

Agnieszka Szumilas
Politechnika Wrocławska, Wrocław

Wybrane aspekty rozwoju przestrzennego małego miasta w porównaniu do metropolii¹

Wprowadzenie

Na przełomie lat niektóre miasta przekształciły się w metropolie, a inne pozostały niewielkimi ośrodkami, z dala od zgiełku panującego w wielkich skupiskach ludzkich. Wpływ na taki stan rzeczy miało wiele czynników ekonomicznych, gospodarczych czy kulturowych. Przemianom podlegała głównie przestrzeń miasta, na którą składa się m.in. układ komunikacyjny, zabudowa mieszkaniowa, usługowa, przemysłowa czy zielone tereny przeznaczone do rekreacji. Skala zmian zachodzących w mniejszych ośrodkach była skromna wobec metropolii, jednak pomimo swej skromności – istotna, ponieważ wpływała na standard życia i komfort mieszkańców.

Celem artykułu jest przedstawienie procesów urbanistycznych, zachodzących w małych i dużych miastach. Pomimo innego charakteru prowincji i metropolii zjawiska zachodzące w obu typach są takie same: lokalizacja zakładów przemysłowych, rozwój zabudowy mieszkaniowej, zjawisko rozrastania się miasta oraz rozwój sektora usług. Inna jest skala problemu oraz konsekwencje zjawiska dla przestrzeni miast.

Autorka pracy używa określenia *małe miasto*, rozumianego jako duży, gęsto i planowo zabudowany teren, którego liczba mieszkańców nie przekracza 20 tysięcy. Klasyfikacja ta przyjęta została zgodnie z definicją Głównego Urzędu Statystycznego. *Metropolia*² natomiast, zgodnie

¹ Projekt został sfinansowany ze środków Narodowego Centrum Nauki.

² A. Majer, *Socjologia i przestrzeń miejska*, Warszawa 2010, s. 191.

z definicją Bohdana Jałowickiego, rozumiana jest jako miasto co najmniej półmilionowe o różnych funkcjach, w którym należy podkreślić doskonałość usług, instytucji i ich wyposażenia oraz potencjał innowacyjny w zakresie technicznym, ekonomicznym, społecznym, politycznym i kulturalnym.

Rewolucja przemysłowa

Kilka wieków temu miasta symbolizowały nowoczesność i bogactwo, były ciekawostką, ponieważ stanowiły wyjątek w wiejskim krajobrazie. Obecnie sytuacja odwróciła się. To wieś, w tradycyjnym rozumieniu tego słowa, jest fenomenem, a często wręcz atrakcją turystyczną. Przyczyną takiej zmiany był szeroko pojęty rozwój gospodarczy.

W czasach silnej urbanizacji zwiększyło się znaczenie pieniądza, a pieniądz to inwestycje, przemysł, transport, usługi. Rewolucja przemysłowa przyczyniła się do rozbudowy wielu miast. W związku z postępującą industrializacją zmieniał się układ urbanistyczny. Lokalizacja zakładów przemysłowych przyczyniła się do rozwoju infrastruktury. Powstawały osiedla robotnicze z zapleczem socjalnym oraz trakty komunikacyjne prowadzące do fabryk. Miasta powiększały się. Pomimo różnic kulturowych czy historycznych proces urbanizacji był dość zbliżony we wszystkich europejskich miastach³. Rozwój przemysłu doprowadził do bardzo szybkiego rozrostu miast oraz niekontrolowanego przepływu ludności ze wsi, w poszukiwaniu pracy.

Najbardziej znanym dolnośląskim przykładem małego miasta przemysłowego jest Jelcz-Laskowice. Miasto powstało w 1987 roku z połączenia Jelcza i Laskowic Oławskich. Głównym czynnikiem przemawiającym za jego powstaniem było połączenie zakładów samochodowych w Jelczu z ich zapleczem usługowo-mieszkaniowym w Laskowicach⁴. Lokalizacja przedsiębiorstwa zdeterminowała rozwój terenów mieszkaniowych. Na obszarze znajdującym się w pobliżu fabryki, pomiędzy starym Jelczem a Laskowicami, powstało osiedle, które od początku lat 90. skupiało największą ilość mieszkańców i usług. To właśnie osiedle stanowi obecnie centrum miasta. Natomiast teren starego Jelcza oraz Laskowic Oławskich praktycznie nie jest wyposażony w usługi.

Układ przestrzenny Jelcza-Laskowic jest dość chaotyczny. Centrum miasta nie zostało przewidziane kilkadziesiąt lat temu. Umieściwo się ono na terenie osiedla, w pobliżu zakładów przemysłowych. Usługi słu-

³Tamże, s. 162.

