kompozycji urbanistycznej, z wykrystalizowaną strukturą placowo-ulicową, z wyraźnym podziałem na strefy: zabudowy mieszkaniowej, przestrzeni publicznych (placowo-komunikacyjnych) i założeń parkowych. Układ przestrzenno-kompozycyjny jest rozerwany na dwie części przez wielopasmową trasę szybkiego ruchu. Istniejąca zabudowa mieszkaniowa jest usytuowana wzdłuż ulic tworzących strukturę osiedla; głównie są to jednorodzinne domy mieszkaniowe z przewagą domów wolno stojących, z towarzyszącymi obiektami gospodarczymi. Główną oś założenia stanowi ul. Łomżyńska, która w układzie historycznym kończyła się parkiem; obecnie oś została przerwana, a niewralgicznym punktem jest przedmiotowy rejon skrzyżowania ul. Łomżyńskiej i Warszawskiej, pełniący funkcję lokalnego placu. Obecnie teren jest zagospodarowany tymczasowo, bez czytelnego układu kompozycyjno-przestrzennego. Środek kwartału jest wybetonowanym placem parkingowym z zabudową parterowymi pawilonami handlowo-usługowymi. Pawilony o fasadach architektury „blaszano-pudełkowej” są w dobrym stanie technicznym; przestrzeń jest uporządkowana, ale sprawia wrażenie tymczasowości.

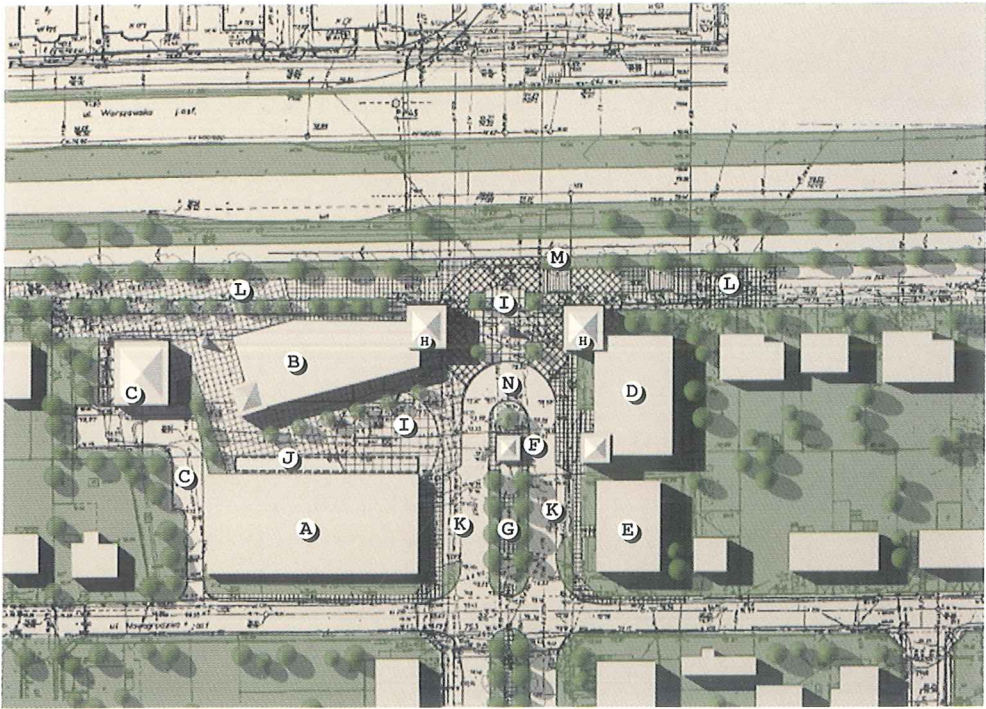
Istotnymi elementami mającymi wpływ na kompozycję i kształt przestrzenno-funkcjonalny projektowanego lokalnego centrum handlowo-usługowego ze strefą przesiadkową komunikacji miejskiej są:

- historyczne założenia kompozycyjno-funkcjonalne,



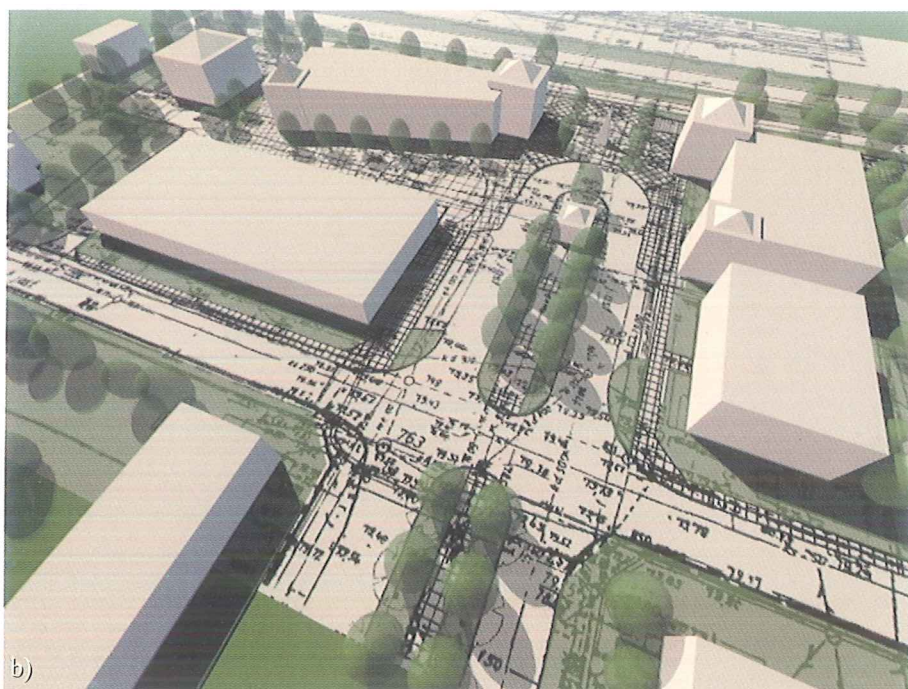
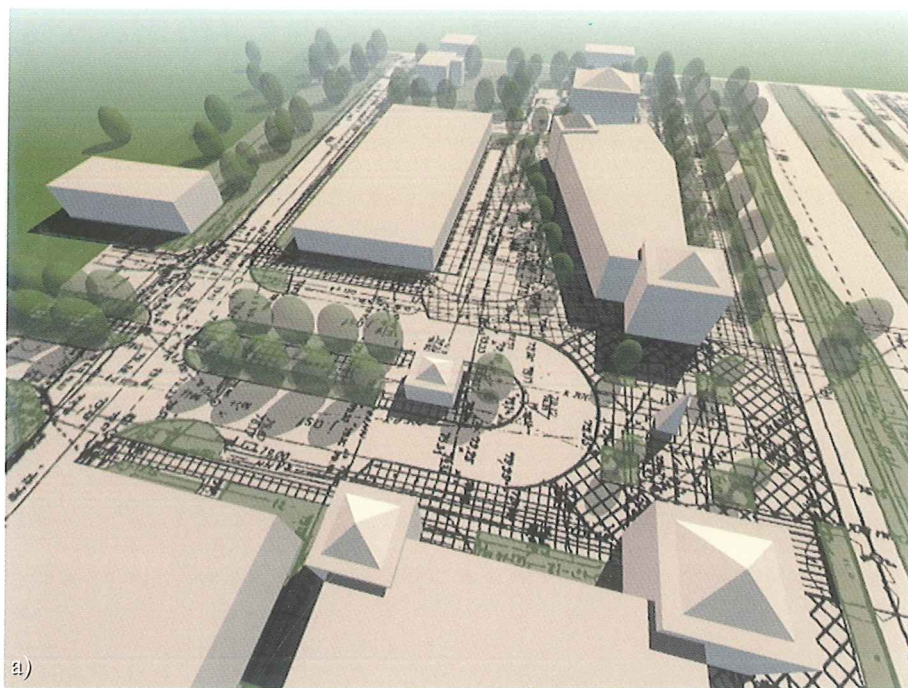
Rys. 6.20. Założenie urbanistyczne osiedla (dwudziestolecie międzywojenne) – aleja wiodąca do parku na wzgórzu – zostało przecięte przez drogę szybkiego ruchu Warszawa–Poznań (fot. A. Kijowski)

- infrastruktura komunikacyjna: przystanki tramwajowe i autobusowe (przy ul. Warszawskiej),
- podziemne przejścia piesze pomiędzy obiektami infrastruktury komunikacyjnej,
- zabudowa istniejąca wzdłuż ul. Łomżyńskiej i przy placu,
- oś kompozycyjno-widokowa wzdłuż ul. Łomżyńskiej z aleją starodrzewu,
- charakter miejsca jako lokalny plac integracji z obiektami handlowo-usługowymi.



Rys. 6.21. Projekt jest próbą stworzenia placu integracyjnego na zwieńczeniu alei, połączonego przejściem podziemnym z parkiem po drugiej stronie trasy warszawskiej. A – istniejący budynek handlowy, B – budynek biurowy z parterem handlowym, C – budynek biurowy, D – budynek mieszkalny z parterem usługowym, E – budynek mieszkalny, F – kiosk handlowy, G – oś zielona – kontynuacja struktury kompozycyjnej osiedla, H – budynki usługowo-handlowe/dominanty, I – plac, J – miejsce pod stragany lub drobny handel, K – parkingi, L – pieszo-jezdnie z możliwością parkowania, M – zejście do przejścia podziemnego, N – istniejąca jezdnia (R.A. – główny projektant, K. Borowski – projektant, B. Siewczyński – projektant, animacja komputerowa)

W granicach obszaru opracowania zaprojektowano plac miejski pełniący funkcję lokalnego centrum integracji z obiektami handlowo-usługowymi i sprzężonymi placami pomiędzy obiektami kubaturowymi. Istniejąca zabudowa, po uporządkowaniu i uzupełnieniu, będzie stanowić wyraźne pierzeje rynku, o określonym kształcie przestrzennym. Szkielet kompozycyjny układu oparto na planie prostokąta z zachowaną główną osią kompozycyjną ul. Łomżyńskiej. Oś główną podkreśla zaprojektowany układ placu z rysunkiem posadzki oraz elementami takich funkcji, jak mała architektura, komunikacja, zieleń. Osie pośrednie, wyznaczone prostopadłe w stosunku do głównej, łączą zespoły placów sprzężonych oraz wewnętrznych dziedzińców.



Rys. 6.22. Zaplanowano obiekty usługowe obsługujące osiedle domków jednorodzinnych

Teren podzielono na kilka stref użytkowych: obiekty kubaturowe wolno stojące (istniejące i projektowane) i obiekty uzupełniające strukturę istniejącej zabudowy, tereny obsługi komunikacji (drogi, parkingi, strefy przystanków MPK), placyki z infrastrukturą rekreacyjną oraz zielen uporządkowaną (wysoką i niską). Elementy zagospodarowania przestrzennego tworzą strukturę zwartą i hierarchicznie uporządkowaną. W kwartale zdefiniowano przestrzeń graniczną pomiędzy istniejącą zabudową i projektowaną. Proponuje się uporządkowanie i dogęszczanie zabudowy, likwidację budynków tymczasowych i gospodarczych o małej wartości estetycznej i funkcjonalnej.

