

Robert Piotr Masztalski

**Przeobrażenia struktury przestrzennej
małych miast Dolnego Śląska
po 1945 roku**



**Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej
Wrocław 2005**

Recenzenci

Nina JUZWA

Wanda ŚLIWIŃSKA-ŁADZIŃSKA

Opracowanie redakcyjne

Hanna JUREK

Korekta

Alina KACZAK

© Copyright by Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2005

OFICyna WYDAWNICZA POLITECHNIKI WROCLAWSKIEJ

Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław

ISBN 83-7085-917-8

Drukarnia Oficyny Wydawniczej Politechniki Wrocławskiej. Zam. nr 1018/2005.

Spis treści

I. Wstęp	5
1. Wprowadzenie	5
2. Przedmiot i cel badań	7
3. Obszar badań	10
4. Metoda pracy	10
5. Współczesne kierunki badań obszarów zurbanizowanych	12
II. Strategie zagospodarowania przestrzeni miast	23
1. Charakter obszarów zurbanizowanych	23
2. Miasta i ludność miejska Polski	29
3. Wielkość miast	38
4. Powojenna urbanistyka w Polsce	43
5. Zagrożenia procesu współczesnych przemian przestrzennych	46
5.1. Dziedzictwo XX wieku	46
5.2. Karta Ateńska i socjalistyczny modernizm	48
5.3. Polaryzacja struktur osadniczych	50
5.4. Utrata tożsamości kulturowej	52
III. Analiza powojennych przemian urbanistycznych małych miast Dolnego Śląska	55
1. Sieć osadnicza	55
2. Zmiany po 1945 roku	62
3. Struktura wielkości	66
4. Dynamika zmian demograficznych	71
5. Małe miasta regionu	78
6. Charakterystyka wybranych cech urbanistycznych	80
7. Analiza morfologiczna terenów zurbanizowanych	88
8. Etapy rozwoju	92
9. Parametry powierzchniowe	95
10. Przemiany wewnętrznej struktury przestrzennej wybranych miast	97
11. Skutki transformacji ustrojowej	99
12. Nowe kierunki polityki przestrzennej	102
IV. Analiza szczegółowa struktury funkcjonalno-przestrzennej wybranych małych miast Dolnego Śląska	105
1. Strefy oddziaływania centralnych punktów osadniczych	105
2. Analiza struktury funkcjonalno-przestrzennej wybranych miast	110
2.1. Brzeg Dolny	110
2.2. Kąty Wrocławskie	121
2.3. Oborniki Śląskie	131
2.4. Sobótka	139
2.5. Strzelin	148
2.6. Środa Śląska	158
2.7. Trzebnica	166
3. Interpretacja wyników analizy	175

V. Kierunki przeobrażeń przestrzennych małych miast Dolnego Śląska	177
1. Dynamika zmian struktury funkcjonalno-przestrzennej po 1945 roku	177
1.1. Relacje między tempem wzrostu liczby mieszkańców miasta a zwiększaniem się jego powierzchni zurbanizowanej	177
1.2. Skala degradacji ciągłości urbanistycznej miasta	179
1.3. Historyczna zabudowa śródmiejska miasta na tle jego nowych funkcji usługowych ..	181
2. Dzisiejsze uwarunkowania rozwoju	183
2.1. Sfera społeczno-demograficzna	183
2.2. Ograniczenia strukturalno-przestrzenne	185
2.3. Prawodawstwo i aspekty polityczno-informacyjne	186
2.4. Rozwój społeczno-gospodarczy i technologiczny	188
3. Realizowane kierunki zmian	189
VI. Podsumowanie	199
1. Zjawiska urbanistyczne blokujące procesy rozwojowe małych miast Dolnego Śląska ...	193
1.1. Tendencje demograficzne	193
1.2. Spuścizna gospodarki przestrzennej lat 1945–1989	194
1.3. Ograniczenia administracyjne	196
1.4. Blokady mentalne społeczności małomiejskich	198
2. Zjawiska sprzyjające pozytywnym przemianom przestrzennym małych miast Dolnego Śląska	199
2.1. Ruchy migracyjne	199
2.2. Atrakcyjność przyrodnicza i kulturowa	200
2.3. Położenie w sieci osadniczej – renta urbanistyczna	201
2.4. Integracja europejska	202
3. Pożądane kierunki przemian	204
VII. Wnioski końcowe	207
Bibliografia	211
Spis rycin	222
Spis tabel	225
Aneksy	
Nr 1 Analiza morfologiczna wybranych miast Dolnego Śląska (badania własne autora) ..	227
Nr 2 Schematy etapów rozwoju terytorialnego po 1945 roku wybranych miast Dolnego Śląska (badania własne autora)	249
Nr 3 Schematy struktury funkcjonalno-przestrzennej wybranych miast Dolnego Śląska (badania własne autora)	271

I. Wstęp

1. Wprowadzenie

Sieć osadnictwa miejskiego w Polsce w znacznej mierze została ukształtowana w średniowieczu. Okres przemian przemysłowych, rozpoczynający się z końcem XVII wieku, spolaryzował w naszym kraju system osadniczy oparty na miastach. Obecna liczba oraz ich charakter zaczęły się ostatecznie kształtować na przełomie XIX i XX wieku, a początek XX wieku praktycznie ugruntował w Polsce i na Dolnym Śląsku sieć osadnictwa miejskiego.

Dotychczas na Dolnym Śląsku istnieją miasta o średniowiecznym rodowodzie i zniszczonej w czasie wojny lub krótko po niej, lecz nieodbudowanej, strukturze miejskiej. Niezaprzeczalne jest to, że kierunek przemian we współczesnym kształtowaniu struktury urbanistyczno-architektonicznej, szczególnie małych miast, musi być oparty na pieczołowitym kulturowaniu ich tradycji kulturowej przy jednoczesnej znajomości i poszanowaniu współczesnych potrzeb ich mieszkańców. Na Dolnym Śląsku działania te wymagają szczególnie wnikliwych studiów w zakresie zaistniałych po 1945 roku znaczących przemian funkcjonalno-przestrzennych¹. W małych miastach, szczególnie w tych, które poniosły największe straty w czasie wojny, proces leczenia ran i zblizniania wyrw w zburzonej strukturze śródmieścia jeszcze się nie zakończył. Rozpoczęty w roku 1989 proces rodzenia się świadomości lokalnej społeczeństwa dopiero teraz pozwala na kształtowanie wizerunku swojego miasta na miarę potrzeb społeczności lokalnej. Samorządy lokalne, dysponując władzą i pieniędzmi, dopiero teraz mogą rozpocząć proces „meblowania” swojego miasta na swoją miarę. W procesie tym może pomóc doświadczenie krajów zachodniej Europy oraz fundusze strukturalne Unii Europejskiej, które mogą wspomóc z jednej strony zrównoważony wzrost i zwiększyć konkurencyjność miast nowej Europy, a z drugiej strony skutecznie likwidować w miastach takie zjawiska destrukcyjne dla prawidłowego rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej, jak wysokie bezrobocie, ubóstwo, rosnącą przestępczość czy powstawanie gett socjalnych i kulturowych.

¹ Tereny te włączono w 1945 roku w obszar Polski i stały się one przedmiotem bezprzykładnej kampanii ideologicznej, która miała swój materialny wyraz również w urbanistyce.

Poznanie sposobu i przyczyn kształtowania się takiej, a nie innej struktury funkcjonalno-przestrzennej miast, wobec obecnej niekontrolowanej i przypadkowej ich modernizacji staje się podstawowym krokiem na drodze do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju i sprostania wyzwaniom szybko postępującej urbanizacji naszego świata. Dzisiejsze sposoby przypadkowej modernizacji, szczególnie dotkniętych problemami transformacji ustrojowej małych miast Dolnego Śląska i Polski, są poważnym zagrożeniem dla ich przyszłości. To destrukcyjne zjawisko można zatrzymać jedynie dzięki dobrej znajomości współcześnie dziejących się w nich procesów urbanistycznych, zachodzących między nimi zależności, a także skierowaniu działań modernizacyjnych w dobrym, wynikającym z badań naukowych, kierunku.

Miasta stają się w XX wieku dominującą formą osadnictwa na kuli ziemskiej. W tym samym czasie kraje Unii Europejskiej praktycznie pozbyły się formy osadniczej, jaką była typowo rolnicza wieś, tworząc w zamian małomiasteczkową strukturę urbanistyczną. W XX wieku liczba mieszkańców miast zaczęła rosnać w sposób lawinowy². Zjawisko to dotyczy tak samo Polski, jak i świata. Coraz więcej miast świata przekracza magiczną liczbę jednego miliona mieszkańców, ale równolegle rośnie liczba miast średnich i małych. Coraz więcej osad wiejskich zamienia się w małe miasteczka, a te z kolei zamieniają się w miasta średnie i duże. Zjawisko zamiany wsi na osady miejskie narasta wraz ze wzrostem uprzemysłowienia rolnictwa. Farmerzy prowadzący produkcję rolniczą zaczynają działać w wydzielonych farmach poza obszarami zurbanizowanymi, a także oddzielać funkcje mieszkaniowe od produkcyjnych. Liczba ludności rolniczej³ w krajach rozwiniętych zmniejszyła się w ubiegłym wieku drastycznie. Zjawisko wzrostu populacji miejskiej przebiega bardziej dynamicznie niż zjawisko wzrostu liczby miast. Te same procesy są coraz bardziej zauważalne w Polsce.

Początek XXI wieku jawi się nam jako czas bezprecedensowej wolności dostępu do informacji i wynikających z tego niebezpieczeństwa w postaci standaryzacji czy unifikacji. Trzeba jednak uczciwie przyznać, że unifikacja w urbanistyce występowała zawsze. Była nią choćby, funkcjonująca od zawsze, sztuka budowania miast. Na przełomie XX i XXI wieku zauważamy nowe zjawisko w postrzeganiu

² W połowie XX wieku istniało około 50 miast liczących co najmniej 1 milion mieszkańców. Liczba ta rosła w kolejnych latach następująco: rok 1965 – około 110, rok 1990 – około 270. W roku 2000 liczba ta przekroczyła 500. Zjawisko to wynika ze wzrostu liczby ludności świata, która w roku 1998 wynosiła 5930 milionów osób. W stosunku do roku 1950 wzrosła ona ponad dwukrotnie (w 1950 roku było nas 2515 milionów). Zjawiska te w oczywisty sposób muszą dotyczyć także naszego kraju.

³ Autor książki *The urban world* [138], profesor socjologii na Uniwersytecie Virginia J. John Palen analizuje przebieg procesu urbanizacji świata i wskazuje na gwałtowne przyspieszenie tego procesu w ostatnich stuleciach. W USA w miastach w 1920 roku mieszkało 50% ludności, w 1980 roku już dwie trzecie. Około roku 1800 ludność świata była w 97% wiejska. Sto lat później na wsi mieszkało już tylko 86% ludności. W 1997 roku wieś zamieszkuje już tylko 44% ludności świata.

urbanizacji przestrzeni. Najdobitniej wyraziła to para holenderskich architektów Ben Van Berkel i Caroline Bos w następującym stwierdzeniu: *Nowoczesne miasto wydaje się nacechowane brakiem spójności, fragmentacji i dezorientacją. Choć nie jest to fakt nowy, pojęcie miasta jako wyobcowanej, pozbawionej treści ziemi niczyjej przyjmuje coraz bardziej natarczywe formy w miarę nasilania się kulturalnej fragmentacji* [187, s. 37].

Polscy autorzy są nie mniej krytyczni wobec sposobów kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta, czego przykładem może być choćby opinia Pęskiego, który twierdzi: *Wielu współczesnym miastom grozi utrata zdolności funkcjonowania. Obszary miejskie cechuje niejednokrotnie zniszczone środowisko naturalne, zabudowa w postaci betonowych blokowisk, bezrobocie, hałas, korki i wypadki uliczne. Mieszkańcy miast, a nawet planiści i decydenci, świadomie lub nieświadomie, uważają często ten stan rzeczy za naturalny lub całkowicie się z nim już pogodzili* [142]. Pomimo tak krytycznej oceny stanu miast ten sam autor w dalszej części swojej pracy stwierdza: *„Szansą rozwoju miast w naszym kraju są ich znaczne możliwości rozwojowe. Co więcej, wiele miast dysponuje wolnymi terenami w swoich granicach administracyjnych i to nierzadko w śródmieściach”* [142]. I choć jak twierdzi Hall: *Miasta w różnych formach istnieją od 5 tysięcy lat, wydaje się więc nieprawdopodobne, by udało się je nagle zastąpić czymś innym. Miasto ponadto odzwierciedla kulturę żyjących w nim ludzi, jest wytworem społecznym, spełniającym złożone, zazębiające się funkcje, z których tylko część dotąd poznaliśmy* [62], to coraz częściej zadajemy sobie pytanie, w jakim kierunku zmierzają przemiany w kształtowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej współczesnych miast?

2. Przedmiot i cel badań

Procesy osadnicze, realizowane według różnie interpretowanych modernistycznych idei urbanistycznych, pozostawiły na terenach powojennej zabudowy miast puste połacie niezagospodarowanego terenu oraz brak przestrzeni publicznych przyjaznych człowiekowi. Obszary zainwestowania miejskiego Dolnego Śląska otrzymały w spadku po poprzednim półwieczu w większości miast dziedzictwo rozerwanej i przypadkowej struktury przestrzennej. W rozerwanych powojennymi działaniami strukturach funkcjonalno-przestrzennych miast można w większości wypadków wydzielić takie strefy, jak: centralnie położony obszar śródmiejski z reguły historyczny oraz nowe niezwiązane z nim powojenne modernistyczne osiedla zabudowy mieszkaniowej, uzupełnione powojennymi zakładami przemysłowymi.

Procesy rozwoju struktury przestrzennej miast, w najbliższym ćwierćwieczu XXI wieku, w obliczu zahamowania wzrostu liczby ludności powinny skoncentrować się na naprawie struktury miejskiej. Należy rozpocząć proces przywracania zerwanych więzi łączących zabudowę mieszkaniową z obszarami śródmiejskimi oraz

zamiany patologicznej struktury mieszkaniowej blokowisk „wielkiej płyty” na współczesne osiedla–ogrody.

Po roku 1945 w Polsce i na Dolnym Śląsku szybko wzrastała liczba ludności miejskiej. Wraz ze wzrostem liczby mieszkańców w poszczególnych miastach rósł stopień skomplikowania ich struktury miejskiej. A jak twierdzi Chmielewski *Badanie miasta z pozycji jego struktury funkcjonalnej było i jest nadal podstawowym zadaniem urbanisty*. [26, s. 23].

W 1939 roku, w ówczesnych granicach administracyjnych kraju, Polska liczyła 611 miast [164]. Wskutek zmian politycznych i terytorialnych po 1945 roku liczba miast wzrosła w 1946 roku do 701. W 1965 roku w Polsce było już 789 miast i 102 osiedla miejskie. Po roku 1945 w Polsce, w początkowym okresie wcielania w życie gospodarki socjalistycznej, szybko wzrosła także liczba ludności miejskiej. Powojenny szybki wzrost liczby ludności w miastach Polski oraz znaczny przyrost terytorialny miast zakończyły się wraz z zapoczątkowaniem transformacji ustrojowej Polski w 1989 roku. Po 1995 roku liczba ludności w miastach Polski i Dolnego Śląska przestała rosnać. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego 31 stycznia 2000 roku w Polsce było 880 miast, w tym na Dolnym Śląsku 90, czyli więcej niż jedna dziesiąta.

Prognoza demograficzna Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu do roku 2030 przewiduje systematyczne zmniejszenie liczby ludności na Dolnym Śląsku. Szacuje się, że zgodnie z prognozą liczba mieszkańców miast zmniejszy się w tym czasie o około 5%. W miastach województwa dolnośląskiego udział ludności miejskiej w stosunku do całej populacji wynosi obecnie 71%. Nie można więc liczyć na znaczący przyrływ ludności wiejskiej migrującej do miast. Zmniejszenie się liczby ludności we Wrocławiu w latach dziewięćdziesiątych wydaje się wiązać ze wzrostem liczby mieszkańców w otaczających metropolię gminach i to tym większy, im lepiej połączone są one środkami masowej komunikacji publicznej z metropolią. Według prognoz demograficznych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu w pierwszym ćwierćwieczu XXI wieku jedynie nieliczne miasta Dolnego Śląska mogą liczyć na nieznaczny przyrost liczby ludności.

Aby zbadać strukturę miasta, należy rozpoznać jego części i wyjaśnić sposoby, za pomocą których wchodzi one we wzajemne stosunki [26, s. 22]. W myśl powyższego założenia podstawowym celem pracy jest przeanalizowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego małych miast Dolnego Śląska w okresie od 1945 roku do chwili obecnej. Praca analizuje w dłuższym czasie dynamiczne zmiany w sposobie kreowania rozwoju przestrzennego wybranej grupy miast południowo-zachodniej Polski. Niniejsza praca próbuje odpowiedzieć na pytanie, czy zmiana polityki przestrzennej w określonym obszarze wybranych miast jest pochodną działań planistycznych i w jaki sposób powojenne przemiany ekonomiczno-polityczne wpłynęły na kształt przestrzenny małych miast. Zakres pracy obejmuje zagadnienia związane z wydzieleniem ze zbioru miast Dolnego Śląska grupy małych miast

i przeanalizowanie ich kształtu urbanistycznego oraz wybranie charakterystycznych przykładów do zilustrowania typowych zjawisk zachodzących w ich zagospodarowaniu przestrzennym po 1945 roku.

Badania obejmują zbiór miast Dolnego Śląska w zakresie analizy problematyki urbanistycznego rozwoju. W badanych miastach, oprócz wybranych wskaźników statystycznych, analizowano charakter i tempo wzrostu obszarów zurbanizowanych⁴. Przeprowadzona analiza procesu przekształceń przestrzennych małych miast Dolnego Śląska w drugiej połowie XX wieku pozwoliła na wyróżnienie zbioru małych miast, które ciągle się rozwijały w odróżnieniu od grupy tych, które wykazują oznaki stagnacji lub upadku. Opisanie tych procesów pozwala na próbę odpowiedzi na następujące pytania;

1. Które małe miasta z badanej grupy mają największe szanse na przetrwanie zapłaści demograficznej Europy i Polski?
2. W jakich obszarach działalności urbanistycznej należy koncentrować działania naprawcze małych miast Dolnego Śląska?

Wykorzystane w pracy materiały inwentaryzacyjne, analityczne, studialne i projektowe są częścią prac badawczo-naukowych autora. Zebrano ponadto i przeanalizowano polskie i zachodnioeuropejskie materiały statystyczne⁵. Na materiały źródłowe składają się także opracowania geograficzne i turystyczne. Skorzystano także z materiałów Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu oraz opracowań naukowych Uniwersytetu Wrocławskiego i Politechniki Wrocławskiej. Osobną grupę stanowią materiały internetowe. W grupie badanych miast, pod koniec lat dziewięćdziesiątych XX wieku, własne strony internetowe miały jedynie większe miasta. Po roku 2000 sytuacja ta zmieniła się diametralnie i teraz praktycznie wszystkie miasta Dolnego Śląska mają swoje strony internetowe.

⁴ Przez obszar zurbanizowany rozumie się tereny spełniające wymogi rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 roku w sprawie ewidencji gruntów i budynków (Dziennik Ustaw z dnia 2 maja 2001 roku). Rozporządzenie określa między innymi: sposób zakładania ewidencji gruntów i budynków, sposób prowadzenia ewidencji oraz szczegółowy zakres informacji objętych ewidencją. Zgodnie z rozporządzeniem użytki gruntowe wykazywane w ewidencji dzielą się na następujące grupy: użytki rolne, grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione, grunty zabudowane i zurbanizowane, użytki ekologiczne, nieużytki, grunty pod wodami i tereny różne. Przez grunty zabudowane i zurbanizowane rozumie się, zgodnie z § 68 rozporządzenia: tereny mieszkaniowe, oznaczone na mapach ewidencji gruntów symbolem – B, tereny przemysłowe, oznaczone symbolem – Ba, inne tereny zabudowane, oznaczone symbolem – Bi, zurbanizowane tereny niezabudowane, oznaczone symbolem – Bp, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, oznaczone symbolem – Bz, użytki kopalne, oznaczone symbolem – K, tereny komunikacyjne, w tym: drogi, oznaczone symbolem – dr, tereny kolejowe, oznaczone symbolem – Tk, inne tereny komunikacyjne, oznaczone symbolem – Ti.

⁵ Na materiały statystyczne między innymi składają się: wydawnictwa Głównego Urzędu Statystycznego [164, 121, 152], Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu [153], oraz wydawnictwa specjalistyczne Organizacji Narodów Zjednoczonych [205].

3. Obszar badań

Obszar badań nad przeobrażeniami struktury funkcjonalno-przestrzennej miast został ograniczony do regionu Dolnego Śląska⁶. Obszar ten w okresie powojennym administrowany był w różny sposób, co utrudniało analizę statystyczną przedmiotu badań. Szczególną trudność sprawiało porównanie powojennych danych geograficznych i statystycznych z danymi z roku 1939. Dodatkową trudność sprawiał okres dwustopniowego podziału administracyjnego w latach 1975–1998, w wyniku którego z mapy administracyjnej kraju znikły powiaty, a w zamian za to liczba województw zwiększyła się z 17 do 46. Terytorium dzisiejszego województwa dolnośląskiego rozpadło się wówczas na województwa: wrocławskie, wałbrzyskie, legnickie i jeleniogórskie. W obecnych granicach administracyjnych województwa dolnośląskiego, obowiązujących od 1 stycznia 1999 roku, znajduje się aktualnie 90 miast.

Analizę problematyki urbanistycznego rozwoju ograniczono do małych miast. W miastach analizowano tempo wzrostu obszarów zurbanizowanych po 1945 roku. Określenia zakresu zbioru małych miast na Dolnym Śląsku dokonano w dalszej części pracy. Według przyjętych kryteriów na Dolnym Śląsku występuje 69 takich miast. Połowa z nich zlokalizowana jest w pasie bezpośrednio związanym z Sudetami. W większości są to miasta ze średniowiecznym rodowodem. Tak duża liczba małych miast na stosunkowo małym obszarze Sudetów i Pogórza Sudeckiego jest ewenementem w skali kraju.

4. Metoda pracy

Podstawowym narzędziem badawczym wykorzystanym w pracy, były badania terenowe prowadzone w wybranych małych miastach Dolnego Śląska. Integralną częścią tych prac były między innymi: inwentaryzacja urbanistyczna stanu istniejącego struktur funkcjonalno-przestrzennych miasta, analiza map ewidencji gruntów, analiza ludnościowa oraz dokumentacja fotograficzna. Uzupełniająco posiłkowano się dostępnymi materiałami źródłowymi w zakresie takich dziedzin naukowych, jak: architektura, urbanistyka, demografia, statystyka, geografia, ekonomia, socjologia.

Na podstawie przeprowadzonych badań, w celu sformułowania czynników mogących mieć wpływ na sposób kształtowania się struktur funkcjonalno-przestrzennych miast Dolnego Śląska w okresie po 1945 roku, przyjęto układ pracy określony przez następujące bloki tematyczne:

⁶ W granicach ustalonych obowiązującą od 2000 roku Nomenklaturą Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych [155]. Obszar ten zawiera się w granicach obecnego województwa dolnośląskiego.

- Wstęp, omawiający przedmiot, cel i obszar badań, przyjętą metodę pracy oraz współczesne kierunki badań przedstawione według analizy literatury przedmiotu.
- Strategie zagospodarowania przestrzeni miast w świecie i w Polsce, czyli: najważniejsze zjawiska urbanistyczne świata w XX wieku, obecnie podejmowane kierunki działań urbanistycznych w Europie i Polsce, stosowane metody delimitacji wielkości miast, niestałość zbioru cech charakteryzujących przestrzeń zurbanizowaną oraz mechanizmy kierowania urbanistyką w Polsce po 1945 roku.
- Powojenne przemiany małych miast Dolnego Śląska, który analizuje sieć osadniczą w Polsce i na Dolnym Śląsku, kierunki przekształceń wybranych miast oraz charakterystyczne zjawiska urbanistyczne w obszarze małych miast.
- Charakterystyka przekształceń przestrzennych wybranych małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku, która omawia kryteria ich wyboru do analizy, jej zakres, szczegółową ocenę stanu istniejącego wybranych miast, a także zagrożenia dla ekologii i zrównoważonego rozwoju.
- Kierunki przeobrażeń przestrzennych małych miast Dolnego Śląska, omawiające skalę niezbędnych przemian urbanistycznych, ograniczenia i możliwości przemian urbanistycznych w analizowanej grupie miast oraz potrzebę modernizacji schematów rozwoju.
- Podsumowanie omawiające negatywne i pozytywne zjawiska wpływające na proces rozwoju małych miast.

Wyniki przeprowadzonych badań pozwoliły na uzyskanie obrazu kształtowania się struktur funkcjonalno-przestrzennych wybranych miast Dolnego Śląska po 1945 roku. W pracy położono nacisk głównie na:

- ustalenie stopnia rozbicia ciągłości urbanistycznej miasta oraz skali rozlewania się obszarów zabudowy mieszkaniowo-usługowej,
- ustalenie, w jakim stopniu historyczna zabudowa śródmiejska w dalszym ciągu pełni funkcje centrum usługowego miasta,
- ustalenie charakteru i skali fragmentacji struktury miejskiej, jeżeli takie zjawisko występuje w danym mieście,
- skonfrontowanie tempa wzrostu liczby ludności miasta z tempem zwiększania się jego powierzchni zurbanizowanej w poszczególnych okresach.

W konfrontacji ze współczesnymi tendencjami budowy miast, ukształtowanymi według doświadczeń USA i krajów Europy Zachodniej, obraz ten nie jest optymistyczny. Zaniedbania, zaniechania i błędy urbanistyczne, zapisane na trwałe w strukturze funkcjonalno-przestrzennej naszych miast, są zjawiskiem nagminnym. W ostatniej podsumowującej części opracowania wymieniono najważniejsze niekorzystne zjawiska urbanistyczne wymagające jak najszybszych działań korygujących oraz wskazano niezbędne do podjęcia w najbliższym okresie kierunki przemian w strukturze i funkcjonowaniu miast.

5. Współczesne kierunki badań obszarów zurbanizowanych

XX wiek, który między innymi stał się stuleciem niespotykanych dotychczas eksperymentów w urbanistyce, jest już za nami. Było to stulecie bez precedensu w historii rozwoju miast ze względu na skalę przedsięwzięć urbanistycznych i zadziwiający poziom abstrakcji. Wielkie dokonania XX wieku w dziedzinie urbanistyki zapoczątkowały projekty wizjonerów i utopistów końca XIX wieku na przykład takich, jak dokonania Hausmanna w Paryżu. Współczesna urbanistyka powstawała między innymi przez koncepcje miasta liniowego Arturo Sorii [132, s. 19–23], projekty miast-ogrodów Ebeneзера Howarda [132, s. 23–32], czy idee miasta przemysłowego Tony Garniera [132, s. 33–38]. Praktyczne aspekty urbanistyki porażającej istniejące negatywne zjawiska osadnictwa miejskiego, wynikające ze słabego rozwoju komunikacji, braku kanalizacji, „zatłoczenia” parcel budowlanych czy braku przestrzeni publicznych w tym stref zieleni ogólnodostępnej, starał się realizować Eugene Henard [132, s. 38–43], pracując nad studiami przebudowy Paryża i innych ówczesnych wielkich miast. Jednocześnie w Niemczech po 1918 roku, powstają utopijne wizje miasta przyszłości Bruno Tauta oraz projekty osiedli społecznych programu Bauhaus, którego liderem był Walter Gropius [132, s. 53–55]. W latach dwudziestych pojawia się Le Corbusier [124], kolejna znacząca postać światowej urbanistyki. W 1922 roku zademonstrował on w paryskim Salonie Jesiennym, wykonaną wspólnie z Pierre Jeanneretem, kontrowersyjną wizję współczesnego wielkiego miasta. W roku 1930, w projekcie miasta promienistego, prezentuje on publicznie zasadnicze elementy swojej doktryny urbanistycznej.

Idea osiedla-ogrodu stała się zasadniczą częścią badań założonego w 1928 roku Międzynarodowego Kongresu Architektury Nowoczesnej (CIAM). Krytyka XIX-wiecznej, ciasnej, kapitalistycznej zabudowy nastawionej na maksymalne zabudowanie powierzchni działki zapoczątkowała nowe, dzisiaj można by powiedzieć ekologiczne – spojrzenie na zjawisko zabudowy mieszkaniowej. Przeprowadzona w ramach Kongresu analiza 33 miast europejskich wykazała podstawowe braki w zakresie wielkości terenów rekreacyjnych, wypoczynkowych i zieleni parkowej. Zaowocowało to sformułowaniem w 1933 roku – ze znacznym udziałem Le Corbusiera, w opozycji do praktyki urbanistycznej XIX wieku – Karty Urbanistyki lub Karty Ateńskiej⁷. Dokument ten opublikowany po raz pierwszy we Francji dopie-

⁷ Idea ta oparta była, między innymi, na następujących zapisach zawartych w Karcie Ateńskiej:

- Dzielnice mieszkaniowe powinny zajmować w układzie miasta tereny uprzywilejowane pod względem topografii, klimatu, ilości zieleni i nasłonecznienia.
- Tereny zielone w obrębie dzielnicy powinny zawierać przestrzeń zieloną w odpowiedniej wielkości, urządzonej w sposób racjonalny z przeznaczeniem na miejsce zabaw i sportu dla dzieci i dorosłych z otwartymi pływalniami
- Miasto powinno zapewnić dostateczną powierzchnię zieleni przeznaczonej na ogólnie dostępne miejsca wypoczynku w formie parków, placów sportowych, stadionów, plaż itp. Należy też właściwie wykorzystać warunki naturalne (rzeki, lasy itp.) urządzając je do celów wypoczynkowych.

ro w 1941 roku zapoczątkował błyskawiczny rozwój modernizmu w urbanistyce. Karta Ateńska spowodowała znaczącą zmianę sposobu kształtowania nowych struktur miejskich, przynosząc tyle samo dobrego co złego, zrealizowanym zgodnie z jej zasadami obszarom mieszkaniowym.

W połowie lat trzydziestych Le Corbusier coraz więcej uwagi poświęcał projektom urbanistycznym. Tworzył rewolucyjne na owe czasy projekty przebudowy Sao Paulo, Buenos Aires, Algieru, Genewy, Sztokholmu, Antwerpii i Barcelony. W 1950 roku zaczyna realizację od podstaw stolicy Pendżabu, miasta Chandigarh. Związane z Le Corbusierem i Kartą Ateńską zjawisko modernizmu⁸ w urbanistyce, szczególnie intensywnie realizowane w państwach socjalistycznych, pozostało po sobie ogromne obszary monofunkcyjnych osiedli-sypialni. Osiedli będących częścią małych i dużych miast, bezskutecznie próbujących się zasymilować ze zrównoważoną funkcjonalnie i estetycznie, wcześniej zrealizowaną, zabudową miejską.

Podstawy teoretyczne współczesnej urbanistyki zbudowali w latach dwudziestych ubiegłego wieku, działający na kontynencie amerykańskim, przedstawiciele tak zwanej „szkoły chicagowskiej” [133, s. 18–19]. Twórcą grupy był Robert Ezra Park, wieloletni dziekan Wydziału Socjologii Uniwersytetu Chicago. Wprowadzili oni na salony urbanistyki socjologię miasta. Zjawisko to zapoczątkowało zdecydowanie interdyscyplinarny żywot urbanistyki, a także zmieniło rolę architekta w rodzącym się, konkurencyjnym dla urbanistyki, i szerzej rozumianym planowaniu przestrzennym.

Po 1945 roku, na fali rozprzestrzeniania się idei Karty Ateńskiej, pod nazwą „nowe miasto” pojawia się nieznanе dotąd zjawisko urbanistyczne. W 1946 r. rząd brytyjski powołał „New Towns Committee”, mający za zadanie stworzenie, w pierwszym okresie swojej działalności, sieci nowych miast wokół Londynu. Tak powstały satelity Londynu: Stevenage, Hatfield, Harlow, Hemel Hempstead, Bracknell, Ceawley, Basildon, Welwyn. Następnie zbudowano od podstaw nowe miasta w pobliżu Edynburga (Livingstone), Liverpoolu (Skelmersdale) czy Glasgow (Cumbernauld i East Kilbride). Miasta te, mające uporządkować i zrównoważyć

⁸ Sformułowane w 1 połowie XX wieku założenia teoretyczne modernizmu jako kierunku w architekturze i urbanistyce były jak najbardziej słuszne. Mogą o tym świadczyć choćby zapisy zawarte w podsumowaniu Karty Ateńskiej, gdzie napisano między innymi:

- Stan istniejący większości analizowanych miast przedstawia obraz chaosu i nie odpowiada podstawowym biologicznym i psychologicznym potrzebom ludności. Stan ten jest wyrazem supremacji interesów prywatnych, która narasta od początku epoki uprzemysłowienia.
- W większości miast występują jaskrawe sprzeczności pomiędzy siłami ekonomicznymi a odpowiedzialnością administracyjną i społeczną.
- Miasta przekształcają się nieustannie, jednakowoż rozwój ich przebiega w sposób nieprzewidywany i niekontrolowany, bez oparcia na ogólnie przyjętych pojęciach nowoczesnej urbanistyki.
- Miasto funkcjonalne powinno zapewnić zarówno w sferze duchowej, jak i materialnej wolność indywidualną i dobrodziejstwa działania zespołowego.
- Wymiarowanie wszelkich założeń miasta funkcjonalnego powinno wynikać z ludzkiej skali i z ludzkich potrzeb.

system osadniczy Wielkiej Brytanii, poddano w czasie ich realizacji i istnienia różnorodnej ocenie, najpierw je wychwalając, a następnie wytykając wady. Jedną z najczęściej wytykanych wad było strefowanie funkcji, będące fundamentalnym kanonem Karty Ateńskiej.

Powojenne realizacje w dziedzinie budowy „nowych miast” w Europie zaktywizowały urbanistów z ówczesnego Związku Radzieckiego, którzy nagle odkryli, że już od 1926 roku są realizatorami tej idei. Na Międzynarodowym Kongresie UIA (Międzynarodowego Stowarzyszenia Architektów), w Moskwie w 1958 roku, urbaniści radzieccy zaprezentowali zasady rozwoju miast, oparte na swoich trzydziestoletnich, komunistycznych doświadczeniach w przesiedlaniu ludności do budowanych od podstaw ośrodków przemysłowych. Doświadczenia były imponujące, ponieważ w latach 1926–1956 wybudowano 564 nowe miasta [29, s. 203], w tym 22 o wielkości powyżej 500 tysięcy mieszkańców takie, jak Norilsk czy Stalinabad i wiele miast mniejszych (Magnitogorsk, Komsomolsk czy Zaporozże). Najwięcej, bo aż 357 „nowych miast” Związku Radzieckiego tego okresu, to były miasta o wielkości poniżej 100 tysięcy mieszkańców.

W 1965 r. rozpoczęto we Francji realizację „nowych miast” na wzór angielski [21, s. 6–8]. Wokół Paryża zaplanowano i rozpoczęto budowę pięciu miast: Melun-Senart, Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallee, Cergy-Pontoise. Realizowane z wykorzystaniem doświadczeń brytyjskich miasta nie ustrzegły się „śmiertelnych błędów”, będących konsekwencją stosowania zasad Karty Ateńskiej. Jednym z nich było tworzenie centralnych ośrodków usługowych wypreparowanych zupełnie z zabudowy mieszkaniowej, co w konsekwencji doprowadziło do stworzenia w tym miejscu wymierającego nocą getta, stającego się w tym czasie rajem dla różnorodnych lokalnych grup przestępczych.

Mniej więcej w tym samym okresie rozpoczęto realizację systemu małych satelitarnych zespołów mieszkaniowo-usługowych na obrzeżach Sztokholmu i Göteborga w Szwecji [105]. Zespoły te nieporównywalnie mniejsze, jeśli chodzi o liczbę mieszkańców, od ambitnych realizacji brytyjskich czy francuskich mogą być traktowane jako próba tworzenia osiedli-ogrodów lub nowych małych miast w szwedzkiej rzeczywistości, jednak i one nie oparły się fali dewastacji, wzrostu przestępczości, tworząc w rezultacie podmiejskie getta dla imigrantów.

Szwedzkie nowe miasta lub satelity dużych aglomeracji zaczęły być realizowane zgodnie z ideami zawartymi w Karcie Ateńskiej na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. Drugie co do wielkości miasto Szwecji, Göteborg, zaczęło otaczać się osiedlami satelitami o wielkości od 10 do 30 tysięcy mieszkańców. Osiedla te nanizane na szlak szybkiego tramwaju, pełniącego rolę metra, zaczęły powstawać według współczesnych modernistycznych idei urbanistycznych. W ten sposób powstały Hialbo, Hammarkullen, Storås, Gardsten, Angered i Rannebergen. Typowym przykładem budownictwa socjalnego Szwecji jest realizacja osiedla-ogrodu Rannebergen pod Göteborgiem, gdzie prefabrykacja wielkich bloków mieszkaniowych została połączona ze wspaniałym w swej surowości krajobrazem

Szwecji oraz zrealizowanym wewnątrz osiedla, znacznym nasyceniem urządzeniami rekreacyjno-wypoczynkowymi dla mieszkańców. Dopełnieniem idei osiedla-ogrodu było konsekwentne „wyrzucenie” samochodu na zewnątrz osiedla i rozdzielenie ruchu pieszego od kołowego.

W ostatnich latach XX wieku zaczęto tworzyć nieporównanie mniejsze zespoły mieszkaniowo-usługowe nazywane w dalszym ciągu nowymi miastami, lecz realizowane według zupełnie innej filozofii urbanistycznej. Coraz większa krytyka zasad urbanistyki, budowanych na ideologii Karty Ateńskiej, spowodowała powstanie wielu wykorzystujących tradycyjne rozwiązania, eksperymentalnych programów urbanistycznych i realizacji mieszkaniowych, tworząc bazę dla rodzącej się nowej ideologii kształtowania miast. Przykładem może być zaprojektowana w 1991 roku dzielnica Kirchsteigfeld w Poczdamie [175, s. 185–189]. Autorzy nazywają ją nowym miastem, mimo że liczy jedynie 2500 mieszkań. Choć jest to kolejny element rozwijającego się miasta, autorzy wyraźnie akcentują, że nie stworzyli sypialni dla miasta, lecz integralnie z nim złączoną jego dalszą część.

Modernistyczne idee kształtowania urbanistyki miasta, coraz bardziej krytykowane i nieprzystające do współczesnych warunków życia i tempa rozwoju cywilizacji, doprowadziły do otwartej kontestacji znacznej części zasad budowy miast zawartych w Karcie Ateńskiej z 1933 roku⁹. Dyskusje architektów i urbanistów analizujących wady i zalety współczesnych miast oraz w coraz większej skali stosowane i nie zawsze udane eksperymenty urbanistyczne doprowadziły do sformułowania w 1977 roku założeń Karty Machu Picchu¹⁰ [90, s. 236]. Był to suplement do Karty Ateńskiej i delegacja do prowadzenia dalszych pilnych prac teoretycz-

⁹ W 1933 roku ze znacznym udziałem Le Corbusiera powstaje Karta Ateńska.

¹⁰ Karta Machu Picchu sformułowała 11 zasad, które stały się podwaliną Nowej Karty Ateńskiej z 1998 roku. Zasady te to: 1. Zasada jedności pomiędzy miastami i regionem musi być odtworzona. 2. W obliczu kryzysu ekologicznego, kryzysu energii, niedostatku żywności, rozwój urbanistyczny krajów uprzemysłowionych i trzeciego świata musi być kontrolowany i ograniczany. 3. W przeciwieństwie do propagowanej w Karcie Ateńskiej separacji funkcji mieszkaniowych, pracy, rekreacji i komunikacji należy dążyć do funkcjonalnej integracji i uzupełniania się funkcji. 4. Mieszkalnictwo dotowane musi być postrzegane jako konkretny środek socjalnego rozwoju i jego rozwój musi być konsekwentnie kontynuowany i zwiększany. 5. Systemy transportu publicznego muszą mieć priorytet nad środkami transportu indywidualnego, w tym głównie nad samochodem osobowym. 6. Akty prawne regulujące planowanie przestrzenne muszą ułatwiać metody wyłączenia na potrzeby realizacji podstawowych założeń planów zagospodarowania przestrzennego. 7. Należy brać pod uwagę aspekty energii i higieny w zakresie dotyczącym zagadnień zanieczyszczenia środowiska. 8. W procesie kształtowania rozwoju miasta należy integrować z miastem i chronić indywidualny charakter miast, ich zabytki historyczne (dziedzictwo kulturowe). 9. Rozwój cywilizacyjny należy wykorzystywać do procesów planowania przestrzennego; nie po to by tworzyć wymyślne sztuczne środowisko, ale po to, by rozwiązywać problemy socjalne miasta wynikające ze zjawisk wzrostu (np. recykling). 10. Władze oraz profesja architektoniczna muszą nie tylko planować, ale także realizować elastyczne rozwiązania. 11. Środki wyrazu architektoniczne muszą być tworzone w duchu kontynuacji kontekstu urbanistycznego i niedomkniętej raczej (otwartej) struktury niż tworzenia samowystarczalnych indywidualnych obiektów architektonicznych.

nych i ich praktycznych zastosowań w kształtowaniu miast oraz stworzeniu nowego uniwersalnego stanowiska w tym zakresie.

Współcześni urbaniści rosyjscy podstawowe zasady ogólnej teorii przestrzennego rozwoju miasta definiują na podstawie zjawisk ekologiczno-socjalnych [139]. Teza ta zakłada, że model rozwoju miasta składa się z wielu submodeli systemów cząstkowych, związanych ściśle z dziedzinami życia człowieka. W rzeczywistości nasze życie nie jest i nie może być ograniczone do jednego modelu. Miasto należy traktować jako otwarty system, który pozwala na możliwość elastycznego podejścia do kształtowania przestrzeni zurbanizowanych. Główne modele to: socjologiczny, ekologiczny, ekonomiczny i kompozycji krajobrazu. Model socjologiczny może obejmować na przykład analizę miejsca zatrudnienia mieszkańców, czas dojazdu, uzyskiwany dochód, płace ludzi i ich zawodowe preferencje.

W latach dziewięćdziesiątych współczesne miasta europejskie coraz częściej konfrontowane były z poważnymi problemami i naciskami różnych grup obywatelskich, które mogły być rozwiązane jedynie przez działania urbanistyczne. W tym czasie powstała seria raportów i komunikatów Komisji Europejskiej, których zadaniem było ustalenie harmonogramu działań urbanistycznych na obszarze Europy i zakresu związanych z nimi programów, realizowanych w porozumieniu z Organizacją Narodów Zjednoczonych¹¹. W 1990 roku sformułowano jedną z pierwszych europejskich polityk w zakresie środowiska miejskiego zwaną „Zieloną Księgą na temat Środowiska Miejskiego” [51]. Zawarto w niej wyniki analizy zagrożeń miejskiego środowiska przyrodniczego, a jednocześnie zaproponowano ogólne zasady podejścia w rozwiązywaniu powstałych problemów, a także konieczność międzynarodowej współpracy.

W 1991 roku stworzono Grupę Ekspertów Unii Europejskiej do spraw Środowiska Miejskiego, a w 1993 roku uruchomiono projekt zatytułowany „Europejskie zrównoważone miasta”. Efektem tych działań był wydany w 1996 roku raport o tym samym tytule [39] propagujący podstawowe założenia Agendy Lokalnej 21 jako bazy dla zrównoważonego rozwoju na terenach miejskich. Na podstawie tego raportu powstał komunikat dla Komisji Europejskiej zatytułowany „Ku miejskiej agendzie w Unii Europejskiej” [180] wskazujący na konieczność wprowadzenia do polityki Unii Europejskiej zagadnień dotyczących perspektywicznych kierunków rozwoju miast¹¹.

W 1998 roku ukazał się kolejny komunikat dla Komisji Europejskiej zatytułowany „Zrównoważony Rozwój Miast w Unii Europejskiej: Ramy Działania” [168], ustalający po raz pierwszy wsparcie dla zrównoważonego rozwoju w postaci czterech wzajemnie zależnych od siebie celów politycznych, którymi są: wsparcie dla koniunktury gospodarczej miast, promowanie odnowy mentalnej społeczności miejskiej, ochrona i poprawa środowiska miejskiego oraz propagowanie dobrego stylu rządzenia i kompetencji organów samorządu lokalnego. Prace związane z tą

¹¹ Dokumenty te zawarte są na stronach internetowych Komisji Europejskiej: europa.eu.int/comm/.

tematyką trwają do dzisiaj, przynosząc w dorobku kolejne raporty i komunikaty opisujące postęp w prowadzonych działaniach badawczych. Ostatni komunikat z lutego 2004 roku zatytułowany „W stronę strategii tematycznej dla środowiska miejskiego” [181] przedstawia wyniki szerokich konsultacji na temat stanu środowiska miejskiego i strategii działań zmierzających do osiągnięcia w nich stanu równowagi pomiędzy środowiskiem przyrodniczym a zjawiskami społeczno-gospodarczymi.