⁴R. Szmytkie, *Miasta-zlepieńce na Śląsku Dolnym i Opolskim*, Wrocław 2009, s. 62.

zące mieszkańcom skoncentrowały się w przypadkowych osiedlowych obiektach: kioskach, pawilonach. Rezultatem takich działań jest nieregularny kształt centrum, które nie wiadomo, gdzie się zaczyna, a gdzie kończy. Dodatkowo, jego kształt spotęgowany został poprzez lokalizację współczesnych obiektów handlowych funkcjonujących w pobliżu osiedla od 10 lat. Jelcz-Laskowice to przypadek miasta, którego rozwój zdeterminowała lokalizacja zakładów przemysłowych. Gdyby nie powstała fabryka, oba miasta rozwinęłyby się w zupełnie innym kierunku.

Natomiast Lubin, który rozwijał się po wojnie bardzo wolno, po odkryciu złóż miedzi zwiększył liczbę mieszkańców kilkakrotnie w ciągu 10 lat. Obecnie według klasyfikacji Głównego Urzędu Statystycznego jest już miastem średnim. Przy Lubiniu rozwinęły się również pobliskie Polkowice, które zaraz po wojnie utraciły prawa miejskie.

Zabudowa mieszkaniowa

Rewolucja w kształtowaniu zabudowy wielorodzinnej nastąpiła w XX wieku. Po II wojnie światowej Europa borykała się z problemem braku mieszkań. Na zawsze zniknęło wiele cennych dzieł architektury. W latach 50., gdy przystąpiono do odbudowy miast polskich, większym zainteresowaniem władz cieszyła się inwestycja w nowe osiedla niż odbudowa zdegradowanych terenów śródmiejskich. Dlatego pozostawione swojemu losowi obszary niszczały jeszcze bardziej⁵. Dodatkowo problem braku mieszkań i zniszczeń wojennych potęgował dynamiczny rozwój przemysłu. Liczba mieszkańców miast wzrastała lawinowo, zatem szukano nowych, szybkich metod powiększania liczby mieszkań.

Rozwiązaniem problemu stało się prefabrykowane budownictwo z wielkiej płyty. W Polsce, na przełomie lat 60. i 70., rozpoczął się, trwający do końca lat 80., rozkwit osiedli mieszkaniowych powstających w tej technologii.

Rozwój mieszkalnictwa nałożył się na rozwój sektora przemysłu w małych miastach, co przyczyniło się do budowy osiedli dla pracowników zlokalizowanych w pobliżu zakładu. W ten sposób zaczęły powstawać stosunkowo tanie mieszkania. Prefabrykacja umożliwiała szybki montaż, a oszczędności powodowały coraz gorszą jakość i ujednolicenie formy architektonicznej zaprojektowanych w tej technologii osiedli.

Szczęśliwie, skala tego zjawiska w małych miastach była nieduża w stosunku do metropolii. Kilkudziesięciotysięczne osiedla powstawały

⁵R. Masztalski, *Przeobrażenia struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku*, Wrocław 2005, s. 63.

w dużych miastach. W małych lokowane były przedsiębiorstwa mniejsze, a co za tym idzie, skala zabudowy również była mniejsza. Nie powstały molochy, jedynie kilkutyśięczne osiedla. Paradoksalnie biedniejsze, małe miasta, które nie miały dużych inwestycji przemysłowych, uchroniły się od dużych, nieprzemysłanych inwestycji mieszkaniowych⁶.

System komunikacji

Analiza systemu komunikacji na Dolnym Śląsku przeprowadzona przez Roberta Masztalskiego pokazała, że jednym z ważniejszych czynników wpływających na rozwój miasta jest jego system komunikacyjny. Na rozwój szansę mają miasta, które są węzłami w skali regionu, posiadają drogi szybkiego ruchu oraz komunikację kolejową. Możliwość komfortowego dojazdu do metropolii, potencjalnego miejsca pracy, w połączeniu z urokiem małego miasta, staje się realną konkurencją w kwestii wyboru miejsca zamieszkania. Należy zwrócić uwagę na czas poświęcony codziennym dojazdom. W związku z rozrastaniem się metropolii podmiejskie osiedla znajdują się coraz dalej od centrum, a dojazd z przedmieścia miejskimi ulicami zajmuje tyle samo czasu, co z małego miasta trasami szybkiego ruchu.