Na projektowanym rynku głównym elementem obsługi komunikacyjnej jest ul. Łomżyńska z pętlą zwrotną, pełniąca funkcję zbiorczą w stosunku do pozostałych dróg wewnętrznych. Możliwy jest dostęp od strony ul. Warszawskiej poprzez ulicę równoległą – dojazdową do poszczególnych posesji. Głównym elementem obsługi ruchu pieszego poprzez ul. Warszawską jest podziemne przejście dla pieszych, istnieje możliwość nowego połączenia obu rozerwanych części osiedla za pomocą kładki dla pieszych z wejściem w centralnej strefie placu. Uzyskane przestrzenie otwarte – wewnętrzne placyki wraz z zielonym pasażem wzdłuż ul. Łomżyńskiej – stanowią przestrzenie publiczne z programem rekreacji i możliwością organizowania imprez okolicznościowych (targi, imprezy promocyjne i inne). Na etapie opracowywania projektów realizacyjnych należy uwzględnić wytyczenie dróg rowerowych z włączeniem ich do ogólnomiejskiej sieci dróg rowerowych. Miejsca postojowe dla samochodów wydzielono wzdłuż ciągów pieszo-jezdnych przy obiektach. Garaże dla samochodów mieszkańców umieszczono na zapleczach działek. Na etapie projektowania głównego obiektu handlowo-usługowego można uwzględnić budowę garażu podziemnego. W kwartałach zabudowy jednorodzinnej garaże zaplanowano w bryłach domów.

## 6.8. Rynek starołęcki

Celem opracowania było urządzenie przestrzeni o dużym komforcie, w której możliwe będzie realizowanie określonych funkcji: integracji lokalnej, przesiadek i oczekiwania na autobus/tramwaj/pociąg, handlu i usług oraz kultury i rekreacji.

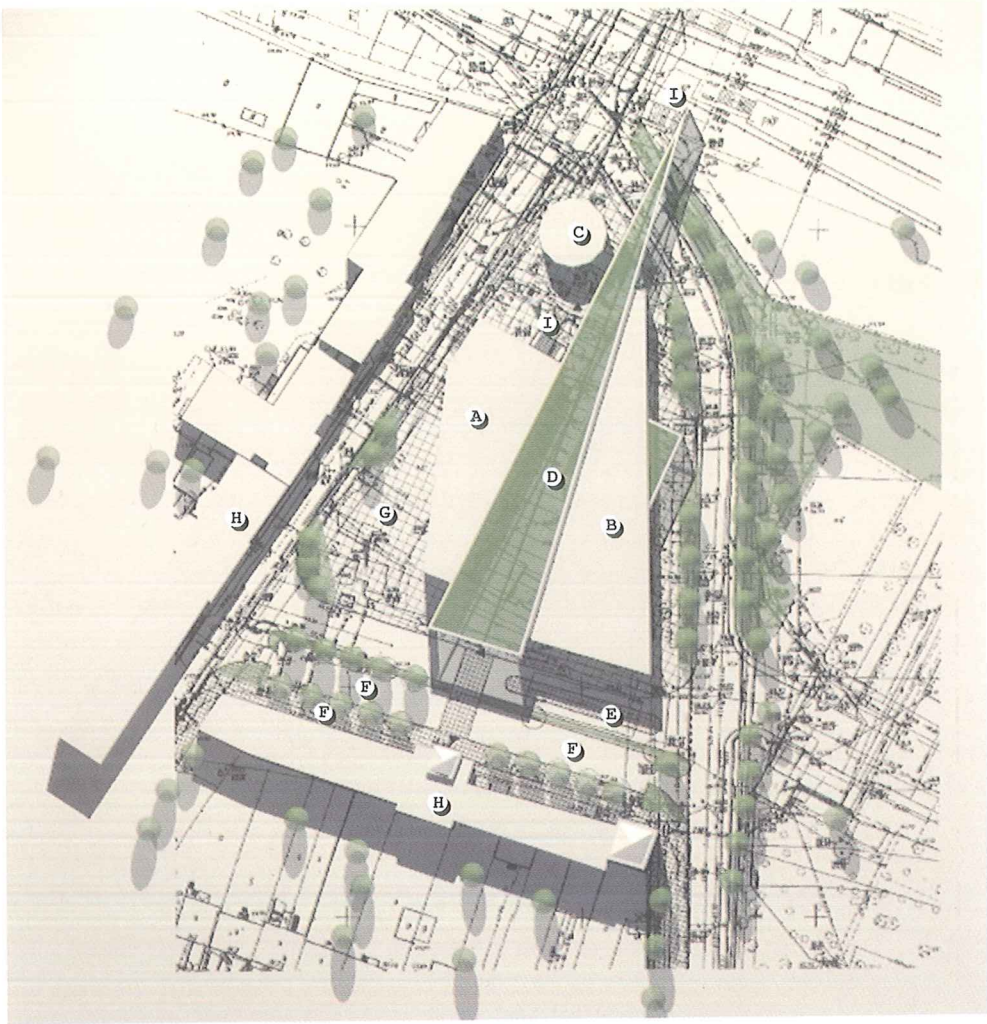
Obszar będący przedmiotem opracowania stanowi kwartał zabudowy peryferyjnej i jest zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego i pętli tramwajowej Poznań–Starołęka. Istniejąca zabudowa jest usytuowana wzdłuż obrzeży kwartału – przy ul. Starołęckiej i Książęcej; głównie są to domy jednorodzinne z towarzyszącą zabudową gospodarczą. Wzdłuż ul. Książęcej ciągnie się aleja starodrzewu; na zapleczu ulicy znajdują się pawilony i wielokubaturowe hale przemysłowe i usługowe. Środek kwartału jest zabudowany parterowymi pawilonami handlowo-usługowymi o zabudowie schodkowej z wewnętrznym dziedzińcem. Teren przed pawilonami jest wybrukowany, stanowi plac parkingowy.



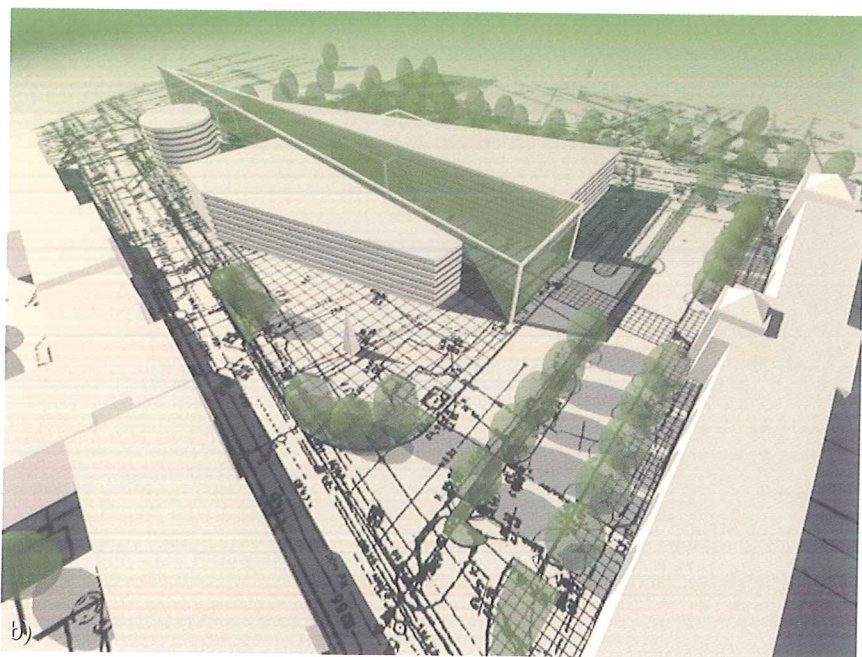
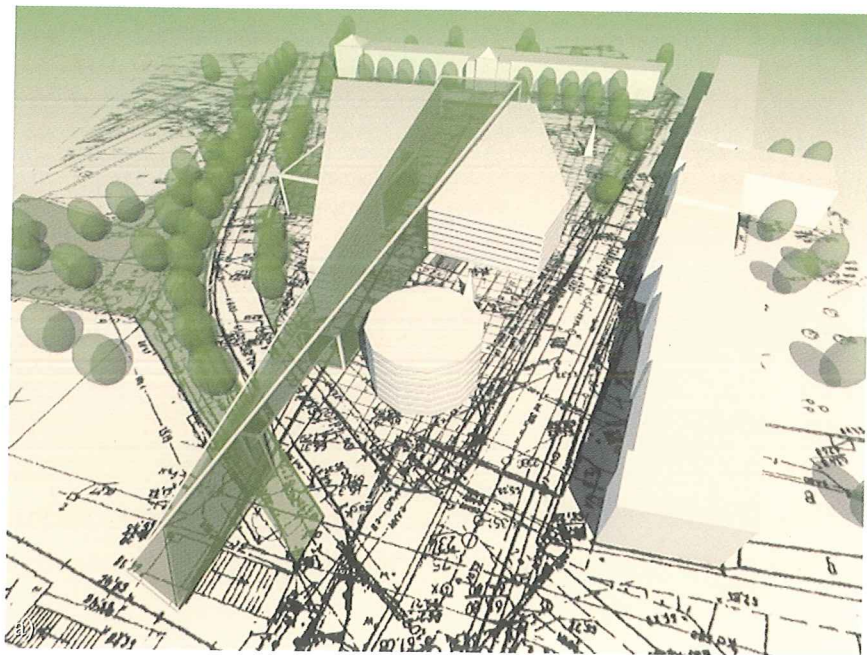
Pawilony są w średnim stanie technicznym, o nieuporządkowanych fasadach, sprawiają wrażenie tymczasowości.



Rys. 6.23. „Trójkąt starolecki” stanowi ważny węzeł kompozycyjny nad Wartą. Występuje tu przemieszanie funkcji mieszkaniowej, kolejowej, drogowej, usługowej i terminalu autobusowego (fot. A. Kijowski)



Rys. 6.24. W projekcie starano się uporządkować przestrzeń, a jednocześnie zachować formę placu i jego podstawowe funkcje. A, B, C – obiekty handlowo-usługowe, D – przeszklony pasaż, E – przystanek autobusowy, F – parking dla samochodów osobowych, G – plac, H – dogęszczenia istniejącej zabudowy, I – przejścia podziemne (R.A. – główny projektant, K. Borowski – projektant, B. Siewczyński – projektant, animacja komputerowa)



Rys. 6.25. Starano się stworzyć przestrzeń rynku zamkniętą dwoma pierzejami i aleją drzew. Zaproponowano przejście nad torami kolejowymi bezpośrednio do pasażu handlowego ku dworcowi autobusowemu

Istotnymi elementami mającymi wpływ na kompozycję i kształt przestrzenno-funkcjonalny projektowanego lokalnego centrum handlowo-usługowego ze strefą przesiadkową komunikacji miejskiej są:

- infrastruktura komunikacyjna: linia i przystanek PKP, pętla tramwajowa MPK, przystanki autobusowe,
- połączenia piesze pomiędzy obiektami infrastruktury komunikacyjnej,
- zabudowa istniejąca wzdłuż ul. Staroleckiej i Orląt,
- zielen wysoka wzdłuż ul. Książęcej,
- tereny z punktami usługowymi wewnątrz kwartału na planie trójkąta,
- charakter miejsca jako lokalny plac integracji z obiektami handlowo-usługowymi.

W granicach obszaru opracowania zaprojektowano rynek miejski pełniący funkcję lokalnego centrum integracji z obiektami handlowo-usługowymi i sprzężonymi placykami pomiędzy obiektami kubaturowymi. Istniejąca zabudowa, po uporządkowaniu i uzupełnieniu, będzie stanowić wyraźne pierzeje rynku, o określonym kształcie przestrzennym. Szkielet kompozycyjny układu oparto na planie trójkąta z główną osią łączącą punkty formalnie ważne – dworce przesiadkowe PKP i MPK. Oś główną podkreśla zaprojektowany pasaż przeszklony, skupiający wokół siebie poszczególne części obiektów kubaturowych. Osie pośrednie, wyznaczone prostopadłe w stosunku do głównej, łączą zespoły placów i dziedzińców.