W tym samym czasie, niezależnie od organów Unii Europejskiej, działająca Europejska Rada Urbanistów (*European Council of Town Planners – ECTP*) przygotowała nowy dokument, mający za zadanie propagowanie współczesnych zasad kształtowania struktur urbanistycznych XXI wieku. Organ ten wziął pod uwagę rozpowszechnienie zasad Karty Ateńskiej z 1933 roku, determinującej w ogromnym stopniu teorię i praktykę urbanistyki i architektury XX wieku. Opracowanie prowadzone przez przedstawicieli narodowych stowarzyszeń urbanistów i instytutów badawczo-naukowych jedenastu krajów Unii Europejskiej: Belgii, Danii, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Francji, Irlandii, Niemiec, Portugalii, Włoch i Wielkiej Brytanii zamówiono w połowie 1995 roku i zakończono na początku 1998 roku.

Opublikowane w 1998 roku przez Europejską Radę Urbanistów współczesne zasady planowania miast, zwane Nową Kartą Ateńską¹², sytuują obywateli w centrum procesów planowania i przekształcania przestrzeni miejskiej. Głównym założeniem dokumentu jest teza, że przekształcanie struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta musi być wypadkową konfrontacji różnorodnych sił społecznych z zamierzeniami inwestycyjnymi kluczowych graczy życia publicznego w mieście. W kategoriach kreowania urbanistyki, jako procesu ciągłego, Nowa Karta Ateńska jest tylko inspiracją dla uczestników procesu tworzenia i rozwoju miast. Bazując na analizach i raportach, tworzonych przez unijnych ekspertów, stworzyła ona jedynie ograniczony zbiór wniosków i zaleceń skierowanych do urbanistów, polityków i wszystkich tych, którzy są zainteresowani przyszłości europejskich miast.

W tej koncepcji ważne jest także to, by nowe zasady kształtowania miast realizowane były przez spotkanie się kulturowych i społecznych potrzeb obecnych oraz przyszłych pokoleń. W tym zmienionym kontekście rola zawodu urbanisty jako profesjonalnego koordynatora i mediatora jest kluczowa. Zadaniem urbanisty jest dostarczanie wizji przyszłości miasta, a następnie objaśnianie i inspirowanie przekształceń niezbędnych społeczeństwu jutra. Istotne elementy Nowej Karty Ateńskiej to powszechnie rozumiana troska o rozwój struktur miasta i jego społeczno-

¹² Podstawowe tezy Nowej Karty Ateńskiej zawarte są w 10 punktach; Miasto miejscem dla wszystkich grup społecznych; Zaangażowanie obywatelskie jako forma uczestnictwa w procesie urbanizacji; Kontakty międzyludzkie w przestrzeniach publicznych; Kontynuacja charakteru i wyrazu miasta; Rozsądne wykorzystywanie nowych technologii; Ochrona środowiska przyrodniczego; Działania ekonomiczne promujące dobrobyt; Komunikacja promująca bezpieczny, łatwy i szybki dostęp; Wielofunkcyjność i różnorodność obszarów mieszkaniowych; Zdrowe, bezkonfliktowe i bezpieczne miejsce zamieszkania.

ści, a także umieszczenie urbanisty w tym procesie nie jako „wielkiego mistrza”, lecz jako kreatora i animatora rozwoju. Wymaga się ponadto, by w planowaniu nowej roli miasta urbanista musiał współuczestniczyć i współpracować z partnerami ze szczebla lokalnego, narodowego i Europejskiego. Wielka rola udziału tych lokalnych i ponadlokalnych przedstawicielstw w tym procesie jest nie do przecenienia.

Od 1994 roku prowadzone były równoległe przez Unię Europejską prace nad programem URBAN I¹³ (1994–1999) realizowanym z sukcesem na fali wcześniejszych „Pilotażowych projektów urbanistycznych” (1989–1999). Jego zadaniem było zajęcie się problemami społecznymi w 118 miastach Europy i zaktywizowanie oraz włączenie lokalnych społeczności do ich usuwania. Badania obejmowały wybrane obszary mieszkaniowe, śródmiejskie, wybrane obszary peryferyjne lub w nielicznych wypadkach całe zurbanizowane rejony miasta. Po spektakularnym sukcesie programu przystąpiono do realizacji jego następcy, programu URBAN II (2001–2006), z rozszerzeniem pola widzenia na miasta średnie i małe¹⁴. Program zajął się 70 obszarami miejskimi w 14 krajach Europy. Najmniejszy z nich to niewielki obszar Lizbony w Portugalii o nazwie Amadora i populacji liczącej dziesięć tysięcy mieszkańców.

Programy te reprezentują urbanistyczny nurt przemian w omawianym zjawisku przemian struktury funkcjonalno-przestrzennej miast. Obok niego funkcjonuje bardzo bogaty nurt architektoniczny reprezentowany między innymi przez takie programy jak MIASTA JUTRA (1998–2002), czy konferencja z lipca 2000 roku URBAN 21. Od efektów prac badawczych prowadzonych w ramach tych i im podobnych programów, w dużym stopniu zależą XXI-wieczne kierunki urbanizacji obszarów mieszkaniowych, wkraczających w coraz szybszym tempie w erę globalnej cywilizacji informatycznej.

Początek XX wieku to także wzrost zainteresowania urbanistyką w Polsce. W 1916 pod kierunkiem profesora Tadeusza Tołwińskiego wykonano plan koncepcyjny zagospodarowania przestrzennego Warszawy. W 1925 roku sporządzono szkicowy plan rozwoju Gdyni. W 1928 roku rozporządzeniem z mocą ustawy usankcjonowano konieczność sporządzania planów zabudowania *dla przeprowadzenia regulacji i prawidłowego zabudowania miast i miasteczek oraz uzdrowisk*¹⁵. W 1934 roku Jan Chmielewski i Szymon Syrkus stworzyli projekt koncepcyjny „Warszawy Funkcjonalnej” [137, s. 85] konsekwentnie realizowany do 1939 roku. Wizjonerem i rea-

¹³ Opracowano na podstawie materiałów zawartych na stronie internetowej Unii Europejskiej: europa.eu.int/comm/regional_policy/themes/urban.

¹⁴ Ograniczenie z programu URBAN I pozwalające na badania w obszarach miast o populacji co najmniej 100 000 osób zostało zlikwidowane. W programie URBAN II jedynym warunkiem jest to, aby badany obszar posiadał co najmniej 20 000 mieszkańców, a w uzasadnionych przypadkach wielkość ta może być zmniejszona nawet do 10 000 mieszkańców.

¹⁵ Zobowiązanie to wynikało z uregulowań rozporządzenia z mocą ustawy Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli [Dziennik Ustaw RP Nr 78 z 1926 roku, poz. 443].

lizatorem nowego sposobu budowy miast był także niemiecki architekt Max Berg [79, s. 19–53], zostawiając w okresie międzywojennym we Wrocławiu i najbliższych mu miejscowościach wyrazisty ślad najwyższego lotu architektury i urbanistyki.

Jedną z pierwszych prób powiązania typologii miast z ich strukturą przedstawił w 1952 roku Kostrowicki¹⁶. Według tego autora typ miasta jest określony przez dominującą funkcję egzogeniczną. Miernikiem funkcji i jej dominacji jest liczba pracowników i udział pracowników związanych z daną funkcją w ogólnej liczbie zatrudnionych w mieście. Autor wyróżnił następujące funkcje dominujące: przemysłowa, handlowo-komunikacyjna, wypoczynkowa, obsługi zaplecza (ośrodki lokalne). Osobną grupę stanowiły istniejące w tym czasie osiedla¹⁷ bez własnych funkcji egzogenicznych (osiedla satelitarne).

W okresie znacznego rozkwitu badań naukowych dotyczących teorii urbanistyki w Polsce, w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku, stworzono bardzo wiele prac poświęconych typologii oraz kierunkom dalszego rozwoju miast. Do znaczących osiągnięć tego okresu można zaliczyć prace Adama Kotarbińskiego¹⁸, Bolesława Malisza¹⁹, Kazimierza Wejcherta i Hanny Adamczewskiej-Wejchert²⁰, Piotra Korcellego²¹, Jana Węgleńskiego²², Oskara Hansena²³, Juliusza Kolipińskiego²⁴, Macieja Nowakowskiego²⁵ czy Juliusza Goryńskiego²⁶. Ogromny wkład do badań tak ważnego problemu, jakim jest przyszły kształt naszych miast, włożył Komitet Badań i Prognoz „Polska 2000” przy Prezydium PAN, inicjując kilka

¹⁶ Kostrowicki J., *O funkcjach miastotwórczych i typach funkcjonalnych miast*, Przegląd Geograficzny nr 24, 1952, s. 7–64.

¹⁷ Osiedla typu miejskiego powstały w Polsce w 1954 roku powołane ustawą z dnia 25 września 1954 r. o osiedlach i radach narodowych osiedli (Dz.U. Nr 43 z 1954 r., poz. 192). Ustawa rozróżniała następujący typy osiedli: osiedla robotnicze położone w pobliżu zakładów przemysłowych, osiedla rybackie położone w strefie nadmorskiej i osiedla uzdrowiskowe. Warunkiem przyznania miejscowości statutu osiedla typu miejskiego było posiadanie co najmniej 1000 mieszkańców, przewaga funkcji pozarolniczych oraz posiadanie zabudowy typu miejskiego. Istnienie tworu urbanistycznego zwanego osiedlem typu miejskiego zakończyła reforma administracyjna z 1972 roku i powołanie ustawą z dnia 29 listopada 1972 r. o utworzeniu gmin i zmianie ustawy o radach narodowych (Dz.U. Nr 49 z 1972 r., poz. 312) zamiast gromad jednostek administracyjnych zwanych gminami. Ustawa ta zniosła osiedla jako odrębne jednostki administracyjne.

¹⁸ Kotarbiński A., *Typologia miast do kierunkowego planowania przestrzennego sieci osadniczej*,

¹⁹ Malisz B., 1984, *Podstawy gospodarki i polityki przestrzennej*, Ossolineum, Wrocław; 1966, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.

²⁰ Adamczewska-Wejchert H., Wejchert K., 1986, *Małe miasta*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa; Wejchert K., 1974, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.

²¹ Korcelli P., 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miasta*, PWN, Warszawa.

²² Węgleński J., 1974, *Spoleczne problemy małych miast*, Ossolineum, Wrocław.

²³ Hansen O., 1974, *Miasto przyszłości*, w: Polska 2000 – Miasto przyszłości, Nr 1/1974, Ossolineum, Wrocław.

²⁴ Kolipiński J., 1980, *Systemy przestrzenne jako środowisko człowieka*, PWN, Warszawa.

²⁵ Nowakowski M., 1976, *Komunikacja a kształtowanie centrum miasta*, Arkady, Warszawa.

²⁶ Goryński J., 1974, *Wymiar człowieka w planowaniu miast przyszłości*, w: Polska 2000 – Miasto przyszłości, Nr 1/1974, PAN KBN Ossolineum, Wrocław.

programów badawczych zakończonych publikacjami książkowymi wydawanymi w serii „Miasto przyszłości – Polska 2000” oraz organizując sesje naukowe, na których wygłaszali referaty i prowadzili dyskusje najbardziej znani urbaniści kraju. Takie wydawnictwa tej serii, jak: *Miasto Przyszłości*, *Elementy metodologii prognozowania społecznego* czy *Mieszkanie przyszłości* do dzisiaj stanowią interesujący materiał źródłowy dla badaczy zjawiska przekształceń struktury przestrzennej miasta.

Prowadzący w tym czasie swoje prace Korcelli, w opracowaniu poświęconym teorii struktury przestrzennej miasta, tak widzi potrzebę studiów i badań w tej dziedzinie: *Studia nad przestrzennym rozwojem i strukturą miasta, wchodzące w zakres zainteresowań kilku dyscyplin, są dziedziną o wykształconej i zróżnicowanej teorii, reprezentowanej przez wiele szkół naukowych. Współczesny etap tych badań charakteryzuje się z jednej strony nawiązywaniem do koncepcji klasycznych, weryfikowaniem spójności ich założeń oraz zakresu empirycznej ważności, z drugiej zaś – wprowadzeniem pojęć i metod zaczerpniętych z innych niekiedy dość odległych systemów teoretycznych* [80, s. 4].

Przydatność prowadzenia badań nad strukturą miasta uzasadnia także Węgleński, niezaprzeczalnie istniejącym, zjawiskiem dopasowywania się struktur miejskich do charakteru sieci osadniczej: *Fakt, że w latach 1945–1965 aż 224 miejscowości otrzymały prawa miejskie lub osiedlowe dowodzi, że wraz z regresem części małych miast nastąpił rozwój licznych nowych ośrodków. Wskazuje to na istnienie stale postępującego zjawiska „dopasowywania się” struktury sieci osadniczej do nowych warunków społecznych i gospodarczych, jakie zaistniały w Polsce po II wojnie światowej. Te procesy „dopasowywania się” będą przypuszczalnie charakterystyczne również dla następnego dziesięciolecia i ich efektem będą zarówno szybkie „błyskotliwe” kariery niektórych mniejszych ośrodków, jak i upadek części małych miast* [198, s. 21]. Prawdziwość tego założenia po kolejnych trzydziestu latach potwierdzają, zaprezentowane w dalszej części pracy, badania przeprowadzone w zakresie zmian wielkości liczby mieszkańców w latach 1945–2000.

Nieco odmienna idea kształtowania miejskich struktur osadniczych prezentowana była w pracach Oskara Hansena. Autor był propagatorem tak zwanego liniarnego układu ciągłego (LSC) w kształtowaniu układów osadniczych. Jak sam mówi *w celu stworzenia „jednego domu” dla ludzi miast i wsi i powiązania tego społeczeństwa z dobrami materialnymi i niematerialnymi, cywilizacją i naturą w skali kraju proponuje się w sposób bezhierarchiczny liniowy układ osadniczy, polegający na równoległości stref obsługiwanych i obsługujących.*

Idea ta nie była kontynuowana w praktyce, pomimo istnienia niektórych jej elementów w takich układach osadniczych, jak choćby oś Gdańsk–Sopot–Gdynia.

W tym czasie jednym z popularnych nurtów badań naukowych zajmujących się strukturami osadniczymi było poszukiwanie prawidłowości, które można by zapisać matematycznie, a następnie na ich podstawie tworzyć modele symulacyjne jako skuteczne narzędzia do prognozowania. Reprezentantem tego kierunku

badań naukowych jest Tadeusz Zipser²⁷, tworzący prekursorskie, oparte na modelach symulacyjnych, metody badań struktury miasta oraz wykorzystujący je w praktyce²⁸. Działania te w zakresie socjologii miasta wspierają badania i prace naukowe Eugeniusza Bagińskiego²⁹. W dalszej części pracy wykorzystano tę ich część, która poświęcona jest małym miastom.

Lata osiemdziesiąte XX wieku nie były bogate w opracowania teoretyczne z zakresu urbanistyki i planowania przestrzennego. Dopiero następna dekada przyniosła nowe prace badawcze i publikacje naukowe związane z zagadnieniami gospodarki przestrzennej w miastach. Znaczny dorobek w tej dziedzinie zawarty jest w opracowaniach wykonywanych w połowie lat dziewięćdziesiątych w krakowskim oddziale Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej pod kierunkiem Zygmunta Ziobrowskiego. Najcenniejsza z punktu widzenia niniejszej pracy jest skierowana do samorządów lokalnych miast pozycja książkowa z 1998 roku traktująca o sposobach identyfikacji i oceny barier rozwoju przestrzennego³⁰. Jednocześnie powstawały prace Aleksandra Noworóla³¹, Wojciecha Pęskiego³² oraz Ryszarda Domańskiego³³. Autorzy ci zwracają uwagę na nowy aspekt gospodarki przestrzennej, który pojawił się w naszych miastach po wprowadzeniu mechanizmów demokratycznych w 1989 roku. Najważniejsze z nich to: upodmiotowienie społeczeństwa generujące zwiększony opór wobec tych działań, które mogą pogorszyć lokalne warunki życia, znacznie większy stopień nieprzewidywalności skutków podejmowanych decyzji, bardziej złożone instrumenty publicznej kontroli i wreszcie wzrastająca rola idei zrównoważonego rozwoju.

Dzisiejsze problemy kształtowania polskiej przestrzeni urbanistycznej w ramach Unii Europejskiej wiążą się z wieloma uwarunkowaniami, które do tej pory praktycznie nie były brane pod uwagę. Podstawowym dylematem jest problem, jak pogodzić wymogi konkurencyjności z wymogami efektywności modernizacji miast. Problem ten zauważono już w pierwszej wersji Koncepcji Polityki Przestrzennego

²⁷ Zipser T., 1974, *Rola modeli symulacyjnych w przewidywaniu przyszłych struktur osadnictwa*, w: *Zjawiska komunikacyjne a modelowanie funkcjonowania obszarów zurbanizowanych*, Prace Naukowe Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.

²⁸ Zipser T., Dobrowolski M., Chądzyńska E., Głogowski K., Litwińska E., Przybysz K., 1977, *Studium modelowe systemu komunikacyjnego miasta Wrocławia*, Raport Instytutu Architektury i Urbanistyki, Politechnika Wroclawska, nr 2, Wrocław.

²⁹ Bagiński E., 1998, *Małe miasta w strukturze osiedleńczej Polski*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław; Bagiński E., 1992, *Preferencje mieszkaniowe ludności miasta średniej wielkości (na przykładzie Zielonej Góry)*, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.

³⁰ *Bariera modernizacji i rozwoju miasta – identyfikacja i pokonywanie*, 1998, Praca zbiorowa, Koordynacja Zygmunta Ziobrowskiego, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, Kraków.

³¹ Noworól A., 1998, *Instrumenty zarządzania rozwojem miasta*. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, Kraków.

³² Pęski W., 1999, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.

³³ Domański R., 2002, *Gospodarka przestrzenna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Zagospodarowania Kraju³⁴ z 1999 roku. W rozdziale pod tytułem „System strategicznych celów rozwoju kraju” sformułowano tam następującą tezę: *Priorytet efektywności przed równością jest obecnie koniecznością polskiej rzeczywistości i szansą wyjścia z opóźnienia cywilizacyjnego. Istnieje potrzeba akceptowania naturalnych dla gospodarki rynkowej tendencji do polaryzacji przestrzennej rozwoju jako najkrótszej drogi do uzyskania efektywności przez koncentrację aktywności społeczno-gospodarczej w miejscach najkorzystniejszych dla kapitału.* Konsekwencją tak zapisanych priorytetów gospodarki przestrzennej jest stawianie na rozwój w pierwszej kolejności miast posiadających największe predyspozycje rozwojowe oraz szeroko rozumiane zasoby gospodarki przestrzennej. Nie łagodzi tego zawarty w tym samym rozdziale zapis, że *podstawową zasadą wprowadzania efektywności na nowym, podwyższonym poziomie na całym terytorium państwa jest równoważenie rozwoju.* Ostatecznie wyzbywa nas złudzeń zapis zawarty w dalszej części mówiący, że te spośród miast, które do tej pory utrzymały swoją przewagę lokalizacyjną, będą się stawały jeszcze silniejsze.

³⁴ Monitor Polski Nr 26 z 2001 roku, poz. 432.

II. Strategie zagospodarowania przestrzeni miast

1. Charakter obszarów zurbanizowanych

Gwałtowny rozwój miast rozpoczął się wraz z początkiem ery industrialnej. *Rewolucja przemysłowa – gwałtowny wzrost produkcji, który nastąpił w osiemnastym wieku przez wprowadzenie systemu fabrycznego i maszyny – zmieniła wygląd świata daleko bardziej niż rewolucja społeczna we Francji*¹. Zapotrzebowanie na pracowników w rozwijającym się przemyśle wyzwoliło niekontrolowany napływ ludności z terenów wiejskich do miast. Miasta milionowe przestały być zjawiskiem niemal mitycznym i wiele metropolii zaczęło rozrastać się ponad swoją miarę². Liczba wielkich miast świata rośnie od tego czasu lawinowo. W połowie XX wieku istniało już około 50 miast liczących co najmniej 1 milion mieszkańców. Liczba ta rosła w kolejnych latach coraz szybciej. W roku 1975 takich miast było już 195, a w roku 2000 ich liczba wzrosła do 387 [205, s. 77]. Zjawisko to wynika ze wzrostu stopnia urbanizacji i liczby ludności świata.

Liczba mieszkańców Ziemi według danych statystycznych zebranych przez demografów ONZ w roku 2000 wynosiła 6057 milionów osób. W stosunku do roku 1950 wzrosła ona ponad dwukrotnie (w 1950 r. było nas 2519 mlnw). W 1950 roku tylko 30% ludności świata mieszkało w miastach. W roku 2000 wartość ta wzrosła już do 47%, a spodziewany 50-procentowy udział ludności miejskiej w ogólnej liczbie mieszkańców globu prognozowany jest na rok 2007. W roku 2000 liczba mieszkańców 16 największych miast świata, liczących więcej niż 10 milionów osób, stanowiła 3,7% ogólnej liczby mieszkańców naszego globu i aż 7,9% liczby ludności miejskiej.

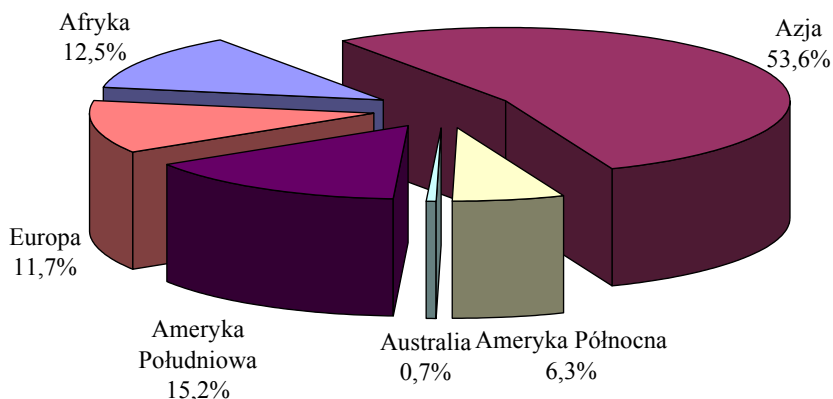
Podstawowym rodzajem osadnictwa na Ziemi stają się struktury miejskie. Świat w swoich najbardziej rozwiniętych obszarach zdecydowanie i coraz szybciej zmierza

¹ Słowa powyższe wypowiedział wybitny teoretyk architektury i urbanistyki Sigfried Giedion w swoim dziele zatytułowanym *Czas, przestrzeń i architektura* [43, s. 193].

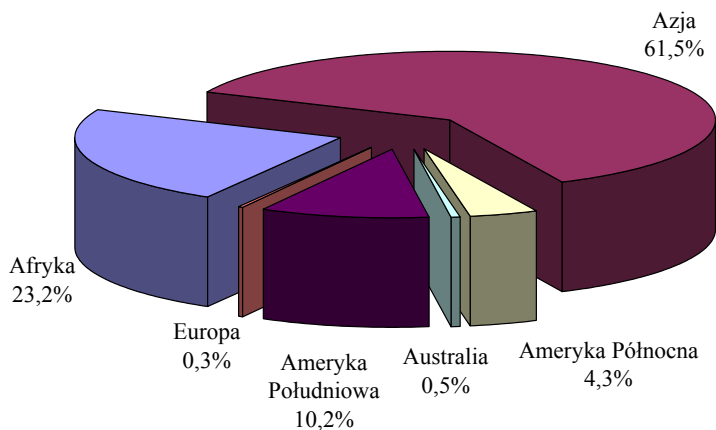
² Liczba ludności Londynu wzrosła z 4,8 miliona mieszkańców w 1881 roku do 6,6 miliona w 1901 roku, umacniając jego pierwszą pozycję na liście największych metropolii świata. Manchester przed końcem XIX wieku przekroczył liczbę dwóch milionów mieszkańców, a Glasgow, Liverpool i Birmingham jednego miliona. Problem gwałtownego wzrostu liczby mieszkańców został omówiony między innymi w rozdziale *Nineteenth-century antecedents*, wydanej w 2002 roku monografii Stephena V. Warda, zatytułowanej *Planning the twentieth-century city*, [194, s. 11–43].

do wykreślenia ze słownika urbanistycznego pojęcia tradycyjnych, rolniczych wsi. Przodują w tym wyścigu do miejskości Europa i Ameryka Północna. Odsetek ludności rolniczej w 1990 roku w USA wynosił 3,0%, w Kanadzie 3,7% [152, s. 648–649]. W krajach rozwiniętych Europy odsetek ten w 1990 roku wahał się od 2,7% w Belgii i Niemczech, przez 5,5% we Francji, 5,6% w Danii do 7,8% w Austrii i 8,6% we Włoszech. Polska zaś według rocznika statystycznego z 1999 roku miała w tym samym czasie 24,9% ludności rolniczej, a wieś zamieszkiwało 38,2% ludności ogółem.

Najwięcej ludności rolniczej zamieszkuje tereny wiejskie w Azji i w Afryce. Na przykład odsetek ludności rolniczej w 1990 roku w Chinach wynosił 72,2%, a w Indiach 59,5% [152, s. 648]. Tam też największy jest odpływ ludności wiejskiej do miast i powstaje najwięcej miast milionowych. Można więc zadać sobie pyta-



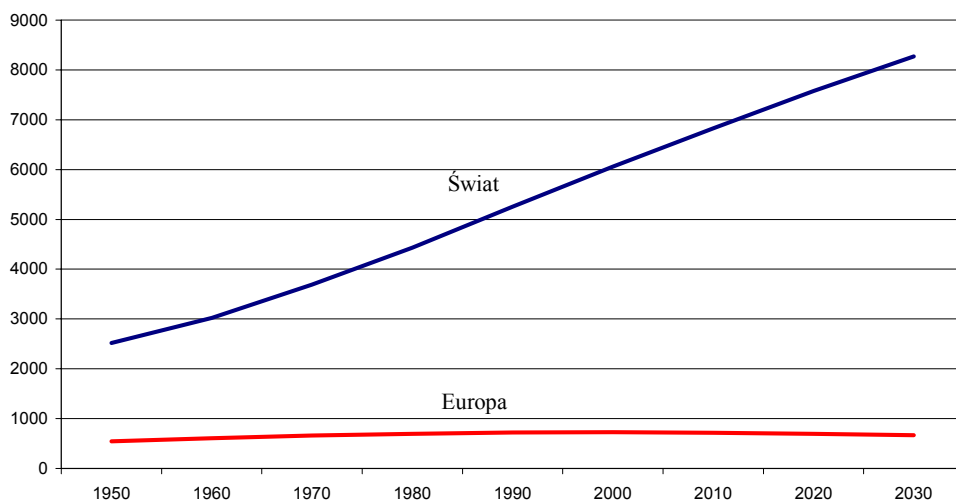
Ryc. 1. Struktura rocznego przyrostu ludności miejskiej świata w latach 1950–2000 (według World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)



Ryc. 2. Prognoza struktury rocznego przyrostu ludności miejskiej świata w latach 2000–2030 (według World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)

nie: Ilu jeszcze potrzeba lat na zupełne wyeliminowanie z życia, realizowanego w tradycyjnej formie, osadnictwa wiejskiego? Oraz jak daleko jesteśmy od powstania tworu, nazywanego przez teoretyków i wizjonerów urbanistyki: „megalopolis”, „zurbanizowanym kontynentem” „ekumenopolis”³, czy też być może przewrotnie „globalną wioską”⁴ lub „ekostrukturą”?

Problem dodatkowo komplikuje dążenie krajów rozwijających się do wymuszenia na krajach bogatych zaprzestania subsydiowania rolnictwa w swoich gospodarkach. Walka o zlikwidowanie subsydiowania rolnictwa w krajach bogatych ma doprowadzić do wyrównania szans ekonomicznych w tej branży i zwiększenia udziału w produkcji rolniczej krajów się rozwijających. Problem ten jest coraz bardziej zdecydowanie stawiany na czołowym miejscu na kolejnych konferencjach Światowej Organizacji Handlu (World Trade Organization, WTO)⁵ jako podstawowa bariera rozwoju krajów trzeciego świata. Jeżeli nacisk takich gigantów rolnictwa jak Chiny, Indie, Brazylia, Argentyna czy rozwijające się kraje Afryki, odniesie skutek i rozwinięte kraje Europy i Ameryki Północnej będą zmuszone do zaprzestania subsydiowania swojego rolnictwa, spowoduje to nieobliczalne skutki w urbanistyce na wszystkich kontynentach. Doprowadzi przede wszystkim do drastycz-

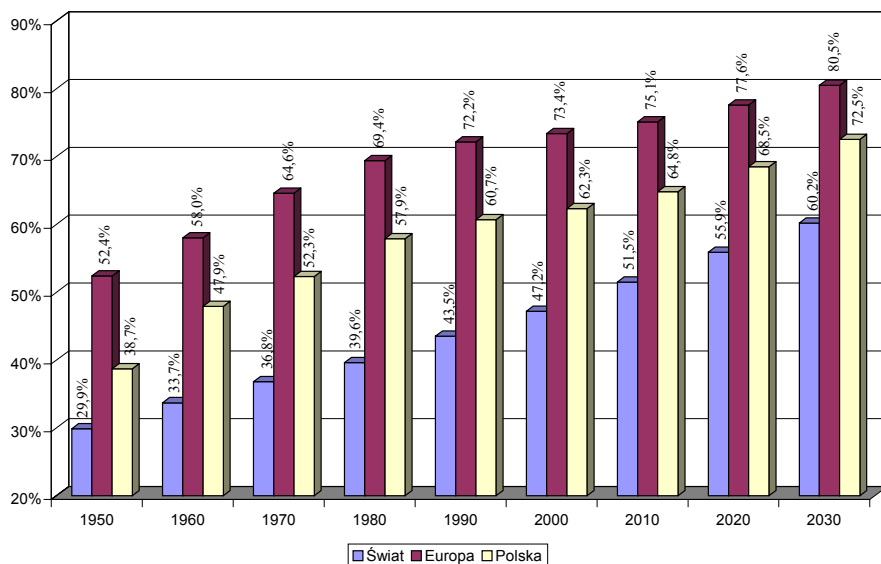


Ryc. 3. Liczba ludności Świata i Europy do 2000 roku i prognoza do 2030 roku (według World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)

³ Terminy używane w pracach C.A.Doxiadisa [35].

⁴ Termin używany w pracach A.Tofflera [177].

⁵ Światowa Organizacja Handlu, World Trade Organization, WTO, organizacja międzynarodowa utworzona 1994 w Marrakeszu (Maroko). Jej głównym zadaniem jest liberalizacja międzynarodowego handlu dobrami i usługami, obniżanie cel i taryf, prowadzenie wspierającej handel polityki inwestycyjnej, rozstrzyganie sporów dotyczących wymiany handlowej. Polska należała do państw założycielskich WTO i ratyfikowała 1995 stosowne porozumienie. Ostatnia konferencja odbyła się 10–14 września 2003 roku w Cancun w Meksyku.



Ryc. 4. Procentowy udział ludności miejskiej w ogólnej liczbie ludności Świata, Europy i Polski (według World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)

nego ograniczenia produkcji rolniczej w Europie i Ameryce Północnej oraz kolejnej fali ucieczki ludności ze wsi do miast. Zjawisko to w mniejszym stopniu dotknie państwa, w których odsetek ludności rolniczej jest już dzisiaj niski, a zagrazi głównie tym z nadal dużym udziałem ludności rolniczej, jak na przykład dzisiejsza Polska.

Przesunięcie produkcji rolniczej z obszarów wysoko rozwiniętych na obszary krajów rozwijających się nie zmieni dotychczasowych tendencji w gwałtownym wzroście ludności miejskiej na obszarze Afryki i Azji. Mając ogromny roczny przyrost liczby ludności, kraje tych kontynentów w najbliższych 30 latach, zdominują obszar powstawania i rozrastania się miast oraz tworzenia się wielkich aglomeracji miejskich o niespotykanych dotąd rozmiarach.

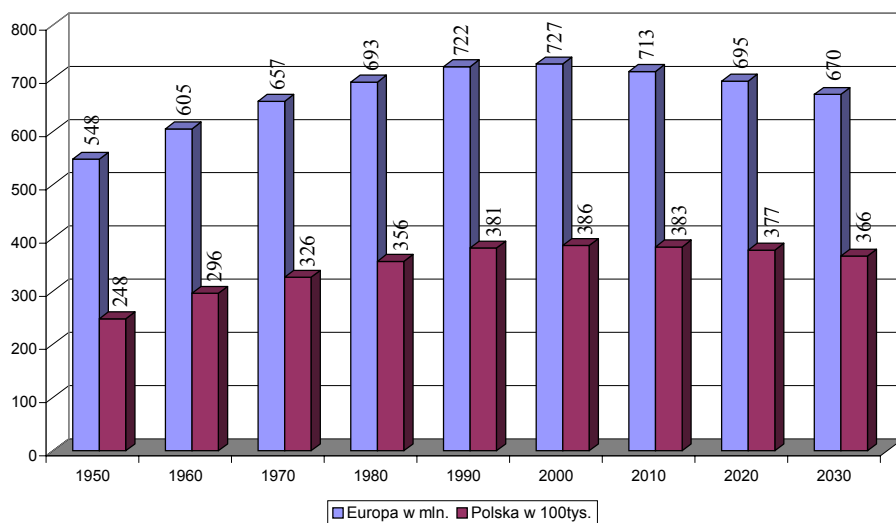
W latach 1950–2000 ponad 60% z 42 milionów osób, których przybywało rocznie w miastach świata, stanowili mieszkańcy Afryki i Azji [205, s. 33]. Prognozy na pierwsze 30 lat nowego wieku przewidują, że 60% rocznego przyrostu ludności miejskiej w świecie będą stanowić mieszkańcy Azji. Azja razem z Afryką przejmą prawie 85% rocznego przyrostu ludności miejskiej świata. Liczbę tę szacuje się na 60 milionów mieszkańców, o których będzie zwiększać się populacja miast Azji i Afryki rocznie. Już w 2000 roku Azja na ogólną liczbę 16 miała aż 10 megamiast, o liczbie ludności przekraczającej 10 milionów, koncentrujących 136 milionów mieszkańców [205, s. 80].

Badania demograficzne, prowadzone w XX wieku na obszarach miejskich i wiejskich całego Świata przez przedstawicieli Organizacji Narodów Zjednoczo-

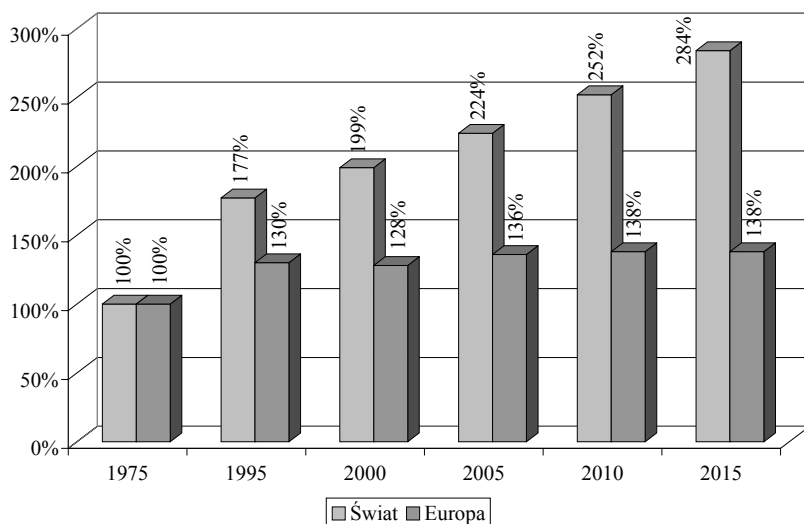
nych, zmusiły badaczy zajmujących się tym problemem do przeanalizowania kryteriów narodowych, według których w poszczególnych krajach dany obszar osadniczy jest zaliczany do konkretnego typu osadnictwa miejskiego lub wiejskiego. Badając definicje miejskości w opracowaniach statystycznych, kwalifikujące wybrane obszary do grupy zabudowy miejskiej lub wiejskiej, stwierdzono znaczne różnice interpretacyjne w poszczególnych krajach. Na 228 badanych krajów 109 używa kryterium administracyjnego do kwalifikowania obszarów jako miejskich. W 96 przypadkach kryterium jest liczba ludności, a w 24 przypadkach definicja nie występuje. Oprócz wymienionych są jeszcze kryteria funkcjonalne i ekonomiczne [205, s. 106].

W przypadku badań statystycznych, prowadzonych przez demografów różnych krajów, stosowanie kryterium liczby ludności miejskiej, prowadzi do ogromnych różnic w kwalifikowaniu obszaru jako miejskiego. Minimalny poziom, od którego zaczyna się osadnictwo miejskie według ustaleń ekspertów Organizacji Narodów Zjednoczonych, jest różny w różnych krajach świata i zawiera się w przedziale wielkości od 200 osób zamieszkujących dany obszar w Norwegii, do 50 tysięcy mieszkańców wymaganych przez uregulowania prawne Japonii [205, s. 115–131].

Kraje Europy, używające kryterium liczby mieszkańców, dzielą się na wyraźne grupy. Pierwsza, ustalająca wielkość populacji jako dolną granicę miasta na poziomie nie niższym niż 10 000 mieszkańców, składa się z Hiszpanii, Portugalii, Szwajcarii, Włoch i Grecji. Druga grupa, ustalająca minimum liczby mieszkańców miasta na poziomie 2000, składa się z Austrii, Francji, Niemiec i Holandii. Poza Europą takie samo kryterium, czyli minimum liczby mieszkańców na poziomie 2000 mieszkańców, stosuje Izrael i Boliwia. Czechy i Słowacja granicę ustaliły na



Ryc. 5. Stan istniejący i prognoza liczby ludności Europy i Polski w latach 1950–2030 (według World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)



Ryc. 6. Istniejący i prognozowany procentowy przyrost liczby miast o zaludnieniu powyżej 1 mln mieszkańców na świecie i w Europie (według World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)

poziomie 5000 mieszkańców. Irlandia, podobnie jak Malta i Kolumbia, uważa za miasta skupiska ludności miejskiej o liczbie mieszkańców powyżej 1500 osób. Norwegia, Szwecja, Islandia i Grenlandia zmniejszyły wymagania dla miast do liczby 200 mieszkańców. Z krajów pozaeuropejskich najwyższą poprzeczkę „miej-skości” ustawiły Japonia – na poziomie 50 000 mieszkańców i Nigeria – 20 000 mieszkańców. Stanom Zjednoczonym i Meksykowi wystarczy 2500 mieszkańców, by traktować obszar jako miejski. W Australii i Kanadzie wystarczy w tym celu tylko 1000 osób, w Danii zaś wystarczy tylko 250 osób, by obszar osadnictwa mógł być zakwalifikowany jako miejski.

W swoich badaniach Organizacja Narodów Zjednoczonych nie dzieli miast o populacji poniżej pół miliona mieszkańców na grupy. Wyraźny podział zaczyna się od 1 miliona. Następne granice to 5 i 10 milionów. Oczywiście badane są wszystkie grupy miast, ale tylko dla wybranych przypadków. Analiza trendów zmian w kształtowaniu populacji miasta zaczyna się praktycznie od wielkości 100 000 mieszkańców. Badacze zjawiska urbanizacji zdają sobie sprawę z różnic między kontynentami i wiedzą, że skupionych w jednym miejscu 5000 osób w Chinach czy Indiach to najczęściej jeszcze osadnictwo wiejskie, a w Albanii całkiem spore miasto. Wielkość miast w Polsce sytuuje się raczej w dolnych partiach tak skalibrowanej skali. Sieć osadnictwa miejskiego w naszym kraju jest stosunkowo gęsta w odniesieniu do liczby mieszkańców i dlatego średnia wielkość miasta Polski to tylko 27 000 mieszkańców.

Zjawisko urbanizacji Europy jest dużo bardziej zaawansowane niż na pozostałych kontynentach. Już w 1950 roku liczba ludności miejskiej wynosiła tu 52%,

a w roku 2000 osiągnęła już 73% ogólnej liczby mieszkańców Europy. Mimo to, w odróżnieniu od Azji i obu Ameryk, nie ma tu na razie miast przekraczających wielkość 10 milionów mieszkańców. Natomiast miast o liczbie ludności przekraczającej milion mamy bardzo wiele i będzie ich coraz więcej. Zmniejsza się natomiast znacząco liczba mieszkańców wsi.

Europa, według prognoz demografów Organizacji Narodów Zjednoczonych, znajdzie się na samym końcu obszarów zwiększających liczbę ludności miast z wartością 0,3% rocznie, co w liczbach bezwzględnych wyraża się wielkością rocznego przyrostu ludności miejskiej na poziomie 200 tysięcy. Powyższe rozważania oparte na studiach demograficznych ekspertów Organizacji Narodów Zjednoczonych skłaniają do przyjęcia tezy, że gwałtowny rozwój miast na kontynencie Europejskim należy już do historii. Wiek XXI będzie w tej dziedzinie należał do Azji i Afryki. Miasta Europy z fazy przekształceń ilościowych, które dominowały w XX wieku, muszą przejść w wieku XXI w fazę przekształceń jakościowych. Proces ten z oczywistych względów dotyczy także Polski i należy go brać pod uwagę w rozważaniach na temat przyszłości miast naszego kraju.

2. Miasta i ludność miejska Polski

W Polsce status miasta jest przyznawany administracyjnie. Przez „miasto” rozumie się obszar położony w granicach administracyjnych takich jednostek osiedleńczych, a przez „wieś” pozostałe terytorium danego województwa [154, s. 24]. Informacje zawarte w opracowaniach urzędów statystycznych Polski podawane są w podziale na „miasto” i „wieś”, w odniesieniu do obowiązującego w danym roku podziału administracyjnego.

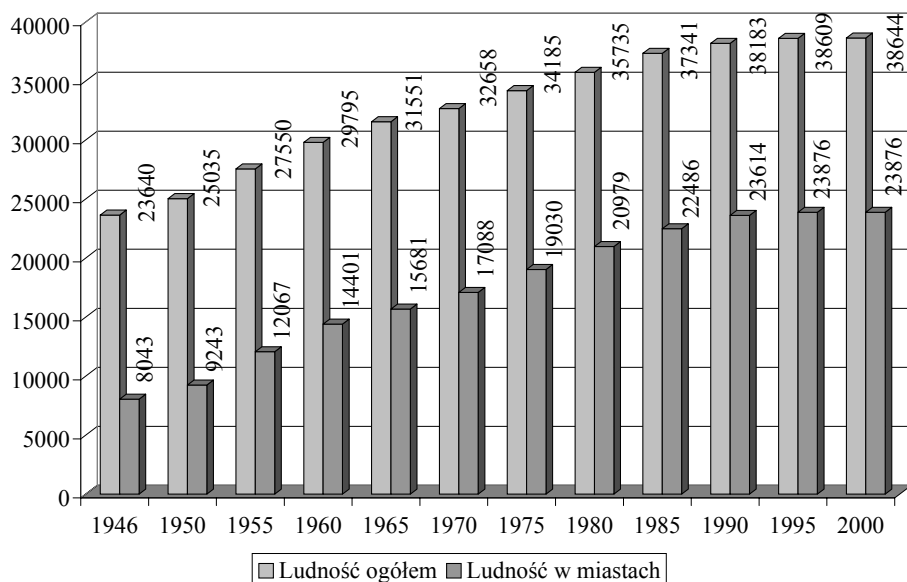
Statystyka miejska, istniejąca w naszym kraju od końca XVIII wieku⁶, po drugiej wojnie światowej przechodziła znaczne zmiany i burzliwe okresy. W latach 1946–1955 rola statystyki w naszym kraju znacznie się zmniejszyła. Dane z tego okresu są niepełne i często mało wiarygodne. W 1951 roku została praktycznie całkowicie zahamowana działalność Głównego Urzędu Statystycznego w Polsce oraz nastąpiły aresztowania osób zajmujących się tą działalnością. Aresztowania połączone były z rekwizycją materiałów statystycznych, które nigdy nie zostały zwrócone, powodując lukę w materiałach źródłowych z tamtych lat. Po 1956 roku nastąpiło ożywienie działalności badawczej i wydawniczej w zakresie statystyki.