Popularnymi inwestycjami są obwodnice, drogi prowadzące wokół miasta, umożliwiające pojazdom omięcie pewnego terenu zabudowanego oraz odciążenie ulic z ruchu tranzytowego. W przypadku metropolii jest to najlepsze rozwiązanie, ułatwia życie mieszkańcom oraz podróżnym.

Bezsprzecznie zewnętrzna obwodnica zapewnia komfort mieszkańcom. Nie sprzyja jednak temu, aby spontanicznie zjechać do miasta, a ma to znaczenie w przypadku mniejszych miast. Są one często tylko punktami na mapie, w drodze do celu. Mogą jednak zaciekawić architekturą, rynkiem czy ciekawym obiektem i zachęcić podróżującego do zatrzymania się.

Zieleń

Problem terenów zielonych w małych miastach jest swojego rodzaju paradoksem, ponieważ zieleń w małych miastach jest i jednocześnie jej nie ma. Obserwujemy generalnie małą ilość parków i miejskich terenów zieleni urządzonej. Wiele zależy jednak od charakteru miasta, istnieją uzdrowiska, których układ przestrzenny opiera się na wolno stojących

⁶Tamże, s. 65.

willach zatopionych w zieleni, jednak w ogólnym rozrachunku stanowią one mniejszość.

Praktycznie w każdym dużym mieście znajdują się parki, rozumiane jako tereny zieleni miejskiej, odgórnie planowane przez władze miasta. W małych miastach brak parków rekompensowany jest przez bliskość natury. 1/3 miast województwa dolnośląskiego znajduje się w parkach krajobrazowych bądź w ich pobliżu. Są one malowniczo położone na terenie górzystym, często w pobliżu rzek, pól i łąk. Takie miasta często stanowią źródło inspiracji dla artystów szukających symbiozy z naturą.

W świetle piękna chronionego krajobrazu nasuwa się pytanie: na ile lokalizacja parku w małym mieście jest sensowna, skoro ma ono tak silną konkurencję w postaci natury?

System usług

System usług w małym mieście jest uboższy niż w metropolii, ponieważ jego program funkcjonalny jest mniej skomplikowany. Jednak usługi podstawowe, do których zalicza się handel, funkcjonują tak samo w małym i dużym mieście. Na uwagę zasługuje fakt, iż w latach 1995–2005 liczba tradycyjnych sklepów w analizowanych miastach podregionu wrocławskiego zwiększyła się o 48%⁷, a wraz z liczbą sklepów zwiększyła się liczba pracowników. Jednocześnie w tych samych latach powstało kilkanaście współczesnych obiektów handlowych, które nie zahamowały rozwoju tradycyjnych sklepów. Drobni sklepikarze w małych miastach twierdzą, iż odczuwają spadek obrotów, w związku z lokalizacją marketu. Natomiast właściciele sklepów odzieżowych pozytywnie odnoszą się do lokalizacji współczesnego obiektu handlowego, ponieważ klienci przyjeżdżający po zakupy spożywcze przy okazji zaglądają do innych okolicznych, małych sklepów.

Pomimo negatywnej opinii właścicieli małych sklepów spożywczych (potęgowanej przez media) na temat współczesnych obiektów handlowych, tradycyjne sklepy nadal powstają. Na podstawie badań przeprowadzonych przez autorkę, można wysnuć wnioski, iż tradycyjne sklepy powstają tak samo często, jak przed lokalizacją współczesnego obiektu handlowego. Ponadto nie obserwuje się upadku tradycyjnych małych sklepów w pobliżu marketu.

Na uwagę zasługuje zjawisko „rozlewania się” miasta. Z jednej strony mieszkańcy pragną mieszkać we własnym domu pod miastem,

⁷ Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Główny Urząd Statystyczny.

z drugiej strony deweloperzy kuszą niższą ceną mieszkania znajdującego się na przedmieściach. Jeżeli za tym zjawiskiem podążać będą również usługi, może to doprowadzić do przeniesienia się środka ciężkości miasta na przedmieścia.

Badania autorki wykazały, iż ogniskiem usług w małym mieście nadal jest śródmieście. Małe miasta, które posiadają duży obszar zabudowy zwartej, średniowieczny układ ulic oraz centralnie położony rynek, właśnie tam odnotowują największą ilość sklepów. Ciekawy jest fakt, iż małe miasta, których tradycja nie wiąże się ze średniowieczem i które nie mają wykształconego rynku, nie posiadają również jasno wyodrębnionego centrum usługowego.