Teren został podzielony na kilka stref użytkowych: obiekty kubaturowe wolno stojące i obiekty uzupełniające strukturę istniejącej zabudowy, tereny obsługi komunikacji (drogi, parkingi, strefy przystanków autobusowych z placem manewrowym), placyki z infrastrukturą rekreacyjną oraz zielen urządzoną (wysoką i niską). Elementy zagospodarowania przestrzennego tworzą strukturę zwartą i hierarchicznie uporządkowaną. W kwartale zdefiniowano przestrzeń graniczną pomiędzy istniejącą zabudową i projektowaną. Proponuje się uporządkowanie i dogęszczenie zabudowy, likwidację budynków tymczasowych i gospodarczych o małej wartości estetycznej i funkcjonalnej. Istotnym elementem obszaru stykowego placu z kwartałami sąsiednimi jest pas zieleni wzdłuż ul. Książęcej oraz pas zieleni na stoku koryta Warty. Poprzez odpowiednie ukształtowanie zieleni i umieszczenie wśród niej nowych obiektów usługowych tereny te włączono w kompozycyjny układ kwartału i otwarto funkcjonalnie dla użytkownika rynku.

Na projektowanym rynku głównym elementem obsługi komunikacyjnej są ulice Starolecka i Książęca, okalające układ i stanowiące funkcję zbiorczą w stosunku do pozostałych dróg wewnętrznych. Głównym elementem obsługi ruchu pieszego na linii pętla tramwajowa – dworzec PKP – dworzec MPK jest przeszklony pasaż zachodzący na wyloty przejścia podziemnego; istnieje możliwość przedłużenia przejścia i urządzenia nowego wyjścia w centralnej strefie pasażu – w budynku głównym. Strefę dworca MPK ze stanowiskami przystankowymi i placem manewrowym zaprojektowano wzdłuż ul. Orląt. Uzyskane przestrzenie otwarte – wewnętrzne placyki wraz z zielonym pasażem wzdłuż ul. Książęcej – stanowią przestrzenie publiczne z programem rekreacji i możliwością organizowania okoliczno-

ściowych imprez (targi, imprezy promocyjne i inne). Na etapie opracowywania projektów realizacyjnych należy uwzględnić wytyczenie dróg rowerowych z włączeniem ich do ogólnomiejskiej sieci dróg rowerowych. Miejsca postojowe dla samochodów wydzielono wzdłuż ciągów pieszo-jezdných. Garaże dla samochodów mieszkańców zaplanowano na zapleczach działek lub we wspólnym budynku garażowym. Na etapie projektowania głównego obiektu handlowo-usługowego można uwzględnić budowę garażu podziemnego. W kwartałach zabudowy jednorodzinnej garaże zaplanowano w bryłach domów.

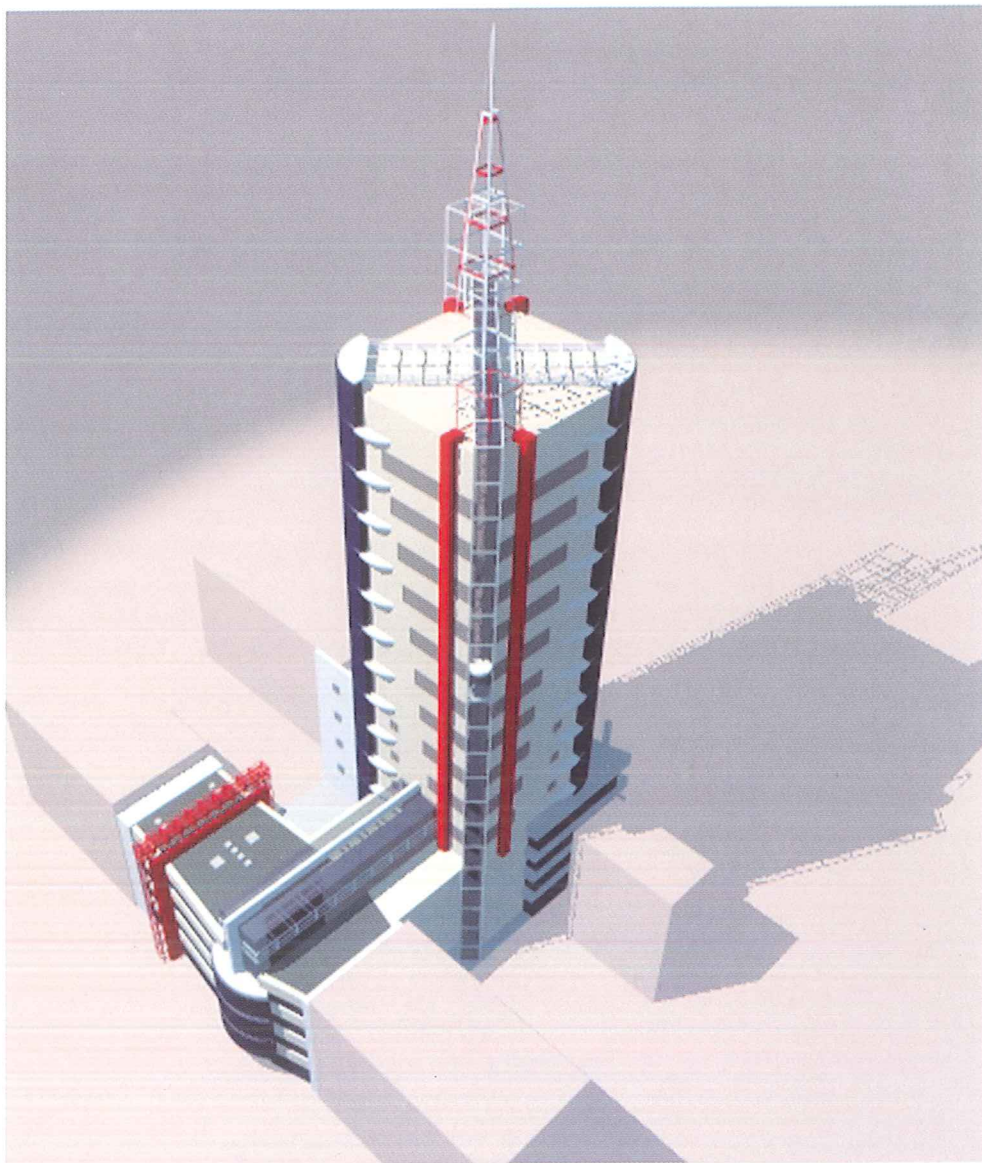
## 6.9. Budynki jako elementy kompozycji lub dekompozycji miasta

Poszukiwanie przez inwestorów dogodnych działek budowlanych w śródmieściach kończy się często wciskaniem zabudowy w miejscach dla niej nieprzeznaczonych w planie rozwoju miasta. Wykorzystuje się luki w prawie, aby przejąć taki teren. Postępowanie w tego typu sprawach może się toczyć długo i niektóre parcele są zamrożone do czasu rozstrzygnięcia prawa własności.

Architekci i urbaniści projektujący przestrzeń śródmiejską czasami są bezradni wobec gąszcza przepisów prawnych. Sankcjonuje się zaszłości różnych systemów prawnych. Na przykład, w Warszawie w gminie Śródmieście problemem jest utworzenie planu miejscowego rozwoju gminy. Jedną z przyczyn są działki, na których zbudowano indywidualne garaże. Po 25 latach użytkowania przez mieszkańców te małe parcele (o wymiarach około 3,0 m × 6,0 m) przeszły na ich własność. Działki o powierzchni około 20 m<sup>2</sup> tworzą sieć „abstrakcyjnych” własności w centrum Warszawy.

Inny przykład to ubieganie się PZU o własność przedwojennych towarzystw ubezpieczeniowych, które były likwidowane w latach pięćdziesiątych w okresie nacjonalizacji. Powszechny Zakład Ubezpieczeń przez pewien czas posiadał tytuł własności i miał przekazać te obiekty na rzecz Skarbu Państwa. W Polsce takich obiektów jest dużo i PZU jako likwidator chciałby je ostatecznie przejąć na własność. Mieszkańcy zajmujący lokale w domach należących przed wojną do towarzystw ubezpieczeniowych nie mogą ich wykupić, a domy coraz bardziej niszczeją.

W niektórych miastach, np. w Szczecinie, wykupuje się całe kwartały śródmiejskie lub wykwaterowuje, jeżeli mieszkańcy nie mają praw własności. Przeznacza się je w całości do rewitalizacji. Wspecjalizowani inwestorzy z dużym kapitałem wykupują obszar od miasta, przebudowują go, zachowując śródmiejski i historyczny charakter (często zostają tylko elewacje, a wewnątrz kwartału jest „wymieniane” na nowe) i sprzedają na wolnym rynku. Taka polityka miejska uniemożliwia mieszkańcom wykup mieszkań, najczęściej zdekapitalizowanych, po niższych cenach.



Rys. 6.26. Projekt apartamentowca w Warszawie. Forma budynku jest wynikiem konsultacji oraz ograniczeń: wymagań inwestorskich, władz miejskich, zastosowanych technologii. Dla zaprojektowania wysokiego obiektu w zgodzie z normatywami zacienienia sąsiednich budowli niezbędne jest określenie „linijki słońca” (R.A. – główny projektant, K. Borowski – projektant, B. Siewczyński – projektant, animacja komputerowa)



a)

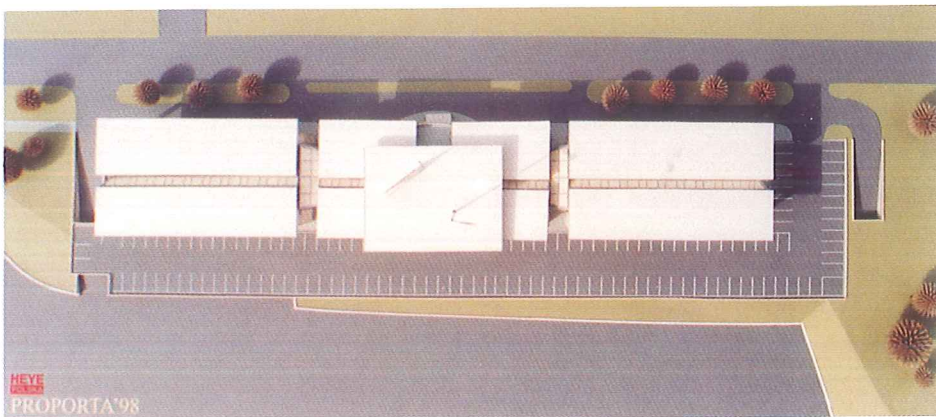


b)

Rys. 6.27. Projekt apartamentowca w Warszawie. Powierzchnia terenu  $1860 \text{ m}^2$ , powierzchnia całkowita budynku  $15320 \text{ m}^2$ , kubatura  $43866 \text{ m}^3$ , struktura pomieszczeń mieszkalnych narzuconych przez inwestora: 70% – apartamenty pow.  $42\text{--}55 \text{ m}^2$ , 30% – apartamenty o pow.  $85\text{--}120 \text{ m}^2$ , 1 apartament o pow.  $170 \text{ m}^2$ ; w przyziemiach kondygnacyjnych zaprojektowano część usługowo-biurową (z możliwością adaptacji na mieszkania) o strukturze powierzchni biurowych: 60% – pow.  $42\text{--}80 \text{ m}^2$ , 40% – pow.  $100\text{--}120 \text{ m}^2$ ; pod budynkiem zaprojektowano garaże w ilości 154 m.p. oraz powierzchnię techniczną, przed budynkiem 28 miejsc parkingowych

W centrach miast, na działkach śródmiejskich najczęściej są projektowane i budowane apartamentowce. Są to modne w ostatnich latach obiekty, przynoszące zyski inwestorom. Funkcjonalnie składają się z zespołów mieszkań do wynajęcia lub na sprzedaż, również z przeznaczeniem na biura. Cieszą się zainteresowaniem młodych biznesmenów, nowo otwartych firm lub firm zamiejscowych. Inwestorzy chcąc optymalizować zyski, starają się budować jak najwyższe obiekty. Rodzi to określone problemy przestrzenne, różne w różnych miastach polskich. Na przykład, w Warszawie duże znaczenie ma określenie tzw. strzałki słońca. Takie rozpoznanie ma się przyczynić do zapewnienia sąsiednim budynkom dostępu do promieni słonecznych, w zasadniczy sposób wpływa na lokalizację budynku głównego na działce i jego formę.