Zbieranie danych statystycznych w Polsce, oprócz utrudnień wynikających z zawirowań politycznych, sprawiało kłopot także z powodu dosyć częstych zmian administracyjnych. Podział administracyjny do 1975 roku był w zasadzie stabilny, ponieważ oprócz stopniowego zwiększania liczby miast stanowiących wojewódz-

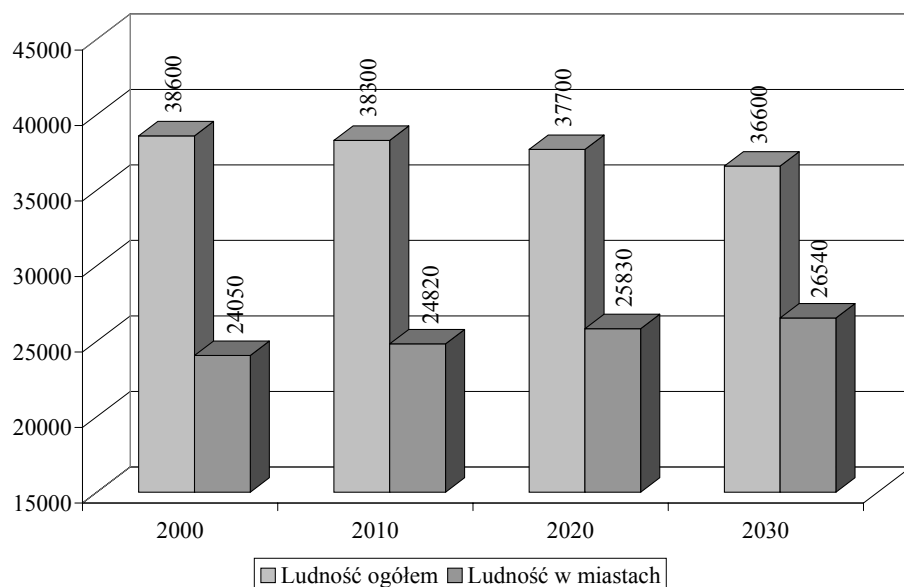
⁶ Początki statystyki miejskiej w Polsce to rok 1777, kiedy to Komisja Dobrego Porządku (*Comissiae Boni Ordinis*) dokonała inwentaryzacji majątku miejskiego Warszawy i innych większych miast. [164, s. 19].

twą i zamianę gmin na gromady, a następnie powrót do gmin, nie wprowadzał zasadniczych zmian, które mogłyby utrudnić badania porównawcze. Podział administracyjny na 49 województw w 1975 roku spowodował pierwszą komplikację w analizach statystycznych. Powrót do 16 dużych województw w 1999 roku jest kolejnym utrudnieniem. Dotychczasowy podział na regiony uległ zupełnej zmianie i dla ujednoczenia zbierania danych i badań statystycznych rozporządzeniem Rady Ministrów wprowadzono Nomenklaturę Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych [155]. Stosowana w badaniach statystycznych w Polsce Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS) [154, s. 389] opracowana została na podstawie europejskiej Nomenclature of Territorial Units for Statistics (NUTS) obowiązującej w krajach Unii Europejskiej. Polska Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych jest pięciopoziomową hierarchiczną klasyfikacją stosowaną w procesie gromadzenia informacji, prowadzenia badań statystycznych oraz udostępniania ich wyników.

Obecnie w Polsce, oprócz chęci koncentrowania się ludności w miastach, stale obserwujemy zjawisko powiększania się obszarów miejskich przez osiedlanie się ludności na terenach podmiejskich. W wielu rozwiniętych krajach największy wzrost zaludnienia zaobserwowano na obszarach peryferyjnych, bezpośrednio sąsiadujących z obszarami metropolitalnymi, z jednoczesnym zmniejszeniem liczby mieszkańców w obszarach centralnych. Od dawna jesteśmy też świadkami przekształceń w miastach, takich jak Nowy Jork, gdzie wyraźnie obserwuje się ucieczkę mieszkańców z centrów miast. Badania tego zjawiska najdłużej są prowadzone w Sta-



Ryc. 7. Liczba ludności Polski ogółem i w miastach w latach 1946–2000 (według World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)



Ryc. 8. Prognoza liczby ludności ogółem i w miastach w Polsce (według World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)

nach Zjednoczonych, gdzie zaludnienie centralnych obszarów miejskich było największe w 1920 roku. W tym czasie żyło tam 66% ludności. W roku 1975 w amerykańskich centrach największych aglomeracji mieszkało już tylko 43% ludności. Obecnie według danych amerykańskich jedynie 4% ludność metropolii zamieszkuje teren w zasięgu 1 mili od centrum.

Można też sądzić, iż jest to charakterystyczne dla obecnie rozwijających się gospodarek rynkowych (w tym polskiej), gdzie z jednej strony duże skupisko ludzkie daje możliwość czerpania większych korzyści majątkowych, uzyskania lepszej pozycji społecznej, większą swobodę w wyborze pracy, usług i atrakcji, z drugiej zaś rozwój motoryzacji z silnie zakorzenionym w naszym społeczeństwie poczuciem niezależności, jakie daje samochód, przy jednoczesnej chęci spełnienia marzeń o własnym domku z ogródkiem powoduje „rozlanie się” obszarów miejskich na tysiące hektarów. W końcu mieszkańcy miast w miarę powiększania się dostępu do komunikacji zbiorowej i indywidualnej przenoszą się w kierunku peryferii ze względu na lepsze warunki mieszkaniowe. Zjawisko to nazywane suburbanizacją definiuje Regulski [151] w sposób następujący: *przy utrzymującej się tendencji do koncentracji ludności i funkcji w miastach występuje zjawisko wewnętrznej dekoncentracji, wyrażającej się przesuwaniem ludności i funkcji na obszary zewnętrzne miasta.*

Kolejny aspekt, jaki należałoby uwzględnić, to malejący przyrost naturalny. Starzenie się społeczeństwa bardziej dotyka mieszkańców centralnych części miast, przy jednoczesnym stosunkowo mniejszym ubytku ludności na obszarach przyległych. Wreszcie widoczne są także procesy przemieszczania się lokalizacji usług,

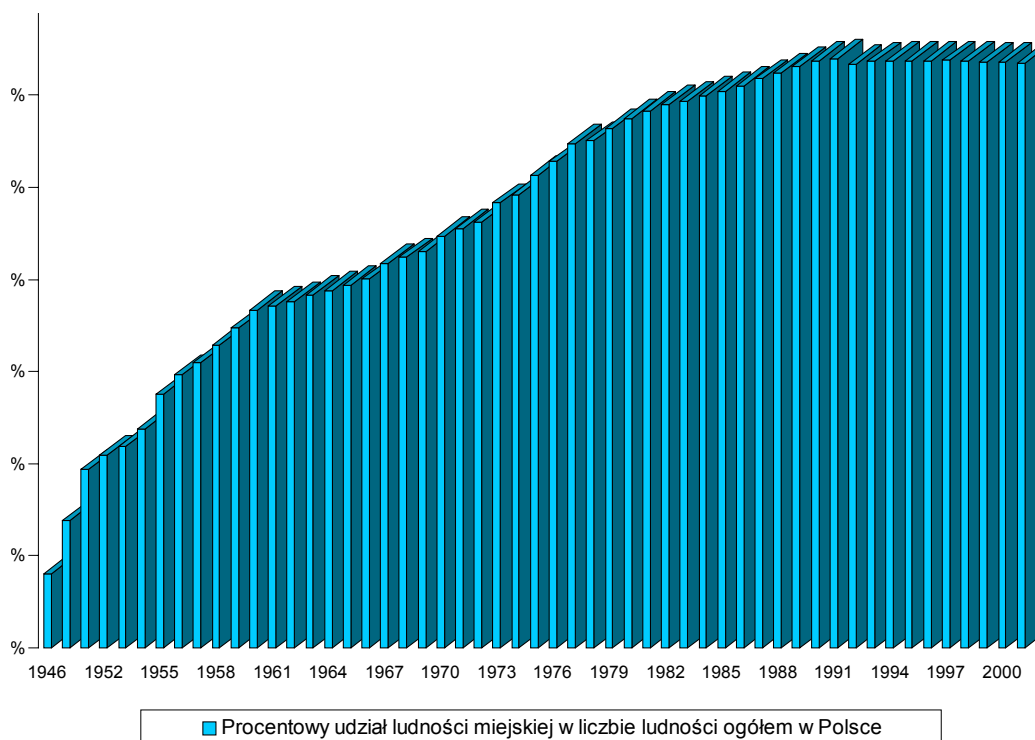
zwłaszcza handlu, które tradycyjnie kojarzone były z centrami miast, i ucieczki na peryferia. Nowe zespoły usługowe lokalizują się wzdłuż najważniejszych arterii, a nawet w strefach zewnętrznych miasta w całkowitym oderwaniu od stref zabudowanych. Wynika to z wielkości wolnego terenu, jakiego wymagają obecne obiekty handlowe, zapewnieniu tysięcy miejsc postojowych oraz łatwości dojazdu drogami o dużych przepustowościach. Powstające więc na obszarach peryferyjnych zespoły usługowe tworzą wręcz nowe centra aglomeracji, notabene nazywane właśnie centrami.

Często obecne trendy osadnicze nazywa się wręcz dekoncentracją. Pomimo przesuwania się działań inwestycyjnych na obszary peryferyjne miast Polski nie możemy tej tendencji traktować do końca jako ucieczki przed miastem, a więc chęcią koncentracji. Miasto bowiem w dalszym stopniu zapewnia największy rynek pracy i usług, rozwiniętą infrastrukturę, zewnętrzne korzyści wspólnej lokalizacji. Oznacza to więc, że zjawisko to jest swego rodzaju przekształceniem istniejącej struktury miejskiej z jednoczesnym powiększeniem zespołu osadniczego. Warto w tym miejscu zastanowić się raz jeszcze nad granicą powiększania takiego układu.

Obecny postęp techniczny, jak automatyzacja produkcji, rozwój komunikacji, a przede wszystkim telekomunikacji, co za tym idzie łatwość i szybkość przepływu danych oraz informacji, coraz bardziej sprzyja trendom dekoncentracji przekształceń osadniczych. Łatwość w utrzymywaniu stałego kontaktu i wymiany danych sprawiają, iż fizyczne miejsce przebywania osoby stało się drugorzędne dla prowadzenia wielu działalności gospodarczych. Coraz bardziej widoczny będzie wzrost pracujących w domu, a więc i miejsca pracy ulegną znacznym przekształceniom. Można też sądzić, iż ruch związany z dojazdami do pracy zostanie w jakimś stopniu zredukowany. W przeszłości jednak niekoniecznie funkcja pracy stanowiła podstawę miastotwórczą. Często miejsca kultu religijnego, siedziby władzy oddziaływały na sąsiedni teren, stanowiąc ówczesne centrum.

Odrębnym problemem jest obsługa komunikacyjna, której stan jest być może jeszcze jednym powodem ucieczki inwestorów z obszaru miasta. Można przyjąć że nadal aktualna pozostaje myśl sformułowana przez Nowakowskiego w latach siedemdziesiątych: *„Prawidłowością, występującą w skali międzynarodowej, jest zazwyczaj brak wyobraźni, a co za tym idzie niewiara w możliwość pełnego rozwoju motoryzacji w danym kraju, a następnie złudzenie co do możliwości rozwiązania komunikacyjnego problemu śródmieścia przez usprawnienie istniejącego układu komunikacyjnego. Ani przewidywania i koncepcje wybitnych urbanistów, ani amerykańskie doświadczenia nie uchroniły dużych i średnich miast zachodnioeuropejskich od zaskoczenia „eksplozją motoryzacyjną” [131].* Od paru już dziesiątków lat kolejne miasta i kraje są „zaskakiwane” tym zjawiskiem. Polska nie należy do wyjątków.

Rejestrowane w świecie i w Europie zjawiska zwiększania tempa urbanizacji w oczywisty sposób muszą dotyczyć także naszego kraju. Procesy te przebiegają i w przyszłości prawdopodobnie będą przebiegać u nas w podobny sposób jak w Europie i zupełnie inaczej niż w pozostałych częściach świata. Tempo wzrostu



Ryc. 9. Procentowy udział ludności miejskiej w liczbie ludności ogółem w Polsce (według danych Głównego Urzędu Statystycznego 2002)

liczby ludności na świecie znacznie się różni. Liczba ludności świata rośnie bardzo dynamicznie, natomiast liczba ludności w Europie, a w tym i w Polsce w najbliższych dziesięcioleciach według prognoz demograficznych światowych i polskich będzie maleć.

Procentowy udział ludności miejskiej w okresie 1995–2000 w krajach nierozwiniętych wzrastał 3% rocznie, przy wartości 0,5% dla krajów rozwiniętych, w tym Europy. Szacuje się, że w roku 2030 około 60% ludności Ziemi będzie mieszkać w miastach, przy czym w Europie wskaźnik ten osiągnie 80% [205, s. 162–167]. Według tych samych prognoz Polska w 2030 roku osiągnie poziom 72% udziału ludności miejskiej w ogóle populacji kraju [205, s. 166–167].

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego ludność zamieszkująca miasta Polski w 2000 roku liczyła 23 875 tysięcy osób, co stanowiło 61,8% ludności kraju [152]. Przyrost ludności miejskiej w latach 1990–2000 wyniósł jedynie 262 tysiące osób, przy czym w całości powstał on na początku dekady. Liczba ludności miejskiej rosła do 1997 roku, w którym osiągnęła poziom 23 925 tysięcy mieszkańców i od tego momentu zaczęła systematycznie się zmniejszać. Tak więc ostatnie lata dekady 1990–2000 charakteryzowały się powolnym zmniejszeniem liczby ludno-

ści miejskiej w Polsce. W porównaniu z poprzednim dziesięcioleciem 1981–1990, w którym zanotowano 12,6% zwiększania liczby ludności miejskiej, wartość 1,1% w dekadzie 1991–2000 jest praktycznie zastojem rozwoju demograficznego miast. Proces ten nie sprzyja stawianiu tak optymistycznych hipotez, jak czynią to autorzy opracowań wykonywanych przez wyspecjalizowane agendy Organizacji Narodów Zjednoczonych, przewidujący jedynie nieznaczny spadek tempa wzrostu liczby ludności miejskiej. W Polsce proces przyrostu liczby mieszkańców miast został już zahamowany i jak na razie nic nie wskazuje na możliwość odwrócenia tego zjawiska w najbliższym czasie.

Liczba miast w Polsce, w okresie lat 1945–2000 zmieniała się dość znacznie. W pierwszym okresie po wojnie wiele miast na skutek zniszczeń wojennych i strat ludnościowych powstałych w wyniku różnorodnych czynników straciło swoje prawa miejskie. W 1945 roku istniało w Polsce 751 miast, ale już w 1950 tylko 705⁷. W następnym okresie systematycznie rosła liczba miast, osiągając w 1965 roku liczbę 789. W 1954 roku „powołano do życia” tak zwane osiedla, twór pośredni pomiędzy wsią a miastem [164, s. 20–21]. Osiedla były odpowiedzią na ideologiczną industrializację kraju i powstawały najczęściej w powiązaniu z szybko rozwijającym się przemysłem. W 1960 roku było ich aż 143. „Czas osiedli skończył się” w 1972 roku, i w statystyce, w której osiedla sumowano z miastami, na chwilę liczba tych drugich gwałtownie zmalała.

W tym czasie nastąpiło zmasowane dążenie do uzyskania statusu miasta i wiele osiedli go uzyskało. W tej grupie znalazła się także część miast o historycznym wielowiekowym rodowodzie, które utraciły prawa miejskie w 1945 roku, a teraz je odzyskiwały na fali szybkiego przyrostu ludności. W 1975 roku w Polsce było 810 miast. W 1980 roku ich liczba zmalała do 804, ale już w 1985 było ich 812 [121]. Proces systematycznego wzrostu liczby miast trwał aż do lat dziewięćdziesiątych. Od 1990 roku liczba miast zwiększyła się o 50, osiągając w 2000 roku 880 [152]. Najwięcej nowych miast pojawia się w grupie miast o liczbie mieszkańców poniżej 5 tysięcy. Na 50 nowych miast, powstałych w tym okresie, 30 to miasta najmniejsze. W pozostałych grupach sytuacja zmieniała się w zależności od lokalnej sytuacji demograficznej.

Innym nieoczekiwanym dla rozwoju osadnictwa miejskiego zjawiskiem jest obserwowany w ostatnich latach odpływ ludności w dużych miastach do miejscowości położonych bezpośrednio za ich granicami. Zjawisko to dotknęło także Wrocławia; wokół jego granic administracyjnych zaczęły systematycznie wyrastać „sypialnie” dla ludności zawodowo związanej z dużym miastem. W liczbach bezwzględnych zjawisko to wiąże się z odpływem z miast powyżej 200 000 mieszkańców, w okresie od 1990 do 2000 roku, w skali kraju 397,3 tysięcy osób. Wielkość ta

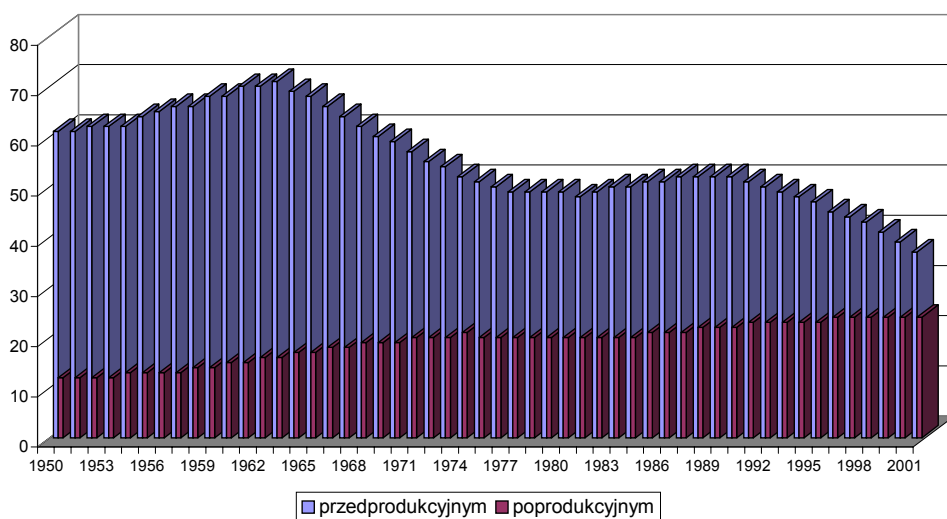
⁷ Przytoczona liczba miast podana jest za publikacją Głównego Urzędu Statystycznego, pt. *Statystyka miast i osiedli 1945–1965 z 1967 roku*. Inne wielkości liczby miast dotyczące roku 1950 i 1960 podaje *Polska urbanistyka współczesna z 1975 roku*.

to prawie 2% ogółu mieszkańców miast w Polsce, albo w innym wymiarze jedno miasto wielkości Bydgoszczy czy Szczecina.

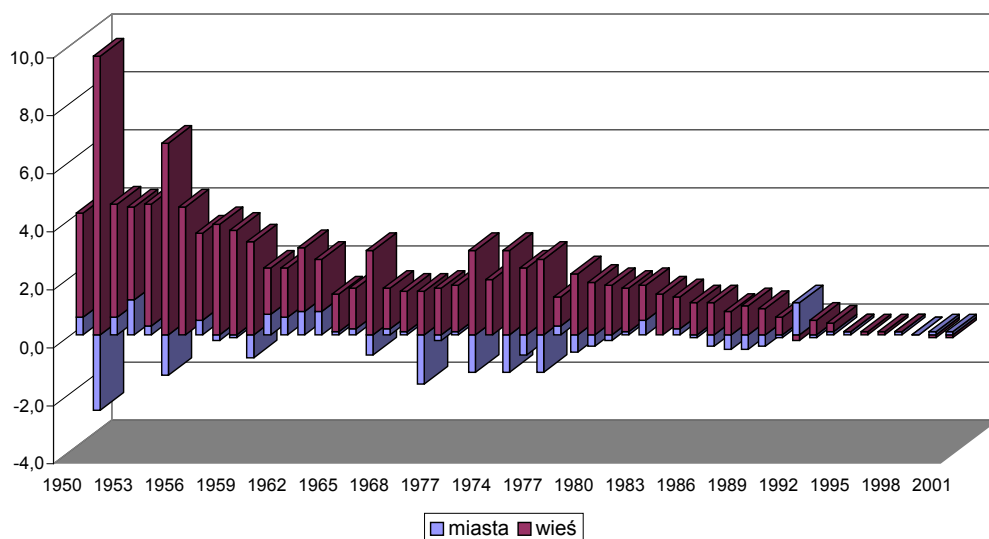
W ostatnim czasie w miastach polski zaczyna występować coraz wyraźniej zjawisko starzenia się populacji jego mieszkańców. Liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrosła w miastach z 11,5% w 1990 roku do 14,2% w roku 2000. Równoległe maleje liczba urodzeń i liczba dzieci w wieku 0–14 lat. Maleje także udział osób w tak zwanym wieku mobilnym, to jest pomiędzy 18 a 44 rokiem życia, z 42,3% w 1990 roku do 40,7% w 2000 roku. Zjawisko to wskazuje na proces starzenia się społeczeństwa, który w większym stopniu dotyka miast niż wsi. Zjawiska powyższe są także pochodną spadku przyrostu naturalnego w Polsce. Drastyczne zwolnienie tempa wzrostu liczby ludności miejskiej wiąże się z utrwalającą się tendencją przewagi liczby zgonów nad liczbą urodzeń, a także ujemnego salda ruchów migracyjnych w miastach.

Kolejnym fenomenem jest obserwowany od 1990 roku wzrost udziału kobiet w strukturze ludności miejskiej. Współczynnik feminizacji od końca lat pięćdziesiątych do roku 1991 był stabilny i wynosił 108 kobiet na 100 mężczyzn. W latach 1992–1999 wynosił on już 109, a w roku 2000 osiągnął poziom 110 kobiet na 100 mężczyzn.

Procesy demograficzne, o których wspomniano w poprzednim rozdziale utwierdzają nas jednoznacznie w przekonaniu, że miasta Polski niespecjalnie mogą liczyć na przyrost liczby mieszkańców. Niepokojąco malejący współczynnik rzeczywistego przyrostu ludności w Polsce, starzenie się społeczeństwa i ucieczka z dużych ośrodków miejskich na tereny podmiejskie niezbyt optymistycznie rokują przyszłości Polskich miast.



Ryc. 10. Ludność w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym (według danych Głównego Urzędu Statystycznego 2002)



Ryc. 11. Współczynnik przyrostu rzeczywistego ludności w Polsce w latach 1950–2000 (według danych Głównego Urzędu Statystycznego 2002)

Średnie polskie miasto liczyło w 1990 roku 28 500 mieszkańców, a w roku 2000 już tylko 27 100. Największe zmiany zwiększające ich liczbę zaistniały w ostatniej dekadzie w miastach liczących 20–50 tysięcy mieszkańców. Wzrosła ona z 177 do 183 miast, ale przede wszystkim znacząco wzrosła liczba ich mieszkańców z 3963 tysięcy do 4222 tysiące. W liczbach bezwzględnych liczba mieszkańców tej grupy wzrosła o 259 tysięcy w porównaniu do przyrostu ogółem liczby mieszkańców miast, wynoszącego 262 tysiące osób.

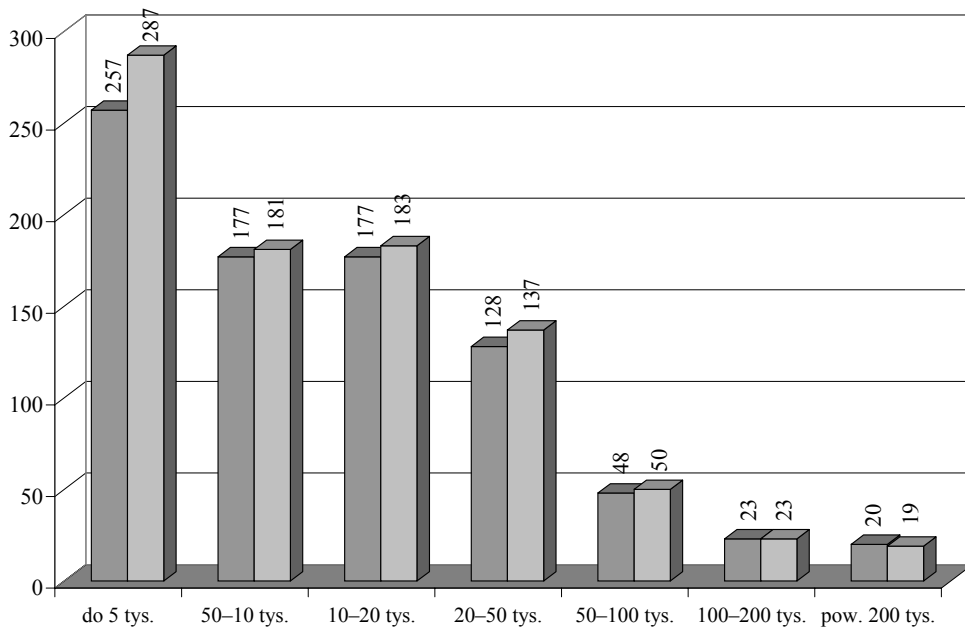
Średnia gęstość sieci miast polskich, mierzona ilością powierzchni kraju przypadającą na 1 miasto, wynosiła w 2000 roku 355 km². W rozbiciu na poszczególne województwa wskaźnik ten wykazuje znaczne zróżnicowanie, od 178 w województwie śląskim do 613 km² w województwie lubelskim. Województwo dolnośląskie z wielkością 222 km² sytuuje się na czele województw najbardziej zurbanizowanych, na drugiej pozycji tuż za województwem śląskim.

Statystycznie przeciętne polskie miasto w 2000 roku zajmowało powierzchnię 25 km² i liczyło 27 100 mieszkańców. Dolny Śląsk mieści się w tej statystyce w środku stawki z wielkościami 24,1 km² i 23 600 mieszkańców. Największe statystycznie miasta ma województwo śląskie 54,1 km² i 55 700 mieszkańców. Wynika to z największego stopnia zurbanizowania w skali kraju, który przejawia się choćby tym, że 80,5% ludności miejskiej tego województwa mieszka w miastach liczących co najmniej 50 000 mieszkańców. Statystycznie najmniejsze powierzchniowo miasta znajdują się w województwie warmińsko-mazurskim – 12,1 km², a statystycznie najmniejsze ludnościowo miasta znajdują się w województwie lubuskim – 15 800 mieszkańców.

Analizując udział ludności miast wojewódzkich w ogólnej liczbie ludności miejskiej województwa, można wyodrębnić trzy grupy. Województwa, w których miasta wojewódzkie zamieszkuje prawie połowa liczby ludności miejskiej (mazowieckie, łódzkie, małopolskie), te w których ta wielkość oscyluje wokół jednej trzeciej liczby ludności miejskiej (m.in. dolnośląskie) oraz te w których ten udział jest najmniejszy. Najmniejsza wartość (8,9%) występuje w województwie śląskim ze względu na występującą tu największą liczbę miast średnich i dużych i co za tym idzie, mały udział mieszkańców Katowic w ogólnej liczbie ludności miejskiej województwa.

Dolny Śląsk w statystyce miejskiej sytuuje się na bardzo dobrym miejscu. Praktycznie we wszystkich analizowanych wskaźnikach województwo lokuje się, co najmniej na pozycjach średnich. Podstawowe wskaźniki urbanizacji, jak na przykład: liczba miast, liczba ludności miejskiej, procent ludności miejskiej w ogólnej liczbie mieszkańców, powierzchnia województwa przypadająca na 1 miasto, stawiają województwo dolnośląskie na czele województw najbardziej zurbanizowanych w Polsce. Wyprzedza je tylko województwo śląskie.

Polska sieć osadnictwa miejskiego, nierozzerwalnie związana z tradycją europejską, bazuje na sieci miast tworzonej na przestrzeni niemal tysiąca lat. Proces urbanizacji naszej przestrzeni narodowej, zapoczątkowany w średniowieczu, w skali dostosowanej do wielkości i znaczenia Polski na arenie europejskiej, przebiegał bardzo podobnie do tego, co działo w najbardziej rozwiniętych krajach Europy.



Ryc. 12. Liczba miast w Polsce według wielkości (według danych Głównego Urzędu Statystycznego 2002)

Polska sieć miejska, ukształtowana w znacznym stopniu w średniowieczu, okresy przyspieszonego rozwoju przeżywała podobnie jak gdzie indziej, czyli w czasie ery industrialnej. Procesy te zapoczątkowane w XIX wieku były trochę późniejsze w naszej części Europy. W tym też czasie w sposób bardziej znaczący wzrastała liczba ludności polskich miast. Dodatkowym zawirowaniem w rozwoju miast były lata powojennej socjalistycznej, wtórnej industrializacji Polski, powodując kolejny skokowy przyrost liczby ludności miejskiej. Procesy te nie zmieniły jednak w istotny sposób wielkości przeważającej liczby miast polskich. Miasta milionowe są dla nas w dalszym ciągu zjawiskiem wyjątkowym, a miasta duże w Polsce to także ośrodki stu- i dwustutysięczne.

3. Wielkość miast

Zagadnienie klasyfikacji wielkości i charakteru miast ma w Polsce i na świecie długą historię. Wśród prac polskich badaczy w tej dziedzinie na szczególną uwagę zasługują dokonania Władysława Czarneckiego zawarte w wielotomowym opracowaniu pod tytułem *Planowanie miast i osiedli*⁸. W pierwszym tomie zatytułowanym *Wiadomości ogólne. Planowanie przestrzenne* autor analizuje funkcjonujące w połowie XX wieku kryteria klasyfikacji wielkości i charakteru miast w Polsce i innych krajach [29, s. 200–203]. Kryterium wysuwany na pierwszy plan jest w ówczesnych badaniach czas przejazdu mieszkańców miasta w tak zwanych codziennych czynnościach. Dzieliąc miasta według tego kryterium autor uważa, że podstawowym podziałem jest podział na „miasta mniejsze”, nie przekraczające 100 tysięcy mieszkańców i „miasta wielkie”. Czarnecki uważa, że miasta mogą rozwijać się do wielkości 250 tysięcy mieszkańców bez specjalnych trudności komunikacyjnych i organizacyjnych. Natomiast dalszy wzrost tych aglomeracji musi odbywać się przez rozbudowę tak zwanych miast-satelitów o wielkości nieprzekraczającej liczby 100 tysięcy mieszkańców, położonych w strefie podmiejskiej i połączonych z miastem macierzystym szybką komunikacją miejską.

Pogląd ten leżał u podłoża tak popularnej wówczas idei „nowych miast”⁹. W konsekwencji prezentowanych powyżej doświadczeń i poglądów Czarnecki, stosując kryterium liczby mieszkańców, podzielił miasta na trzy grupy: małe, średnie i duże [29, s. 200–203]. W każdej z powyższych grup występowały dwa dodatkowe przedziały liczby mieszkańców. I tak w grupie miast małych pierwszy przedział zawierał miasta bardzo małe o wielkości 5000–10 000 mieszkańców, drugi zaś miasta o wielkości 10 000–15 000 mieszkańców. Miasta średnie zawierały się w przedzia-

⁸ Pierwsze wydanie, składającej się z sześciu tomów książki, pod tytułem *Planowanie miast i osiedli...* [29] ukazało się w latach 1960–1964. Było to pierwsze tak obszerne kompendium wiedzy urbanistycznej w języku polskim. Z bogactwa materiałów tego wielotomowego i wielokrotnie aktualizowanego opracowania korzystali i korzystają do dzisiaj studenci wydziałów architektury i pokrewnych dziedzin, a także inne osoby interesujące się urbanistyką.

⁹ Zjawisko genezy „nowych miast” omówiono wcześniej w rozdziale pod tytułem *Współczesne kierunki badań obszarów zurbanizowanych*.

łach 15 000–50 000 i 50 000–100 000 mieszkańców. Miasta duże liczyły 100 000–250 000 mieszkańców, a miasta bardzo duże 250 000–500 000 mieszkańców. Poza tą klasyfikacją były tak zwane miasta wielkie, przekraczające 500 000 mieszkańców i bardzo małe o liczbie mieszkańców mniejszej niż 5000. Autor zauważa ponadto współzależność pomiędzy wielkością państwa a skalą używaną w klasyfikacji wielkości miast, podając jako przykład Chiny, gdzie skupiska do 50 tysięcy osób uważane są za osiedla wiejskie, a miasta małe to osadnictwo na poziomie 100–200 tysięcy mieszkańców.

Działający mniej więcej w tym samym czasie Bolesław Malisz w swoim dziele zatytułowanym *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych* twierdzi, że jakkolwiek pojęcia miasta i wsi nie zostały dotąd jednoznacznie i zadowalająco zdefiniowane w geografii, to każdy kogo o to zapytać, wie co to jest miasto, a co wieś [96, s. 21–23]. Autor twierdzi ponadto, pomimo że różnice poglądów na samą definicję miasta czy wsi są tak duże, problem typologii form osadniczych w dalszym ciągu czeka na uporządkowanie. Klasyfikacja miast jest prowadzona przede wszystkim ze względu na liczbę mieszkańców, a nie jak uważa autor w aspekcie wielu innych jednocześnie analizowanych kryteriów. Charakterystyczne jest coraz bardziej potwierdzające się w dzisiejszej rzeczywistości twierdzenie Malisza, że we współczesnych procesach urbanizacyjnych coraz bardziej zacierają się granice między miastem a wsią. Zdaniem autora we współczesnym świecie znacznie trudniej odróżnić wieś od małego miasta niż duże miasto od małego. Wychodząc naprzeciw tym tendencjom, autor nie operuje pojęciem miasta czy wsi, lecz pojęciem układu osadniczego. Teoria ta sprawdza się w przypadku dużych struktur osadniczych, takich jak aglomeracja czy obszar metropolitalny. Konsekwencją takiego podejścia jest przyjęcie stopnia skoncentrowania miejsc pracy jako podstawowej wartości w klasyfikacji układów osadniczych.

Sprawa podziału miast na kategorie według kryterium liczby ludności w dalszym ciągu rodzi kontrowersje, ze względu na niezaprzeczną wielość czynników wpływających na kształt i charakter miasta. W drugiej połowie XX wieku tematem tym zajmowali się także liczni inni polscy naukowcy, między innymi tacy jak: Stanisław Broniewski¹⁰, Adam Kotarbiński¹¹, Leszek Kosiński¹², Jerzy Regul-

¹⁰ Omawia procesy urbanizacji i jej skutki, a także próbuje ustalić definicję miasta i mierniki jego wielkości. Podsumowaniem może być następujące stwierdzenie autora: "Każde miasto posiada optimum wielkości jemu tylko właściwe... Zajwisko to nie ma charakteru statycznego. Optimum wielkości miasta podlega stałemu przekształcaniu się w miarę upływu czasu" [20].

¹¹ Autor sformułował i zaproponował zasady typologicznej systematyki miast, bazując na studiach i pracach badawczych własnych, a także ustosunkowując się do innych jednocześnie prowadzonych badań. Cechy przyjęte za wykładnik „wielkości” miasta to: liczba mieszkańców, funkcja miasta i przynależność miasta do struktur osadniczych. Zastosował podział na: miasta bardzo małe – do 5500 osób, małe do 21 000 osób, średnie do 85 000 osób, duże do 270 000 osób, wielkie do 700 000 osób oraz bardzo wielkie [82].

¹² Autor jest specjalistą w zakresie geografii ludności. Zajmuje się teoretycznymi aspektami osadnictwa. Wobec problemu określenia dolnej granicy oddzielającej miasto od wsi prezentuje stanowisko, że granica ta istnieje bardziej w statystyce niż w rzeczywistości [81].

ski¹³, Waław Ostrowski¹⁴. Problemem zajmowali się także badacze zjawiska małych miast, tacy jak: Hanna i Kazimierz Wejchertowie, Sławomir Gzell czy Eugeniusz Bagiński. Wszystkie te badania, prowadząc spór o to, które z kryteriów, ilościowe czy jakościowe, powinno być w przewadze, przyjmują do analizy liczbę mieszkańców miasta.

Główny Urząd Statystyczny przez pojęcie „miasta” rozumie obszar położony w granicach administracyjnych tych jednostek, a przez „wieś” – pozostałe terytorium kraju. W dokumentach oficjalnych stosuje się czasami kategorię „miast małych” rozumianych jako ośrodki, które nie przekraczają 10 000 mieszkańców. W komentarzach do danych tabelarycznych sporadycznie używa się określenia „miasta średnie”, uważając, że są nimi ośrodki o liczbie co najmniej 50 000 mieszkańców. Tak więc przedział 10 000–50 000 mieszkańców może być traktowany jako dalszy ciąg kategorii „miast małych”.

Poczynając od lat dziewięćdziesiątych XX wieku w oficjalnej polskiej statystyce znika podział grupy 10–50 na 10–20 i 20–50 tysięcy mieszkańców. Jest to wynikiem przystosowywania się polskiej statystyki do tendencji występujących w statystyce światowej. Wydaje się, że w polskich warunkach zlikwidowanie przedziału liczby ludności w wysokości 20 tysięcy mieszkańców jest przedwcześnie. W obecnych warunkach w Polsce miasta do 20 tysięcy mieszkańców wykazują wszystkie cechy uważane za atrybuty małomiejskości¹⁵. Ograniczając grupę małych miast do liczby 10 tysięcy mieszkańców, wyłączamy z niej miasta, które w żaden sposób nie są jeszcze miastami średnimi. Natomiast poszerzając grupę małych miast do wielkości 50 tysięcy mieszkańców, włączamy w nią miasta bądź o znacznym potencjale przemysłowym, bądź też pełniące rolę ośrodka regionalnego, co na pewno nie pozwala zakwalifikować ich do grupy miast małych. Obecnie w statystyce miejskiej stosuje się podziały wielkości miast oparte na następujących wielkościach: 5, 10, 20, 50, 100 i 200 tysięcy mieszkańców [151].

W zachodnio-europejskich opracowaniach badawczych zajmujących się miastami poglądy w tej sprawie są znacznie zróżnicowane. Inaczej rzecz traktują Francuzi, inaczej Anglicy, a jeszcze inaczej Norwegowie czy Szwedzi. W większości badacze zajmujący się przechodzeniem struktur wiejskich w miejskie szukają odpowiedzi na pytanie, „co to jest miasto małe” i najczęściej jako punkt odniesienia wybierają liczbę mieszkańców. Wszyscy są zgodni co do tego, że jest to kryterium nieprecyzyjne, a nawet zwodnicze, i należy szukać kryteriów uzupełniających. Najczęściej

¹³ Liczba ludności miasta jest dla niego jednym z wielu elementów podlegających analizie. Jednak w rozdziale pod tytułem *Warunki rozwoju miast polskich* stosuje progi liczby ludności tworząc następujące klasy wielkości miast: 5000, 10 000, 20 000, 50 000, 100 000 i 200 000 mieszkańców. Jednocześnie używa określenia „miasta mniejsze” dla organizmów miejskich poniżej 10 000 osób. „Miasta średnie” zaś zawierają się w przedziale 10 000–100 000 osób [151].

¹⁴ Dystansuje się od podziału miast na kategorie w zależności od liczby ludności. Uważa, że liczba ludności nie jest miernikiem roli danego miasta w sieci osadniczej [137].

¹⁵ Sławomir Gzell w swojej pracy zatytułowanej *Fenomen małomiejskości 1996* wymienia cechy przestrzeni małych miast niezależne od kryzysu środowiska.

takimi kryteriami są: ważne funkcje miasta, potencjał gospodarczo-przemysłowy, charakter istniejącej infrastruktury technicznej i społecznej, a nawet poziom wartości wypracowywanego dochodu narodowego w przeliczeniu na jednego mieszkańca.

Badania francuskie z lat 70. w podobny sposób widzą zjawisko miasta małego. Autorzy opracowania *Les villes Françaises* [17] widzą rolę małych miast w sieci osadniczej Francji jako zjawisko wielkiej wagi i nie do przecenienia. Uważają, że „małe miasto” należy określić jako skupisko osadnicze, w którym mieszka pomiędzy 5 a 20 tysięcy mieszkańców. W 1975 roku takich miast było we Francji 562 i mieszkało w nich około 5 milionów Francuzów, co było jedną dziesiątą populacji kraju i stanowiło 13,1% ludności miejskiej Francji. Według autorów małe miasta reprezentują pierwszą kategorię struktur miejskich w hierarchii miast i pełnią rolę podstawową w kształtowaniu fenomenu mobilności geograficznej mieszkańców wsi, a także urbanizacji regionów wiejskich.

Zdaniem badaczy francuskich definicja miasta małego, oprócz delimitacji demograficznej (siła liczby mieszkańców), musi spełniać kilka innych kryteriów geograficznych, a mianowicie, że taka jednostka osadnicza: musi mieć funkcje lokalnego centrum obsługi – wpływającego na najbliższe struktury wiejskie; mieć cechy morfologiczne struktury przestrzennej miasta, silnie akcentowane głównie przez charakter zabudowy mieszkaniowej; koncentrować funkcje handlu i usług oraz wytworzyć kategorię społeczną „mieszczuchów”. Małe miasta Francji mające te cechy występują najliczniej w strefach wolnych od oddziaływania dużych metropolii. Tylko 10% spośród nich znajduje się w strefie dostępności komunikacyjnej do metropolii poniżej 30 minut. Dwie trzecie liczby małych miast znajduje się w odległości 30–60 minut dostępności komunikacyjnej do metropolii, a jedna czwarta w odległości do 2 godzin. Kreowaniu małych miast sprzyja więc izolacja od dużych metropolii i siła wyrazu indywidualności regionalnej, dlatego też większość z nich znajduje się w trudno dostępnych obszarach górzystych Alp Francuskich, Jury, Masywu Centralnego i Bretanii.

Sytuacja w statystyce światowej nie jest wcale bardziej uporządkowana. W 1968 roku Organizacja Narodów Zjednoczonych wydała *Demographic Handbook for Africa*, w którym umieszczono klasyfikację obszarów zurbanizowanych. Według tego opracowania wielkie miasto (*big city*) powinno mieć co najmniej 500 000 mieszkańców, miasto (*city*) więcej niż 100 000 mieszkańców, obszar miejski (*urban locality*) co najmniej 20 000 mieszkańców i wreszcie obszar wiejski (*rural locality*) jest skupiskiem ludności poniżej 20 000 osób. Klasyfikacja ta nie przystawała nawet do realiów swoich czasów, ponieważ – jak twierdził autor książki *The urban world* [138] profesor socjologii na Uniwersytecie Virginia J. John Palen, w wielu krajach Afryki występuje znaczna liczba miejskich centrów administracyjnych (miast) o populacji mniejszej niż 2000 mieszkańców.

Palen [138, s. 3], analizując przebieg procesu urbanizacji świata wskazuje na gwałtowne przyspieszenie tego procesu w ostatnich stuleciach. Około roku 1800

ludność świata była w 97% wiejska. Sto lat później na wsi mieszkało już tylko 86% mieszkańców Ziemi. W 1997 roku wieś zamieszkuje już tylko 44% ludności Świata. W miastach USA w 1920 roku mieszkało 50% ludności, a w 1980 roku już dwie trzecie ludności kraju. W 1980 roku aglomeracja Nowego Jorku liczyła 16 milionów mieszkańców, a w 1996 roku było ich już 18 milionów. Eksplozja urbanizacji, jaka narasta od tego czasu, jest zjawiskiem niezaprzeczalnym. Podejmuje on także temat definicji obszaru zurbanizowanego. Osadnictwo miejskie, jak stwierdza, może być definiowane według kryteriów kulturowych, administracyjnych, ekonomicznych i demograficznych. W USA obszar zurbanizowany definiowano na podstawie kryteriów ludnościowych i jednocześnie stosowano kryteria geograficzne i polityczne. Ze względów praktycznych od 1980 roku przyjmuje się za obszary miejskie miejsca zamieszkania co najmniej 2500 osób. W Kanadzie obszarem zurbanizowanym jest miejscowość o liczbie mieszkańców większej niż 1000 osób [64, s. 59–60].

Autorzy *Zarysu geografii miast* [14] przekonują nas, że kryterium liczbowe jest nieporozumieniem, niemniej jednak dla wyrażenia rangi miasta na mapie przyjmują pewne wielkości, określając je wartościami liczbowymi. Najczęściej – aby w grubym przybliżeniu wyrazić rangę miasta – ustala się tylko rząd wielkości. Stosuje się odmienne znaki, np. dla miast z ludnością poniżej 10000, 10000–100000, 100000–500000 i powyżej 500000.

Sieć miast europejskich jest najbardziej gęsta na świecie. Dzieje się tak z powodu największego udziału miast o wielkości poniżej 500 tysięcy mieszkańców w strukturze osadniczej naszego kontynentu. W roku 2000 na 804 miasta o populacji powyżej 500 tysięcy osób tylko 127 było w Europie [205, s. 172 i 177]. Natomiast udział ludności miejskiej zamieszkującej miasta Europy powyżej 500 tysięcy mieszkańców wynosił tylko 35,5%, przy wartości 47,5% dla całej Ziemi. Tak duży udział miast stosunkowo niewielkich w skali świata determinuje nasze europejskie spojrzenie na problem małych miast.