Problem rozrastającego się przedmieścia oraz podmiejskich centrów handlowych w większej mierze dotyka metropolii, gdzie nieraz funkcjonuje kilka praktycznie równoznacznych obszarów usługowych. Zainteresowaniem inwestorów w małych miastach cieszą się głównie inwestycje śródmiejskie. Podmiejskie obiekty handlowe również powstają, jednak zjawisko to nie osiąga takiej skali jak w metropolii.

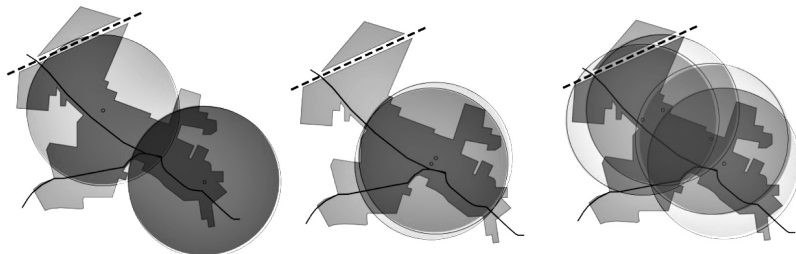
Komfort życia w małym mieście

Pojęcie komfortu życia jest pojęciem subiektywnym. *Słownik języka polskiego PWN* definiuje komfort jako: *ogół warunków zewnętrznych zapewniających człowiekowi wygodę, odznaczających się dostatkami i elegancją*⁸.

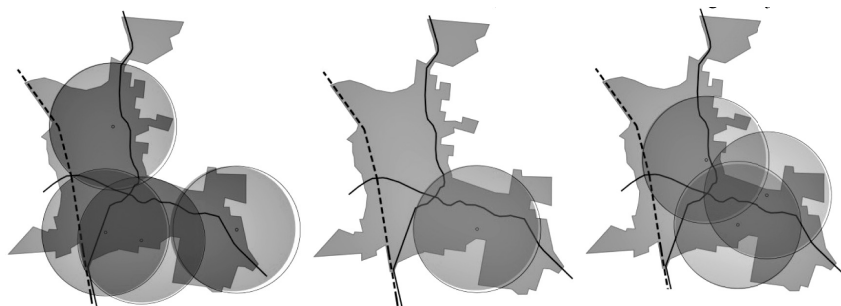
Istnieją parametry urbanistyczne, pomagające określić komfort mieszkańców. Jest to odległość do podstawowych instytucji: szkoły, żłobka, przedszkola, sklepu spożywczego, przystanku i przychodni. Jeżeli mieszkaniec będzie miał zapewniony odpowiednio krótki dystans, dojście nie będzie dla niego dyskomfortem. Analiza promieni dojść do poszczególnych instytucji w małym mieście przeprowadzona została dla kilku wybranych przypadków: Sobótki, Obornik Śląskich, Kątów Wrocławskich oraz Środy Śląskiej. Autorka swój wybór uzasadnia faktem, iż są to miasta atrakcyjne dla mieszkańców, ich liczba systematycznie zwiększa się od wojny, a prognozą dalszego rozwoju wymienionych miast jest charakter oferowanego miejsca zamieszkania. Wszystkie miasta spełniają wymienione niżej kryteria: posiadają zachowaną zabudowę śródmiejską, na obrzeżach rozwija się zabudowa jednorodzinna, a udział osiedli wykonanych w technologii wielopłytowej jest niewiel-

⁸<http://sjp.pwn.pl/szukaj/komfort> [dostęp: 20.11.2012].

ki. Ponadto mają dobre połączenie komunikacyjne z Wrocławiem oraz znajdują się na obszarze atrakcyjnym przyrodniczo⁹.



Ryc. 1. Kąty Wrocławskie – dostęp do poszczególnych instytucji.
Od lewej: miejsce dziennej opieki nad dziećmi, przychodnia, szkoła podstawowa oraz gimnazjum

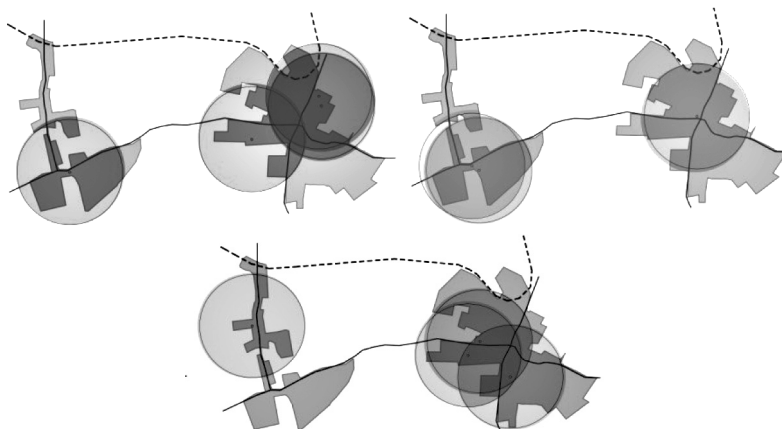


Ryc. 2. Oborniki Śląskie – dostęp do poszczególnych instytucji.
Od lewej: miejsce dziennej opieki nad dziećmi, przychodnia, szkoła podstawowa oraz gimnazjum