Zapewnienie właściwych związków komunikacji samochodowej z miastem wymaga nieraz przeprojektowania i przebudowy węzłów drogowych na koszt inwestorów. Urzędy miast wydają takie „nakazy” w warunkach zagospodarowania i zabudowy. Często zniechęca to inwestorów do realizacji inwestycji. Podziemne parkingi również są warunkiem powodzenia przedsięwzięcia.

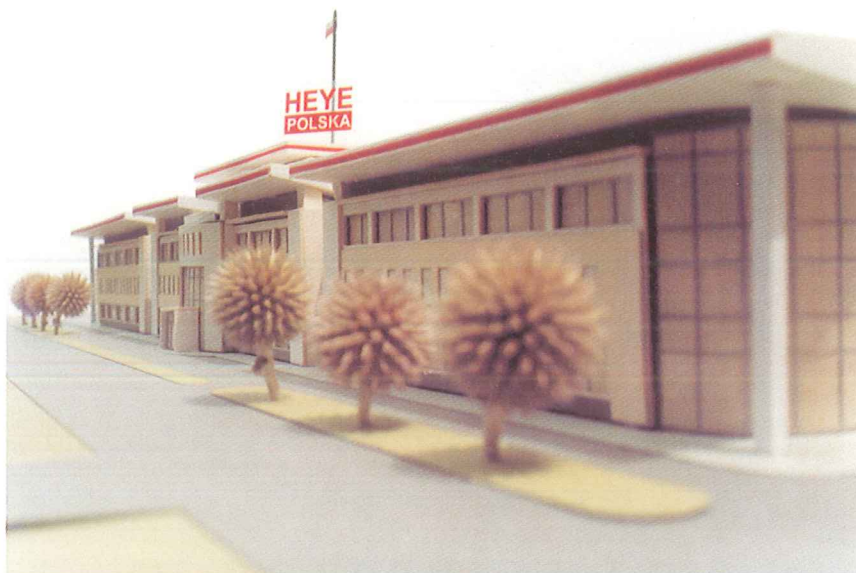


Rys. 6.28. Biurowiec Heye Polska w Poznaniu zlokalizowany na obszarze stykowym funkcji mieszkaniowej o charakterze jednorodinnym oraz funkcji przemysłowej o charakterze nieuciążliwym (R.A. – główny projektant, K. Borowski, B. Siewczyński – projektanci)

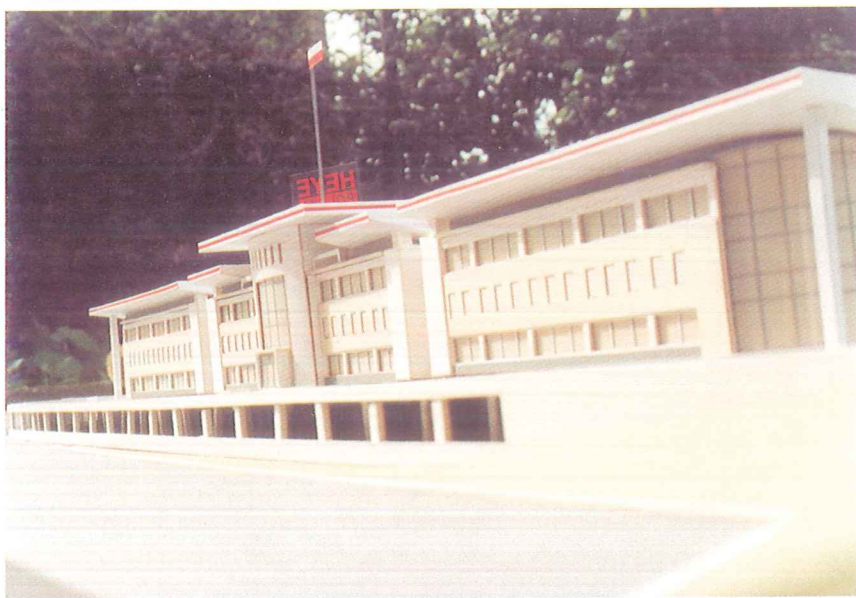




Rys. 6.29. Próby kolorystyczne i poszukiwanie akcentów kompozycji elewacji biurowca Heye Polska w Poznaniu (rys. R.A., animacja komputerowa – B. Siewczyński)

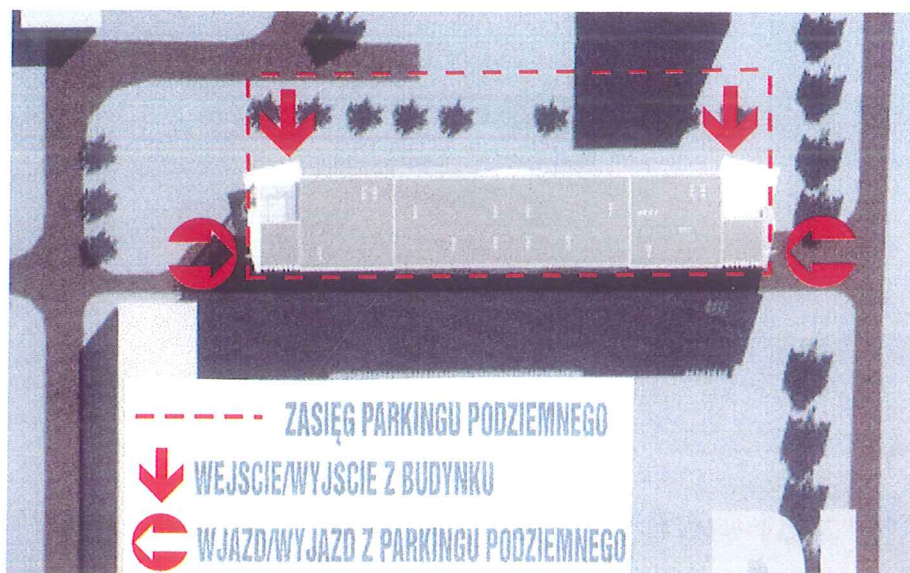


Rys. 6.30. Zdjęcia makiety od strony ul. Mogileńskiej. Bryłę budynku rozrzeźbiono na trzy obiekty połączone klatkami schodowymi. Wejście główne zaakcentowano oszkloną obłą elewacją holu głównego. Aby nadać obiektowi charakter reprezentacyjny, a jednocześnie użytkowy elewację zaprojektowano według klasycznych zasad dużego i małego porządku



Rys. 6.31. Zdjęcia makiety od strony hal magazynowych. Różnicę poziomów terenu wykorzystano na potrzeby parkingu. W narożnikach zaplanowano sale konferencyjne. Okap dachu ma barwy charakterystyczne dla inwestora Ral 3008

Obiekty biurowe stanowią specyficzną architekturę w miastach. Niektóre są budowane jako wolno stojące z przeznaczeniem na siedziby różnych firm. Inne są wznoszone na terenie zakładu lub fabryki z przeznaczeniem „na centrum dowodzenia” związane z prowadzoną działalnością. Najczęściej inwestorzy wnoszą najpierw obiekty produkcyjne lub magazynowe, a następnie biurowiec.



Rys. 6.32. Projekt koncepcyjny Wyższej Szkoły Prawniczej w Warszawie uwzględniający uwarunkowania wynikające m.in. z kształtu działki. Część ul. Rektorskiej utraciła swoją funkcję. W wyniku przekształcenia legislacyjnego możliwe stało się budowanie na tym gruncie obiektu. W celu zachowania części ulicy jako ciągu pieszego na parterze budynku zlokalizowano otwarty pasaż pieszego (R.A. – główny projektant, K. Borowski – projektant, B. Siewczyński – projektant, animacja komputerowa)



Rys. 6.33. Wysokość budynku określono jako 15–20 m w celu nawiązania do charakteru sąsiednich budynków, np. Wydziału Inżynierii Łądowej Politechniki Warszawskiej



Rys. 6.34. Sześciokondygnacyjny obiekt miałby spełniać funkcje usługowe (parter), budynku użyteczności publicznej (I i II piętro) oraz wyższej uczelni (IV–VI piętro). Fragmenty budynku przeznaczone dla tych funkcji oddziela niezależny system klatek schodowych i wind. Pod obiektem zaplanowano parking podziemny połączony z podziemnym kompleksem parkingów planowanym w okolicy

Lokalizacja takich obiektów jest związana z wyznaczaniem odpowiednich terenów w planach przestrzennych zagospodarowania gmin. Obszary są wytyczone w polu ciężenia węzłów komunikacyjnych ułatwiających logistykę przedsiębiorstwa. Obszary takie pojawiają się na obrzeżu miast na terenie gmin aktywnych gospodarczo, tak jest np. w Tarnowie Podgórnym leżącym przy międzynarodowej trasie Poznań–Berlin, w Komornikach przy wylotowej trasie szybkiego ruchu z Poznania w kierunku Wrocławia wzdłuż planowanej obwodnicy Poznania, która w przyszłości przekształci się w autostradę Świecko–Warszawa.

Obiekty lokalizowane w mieście również są związane z węzłami komunikacyjnymi i tworzą urbanistyczną strukturę pasmowo-węzłową.

Strefy aktywności gospodarczej w zabudowie śródmiejskiej występują najczęściej na obszarach historycznie związanych z tą funkcją. Obecnie następuje modernizacja przestarzałych technologii, zmiana właścicieli, sposobu użytkowania obiektów i terenów. Przystosowanie na ogół pociąga za sobą przeobrażenie obszaru na korzystniejsze dla środowiska i okolicznych mieszkańców.

## 7. STREFA MIESZKANIOWA NA OBRZEŻU MIASTA NA PRZYKŁADZIE PÓŁNOCNEJ DZIELNICY POZNANIA

### 7.1. Rozwój przestrzenny obrzeży Poznania

Po 1890 r. nastąpił burzliwy rozwój przestrzenny Poznania. Było to możliwe dzięki likwidacji fortyfikacji pruskich. W ciągu kilkunastu lat powstały reprezentacyjne dzielnice miasta: Jeżyce, Wilda, Łazarz. Elementami krystalizującymi te nowe obszary były place rynkowe. Założenia urbanistyczne nawiązywały do struktury placowo-rynkowej średniowiecznego Poznania, lecz pojawiły się nowe elementy kompozycji – place i promenady. W kamienicach stanowiących zabudowę dzielnic mieszkała większość ludności. Na terenach zielonego ringu powstały okazałe budowle.

Na zewnątrz dzielnic o zabudowie intensywnej zlokalizowano osiedla domów jednorodzinnych: Grunwald, Świerczewo, Sołacz, Osiedle Warszawskie. Dzielnice te nawiązywały do historycznych układów komunikacyjnych, uwarunkowań fizjograficznych, miały indywidualne projekty urbanistyczno-architektoniczne i zróżnicowaną wielkość działek, uzależnioną od zainteresowania społecznego.

Do połowy XX w. struktura przestrzenna Poznania była oparta na klasycznych elementach kompozycji przestrzennej. Wokół miasta kształtowano strefy mieszkaniowo-rekreacyjne o wysokich walorach krajobrazowo-klimatycznych (takie jak Puszczykowo), wzorowane na koncepcji miast ogrodów dominującej od początku XX w. w Polsce. Sytuacja uległa zmianie w drugiej połowie XX w., gdy w Poznaniu zaczęto stosować paradygmat modernizmu, a szczególnie związane z nim pojęcie typizacji i unifikacji budownictwa. Na tej koncepcji były oparte projekty i realizacje wielorodzinnych dzielnic mieszkaniowych, takich jak Winogrody, Rataje, Piątkowo. Wytyczono również osiedla domów jednorodzinnych na obszarach Świerczewa, Antoninka, Ławicy, Smochowic. W założeniach zrywano z kontinuum historycznym rozwoju miasta. Elementy kompozycji organicznej – placowo-rynkowej – zastąpiono strukturą aleatoryczną, pozbawioną elementów krystalizujących. Zabudowano tereny o dużych walorach przyrodniczych, zlikwidowano istniejącą hierarchię własności gruntów, rozparcelowano grunty według podziałów geodezyjnych na podstawie normatywów o niskiej jakości przestrzennej. Dogęszczone duże parcele, np. w Puszczykowie, co doprowadziło do sytuacji, że po-

wierzchnie parceli nie mogły przekraczać 200, 300, 400 m<sup>2</sup> w zależności od rodzaju zabudowy, działki rzemieślnicze nie mogły mieć powierzchni większej niż 800 m<sup>2</sup>. Przemieszczanie użytkowników i funkcji rodziło określone konflikty.