Zmniejszanie liczby zatrudnionych w rolnictwie powoduje ucieczkę ludności ze wsi do miast. Zjawisko to polegające na wyludnianiu się większości wsi i gwałtownym rozwoju niektórych z nich znane jest na całym świecie. Unia Europejska praktycznie pozbyła się wsi na rzecz miasteczek. Farmerzy mieszkają na swoich wydzielonych farmach zwykle poza ośrodkami miejskimi. To samo zjawisko występuje w Niemczech i Austrii. Wsie zamieniają się w osady letniskowe, wczasowe, małe ośrodki usługowe lub wyludniają się i przestają istnieć.

Miasto i wieś, od czasu powstania tego podziału, dopełniały się swoimi swoistymi formami osadniczymi. Na początku istnienia miast nieliczni ich mieszkańcy zwiększali systematycznie swój stan posiadania. Pierwsze miasta starożytności można było policzyć niemal na palcach, a ich liczba mieszkańców nie przekraczała w większości wypadków kilku tysięcy. Średniowieczne miasta zaczęły powstawać na najważniejszych szlakach handlowych, tworząc dosyć czytelną sieć.

Specyfika układu osadniczego Polski polega na istnieniu ogromnej liczby miast o zaludnieniu nieprzekraczającym 20 tysięcy mieszkańców. Jest ich w skali kraju

74%. Miasta te w ogromnej większości wykazują stagnację demograficzną¹⁶, a jednocześnie wykazują cechy małomiejskości wymienione w opracowaniu Sławomira Gzela zajmującym się problematyką małych miast [57]. Liczba 20 tysięcy mieszkańców, jako graniczna wielkość kwalifikowania do grupy małych miast, jest stosowana w pracach badawczych zajmującego się tą problematyką Eugeniusza Bagińskiego. Polskie opracowania statystyczne, a także inne, wcześniej wymienione badania europejskie, między innymi francuskie, potwierdzają dodatkowo zasadność przyjęcia za kryterium kwalifikującego do grupy miast małych liczby 20 tysięcy mieszkańców. Tak więc zastosowane w pracy kryterium wielkości prognozy liczbowego dla małych miast przyjęto, na podstawie zaprezentowanych w tym rozdziale doświadczeń polskich oraz europejskich, na poziomie 20 tysięcy mieszkańców. Zastosowane kryterium liczby mieszkańców umożliwia w dalszej części pracy bardzo czytelne wydzielenie z analizowanego zbioru miast Dolnego Śląska grupy małych miast.

4. Powojenna urbanistyka w Polsce

W powojennej Polsce już 2 kwietnia 1946 roku wydano pierwszy akt prawny o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju¹⁷. Dekret niewielkiej objętości, bo liczący ledwie pięć stron, regulował jedną z podstawowych dziedzin życia: gospodarkę przestrzenną. Dekretem tym wprowadzono podział opracowań planistycznych na plany miejscowe, regionalne i plan krajowy. Model ten funkcjonuje do dzisiaj. W ostatnim artykule dekret unieważniał przepisy w sprawach kształtowania przestrzeni urbanistycznej regulowane rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z 1928 roku o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli¹⁸. I tak przedwojenne plany zabudowania, bardzo precyzyjnie regulujące zasady kształtowania przestrzeni urbanistycznej, zostały wyparte przez powojenne plany krajowe, regionalne i miejscowe. Na pierwszy rzut oka nastąpił postęp. Jednak porównując konkretne zapisy obu przepisów od razu rzuca się w oczy kompletny

¹⁶ W 2000 roku, na ogólną liczbę 880 miast Polski, aż 651 z nich nie przekraczało liczby 20 tysięcy mieszkańców. Problemy demograficzne małych miast Polski zostały szeroko i wyczerpująco omówione w pracy Eugeniusza Bagińskiego zatytułowanej *Małe miasta w strukturze osiedleńczej Polski* [8].

¹⁷ Dekret z dnia 2 kwietnia 1946 r. o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju (Dziennik Ustaw RP Nr 1 z 1946 r., poz. 1) stanowił, że wszystkie poczynania publiczne i prywatne w zakresie użycia terenu i rozmieszczenia ludności powinny być dostosowane do postanowień planów zagospodarowania przestrzennego.

¹⁸ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 roku o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli (tekst jednolity w Dziennik Ustaw R.P. Nr 77 z 1939 roku, poz. 514) w części I pod tytułem *Tworzenie i zabudowanie osiedli*, w tytule I – *Plany zabudowania*, w artykułach od 7 do 51, regulowało zasady projektowania przestrzeni urbanistycznych. Dalsze tytuły rozporządzenia obejmowały zagadnienia: podziału (parcelacji) terenów, scalania działek budowlanych, przekształcania działek zabudowanych wadliwie, wywłaszczania nieruchomości. Część II rozporządzenia regulowała przepisy policyjno-budowlane.

brak w nowych przepisach generalnych zasad, którym powinna być podporządkowana polityka przestrzennego zagospodarowania miast. Teraz można było w przestrzeni miejskiej zrealizować wszystko, co tylko projektant planu, a w rzeczywistości władze partyjne, sobie zamarzy. Zniknęły zupełnie zasady parcelacji i scalania działek budowlanych, z licznymi ograniczeniami dotyczącymi obowiązku dbania o przestrzenie publiczne, rozdziały regulujące przekształcenie działek wadliwie zabudowanych oraz przepisy dla gmin miejskich i uzdrowisk, uznanych za mające charakter użyteczności publicznej. W zamian w roku 1948 pojawiła się jeszcze bardziej oszczędna trzystronicowa ustawa o podziale nieruchomości na obszarach miast i niektórych osiedli¹⁹.

Jak niedoskonałe były to przepisy prawa świadczy to, że w 1958 roku wydano kolejną czterostronicową ustawę uzupełniającą o terenach dla budownictwa domów jednorodzinnych w miastach i osiedlach²⁰. Zamęt legislacyjny był tak wielki, że w 1961 roku pod tą samą datą 31 stycznia wydano dwie ustawy regulujące problematykę planowania przestrzennego. Pierwszą ogólną, zatytułowaną ustawa o planowaniu przestrzennym²¹, zastępującą ustawę z 1946 roku oraz drugą o terenach budowlanych na obszarach wsi²². Od tego momentu problematykę zagospodarowania przestrzennego regulowały trzy ustawy, zredagowane dla trzech różnych resortów gospodarki państwa socjalistycznego: pierwsza i podstawowa o planowaniu przestrzennym – dla resortu administracji, druga o terenach dla budownictwa domów jednorodzinnych w miastach i osiedlach – dla resortu budownictwa i trzecia o terenach budowlanych na obszarach wsi – dla resortu rolnictwa. Efekty były łatwe do przewidzenia i lata sześćdziesiąte rzeczywiście zapoczątkowały czasy chaosu przestrzennego w urbanistyce i kształtowaniu przestrzeni miast.

Sytuacja ta trwa do dzisiaj. Pomimo pojawiania się kolejnych coraz bardziej racjonalnych ustaw problem dychotomii w gospodarowaniu przestrzenią pozostał do dzisiaj. Nadal obowiązuje zapisany w ustawie o gospodarce nieruchomościami rozdział pod tytułem podziały nieruchomości, który zezwala na podziały nieruchomości pod inwestycje budowlane poza planami zagospodarowania przestrzennego. Na początku lat dziewięćdziesiątych środowiska urbanistyczne szczególnie uwagę zwracały na konieczność uporządkowania całego systemu ustawodawczego dotyczącego gospodarowania przestrzenią.

¹⁹ Ustawa z dnia 25 czerwca 1948 roku o podziale nieruchomości na obszarach miast i niektórych osiedli (Dziennik Ustaw Nr 35 z 1948 roku, poz. 240) pozwalała na powstanie nowych osiedli mieszkaniowych na tak zwanych obszarach rozwojowych miast.

²⁰ Ustawa z dnia 22 maja 1958 r. o terenach dla budownictwa domów jednorodzinnych w miastach i osiedlach (Dziennik Ustaw Nr 31 z 1958 roku, poz. 138).

²¹ Ustawa z dnia 31 stycznia 1961 roku o planowaniu przestrzennym (tekst jednolity w Dzienniku Ustaw Nr 11 z 1975 roku, poz. 67).

²² Ustawa z dnia 31 stycznia 1961 roku o terenach budowlanych na obszarach wsi (tekst jednolity w Dzienniku Ustaw Nr 27 z 1969 roku, poz. 216).

Procedury planistyczne w dekadach powojennych bardzo rzadko miały decydujący wpływ na gospodarkę przestrzenną miast i kształt ich struktur przestrzennych. O gospodarce przestrzennej miast najczęściej decydowały mody, trendy czy też naciski polityczne, czego przykładem jest decyzja władz państwa z przełomu lat 60. i 70. o zakupie technologii prefabrykacji budynków mieszkaniowych i związane z tym skutki przestrzenne.

Pierwsza w III Rzeczypospolitej ustawa z 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym wprowadziła w życie część oczekiwań środowisk urbanistycznych. Ustawa ta chroniła prawo własności, wprowadziła negocjacje w procesach urbanistycznych i upodmiotowiła obywateli. Dążąc do wolności zatracono jednakże sens ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju. Wolność bez barier i standardów urbanistycznych jest procesem dewastującym przestrzeń urbanistyczną i od początku wejścia jej w życie głośno mówiło się o konieczności zmiany jej uregulowań. Obowiązująca od 2003 roku nowa ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie wprowadziła w tych kwestiach żadnej zasadniczej zmiany, oprócz oddania jeszcze większej władzy nieświadomym dokonywanej destrukcji samorządom lokalnym. Ponadto w wielu środowiskach istniejące instrumenty prawne w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzeni są lekceważone i nie wykorzystywane jako narzędzia prowadzenia polityki przestrzennej. Luki formalno-prawne w tej dziedzinie sięgają głębiej niż nam się wydaje. Brakuje mechanizmów wymuszających remonty istniejącej śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowo-usługowej, mechanizmów rozwoju budownictwa mieszkaniowego realnie kontrolowanego przez władze komunalne, mechanizmów koncentrujących zabudowę w celu optymalnego wykorzystania infrastruktury technicznej i komunikacji oraz mechanizmów kształtujących jak największą samodzielność form osadniczych (miejsca zamieszkania, wypoczynku, pracy i usług).

Omówienie kolejnych regulacji prawnych, normujących zasady prowadzenia polityki przestrzennej w Polsce na przestrzeni ostatnich prawie sześćdziesięciu lat, rysuje obowiązujące po 1945 roku w powojennej Polsce podstawy prawne jako bardzo zmienne (niestabilne) oraz nieskuteczne. Niestety sytuacja ta pomimo zmian ustrojowych nie zmieniła się do dzisiaj. Nie powinno to dziwić, ponieważ polska praktyka planistyczna, uparcie idąc śladem idei *general plans* lub *master plans* [138, s. 318], które urodziły się i zaczęły być realizowane przez wiodące amerykańskie biura urbanistyczne (*city-planning agencies*) w latach dwudziestych XX wieku, ponosi takie same porażki w tej dziedzinie, jakie wcześniej ponosili urbaniści amerykańscy. Zamiarem *master planu* miała być koordynacja i regulacja wszystkich faz rozwoju miasta. Jednak w praktyce rozpoczęcie prac nad planem najczęściej było końcem jego samego, ponieważ planista rzadko kiedy miał realną władzę w zakresie kształtowania procesów urbanistycznego rozwoju miasta. *Master plan* nawet jeżeli był formalnie akceptowany przez władze miasta, nie był respektowany w praktyce realizacyjnej i bardzo często zastępowany był przez tworzone na potrzeby chwili specjalne strefy lub przepisy prawa miejscowego wyłączające go z gry urbanistycznej.

Powojenna praktyka realizacyjna w kształtowaniu urbanistyki miast polskich tymczasem potwierdza nieusuwalność tej wady. Funkcjonujące uregulowania prawne w zakresie kształtowania przestrzeni zurbanizowanych w dalszym ciągu nie są skuteczne, a realna władza urbanistyczna leży najczęściej w rękach lokalnych polityków, którzy nie rozumieją konsekwencji swoich nierozważnych działań i podejmują przypadkowe decyzje na potrzeby danej chwili, czy też obecnie rządzącej opcji politycznej, co staje się powodem powstania zjawiska nazywanego „syndromem ucznia czarnoksiężnika”.

Współczesny plan zagospodarowania przestrzennego ma za zadanie nie tylko tworzyć warunki do realizacji ładu przestrzennego, ale także, a może przede wszystkim, uwzględniać walory ekonomiczne przestrzeni oraz tworzyć właściwe warunki do prowadzenia gospodarki przestrzennej. Stanowi to wyzwanie dla grupy urbanistów tworzących miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Na pytanie, czy i w jakiej skali zjawisko powiązania ustaleń planu miejscowego z aspektem ekonomicznym w postaci obrazu zmian struktury przestrzennej miasta występuje w praktyce, można odpowiedzieć jedynie po przeprowadzeniu odpowiednich badań empirycznych. Powstające współcześnie zespoły zabudowy w oczywisty sposób dalekie są od ładu przestrzennego czy zrównoważonego rozwoju. Obowiązujące kolejne ustawy regulujące zagadnienia gospodarki przestrzennej w dalszym ciągu nie są aktami prawnymi dyscyplinującymi zasady zagospodarowania przestrzennego miast i wsi.

5. Zagrożenia procesu współczesnych przemian przestrzennych

5.1. Dziedzictwo XX wieku

Zapoczątkowane w XX wieku gwałtowne tempo wzrostu liczby ludności na Ziemi nie rokuje dobrze idei miasta w ludzkiej skali. Gwałtowny wzrost liczby aglomeracji miejskich przekraczających 10 milionów mieszkańców skłania do tezy, że bardziej prawdopodobna jest dzisiaj realizacja wymyślonego przez Doxiadisa „ekumenopolis” [35], jako totalnej ogólnoswiatowej struktury mieszkaniowej na Ziemi zamieszkałej przez kilkadziesiąt miliardów ludzi, niż miast-ogrodów Ebenezera Howarda.

Idea Howarda była kontrpropozycją na szybkie rozwijanie się, powstających na przełomie XIX i XX wieku miast-molochów. Minęło przeszło sto lat od wydania przez niego *Garden Cities of Tomorrow*. W okresie tym powstało wiele realizacji wzorowanych na jego idei. Przeciwnicy tego pomysłu ciągle podnoszą sprawę „rozluźniania” miejskiej tkanki, odbierającej znaczenie ulicy w mieście jako wadę dyskredytującą całą ideę miast-ogrodów w naszej rzeczywistości. Zwolennicy idei miasta-ogrodu próbują realizować ideę mistrza w formie dzielnic-ogrodów czy osiedli-ogrodów.

Howard stworzył model miasta ogrodu w 1898 roku. Była to koncepcja umożliwiająca dalszy kontrolowany rozwój miast w układzie koncentrycznym, a zarazem pomysł polegający na zapewnieniu ich mieszkańcom warunków mieszkaniowych o dobrych cechach miejskich, z równoczesnym zachowaniem walorów charakterystycznych dla terenów wiejskich. Koncepcja Howarda polegała na rozluźnieniu struktury żywiolowo narastających struktur przestrzennych miast poprzez budowę miast satelitarnych, tak zwanych miast-ogrodów, zlokalizowanych wokół miasta centralnego i połączonych z nim szybką komunikacją miejską.

Pierwsze miasta satelitarne zrealizowane w strefie podmiejskiej Londynu, jak Letchworth i Welwyn Garden-City, odbiegały od teoretycznego pierwowzoru. Również przeniesiona na kontynent europejski, w tym także do Polski, koncepcja miast-ogrodów nigdy nie spełniała wszystkich założeń idei Howarda. Najczęściej realizację idei miasta satelitarnego ograniczano do budowy podmiejskich osiedli o typowej funkcji jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, z niedoinwestowaną infrastrukturą miejską i komunikacyjną. Należy jednak kategorycznie stwierdzić, iż jest to do dziś jeden z nielicznych modeli przeciwstawiających się ciągłemu i niekontrolowanemu, koncentrycznemu narastaniu miast.

Bliski ideom Howarda, choć powołujący się na kontynuację idei Franka Loyda Wrighta, był austriacki artysta Friedensreich Hundertwaser [149]. Swoją „romans” z architekturą i urbanistyką zaczął od kontestacji jednobarwnych, szarych, modernistycznych elewacji, realizowanych w latach siedemdziesiątych XX wieku budynków oraz stworzenia koncepcji wiązania drzew i krzewów z elewacjami budynków. Następnie Hundertwaser zaczął propagować ideę „leczenia architektury” polegającą na zmianie wizerunku istniejących budynków przez pokrywanie elewacji kolorowymi malowidłami, doklejanie wzbogacających elewację elementów plastycznych oraz wprowadzanie drzew, krzewów i trawników. Kolejnym krokiem w jego działaniach było tworzenie, w pewien sposób ekologicznych, koncepcji urbanistycznych. Polegało to głównie na projektowaniu budynków wtopionych, w dosłowny sposób, w krajobraz osiedli mieszkaniowych i zespołów usługowych, z dachami w formie trawników połączonych w jedną płaszczyznę z otaczającymi zabudowę łąkami. Niewiele z tych awangardowych pomysłów urbanistycznych zostało zrealizowanych.

Tymczasem w naszym świecie lawinowo rośnie liczba molochów urbanistycznych przekraczających 10 milionów mieszkańców. Być może współczesna struktura urbanistyczna tych miast gigantów mogłaby składać się z ogniw realizowanych na wzór miast-ogrodów. Na razie jednak nikt nie podjął tego tematu w skali wielkich miast. Trudno dzisiaj wyobrazić sobie 26 milionową aglomerację Tokio jako zespół miast-ogrodów. To samo dotyczy także pozostałych największych aglomeracji świata²³. Sześć z tych aglomeracji znajduje się w Azji, w najbardziej niebezpiecznych

²³ Do pierwszej dziesiątki największych miast świata w 2000 roku należały: Meksyk – 18 mln, Sao Paulo – 18 mln, Nowy Jork – 17 mln, Bombaj – 16 mln, Los Angeles – 13 mln, Kalkuta – 13 mln, Szanghaj – 13 mln, Dakha – 12,5 mln i Delhi – 12,5 mln mieszkańców (dane według [205]).

rejonach świata i trudno sobie wyobrazić, że dzisiaj można by realizować w tym obszarze na dużą skalę miasta-ogrody. Najważniejszym problemem jest tam głód i błyskawicznie rosnące tempo wzrostu liczby ludności. Podobnie rzecz ma się w Afryce i Ameryce Południowej.

Polem do eksperymentów w tej dziedzinie pozostaje więc tylko Europa i Ameryka Północna. Być może jest to najlepszy czas na tego typu przekształcenia, ponieważ kontynenty te stać na takie przemiany, a poza tym liczba ludności nie rośnie tu tak gwałtownie jak gdzie indziej. Demografowie ONZ nie przewidują powstania w najbliższych 30 latach miast 10-milionowych w Europie. Siatka miast kontynentu europejskiego jest bogata w miasta małe i średnie. Fakt ten może być szansą na udane zmiany struktur miejskich tego obszaru, zmierzające do uczynienia ich przyjaznymi dla mieszkańców.

Bez wątplenia wiadomo już, że ogromne anonimowe struktury urbanistyczne są źródłem patologii miejskich. Szukanie współczesnej idei kształtowania struktury urbanistycznej miasta przyjaznego jego mieszkańcom musi zacząć się od określenia pakietu podstawowych działań spajających podstawowe, lokalne grupy sąsiedzkie. Pomocne byłoby tu ustalenie zestawu aktywności społecznych mieszkańców miasta, prowadzących do poczucia wspólnoty celów i interesów, jakie występują w małych miastach. Personalizacja problemów przestrzennych i wyraźne określenie granic prywatności przestrzennej mogą być podstawą do uściślenia założeń wyjściowych współczesnej idei miasta przyjaznego mieszkańcom.

Dolny Śląsk jest w tej sytuacji w uprzywilejowanej roli chociażby z tego powodu, że ma od dawna ukształtowaną i bogatą sieć osadniczą z dużą liczbą małych miast. Mimo że w okresie ostatnich sześćdziesięciu lat dolnośląska sieć osadnictwa miejskiego została w znacznym stopniu rozregulowana, to w dalszym ciągu stanowi stabilny fundament pod przyjazną mieszkańcom urbanizację XXI wieku.

5.2. Karta Ateńska i socjalistyczny modernizm

Zredagowana w 1933 roku Karta Ateńska, rewolucjonizująca zasady kształtowania miast, sformułowała założenia teoretyczne modernizmu jako kierunku w architekturze i urbanistyce. Modernizm spowodował zmianę sposobu kształtowania urbanistyki i architektury miast. Działania urbanistyczne, realizowane zgodnie z jego zasadami, przyniosły tworzonym strukturom przestrzennym tyle samo dobrego, co złego. Nowe osiedla mieszkaniowe, będące częścią struktury przestrzennej miasta, bez skutku próbowały się zasymilować z istniejącą zabudową miejską. Jedną z najpoważniejszych wad modernizmu w urbanistyce było strefowanie funkcji.

Zasada ta obowiązywała także w projektowaniu powojennych nowych, prefabrykowanych osiedli mieszkaniowych w miastach Dolnego Śląska. Dla każdego projektowanego zespołu mieszkaniowego obliczano na podstawie przyjętych wskaźników urbanistycznych niezbędną liczbę usług w zakresie handlu, gastronomii, rzemiosła, oświaty, zdrowia, kultury, administracji, sportu. W większości wypad-

ków realizacja osiedlowych usług kończyła się na programowaniu. Po zbudowaniu mieszkań, zwykle przez długie lata, nie realizowano programu usługowego osiedla. Powstające w ten sposób kalekie struktury przestrzenne dezorganizowały prawidłowe funkcjonowanie miasta. Miejsca pracy, przedszkola, szkoły, służba zdrowia, administracja, a nawet tereny rekreacyjne i sportowe mieszkańców tych osiedli były zlokalizowane daleko od ich nowego miejsca zamieszkania. Zakłócenia tego typu w małych miastach, w których realizowany przez centrum miasta promień obsługi mieszkańców nie przekraczał jednego kilometra, nie były zbyt uciążliwe. W miastach większych, w których odległości od centrum miasta były większe i niezbędne stawało się wprowadzenie komunikacji publicznej, sytuacja ta powodowała niepotrzebne obciążenia wewnętrznego układu komunikacyjnego i zamęt w normalnym funkcjonowaniu miasta. Miasta, asymilując te „ideologiczne” twory, wprowadzały na tereny nowych osiedli spontanicznie rozwijający się system tak zwanej tymczasowej usługowej zabudowy pawilonowej. Były to mniejsze i większe budki zapewniające mieszkańcom podstawowe usługi. Sytuację dodatkowo komplikowała sytuacja demograficzna lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku. Duży przyrost naturalny ludności i wynikające z ideologicznego uprzemysłowienia Polski migracje ludności z terenu wsi do miast „napędzwały” koniunkturę w dziedzinie tworzenia nowych osiedli wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Z całą pewnością można stwierdzić, że to lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte XX wieku spowodowały najwięcej szkód w strukturze przestrzennej miast Dolnego Śląska. Zdecydowana większość miast naszego regionu ma na swoim obszarze, powstałe w tym czasie kalekie struktury urbanistyczne, które do dzisiaj zamieszkiwane są przez znaczną liczbę mieszkańców.

Tylko miasta najmniejsze, ze względu na swój niewielki potencjał ludnościowy, uniknęły inwazji betonowych prefabrykowanych osiedli mieszkaniowych i zachowały swoją historycznie nawarstwioną i uporządkowaną strukturę urbanistyczną. Choć i w części tych najmniejszych ośrodków miejskich zdołano zrealizować „ambitne” inwestycje w postaci pojedynczych, prefabrykowanych bloków mieszkaniowych, czy też pseudomodernistycznych wiejskich domów towarowych, czego przykład możemy zaobserwować choćby w dwutysięcznym maleńkim Wiązowie.

Skalę powstałych w tym okresie szkód może zobrazować wielkość wybudowanych w tym czasie izb mieszkaniowych. Ponieważ w tym okresie praktycznie nie realizowano innego budownictwa mieszkaniowego niż wielorodzinne, można przyjąć, że liczba zrealizowanych izb obrazuje stan zjawiska. Budownictwo domów jednorodzinnych było zjawiskiem marginalnym, a jeżeli powstawały nowe, większe zespoły jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, to zwykle w zwartej zabudowie szeregowej. W 1960 roku na obszarze Dolnego Śląska istniało tylko około 940 tysięcy izb mieszkalnych, w spisie powszechnym zaś w 2000 roku odnotowano na tym obszarze około 2340 tysięcy izb mieszkalnych. Jak wynika z danych statystycznych, w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku reali-

zacja nowych inwestycji mieszkaniowych była katastrofalnie mała, tak więc większość tak zwanych izb mieszkaniowych zrealizowano w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. Potwierdzają to dane z przeprowadzonej na potrzeby niniejszej pracy inwentaryzacji urbanistycznej wybranych miast Dolnego Śląska²⁴. Naprawienie powstałych po 1945 roku szkód w strukturze przestrzennej miast Dolnego Śląska, spowodowanych modernistycznymi realizacjami, bazującymi w dużym stopniu na teoretycznych założeniach Karty Ateńskiej, będzie jednym z podstawowych zadań władz miejskich Dolnego Śląska na najbliższe dziesięciolecie.

5.3. Polaryzacja struktur osadniczych

Współczesną siłą rozwoju aglomeracji miejskiej, obok coraz bardziej słabnącej roli przemysłu, jest gwałtowny rozwój sektora usługowego. Właśnie dostęp do szeroko rozumianych usług jest magnesem powodującym chęć koncentrowania się ludności. Obecnie, oprócz chęci koncentrowania się ludności w dużych miastach, obserwujemy stałe powiększające się zjawisko osiedlania się w miastach małych. W wielu rozwiniętych krajach największy wzrost zaludnienia zaobserwowano na obszarach peryferyjnych miast lub w strefie bezpośredniego oddziaływania metropolii.

Procesy osadnicze zachodzące w organizmie miasta zawsze są odzwierciedleniem czasu, ustroju politycznego oraz układu socjalnego, w którym powstają. Formowanie modelu zainwestowania miasta przez zagęszczenie zaludnienia i zabudowy w centrum oraz śródmieściu, a następnie stopniowym jego rozrzedzaniu ku peryferiom jest szczególnie charakterystyczne dla gospodarki rynkowej, gdzie wartość terenu i renty gruntowej wzrasta w kierunku ośrodka centralnego. Koncepcja rozwoju węzłowo-pasmowego Soreli i Maty, zaprezentowana w 1882 roku jako model miasta liniowego i dalsze kolejno po sobie następujące modyfikacje tego rozwiązania²⁵ wpisują się w trend obecnego „rozlewania” się miast i osiedlania ludności na terenach peryferyjnych wzdłuż ciągów komunikacyjnych umożliwiających szybki dojazd do centrum.

Obecny postęp techniczny, wyrażający się przede wszystkim gwałtownym rozwojem informatyki i telekomunikacji, zwiększa łatwość i szybkość przepływu danych i informacji. Sprzyja to kierunkom lokalnej, niezależnej od wielkości ośrodka polaryzacji w przekształcaniach osadniczych. Łatwość w utrzymywaniu stałego kontaktu i wymiany danych między mieszkańcami różnych jednostek osadniczych sprawia, iż miejsce przebywania osoby (zamieszkania) staje się powoli zjawiskiem drugorzędym i nieistotnym przy prowadzeniu wielu działalności gospodarczych. Coraz bardziej widoczny staje się wzrost liczby osób pracujących w swoim miej-

²⁴ 75% badanych na potrzeby niniejszej pracy małych miast Dolnego Śląska największy przyrost powierzchni zurbanizowanej w okresie powojennym zanotowało w latach 70. XX wieku.

²⁵ Miasto linearne Le Corbusiera, radzieckie koncepcje miast liniowych okresu komunizmu w Rosji czy model LSC Hansena rozwoju miast w Polsce.

scu zamieszkania, a więc i sposób kształtowania oraz lokalizacji miejsca pracy musi ulegać znacznym przekształceniom. Powyższe tendencje sugerują, iż ruch związany z dojazdami do pracy być może zostanie w następnych latach w jakimś stopniu zredukowany.

W przeszłości funkcja miejsca pracy także nie zawsze stanowiła podstawę aktywizacji procesów miastotwórczych. Często miejsca kultu religijnego, czy też siedziby różnego rodzaju władzy oddziaływały na sąsiedni teren, stanowiąc podstawę rozwoju struktury miejskiej. Można więc założyć, że w przewidywalnej przyszłości charakterystyczne dla małych miast licznie występujące dojazdy ich mieszkańców do pracy w większych ośrodkach zostaną osłabione na korzyść dojazdów do usług.

Nieplanowana i nieskoordynowana zabudowa terenów podmiejskich jest wyrazem zjawiska suburbanizacji miasta. Rozpraszanie programu miejskiego na znacznych obszarach stref podmiejskich jest najpoważniejszym zagrożeniem dla przyszłości struktur przestrzennych miasta. Badając procesy „rozlewania” się miast i aktywizacji stref peryferyjnych we współczesnych miastach, należałoby zacząć od próby zdefiniowania pojęcia terenów podmiejskich i zjawiska suburbanizacji. Opisy tych zjawisk i ich nazwy pojawiają się w literaturze przedmiotu w ścisłym związku z problemami rozprzestrzeniania się obszarów zurbanizowanych wokół istniejących miast lub aglomeracji. Bolesław Malisz w swoich pracach [94–96] przytacza wiele definicji aglomeracji, sformułowanych przez amerykańskich badaczy zjawiska „rozlewania się miast”, którzy zauważyli je i zaczęli badać najwcześniej. Najbardziej charakterystyczne wydaje się określenie Greena [50], mówiące o granicy obszaru metropolitalnego miasta jako zasięgu regionu obsługiwanego jedynie przez funkcje uzupełniające, pozbawione cech „miastotwórczych”. Wyróżnia on takie charakterystyczne tereny miasta, jak: obszar centrum handlowo-usługowego, rejon intensywnej zabudowy mieszkaniowej oraz zewnętrzny pierścień ekstensywnej zabudowy miejskiej obsługiwany przez miasto centralne wiążący się z terenami podmiejskimi. Interesującą definicję składowych aglomeracji przedstawia M.F. Rouge [14]. Autor ten wyróżnia następujące elementy aglomeracji: ciągłą strefę miejską (niezależną od granic administracyjnych), strefę współzależności, gdzie występują gminy o charakterze miejskim (w sposób nieciągły), oraz strefę marginalną, w której charakterystyczne jest to, że mieszkańcy jej pracują w zawodach nierolniczych poza miejscem zamieszkania. Strefa marginalna może być tu rozumiana jako podmiejska.

Często obecne tendencje osadnicze nazywa się wręcz dekoncentracją, choć ruchu ku peryferiom nie można do końca traktować jako ucieczki przed miastem, a więc chęcią koncentracji. Miasto w dalszym stopniu zapewnia największy rynek pracy i usług, najsilniej rozwiniętą infrastrukturę i zewnętrzne korzyści wspólnej lokalizacji. Można podejrzewać, że zjawisko to jest swego rodzaju przekształceniem istniejącej struktury podmiejskiej, z jednoczesnym powiększaniem zespołu osadniczego. Zapotrzebowanie lat dziewięćdziesiątych XX wieku na nowe i więk-

sze mieszkania uruchomiło ekspansję inwestycji na jak najłatwiej dostępne nowe wolne tereny, przede wszystkim podmiejskie. Tak powstająca dekoncentracja działań inwestycyjnych jest szczególnym zagrożeniem dla miasta i tworzy pole dla nowych patologii. Na obrzeżach miast „rozlewa” się ekstensywne budownictwo mieszkaniowe.

Zjawisko to grozi zablokowaniem terenów rozwojowych miasta, które będą za jakiś czas miastu niezbędne, a przypadkowo stworzone w tym niekontrolowanym procesie, ułomne struktury osadnicze, będą wymagały znacznych nakładów finansowych na ich odbudowę, tak jak dziś dzieje się to z dzielnicami prefabrykowanej wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej z „wielkiej płyty”. Stan równowagi między siłą naporu nowych inwestorów a strategią rozwoju miasta jest możliwy do osiągnięcia. Niestety miasto zamyka się w swoich granicach administracyjnych i nie zabezpiecza terenów rozwojowych na kolejne dziesięciolecia (także w wyniku regulacji prawnych), warsztat urbanisty zaś w dużym stopniu stanowi obecnie zbiór procedur o wyłącznie formalnym charakterze.

5.4. Utrata tożsamości kulturowej

W wyniku następujących na świecie i w naszym kraju przemian znaczenie i rola miast zmienia się w szybkim tempie. Sens istnienia miasta dotychczas polegał między innymi na tym, że obsługiwało ono nie tylko własnych mieszkańców, ale także swoje otoczenie. Te funkcje obsługi, przy braku ogólnie przyjętych zasad ich kształtowania, powodowały w dotychczasowej praktyce urbanistycznej i planistycznej przedziwne działania, porównywalne raczej do loterii niż konsekwentnie prowadzonej strategii rozwoju przestrzennego. Nie to jednak jest najważniejszym problemem w tej kategorii badań, ponieważ bardzo trudno byłoby wskazać dziś współczesne miasto o jednorodnej strukturze estetycznej. Różnorodność architektoniczno-urbanistyczna stanowić może raczej o bogactwie miasta pod jednym wszakże warunkiem, że twórcy urbanistyki i architektury potrafią w miastach o długiej historii umiejętnie połączyć współczesne tendencje i środki wyrazu architektonicznego z historycznym dziedzictwem kulturowym miasta. Oprócz polaryzacji poglądów musi tu istnieć równoległe potrzeba ciągłości tradycji i ducha miasta.

Architektura i urbanistyka w duchu ciągłości tradycji miasta nie może być realizowana przez udawanie architektury i urbanistyki historycznej. Powinna natomiast nawiązywać do kontekstu miejsca przez stosowanie czytelnych powtórzeń i przetworzeń materii historycznej, przy pełnym wykorzystaniu współczesnych rozwiązań. Proces ten będzie znacznie łatwiejszy w miastach dużych i średnich, gdzie struktura zabudowy śródmiejskiej w znacznym stopniu została już dawno bądź zrewaloryzowana, bądź zmodernizowana. W miastach tych staromiejska tkanka, w bardziej lub mniej tradycyjnym historycznym kształcie, wrosła już w jego krajobraz, a współczesne procesy osadnicze z największą siłą zachodzą na jego peryferiach.

W drugiej połowie XX wieku we wszystkich miastach Dolnego Śląska narastała degradacja przestrzeni publicznych. Przestrzenie te najsilniej wyrażają charakter urbanistyczny miejscowości, powinny więc być kształtowane z największą troską. Niestety wraz z nadejściem reguł wolnorynkowych nowi kreatorzy zagospodarowania przestrzennego w sposób niedostateczny dostrzegają potrzebę zajmowania się tą problematyką. Kształtowanie przestrzeni publicznych najczęściej ogranicza się obecnie do rozwiązywania problemów komunikacyjnych śródmieścia. W miastach narasta jednocześnie zjawisko niekontrolowanego „rozlewania” się przestrzeni zurbanizowanych. Procesy te są dyktowane często przez partykularne interesy inwestora. Nowy krajobraz terenu zurbanizowanego, powstającego wokół istniejących miast, pozbawiony jest często jakiegokolwiek wyrazistego charakteru. Powstające wokół miast przestrzenie nie kreują akcentów urbanistycznych, zamknięć widokowych czy wyraźnie zarysowanych punktów centralnych, czyli nie tworzą klimatu miasta.

Nowe osiedla, budowane do połowy lat sześćdziesiątych w tak zwanej technologii tradycyjnej, szybko przeszły na technologię wieloblokową, a następnie wielokopłytową. I ta, poparta decyzjami politycznymi, moda zniszczyła tożsamość kulturową i urbanistykę miast. Osiedla stały się koszarami, gdzie nie ma wyraźnej granicy między przestrzenią prywatną a publiczną. Strefa ulic, placów i usług miesza się z prywatnością placów zabaw, zieleni przydomowej czy przydomowych skwerów. To dlatego prawie wszystkie osiedla modernistyczne końca XX wieku nie doczekały się zieleni wysokiej. Jeżeli na osiedlach mieszkaniowych pojawia się zieleń, to najczęściej jest to przypadkowe drzewo czy grupa krzewów. Dominują zaś ogromne połacie pólugorów, zarośniętych rachityczną trawą i chwastami. Każdy deszcz tworzy z tego obszaru błotnisty nieprzyjazny teren. Anonimowe osiedlamolochy, budowane w miastach w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku, preferowały swoją urbanistyką brak kontaktów sąsiedzkich i anonimowość w tłumie. Wypaczone, modernistyczne idee urbanistyki tego okresu nie wiązały mieszkańców z konkretną, własną przestrzenią.

Postmodernizm końca XX wieku spowodował w urbanistyce miast skutek odwrotny, czyli wciskanie się maksymalnie dużych powierzchni mieszkaniowych w małe plombowe działki budowlane, w obszarach już silnie zainwestowanych. Działanie to, w swoich skutkach przestrzennych, stało się powtórką błędów XIX-wiecznej urbanistyki i architektury z podwórkami studniami. Nowa zabudowa wielorodzinna tego okresu zaczęła wpychać się na zabudowę jednorodzinną oraz zabierać jej słońce i zieleń. Brak prostych i jednoznacznych norm prawnych w tej dziedzinie uniemożliwiał rozstrzyganie sporów. Brak zasad urbanistycznych potęgował chaos. Tak jak osiedla modernistyczne tworzyły otwarte koszarowe getta, tak zabudowa postmodernistyczna przywracała niechlubne wzory urbanistyki i architektury kapitalizmu XIX wieku, tworząc przeludnione slumsy mieszkaniowe w śródmieściach miast. Modernizm doprowadził do marnotrawstwa terenu, natomiast postmodernizm w urbanistyce powracał do patologii przeludnienia

i ścisłości oraz zabierania światła słonecznego sąsiadowi. Możliwość pełnej zabudowy działki pozwalała na działania ekstremalne, nastawione wyłącznie na tak zwany maksymalny zysk. Dzisiaj coraz skuteczniej regulują to przepisy określające warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budynki, nie dopuszczając do sytuacji patologicznych. Procedury urbanistyczne i planistyczne jednak w ostatnich dekadach powojennych nie zawsze miały w praktyce decydujący wpływ na gospodarkę przestrzenną miast i na kształt struktur przestrzennych w miastach. Upadek prywatnego handlu i rzemiosła oraz supremacja tak zwanej własności społecznej nie pozwoliły na naturalny rozwój tego specyficznego tworu urbanistycznego. Okres powojenny nie był korzystny dla miast.

III. Analiza powojennych przemian urbanistycznych małych miast Dolnego Śląska

1. Sieć osadnicza

W 1939 roku Polska w dawnych granicach administracyjnych liczyła 611 miast, w tym na obszarze zbliżonym do dzisiejszego województwa dolnośląskiego¹ znajdowało się 81 miast. Wskutek zmian terytorialnych, po 1945 roku liczba miast Polski wzrosła w 1946 roku do 701. W 1965 roku było ich już 789 i 102 osiedla miejskie². 31 stycznia 2000 roku w Polsce było 880 miast.

Dzisiaj miasta w Polsce, ze względu na podział administracyjny, są podzielone na dwie grupy – stanowiące powiat i nie stanowiące powiatu. Do 1975 roku funkcjonowała jeszcze trzecia grupa, zawierająca miasta będące województwami. Po wojnie liczba miast stanowiących województwa wzrosła z 2 w 1946 roku do 5, poczynając od 1957 roku³. Sytuacja ta zmieniła się w 1975 roku po podziale administracyjnym kraju na 49 województw, kiedy to Wrocław formalnie przestał być stolicą Dolnego Śląska. Dolny Śląsk został podzielony na cztery województwa: wrocławskie, legnickie, wałbrzyskie i jeleniogórskie. Stan ten dotrwał aż do 31 grudnia 1998 roku. Od 1 stycznia 1999 roku Wrocław ponownie stał się stolicą Dolnego Śląska.

W granicach administracyjnych województwa dolnośląskiego, w dniu 31 grudnia 2000 roku, znajdowało się 90 miast. W roku 2000 najmniejsze z nich liczyło 2030 mieszkańców, a największy Wrocław 633 857 mieszkańców. Metropolitalny Wrocław skupia dzisiaj prawie 30% liczby ludności miejskiej województwa. Dwa w kolejności największe ośrodki miejskie województwa to Wałbrzych i Legnica, o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy w każdym z nich. Pozostałe największe miasta województwa, o liczbie ludności przekraczającej 50 tysięcy osób to

¹ Oprócz gminy i miasta Przemków oraz powiatu głogowskiego z Głogowem, które w najwcześniejszym okresie powojennym nie znajdowały się w granicach Dolnego Śląska.

² Osiedla pojawiły się w 1954 roku powołane ustawą z 25.09.1954 roku o osiedlach i radach narodowych osiedli, a zniknęły w 1972 roku na mocy ustawy z 29.11.1972 roku o utworzeniu gmin i zmianie ustawy o radach narodowych.

³ Miasta stanowiące województwo w tym czasie to: Warszawa, Kraków, Łódź, Poznań i Wrocław; [164, s. 23 i 166].

Tabela 1. Miasta Dolnego Śląska (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

Lp.	Miasta Dolnego Śląska	Liczba ludności	Lp.	Miasta Dolnego Śląska	Liczba ludności
1	Wrocław	633857	46	Polanica Zdrój	7504
2	Wałbrzych	134720	47	Głuszyca	7298
3	Legnica	109124	48	Stronie Śląskie	7235
4	Jelenia Góra	92964	49	Piława Górna	7040
5	Lubin	82368	50	Twardogóra	6942
6	Głogów	74324	51	Przemków	6901
7	Świdnica	64779	52	Łądek Zdrój	6897
8	Bolesławiec	43608	53	Żarów	6872
9	Oleśnica	38953	54	Lubawka	6845
10	Dzierżoniów	37516	55	Piechowice	6825
11	Zgorzelec	35690	56	Sobótka	6666
12	Bielawa	33528	57	Żmigród	6512
13	Oława	31795	58	Pieńsk	6172
14	Kłodzko	30194	59	Ścinawa	6136
15	Nowa Ruda	26410	60	Szczawno Zdrój	5979
16	Jawor	25625	61	Bolków	5791
17	Świebodzice	24608	62	Szczytna	5736
18	Lubań	24082	63	Karpacz	5632
19	Kamienna Góra	22985	64	Duszniki Zdrój	5505
20	Polkowice	22928	65	Jedlina Zdrój	5340
21	Bogatynia	20415	66	Bierutów	5274
22	Boguszów-Gorce	18135	67	Jaworzyna Śląska	5239
23	Strzegom	17531	68	Kąty Wrocławskie	5235
24	Ząbkowice Śląskie	17238	69	Mieroszów	4968
25	Złotyja	17186	70	Świeradów zdroj	4924
26	Jelcz-Laskowice	15680	71	Leśna	4755
27	Chojnów	14788	72	Zawidów	4745
28	Brzeg Dolny	13663	73	Mirsk	4276
29	Strzelin	13228	74	Wojcieszów	4118
30	Góra	13116	75	Nowogrodzic	4085
31	Kowary	12809	76	Siechnice	3994
32	Milicz	12671	77	Prochowice	3708
33	Wołów	12364	78	Niemcza	3437
34	Trzebnica	12251	79	Węgliniec	3301
35	Bystrzyca Kłodzka	11680	80	Złoty Stok	3072
36	Kudowa Zdrój	10863	81	Bardo	3006
37	Syców	10817	82	Międzylesie	2800
38	Lwówek Śląski	10300	83	Wąsosz	2746
39	Pieszycy	9931	84	Świerzawa	2609
40	Ziębice	9688	85	Radków	2587
41	Środa Śląska	8752	86	Międzybórz	2352
42	Chocianów	8550	87	Prusice	2296
43	Oborniki Śląskie	8264	88	Wiązów	2104
44	Szklarska Poręba	7970	89	Wleń	2065
45	Gryfów Śląski	7757	90	Lubomierz	2030

w kolejności Jelenia Góra, Lubin, Głogów i Świdnica. Siedem największych miast województwa skupia 1 milion 192 tysiące i 123 osób na ogólną liczbę 2 milionów 125 tysięcy i 259 mieszkańców województwa, co stanowi 56% populacji miast Dolnego Śląska ogółem i 40% populacji województwa dolnośląskiego.