Ryc. 3. Środa Śląska – dostęp do poszczególnych instytucji.
Od lewej: miejsce dziennej opieki nad dziećmi, przychodnia, szkoła podstawowa oraz gimnazjum

⁹R. Masztalski, *Przeobrażenia...*, s. 176.



Ryc. 4. Sobótka – dostęp do poszczególnych instytucji.
Od lewej: miejsce dziennej opieki nad dziećmi, przychodnia, szkoła podstawowa oraz gimnazjum

Okazuje się, iż małe miasta są bardzo dobrze zaopatrzone w podstawowe instytucje, a zdecydowana większość mieszkańców w promieniu 500 metrów ma dostęp do podstawowych usług, co bezsprzecznie wpływa na komfort zamieszkania.

Sytuacja metropolii wygląda inaczej. Wybór szkół czy ośrodków zdrowia jest większy niż w małym mieście, jednak dystans, jaki należy pokonać, aby dostać się do nich, również jest większy, często wręcz niemożliwy do pokonania bez komunikacji miejskiej.

Problem ten dotyczy szczególnie przedmieść, gdzie jak grzyby po deszczu powstają nowe osiedla, oddalone nieraz kilkanaście kilometrów od centrum. Niestety, nie posiadają wyposażenia w usługi podstawowe. Na ich terenie funkcjonują jedynie drobne sklepy, oferujące podstawowe usługi, a problem stanowi dojazd dzieci do szkoły czy dostęp do przychodni.

Podsumowanie

Procesy urbanistyczne zachodzące we wszystkich miastach, tych najmniejszych i w metropoliach, są podobne, jednak inna jest skala przemian. O ile rozwój przemysłu przyczynił się do rozwoju mieszkalnictwa, ten z kolei – do rozwoju usług, o tyle każdy z sektorów kształtował

się nieco inaczej. Handlowy środek ciężkości małych miast nie przeniósł się na przedmieścia – jak ma to miejsce w metropoliach, a pozostał powiązany ze śródmieściem. Osiedla mieszkaniowe przeznaczone dla robotników przyjeżdżających do miasta w poszukiwaniu pracy powstawały tak samo jak w metropoliach, z tą różnicą, że w małych miastach skala zjawiska była znacznie mniejsza. Natomiast determinantą rozwoju komunikacji było i nadal jest połączenie pomiędzy metropoliami. Jeżeli małe miasto znajduje się w pobliżu ważnej trasy komunikacyjnej, jest to raczej przypadek niż celowe działanie inwestora. Priorytetem w tej kwestii są metropolie i sprawny system komunikacyjny ułatwiający tranzyt.

Jednak gdzieś pomiędzy trasami szybkiego ruchu, nieraz pominięte przez szybką koleją, oddalone od zgiełku metropolii, znajdują się małe miasta. Miasta, których przestrzeń zmienia się, aby zapewnić komfort i wygodę mieszkańcom.

Agnieszka Szumilas

Selected aspects of the spatial development of small towns compared to metropolis

At the turn of the century some towns evolved into metropolis, while others remain small towns, away from the hustle and bustle of the big clusters of people. Such development of cities was influenced by many economical and cultural factors. The urban space was also a subject of changes. Regardless of the size of the city, there were new roads, industrial, and housing developments. Of course the scale of those processes taking place in towns was modest relative to the metropolis, but still important. Those processes affected the standard of living and comfort of inhabitants.

In the paper the author uses the term 'small town'. This definition was adopted in accordance with the definition of the Central Statistical Office. 'Metropolis', as defined by Jałowiecki, is a city of at least half a million inhabitants. This type of city has excellent services, institutions and infrastructure. In addition, the city has potential for innovation in technical, economic, social, political and cultural life. It has also unique and special places.

The goal of the article is to describe urban processes taking place in towns and metropolis. Despite the different nature of the small town and big city, urban processes that take place in both types are the same: the location of industry,

development of residential areas, the phenomenon of city sprawl and development of the service sector.

All the processes have impact on the urban space of small towns and big cities. Industrial development has contributed to the development of housing estates which, in turn, contribute to the development of services.