W śródmieściu dziewiętnastowieczne dzielnice skazano na tzw. śmierć techniczną – nie remontowano ich, natomiast dogęszczono liczbę mieszkańców (np. 7 m<sup>2</sup> na osobę).

Obecnie powracające koncepcje proekologiczne umożliwiają planowanie obrzeży miast jako zrównoważonych struktur urbanistycznych. Jednakże jako reakcja na okres nadmiernego zabudowywania terenów zielonych pojawia się tendencja do nadmiernego chronienia wszystkich form zieleni jako terenów wyłączonych spod zabudowy. W krajach o wysokim stopniu urbanizacji panuje przekonanie, że formą obrony krajobrazu przed nieplanowaną zabudową jest przeznaczanie terenów pod luźno budowane osiedla mieszkaniowe. Właściwe zaprojektowanie i zabudowa pozwala na ochronę i utrwalenie naturalnych walorów środowiska, co jest korzystne przede wszystkim dla tamtejszych mieszkańców.

Paradygmaty ekologiczne stosowano w planowaniu przestrzennym w aspektach m.in. teorii systemów, urbanistyki ekologicznej i rozwoju zrównoważonego, którego postulaty zawarto w karcie Agenda 2000. Koncepcja rozwoju zrównoważonego jest wersją pośrednią między formą zabudowy intensywnej – agresywnej a formą całkowitej ochrony środowiska przyrodniczo-krajobrazowego.

## 7.2. Motywacje projektowe

W ostatnich latach w Polsce nastąpił dynamiczny rozwój stref rezydencjonalnych i osiedli domków jednorodzinnych lokalizowanych na obrzeżach miast. Obszary te stanowią kompozycyjną delimitację struktur urbanistycznych, zapobiegają nieplanowanemu „rozlewaniu się” miast na tereny sąsiednich gmin. Jednocześnie w gminach sąsiadujących z obrzeżami miejskimi wzdłuż granic administracyjnych powstają podobne strefy rezydencjonalne z dogodnym połączeniem z metropolią. Na przykład, Warszawę oplata „wianek” ponad 50 podobnych stref zabudowy mieszkaniowej, najczęściej jednorodzinnej.

W obszarze Morasko–Radojewo–Umultowo możliwe jest ukształtowanie strefy obrzeża Poznania z malowniczymi zespołami jednorodzinnych osiedli mieszkaniowych o zabudowie dwukondygnacyjnej i luźnej kompozycji przestrzennej podkreślającej szczególne walory krajobrazowo-przyrodnicze tych terenów.

Dotychczasowe zapisy w planach przestrzennych teoretycznie chronią wybrane fragmenty tego obszaru przed nieplanowaną zabudową. Jednakże pojawiają się na tym terenie obiekty, a nawet całe zespoły przeczące założeniom planu. Ten niezwykle cenny obszar leżący w granicach administracyjnych Poznania należy zachować dla przyszłych pokoleń jako modelową enklawę równowagi ekologicznej zaprojektowaną według współczesnych tendencji urbanistyki.



Rys. 7.1. Obszar projektowania w kontekście planu ogólnego rozwoju Poznania

W koncepcji planistyczno-projektowej wyznaczono czynniki przewodnie kompozycji przestrzennej i programu funkcjonalnego. Jednakże wyprzedzająco rozważano uwarunkowania wynikające ze studiów do planu ogólnego rozwoju Poznania. Podstawowym założeniem koncepcji jest zachowanie równowagi ekologicznej, aby nie dopuścić do przekroczenia tolerancji środowiskowej, a jednocześnie zapewnienie mieszkańcom optymalnych warunków egzystencji.

Przewidziano rozwijanie następujących głównych czynników koncepcji:

1. Nienaruszalnym czynnikiem są rezerваты przyrody oraz otaczające je otuliny zieleni. Krajobrazy o wysokich walorach powinny być chronione i eksponowane przez wyznaczenie punktów i stref widokowych. Zespoły łęgowe nad Wartą i ciekami wodnymi powinny być szczególnie chronione i połączone w zespoły ciągów przyrodniczych spójnych z klinami zieleni Poznania i otulinami zieleni.



2. Historyczne struktury urbanistyczne Moraska, Radojewo, Umultowa powinny stanowić centra krystalizujące planowane struktury luźnej zabudowy według hierarchii Christallera (miejsca formalnie ważne stanowią osnowę dla hierarchii przestrzennej). Obszary zabytkowe powinny być we właściwy sposób dogęszczane oraz stanowić model urbanistyczny i architektoniczny do projektowania kolejnych stref zabudowy. Mogłyby pojawić się katalog form dopuszczonych do projektowania na tym obszarze (uzgodniony z miejskim konserwatorem zabytków).

#### STUDIUM KOMPOZYCYJNE



Rys. 7.2. Studium kontinuum historycznego rozwoju obszarów wsi Morasko, Radojewo, Umultowo. Zarys około 40 pól inwestycyjnych wkomponowanych w istniejące układy przestrzenne – antropogeniczne i naturalne (R.A. – główny projektant, K. Borowski, B. Siewczyński – projektanci)

3. Fizjografia terenu stanowi szczególną wartość ekologiczną. W planowaniu układów osiedleńczych powinno się uwzględnić aspekty klimatu w architekturze: właściwe ustawienie, przewietrzanie, wilgotność. W wybranych strefach należałoby stosować założenie architektury bioklimatycznej, a w bezpośredniej bliskości możliwe jest zastosowanie teorii biomu L. Zimowskiego.

4. Niezbędne jest przygotowanie lokalnych oczyszczalni ścieków z wykorzystaniem nowoczesnych technologii.

5. Strefy mieszkaniowe zaplanowano na polach inwestycyjnych zakomponowanych wokół struktur krystalizujących Morasko, Radojewo, zespół uniwersytecki. Hierarchiczna struktura będąca continuum przestrzennym stanowiłaby modelową przestrzeń zapobiegającą dalszemu rozlewaniu się zabudowy Umultowa.

6. W rezydencjonalnej strefie mieszkaniowej nie przewiduje się rozwijania szczególnych miejsc pracy oprócz wynikających z obsługi ruchu turystycznego i osiedli, placówek oświatowych, niezbędnej usługowej działalności w głównych i podrzędnych centrach urbanistycznych.

7. Komunikacja powinna być oparta na strukturze hierarchicznie uporządkowanego systemu ulic. Ciągi piesze i rowerowe łączyłyby centra najkrótszymi drogami. Ruch zmotoryzowany odbywałby się po drogach okrężnych. Pojedyncze kwatery mieszkalne powinny być otwarte dla ruchu zmotoryzowanego. Publiczny transport może być postrzegany jako kontynuacja ruchu pieszego, rowerowego itp.

8. Rekreacja powinna stanowić jedną z głównych funkcji terenu i powinna być oparta na formach aktywnego wypoczynku. Przewiduje się szlaki turystyczne, rowerowe, pola golfowe o charakterze zamkniętym, sieć stanic konnych, kajakowych, marinę jachtową na cyplu nad Wartą, rozwijanie inwestycji niekubaturowych na obszarach zielonych.

9. Przewiduje się prowadzenie nieuciążliwej usługowej działalności, niezbędnej do zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańców. Działalność oświatowa na poziomie podstawowym powinna zaspokoić potrzeby mieszkańców osiedli rezydencjonalnych. Oświata na wyższym poziomie mogłaby się rozwijać w oparciu o kompleks uniwersytecki.

Według planu ogólnego zagospodarowania Poznania jedną z trzech funkcji badanego obszaru jest rolnicze użytkowanie rozległych terenów wysoczyzny Morasko, Radojewo, Nowa Wieś Górna. Dla tego obszaru jest proponowana gęstość zaludnienia 2–4 osób/ha. Oznaczałoby to, że na obszarze 2450 ha mieszkałoby 5–10 tys. mieszkańców.

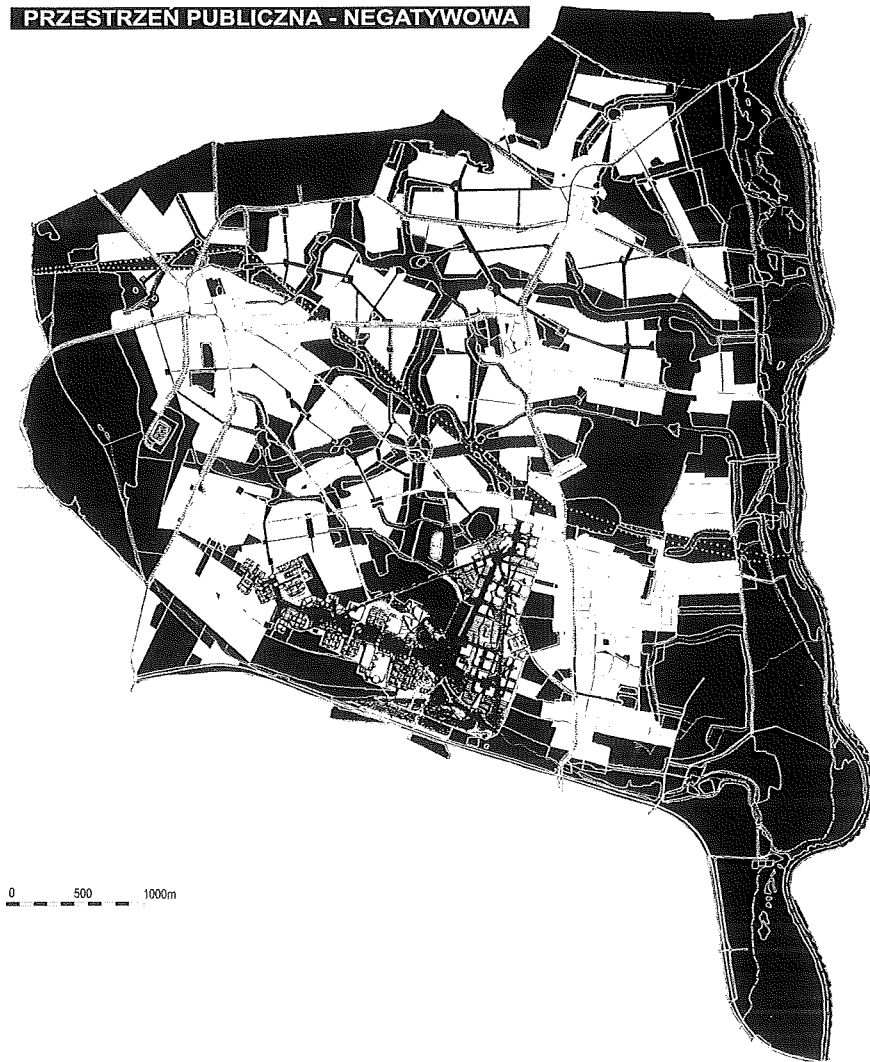
Należałoby się zastanowić, czy w granicach administracyjnych Poznania efektywne jest utrzymywanie obszaru o charakterze wiejskim. Tego typu gospodarowanie prowadzi do określonych skutków ekologicznych i wiele gremiów postuluje wyprowadzenie tych funkcji poza granice miast z przyczyn sanitarnych.

Ograniczenie funkcji rolniczych powinno się wiązać z rozwinięciem w tych strefach agroturystyki oraz luźnej zabudowy mieszkaniowej o charakterze rezydencjonalnym. Postuluje się wielkość działek od 1000 m<sup>2</sup> do 3500 m<sup>2</sup> z możliwością wprowadzenia większych, ukształtowanych według continuum struktury urbanistycznej.