Analizując rozmieszczenie miast Dolnego Śląska, należy zwrócić w pierwszej kolejności uwagę na położenie miast w stosunku do głównych szlaków komunikacji kołowej województwa. Największe miasta województwa dolnośląskiego zlokalizowane są w odległości 50–100 kilometrów od Wrocławia przy głównych szlakach komunikacyjnych. Na kolejnych schematach przedstawiono wyniki analiz rozmieszczenia miast dolnośląskich na tle sieci dróg krajowych i autostrad przebiegających przez województwo. Większość z nich, bo aż 51 z 90 miast województwa, jest położona w bezpośrednim sąsiedztwie tych szlaków komunikacyjnych. Analiza ta wykazuje także, że w pobliżu głównych dróg bogatej siatki komunikacyjnej województwa lokalizują się przede wszystkim większe miasta. Miasta naj-

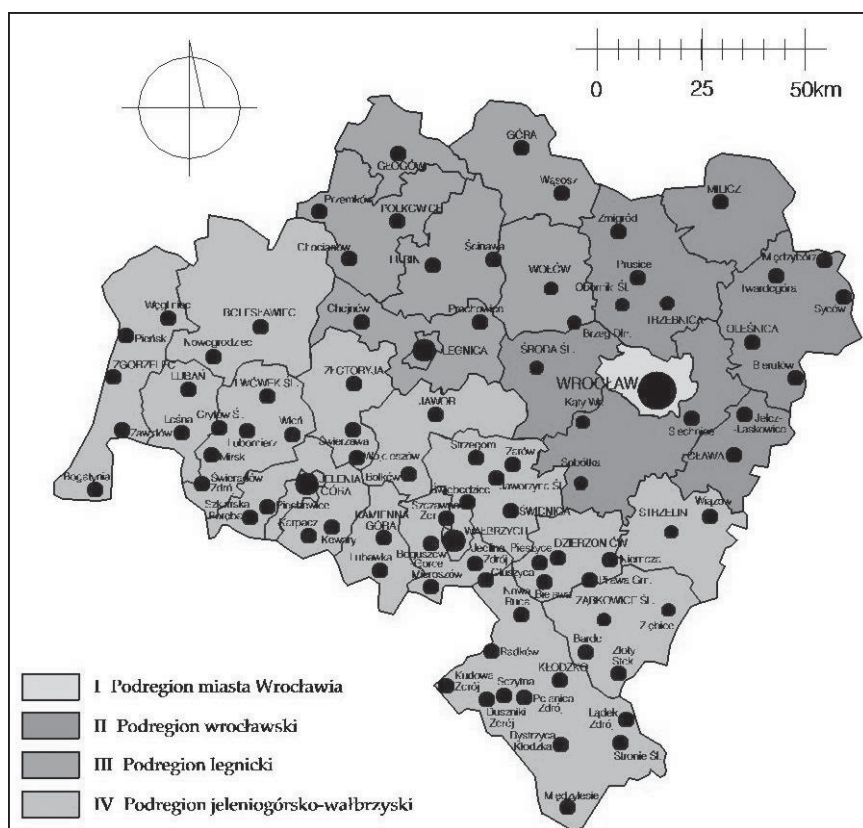


Ryc. 13. Rozmieszczenie miast Dolnego Śląska (opracowanie własne autora)

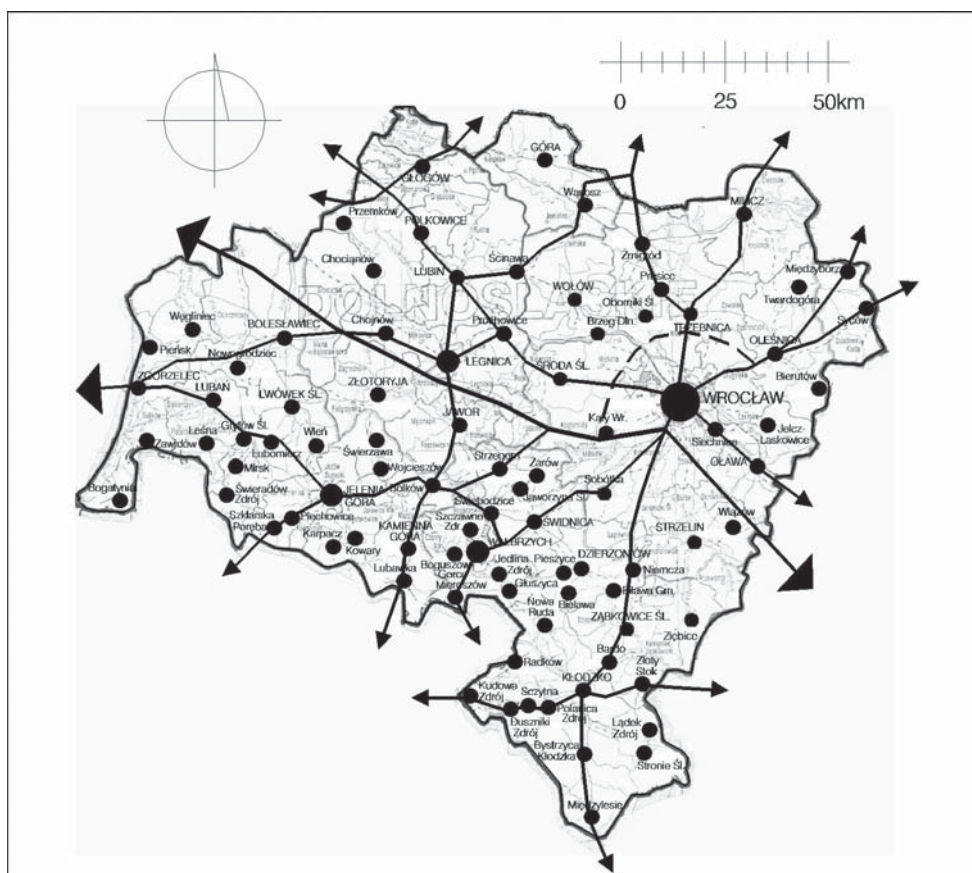
mniejsze w większości znajdują się poza zasięgiem głównych dróg komunikacyjnych województwa. Biorąc pod uwagę fakt realizacji na drogach krajowych obwodnic miejskich, wyłączających tranzyt z obszarów miast, sytuacja ta staje się jeszcze mniej korzystna dla małych miast.

Analiza położenia miast w pobliżu głównych rzek województwa bądź wśród zwartych kompleksów leśnych czy obszarów silnie zalesionych podkreśla walory przyrodniczo-krajobrazowe miast regionu Dolnego Śląska. Analiza ta ukazuje znaczący udział w ogólnej liczbie miast regionu tych zlokalizowanych wśród kompleksów leśnych, a także nad rzekami. Dodając do tego obrazu lokalizację połowy miast Dolnego Śląska w obszarze Sudetów oraz średniowieczny rodowód znacznej ich części, nie można mieć wątpliwości o ich wyjątkowych walorach.

Gęstość siatki osadniczej regionu ustalono korzystając z nałożonej na mapę województwa siatki ortogonalnej o wymiarach 25×25 km, zbudowaną na podstawie punktu centralnego, jakim jest miasto Wrocław. Analiza stopnia zróżnicowania liczby miast na stałą jednostkę obszaru województwa w poszczególnych kwa-



Ryc. 14. Podział województwa dolnośląskiego na podregiony (według rozporządzenia Rady Ministrów z 13 lipca 2000 r.)



Ryc. 15. Miasta Dolnego Śląska na tle sieci komunikacyjnej województwa
(opracowanie własne autora)

dratach przyjętej siatki ortogonalnej wykazała, że największe zagęszczenie miast występuje w pasie sudeckim. Wyrażna koncentracja lokalizacji miast występuje na osi Kamienna Góra–Wałbrzych–Dzierżoniów. Na powierzchni o wymiarach 50×25 km zlokalizowanych jest aż 13 miast województwa skupiających 376 632 mieszkańców. Także gęstość zaludnienia na tym obszarze jest znaczna, bo wynosi aż 301 osób na km². W całym województwie dolnośląskim wielkość ta wynosi średnio 149 osób na km², a w Polsce 124 osoby na km².

Obowiązująca w naszym kraju Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych na obszarze Dolnego Śląska dzieli województwo na 4 jednostki terytorialne szczebla NTS⁴, czyli podregiony:

⁴ Według Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2000 r. w sprawie wprowadzenia Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS) – Dziennik Ustaw z dnia 24 lipca 2000 r.

1) jeleniogórsko-wałbrzyski, zawierający 14 powiatów: bolesławiecki, dzierżoniowski, jaworski, jeleniogórski, kamiennogórski, kłodzki, lubański, lwówecki, strzeliński, świdnicki, wałbrzyski, ząbkowicki, zgorzelecki i złotoryjski oraz miasta na prawach powiatu Jelenia Góra i Wałbrzych,

2) legnicki, zawierający 6 powiatów: głogowski, górowski, legnicki, lubiński, polkowicki i wołowski oraz miasto na prawach powiatu Legnica,

3) wrocławski, zawierający 6 powiatów: milicki, oleśnicki, oławski, średzki, trzebnicki i wrocławski,

4) miasto Wrocław.

Jednostki podziału terytorialnego na poziomie regionalnym dzielą się na poziomie lokalnym na tak zwane NTS4 i NTS5⁵, obejmujące: powiaty, miasta na prawach powiatu, gminy, miasta, miejscowości wiejskie i sołectwa.



Ryc. 16. Miasta Dolnego Śląska na tle systemu zwartych kompleksów leśnych i obszarów silnie zalesionych (opracowanie własne autora)

⁵ Ibidem.

Korzystając z danych statystycznych, przeanalizowano rozkład miast w poszczególnych podregionach województwa i ich potencjał demograficzny określony liczbą mieszkańców. Podregion wrocławski, zawierający 16 miast, wyłączając Wrocław, koncentruje 18% ogólnej liczby miast i tylko 8% ludności miejskiej. Podregion legnicki z 13 miastami to 15% ogólnej liczby miast Dolnego Śląska i 17% ludności miejskiej. Najwięcej, bo dwie trzecie liczby miast Dolnego Śląska, należy do podregionu jeleniogórsko-wałbrzyskim, ale należy tu tylko 45% ludności miejskiej. 30% liczby ludności miejskiej Dolnego Śląska mieszka we Wrocławiu.

Jak wynika z analizy sieci miast Dolnego Śląska, najwięcej ich jest w podregionie jeleniogórsko-wałbrzyskim. Na obszarze tego podregionu znajduje się aż 67% ogólnej liczby miast Dolnego Śląska. Jednocześnie większość miast tej grupy to miasta znajdujące się w odległości większej niż 50 km od Wrocławia. Aż 14 miast tego podregionu, czyli ponad 15%, zlokalizowanych jest w odległości większej niż 100 km od Wrocławia, a kolejnych 20 miast znajduje się w pasie 75–100 km od



Ryc. 17. Miasta Dolnego Śląska na tle sieci głównych rzek województwa (opracowanie własne autora)

Wrocławia. Znaczy to, że znaczna większość miast Dolnego Śląska znajduje się poza zasięgiem jednogodzinnej izochrony dojazdu samochodem osobowym. Ważne są więc szlaki komunikacyjne, zapewniające łatwy dostęp do miast i wygodny kontakt ze stolicą regionu, Wrocławiem.

2. Zmiany po 1945 roku

W większości miast Dolnego Śląska lata II wojny światowej zostawiły w strukturze funkcjonalno-przestrzennej zdecydowanie destrukcyjny ślad. Zniszczenia wojenne sięgały w niektórych miastach 75% zabudowy. Częstym zjawiskiem były zniszczenia tkanki miejskiej w granicach 50%. Po pierwszych latach odbudowy podstawowych obiektów, niezbędnych do funkcjonowania miast, władze państwowe rozpoczęły proces przeorientowywania gospodarki na tory socjalistycznego rozwoju przemysłu. Upaństwowienie większości zakładów produkcyjnych i gwałtowny rozwój sektora przemysłowego spowodował zwiększone zapotrzebowanie na nowe budownictwo mieszkaniowe. W miastach, w których zaczęto realizować państwowe inwestycje przemysłowe, jednocześnie rozpoczął się proces tworzenia robotniczych osiedli mieszkaniowych. Proces ten zapoczątkowany w latach pięćdziesiątych rozwijał się w latach sześćdziesiątych, a swoje apogeum osiągnął w latach siedemdziesiątych. Władze lokalne, realizując nowe zespoły zabudowy mieszkaniowej coraz mniej interesowały się śródmiejską zabudową mieszkaniową, odziedziczoną po poprzednich pokoleniach. W tym czasie narastała fala wyburzeń w śródmieściach miast, nie wyłączając zabytków, jak choćby zrównanie z ziemią na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, przylegającej do twierdzy pierzei rynkowej w Kłodzku.

Pierwszy okres powojennych zmian zaowocował zmianą gospodarzy miast i rozbieraniem uszkodzonych przez działania wojenne cennych obiektów architektonicznych. Dolny Śląsk stanowił wówczas zaplecze materiałowe dla odbudowującej się Polski centralnej. Okres ten trwał praktycznie do 1950 roku, kiedy to zaczęto aktywizować przemysł zlokalizowany na tych ziemiach i wraz z odbudową dawnych fabryk i wytwórni rozpoczęto budowę nowych osiedli robotniczych. Lata socrealistycznego budownictwa opartego na etosie cegły i murarza zaowocowały powstaniem w większości miast tego regionu co najmniej kilku budynków mieszkalnych dla nowej elity socjalistycznego kraju, czyli robotników. Największe osiedla robotnicze powstawały w miastach, w których realizowano największe inwestycje przemysłowe, takie jak Zakłady Chemiczne w Brzegu Dolnym, przemysł górniczo-wydobywczy w Wałbrzychu, Nowej Rudzie i Boguszowie-Gorcach, w Bogatyni i Turosszowie, przemysł miedziowy w Legnicy.

Po zniszczeniach wojennych okres odbudowy zrujnowanych w różnym stopniu miast rozpoczął proces przyrostu terenów mieszkaniowych. W większości miast zostawiono swojemu losowi tereny śródmiejskiej, w znacznym stopniu XIX-wiecznej, zabudowy i rozpoczęto budowę nowych osiedli mieszkaniowych. W pierw-

szym okresie, to znaczy w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, w przewadze były technologie tradycyjne, oparte na cegle. I dzisiaj po 50 latach okres ten, często nazywany socrealizmem, jawi się jako pozytywny znak na mapie powojennych realizacji urbanistyczno-architektonicznych w miastach Polski. W następnym okresie w życie weszła prefabrykacja budownictwa oparta na tak zwanych fabrykach domów. Osiedla zaczęto budować z betonowych wielkowymiarowych prefabrykatorów, coraz bardziej upraszczając ich wyraz architektoniczny i założenia urbanistyczne. W miastach o szybkim tempie rozwoju przemysłu zaczęły wyrastać nowe, oderwane od śródmieścia, dzielnice mieszkaniowe. Często jednak ta prefabrykowana zabudowa pojawiała się także w centrach miast, zastępując – jak wtedy uważano – zdekapitalizowaną technicznie i zużytą funkcjonalnie zabudowę śródmiejską. Okres ten, trwający od połowy lat sześćdziesiątych oraz całą dekadę lat siedemdziesiątych, spowodował nieodwracalne szkody w urbanistyce i architekturze prawie wszystkich miast Dolnego Śląska. Paradoksalnie najmniejsze szkody powstały w miastach najmniejszych i najbiedniejszych, gdzie nie realizowano nowych koszarowych osiedli mieszkaniowych.

Przełom lat 50. i 60. spowodował znaczący wzrost inwestycji przemysłowych na terenie Dolnego Śląska. W latach 1958–1965 zbudowano w Turosszowie wielką elektrownię bazującą na węglu brunatnym. Po odkryciu w 1957 roku złóż rud miedzi w okolicach Lubina nastąpił gwałtowny rozwój tego miasta. W pierwszych latach po wojnie Lubin rozwijał się bardzo wolno i do roku 1960 osiągnął ledwie połowę liczby mieszkańców sprzed wojny. Po odkryciu miedzi nastąpił błyskawiczny rozwój miasta. W okresie 1960–1970 liczba mieszkańców wzrosła pięciokrotnie. Kariere dzięki miedzi zrobiły także Polkowice. W 1939 roku było to niewielkie miasto. Po wojnie utraciło prawa miejskie i do 1960 roku liczyło 1500 mieszkańców. Rozwijające się górnictwo miedziane spowodowało gwałtowny rozwój miasta, które w 1967 roku odzyskało swoje prawa miejskie. W 1984 roku miasto liczyło już ponad 20 tysięcy mieszkańców. Z tego powodu kształt przestrzenny Polkowic zdominowany jest budownictwem mieszkaniowym z lat 70. i 80. Okres po 1945 roku w wyniku zniszczeń wojennych, zmiany kierunków politycznych oraz charakteru zmian gospodarczych spowodował znaczne zmiany w strukturze osadnictwa miejskiego w kraju, w tym także na Dolnym Śląsku. Pogłębiły się różnice w skali wielkości miast oraz charakter ich uprzemysłowienia. Na pewien okres powstało zjawisko wymyślone przez polityków, a przyjęte przez urbanistów, tak zwanych „osiedli typu miejskiego”. Osiedla te istniały od 1954 do 1972 roku i miały być składnikiem sieci osadniczej, w których elementy życia miejskiego miały dominować nad elementami życia wiejskiego. Kryteria dla tego typu jednostek osadniczych, jakimi były osiedla, ustalono ustawowo i rygorystycznie ich przestrzegano. Dlatego też wiele osiedli tego czasu wykazywało wyższy stopień zurbanizowania niż niektóre miasta podobnej wielkości. Status osiedla na Dolnym Śląsku miały w tym czasie rodzące się ośrodki miejskie, takie jak: Walim, Wojcieszów, Piechowice, Węgliniec, Szczytna czy Stronie Śląskie, ale także dawne historyczne miasta, jak: Bardo (prawa miejskie od 1330 r.

do 1945 r.), Jedlina Zdrój (prawa miejskie od 1768 r. do 1919 r.), Świerzawa (prawa miejskie od 1295 r. do 1945 r.) czy Zawidów (prawa miejskie od 1396 r. do 1945 r.). W większości wypadków osiedla uzyskiwały w następnych latach status miasta. Część z nich została wchłonięta przez sąsiadujące z nimi większe organizmy miejskie, tak jak Nowa Ruda wchłonęła Słupiec, Bogatynia Turossów, Złotoryja Wilków czy Boguszów sąsiadujące z nim osiedla Kuźnice Świdnickie i Gorce.

W 1945 roku na skutek wojennych strat ludnościowych do grupy miast zakwalifikowano na Dolnym Śląsku jedynie 69 jednostek osadniczych. Według Powszechnego Sumarycznego Spisu Ludności z dnia 14 lutego 1946 roku, na obszarze województwa dolnośląskiego w obecnych granicach istniało już 71 miast. W 1954 roku, po stworzeniu i formalnym wykreowaniu osiedli miejskich, mających być etapem pośrednim pomiędzy miastem i wsią, liczba ta zwiększyła się do 82 miast i osiedli. W latach sześćdziesiątych na obszarze ówczesnego województwa wrocławskiego było już 97 miast i osiedli miejskich. W 1972 roku 21 miejscowości przestało być osiedlami miejskimi, pozostawiając na mapie administracyjnej Dolnego Śląska 76 miast.

Lata siedemdziesiąte XX wieku w Polsce i na Dolnym Śląsku, oprócz niewielkiego otwarcia na „zachód”, to także początek gwałtownego rozwoju tak zwanych „fabryk domów”. Importowane w tym czasie do Polski uprzemysłowione technologie prefabrykacji budownictwa mieszkaniowego spowodowały nieobliczalne szkody w urbanistyce i architekturze miast. Szczególnie tych małych, gdzie realizowane z prefabrykowanych elementów osiedla mieszkaniowe lokalizowane były poza obszarami ścisłej miejskiej zabudowy, tworząc konkurencyjne dla śródmieścia obszary mieszkaniowo-usługowe. Nurt ten, bazujący na założeniach urbanistycznego modernizmu i Karty Ateńskiej, spowodował w większości miast Dolnego Śląska niewyobrażalne szkody w ich strukturze przestrzennej. Przede wszystkim spowodował istotne zmiany w krajobrazie miasta, ale także w funkcjonowaniu struktur społecznych. Zmiany te nie przynosiły żadnych pozytywnych efektów w skali miasta. Na przykład, nagminnie występowało zjawisko tak zwanej „nowoczesności” w architekturze i urbanistyce, polegające na lekceważeniu istniejących historycznych struktur miasta i tworzeniu tak zwanej „nowej rzeczywistości” polegającej głównie na burzeniu XIX-wiecznej zabudowy i zastępowaniu jej prefabrykowaną betonową architekturą i pseudomodernistyczną urbanistyką⁶.

⁶ Coraz częściej realizowane na przestrzeni XX wieku na całym świecie, w tym także w Polsce, wizje urbanistyczne i architektoniczne miast Charlesa Le Corbusiera spotykają się z miazdzącą krytyką. Jedynym niekontrowersyjnym dziełem Le Corbusiera jest kaplica w Ronchamp. Cała jego pozostała twórczość, szczególnie ta dotycząca mieszkań dla mas, dla większości jej użytkowników stała się przekleństwem. Przykładem takiego skrajnego, choć nie pozbawionego racji, krytycznego poglądu wydaje się wyrażona językiem publicysty opinia dziennikarza W. Orlińskiego: „Zrujnowane pejzaże miast, poranny koncert spuszczenia wody u sąsiada za ścianą, wielokilometry marsz przez wygwizdów do najbliższego przystanku... Miejmy nadzieję, że w kotle dla wizjonerów przypadło mu jakieś mniej gorące miejsce, ale na nic lepszego szwajcarski architekt Charles Le Corbusier nie zasługuje.” [135, s. 55].

Działania te niszczyły budowane od lat struktury przestrzenne miasta, a także utwierdzały mieszkańców w przekonaniu, że historyczna zabudowa przynosi wyłącznie szkody mieszkańcom miasta. Okres ten definitywnie zakończyły przemiany polityczno-gospodarcze w Polsce w latach osiemdziesiątych.

Transformacja ustrojowa i przemiany ekonomiczno-polityczne rozpoczęte w 1989 roku, spowodowały między innymi upadek wyłącznie państwowego systemu produkcji i usług, co w wielu wypadkach w początkowym okresie miało katastrofalne skutki dla miast, szczególnie tych małych. Większość mieszkańców małych miast żyła z pracy w drobnym państwowym przemyśle, który dawał im stałe zatrudnienie i względne poczucie bezpieczeństwa. Upadek państwowego sektora przemysłowego, szczególnie w miastach o monokulturze przemysłowej, stał się początkiem poważnych kłopotów. Upadające zakłady przemysłowe, bo niewiele z tych małych udało się sprywatyzować z sukcesem, zwiększyły liczbę bezrobotnych, a jednocześnie stworzyły w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta niezagospodarowane „dziury”. Zjawisko to miało i ma w dalszym ciągu ogromny wpływ na dalsze losy miasta. Transformacja ustrojowa wyprzedziła znacznie transformację gospodarczą i nie pozostaje to bez znaczenia w kształtowaniu dalszych losów, tak demograficznych jak i przestrzennych miast.

Powojenne losy ekonomiczno-polityczne miast Dolnego Śląska wiążą się więc w oczywisty sposób z okresami przemian ich struktury funkcjonalno-przestrzennej. Najbardziej ogólnie rzecz ujmując, można wyróżnić w powojennych losach miast Dolnego Śląska kilka okresów znaczących przemian w ich strukturze przestrzennej. Pierwszym okresem jest czas powojennej odbudowy w latach 1945–1960. Następnym to czas przemian i gwałtownego rozwoju przemysłu w dekadzie lat sześćdziesiątych. Lata siedemdziesiąte to czas prefabrykacji i uprzemysłowienia budownictwa mieszkaniowego. Lata osiemdziesiąte to okres zahamowania sztucznie kreowanych inwestycji i upadek istniejącego systemu ekonomiczno-politycznego w Polsce. Ostatni okres lat dziewięćdziesiątych XX wieku to czas transformacji gospodarczo-ustrojowej i upadku miast.

Okresy te miały swój znaczący udział w tworzeniu klimatu poszczególnych miast. Czas odbudowy lat 40. i 50. łączył się z tradycyjnymi materiałami budowlanymi i związanymi z nimi technologiami. Uzupełniano zniszczoną przez wojnę zabudowę, z czasem tworzono nowe układy mieszkaniowe łączące architekturę socrealizmu z urbanistyką modernistyczną.

Okres wzrostu potrzeb mieszkaniowych wywołanych ekspansją przemysłu w miastach został zaspokojony prefabrykacją, najpierw „wielkiego bloku”, a potem „wielkiej płyty”. Wtedy też powstało najwięcej nowych mieszkań. Zapominano jedynie o usługach, zieleni, rekreacji i komunikacji, czyli o funkcjach miasta. Kompozycja modernistyczna była świetna przy jej ocenie z lotu ptaka, tworząc czytelną grafikę urbanistyczną, z której nie korzystali mieszkańcy miast. Wtedy też powstawały, realizowane niezależnie od zabudowy mieszkaniowej, wydzielone ośrodki sportowe i administracyjne.

Okres zmian w urbanistyce polskiej zaczął się już w połowie lat 80. przez ekspansję zabudowy jednorodzinnej, a potem tak zwanego budownictwa „plombowego”. W ostatnich latach realizuje się coraz więcej taniego wielorodzinnego budownictwa mieszkaniowego na przypadkowych terenach, nie dbając o właściwe relacje urbanistyczne z miastem. Układy urbanistyczne znowu zaczynają przypominać koszarę. Bieda okresu transformacji ekonomicznej kraju odciska swoje wyraźne piętno na urbanistyce.

Obecny czas transformacji jest procesem toczącym się i obecnie trudno ocenić, czy wynikający z przyczyn transformacji gospodarczej czas upadku miast ma się już ku końcowi, czy też będzie trwał jeszcze jakiś czas. Przesłanki demograficzne i gospodarcze wydają się być sygnałem definitywnego zamykania okresu bolesnego rozwoju gospodarki wolnorynkowej w procesie kształtowania miast.

3. Struktura wielkości

W Polsce w roku 1946 na wsi mieszkało 61% ludności Polski. Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych liczba mieszkańców miast i wsi w naszym kraju wyrównała się. Obecnie w Polsce zdecydowanie przeważają mieszkańcy miast, stanowiąc w 2000 roku 67% populacji kraju. Dziś najbardziej zurbanizowane regiony w skali kraju to województwa śląskie i dolnośląskie, gdzie liczba mieszkańców miast przekroczyła 70%. Struktura wielkości miast w Polsce rozkłada się dość równomiernie w poszczególnych województwach, przy czym niewielka liczba miast największych ma największą liczbę mieszkańców. Podobne zjawisko obserwujemy w miastach dolnośląskich.

Proces wzrostu liczby mieszkańców miast w okresie powojennym ma różne źródła. Pierwszym katalizatorem tego procesu był rozwój przemysłu w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Następnym impulsem był nowy podział administracyjny kraju w roku 1975. Wprowadzono dwustopniowy podział administracyjny, w wyniku czego z mapy administracyjnej kraju znikły powiaty, a w zamian za to znacznie zwiększyła się liczba województw. Z dotychczasowych dużych 17 województw i 5 miast wydzielonych stworzono 49 małych województw. Województwo wrocławskie, obejmujące swoim zasięgiem Dolny Śląsk, rozpadło się na cztery zdecydowanie mniejsze województwa: wrocławskie, wałbrzyskie, legnickie i jeleniogórskie. Na obszarze Dolnego Śląska stworzono nowe stolice województw: Wałbrzych, Jelenia Górę i Legnicę. Miasta te w latach siedemdziesiątych zaczęły niebezpiecznie szybko rosnąć.

W latach osiemdziesiątych i na początku dziewięćdziesiątych XX wieku liczba ludności części miast zaczęła maleć. Było to wynikiem transformacji ustrojowej i upadku państwowego przemysłu. Reforma administracyjna z 1 stycznia 1999 roku ponownie powołała do życia powiaty i przywróciła duże województwa, zmniejszając ich liczbę w skali kraju do 16. Odrodzone województwo dolnośląskie w dniu 31 grudnia 2000 roku na swoim obszarze miało 90 miast.

Różnorodność charakteru i wielkości miast Dolnego Śląska zawiera się w przedziale od miast najmniejszych, niewiele większych od dużych wsi, do miast średnich i dużych. Przyjęty w pracy podział wielkości miast na grupy przyjęto według standardów, prezentowanych przez czołowych badaczy zjawiska⁷ oraz Główny Urząd Statystyczny. Stan badań w tym zakresie szczegółowo opisano w rozdziale pt. „Wielkość miast”. Dzieliąc miasta Dolnego Śląska na grupy według kryterium liczby mieszkańców⁸ na dzień 31 grudnia 2000 roku, uszeregowano je od najmniejszych do największych.

Tak szczegółowy podział w tej fazie analizy był podyktowany dużą liczbą miast na obszarze Dolnego Śląska oraz ich specyfiką. Pomimo wcześniej przyjętego założenia, że miasta małe to jednolita grupa, zawierająca ośrodki miejskie o liczbie ludności nieprzekraczającej 20 tysięcy mieszkańców, zdecydowano się ją rozbić na dodatkowe cztery przedziały A, B, C i D. Do pozostałych dwóch grup, E i F, należą miasta średnie i duże. Grupa E jest zestawem miast, które przestały już być miastami małymi, ale w znacznej części nie do końca stały się już miastami średnimi i w dalszym ciągu czekają na swoją szansę. Do takich miast można zaliczyć Bogatynię, Kamienną Górę, Jawor, Nową Rudę, Kłodzko czy Oławę. W grupie F znajdują się największe miasta Dolnego Śląska: Wałbrzych, Legnica, Jelenia Góra, Lubin, Głogów, Świdnica i Wrocław.

W wyniku przeprowadzonego podziału uzyskano następującą liczebność grup miast:

- Grupa A – miasta najmniejsze do 2499 mieszkańców, zawierająca 5 miast, zamieszkałych w roku 2000 łącznie tylko przez 10 847 mieszkańców.
- Grupa B – miasta bardzo małe od 2500 do 4999 mieszkańców, zawierająca 17 miast, zamieszkałych przez 63 131 osoby.
- Grupa C – miasta małe od 5000 do 9999 mieszkańców, zawierająca 30 miast, zamieszkałych przez 206 488 osób.
- Grupa D – miasta małe od 10 000 do 19 999 mieszkańców, zawierająca 17 miast, zamieszkałych przez 234 320 osób.
- Grupa E – miasta od 20 000 do 49 999 mieszkańców, zawierająca 14 miast.
- Grupa F – miasta powyżej 50 000 mieszkańców, zawierająca 7 największych miast dolnośląskich.

W grupie miast małych na wyróżnienie dodatkowej kategorii miast o liczbie ludności do 2499 osób zdecydowano się ze względu na ich historyczny charakter. Grupa A zawiera tylko 5 najmniejszych miast województwa dolnośląskiego. Są to

⁷ Bagiński E., *Małe miasta w strukturze osiedleńczej Polski*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, 1998 [8], J.Borde, P.Barrere, *Les villes Francaises*, 1980 [17], Beaujeu-Garnier J., Chabot G., *Zarys geografii miast*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa, 1971 [14], Kotarbiński A., *Typologia miast do kierunkowego planowania przestrzennego sieci osadniczej*, Warszawa, 1967 [82], Węgleński J., *Społeczne problemy małych miast*, Ossolineum, Wrocław, 1974 [198], Palen J.J., „*The urban world*” [138].

⁸ Dane statystyczne z 2000 roku według rocznika statystycznego województwa dolnośląskiego 2001 [153].

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
29	Strzelin	12337	7334	5970	7762	8462	9438	9817	10530	1056	12143	13015	13336	13228
30	Góra	5650	3526	5118	6520	7179	7375	7881		4285	10347	11921	12778	13116
31	Kowary	6638	6923	8874	10778	11441	11635	11362	11564	12273	12551	12389	12879	12809
32	Milicz	5390	2929	4499	5282	6103	6621	7591	8463	10119	10927	12222	12538	12671
33	Wołów	7402	2902	5575	7229	8251	9033	10393	11113	11135	11551	12036	12284	12364
34	Trzebnica	8500	3170	4131	5443	6275	7142	7713	8432	10047	10694	11456	12132	12251
35	Bystrzyca Kłodzka	7067	9564	6247	7177	7929	8869	9181	10322	11445	11896	11957	11855	11680
36	Kudowa Zdrój	1981	2326	5248	5467	7954	9214	9247	9880	9965	10350	10575	10853	10863
37	Syców	3089	2108	3073	1672	4007	4907	5634	5265	7459	8438	9897	10421	10817
38	Lwówek Śląski	6428	3364	3411	4437	5517	6378	6714	7308	7799	8367	9320	9435	10300
39	Pieszycy	x	x	x	7283	8515	9490	11330	11761	10879	10643	10192	10102	9931
40	Ziębice	8923	8184	7810	8799	9812	10476	10344	10615	10013	10132	10159	10043	9688
41	Środa Śląska	6428	4301	3878	4968	5856	6599	7187	7435	8017	8092	8430	8702	8752
42	Chocianów	4301	1707	1847	3374	4040	5095	5589	5823	6101	6709	7814	8332	8550
43	Oborniki Śląskie	4383	1463	3232	4964	5307	5447	5713	6164	6539	6917	7394	7846	8264
44	Szklarska Poręba	x	x	x	5221	6836	7721	7242	7672	7643	8102	8278	8203	7970
45	Gryfów Śląski	4349	4053	1192	5208	5908	6415	6269	6803	6706	6871	7634	7820	7757
46	Polanica Zdrój	3947	4832	3237	4091	5066	5441	6951	7268	7240	7314	7448	7539	7504
47	Głuszyca	x	x	x	5985	6434	6995	6976	7092	6909	7209	7318	7520	7298
48	Stronie Śląskie	x	x	x	x	4966	5472	5458	5983	6305	5495	7186	7303	7235
49	Piława Górna	x	x	x	x	6539	7566	7498	7280	6731	6799	7022	7177	7040
50	Twardogóra	3861	1828	2133	1425	3350	3700	4282	4859	5166	5592	6434	6808	6942
51	Przemków	4860	942		3321	4299	4788	x	4942	4878	5120	6430	6788	6901
52	Łądek Zdrój	4861	5804	3431	4445	5243	5836	6111	6964	6505	6649	6814	6883	6897
53	Żarów	x	x	x	5043	5889	6197	6098	6538	6809	6811	6978	6967	6872
54	Lubawka	5702	6280	5137	4592	6069	6576	6667	7066	6939	7037	7058	6963	6845
55	Piechowice	x	x	x	x	4543	4956	5856	7022	6876	7340	7452	7457	6825
56	Sobótka	3524	5899	2390	2669	5358	6260	5579	6064	6097	6429	6561	6664	6666
57	Żmigród	4570	1881	2963	3796	4323	4555	4804	5055	5288	5446	6103	6383	6512
58	Pieńsk	x	x	x	3658	4696	5290	5307	5543	5783	5920	5924	6182	6172
59	Ścinawa	6529	1895	2089	2937	3523	4014	4335	4812	5377	5377	5910	6204	6136
60	Szczawno Zdrój	9779	10339	8290	8110	8323	8581	7231	7089	6370	6426	6293	5978	5979

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
61	Bolków	4589	2818	2791	3013	4371	5041	5122	5244	5386	5588	5584	5820	5791
62	Szczytna	x	x	x	x	4846	5178	5107	5435	5278	5733	5920	5854	5736
63	Karpacz	x	x	x	4071	4500	4857	4448	4596	5224	5627	5713	5590	5632
64	Duszniki Zdrój	4690	5926	3319	3962	5065	5380	5577	6331	5857	6116	5834	5645	5505
65	Jedlina Zdrój	x	x	x	5147	6395	6993	6392	5979	5868	5795	5656	5558	5340
66	Bierutów	4858	1471	3146	4260	4565	4812	4387	4578	4435	4419	5216	5282	5274
67	Jaworzyna Śląska	x	x	x	4291	5039	5565	5380	5460	5120	5177	5154	5378	5239
68	Kąty Wrocławskie	3580	2193	1739	2813	3455	3939	4120	4250	4473	4575	4985	5088	5235
69	Mieroszów	4386	5135	5571	3899	5830	6450	5029	5142	4959	5012	5095	5028	4968
70	Świeradów Zdrój	x	2994	1989	2621	2938	3153	4294	4491	4410	4705	4915	4971	4924
71	Leśna	2201	1632	x	5355	4440	5051	4941	5154	4684	4839	4715	4853	4755
72	Zawidów	2645	x	x	x	2941	3417	3566	3742	3802	3858	4605	4880	4745
73	Mirsk	2883	2399	2388	2837	3962	4467	4324	4303	4258	4212	4318	4353	4276
74	Wojcieszów	x	x	x	x	5673	6641	4905	4724	4237	4117	4139	4193	4118
75	Nowogrodzic	2240	872	850	1104	2075	2253	2339	2521	2675	2753	3924	4083	4085
76	Siechnice	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	3994
77	Prochowice	2797	942	1504	1855	2490	2902	2762	2897	3032	3261	3586	3661	3708
78	Niemcza	3523	3075	2439	2691	3401	3657	3781	4162	3808	3697	3464	3515	3437
79	Węgliniec	x	x	x	3984	4079	4144	3659	3429	3162	3065	3328	3446	3301
80	Złoty Stok	2609	3388	2451	2723	2964	3046	3094	3221	3008	3021	3114	3149	3072
81	Bardo	1736	2891	x	3110	3149	3567	2998	3089	2886	3000	3035	3098	3006
82	Międzyzylesie	2586	4746	1929	1748	2209	2442	2544	2749	2722	2796	2833	2880	2800
83	Wąsosz	2941	1084	x	x	1892	2023	x	x	x	2704	2905	2792	2746
84	Świerzawa	1911	1253	x	x	2139	2487	x	x	x	x	2578	2629	2609
85	Radków	2556	3238	1805	1697	2400	2689	2553	2525	2332	2265	2560	2609	2587
86	Międzybórz	1649	586	663	982	1071	1229	1380	2952	1744	1897	2250	2332	2352
87	Prusice	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	9272	2296
88	Wiązów	3153	2598	1235	1653	2100	2270	2253	2368	2233	2270	2216	2141	2104
89	Wleń	1470	1455	536	1264	1772	1893	1845	1909	1911	2014	2108	2109	2065
90	Lubomierz	1664	1695	1285	1450	1540	1604	1563	1605	1641	1678	1945	2080	2030

w kolejności od najmniejszego: Lubomierz, Wleń, Wiązów, Prusice i Międzybórz, posiadające łącznie tylko 10 847 mieszkańców. Cztery miasta z tej grupy to relikty średniowiecznego osadnictwa w czystej formie. W dzisiejszej rzeczywistości mają nikłe szanse na jakikolwiek rozwój przestrzenny, a szkoda byłoby je utracić. Jedyną ich szansą jest utrzymanie ich historycznej wartości dla turystów.

Druga grupa, reprezentująca również miasta bardzo małe, charakteryzuje się tym, że należą do niej miasteczka w pewnej części wykazujące tendencje rozwojowe. Należą do niej małe miasteczka turystyczne, w większości o średniowiecznym rodowodzie i jedno uzdrowisko. W grupie tej występuje 17 miast.

Grupa trzecia, do której należy najwięcej, gdyż aż 30 miast, to typowi przedstawiciele miast małych, w której prym wiodzie sześć ośrodków uzdrowiskowych, dwa największe w naszym województwie ośrodki turystyczno-wypoczynkowe oraz wiele ciekawych miast o wyjątkowych walorach kulturowych. Miasta te w przeważającej większości dobrze dają sobie radę w obecnej wielkości i nie potrzebują dodatkowych bodźców rozwojowych.

Grupa czwarta licząca 17 miast, pomimo swojej kwalifikacji do grupy miast małych, to znaczące ośrodki miejskie, którym nie zagraża widmo marginalizacji w systemie osadniczym Dolnego Śląska. W większości są to spore ośrodki przemysłowe i osiem miast powiatowych.

4. Dynamika zmian demograficznych

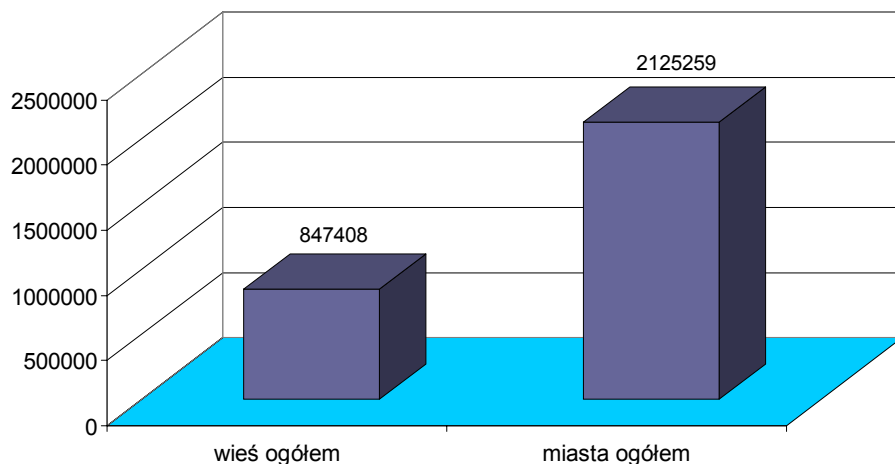
Ludność województwa dolnośląskiego w 2000 roku liczyła 2 972 667 osób, w tym w miastach żyło 2 125 259 mieszkańców. Udział mieszkańców wsi, w ogólnej liczbie mieszkańców województwa, wynosił więc tylko 28,5%. Tak więc województwo dolnośląskie, ze wskaźnikiem liczby ludności miejskiej 71,5%, jest jednym z najbardziej zurbanizowanych w kraju. Prognoza demograficzna Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu przewiduje w okresie do 2030 roku systematyczne zmniejszanie się liczby ludności na Dolnym Śląsku do poziomu 2836 tysięcy mieszkańców. Szacuje się, że zgodnie z tak postawioną prognozą, liczba mieszkańców miast zmniejszy się średnio w najbliższym czasie o około 5%. Tak więc w pierwszych dekadach XXI wieku jedynie nieliczne miasta Dolnego Śląska mogą liczyć na nieznaczny przyrost liczby ludności, natomiast znacząca większość musi się liczyć z tendencją spadkową.

Nie można także liczyć na znaczący przyływ do miast ludności wiejskiej, migrującej w związku z następującymi zmianami strukturalnymi w polskim rolnictwie. Na razie, poczynając od 1995 roku, występuje wręcz odwrotna tendencja, czyli migracja z miasta na wieś. Wyraźnym tego przykładem jest zmniejszanie się liczby ludności Wrocławia w końcu lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Identyczna sytuacja występuje także w znacznej części pozostałych miast województwa. Tylko nieliczne nie wykazywały zmniejszania się liczby ludności w ostatnich latach XX wieku. Jednak zakładając, że w najbliższej przyszłości w rolnictwie wystarczy za-

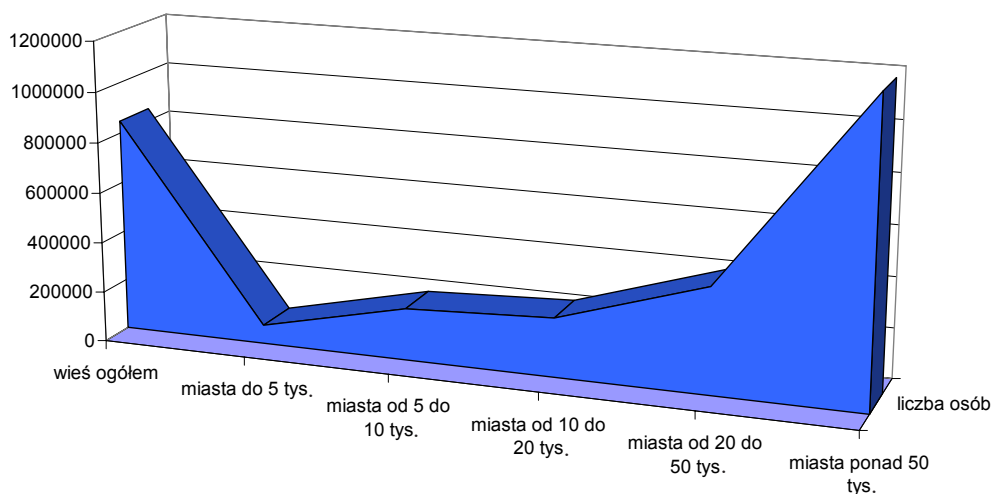
trudnić 5–10% liczby mieszkańców kraju, musimy przygotować się na przyjęcie na obszar miast około 20–25% wielkości populacji. Na obszarze kraju będzie to około 8 milionów ludzi, a na Dolnym Śląsku około 600 tysięcy mieszkańców, czyli jeszcze jeden Wrocław. Które miasta przejmą tych mieszkańców i w jakim przedziale czasu to nastąpi? Odpowiedź na to pytanie jest związana ze stopniem podatności na przekształcenia struktury przestrzennej poszczególnych miast. Ich podatność na działania rewaloryzacyjne, posiadane rezerwy strukturalne oraz miejsce i rola w sieci osadniczej województwa będą decydować o wielkości przejętej z rolnictwa populacji.