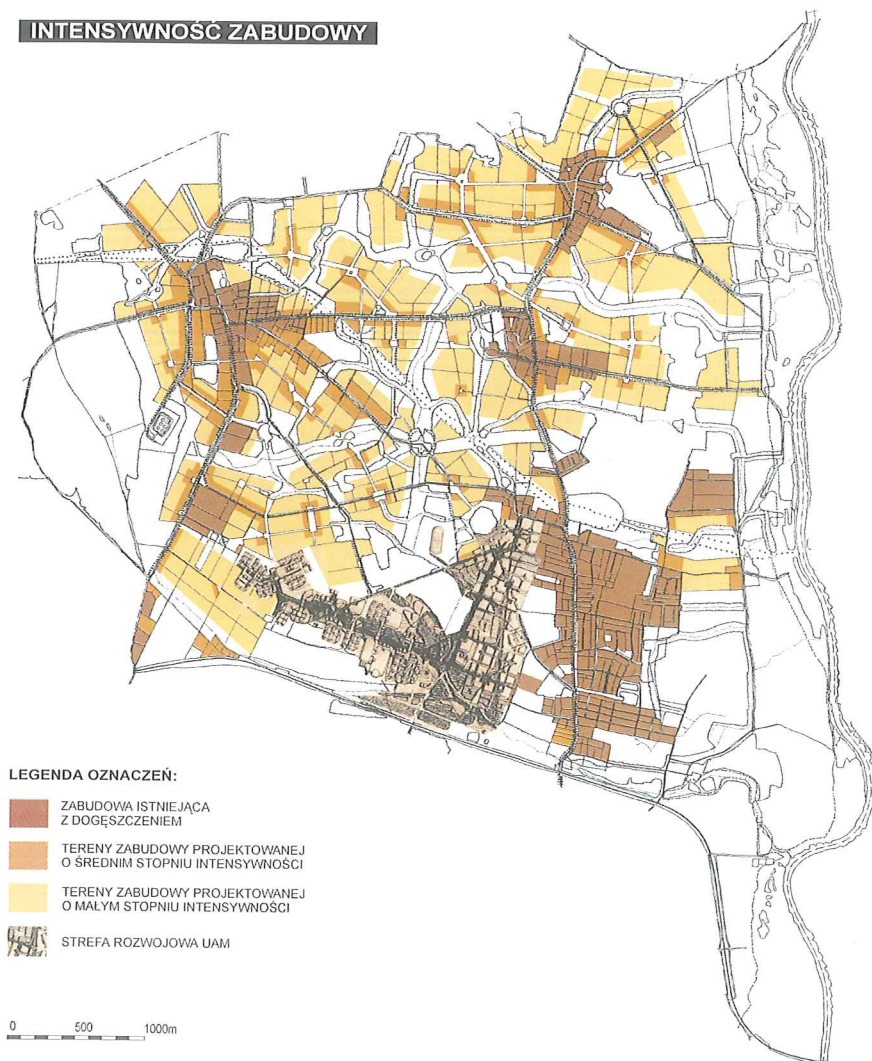
Ochrona środowiska naturalnego jest powinnością każdej jednostki administracyjnej we wspólnocie państwowej, szczególnie z uwagi na przyszłe pokolenia. Korzystanie z piękna natury poprzez wypoczynek oraz zamieszkiwanie w otoczeniu przyrody przysługują każdemu człowiekowi. Gminy są uprawnione i zobowiązane do zachowania dla ogółu alei spacerowych, parków rekreacyjnych, otwartych łąk, obszarów łęgowych i wodnych itp.



Rys. 7.3. Struktura ulic powinna zaspokajać potrzeby mieszkańców w zakresie dojazdów do pracy, rekreacji, usług



Rys. 7.4. Studia przestrzeni negatywowych umożliwiają ocenę planu pod względem pól inwestycyjnych oraz korzyści infrastrukturalnych i ciągów ekologicznych



Rys. 7.5. Zabudowa mieszkaniowa jest rozgęszczona w stosunku do historycznej krystalizującej przestrzeni zabudowy Moraska, Radojewa, Umultowa ku terenom otwartym, łąkowym, nadrzecznym

## 7.3. Program aktywizacji terenu

Istotnymi elementami mającymi wpływ na kompozycję i program funkcjonalno-przestrzenny projektowanego obszaru są:

- hipsometryczno-hydrologiczny teren, pofałdowany, schodzący od wysoczyzny Góry Moraskiej do łągów nadwarciańskich, przecięty doliną Różanego Potoku i strumieniami, z Jeziorem Umultowskim, ciekami i oczkami wodnymi, podmokłymi łąkami,
- Warta z terenami zalewowymi,
- kompleksy leśne i rezerwy oraz zieleń retencyjna wzdłuż cieków wodnych,
- struktury zabudowy Moraska, Radojewa, Umultowa, Nowej Wsi Górnej, Nowej Wsi Dolnej i Hub Moraskich z wykrystalizowanym historycznym układem urbanistycznym, dominanty układu oraz zespoły dworsko-parkowe,
- tereny rozwojowe kampusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza z obiektami dydaktyczno-administracyjnymi i osiedłami mieszkaniowymi,
- układ komunikacji – wewnętrzny pomiędzy istniejącymi strukturami zabudowy oraz zewnętrzny, łączący obszar opracowania z miastem i sąsiednimi gminami,
- istniejące i planowane linie sieci infrastrukturalnych – energetycznych, ciepłych, gazowych i wodno-kanalizacyjnych.

Na podstawie studiów i analiz zaprojektowano strukturę przestrzenną strefy rezydencjonalnej z luźną zabudową jednorodziną, o średnim i niskim stopniu gęstości wraz z niezbędnymi usługami. Strukturę tę tworzy zespół tzw. pól inwestycyjnych wpisanych w zastany układ środowiska przyrodniczego, sprzężony z przestrzeniami publicznymi, zielonymi i siecią komunikacji. Szkielet kompozycyjny rozwinięto w nawiązaniu do kształtu istniejących jednostek osiedleńczych (dawne wsie podpozańskie) z uwzględnieniem nowych potrzeb i współczesnej wiedzy o kształtowaniu przestrzeni i architektury. Pola inwestycyjne rozłożono wokół czytelnego układu osad Moraska, Radojewa, Nowej Wsi Górnej i Starego Umultowa.

Elementem nadrzędnym kompozycji jest sieć ciągów spacerowych przecinająca się z siecią komunikacji, co w połączeniu z kompleksami leśnymi, klinem zieleni doliny Warty oraz strukturą zabudowy daje przestrzeń hierarchiczną o walorach użytkowych. Postulat atrakcyjności i indywidualnego charakteru założenia starano się osiągnąć przez wprowadzenie czynników o oddziaływaniu emocjonalnym. Rozkład pól inwestycyjnych zaprojektowano na siatce koncentrycznej ze szczególnym podkreśleniem dominant układu, pasm granicznych, punktów węzłowych i znaków szczególnych krajobrazu. Formy architektoniczno-urbanistyczne skojarzono z odbiorem ich sylwet i panoram na tle środowiska przyrodniczego.

W projektowanej strukturze urbanistycznej jest sześć typów zabudowy.

1. Istniejące zwarte zespoły osadnicze Moraska, Radojewa, Nowej Wsi Górnej i Starego Umultowa z uzupełnieniem, dogęszczeniem i uporządkowaniem zabu-

dowy. Istniejące zespoły zabudowy Różanego Potoku, dworsko-parkowe i folwarczne oraz siedliska zagrodowe związane z użytkowaniem rolnym, podlegające procesowi porządkowania, regulacji i intensyfikacji, a przede wszystkim rewaloryzacji w zakresie konserwatorskim z postulowaną zmianą funkcji użytkowych. Należy utrzymać istniejące układy urbanistyczne ulic i linii zabudowy z wykluczeniem ich deformacji oraz zachować klimat architektoniczny w zakresie skali nawiązującej do tradycji, stylu regionalnego, czyli formy, detalu i materiału.

2. Projektowana w ramach pola inwestycyjnego luźna zabudowa jednorodzinna o średniej intensywności. Przewiduje się domy wolno stojące, dwukondygnacyjne (wraz z użytkowym poddaszem) na działkach o powierzchni 1000÷2000 m<sup>2</sup>. Wzdłuż linii komunikacyjnych oraz przy placach, punktach integracji i ciągach formalnie ważnych dopuszcza się zabudowę jednorodziną na działkach o powierzchni 600÷1000 m<sup>2</sup> z punktami usługowymi, handlowymi itp. W punktach centralnych będą obiekty handlowo-usługowe, kulturalno-oświatowe i towarzyszące obsługujące osiedla mieszkaniowe. Obiekty te muszą wpisać się skalą i formą w charakter rezydencjonalny projektowanej strefy. Wyklucza się obiekty wielokubaturowe (magazynowo-produkcyjne i inne), uciążliwe pod względem emisji hałasu, pyłów, spalin, a także ruchu wielkotowarowego.

3. Projektowana w ramach pól inwestycyjnych i stref granicznych luźna zabudowa jednorodzinna o charakterze rezydencjonalno-willowym o małej intensywności. Przewiduje się domy wolno stojące, dwukondygnacyjne na działkach o powierzchni powyżej 2000 m<sup>2</sup> zagospodarowanych z przewagą zieleni. Zabudowa o dużym stopniu rozproszenia na styku pole inwestycyjne – zieleń z daleką ekspozycją widokowo-panoramiczną.

4. W strefie oddziaływania rezerwatów, parków krajobrazowych i kompleksów zieleni o dużych walorach przyrodniczych zaprojektowano zabudowę typu biom osadniczy. Biom jest to samowystarczalna, wydzielona jednostka osadnicza wpisująca się w naturalne środowisko przyrodnicze z zachowaniem jego walorów. Cechą odróżniającą biom od innych siedlisk jest zachowanie zamkniętego łańcucha zależności ekologicznych producenci – konsumenci – reducenty (patrz teoria biomów L. Zimowskiego) w otulinie kompleksów zieleni.

5. Obiekty towarzyszące zabudowie osiedli jednorodzinnych, takie jak: zespoły handlowo-usługowe – sklepy, rzemiosło; oświatowe – szkoła powszechna, gimnazjum, przedszkole; kulturalno-rozrywkowe – dom kultury, świetlica, bar, restauracja, zajazd; służby zdrowia – przychodnie, gabinety lekarskie; obiekty towarzyszące zespołom sportowo-rekreacyjnym – boiska, stacja wodna, marina rzeczna, pole golfowe, stacja konna; obiekty sakralne – kościół, kaplica.

6. Obiekty kampusu uniwersyteckiego na terenach rozwojowych UAM – w trakcie realizacji. Obszar projektowany w osobnym opracowaniu, strukturalnie związany z całością przedmiotowego projektu koncepcyjnego.

Należy zadbać, aby wszystkie obiekty budowlane z wymienionych grup zabudowy miały indywidualny charakter architektoniczny, o wysokim poziomie tech-

nologicznym i estetycznym, z kulminacją „miejsc z charakterem”. Niezbędne wydaje się czerpanie wzorów z tradycyjnego budownictwa regionalnego, ze szczególnym uwzględnieniem formy i materiałów. Budynki tworzące zespoły mieszkaniowe o indywidualnej formie oraz program funkcjonalny zapewnią zachowanie tożsamości przestrzennej i wysoki komfort użytkowania. Dodatkowo przyczynią się do tego elementy kompozycji urbanistycznej – szczegółowo zaprojektowane załaski, otwarcia, dominanty, osie widokowe wiążące punkty formalnie ważne, światłocien, stopniowanie wrażeń, załamania, zamknięcia i inne.

Istotnym elementem jest uwzględnienie na etapie projektowania dostępności dla osób niepełnosprawnych budynków i układu komunikacji.

W przedmiotowym projekcie koncepcyjnym nie narusza się istniejących zasobów zieleni i wody. Kompleksy leśne, rezerwaty, parki, pasma zieleni przy ciekach i oczkach wodnych, kępy i ciągi zieleni śródpolnej zostały włączone kompozycyjnie i funkcjonalnie w projektowaną strukturę. Ponadto zaprojektowano uzupełnienie brakujących fragmentów i utworzenie układu zamkniętego łączącego wewnętrzne pasma zieleni z dużymi kompleksami wewnętrznymi i zewnętrznymi. Struktura pól inwestycyjnych przenika się ze strukturą zieleni i tworzy spójny, zrównoważony układ. Zachowano naturalną przestrzeń doliny Warty z jej walorami przyrodniczo-środowiskowymi i panoramicznymi jako kontynuację poznańskiego klina zielonego. Działki budowlane zaprojektowano jako otwarte na zieleni z pośrednim pasmem łąk i pól i daleką perspektywą widokową.

Istotnym elementem kompozycji układu zieleni jest wykorzystanie istniejących cieków wodnych i wprowadzenie wody do struktury przestrzennej projektowanego obszaru. Miejsca formalnie ważne podkreślono, projektując dodatkowe stawy, rozlewiska i oczka wodne sprzyjające rekreacji mieszkańców.

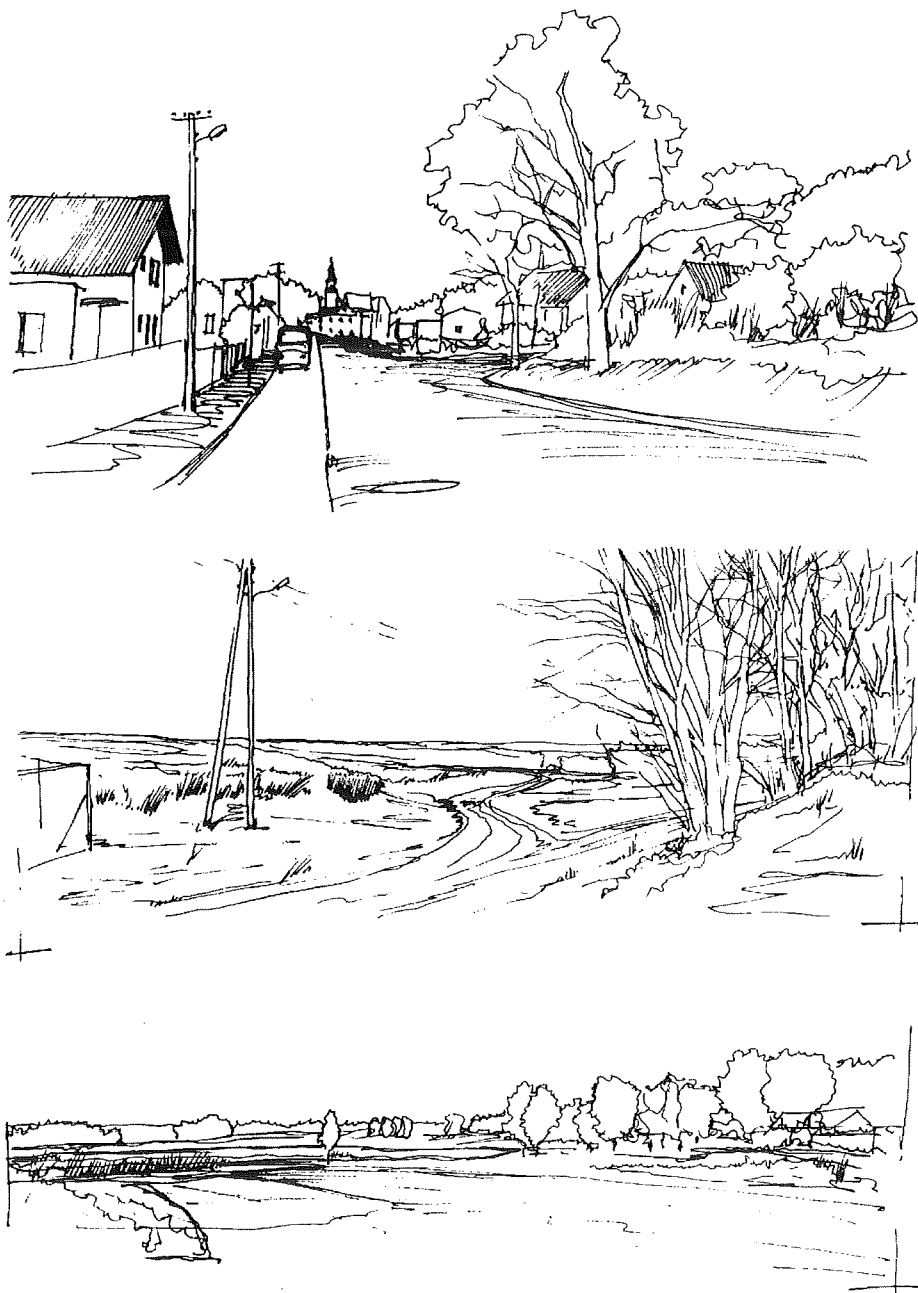
Istniejące aleje starodrzewu należy uzupełnić oraz wytyczyć nowe aleje, które będą stanowić główne osie kompozycyjne i komunikacyjne.

Założony charakter obszaru – rekreacyjno-wypoczynkowy – uzyskano przez określenie procentowej proporcji powierzchni zabudowy do powierzchni poszczególnych działek ze znaczną przewagą ogrodów.

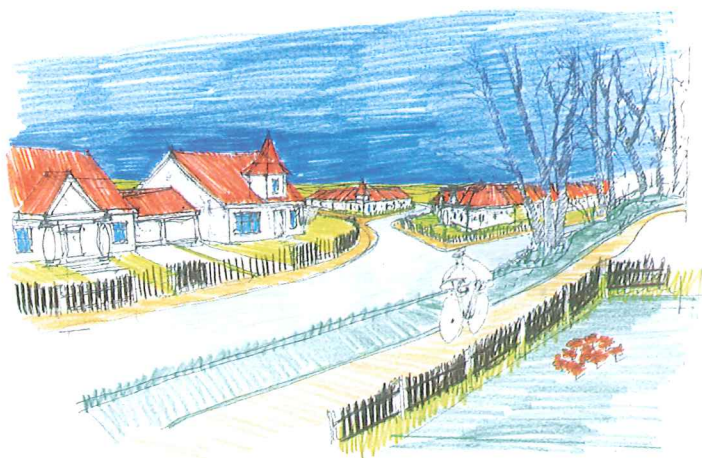
W projekcie wykluczono rolnictwo jako jedną z podstawowych funkcji na tym obszarze. Wyeliminowano wysokotowarową produkcję rolną, ograniczono rozwój i modernizację infrastruktury technicznej obsługi rolnictwa. Dopuszcza się powstawanie wybranych użytków ogrodowo-sadowniczych, które wspierają funkcjonowanie obszaru jako zespołu przyrodniczo-krajobrazowego.

Uwzględniono warunek z planu ogólnego rozwoju Poznania o utrzymaniu tego obszaru jako przyrodniczo-krajobrazowego z preferencją funkcji wypoczynku i czynnej rekreacji.





Rys. 7.6. Proponowana forma zabudowy (rys. ze str. 149) powinna nawiązywać do tradycyjnych obiektów istniejących na tym terenie (rys. ze str. 148). Należy stworzyć katalog form i detali uzgodniony z miejskim konserwatorem zabytków



Strukturę projektowanego zagospodarowania przestrzennego oparto na istniejącej sieci dróg. Głównym elementem obsługi komunikacyjnej jest droga obwodowa przebiegająca po linii ulic: Naramowickiej, Radojewo, Franciszka Jaśkowiaka, Meteorytowej i Moraskiej. Pełni ona funkcję zbiorczą w stosunku do pozostałych ulic. Zachowano istniejące połączenia z miastem i z sąsiednimi gminami. Zapewniono komunikację samochodową do wszystkich projektowanych pól inwestycyjnych i poszczególnych parceli. Nawierzchnie i szerokość adaptowanych odcinków dróg bitych i gruntowych należy zaprojektować z uwzględnieniem obowiązujących wymogów i standardów. Wewnątrz poszczególnych części pól inwestycyjnych zaprojektowano ciągi pieszo-jezdne z preferencją ruchu pieszego. Istotnym elementem komunikacji w terenie jest projektowana sieć dróg rowerowych z włączeniem jej do sieci ogólnomiejskiej i regionalnej. Ciągi piesze i rowerowe łączą projektowane centra najkrótszymi drogami.

Istniejąca linia kolejowa wymaga podjęcia działań inwestycyjnych polegających na sukcesywnej modernizacji torowisk oraz budowie ekranów akustycznych w celu ograniczenia hałasu.

W projektach szczegółowych należy rozwiązać problem publicznych miejsc postojowych i parkingowych dla przyjezdnych oraz garaży przydomowych użytkowanych przez mieszkańców.

Warunkiem dostępności terenu jest uruchomienie komunikacji zbiorowej. Transport publiczny należy dostosować do potrzeb i ustaleń polityki komunikacyjnej całego miasta.

Poza wnętrzami zespołów mieszkaniowych układ drogowo-uliczny powinien być dostosowany do swobodnego korzystania z samochodu.

W obszarze opracowania jako strefie luźnej zabudowy o charakterze willowo-rezydencjonalnym należy ograniczyć ruch tranzytowy i towarowy.

Projektowany układ komunikacji stanowi strukturę hierarchiczną.

## ZAKOŃCZENIE

Przedmiotem wieloaspektowych badań były miasto, dzielnica, obiekt i ich powiązania urbanistyczne. Badano również wzajemne relacje regionalnych struktur osadniczych i ich związków przestrzennych. W projektowaniu stosowano metody kontinuum historycznego i kompozycji przestrzennej, dokonywano rozpoznań legislacyjnych oraz wpływu inwestycji na środowisko (antropogeniczne i naturalne).

Szczególny nacisk położono na metody porównawcze w fazie rozpoznań, studiów i programowania, a w fazie kreatywnej na metody intuicjonizmu poznawczego i wartości estetyczne.

Urbanistyka i architektura są bardzo ważną, a zarazem trudną dziedziną planowania i projektowania przestrzennego. Dotychczas nie opracowano teoretycznie uzasadnionych, naukowych metod badań i uogólnień. Być może stało się tak, ponieważ celem nadrzędnym w tych dziedzinach jest stworzenie opracowań nazywanych projektami, na podstawie których można wybudować dom lub osiedle. Aby do tego doszło, niezbędne jest uruchomienie procedur według metody: rozpoznanie, studia, program, projekt.

Jak widać, projekt stanowi czwartą część procesu projektowego. Trzy pierwsze części wnoszą wartości naukowe w postaci rozważań teoretycznych. Jednakże w końcowym projekcie są one pomijane, ponieważ urzędy samorządowe lub państwowe zatwierdzające projekt jako dokument wymagają tylko części tzw. praktycznej.

W niniejszych rozważaniach przedstawiono wybór badań prowadzących do wykonania projektu architektonicznego lub urbanistycznego. Aby przekonać inwestora (gremia samorządowe, prywatne), niezbędne są właściwe motywacje lokalizacyjne, kompozycyjne, legislacyjne, kreowane w fazie studialnej. Są one wielokrotnie weryfikowane, czasami jest to proces permanentnego stawiania hipotez, aż do osiągnięcia konsensusu z inwestorem, branżowcami, służbami miejskimi, mieszkańcami itp. Po dokonaniu uzgodnień jest tworzony projekt według zasad prawa przestrzennego, budowlanego i około dwustu ustaw okołoplanistycznych. Dla przykładu, aby uzgodnić miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, należy rozesłać ponad sto listów do różnych urzędów i uzyskać ich akceptację lub brak sprzeciwu. Dlatego niektóre projekty trwają latami.