Ujemne saldo migracji w większości powiatów mocno zurbanizowanego województwa dolnośląskiego potwierdza ogólnopolską tendencję wzrostu przepływu ludności z dużych miast do małych miast i wsi. Tereny te stają się stopniowo „sypialniami” dużych skupisk miejskich. Od 1998 roku liczba urodzeń w miastach, po raz pierwszy od 1945 roku, jest mniejsza niż liczba zgonów. Kolejnym niepokojącym demografów faktem są zmiany w strukturze miejskiej ludności według wieku, czyli proces tak zwanego starzenia się miast. Powojenne wyże i niże demograficzne dodatkowo komplikują ten obraz zmieniając proporcje pomiędzy grupami w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym. Jednak ogólny trend zmian liczby ludności spowodowany zmniejszaniem się przyrostu naturalnego jest niekorzystny dla naszego województwa i kraju.

Rozwój demograficzny miast Dolnego Śląska w 2 połowie XX wieku był różny w zależności od położenia geograficznego, wielkości i często jak w przypadku Brzegu Dolnego uwarunkowań polityczno-ekonomicznych. Dane ludnościowe z lat 1939–2000 wykazywały trendy wzrostowe, ale w bardzo różnych konfiguracjach. Inaczej rosła liczba mieszkańców miast najmniejszych, a inaczej miast zbliżających



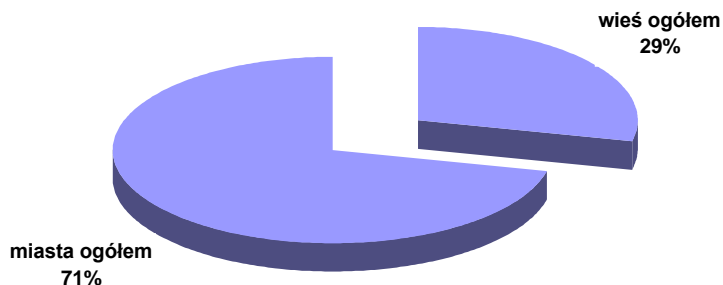
Ryc. 18. Liczba ludności w miastach i na wsi województwa dolnośląskiego (według danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu, stan na dzień 31 XII 2000 r.)



Ryc. 19. Liczba mieszkańców wsi i miast według ich wielkości (według danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu, stan na dzień 31 XII 2000 r.)

się do wielkości 50 tysięcy mieszkańców. Lata dziewięćdziesiąte zapoczątkowały proces odwrotny, to znaczy zmniejszanie się liczby ludności w ogóle, w tym także w miastach. Najbardziej widoczny jest ten proces w miastach największych.

Według danych statystycznych z 2000 roku na obszarze Dolnego Śląska zlokalizowanych jest 69 małych miast o liczbie mieszkańców nieprzekraczającej 20 tysięcy mieszkańców. Analiza zmian demograficznych w okresie od 1939 do 2000 roku wykazała istnienie ogólnej tendencji w tej grupie miast, polegającej na wyraźnym zmniejszeniu liczby mieszkańców po 1995 roku. Tendencja ta jest spójna z obserwowanym w całym kraju zjawiskiem demograficznym polegającym na zmniejszeniu przyrostu naturalnego, starzeniu się społeczeństwa i ujemnym saldzie migracji w miastach.



Ryc. 20. Miejsce zamieszkania Dolnoślązaków w 2000 roku (według danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu, stan na dzień 31 XII 2000 r.)

Tabela 3. Ludność miast Dolnego Śląska w 2000 roku w stosunku do stanu z 1939, 1946 i 1950 roku (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

Lp.	Miasto	1939	2000/1939	1946	2000/1946	1950	2000/1950	2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Wrocław	629565	101%	170656	371%	308925	205%	633857
2	Wałbrzych	64136	210%	72976	185%	93842	144%	134720
3	Legnica	83631	130%	24357	448%	39010	280%	109124
4	Jelenia Góra	35296	263%	39050	238%	34996	266%	92964
5	Lubin	10809	762%	1769	4656%	2743	3003%	82368
6	Głogów	33495	222%	1681	4421%	3825	1943%	74324
7	Świdnica	39052	166%	21448	302%	27805	233%	64779
8	Bolesławiec	21946	199%	3145	1387%	7883	553%	43608
9	Oleśnica	18183	214%	4246	917%	10552	369%	38953
10	Dzierżonów	11253	333%	16646	225%	20247	185%	37516
11	Zgorzelec	19000	188%	5261	678%	13562	263%	35690
12	Bielawa	20116	167%	17269	194%	22367	150%	33528
13	Oława	13136	242%	6410	496%	7889	403%	31795
14	Kłodzko	22000	137%	22814	132%	17171	176%	30194
15	Nowa Ruda	10059	263%	11342	233%	8775	301%	26410
16	Jawor	13817	185%	9690	264%	8982	285%	25625
17	Świebodzice	9309	264%	6078	405%	8124	303%	24608
18	Lubań	17353	139%	8149	296%	8807	273%	24082
19	Kamienna Góra	13688	168%	12754	180%	13732	167%	22985
20	Polkowice	x	x	x	x	x	x	22928
21	Bogatynia	6782	301%	2851	716%	5259	388%	20415
22	Boguszów-Gorce	11021	165%	10862	167%	9274	196%	18135
23	Strzegom	15918	110%	7137	246%	7559	232%	17531
24	Ząbkowice Śląskie	10857	159%	10127	170%	7450	231%	17238
25	Złotoryja	7860	219%	4613	373%	5305	324%	17186
26	Jelcz-Laskowice	x	x	x	x	x	x	15680
27	Chojnów	11114	133%	5467	270%	4531	326%	14788
28	Brzeg Dolny	2013	679%	1363	1002%	x	x	13663
29	Strzelin	12337	107%	7334	180%	5970	222%	13228
30	Góra	5650	232%	3526	372%	5118	256%	13116
31	Kowary	6638	193%	6923	185%	8874	144%	12809
32	Milicz	5390	235%	2929	433%	4499	282%	12671
33	Wołów	7402	167%	2902	426%	5575	222%	12364
34	Trzebnica	8500	144%	3170	386%	4131	297%	12251
35	Bystrzyca Kłodzka	7067	165%	9564	122%	6247	187%	11680
36	Kudowa Zdrój	1981	548%	2326	467%	5248	207%	10863
37	Syców	3089	350%	2108	513%	3073	352%	10817
38	Lwówek Śląski	6428	160%	3364	306%	3411	302%	10300
39	Pieszycy	x	x	x	x	x	x	9931
40	Ziębice	8923	109%	8184	118%	7810	124%	9688
41	Środa Śląska	6428	136%	4301	203%	3878	226%	8752
42	Chocianów	4301	199%	1707	501%	1847	463%	8550
43	Oborniki Śląskie	4383	189%	1463	565%	3232	256%	8264
44	Szklarska Poręba	x	x	x	x	x	x	7970

1	2	3	4	5	6	7	8	9
45	Gryfów Śląski	4349	178%	4053	191%	1192	651%	7757
46	Polanica Zdrój	3947	190%	4832	155%	3237	232%	7504
47	Głuszyca	x	x	x	x	x	x	7298
48	Stronie Śląskie	x	x	x	x	x	x	7235
49	Piława Górna	x	x	x	x	x	x	7040
50	Twardogóra	3861	180%	1828	380%	2133	325%	6942
51	Przemków	4860	142%	942	733%	x	x	6901
52	Lądek Zdrój	4861	142%	5804	119%	3431	201%	6897
53	Żarów	x	x	x	x	x	x	6872
54	Lubawka	5702	120%	6280	109%	5137	133%	6845
55	Piechowice	x	x	x	x	x	x	6825
56	Sobótka	3524	189%	5899	113%	2390	279%	6666
57	Żmigród	4570	142%	1881	346%	2963	220%	6512
58	Pieńsk	x	x	x	x	x	x	6172
59	Ścinawa	6529	94%	1895	324%	2089	294%	6136
60	Szczawno Zdrój	9779	61%	10339	58%	8290	72%	5979
61	Bolków	4589	126%	2818	206%	2791	207%	5791
62	Szczytna	x	x	x	x	x	x	5736
63	Karpacz	x	x	x	x	x	x	5632
64	Duszniki Zdrój	4690	117%	5926	93%	3319	166%	5505
65	Jedlina Zdrój	x	x	x	x	x	x	5340
66	Bierutów	4858	109%	1471	359%	3146	168%	5274
67	Jaworzyna Śląska	x	x	x	x	x	x	5239
68	Kąty Wrocławskie	3580	146%	2193	239%	1739	301%	5235
69	Mieroszów	4386	113%	5135	97%	5571	89%	4968
70	Świeradów Zdrój	x	x	2994	164%	1989	248%	4924
71	Leśna	2201	216%	1632	291%	x	x	4755
72	Zawidów	2645	179%	x	x	x	x	4745
73	Mirsk	2883	148%	2399	178%	2388	179%	4276
74	Wojcieszków	x	x	x	x	x	x	4118
75	Nowogrodziec	2240	182%	872	468%	850	481%	4085
76	Siechnice	x	x	x	x	x	x	3994
77	Prochowice	2797	133%	942	394%	1504	247%	3708
78	Niemcza	3523	98%	3075	112%	2439	141%	3437
79	Węgliniec	x	x	x	x	x	x	3301
80	Złoty Stok	2609	118%	3388	91%	2451	125%	3072
81	Bardo	1736	173%	2891	104%	x	x	3006
82	Międzylesie	2586	108%	4746	59%	1929	145%	2800
83	Wąsosz	2941	93%	1084	253%	x	x	2746
84	Świerzawa	1911	137%	1253	208%	x	x	2609
85	Radków	2556	101%	3238	80%	1805	143%	2587
86	Międzybórz	1649	143%	586	401%	663	355%	2352
87	Prusice	x	x	x	x	x	x	2296
88	Wiązów	3153	67%	2598	81%	1235	170%	2104
89	Wleń	1470	140%	1455	142%	536	385%	2065
90	Lubomierz	1664	122%	1695	120%	1285	158%	2030

W grupie miast małych na 69 tylko 26 nie wykazało zmniejszenia się liczby ludności w ostatnich latach XX wieku. Fakt zmniejszania się liczby mieszkańców dwóch trzecich małych miast Dolnego Śląska jest zjawiskiem niepokojącym, choć typowym dla zjawiska zmian ludnościowych w naszym kraju. Tym bardziej interesujące staje się poszukiwanie przyczyn, dla których 1/3 tych miast utrzymuje lub powiększa swoją liczbę mieszkańców. Konsekwentny wzrost liczby mieszkańców, nawet w okresie 1995–2000, wykazało tylko 6 ośrodków miejskich: Kąty Wrocławskie, Wiązów, Nowogrodzic, Żmigród, Sobótka i Oborniki Śląskie. W tej grupie tylko Oborniki Śląskie nie są miastem o średniowiecznym rodowodzie. Cztery miasta leżą w strefie oddziaływania metropolii wrocławskiej (Kąty Wrocławskie 10 km, Oborniki Śląskie 25 km, Sobótka 30 km, Wiązów 35 km i Żmigród 40 km). Żadne z nich nie jest ośrodkiem powiatowym. Stały przyrost ludności na przestrzeni ostatnich 50 lat wykazały tylko: Oborniki Śląskie, Kąty Wrocławskie, Nowogrodzic i Żmigród. Liczba mieszkańców Sobótki podlegała okresowym, koniunkturalnym wahaniom. Wiązów nigdy w swojej powojennej historii nie osiągnął przedwojennej liczby mieszkańców, zatrzymując się na poziomie 2 tysięcy osób. Dopiero w ostatnich latach wykazuje tendencje rozwojowe.

Przyrost liczby ludności małych miast Dolnego Śląska w latach 1939–2000 jest kolejnym wskaźnikiem, który może być pomocny w ustaleniu grupy miast mających największe szanse na rozwój. Na potrzeby tej analizy, opierając się na dostępnych danych statystycznych⁹, obliczono średni przyrost liczby mieszkańców w latach 1939–2000, który wynosi 147%. Przyjmując powyższą wielkość za umowną granicę pomiędzy stagnacją a rozwojem ludnościowym miasta, stwierdzono, że 28 miast znajduje się w stanie stagnacji lub upadku demograficznego, 23 miasta rozwijają się, a dla 18 nie ma danych. Najgorzej przedstawia się sytuacja w grupie miast najmniejszych – do 5 tysięcy osób. Tylko 5 miast na 22 z tej grupy wyraźnie zwiększa swoją liczbę mieszkańców. W grupie miast 5–10 tysięcy mieszkańców tylko 6 miast na 30 wykazuje wyraźny wzrost liczby mieszkańców. Najlepiej sytuacja przedstawia się w grupie miast o wielkości 10–20 tysięcy mieszkańców, tutaj aż 12 miast na 17 wykazuje wyraźny wzrost liczby mieszkańców.

Taka sama analiza przeprowadzona dla miast-uzdrowisk pokazuje, że jedynym ośrodkiem wyraźnie rosnącym była w tym okresie Kudowa Zdrój. Liczba ludności w stosunku do roku 1939 wzrosła tu ponad pięciokrotnie. Pozostałe uzdrowiska pozostały w stagnacji lub zmniejszyły swoją liczbę ludności. Skrajnym przykładem jest Szczawno Zdrój, które po 1945 roku nie zbliżyło się nawet do swojej liczby ludności z 1939 roku, wynoszącej wtedy 9779 osób. Przypadek Szczawna Zdroju jest nietypowy, ponieważ bezpośrednio po wojnie liczba mieszkańców wzrosła tu do 10 339 osób. Jeszcze w 1965 roku mieszkało tu 8581 osób. Dopiero

⁹ Dane z rocznika statystycznego 2001 [153] i *Statystyki miast i osiedli 1945–1965* [164]. Do obliczenia zsumowano liczbę mieszkańców tych miast Dolnego Śląska, dla których istnieją dane z 1939 roku. Grupę tę stanowi 71 miast.

przełom lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych spowodował systematyczne zmniejszenie się liczby mieszkańców do poziomu 5979 osób w 2000 roku.

Miasta turystyczno-wypoczynkowe również wykazywały niewielkie przyrosty liczby mieszkańców, na przykład: Sobótka – 189%, Oborniki Śląskie – 189%, Bystrzyca Kłodzka – 165%, Bardo – 173%. Miasta przemysłowe rozwijały się na poziomie wartości średniej województwa lub jak Nowogrodzic i Kąty Wrocławskie szybciej od średniej.

Z analizowanych 69 małych miast Dolnego Śląska tylko 5 nie osiągnęło po wojnie liczby mieszkańców z 1939 roku. Są to miasta o liczbie mieszkańców, które nie przekraczają sześciu i pół tysiąca osób. Trzy z nich to miasta bardzo małe, jak Wiązów, Wąsosz, Niemcza o liczbie ludności od 2 do 3 tysięcy. Przed wojną były to także małe ośrodki miejskie o liczbie ludności od 3 do 4 tysięcy osób. Pozostałe dwa małe miasta, to jest Szczawno Zdrój i Ścinawa, są niewiele większe, bo liczą obecnie około 6 tysięcy mieszkańców, przy czym to pierwsze w 1939 roku zamieszkiwało prawie 10 tysięcy osób.

Niewielki przyrost liczby mieszkańców w stosunku do 1939 roku, nieprzekraczający 50%, zanotowano w największej grupie miast małych, ponieważ aż w 24 jednostkach. W grupie tej ponownie w znaczący sposób przeważają miasta do 10 tysięcy mieszkańców, bo jest ich aż 20. Pozostałe cztery miasta, należące do grupy miast o liczbie ludności od 10 do 20 tysięcy mieszkańców to Trzebnica, Strzelin, Chojnów i Strzegom. Fakt ten zadziwia tym bardziej, że te cztery ośrodki miejskie w 2 połowie XX wieku były rozwiniętymi ośrodkami przemysłowymi. Jedynym usprawiedliwieniem tak niewielkiego przyrostu liczby mieszkańców mogą być znaczne zniszczenia wojenne, które wystąpiły we wszystkich czterech miastach. Miasta te w wyniku II wojny światowej zostały zniszczone co najmniej w połowie, bo aż od 50 do 75%.

Największe przyrosty liczby mieszkańców w stosunku do 1939 roku zanotowano w miastach o liczbie ludności od 10 do 20 tysięcy mieszkańców. Absolutnymi rekordzistami są w tej kategorii Brzeg Dolny, w którym liczba mieszkańców w stosunku do 1939 roku wzrosła prawie siedmiokrotnie oraz Kudowa Zdrój, w której zaludnienie zwiększyło się w analogicznym okresie ponad pięciokrotnie. W obu wypadkach przyczyny tego zjawiska są jasne. Brzeg Dolny stał się po wojnie dużym ośrodkiem przemysłu chemicznego odbudowanego na bazie poniemieckiego zakładu przemysłowego, a Kudowa Zdrój, oprócz funkcji uzdrowiskowych, stała się najważniejszym przejściem granicznym w kierunku Pragi czeskiej.

W przypadku 18 miast nie udało się ustalić liczby mieszkańców w 1939 roku oraz w pierwszych latach powojennych, tak więc nie można było ustalić tempa przyrostu liczby mieszkańców. Głównym powodem tego stanu rzeczy było to, że większość występujących w tej grupie współczesnych miast Dolnego Śląska, nie miała praw miejskich w 1939 roku albo nie istniała w obecnej postaci urbanistycznej, jak na przykład Jelcz-Laskowice.

Tabela 4. Tempo przyrostu liczby ludności w małych miastach Dolnego Śląska w roku 2000 w stosunku do roku 1939 (opracowanie własne autora)

Miasta o liczbie ludności	Brak danych	>100%	100–150%	150–200%	200–300%	<300%	Ogółem
do 4999 osób	5	3	10	3	1	0	22
5000–9999 osób	12	2	10	6	0	0	30
10000–19999 osób	1	0	4	6	3	3	17
Ogółem miast	18	5	24	15	4	3	69

Przeprowadzona analiza wzrostu liczby ludności w małych miastach Dolnego Śląska, ujawniła w badanym okresie występowanie na tym obszarze następujących zjawisk urbanistycznych:

- Aż 5 na 69 z analizowanej grupy miast małych nie osiągnęło do 2000 roku poziomu liczby mieszkańców z roku 1939, w tym wszystkie z grupy o najmniejszej liczbie ludności.
- Największy spadek liczby mieszkańców można zauważyć w najmniejszych miastach obsługujących obszary rolnicze.
- Aż 24 miasta na 69 z analizowanej grupy małych miast osiągnęło bardzo niewielkie przyrosty liczby mieszkańców, nieprzekraczające wielkości 50%, w tym 20 z grupy o liczbie ludności do 10 tysięcy mieszkańców.
- Tylko w miastach z grupy o liczbie ludności od 10 do 20 tysięcy mieszkańców nie wystąpiło zjawisko zmniejszenia się liczby mieszkańców w stosunku do wielkości z 1939 roku.
- Tylko 7 miast na 69 z analizowanej grupy miast małych miało, w badanym okresie, co najmniej dwukrotny przyrost liczby mieszkańców w stosunku do liczby ludności z 1939 roku, w tym aż 6 z grupy o liczbie ludności od 10 do 20 tysięcy mieszkańców.

5. Małe miasta regionu

Podział miast na grupy zależnie od wielkości liczby mieszkańców oraz zakwalifikowanie części z nich do grupy miast małych, w zależności od części świata i kraju, jest bardzo zróżnicowany. Jedynym wspólnym poglądem w tej sprawie jest to, że fenomen małomiejskości jest pochodną przejścia z osadnictwa wiejskiego na model miejski. Pomimo, że miasta małe zasiedla tylko niewielka liczba ludności miejskiej województwa, regionu czy kraju są one ważnym elementem struktury osadniczej, ponieważ są kanałem łączącym tradycje wiejskie z miejskimi. Są także etapem na drodze wzrostu do specyficznych struktur dużego miasta. Tu rodzi się specyficzny miejski sposób życia, który jest motorem rozwoju cywilizacyjnego. Siłą współczesnych miast jest coraz szybszy wzrost znaczenia sektora usług przy coraz bardziej słabnącej roli przemysłu i rolnictwa.

Dostęp do szeroko rozumianych usług, stanowiących jednocześnie atrakcyjne miejsca pracy, jest w dzisiejszych czasach magnesem powodującym chęć koncentrowania się ludności w miastach. W naszych warunkach cywilizacyjnych proces ten będzie coraz ważniejszy, zwłaszcza że stanie się częścią procesu znaczącego zmniejszenia się liczby ludności wiejskiej i wzrostu roli małych miast w sieci osadniczej województw czy regionów. W tej dziedzinie najbliższy nam wydaje się być proces przemian, jaki zachodził we Francji w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX stulecia¹⁰. Małe miasta pełniły w nim podstawową rolę w kształtowaniu urbanizacji terenów wiejskich. Także Francuzi ustalili wielkość małego miasta na poziomie między 5 a 20 tysięcy mieszkańców. Przyjmując do dalszych badań wielkość 20 tysięcy mieszkańców jako górną granicę grupy miast małych, należy sobie zdawać sprawę z tego, że dzisiaj poziom ten może czynić wrażenie zaniżonego. Jednak prognozy demograficzne dla Polski i Europy nie są optymistyczne i zakładają na najbliższe dekady raczej zmniejszenie liczby ludności niż jej wzrost. Procesu tego na pewno nie są w stanie w znaczący sposób zmienić ruchy migracyjne. Przyjmując za podstawowe kryterium dla małego miasta wielkość liczby mieszkańców nieprzekraczającą 20 tysięcy, możemy stwierdzić, że na 90 miast zlokalizowanych na terenie województwa dolnośląskiego, aż 69 spełnia przyjęte w pracy ludnościowe kryterium małego miasta.

Miasta Dolnego Śląska stanowią bardzo liczną grupę. Z 880 miast Polski w 2000 roku aż 90 zlokalizowanych było na Dolnym Śląsku. W grupie tej aż 651 to miasta małe¹¹ nie przekraczające wielkości 20 tysięcy mieszkańców. Sytuacja ta nie jest typowa dla pozostałych województw. Najbardziej zurbanizowane w Polsce województwo śląskie, liczące ogółem 69 miast, charakteryzuje się przewagą miast średnich o liczbie ludności wynoszącej powyżej 50 tysięcy. Równie wiele małych miast jak na Dolnym Śląsku znajduje się tylko w województwie wielkopolskim.

W wydzielonej grupie miast małych szczegółowo przeanalizowano miasta wykazujące oznaki najszybszego rozwoju lub posiadające potencjalne duże możliwości rozwojowe. Jest to grupa miast otaczających aglomerację wrocławską i silnie z nią związana ze względu na zjawisko polaryzacji wokół centralnych punktów osadniczych¹². Wyłączono z analizy miasta strefy sudeckiej (region wałbrzysko-jeleniogórski według Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego) z najbardziej gęstą siecią miejską. Znaczna gęstość sieci, brak punktów polaryzacji dyskredytują tę grupę miast w zakresie możliwości szybkiego i dynamicznego rozwoju. Kierując się możliwościami rozwoju do szczegółowej analizy wybrano miasta małe, zlokalizowane nie dalej niż 50 kilometrów od centrum Wrocławia.

¹⁰ Borde J., *Les villes francaises*, 1980 [17].

¹¹ Małe miasta wydzielono, przyjmując za podstawowe kryterium liczbę mieszkańców nieprzekraczającą 20 tysięcy mieszkańców, stosowane w statystyce do lat dziewięćdziesiątych XX wieku.

¹² *Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, Monitor Polski Nr 26, 2002, s. 533 [78].

Tabela 5. Zestawienie małych miast Dolnego Śląska w 2000 roku
(oprac. własne autora)

Lp.	Miasto	Liczba ludności 31.12.2000	Lp.	Miasto	Liczba ludności 31.12.2000
1	Boguszów-Gorce	18135	36	Żmigród	6512
2	Strzegom	17531	37	Pieńsk	6172
3	Ząbkowice Śląskie	17238	38	Ścinawa	6136
4	Złotoryja	17186	39	Szczawno Zdrój	5979
5	Jelcz-Laskowice	15680	40	Bolków	5791
6	Chojnów	14788	41	Szczytna	5736
7	Brzeg Dolny	13663	42	Karpacz	5632
8	Strzelin	13228	43	Duszniki Zdrój	5505
9	Góra	13116	44	Jedlina Zdrój	5340
10	Kowary	12809	45	Bierutów	5274
11	Milicz	12671	46	Jaworzyna Śląska	5239
12	Wołów	12364	47	Kąty Wrocławskie	5235
13	Trzebnica	12251	48	Mieroszów	4968
14	Bystrzyca Kłodzka	11680	49	Świeradów zdrój	4924
15	Kudowa Zdrój	10863	50	Leśna	4755
16	Syców	10817	51	Zawidów	4745
17	Lwówek Śląski	10300	52	Mirsk	4276
18	Pieszyce	9931	53	Wojcieszów	4118
19	Ziębice	9688	54	Nowogrodziec	4085
20	Środa Śląska	8752	55	Siechnice	3994
21	Chocianów	8550	56	Prochowice	3708
22	Oborniki Śląskie	8264	57	Niemcza	3437
23	Szklarska Poręba	7970	58	Węgliniec	3301
24	Gryfów Śląski	7757	59	Złoty Stok	3072
25	Polanica Zdrój	7504	60	Bardo	3006
26	Głuszycza	7298	61	Międzylesie	2800
27	Stronie Śląskie	7235	62	Wąsosz	2746
28	Piława Górna	7040	63	Świerzawa	2609
29	Twardogóra	6942	64	Radków	2587
30	Przemków	6901	65	Międzybórz	2352
31	Lądek Zdrój	6897	66	Prusice	2296
32	Żarów	6872	67	Wiązów	2104
33	Lubawka	6845	68	Wleń	2065
34	Piechowice	6825	69	Lubomierz	2030
35	Sobótka	6666			

6. Charakterystyka wybranych cech urbanistycznych

Miasta Dolnego Śląska, jak już wcześniej wspomniano, w największej ilości i gęstości zlokalizowane są w podregionie jeleniogórsko-wałbrzyskim. Na obszarze tego podregionu znajduje się 64% ogólnej liczby miast Dolnego Śląska. Jedno-

cześnie większość miast tej grupy to miasta znajdujące się w odległości większej niż 50 km od Wrocławia. Aż 14 miast regionu, czyli ponad 15%, zlokalizowanych jest w odległości większej niż 100 km od Wrocławia, a kolejnych 20 miast znajduje się w pasie od 75 do 100 km od Wrocławia, to znaczy, że aż 67% z ogólnej liczby miast Dolnego Śląska znajduje się poza zasięgiem jednogodzinnej izochrony dojazdu samochodem osobowym do Wrocławia. Ważne są więc szlaki komunikacyjne zapewniające łatwy dostęp do miast i wygodny kontakt ze stolicą regionu. Tak więc istotną cechą w badaniach zmian struktury przestrzennej miast jest ich rola w systemie komunikacyjnym regionu. Należy także ponownie zwrócić uwagę na to, że większość miast Dolnego Śląska ma średniowieczny rodowód i jest częścią historycznie ukształtowanej sieci osadniczej Dolnego Śląska. Powyższa cecha również nie pozostaje bez znaczenia dla szans rozwojowych miast. W związku z nią pozostaje tak istotne zjawisko, jak wielkość zniszczeń miasta powstałych w czasie wojny lub krótko po niej. Z istotnych dla kształtowania prawidłowej struktury funkcjonalno-przestrzennej cech należy wymienić jeszcze tak istotne zjawisko, jak obecnie pełniona rola miasta w systemie osadniczym regionu oraz główne funkcje urbanistyczne.

Małe miasta Dolnego Śląska od 1945 roku przeżywały wiele zmian politycznych i gospodarczych, które znacząco wpłynęły na ich dzisiejszy kształt urbanistyczny. Jednym z najistotniejszych zjawisk, które determinowało kierunki dalszego rozwoju tych organizmów miejskich był na pewno poziom zniszczeń spowodowanych II wojną światową. Wiele miast Dolnego Śląska zostało zniszczonych w tak ogromnym stopniu, że dotychczas nie można sobie poradzić z tym „dziedzictwem”. Procent zniszczeń, szacowany przez ówczesnych gospodarzy miast, w skrajnym przypadku sięgał 75%. Miastami dotkniętymi tak ogromnymi zniszczeniami wojennymi były: Ścinawa, Pieńsk i Strzelin. Ówczesna, być może subiektywna, ocena dokonanych zniszczeń w wielu wypadkach uściślała te dane, określając stopień zniszczeń śródmieścia czy starego miasta. I tak na przykład uznano, że obszar starego miasta Strzelina został zniszczony w 90%. Duże zniszczenia, na poziomie 70%, zanotowano w Brzegu Dolnym i Wołowie. W Wąsoczcu wielkość zniszczeń oszacowano na 65%, a 50% zniszczeń tkanki miejskiej zanotowano w Nowogrodzcu, Bierutowie, Sobótce, Sycowie, Trzebnicy i Międzyborzu. Na 69 małych miast Dolnego Śląska tylko 42 zostały uznane za nietknięte zniszczeniami wojennymi, czyli więcej niż jedna trzecia małych miast regionu została dotknięta zniszczeniami wojennymi, w tym prawie połowa większymi niż 50%. Największych zniszczeń w grupie miast małych doznały miasta o wielkości 10–20 tysięcy mieszkańców. Na 17 małych miast w tej grupie aż 10 było w różnym stopniu dotkniętych zniszczeniami wojennymi. Miasta bardzo małe, o liczbie ludności nie przekraczającej 5 tysięcy mieszkańców, ucierpiały w niewielkim stopniu. Na 22 miasta tej grupy tylko 5 zanotowało jakiegokolwiek zniszczenia wojenne.

Miasta Dolnego Śląska są organizmami miejskimi o długiej tradycji, sięgającej w większości przypadków czasów średniowiecza. Dwie trzecie małych miast Dol-

Tabela 6. Zestawienie wybranych cech małych miast Dolnego Śląska (opracowanie własne autora)

Lp.	Miasto	Data uzyskania praw miejskich	Zniszczenie miasta po II wojnie światowej	Liczba ludności		Stosunek liczby ludn. w 2000 r. do 1939 r. [%]	Rola miasta w systemie osadniczym regionu	Główna funkcja miasta	Rola w systemie komunikacyjnym regionu	Uwagi
				1939	2000					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Lubomierz	1291	10%	1664	2030	122%	Lokalny ośrodek usługowy	Obsługa ruchu turystyczno-wypoczynkowego	Węzeł dróg lokalnych	
2	Wleń	1261	0	1470	2065	140%	Lokalny ośrodek usługowy	Obsługa ruchu wypoczynkowego	Węzeł dróg lokalnych	
3	Wiązów	1252	0	3153	2104	67%	Lokalny ośrodek rolniczo-usługowy	Obsługa rolnictwa	Węzeł dróg lokalnych	
4	Prusice	1287–1951, 2000	0	×	2296	×	Lokalny ośrodek handlowo-usługowy	Obsługa rolnictwa	Węzeł dróg lokalnych	
5	Międzybórz	1687	50%	1649	2352	143%	Lokalny ośrodek handlowo-usługowy	Obsługa rolnictwa i leśnictwa	Węzeł dróg lokalnych	
6	Radków	1333	0	2556	2587	101%	Lokalny ośrodek turystyczno-usługowy	Obsługa ruchu turystycznego	Węzeł dróg lokalnych	
7	Świerzawa	1295–1945, 1984	0	1911	2609	137%	Lokalny ośrodek handlowo-usługowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1957–1972 osiedle
8	Wąsosz	1290–1945, 1984	65%	2941	2746	93%	Lokalny ośrodek usługowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1960–1972 osiedle
9	Międzylesie	1249	0	2586	2800	108%	Lokalny ośrodek handlowo-usługowy	Obsługa ruchu turystyczno-wypoczynkowego	Węzłowa w skali regionu	Graniczny węzeł kolejowy
10	Bardo	1330(1334)–1945, 1969	0	1736	3006	173%	Ośrodek turystyczno-przemysłowy	Obsługa turystyki religijnej	Węzeł dróg lokalnych	1954–1969 osiedle
11	Złoty Stok	1334	0	2609	3072	118%	Maly ośrodek turystyczno-przemysłowy	Obsługa ruchu turystyczno-wypoczynkowego	Węzeł dróg lokalnych	Górnictwo złota i arsenu
12	Węgliniec	1967	0	×	3301	×	Lokalny ośrodek usługowy	Obsługa komunikacji kolejowej	Krajowy węzeł kolejowy	1954–1967 osiedle
13	Niemcza	1282	0	3523	3437	98%	Lokalny ośrodek handlowo-usługowy	Obsługa własnych mieszkańców	Przy drodze krajowej	
14	Prochowice	1280	25%	2797	3708	133%	Lokalny ośrodek rolniczo-usługowy	Obsługa rolnictwa	Węzeł dróg wojewódzkich	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15	Siechnice	1997	0	×	3994	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	Powstałe park technologiczny
16	Nowogrodzic	1233	60%	2240	4085	182%	Lokalny ośrodek przemysłowo-usługowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	Złóża kaolinu, przemysł ceramiczny
17	Wojcieszów	1973	0	×	4118	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1956–1973 osiedle
18	Młnsk	1337	0	2883	4276	148%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Przemysł i turystyka	Węzeł dróg lokalnych	
19	Zawidów	1396–1945, 1969	0	2645	4745	179%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1958–1969 osiedle
20	Leśna	1329–1945, 1962	0	2201	4755	216%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1954–1962 osiedle
21	Świeradów Zdrój	1945	0	×	4924	×	Uzdrowisko o znaczeniu krajowym	Mieszakaniowo-usługowa	Węzeł dróg lokalnych	osiedle
22	Mieroszów	1497	0	4386	4968	113%	Lokalny ośrodek usługowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	
23	Katý Wrocławskie	1298	10%	3580	5235	146%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	
24	Jaworzyna Śląska	1954	0	×	5239	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Regionalny węzeł kolejowy	
25	Bierutów	1266	50%	4858	5274	109%	Lokalny ośrodek usługowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	
26	Jedlina Zdrój	1768–1919, 1967	0	×	5340	×	Uzdrowisko	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1954–1967 osiedle
27	Duszniki Zdrój	1324	0	4690	5505	117%	Uzdrowisko o znaczeniu krajowym	Lecznictwo uzdrowiskowe	Węzeł dróg lokalnych	
28	Karpacz	1959	0	×	5632	×	Krajowy ośrodek turystyczny wypoczynkowego	Obsługa ruchu turystycznego	Węzeł dróg lokalnych	1954–1959 osiedle
29	Szczytna	1973	0	×	5736	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1959–1973 osiedle
30	Bolków	1276	0	4589	5791	126%	Lokalny ośrodek usługowy	Mieszakaniowo-usługowa	Węzłowa w skali regionu	
31	Szczawno Zdrój	1945	0	9779	5979	61%	Uzdrowisko o znaczeniu krajowym	Lecznictwo uzdrowiskowe	Węzeł dróg lokalnych	
32	Ścinawa	1249/1259	75%	6529	6136	94%	Lokalny ośrodek usługowy	Mieszakaniowo-usługowa	Węzeł dróg lokalnych	
33	Piętnsk	1962	75%	×	6172	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1954–1962 osiedle
34	Zmigród	1253	25%	4570	6512	142%	Lokalny ośrodek usługowy	Mieszakaniowo-usługowa	Węzłowa w skali regionu	huty szkła

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
35	Sobótka	1399	60%	3524	6666	189%	Regionalny ośrodek turystyczno-wypoczynkowy	Mieszkaniovo-usługowa	Węzeł dróg lokalnych	
36	Piechowice	1967	0	×	6825	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1956-1967 osiedle
37	Lubawka	1292	0	5702	6845	120%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzłowa w skali regionu	
38	Żarów	1954	0	×	6872	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	Złóżka kaolinu
39	Łądek Zdrój	1325	0	4861	6897	142%	Uzdrowisko o znaczeniu krajowym	Leźnictwo uzdrowiskowe	Węzeł dróg lokalnych	
40	Przemków	1305-1945, 1959	25%	4860	6901	142%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1954-1959 osiedle
41	Twardogóra	1293	0	3861	6942	180%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	
42	Piława Górna	1962	0	×	7040	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1956-1962 osiedle
43	Stronie Śląskie	1967	0	×	7235	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa ruchu turystycznego i przemysłowa	Węzeł dróg lokalnych	1959-1967 osiedle
44	Gluszyca	1962	0	×	7298	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	1954-1962 osiedle
45	Polanica Zdrój	1945	0	3947	7504	190%	Uzdrowisko o znaczeniu krajowym	Leźnictwo uzdrowiskowe	Węzeł dróg lokalnych	
46	Gryfów Śląski	1354	0	4349	7757	178%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzłowa w skali regionu	
47	Szklarska Poręba	1959	0	×	7970	×	Krajowy ośrodek turystyczno-wypoczynkowy	Obsługa ruchu turystycznego	Przy drodze krajowej	1954-1959 osiedle
48	Oborniki Śląskie	1945	0	4383	8264	189%	Lokalny ośrodek turystyczno-wypoczynkowy	Mieszkaniovo-usługowa Leźnictwo uzdrowiskowe	Węzeł dróg lokalnych	
49	Chocianów	1894	0	4301	8550	199%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	
50	Środa Śląska	1235	30%	6428	8752	136%	Powiatowy ośrodek adm-usługowy,	Usługowo-administracyjna i przemysłowa	Węzłowa w skali regionu	
51	Ziębice	1266	0	8923	9688	109%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	
52	Pieszycy	1962	0	×	9931	×	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Węzeł dróg lokalnych	
53	Lwówek Śląski	1217	40%	6428	10300	160%	Powiatowy ośrodek adm-usługowy,	Usługowo-administracyjna i przemysłowa	Węzeł dróg lokalnych	1954-1962 osiedle

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
54	Syców	1312	60%	3089	10817	350%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Weźłowa w skali regionu	
55	Kudowa Zdrój	1945	0	1981	10863	548%	Uzdrowisko o znaczeniu krajowym	Leźnictwo uzdrowiskowe	Weźłowa w skali kraju	Graniczny węzeł drogowy
56	Bąszczyca Kłodzka	1319	0	7067	11680	165%	Lokalny ośrodek przemysłowy i turystyczny	Obsługa ruchu turystycznego i przemysłowa	Weźłowa w skali regionu	
57	Trzebnica	1250	60%	8500	12251	144%	Powiatowy ośrodek adm.-usługowy,	Mieszkaniowo-usługowa i przemysłowa	Weźłowa w skali regionu	
58	Wolów	1288	70%	7402	12364	167%	Powiatowy ośrodek adm.-usługowy,	Usługowo-administracyjna i przemysłowa	Weźłowa w skali regionu	
59	Milicz	1323	20%	5390	12671	235%	Powiatowy ośrodek adm.-usługowy,	Usługowo-administracyjna i przemysłowa	Weźłowa w skali regionu	
60	Kowary	1513	0	6638	12809	193%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Wezeł dróg lokalnych	
61	Góra	1289	30%	5650	13116	232%	Powiatowy ośrodek adm.-usługowy,	Usługowo-administracyjna i przemysłowa	Wezeł dróg lokalnych	
62	Strzelin	1292	75%	12337	13228	107%	Powiatowy ośrodek adm.-usługowy,	Usługowo-administracyjna i przemysłowa	Weźłowa w skali regionu	Ośrodek eksploatacji granitu
63	Brzeg Dolny	1663–1945,1954	70%	2013	13663	679%	Duży ośrodek przemysłowy	Przemysłowa	Wezeł dróg lokalnych	
64	Chojnów	1288	50%	11114	14788	133%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Weźłowa w skali kraju	Wezeł kolejowy i drogowy
65	Jelcz-Laskowice	1987	0	×	15680	×	Duży ośrodek przemysłowy	Przemysłowa	Wezeł dróg lokalnych	
66	Złotoryja	1211	0	7860	17186	219%	Powiatowy ośrodek adm.-usługowy,	Usługowo-administracyjna i przemysłowa	Wezeł dróg lokalnych	
67	Ząbkowice Śląskie	1287	0	10857	17238	159%	Powiatowy ośrodek adm.-usługowy,	Usługowo-administracyjna i przemysłowa	Weźłowa w skali regionu	
68	Strzegom	1242	50%	15918	17531	110%	Lokalny ośrodek przemysłowy	Obsługa własnych mieszkańców	Weźłowa w skali regionu	Ośrodek eksploatacji granitu
69	Boguszów-Gorce	1499, Gorce od 1962, połączenie w 1973	0	11021	18135	165%	Ośrodek przemysłowo-górnictwy	Obsługa własnych mieszkańców	Wezeł dróg lokalnych	

nego Śląska ma rodowód średniowieczny. Najstarsza Złotoryja, jako jedna z pierwszych na ziemiach polskich, w 1211 roku otrzymała prawa miejskie magdeburskie. Do 1250 roku kolejnych siedem dzisiejszych małych miast otrzymało prawa miejskie. Były to Strzegom, Trzebnica, Lwówek Śląski, Środa Śląska, Ścinawa, Nowogrodziec i Międzyzlesie. W okresie od 1250 do 1300 roku w grupie badanych miast, następnym piętnaście uzyskało prawa miejskie. Do 1500 roku powstało jeszcze piętnaście małych miast Dolnego Śląska. Wśród obecnych małych miast tylko 19 wykreowanych zostało po 1945 roku. Charakterystyczną cechą jest to, że najliczniejszą grupę wśród miast najmłodszych tworzą ośrodki uzdrowiskowe i turystyczno-wypoczynkowe.

Ważnym dla antycypacji dalszego rozwoju małych miast Dolnego Śląska zjawiskiem jest ich potencjał mieszkaniowy, odziedziczony po czasach sprzed 1939 roku, a także potencjał ludnościowy, uzyskany przez zasiedlanie tych ziem w latach 1945–1950. Wiele, szczególnie najmniejszych, miast regionu do 2000 roku nie odtworzyło bazy ludnościowej z 1939 roku. Przykładem takich miast są Wiązów, Wąsosz, Niemcza, Szczawno Zdrój czy Ścinawa, które do dzisiaj nie osiągnęły poziomu liczby mieszkańców z 1939 roku. Spora liczba miast nie zanotowała znaczącego przyrostu liczby ludności w ciągu całego ostatniego półwiecza, utrzymując jedynie swój potencjał demograficzny na poziomie odtworzenia biologicznego. Jedynie nieliczne małe miasta zanotowały wyraźne przyrosty liczby mieszkańców. Do miast tych należą głównie prężnie rozwijające się w latach siedemdziesiątych XX wieku małe ośrodki przemysłowe, jak: Leśna, Syców, Milicz, Złotoryja, Góra czy Brzeg Dolny, ale także przygraniczne miasto uzdrowiskowe Kudowa Zdrój. W miastach tych liczba mieszkańców w stosunku do roku 1939 wzrosła od dwóch do siedmiu razy. Największe przyrosty liczby ludności zanotowano w Brzegu Dolnym i Kudowie Zdroju.

Ogromną rolę w kreowaniu stopnia rozwoju małych miast ma także ich rola w systemie komunikacyjnym regionu. Węzłowe położenie w stosunku do komunikacyjnego układu drogowego i kolejowego jest atutem nie do przecenienia. Sytuacja w tej dziedzinie na obszarze Dolnego Śląska nie jest najlepsza. Dobre położenie w systemie komunikacyjnym regionu ma tylko 19 małych miast. Sytuację tę dodatkowo pogarsza systematyczny upadek znaczenia komunikacji kolejowej w Polsce. Drugim destrukcyjnym dla tempa rozwoju małych miast zjawiskiem jest budowa daleko odsuniętych od miast obwodnic ruchu tranzytowego. Tak realizowane obejścia komunikacyjne odcinają miasta od rzesz turystów i przypadkowych odwiedzających, kierujących się najczęściej impulsem powodowanym przejazdem przez atrakcyjny ośrodek miejski.

Dla oceny możliwości rozwojowych ośrodka miejskiego ważne są także obecnie pełnione przez nie funkcje urbanistyczne. Miasta, które pełniły w ostatnim półwieczu funkcję rolniczej obsługi najbliższego terenu, nawet jeżeli są dużymi ośrodkami miejskimi, w dzisiejszych czasach powoli upadają. Zyskują natomiast miasta pełniące funkcje turystyczno-wypoczynkowe i uzdrowiskowe; nie ma tu

większego znaczenia ich liczba mieszkańców. Dolny Śląsk ma w skali kraju znaczną liczbę uzdrowisk, bo aż 10 na 36 wszystkich występujących w Polsce¹³. Dotychczasowe miejskie ośrodki przemysłowe w zdecydowanej większości tracą na znaczeniu. Tylko największe miasta są w stanie utrzymać ten kierunek rozwoju. Takimi miastami na Dolnym Śląsku w tej chwili mogą być jedynie Brzeg Dolny i Jelcz-Laskowice.

Rola miasta w systemie osadniczym wynika z jego położenia, liczby ludności i możliwości gospodarczych. W grupie miast małych w uprzywilejowanej roli występują miasta powiatowe. Tak więc pełnione w przeszłości i dzisiaj funkcje urbanistyczne mogą mieć decydujący wpływ na dalszy rozwój miasta. W tym rankingu z oczywistych względów lepsze szanse mają miasta większe.

Na podstawie omówionych wybranych cech urbanistycznych można ustalić prawdopodobieństwo kierunków dalszego rozwoju przestrzennego konkretnego, małego ośrodka miejskiego. Analizując powyższe cechy według dwubiegunowej oceny, polegającej na ustaleniu, czy dana cecha sprzyja rozwojowi czy go hamuje, można stworzyć na ich podstawie listę małych miast o największych i najmniejszych szansach na dalszy systematyczny rozwój. Powyższe rozważania obarczone będą w sposób oczywisty błędem, wynikającym ze stosunkowo niewielkiej liczby rozpatrywanych cech, ale w zakresie ocen najwyższych i najniższych na pewno ujawniają prawdziwe kierunki w badanym zjawisku. Na przykład malutkie Bar-do, rozwijające turystykę religijną, buduje na tym swój stabilny i stały rozwój. Widać to choćby z analizy aktywności mieszkańców w dziedzinie tworzenia stron internetowych, związanych tematycznie z problemami miasta. Stabilna liczba mieszkańców, pomimo swojej niewielkiej liczby, buduje na podstawie swoich przyrodniczo-kulturowych walorów stabilny obraz gospodarki przestrzennej w tym mieście.

W przedstawionej analizie wybranych cech urbanistycznych zastosowano następujące kryteria ocen dla kolejnych następujących kategorii:

a) długość stażu miejskiego – przyjęto, że uzyskanie praw miejskich przed 1939 rokiem to plus dla miasta, a po 1945 roku to minus,

b) wielkość zniszczeń wojennych – ich brak zakwalifikowano jako plus dla miasta, a jakkolwiek inny stan jako minus,

c) liczba ludności – uznano, że poziom powyżej 10 tysięcy mieszkańców w 2000 roku to plus dla miasta, a inne wartości to minus,

d) przyrost liczby ludności w stosunku do roku 1939 – wartości powyżej 148% (średnia województwa) to plus dla miasta, a inne to minus,

e) rola miasta w systemie osadniczym regionu – pełnienie roli powiatowego ośrodka administracyjnego, ośrodka turystyczno-wypoczynkowego lub ośrodka uzdrowiskowego to plus dla miasta, a rola ośrodka tylko w systemie lokalnym to minus,

¹³ Zarządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 25 lipca 1967 roku w sprawie wykazu miejscowości uznanych za uzdrowiska.

f) analiza głównych funkcji urbanistycznych miasta – funkcja administracyjna, usługowo-administracyjna, obsługi ruchu turystyczno-wypoczynkowego oraz lecznictwa uzdrowiskowego to plus dla miasta, a funkcja obsługi rolnictwa i własnych mieszkańców oraz przemysłowa to minus,

g) rola w systemie komunikacyjnym regionu – węzłowa rola w skali regionu czy kraju to plus dla miasta, a inne to minus.

W wyniku przeprowadzonej analizy ustalono, że ani jednej oceny pozytywnej, w tak skonstruowanej ocenie dalszych szans rozwojowych nie uzyskało miasto Pieńsk. Tylko jedną ocenę pozytywną uzyskały natomiast następujące miasta: Międzybórz, Wąsocz, Siechnice, Wojcieszów, Bierutów, Szczytna, Ścinawa, Piechowice, Żarów, Przemków, Piława Górna i Głuszyca. Są to miasta, które z punktu widzenia przeprowadzonego badania nie mają korzystnych warunków na dalszy samodzielny rozwój.

Na drugim końcu stworzonej listy lokalizują się miasta mające duże możliwości dalszego rozwoju. Na pierwszym miejscu uplasowały się Ząbkowice Śląskie, które uzyskały wszystkie oceny pozytywne. Większość pozytywnych ocen, czyli 6 plusów na 7 możliwych, uzyskały następnymi w kolejności: Złotoryja, Milicz, Wołów, Bystrzyca Kłodzka i Kudowa Zdrój. Dwie oceny negatywne, na siedem analizowanych kryteriów, uzyskały następujące miasta: Bardo, Lwówek Śląski, Trzebnica, Kowary, Góra i Strzelin. Są to miasta mimo wszystko o znacznych szansach na rozwój.

7. Analiza morfologiczna terenów zurbanizowanych

Analiza morfologiczna ma za zadanie zidentyfikować podobieństwa poszczególnych terenów na podstawie kryterium bliskości położenia tego samego sposobu zagospodarowania terenu, a następnie wydzielić jednostki morfologiczne o jednorodnej strukturze przestrzennej. Etap identyfikacji polega na określeniu podobnych funkcji urbanistycznych na podstawie inwentaryzacji istniejącego stanu zagospodarowania zabudowy oraz ustalenia czasu jej powstania. Następnie należy dokonać agregacji poszczególnych jednostek strukturalnych, tworząc wydzielone jednostki morfologiczne.

Do analizy wykorzystano mapy topograficzne w skali 1:10 000 oraz inwentaryzację urbanistyczną istniejącego stanu zagospodarowania przestrzennego wybranych miast przeprowadzoną przez autora w latach 2001–2002. Prace terenowe miały za zadanie ustalenie sposobu zagospodarowania terenu w podziale na poszczególne kategorie związane z funkcjami urbanistycznymi oraz ustalenie czasu realizacji poszczególnych inwestycji. W inwentaryzacji urbanistycznej występują tak zwane oznaczenia ogólne, w skład których wchodzi: główne drogi, trasy kolejowe, dworce kolejowe i autobusowe oraz rzeki i wody otwarte. Pozostałe oznaczenia są związane z funkcjami urbanistycznymi terenu, przy czym zabudowa mie-

szkaniowo-usługowa ma dodatkowe wyróżniki czasowe. W ramach wyróżnionych funkcji urbanistycznych jako jednolitą kategorię wydzielono tak zwaną zabudowę przedwojenną, uwzględniając tu wszystkie obiekty kubaturowe i tereny zurbanizowane zrealizowane przed 1945 rokiem. Pozostałe funkcje urbanistyczne, które analizowano w przeprowadzonej inwentaryzacji urbanistycznej miast to tereny: zabudowy usługowej, zabudowy przemysłowej, ogrodów działkowych, cmentarzy, parków publicznych oraz zabudowy mieszkaniowej. Efektem przeprowadzonych prac inwentaryzacyjnych jest, zawarte w aneksie nr 1 do niniejszego opracowania, 37 map wykonanych w technice barwnej.

Inwentaryzacja elementów struktury morfologicznej zawierającej tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej wykazała wyraźne zróżnicowanie etapów rozwoju w czasie, co zaowocowało podziałem tej kategorii terenów na pięć podgrup, zależnie od czasu ich realizacji. Kategoria 90 to zabudowa mieszkaniowa zrealizowana w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, kategoria 80 była realizowana w latach osiemdziesiątych, kategoria 70 w latach siedemdziesiątych, kategoria 60 w latach sześćdziesiątych i kategoria 50 to zabudowa mieszkaniowa zrealizowana w okresie od 1945 do 1959 roku. W obszarze zakwalifikowanym w inwentaryzacji jako tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej zawierają się usługi podstawowe takie jak: oświata, handel, gastronomia, drobne usługi rzemieślnicze, przydomowa zieleń rekreacyjno-sportowa, administracja osiedlowa, obiekty kultu religijnego itp. Większe obiekty usługowe, realizowane na wydzielonych z terenów mieszkaniowych działkach, zapisywano we wcześniej wymienionej kategorii „zabudowa usługowa”.

Wybierając miasta Dolnego Śląska do analizy morfologicznej, skoncentrowano się na tych, które są zlokalizowane w odległości nie większej niż 75 km od Wrocławia. Grupę tę uzupełniono sześcioma miastami z otoczenia Jeleniej Góry, zlokalizowanymi nie dalej niż 100 km od Wrocławia. Dodatkowym kryterium wyboru była wielkość miasta określona liczbą mieszkańców. Z miast najmniejszych, o liczbie mieszkańców nie przekraczającej 2500, wybrano dwa ośrodki. Pierwszym jest podwrocławski Wiązów, jedno z pięciu najmniejszych miast województwa, zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A4 i z nią łączący duże nadzieje. Drugim miastem jest, położony nad Bobrem, równie mały Wleń koło Jeleniej Góry, oddalony od Wrocławia prawie 100 km. Z grupy miast o liczbie mieszkańców od 2500 do 5000 mieszkańców wybrano 5 miast zlokalizowanych w odległości od 50 do 75 km od Wrocławia. Dwa z nich to posiadające nietypowe atrakcje turystyczne, miasta związane z Kłodzkiem, to jest Bardo z rozwiniętą już teraz turystyką sakralną i Złoty Stok z atrakcjami związanymi z wydobywaniem złota. Kolejne miasta to zapomniany przygraniczny Mioszów, mała leżąca w orbicie wpływów Jeleniej Góry przemysłowa Świerzawa oraz związane z Legnicą równie małe Prochowice. Grupę miast od 5 do 20 tysięcy mieszkańców reprezentuje 26 ośrodków miejskich w większości zlokalizowanych w podregionie jeleniogórsko-wałbrzyskim (14 miast) i częściowo w podregionie wrocław-

Tabela 7. Miasta Dolnego Śląska, w których przeprowadzono analizę zmian struktury przestrzennej po 1945 roku

Lp.	Miasto	Liczba ludności 31.12.2000	Lp.	Miasto	Liczba ludności 31.12.2000
1	E4 Bielawa	33528	20	C11 Oborniki Śląskie	8264
2	E3 Oława	31795	21	C10 Głuszyca	7298
3	E2 Kłodzko	30194	22	C9 Piława Górna	7040
4	E1 Świebodzice	24608	23	C8 Żarów	6872
5	D12 Strzegom	17531	24	C7 Lubawka	6845
6	D11 Ząbkowice Śląskie	17238	25	C6 Piechowice	6825
7	D10 Złotoryja	17186	26	C5 Sobótka	6666
8	D9 Jelcz-Laskowice	15680	27	C4 Szczawno Zdrój	5979
9	D8 Chojnów	14788	28	C3 Karpacz	5632
10	D7 Brzeg Dolny	13663	29	C2 Jedlina Zdrój	5340
11	D6 Strzelin	13228	30	C1 Kąty Wrocławskie	5235
12	D5 Kowary	12809	31	B5 Mieroszów	4968
13	D4 Milicz	12671	32	B4 Prochowice	3708
14	D3 Wołów	12364	33	B3 Złoty Stok	3072
15	D2 Trzebnica	12251	34	B2 Bardo	3006
16	D1 Lwówek Śląski	10300	35	B1 Świerzawa	2609
17	C14 Pieszycy	9931	36	A2 Wiązów	2104
18	C13 Ziębice	9688	37	A1 Wleń	2065
19	C12 Środa Śląska	8752			

skim (8 miast). Podregion legnicki w tej grupie miast reprezentują tylko cztery ośrodki miejskie.

Miasta z podregionu wrocławskiego są zlokalizowane w odległości nie większej niż 50 km od Wrocławia. Dodatkowym atutem tych miast jest ich położenie na głównych szlakach komunikacji drogowej i kolejowej. Przykładem mogą tu być takie miasta, jak: Kąty Wrocławskie, Sobótka, Oborniki Śląskie, Środa Śląska, Ziębice, Trzebnica, Wołów, Milicz, Strzelin, Brzeg Dolny, Jelcz-Laskowice, Ząbkowice Śląskie czy Strzegom. Miasta te mają bardzo dobre, najkrótsze połączenia drogowe z Wrocławiem i w większości wypadków także dobre połączenia kolejowe.

Dodatkowo kontrolnie zinwentaryzowano struktury przestrzenne czterech miast średniej wielkości. Są to w kolejności od najmniejszego Świebodzice, Kłodzko, Oława i Bielawa. Miasta te przekroczyły wielkość 20 tysięcy mieszkańców oraz mają potencjał demograficzny i gospodarczy, dający nadzieje na dalszy rozwój. Dwa z nich to miasta powiatowe, a dwa dalsze to duże ośrodki przemysłowe. Ostatecznie przeanalizowano 37 miast.

W podziale na podregiony we wrocławskim na 18 miast przeanalizowano 9, w podregionie legnickim na 14 przeanalizowano 5 miast, w podregionie jeleniogórsko-wałbrzyskim na 58 miast przeanalizowano 23. Liczba miast w poszczególnych strefach wynikających z odległości od Wrocławia przedstawia się następująco: do 25 km 6 miast, do 50 km 12, do 100 km 19 miast.

Tabela 8. Wielkości analizowanych miast Dolnego Śląska w aspekcie położenia w podregionie (opracowanie własne autora)

Lp.	Miasta o liczbie ludności	Liczba miast w podregionie						Razem badanych miast
		II wrocławskim		III legnickim		III jeleniogórsko-wałbrzyskim		
		badanych	wszystkich	badanych	wszystkich	badanych	wszystkich	
1	do 2499	2	0	0	0	3	2	2
2	2500–4999	1	0	2	1	14	4	5
3	5000–9999	7	4	3	0	20	10	14
4	10 000–19 999	4	3	4	3	9	6	12
5	pow. 20 000	3	1	4	0	14	3	4
	Razem miast	17	8	13	4	60	25	37

Tabela 9. Wielkości analizowanych miast w aspekcie odległości od Wrocławia (opracowanie własne autora)

Lp.	Miasta o liczbie ludności	Liczba miast zlokalizowanych w odległości od Wrocławia						Razem badanych miast
		do 25 km		25–50 km		50–100 km		
		badanych	wszystkich	badanych	wszystkich	badanych	wszystkich	
1	do 2499	0	0	3	1	2	1	2
2	2500–4999	1	0	2	1	7	4	5
3	5000–9999	2	2	10	6	15	6	14
4	10 000–19 999	3	3	5	4	9	5	12
5	pow. 20 000	2	1	2	0	13	3	4
	Razem miast	8	6	22	12	46	19	37

Na tych obszarach znajduje się większość miast Dolnego Śląska. Oprócz miast o funkcjach powiatowych, których rozwój jest zagwarantowany niejako administracyjnie, istnieje znaczna grupa miast, wśród której są miasta predysponowane do znacznie szybszego rozwoju niż dotychczasowy. Dzisiaj trudno jest jednoznacznie wytypować te miasta, które są predysponowane do znacznie szybszego rozwoju niż dotychczasowy. Można natomiast przeanalizować główne czynniki rozwoju i sprecyzować ograniczenia wynikające z wewnętrznej struktury i uwarunkowań zewnętrznych.

Analiza polegająca na zinventaryzowaniu terenów zurbanizowanych wybranej grupy miast Dolnego Śląska już na pierwszy rzut oka wykazała małą aktywność inwestycyjną w najmniejszych ośrodkach i proporcjonalnie większą w bardziej rozbudowanych organizmach miejskich. Oczywiście istnieją wyjątki od tej reguły. Są nimi na przykład takie miasta, jak Sobótka, Środa Śląska, Wołów, Brzeg Dolny czy Jelcz-Laskowice, w których powiększenie terenów zurbanizowanych po 1945 roku jest dużo większe niż w pozostałych i wyraźnie widoczne.

8. Etapy rozwoju

Pierwszym działaniem analitycznym, wykorzystującym wykonaną inwentaryzację urbanistyczną, było graficzne odtworzenie etapów rozwoju terytorialnego wybranych miast Dolnego Śląska po 1945 roku. W ramach tej analizy odtworzono obraz stanu terenów zurbanizowanych poszczególnych miast w latach: 1945, 1960, 1970, 1980, 1990 i 2000. W ten sposób graficznie przedstawiono stan zjawiska przyrostu terenów zurbanizowanych w wybranej grupie miast Dolnego Śląska po 1945 roku. Schematy etapów rozwoju terytorialnego w latach 1945–2000 roku, poszczególnych badanych miast zawarte są w aneksie nr 2 do niniejszego opracowania. W większości wypadków tempo rozwoju terenów zurbanizowanych po 1945 roku było równomierne i niezbyt duże.

Miasta Dolnego Śląska, jako że w większości mają rodowód średniowieczny, odziedziczyły po przodkach harmonijnie funkcjonujące centra z wieloma atrakcyjnymi obiektami administracyjnymi, handlowymi i usługowymi. Dziedzictwo to na skutek powojennych mód w urbanistyce i architekturze zostało znacznie przetrzebione. Tereny śródmiejskie przestały być atrakcyjne inwestycyjnie i bardziej opłacało się realizować nową zabudowę usługową w powstających osiedlach mieszkaniowych niż pozostać w pustoszejącym i tracącym znaczenie historycznym centrum miasta. Praktyka ta osiągnęła swoje apogeum na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. Szeroko propagowane w tym czasie szukanie tak zwanych śladów piastowskiej polskości na ziemiach zachodnich nie sprzyjało rewolucji historycznych, staromiejskich obszarów centrów miast. W tym okresie bezpowrotnie zniknęło wiele niepowtarzalnych obiektów architektury z różnych okresów istnienia miast. Jednak proceder ten nie spowodował powstawania atrakcyjnych przestrzeni publicznych w innych częściach miasta. Lata osiemdziesiąte zatrzymały to zjawisko, ale w ostatnim czasie znowu narasta skala degradacji przestrzeni publicznych.

Miasta Dolnego Śląska w całym okresie powojennym nie dbały o właściwe proporcje terenów parkowych i rekreacyjno-sportowych w stosunku do terenów mieszkaniowo-usługowych. Jedynym wyjątkiem są tereny ogrodów działkowych. Ten rodzaj zieleni miejskiej jest bogato reprezentowany we wszystkich miastach. Tereny ogrodów działkowych bardzo często znajdują się w samym sercu miasta. Dzisiaj często próbuje się je przekształcić na tereny inwestycyjne pod budownictwo mieszkaniowe lub usługowe. Wydaje się, że jedynym racjonalnym zachowaniem wobec ogrodów działkowych dzisiaj byłoby zachowanie ich w obecnym kształcie i przekształcenie w przyszłości w tereny parkowe lub rekreacyjno-sportowe z dużym udziałem zieleni. Realizacja prefabrykowanych osiedli mieszkaniowych nie szła w parze z inwestycjami parkowymi. Same osiedla jednak przez długie lata od ich zasiedlenia wyglądały jak pustynie bez śladu jakiegokolwiek zorganizowanej zieleni skwerowej czy parkowej. Zjawisko to neutralizowały prywatne inicjatywy niewielkiej części mieszkańców, którzy w swoim otoczeniu próbowali stwo-

rzyć sobie chociaż namiastkę przyjaznego przyrodniczo środowiska. Większość osiedli wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej z wielkiej płyty do dzisiaj wygląda jak po klęsce ekologicznej. Stan ten ma niewielkie szanse na zmianę, z powodu nieprzyjaznej struktury urbanistyczno-architektonicznej otoczenia, wywołującej łatwiej w społecznościach lokalnych stany patologiczne niż pozytywne reakcje mieszkańców.

Najmniejsze miasta Dolnego Śląska, te do 5000 mieszkańców, praktycznie nie rozwijały się tak ludnościowo, jak i powierzchniowo. Poprzednio wykonane dla tych miast analizy przyrostu liczby ludności po 1945 roku potwierdzają zjawisko stagnacji urbanistycznej miasta także w zakresie wzrostu powierzchni terenów zurbanizowanych. W grupie miast do 10 000 mieszkańców można zauważyć znaczne zróżnicowanie. Są tu zarówno miasta o znacznym wzroście powierzchni, jak i miasta o niewielkich zmianach oblicza demograficznego i przestrzennego. Zdecydowane zmiany przestrzenne i ludnościowe notujemy natomiast w miastach od 10 do 20 tysięcy mieszkańców. Wielkości parametrów powierzchniowych dla wybranych miast ustalono w trakcie kolejnych analiz. Przeanalizowano stosunek liczby ludności do powierzchni zurbanizowanej. Wielkość ta charakteryzuje gęstość zaludnienia miasta. W odróżnieniu od gęstości zaludnienia brutto miast, która pokazuje stosunek liczby ludności do powierzchni miasta w granicach administracyjnych, wskaźnik pokazujący stosunek liczby ludności do powierzchni terenów zurbanizowanych można nazwać gęstością zaludnienia netto miasta. Ten drugi wskaźnik bardziej oddaje stopień zurbanizowania miasta i wykorzystania jego zagospodarowanych powierzchni. Gęstość zaludnienia netto, w odróżnieniu od gęstości zaludnienia brutto, jest współczynnikiem, który stwarza możliwość porównywania stopnia zurbanizowania różnych miast. Współczynnik zaludnienia brutto, łatwo obliczalny z podstawowych wskaźników statystycznych, jakimi są liczba ludności i powierzchnia miasta w granicach administracyjnych, często wprowadza w błąd korzystających z niego badaczy. Obszar miasta mierzony w jego granicach administracyjnych bardzo często zawiera tereny zupełnie niezwiązane z jego funkcjami miejskimi. Przykładem takich miast mogą być ośrodki uzdrowiskowe i turystyczno-wypoczynkowe, jak: Kudowa Zdrój, Świeradów Zdrój, Szklarska Poręba, Karpacz czy Sobótka.

9. Parametry powierzchniowe

Badane miasta Dolnego Śląska już we wstępnej fazie analizy ich struktury funkcjonalno-przestrzennej wyraźnie podkreślały występowanie podziałów na grupy, zależnie od wielkości liczby mieszkańców i związanej z tym powierzchni zurbanizowanej miasta. Najogólniej rzecz ujmując, podstawową prawidłowością jest to, że im większa liczba mieszkańców miasta, tym większe powinny w nim występować powierzchnie zabudowy mieszkaniowo-usługowej, które powstały po 1945 roku. W miastach, takich jak: Sobótka, Środa Śląska, Brzeg Dolny, Jelcz-Laskowice

czy Złotoryja powierzchnia zurbanizowana w 2000 roku powiększyła się w stosunku do powierzchni z 1939 roku ponaddwukrotnie. Rekordzistą jest przemyślowy Brzeg Dolny, w którym tereny zurbanizowane powiększyły się trzy i półkrotnie, ale na drugim miejscu jest turystyczno-wypoczynkowa Sobótka z trzykrotnie większą powierzchnią. Powierzchni zurbanizowanej w znaczący sposób nie powiększyły jedynie miasta najmniejsze. Nie więcej niż 30% przyrostu powierzchni zurbanizowanej w badanej grupie zanotowały takie miasta, jak: Bardo, Złoty Stok, Mieroszów, Jedlina Zdrój, Szczawno Zdrój, Strzelin i Chojnów.

Porównując wybrane i obliczone w pracy wskaźniki urbanistyczne tempa wzrostu analizowanych miast nie da się jednoznacznie stwierdzić, czy można na ich podstawie przewidywać kierunki dalszych przekształceń przestrzennych. Analiza wielkości zmian liczby ludności czy też zmiany powierzchni zurbanizowanej nie pozwalają na stwierdzenie istnienia czytelnych prawidłowości, mogących wskazywać na wyraźny związek pomiędzy nimi. Wzrost liczby ludności miasta w wielu wypadkach nie idzie w parze z tempem rozwoju struktury przestrzennej. Znacząca wielkość powierzchni mieszkaniowych zrealizowanych w preferowanej w latach siedemdziesiątych XX wieku technologii opartej na prefabrykacji betonowych elementów wielkopłytowych nie zawsze stanowi ograniczenie rozwoju demograficznego miasta.

Relacje pomiędzy tempem wzrostu liczby ludności a tempem wzrostu powierzchni zurbanizowanej w grupie małych miast różnią się między sobą. Badaną grupę miast przeanalizowano, przyjmując za wskaźnik równomiernego rozwoju małego miasta stosunek tempa przyrostu powierzchni zurbanizowanej do tempa przyrostu liczby ludności. Wyniki tego działania zawarto w tabeli 11.

Jeżeli przyjąć, że optymalne tempo rozwoju małego miasta jest proporcjonalne do przyrostu liczby ludności przyrost powierzchni zurbanizowanej, to idealną wartością wskaźnika równomiernego rozwoju urbanistycznego jest wielkość 1,0. Wartości większe od jedności to szybsze tempo przyrostu powierzchni zurbanizowanej niż liczba ludności i odwrotnie przy wartościach mniejszych od jedności.

Obliczone dla 25 małych miast wskaźniki¹⁴ oscylują od wartości 0,51 do 2,43. Tak znaczny rozrzut wartości wskaźnika równomiernego rozwoju urbanistycznego małego miasta wymaga dodatkowej analizy czynników mogących wyjaśnić urbanistyczne przyczyny powstania tak znacznych dysproporcji. Zadanie to może być wykonane jedynie przez szczegółową analizę zjawisk przekształceń i rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej wybranych małych miast, wykonanej w dalszej części pracy.

Na tym etapie przeprowadzono jedynie dodatkową analizę rozłożenia wartości wskaźnika równomiernego rozwoju urbanistycznego miasta w zależności od jego wielkości określanej liczbą mieszkańców. Analiza ta przedstawiona w formie

¹⁴ Pozostałe małe miasta Dolnego Śląska nie ujęto w badaniu wskaźnika ze względu na brak kompletu danych demograficznych z okresu lat 1945–1955 oraz brak danych inwentaryzacyjnych o charakterze przemian struktury przestrzennej.

Tabela 10. Przyrost wielkości powierzchni zurbanizowanych wybranych miast Dolnego Śląska po 1945 roku

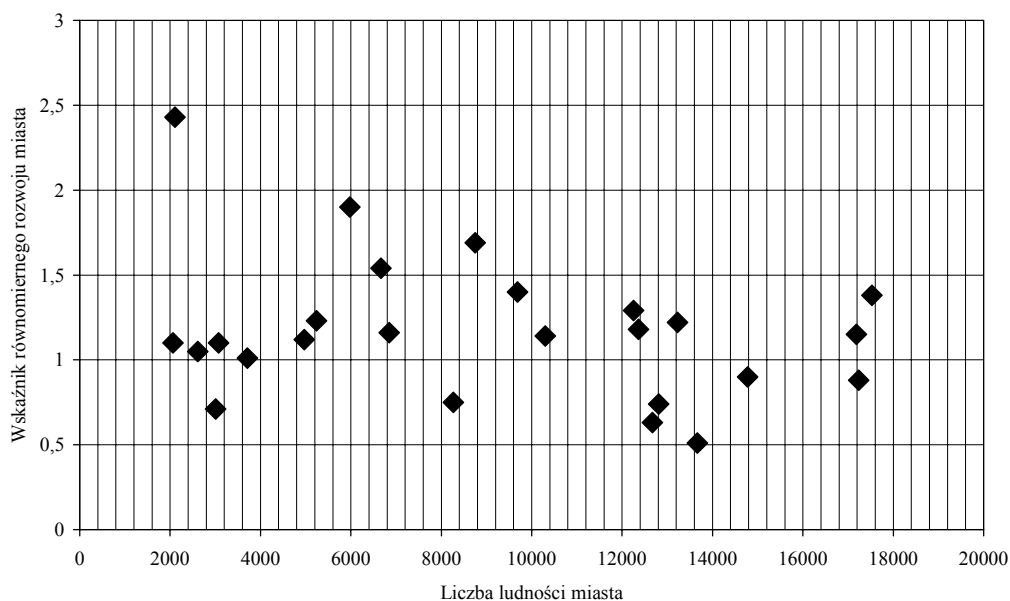
Powierzchnia zurbanizowana	Powierzchnia w arach														
	A1 Wleń	A2 Wiazów	B1 Świerzawa	B2 Bardo	B3 Złoty Stok	B4 Prochowice	B5 Mieroszów	C1 Kąty Wr.	C2 Jedlina Zdrój	C3 Karpacz	C4 Szczawno Zdrój	C5 Sobótka			
Przedwojenna	4063	4436	2784	7664	10312	9576	9744	8129	10509	10865	16812	6140			
Z lat 40 i 50	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0	0	42			
Z lat 60	14	1073	822	0	0	187	632	2739	420	542	0	1803			
Z lat 70	1248	761	102	841	2267	949	1426	1564	285	4257	1908	2141			
Z lat 80	38	483	219	371	569	993	159	513	377	377	699	5327			
Z lat 90	138	492	67	525	292	1131	351	1601	786	559	89	2406			
Razem	5501	7245	3994	9401	13440	12836	12312	14546	12454	16600	19508	17859			
Powierzchnia zurbanizowana	C6 Piechowice	C7 Lubawka	C8 Żarów	C9 Piława Górna	C10 Głuszycza	C11 Oborniki Śląskie	C12 Środa Śląska	C13 Ziębice	C14 Pieszyce	D1 Lwówek Śląski	D2 Trzebnica	D3 Wolów			
Przedwojenna	9795	11942	13045	5408	3860	24546	14498	15853	13790	8483	10773	16040			
Z lat 40 i 50	0	0	0	0	0	0	101	206	0	75	0	1231			
Z lat 60	115	169	485	0	196	0	0	149	768	103	1066	3123			
Z lat 70	2205	3030	1150	2032	1731	6700	14186	6841	1732	5083	3770	8808			
Z lat 80	934	1134	2986	912	666	536	668	488	1348	844	3058	1760			
Z lat 90	76	367	1059	163	140	3079	3846	700	329	897	1350	863			
Razem	13125	16642	18725	8515	6593	34861	33299	24237	17967	15485	20017	31825			
Powierzchnia zurbanizowana	D4 Milicz	D5 Kowary	D6 Strzelin	D7 Brzeg Dolny	D8 Chojnów	D9 Jelcz-Laskowice	D10 Złotoryja	D11 Ząbkowice Śląskie	D12 Strzegom	E1 Świebodzice	E2 Kłodzko	E3 Olawa			
Przedwojenna	23381	14605	37819	15627	22883	13670	10418	27965	27743	28532	38774	31049			
Z lat 40 i 50	0	0	0	18714	0	4837	1763	1113	0	0	0	0			
Z lat 60	3273	284	3189	4461	0	0	3202	3612	1696	544	9441	0			
Z lat 70	6356	4902	4939	12609	1913	11519	5790	2820	9667	22172	12919	28866			
Z lat 80	1002	978	2252	775	1472	3652	2690	2417	1700	172	2922	18205			
Z lat 90	642	85	1195	1894	1264	5274	2325	1265	1387	768	2482	644			
Razem	34654	20854	49394	54080	27532	38952	26188	39192	42193	52188	66538	78764			

Opracowanie własne autora

Tabela 11. Zestawienie tempa przyrostu ludności i przyrostu powierzchni zurbanizowanej wybranych miast (opracowanie własne autora)

Lp.	Miasto	Tempo przyrostu liczby ludności 1939–2000 T_l (%)	Tempo przyrostu powierzchni zurbanizowanej 1939–2000 T_p (%)	Wskaźnik równomiernego rozwoju urbanistycznego miasta T_l/T_p
1	Wleń	122	135	1,1
2	Wiązów	67	163	2,43
3	Świerzawa	137	144	1,05
4	Bardo	173	123	0,71
5	Złoty Stok	118	130	1,1
6	Prochowice	133	134	1,01
7	Mieroszów	113	126	1,12
8	Kąty Wrocławskie	146	179	1,23
9	Szczawno Zdrój	61	116	1,90
10	Sobótka	189	291	1,54
11	Lubawka	120	139	1,16
12	Oborniki Śląskie	189	142	0,75
13	Środa Śląska	136	230	1,69
14	Ziębice	109	153	1,40
15	Lwówek Śląski	160	183	1,14
16	Trzebnica	144	186	1,29
17	Wołów	167	198	1,18
18	Milicz	235	148	0,63
19	Kowary	193	143	0,74
20	Strzelin	107	131	1,22
21	Brzeg Dolny	679	346	0,51
22	Chojnów	120	120	0,90
23	Złotoryja	219	251	1,15
24	Ząbkowice Śląskie	159	140	0,88
25	Strzegom	110	152	1,38

wykresu punktowego wykazuje, że im większe jest małe miasto, tym wskaźnik jest bardziej zbliżony do jedności. Największe dysproporcje występują w jednym z najmniejszych miast Dolnego Śląska, Wiązowie oraz również niedużym uzdrowiskowym Szczawnie Zdroju. Miasta te wykazują duże przyrosty powierzchni zurbanizowanej przy wyraźnym zmniejszaniu liczby ludności. Odwrotne zjawisko występuje w przemysłowym Brzegu Dolnym, gdzie przyrost liczby ludności jest dwukrotnie większy niż przyrost terenów zurbanizowanych. Pozostałe wartości zawierają się pomiędzy wielkościami 0,63 a 1,69, przy czym najwięcej z nich jest zbliżonych do wielkości 1,0. Prawidłowości te świadczą o tym, że miasta, takie jak: Wleń, Świerzawa, Złoty Stok, Prochowice, Mieroszów, Lwówek Śląski, Chojnów, Złotoryja czy Ząbkowice Śląskie nie wykazują oznak ożywienia urbanistycznego, co potwierdza analiza przyrostu liczby ludności w latach 1945–2000. Systematyczny



Ryc. 21. Analiza wartości wskaźnika równomiernego rozwoju małego miasta w zależności od wielkości miasta określanej liczbą mieszkańców (opracowanie własne autora)

rozwój ludnościowy małych miast jest natomiast związany ze znacznym przyrostem powierzchni zurbanizowanej. Przykładami tej prawidłowości w analizowanej grupie są takie miasta, jak: Kąty Wrocławskie, Sobótka, Środa Śląska, Wołów czy Brzeg Dolny.

Jak już wcześniej wspomniano, wyniki podanych analiz skłaniały do podjęcia dalszych bardziej szczegółowych działań w zakresie analizy zjawisk przekształceń i rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej wybranych małych miast, które zaprezentowano w kolejnej części pracy.

10. Przemiany wewnętrznej struktury przestrzennej wybranych miast

Korzystając z wcześniej wykonanych opracowań i analiz, stworzono następnie obraz miast w rozbiciu na stan zurbanizowania ich terenów, w poszczególnych latach, opisanych wcześniej w inwentaryzacji urbanistycznej. Powstały w ten sposób schematy struktury funkcjonalno-przestrzennej wybranych miast Dolnego Śląska obrazujące przyrost terenów zurbanizowanych w okresie powojennym. Schematy te, pokazujące stopień rozproszenia terenów zurbanizowanych wybranych miast Dolnego Śląska, zawarto w aneksie nr 3 do niniejszego opracowania. Przyjęte do analizy oznaczenia są bardzo podobne do przyjętych w inwentaryzacji urba-

nistycznej. Tak samo zdefiniowane są tereny zabudowy przedwojennej. Należy rozumieć przez nie wszystkie tereny zurbanizowane zrealizowane przed 1945 rokiem. Pozostałe tereny zurbanizowane, zrealizowane po 1945 roku, ujęto w grupy zdefiniowane według czasu ich realizacji, nazwane terenami zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Występuje tu pięć kategorii. Grupa pierwsza to realizacje z lat 1945–1959. Kolejne grupy to następujące po sobie dziesięciolecia lat sześćdziesiątych, siedemdziesiątych, osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych.

W schematach miast, dodatkowo w stosunku do inwentaryzacji, oznaczono centrum miasta. W przypadku miast historycznych centrum miasta jest ściśle związane z rynkiem. Jednak w wielu przypadkach trudno było ustalić jednoznaczną lokalizację centrum. Miasta takie, jak Oborniki Śląskie, Szczawno-Zdrój, Karpacz, Jelcz-Laskowice czy nawet Brzeg Dolny nie mają jednoznacznie ustalonej lokalizacji centrum. W takich miastach funkcje centrum pełnić mogą tak różne elementy zagospodarowania przestrzennego, jak: dworzec komunikacji kolejowej i autobusowej, główne skrzyżowanie przebiegających przez miasto dróg tranzytowych, bardzo rozciągnięty teren wzdłuż głównej ulicy, a czasem nawet kilka konkurencyjnych, znacznie oddalonych od siebie, zespołów usługowych. Ten ostatni przypadek występuje w Brzegu Dolnym, w którym staromiejski rynek konkuruje z nowymi zespołami handlowo-usługowymi w powojennej zabudowie mieszkaniowej. Ostatecznie w tym przypadku wybrano jako punkt centralny, dzisiaj mniej znaczący w strukturze miasta rynek historycznej części miasta.

Ustalenie punktu centralnego miasta było istotne ze względu na analizę zwartości urbanistycznej miasta. Kreśląc z punktu centralnego miasta okręgi o promieniu 500, 1000, 1500 i 2000 metrów, ustalono lokalizację najdalej wysuniętych w strukturze miasta terenów zabudowy mieszkaniowej. Tylko najmniejsze miasta z analizowanej grupy mieszczą swoje tereny mieszkaniowe w okręgu o promieniu nieprzekraczającym 1000 metrów. Najbardziej rozproszone miasta w analizowanej grupie to linearnie ukształtowane Pieszyce, Brzeg Dolny, Jelcz-Laskowice oraz Milicz. Miasta te swoje tereny zurbanizowane mają rozrzucone w promieniu przekraczającym 2000 metrów. Z pozostałych miast należy wyróżnić znacznie rozrzucone układy urbanistyczne miast zlokalizowanych na terenach górskich, do których należą Karpacz, Jedlina Zdrój, Głuszycyca, Piechowice, a także Sobótka w Masywie Ślęży. Rozproszoną zabudowę mają także małe miasta o historycznym rodowdzie i oddalonych od rynku 1500–3000 metrów dworcach kolejowych, przyciągających część inwestycji mieszkaniowo-usługowych. Przykładem takich miast są Kąty Wrocławskie, Środa Śląska, Wołów, Prochowice czy Strzelin. Sytuacja ta nie wpływa negatywnie na funkcjonowanie struktury miasta w przypadku jego systematycznego wzrostu, ponieważ luka w zabudowie pomiędzy terenami śródmieścia a terenami wokół dworca kolejowego konsekwentnie się wypełnia. W miastach średnich problem znaczącego oddalenia rynku od dworca kolejowego przestaje istnieć ze względu na rozległość struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta i wtopienie się obu struktur w znaczny jego obszar. Dowodem na to jest analiza

struktury funkcjonalno-przestrzennej przeprowadzonej dla takich miast średnich, jak Świebodzice, Kłodzko czy Oława. Jak widać na schematach tych miast, linie kolejowe przebiegają przez miasto, a nie obok, co automatycznie zmienia relacje przestrzenne pomiędzy dworcem kolejowym a rynkiem.

Wyniki dotychczasowych badań pozwoliły na uzyskanie obrazu kształtowania się struktur funkcjonalno-przestrzennych miast Dolnego Śląska w okresie po 1945 roku. Historyczne zawirowania w losach miast tego regionu odcisnęły znaczące piętno na ich kształcie przestrzennym. Z dotychczasowych analiz wynikają przesłanki pozwalające na zbudowanie, dynamicznie zmieniającego się w czasie, obrazu stanu istniejącego zagospodarowania struktur przestrzennych miast Dolnego Śląska.

11. Skutki transformacji ustrojowej

Rozpoczęty w końcu XX wieku, a trwający dotychczas proces wyludniania się miast na rzecz osadnictwa na obszarach podmiejskich, nazywany suburbanizacją, deurbanizacją lub kontrurbanizacją, wydaje się naturalnym odruchem obronnym na rzecz łatwiejszego dostępu do terenów osadniczych i to zarówno ekonomicznie (cena nieruchomości), jak i logistycznie (dostępność komunikacyjna). Efektem tego zjawiska jest to, że liczba ludności w miastach rośnie w coraz wolniejszym tempie. W ostatnich latach ma nawet tendencje spadkowe. Prognozy demograficzne mówią, że w najbliższej przyszłości liczba ludności w województwie dolnośląskim na pewno nie zwiększy się, a raczej zmaleje. Pozostanie więc tylko ruch ze wsi do miasta. Jednak tu możliwości przewartościowania liczbowego, ze względu na wyraźnie miejski charakter województwa, są niewielkie. Dlatego w urbanistyce miast należy przede wszystkim zająć się porządkowaniem układu osadniczego oraz modernizacją terenów zurbanizowanych, polepszając standardy urbanistyczne.

Wraz ze wzrostem liczby mieszkańców w poszczególnych miastach zwiększa się stopień skomplikowania ich struktury miejskiej. W większości miast lata wojny zostawiły w strukturze funkcjonalno-przestrzennej zdecydowanie destrukcyjny ślad. Po pierwszych latach odbudowy i przeorientowywania gospodarki państwa na „tory socjalistycznego rozwoju przemysłu” w miastach zaczyna pojawiać się problem niedoborów w skali realizacji budownictwa mieszkaniowego i usługowego. Powojenny modernizm w architekturze i urbanistyce miast, wkraczający przebojem we współczesny model życia drugiej połowy XX wieku w Polsce i na świecie, spowodował istotne zmiany kulturowe i przestrzenne nie zawsze dające pozytywne efekty. Okres ten trwał w Polsce od 1945 do 1989 roku. Przemiany polityczno-gospodarcze, zapoczątkowane w końcu lat osiemdziesiątych, spowodowały upadek socjalistycznego systemu polityczno-ekonomicznego, a co za tym idzie także sfery produkcji przemysłowej nierozzerwalnie z nim związanej. W wielu wypadkach miało to katastrofalne skutki dla miast, szczególnie tych, w których do-

prowadzono do powstania monokultur przemysłowych, takich jak zdominowane przez górnictwo węgla kamiennego Wałbrzych, Boguszów-Gorce czy Nowa Ruda. Małe miasta, takie jak Lubawka, Głuszyca, Bielawa, Dzierżoniów, Jelcz-Laskowice, Strzelin, Środa Śląska czy Ząbkowice Śląskie, których rozwój był wynikiem produkcji przemysłowej, znacznie ucierpiały w pierwszym okresie transformacji. Na 90 miast Dolnego Śląska w większości z nich zaobserwowano występujący na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych postępujący spadek dochodów budżetowych. Porównania w liczbach bezwzględnych dochodów miast w ostatnich dziesięcioleciach XX wieku ze względu na dziejące się w tym okresie przemiany polityczno-gospodarcze i związane z tym różne podejścia statystyczne są niemożliwe. Na potrzeby pracy dokonano więc porównania tempa przyrostu wartości dochodów budżetowych dla wybranych miast podregionu wrocławskiego. Największe straty poniosły gminy miejskie mające znacząco rozwinięty przemysł. Porównując dochody budżetowe gmin miejskich otaczających Wrocław¹⁵ w latach 1992 i 2001, okazuje się, że małe miasta przemysłowe, takie jak Brzeg Dolny, Środa Śląska, Wołów, Strzelin czy Jelcz-Laskowice, zanotowały zmniejszenie dochodów budżetowych w stosunku do miast o zróżnicowanej ofercie miejsc pracy. Miasta nie mające monokultury na rynku pracy, jak Sobótka czy Oborniki Śląskie, zanotowały w tym samym czasie wyraźnie największy przyrost wartości budżetowych. Potwierdzają te wnioski opinie mieszkańców oraz przedstawiciele władz tych miast uzyskane przez autora w bezpośrednich kontaktach¹⁶.

Dodatkowym argumentem wskazującym na istnienie takiej prawidłowości jest uzyskany w analizie przyrostu liczby mieszkańców, zauważalny spadek tempa wzrostu, a nawet w niektórych przypadkach zmniejszenie liczby mieszkańców w ostatnich latach. Wołów, Strzelin czy Brzeg Dolny są tego wyraźnym przykładem.

Obudzone aspiracje samorządów terytorialnych preferują rozwiązywanie problemów lokalnych, co jest zrozumiałe w obecnej sytuacji, nie myśląc o szerszej współpracy z sąsiadami, co często staje się zwykłym partykularyzmem. To zjawisko stanowi największe zagrożenie dla rozwijających się miast. Dotychczas rozwój ten był wyłącznie rozprzestrzenianiem się na zewnątrz. W przyszłości na pewno znaczenia nabierze problematyka przekształceń wewnętrznych miast, w tym głównie rewaloryzacji czy sanacji zdekapitalizowanej zabudowy śródmiejskiej. Jednak

¹⁵ Dane według Rocznika statystycznego województwa wrocławskiego z 1993 roku oraz Rocznika statystycznego województwa dolnośląskiego z 2002 roku.