Odrębnym zagadnieniem jest rzeczywista przestrzeń w mieście, którą należy zaprojektować i zbudować. Wybrane fragmenty miast całymi latami nie są zabu-

dowywane, chociaż wykonuje się wiele projektów koncepcyjnych. Jedynie sprzyjające warunki i rozsądne decyzje inwestorskie umożliwiają przeobrażenie tych terenów. Właściwe warunki to takie, gdy inwestor, właściciel terenu i władze miasta dojdą do porozumienia. Właściciel terenu chciałby uzyskać rozsądną cenę gruntu, inwestor musiałby osiągnąć zysk po sprzedaży wybudowanych obiektów, władze miasta chciałyby mieć komfortową przestrzeń, jednakże po spełnieniu przez inwestora szeregu warunków: partycypacji w kosztach uzbrojenia, wyłonienia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i zakupu atrakcyjnego projektu architektonicznego, a także zrealizowania go w zgodzie z uwarunkowaniami środowiskowymi. Wówczas inwestor może być zwolniony z podatków na rzecz miasta, które dochodzą do 30% wartości gruntów.

Jak widać, elementów gry rynkowej jest wiele i rola biura projektowego jest trudna. Architekt i urbanista znajdują się pomiędzy kilkoma zainteresowanymi gremiami: inwestorskim, które zleca zadanie, biur branżowych, z którymi współpracuje, miejskimi, które uzgadniają i zatwierdzają projekt budowlany. W przypadku planów przestrzennych dochodzą uzgodnienia z biurami deweloperskimi, które prowadzą aktywną politykę inwestycji w mieście. One też konsultują swoje zamierzenia z urzędem miasta. Rada miasta wybiera najatrakcyjniejsze oferty i umożliwia ich realizowanie poprzez uchwalenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i wydanie decyzji pozwolenia na budowę.

## ANEKS

### **Kalendarium wybranych przepisów legislacyjnych i aktów prawnych dotyczących projektowania architektonicznego, planowania przestrzennego i budownictwa w Polsce w latach 1950-1995**

- 1950 – Zniesienie osobowości prawnej miast:
  - likwidacja samorządów
  - likwidacja własności komunalnej: miasto przestało być właścicielem na rzecz Skarbu Państwa gazowni, linii autobusowych, linii tramwajowych, infrastruktury
- 1954 – Tymczasowe normatywy projektowe
- 1958 – Ustawa o planowaniu przestrzennym
- 1959 – Uchwała nr 39 Rady Ministrów – hasło oszczędności – „więcej małych mieszkań”
- 1961 – Ustawa o planowaniu przestrzennym (z 31 stycznia 1961 r.)
- 1956 – Wprowadzenie standardów wyposażenia i wykonawstwa
- 1966 – Monitor Polski (z lipca 1966 r.) uchwała Rady Ministrów „obowiązek stosowania w projektowaniu typowych elementów i segmentów” – zestawy wojewódzkie i resortowe
- 1969 – Dziennik Budownictwa (z 30 czerwca 1969 r.) – zarządzenie nr 39 MB i PMP – „powszechny zakaz stosowania rozwiązań nietypowych w projektowaniu, realizacji oraz produkcji elementów i wyrobów”.  
Biura projektowe nie były zainteresowane innowacyjnością
- 1972 – Podwyższenie standardów dla budownictwa uprzemysłowionego
- 1974 – Zarządzenie MBiPMB i MGTiOŚ (pkt. 1.1 i 1.5) – „wytyczne do założeń typizacji regionalnej dla fabryk domów”. Ograniczono standard różnorodności produkcji z powodów ekonomicznych. Projektowanie miało się opierać na założeniach typizacji regionalnej i wojewódzkich katalogach systemów budownictwa osiedlowego

- 1974 – Zarządzenia nr 9 i 10 MGTiOŚ (z 25 lutego 1974 r.) – normatyw urbanistyczny i architektoniczny
- 1974 – Prawo budowlane (z 24 października 1974 r.) – art. 11 – „Należy stosować w szerokim zakresie unifikację rozwiązań oraz typizację elementów wyposażenia budownictwa”
- 1976 – Zarządzenie nr 21 MBiPMB (z 28 lipca 1976 r.) – „Wytyczne typizacji w budownictwie”. Unifikacja elementów i wyrobów budowlanych; specjalizacja metod montażowych. Zakaz projektowania indywidualnego
- 1976 – Zarządzenie nr 15 Prezesa Rady Ministrów (z 5 lutego 1979 r.) – „Zintegrowanie międzysystemowe W-70, Wk-70, WBL, OWT”, spowodowało ujednoczenie systemów
- 1980 – Zarządzenie Ministra Oświaty i Wychowania (z 30 czerwca 1980 r.) – „Obowiązek stosowania typowych obiektów szkolnych według wojewódzkich katalogów obiektów szkolnictwa i oświaty”
- 1981 – Uchylenie zarządzenia nr 9 i 10 MGTiOŚ z 25 lutego 1974 r.
- 1981 – Korekta normatywów projektowych
- 1995 – Prawo budowlane (obowiązujące od 1 stycznia 1995 r.) – ustawa o planowaniu przestrzennym
- 2000 – W związku z niewielką liczbą osób uprawnionych do sporządzania planów miejscowych oraz studiów do planów przewiduje się zmiany w ustawie o planowaniu przestrzennym

## LITERATURA

- Ast R., *Architektura w procesie inwestycyjnym. Wybrane aspekty*, Poznań, Wyd. Politechniki Poznańskiej 1997.
- Ast R., Strefa mieszkaniowa w obrzeżu miasta na przykładzie północnej dzielnicy Poznania w: *Autorskie dokonania i kontynuacje*, Poznań, Studioteka „Zarysy” 2000.
- Ast R., *Architekural and landscepe delimitation of littoral zones*, Papeete, Villamoura, Curaçao, Europien Suiling Federation, Instituto Piaget 2000.
- Ast R., *Urządzanie struktur siedliskowych. Biomy, domostwa, zielone izby*, Poznań, Wyd. Politechniki Poznańskiej 1991.
- Ast R., *Architektura wybrzeża*, Poznań, Wyd. Politechniki Poznańskiej 1999.
- Autorskie dokonania i kontynuacje. Adresat: Profesor Lech Zimowski*, red. R. Ast, Poznań, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej 2000.
- Bać E., *Wpływ uwarunkowań fizjofizycznych na kształtowanie najbliższego otoczenia człowieka. Refleksje i syntezy*, Wrocław, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej 1992.
- Barek R., *Miasteczko wielkopolskie jako zagadnienie fizjonomiczne*, Poznań, Studioteka „Zarysy” 1999.
- Borowski K., *Śródmiejskie transurbacje technologiczne*, Poznań, Wyd. Politechniki Poznańskiej 2001.
- Brand S., *How buildings learn. What happens after they're built*, New York, Viking 1994.
- Brochado R., Zimowski L., *Dominanty w urządzeniu miasta i otoczenia*, Poznań, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej 1999.
- Cichy-Pazder E., *Humanistyczne podstawy koncepcji miast. Wybrane aspekty percepcyjne i behawioralne*, Kraków, Wyd. Ośrodka Kształcenia Urbanistów Politechniki Krakowskiej 1998.
- Czerny W., *Architektura zespołów osiedlowych*, Warszawa, Arkady 1972.
- Dąbrowski L. T., *Projektowanie regionalne. Regionalne plany zagospodarowania przestrzennego*, Warszawa, PWN 1977.
- Dyrektywa Rady Wspólnot Europejskich nr 85/384/EWG z dnia 10 czerwca 1985 r. dotycząca wzajemnego uznawania dyplomów.
- Fikus M., *Przestrzeń w zapisach architekta*, Kraków, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej oraz Wyd. Zebra 1999.
- Fragmenty stuletniej historii 1899-1999. Relacje, wspomnienia, refleksje. W stulecie organizacji warszawskich architektów*, Warszawa 2000.
- Galecki T., *Metodyka konstruowania planów przestrzennych zagospodarowania*, Poznań, Wyd. Politechniki Poznańskiej 1996.
- Katalog planów miast i wsi wielkopolskich*. Zeszyt 1, oprac. K. Górską-Gołąską, Poznań, Wydawnictwo Poznańskie 1961.



- Koncepcja programowo-przestrzenna zagospodarowania terenów przyautostradowych*, część A: w obszarze węzłów Komorniki, Dębina, R. Ast – główny projektant, J. Korzeń, K. Urbaniak, K. Cesar – konsultacje merytoryczne, Poznań 2001.
- Koncepcja zagospodarowania przestrzennego terenu zlokalizowanego w Poznaniu w rejonie Morasko, Radojewo, Umultowo*, R. Ast – główny projektant, K. Borowski, B. Siewczyński – zespół projektowy, Poznań 1999.
- Leszczyński Park Technologiczny – koncepcja programowo-przestrzenna*, zespół projektowy pod kierunkiem R. Asta, Poznań 1999.
- Miasta historyczne*, red. W. Kolasiński, Warszawa, Arkady 1986.
- Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego*, Poznań, Wyd. Miejskiej Pracowni Urbanistycznej (b.r.).
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego osiedla Przylesie w Lesznie*, P. Kozłowski – główny projektant, R. Ast, K. Borowski, B. Siewczyński – zespół projektowy, Poznań 2000.
- Mladenowicz D., *Od śródmieścia ku centrum – transformacja centrum miasta*, Warszawa, Wyd. SARP 1996.
- Planowanie przestrzenne miast i regionów*, Poznań, Ośrodek Wydawnictw Naukowych PAN 1999.
- Prawne uwarunkowania planów zagospodarowania przestrzennego*, Biuletyn Miasta Poznania, Poznań, 15.10.2000.
- Problemy komunikacyjne miast w warunkach zatłoczenia motoryzacyjnego. III Konferencja Naukowo-Techniczna*, Poznań 2001.
- Projekt budynku Wyższej Szkoły Prawa i Administracji w Warszawie*, zespół projektowy pod kierunkiem R. Asta, Poznań 1998.
- Projekt koncepcyjny budynku apartamentowego w Warszawie*, zespół projektowy pod kierunkiem R. Asta, Poznań 1998.
- Projekt koncepcyjny przebudowy terminalu cargo w porcie lotniczym Ławica na terminal obsługi pasażerskiej*, zespół projektowy pod kierunkiem R. Asta, Poznań 2000.
- Projekt koncepcyjny zagospodarowania obszaru osiedla mieszkaniowego w Lesznie*, zespół projektowy pod kierunkiem R. Asta, Poznań 1998.
- Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 9 marca 1995 r. w sprawie wymagań, jakim powinna odpowiadać prognoza skutków wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na środowisko przyrodnicze.
- Tłoczek J., *Miasteczka rolnicze Wielkopolski*, Warszawa, Wyd. Budownictwo i Architektura 1952.
- Transport lotniczy w rozwoju Wielkopolski XXI w. Konferencja naukowa*, red. E. Gołemska, Poznań, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu i Port Lotniczy Poznań–Ławica 2000.
- Ustawa z dnia 8.08.1990 r. o samorządzie gminnym.
- Ustawa z dnia 16.10.1991 r. o ochronie przyrody.
- Ustawa z dnia 7.07.1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym.
- Ustawa z dnia 7.12.2000 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody.
- Ustawa z dnia 15.12.2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów.
- Valorisation de l'espace de la dimension culturelle: Les dommages de la Construction dispersée*, red. D. Bernfeld, J. Faria, Bruxelles, Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc Bruxelles 1993.
- Węgleński J., *Urbanizacja. Kontrowersje wokół pojęcia*, Warszawa, PWN 1983.

- Wietrychowski B., Jak rozbudował się Poznań w latach 1931-1935, w: *Kronika miasta Poznania*, red. Z. Zaleski, Poznań, wydano nakładem Zarządu Stołecznego Miasta Poznania 1936.
- Witruwiusz, *O architekturze ksiąg dziesięć*, przełożył K. Kumaniecki, Warszawa, Prószyński i S-ka 1999.
- Wpływ instrumentów prawnych na przestrzenną strukturę rolnictwa w Polsce*, t. 58, Warszawa, PWN 1977.
- Współczesne przemiany regionalnych systemów osadniczych w Polsce*, red. P. Korcelli, A. Gawrzycki, Wrocław, Ossolineum 1989.