¹⁶ W okresie od czerwca do września 2001 roku i od maja do września 2002 roku w trakcie prac inwentaryzacyjnych, dokumentujących stan struktur przestrzennych, w 37 wybranych miastach Dolnego Śląska prowadzono rozmowy z przypadkowymi mieszkańcami oraz przedstawicielami niektórych komórek administracji samorządowej zajmujących się gospodarką przestrzenną. Stanowisko przedstawiciele społeczności lokalnej przedstawiono w podsumowaniu raportu Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej *Kształtowanie zagospodarowania przestrzennego wybranych miast południowo-zachodniej Polski po 1945 roku* [112].

Tabela 12. Dochody budżetów wybranych gmin miejskich z podregionu wrocławskiego w latach 1992 i 2001 (opracowanie autora na podstawie Rocznika statystycznego województwa wrocławskiego z 1993 roku i Rocznika statystycznego województwa dolnośląskiego z 2002 roku)

Lp.	Gmina miejska	Dochody budżetowe gmin w tysiącach złotych (uwzględniające denominację)		Relacja dochodów z 2001 r. do 1992 r. w procentach
		1992	2001	
1	Bierutów	2307	8709	377
2	Brzeg Dolny	4880	28194	577
3	Jelcz-Laskowice	3353	23007	686
4	Kąty Wrocławskie	2425	15983	659
5	Milicz	4949	21395	432
6	Oborniki Śląskie	1919	18367	957
7	Sobótka	1486	12358	831
8	Strzeliń	3597	19343	537
9	Środa Śląska	6047	30528	504
10	Trzebnica	3008	17349	576
11	Twardogóra	2685	12765	475
12	Wiązów	1089	7782	714
13	Wołów	3339	21276	637
14	Żmigród	1904	14150	743

procesy „rozlewania się” miast nie zostaną zahamowane i zapewnienie im takich możliwości bez niepotrzebnych dodatkowych nakładów finansowych wydaje się konieczne. Nieplanowana i nieskoordynowana zabudowa terenów pozamiejskich będzie wyrazem zjawiska dezurbanizacji miasta. Dalsze rozpraszanie programu miejskiego na znacznych obszarach stref podmiejskich jest najpoważniejszym zagrożeniem dla przyszłości struktur przestrzennych miasta.

Ostatnie lata były jednak także widownią narastania tempa degradacji przestrzeni publicznych w miastach. Przestrzenie publiczne najmocniej wyrażają charakter urbanistyczny miasta i tworzą jego wizerunek na zewnątrz. Nowe czasy w Polsce poczyniły w tym zakresie wiele szkód. Zjawisko „uciekania” funkcji usługowych z centrów miast stworzyło nowe zjawisko w naszej rzeczywistości, a mianowicie „podmiejskie centrum”¹⁷. Narastające od początku lat dziewięćdziesiątych nowe zjawisko ekspansji supermarketów w Polsce może kojarzyć się z miejskim ośrodkiem usługowym, rodem z teorii urbanistyki lat siedemdziesiątych, tyle że pod jednym dachem.

¹⁷ Omówiono w opracowaniu pod tytułem *Przestrzeń publiczna marketów – proteza czy przedsmak urbanistyki XXI wieku* [114], przygotowanym na międzynarodową konferencję naukową Instytutu Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej w maju 2002 roku, poświęconej tematowi *Przestrzeń dla komunikacji w mieście*.

12. Nowe kierunki polityki przestrzennej

Założenia polityki przestrzennego zagospodarowania kraju zawarte w „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”¹⁸, jak wcześniej wspomniano, traktują Dolny Śląsk w większej części jako pasmo przyspieszonego rozwoju o znaczeniu europejskim, biegnące z kierunku Warszawy przez Wrocław do Pragi i do Drezna oraz z kierunku Berlina przez Wrocław, Katowice, Kraków do Kijowa. Znaczna część województwa dolnośląskiego znalazła się ponadto, według ustaleń „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”, w strefie narastającej koncentracji (polaryzacji) potencjału cywilizacyjno-ekonomicznego, konkurencyjnego w skali gospodarki europejskiej i światowej w XXI wieku, którą w pracy będę nazywał strefą wpływu aglomeracji wrocławskiej. Strefa ta wiąże się z ponadregionalną rolą Wrocławia i w dużym uproszczeniu może być utożsamiana ze strefą około 50 km od Wrocławia. Ponadto duże znaczenie będzie miał korytarz autostrady A4 i A18 w kierunku Drezna i Berlina oraz korytarz drogi krajowej nr 8 do Pragi.

Powstający od 1989 roku polski rynek nieruchomości spowodował także wzrost zapotrzebowania na instrumenty porządkujące zarządzanie tym rynkiem w przestrzeni urbanistycznej¹⁹. W nowej rzeczywistości ekonomicznej Polski pojawili się deweloperzy, pośrednicy w obrocie nieruchomościami, rzeczoznawcy majątkowi, zarządcy nieruchomości i twórcy polityki przestrzennej jednostek samorządu terytorialnego. Do grona tych ostatnich, oprócz istniejących od dawna projektantów planów, dołączyli radni różnych szczebli samorządu, urzędnicy samorządowi i przedstawiciele korporacji zawodowych, mający wpływ na politykę przestrzenną.

Lata dziewięćdziesiąte zapoczątkowały tendencję zwiększania się liczby realizacji w tak zwanej zabudowie plombowej. To wtedy nastąpił wyraźny powrót do realizacji budownictwa mieszkaniowego w śródmieściach. Zaczęto uzupełniać pierzeje w miejscach po wcześniej wyburzonej zabudowie, a następnie wykorzystywać każdy wolny skrawek terenu w obszarach śródmiejskich. Głód mieszkaniowy spowodował jednak także niekorzystne zjawiska, jak powstawanie nowych, peryferyjnych osiedli mieszkaniowych z urbanistyką i architekturą równie przerażającą jak w latach siedemdziesiątych. Dotyczy to zarówno zabudowy jednorodzinnej, jak i wielorodzinnej. Zjawisko to jest szczególnie wyraźnie widoczne w większych miastach. Wyrazem statystycznym tego zjawiska jest gwałtowny przyrost powierzchni zurbanizowanej miast w latach siedemdziesiątych, zupełnie nie odpowiadający tempu wzrostu liczby mieszkańców.

¹⁸ MP Nr 26 z 2001 roku poz 432 [78].

¹⁹ Problem ten omówiono w opracowaniu *Metoda zapisu przekształceń urbanistycznych miast Dolnego Śląska w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego nowej generacji* [115], przygotowanym na międzynarodową konferencję naukową Instytutu Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej w kwietniu 1999 roku, poświęconej tematowi *Czynnik kreacji w projektowaniu urbanistycznym*.

Zapotrzebowanie lat 90. na nowe i większe mieszkania uruchomiło ekspansję inwestycji na jak najłatwiej dostępne nowe wolne tereny – przede wszystkim podmiejskie²⁰. Tak powstająca dekoncentracja działań inwestycyjnych stała się szczególnym zagrożeniem dla miasta i utworzyła pole dla nowych patologii. Na obrzeżach miast „rozlewa się” ekstensywne budownictwo mieszkaniowe²¹. Zjawisko to grozi zablokowaniem terenów rozwojowych miasta, które będą za jakiś czas miastu niezbędne. Stworzone zaś ułomne struktury osadnicze będą wymagały znacznych nakładów finansowych na ich rehabilitację, tak jak dziś dzieje się to z dzielnicami wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej z „wielkiej płyty”. Stan równowagi pomiędzy siłą naporu nowych inwestorów a strategią rozwoju miasta był możliwy do osiągnięcia.

Pierwsze w nowej rzeczywistości gospodarczej uregulowania prawne w zakresie urbanistyki rodziły się w Polsce w połowie lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym została przyjęta przez Sejm RP 7 lipca 1994 roku²². Wprowadzone przez nią 1 stycznia 1995 roku przepisy prawne określały sposoby kształtowania przestrzeni, nadając miejscowym planom zagospodarowania przestrzennego nowe znaczenie. Ustalała ona, że współczesny plan miejscowy ma za zadanie stworzyć warunki do realizacji ładu przestrzennego, a także uwzględnić walory ekonomiczne przestrzeni. Sytuacja ta od początku rodziła następujące wątpliwości: czy wolność kreowania przestrzeni zgodnie z prawami jednostki może szkodzić interesowi społeczności lokalnej; czy samorządowe lokalne elity władzy są w stanie wyzbyć się w interesie społecznym partykularyzacji w kreowaniu przestrzeni; czy demokracja na szczeblu lokalnym jest wystarczająco silna aby obronić się przed patologiami w polityce przestrzennej? Odpowiedzi na te pytania nie da udzielić w sposób jednoznaczny. Na podstawie praktyki ostatniej dekady XX wieku w kształtowaniu przestrzeni można stwierdzić, że:

- potrzeby samorządu lokalnego często nie mogą być zrealizowane w zgodzie z obowiązującymi przepisami prawnymi,
- stare przyzwyczajenia tak zwanego „ręcznego sterowania” w zakresie metod prowadzenia polityki przestrzennej samorządu dalej są mocne,
- warsztat urbanistyczny nie ma mocnej podbudowy teoretycznej i stąd jest bardzo łatwo dyskredytowany przez polityków wszystkich szczebli,

²⁰ Zjawisko dekoncentracji działań inwestycyjnych wyraźnie daje się zauważyć na terenach podmiejskich Wrocławia i problem ten przedstawiono w wystąpieniu autora *Zjawisko suburbanizacji Wrocławia* [110], przygotowanym na międzynarodową konferencję naukową Instytutu Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej w październiku 2000 roku, poświęconej tematowi „Mieszkanie, dom, środowisko mieszkaniowe na przełomie wieków”.

²¹ Problem rozlewania się jednorodzinnej budownictwa mieszkaniowego poza granice administracyjne dużych miast przeanalizowano w opracowaniu *Kierunki aktywizacji przedmieść miast polskich na przykładzie Wrocławia* [113], przygotowanym na konferencję naukową Politechniki Szczecińskiej w listopadzie 2000 roku, dotyczącej *Kierunków transformacji polskich miast u progu wstąpienia do Unii Europejskiej*.

²² Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym.

- szeroko rozumiane konsultacje społeczne coraz łatwiej zastępuje się autokratyzmem przestrzennym.

Brak prostych i jasnych reguł gry w kształtowaniu przestrzeni spowodował miotanie się ustawodawcy pomiędzy partykularnymi interesami poszczególnych ekip politycznych na naszej rozedrganej scenie politycznej a efektem tego jest coraz większa zapaść budownictwa i coraz większy chaos przestrzenny. Jasne reguły gry w tej dziedzinie to zapewnienie władzom komunalnym niekwestionowanego priorytetu w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych miasta wraz z jednoczesnym odcięciem możliwości decyzyjnych urzędnikom jakiegokolwiek szczebla w zakresie kreowania przestrzeni prywatnych. Konieczne w takim wypadku byłoby wyznaczenie obszarów przestrzeni publicznych i zmuszenie właścicieli nieruchomości sąsiadujących z nimi do współodpowiedzialności za nie. Niezbędne byłoby także odbiurokratyzowanie procedur planistycznych i budowlanych poprzez uproszczenie procedur, a tym samym odcięcie urzędników wszystkich szczebli od możliwości interpretacji przepisów oraz przywrócenie zabudowie mieszkaniowej jej funkcji, wykluczając z tego terenu jakiegokolwiek inne. Na terenach osiedli mieszkaniowych nie może być usług, handlu czy produkcji lokalizowanych w pomieszczeniach mieszkalnych. Takie funkcje należy lokalizować w przestrzeni publicznej osiedla lub w wydzielonych strefach na zewnątrz.

Przestrzenie publiczne najsilniej wyrażają charakter urbanistyczny miejscowości, powinny więc być kształtowane z największą troską. Niestety wraz z nadejściem reguł wolnorynkowych nowi „aktorzy” planowania przestrzennego w sposób niedostateczny dostrzegają potrzebę zajmowania się tą problematyką. Kształtowanie przestrzeni publicznej ogranicza się obecnie, i to nie zawsze, do rozwiązywania obsługi komunikacyjnej tych terenów. Narasta jednocześnie zjawisko ponownego rozlewania się przestrzeni zurbanizowanej, które przebiega często w sposób niezorganizowany, nierzadko pod partykularne dyktando inwestorów. Nowy krajobraz terenu zurbanizowanego powstającego wokół miast pozbawiony jest często jakiegokolwiek charakteru zarówno miejskiego, jak i wiejskiego. Powstający zurbanizowany krajobraz jest przestrzenią homogeniczną bez akcentów kompozycyjnych, zamknięć widokowych oraz wyraźnie zarysowanych punktów centralnych.

IV. Analiza szczegółowa struktury funkcjonalno-przestrzennej wybranych małych miast Dolnego Śląska

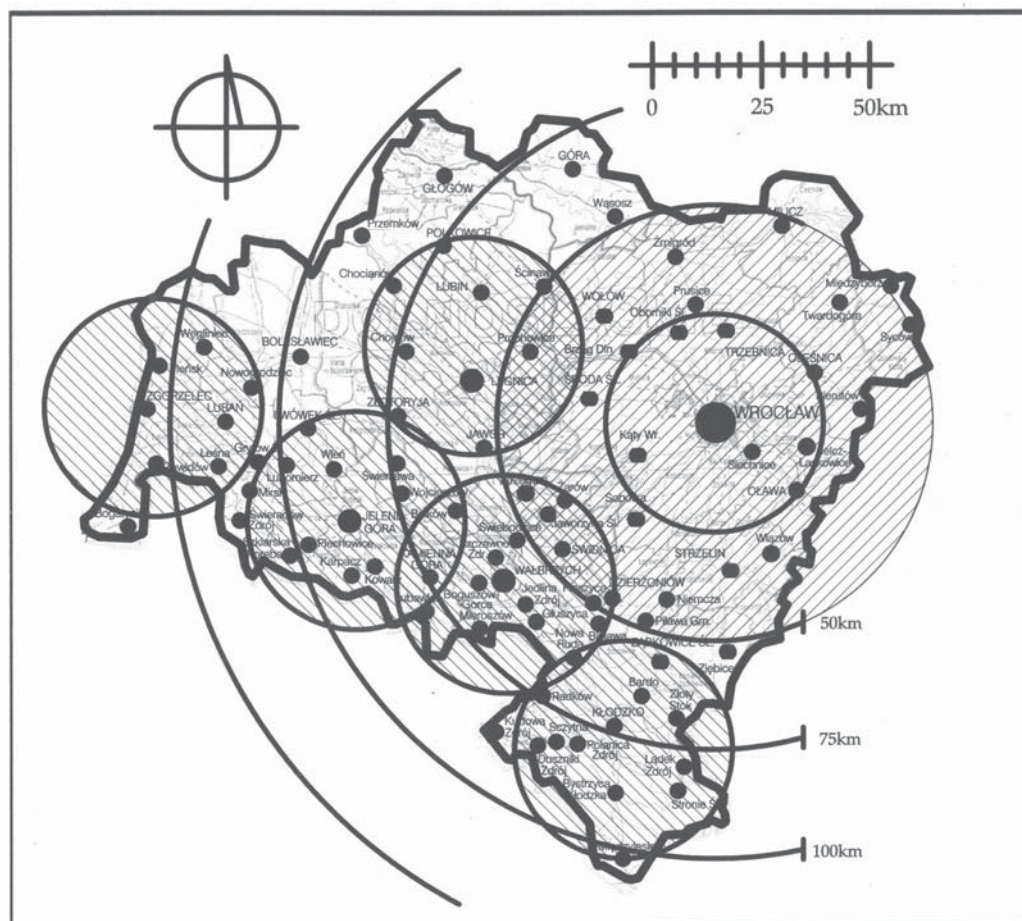
1. Strefy oddziaływania centralnych punktów osadniczych

Strefa wpływów dużego miasta jest trudna do ustalenia. Wpływają na nią w dużym stopniu czynniki komunikacyjne, ale także struktura sieci osadniczej, a przede wszystkim sąsiedztwo dużych konkurencyjnych ośrodków miejskich. Największym miastem Dolnego Śląska jest liczący ponad 600 tysięcy mieszkańców Wrocław. Następnymi pod względem liczby ludności miastami województwa są były ośrodki wojewódzkie z lat 1975–1999 Wałbrzych, Legnica i Jelenia Góra, z populacjami oscylującymi wokół stu tysięcy mieszkańców. Miasta te ze względu na swój potencjał ludnościowy i gospodarczy bezdyskusyjnie są subregionalnymi centrami systemu osadniczego. Poza nimi do roli subcentrum systemu osadniczego województwa dolnośląskiego pretendują tylko dwa kolejne miasta – Zgorzelec i Kłodzko.

Wrocław ze względu na swoją wielkość polaryzuje potencjał demograficzny i ekonomiczny województwa na znacznym obszarze i nie ma wielu konkurentów w swoim pobliżu. Zaznaczone na mapie województwa wymienione subcentra systemu osadniczego wiążą się z przyporządkowaną im strefą oddziaływania.

Legnica w połączeniu z Lubinem, Polkowicami i Głogowem tworzy oś osadniczą, której ze względu na koncentrację osadnictwa nie można lekceważyć. Tylko te cztery wymienione ośrodki miejskie, bez ludności pozostałych małych miast i wsi tego obszaru, zamieszkuje prawie 250 tysięcy mieszkańców i nie ulega wątpliwości, że Legnica, oddalona o 70 km od Wrocławia, odbiera mu znaczną część wpływów w regionie. Takie małe miasta, jak Wołów, Środa Śląska czy Strzegom, leżące w obszarze ścierania się strefy wpływów tych dwóch znaczących aglomeracji miejskich, cały czas pozostają w niejednoznacznej sytuacji osadniczej.

130-tysięczny Wałbrzych, oddalony od Wrocławia o 75 km, pomimo upadku górnictwa węglowego i ogromnego bezrobocia zachowuje swoją siłę choćby ze względu na możliwości wynikające z bliskości Republiki Czeskiej i otaczającego



Ryc. 22. Centra systemu osadniczego Dolnego Śląska
(opracowanie własne autora)

to miasto bardzo atrakcyjnego środowiska przyrodniczego. Kolejnym dużym ośrodkiem miejskim regionu dolnośląskiego jest dosyć prężnie rozwijająca się prawie 100-tysięczna Jelenia Góra, oddalona od Wrocławia o 105 km. Wykorzystuje ona swoje kluczowe położenie w stosunku do Karkonoszy i Gór Izerskich.

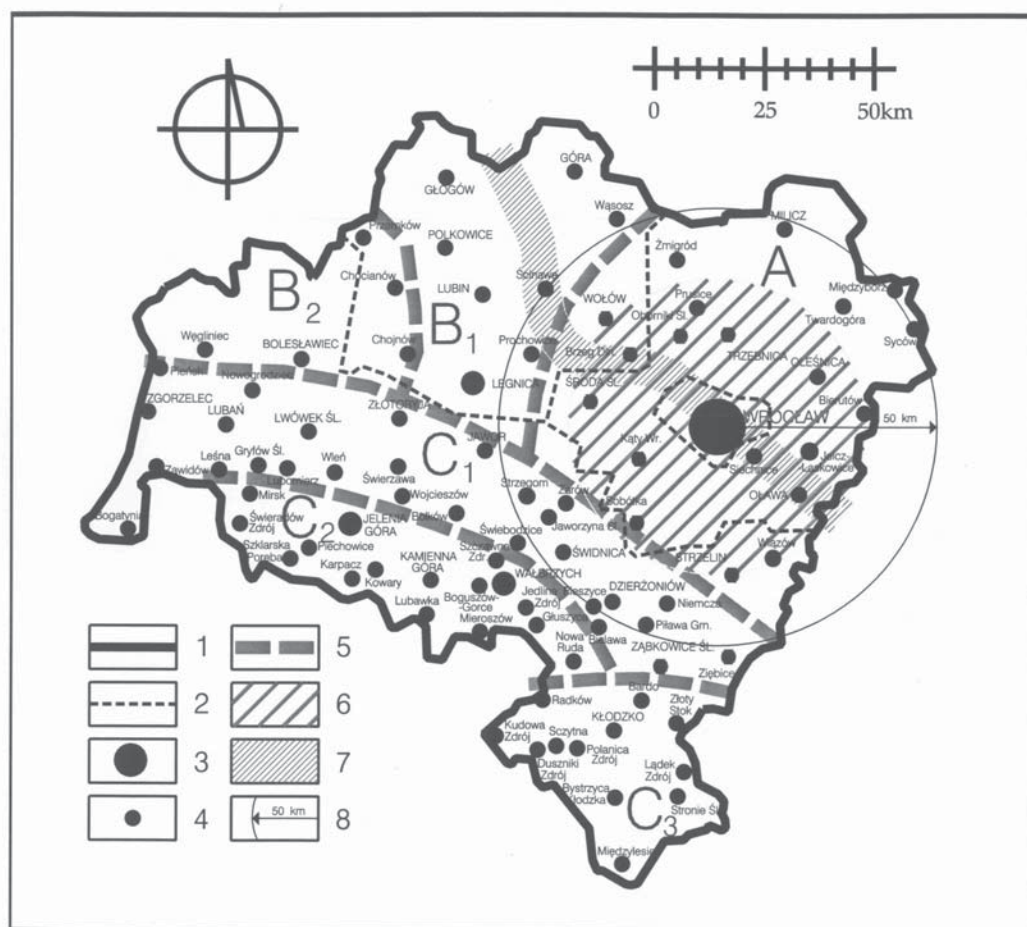
Mniejszymi, ale znaczącymi ośrodkami miejskimi regionu, bazującymi głównie na obsłudze ruchu turystycznego i relacjach transgranicznych, są 36-tysięczny Zgorzelec i 30-tysięczne Kłodzko. Zgorzelec, coraz bardziej wiążący się funkcjonalnie z niemieckim Görlitz staje się znaczącym centrum systemu osadniczego na zachodniej granicy województwa. Kłodzko wraz z pozostałymi miejscowościami obszaru Kotliny Kłodzkiej pełni podobną rolę na południowej granicy województwa.

Wszystkie wymienione konkurujące z Wrocławiem centra systemu osadniczego na pewno odczuwają wpływ prawie milionowej metropolii na swoje gospodarki i struktury przestrzenne. Trudno jednak jest odpowiedzieć jednoznacznie na pytanie, jak daleko sięga jego strefa wpływu. Zasięg tego wpływu można określić, wykorzystując model grawitacyjny¹ ustalający potencjał populacji miast różnej wielkości. Wykorzystując formułę matematyczną stworzoną na potrzeby powyższego modelu, przeanalizowano grawitację osadniczą interesujących nas miast. Na tej podstawie wyznaczono miejsca wygaśnięcia wpływu porównywanych jednostek osadniczych, uzyskując punkt „przełamania”. Dla Kłodzka wynosi on około 17 km od centrum miasta, obejmując Bardo i Ząbkowice Śląskie, dla Wałbrzycha około 25 km, dla Jeleniej Góry około 30 km, dla Zgorzelca około 25 km i dla Legnicy około 20 km. Biorąc pod uwagę trzy najbliższe Wrocławowi ośrodki (Legnicę, Wałbrzych i Kłodzko), strefa wpływów stolicy województwa wyznaczona tą metodą sięga od 50 do 75 km. Na kolejnej mapie porównano granice wyznaczonych administracyjnie podregionów województwa z 50-kilometrową granicą przyjętą jako punkt „przełamania” strefy wpływów Wrocławia. Dodatkowo wydzielono sześć stref funkcjonalnych związanych z charakterem zlokalizowanego tam osadnictwa miejskiego oraz strefę bliskiego sąsiedztwa Wrocławia wyznaczoną według kryterium dostępności komunikacyjnej nie większej niż 30 minut.

Relacje między dużymi ośrodkami miejskimi o kluczowym znaczeniu w systemie osadniczym Dolnego Śląska a Wrocławiem opierają się jednak na nieco innych zasadach, niż wpływ stolicy regionu na małe miasta. Małe ośrodki miejskie znacznie oddalone od Wrocławia są bardziej związane z lokalnymi ośrodkami koncentracji potencjału demograficzno-gospodarczego niż z centralą. I tak mieszkańcom oraz władzom Piechowic czy Mirska jest bliżej do Jeleniej Góry niż do Wrocławia, a Złotego Stoku, Radkowa czy Bystrzycy Kłodzkiej jest bliżej do Kłodzka niż do Wrocławia, natomiast mieszkańcom Chojnic, Złotoryji czy Prochowic jest bliżej do Legnicy niż do Wrocławia.

Które małe miasta są w takim razie najsilniej związane z Wrocławiem? Odpowiedź na to pytanie nie jest prosta. Na pewno te, które są zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie stolicy regionu, w strefie bliskiego sąsiedztwa czyli: Siechnice, Kąty Wrocławskie, Sobótka, Oborniki Śląskie, Środa Śląska, Trzebnica, Wiązów, Strzelin, Jelcz-Laskowice i Brzeg Dolny. Wszystkie z wymienionych miast mieszczą się w przestrzeni wyznaczonej okręgiem o promieniu 50 km od centrum Wrocławia i nie znajdują się w strefie wpływów innej koncentracji osadniczej, jak na przykład Wołów czy Strzegom.

¹ Model ten zastosował w swoich badaniach W.J. Reilly (1930), badając grawitację amerykańskich miast różnej wielkości. Na tej podstawie ustalał strefy wpływów miast, wyznaczając tak zwany punkt „przełamania”. Metoda ta jest opisana w pracy zespołu Golachowski S., Kostrubiec B., Zagózdźon A., *Metody badań geograficzno-statystycznych*, s. 65–67 [47].



Ryc. 23. Strefy wpływu centrów systemu osadniczego Dolnego Śląska (opracowanie własne autora): 1. Granica województwa dolnośląskiego, 2. Granice podregionów statystycznych, 3. Wrocław – centrum regionu, 4. Pozostałe miasta województwa, 5. Granice stref funkcjonalnych osadnictwa miejskiego województwa 6. Strefa bliskiego sąsiedztwa Wrocławia, 7. Strefa doliny rzeki Odry, 8. Granica strefy „przełamania” wpływów Wrocławia

Oprócz tych najsilniej związanych komunikacyjnie i funkcjonalnie z Wrocławiem miast na północny wschód i północ od Wrocławia, w odległości większej niż 50 km, przy granicy województwa dolnośląskiego zlokalizowane są takie małe miasta, jak: Syców, Międzybórz, Twardogóra, Milicz, Żmigród czy Wąsosz. Miasta te administracyjnie są związane z Dolnym Śląskiem, jednak odległość 70–80 km od Wrocławia stawia pod znakiem zapytania ich bezpośrednie związki ze stolicą regionu. Z Milicza zdecydowanie bliżej jest do Ostrowa Wielkopolskiego czy Kalisza niż do Wrocławia. W obszarze tym nie ma takich silnych konkurencyjnych

ośrodków osadniczych, jak Legnica, Jelenia Góra, Wałbrzych czy Kłodzko. Jak więc traktować wpływy Wrocławia na gospodarkę przestrzenną tych miast? Czy Milicz ma szanse i możliwości na wykreowanie się na lokalnego lidera koncentracji osadnictwa? Na razie nic na to nie wskazuje. Z drugiej strony dzisiaj nie da się w bezpośredni sposób skutecznie wiązać tak znacznie oddalonych od Wrocławia małych miast, z jego systemem osadniczym.

Siechnice, oddalone 12 km od centrum Wrocławia, połączone z nim komunikacją miejską, praktycznie już dzisiaj są częścią Wrocławia, Kąty Wrocławskie zaś położone 20 km od centrum Wrocławia, przy autostradzie A4, oraz na trasie kolejowej do Wałbrzycha i Jeleniej Góry są w najkorzystniejszej sytuacji wśród miast bezpośrednio sąsiadujących. Już teraz stają się w naturalny sposób osiedlem satelitarnym metropolii. Trzebnica, oddalona od Wrocławia 24 km i leżąca przy drodze krajowej do Poznania, to kolejny kandydat do roli osiedla satelitarnego wielkiej metropolii. Istniejące do lat siedemdziesiątych XX wieku połączenie Trzebnicy z Wrocławiem kolejką wąskotorową zostało zlikwidowane, ale już myśli się o jego odtworzeniu. Jelcz-Laskowice to miasto wyrastające na drugi po Brzegu Dolnym ośrodek przemysłowy w bezpośrednim styku z Wrocławiem. Ten oddalony 25 km od Wrocławia „zlepek” dwóch miejscowości ma bardzo dobre połączenie autobusowe oraz kolejowe. Ze względu na łatwość komunikacyjną wielu mieszkańców Jelcza pracuje we Wrocławiu, a sporo jego mieszkańców pracuje w Jelczu. Ponadto niskie ceny mieszkań przyciągają tu coraz więcej nowych mieszkańców. Oborniki Śląskie, oddalone 26 km od Wrocławia, mają z nim bardzo dobre połączenie kolejowe oraz drogowe. Miasto to już w okresie międzywojennym było traktowane jako „bliskie sąsiedztwo” [79] i rezerwa mieszkaniowa dla Wrocławia. Środa Śląska, oddalona 30 km od centrum Wrocławia, zlokalizowana na trasie drogi krajowej do Zielonej Góry i przy linii kolejowej biegnącej do Wrocławia, jest przyszłościowo kolejnym mieszkaniowym zespołem satelitarnym stolicy regionu. Już teraz odległość Środy Śląskiej do granic administracyjnych Wrocławia wynosi niecałe 20 km, a łącząca ją droga krajowa intensywnie „obraca” nową zabudową. Sobótka, oddalona od Wrocławia 33 km i położona w bezpośrednim sąsiedztwie Masywu Ślęży, ma dobre połączenie drogowe ze stolicą regionu i zlikwidowane połączenie kolejowe. Tu również mówi się o ponownym otwarciu linii kolejowej. To miasto już dzisiaj jest letniskiem dla znacznej liczby Wrocławian. Strzelin i Wiązów są oddalone o około 35 km od Wrocławia, przy czym Strzelin jest bardzo dobrze powiązany koleją i drogami z Wrocławiem. Miasto to staje się kolejnym atrakcyjnym miejscem do dyslokacji potencjału demograficznego obszaru metropolitalnego Wrocławia. Natomiast jedno z najmniejszych miast Dolnego Śląska, Wiązów zlokalizowany około 10 km od autostrady A4, pomimo średniowiecznego rodowodu, nie potrafi odnaleźć swojej szansy na stabilny rozwój. Najwięcej kontrowersji budzą związki z Wrocławiem Brzegu Dolnego. Duży zespół przemysłowy, który zdominował rozwój miasta nie sprzyja traktowaniu Brzegu Dolnego jako części metropolii wrocławskiej. Jednak bliskość Wrocławia i położenie nad Odrą

oraz nie najgorsze połączenie drogowe i kolejowe nie pozwalają nie brać go pod uwagę. Na pewno jest to ośrodek miejski, podlegający bezpośrednim wpływom Wrocławia.

W badanej grupie miast małych szczegółowej analizie poddano miasta bezpośrednio otaczających aglomerację wrocławską i silnie z nią związana ze względu na zjawisko polaryzacji wokół centralnych punktów osadniczych². Z grupy tej szczegółowej analizie poddano siedem miast: Brzeg Dolny, Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Sobótkę, Strzelin, Środę Śląska i Trzebnicę. Ze względu na brak kompletnych danych statystycznych i krótką historię istnienia analizie nie poddano Siechnic i Jelcza-Laskowice³. Odrzucono także Wiązów ze względu na brak oznak rozwoju w całym powojennym okresie⁴. Wybrane miasta przeanalizowano w zakresie przeobrażeń demograficznych, walorów kulturowych, miejsca w sieci osadniczej, rozwoju przestrzennego po 1945 roku oraz ograniczeń i perspektyw rozwojowych.

2. Analiza struktury funkcjonalno-przestrzennej wybranych miast

2.1. Brzeg Dolny

Ogólna charakterystyka miasta

Brzeg Dolny⁵ znajduje się w powiecie wołowskim, w odległości 30 km od Wrocławia i 10 km od Wołowa. Miasto szybko rozwijało się po 1945 roku i liczy obe-

² Do grupy tej zaliczono: Siechnice, Kąty Wrocławskie, Sobótkę, Oborniki Śląskie, Środę Śląska, Trzebnicę, Wiązów, Strzelin, Jelcz-Laskowice i Brzeg Dolny.

³ Jelcz-Laskowice prawa miejskie uzyskały w 1987 roku, a Siechnice w 1997 roku.

⁴ Wiązów w 1939 roku zamieszkiwały 3153 osoby. W okresie powojennym liczba mieszkańców miasta systematycznie zmniejszała się, osiągając w 2000 roku poziom 2104 osób. Miasto zawsze pełniło funkcje lokalnego ośrodka obsługi rolnictwa i nie stworzyło na swoim obszarze żadnego znaczącego przemysłu.

⁵ *Dawna osada przy przeprawie przez Odrę, wzmiankowana po raz pierwszy w 1305 roku (Briegle). Należała do księstwa wrocławskiego, wraz z nim w 1335 roku została włączona do Czech, a w 1526 roku z całym czeskim Śląskiem dostała się pod panowanie Habsburgów austriackich. W 1663 roku otrzymała prawa miejskie pod nazwą Dyhernfurth, od nazwiska właścicieli, rodziny von Dyhern. Ludność utrzymywała się głównie z flisactwa i garniarstwa. W 1742 roku miasto znalazło się w granicach Prus. Pod koniec XVIII wieku nastąpiło ożywienie gospodarcze miasta, gdy jego właścicielem został hrabia Carl Georg von Hoym, minister do spraw Śląska w rządzie pruskim, człowiek światły, dobry zarządca i hojny mecenas miasta. W XVIII wieku miasto rozstawiła drukarnia żydowska, z której książki docierały także do Polski. Jednak XIX wiek i początek XX wieku były okresem stagnacji miasta, które pełniło jedynie funkcje lokalnego ośrodka handlowo-usługowego. W 1940 roku zaczęto tu budowę fabryki chemicznej o nazwie „Anorgana”, należącej do koncernu I.G. Farbenindustrie. Wytwarzano w niej amunicję i gazy trujące, między innymi tabun i cyklon używane w komorach gazowych w obozach zagłady. Przy produkcji zatrudniano więźniów, na terenie fabryki była filia obozu koncentracyjnego w Rogoźnicy. Pod koniec wojny fabryka została zniszczona.* •ródło: *Leksykon miast polskich*, Warszawa, 1998.

nie prawie 7 razy więcej mieszkańców niż w 1939 roku. W wyniku znacznej powojennej rozbudowy w mieście dominują nowe osiedla wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Brzeg Dolny po raz pierwszy otrzymał prawa miejskie od cesarza Leopolda I w roku 1663. W 1945 roku miasto utraciło prawa miejskie. Po raz drugi nadano je miastu w 1954 roku.

Miasto leży nad Odrą, obok zbudowanej w 1874 r. linii kolejowej Wrocław–Głogów, a na jego obszarze działa autobusowa komunikacja miejska. Przez Odrę nie ma mostu drogowego, jest tylko most kolejowy i przeprawa promowa. Głównym czynnikiem rozwoju Brzegu Dolnego jest wielki kombinat chemiczny „Rokita”, położony na północny wschód od miasta i oddzielony od niego linią kolejową. Na północny wschód od miasta rozciągają się przylegające do miasta lasy, częściowo uszkodzone i zdegradowane biologicznie wskutek działalności przemysłu.

Miasto zostało poważnie zniszczone podczas działań wojennych, a pomimo to zabudowa rynku i jego okolic nie ucierpiała znacząco. W obszarze rynku nie ma ratusza natomiast zlokalizowany jest tu kościół. W rynku zachowały się barokowe domy z XVIII wieku, a nad Odrą założenie parkowo-pałacowe oraz dawna oficyna pałacowa, wzniesione w latach 1783–1790 w stylu klasycystycznym. Większość poważnych zniszczeń zabudowy rynku dokonał powojenny brak dbałości o istniejące budynki. W późniejszym czasie nie podejmowano też prób uzupełnienia pierzei przyrynkowych ani zabudową modernistyczną, ani budynkami z elementów prefabrykowanych. Dopiero w ostatnich latach pierzeja północna rynku zaczęła być uzupełniana nową zabudową usługowo-mieszkaniową. Historyczny rynek miasta przecięty jest drogą wojewódzką relacji Wrocław–Wołów. Rynek jest dobrze zagospodarowany i utrzymany. Brakujące elementy zabudowy w pierzejach otaczających i tworzących rynek są w ostatnich latach systematycznie uzupełniane. Jedynym mankamentem historycznego rynku w skali miasta jest jego znaczne oddalenie od terenów zwartej zabudowy mieszkaniowej. Obecnie pełni on raczej rolę atrakcji turystycznej niż centrum miasta. Sytuacji tej nie zmienia nawet zlokalizowanie w pobliżu obiektu Urzędu Miasta i Gminy.

Największą atrakcją turystyczną Brzegu Dolnego jest park przypałacowy zaprojektowany i zrealizowany staraniem XVIII-wiecznego właściciela miasta, hrabiego von Hoyma. Pomimo spalenia w 1945 roku pałacu Hoymów pozostał po nim park, którego twórcą w obecnym kształcie był architekt C.G. Langhans [85]. Inspiracją dla parku w Brzegu był park krajobrazowy w Worlitz koło Dessau. Obszar parku podzielono na trzy strefy: zabawy (ludyczna), pracy i zadumy (melancholii). Całe założenie parkowe nie było ogrodzone. Lokalizacja parku w centrum miasta blokowała jednak jego rozwój przestrzenny. Nawet zbudowanie kolei i stacji kolejowej nie zaktywizowało rozwoju miasteczka. Najważniejszym powodem tego wydaje się oddzielenie stacji kolejowej od obszarów rozwojowych miasta terenami parku. Tak pozostało do dnia dzisiejszego.

Rozwój przestrzenny miasta po 1945 roku

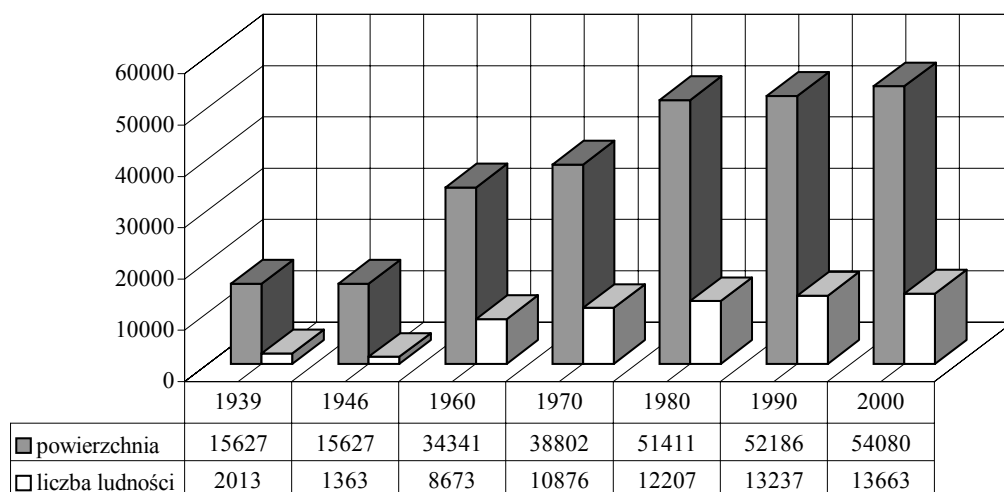
W 1939 r. miasto liczyło tylko 2000 mieszkańców [164], a po zakończeniu wojny, w 1946 roku Brzeg Dolny zamieszkiwało zaledwie 1363 osób. W październiku 1947 roku miasto liczyło już 5482 osoby. Było to efektem decyzji o jak najszybszym uruchomieniu zakładów chemicznych. Produkcja ruszyła w 1947 roku. Zatrudnienie w zakładach z 889 osób w 1945 roku szybko rosło do 1690 osób w 1950 roku, 3450 osób w 1960 roku i 4611 osób w 1976 roku. Do roku 1960 liczba ludności wzrosła do 8673 mieszkańców. W 2000 roku miasto liczyło 13 663 mieszkańców [153]. Analiza liczby ludności miasta wskazuje na dużą dynamikę wzrostu do 1995 roku. Od tego czasu liczba mieszkańców miasta systematycznie zmniejsza się.

Gwałtowny przyrost liczby ludności miasta spowodowany był napływem pracowników do rozwijających się Zakładów Chemicznych „Rokita”. Po okresie wojennych strat i wymiany ludności niemieckiej na polską liczba ludności Brzegu Dolnego w 1946 roku zmalała do poziomu 66% zaludnienia z 1939 roku. Jednak decyzja o uruchomieniu zakładów chemicznych spowodowała, że w okresie do 1960 roku, liczba ludności zwiększyła się sześciokrotnie, z 1363 osób w 1946 roku do 8673 osób w 1960 roku. W kolejnych latach następował dalszy przyrost liczby ludności ale już w zdecydowanie wolniejszym tempie. Do 1970 roku przybyło kolejne 25% mieszkańców, do 1980 roku dalsze 11%, a w latach dziewięćdziesiątych liczba ludności ustabilizowała się. Miasto na dzień 31 grudnia 2000 roku miało gęstość zaludnienia brutto na poziomie 794,4 osób na 1 km². Jak na miasto przemysłowe nie jest to wielkość duża. Dla porównania Wrocław ma 2164 osoby na 1 km², a najgęściej zaludniona w województwie Świdnica 2977 osób na 1 km².

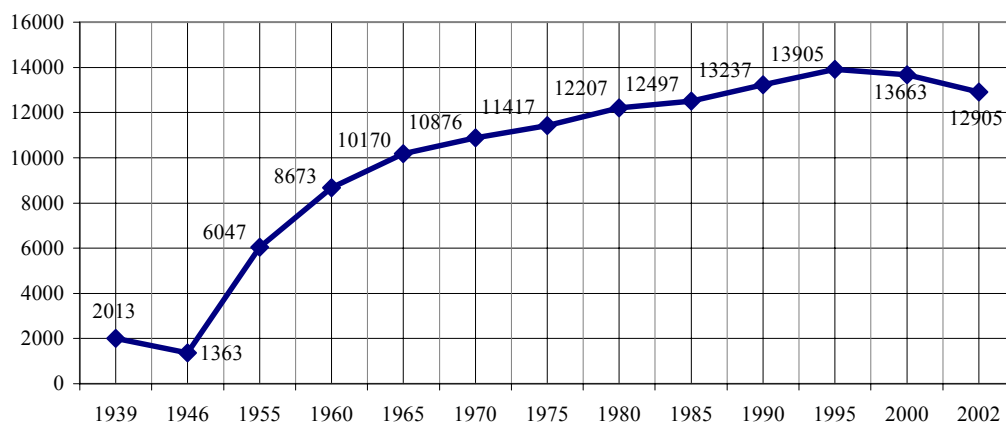
Przyrost naturalny w ostatnich latach XX wieku w mieście był ujemny. W 2000 roku wynosił on -0,4 na 1000 mieszkańców miasta. Natomiast saldo migracji wykazuje, w tym samym czasie, wartości dodatnie. Na 1000 mieszkańców miasta, w 2000 roku wynosi +1,0, co potwierdza tezę, że miasto przez swój dobrze prosperujący przemysł przyciąga nowych mieszkańców. Analiza struktury wieku ludności miasta wskazuje na bardzo mały udział mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, co wiąże się z dużą liczbą aktywnych mieszkańców w wieku produkcyjnym (66%) i znacznie odbiega od średniej województwa, wynoszącej 63%. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym nie odbiega znacząco od średniej województwa dolnośląskiego kształtującej się na poziomie 22% i wynosi 21%.

Powierzchnia Brzegu Dolnego w granicach administracyjnych wynosi 1720 ha. Na wielkość tę składają się między innymi tereny zurbanizowane – 661 ha, użytki rolne – 677 ha, lasy – 214 ha i pozostałe grunty i nieużytki. W roku 2000 gęstość zaludnienia brutto miasta wynosiła 794 osób na km kwadratowy. Gęstość zaludnienia netto, czyli stosunek liczby mieszkańców do powierzchni zurbanizowanej, wynosiła w 2000 roku 2070 osób na km². Porównanie wartości netto i brutto gęstości zaludnienia wskazywałoby na dość duże rezerwy terenowe. Jednak po analizie ekofizjograficznej terenu Brzegu Dolnego w jego granicach administracyj-

BRZEG DOLNY



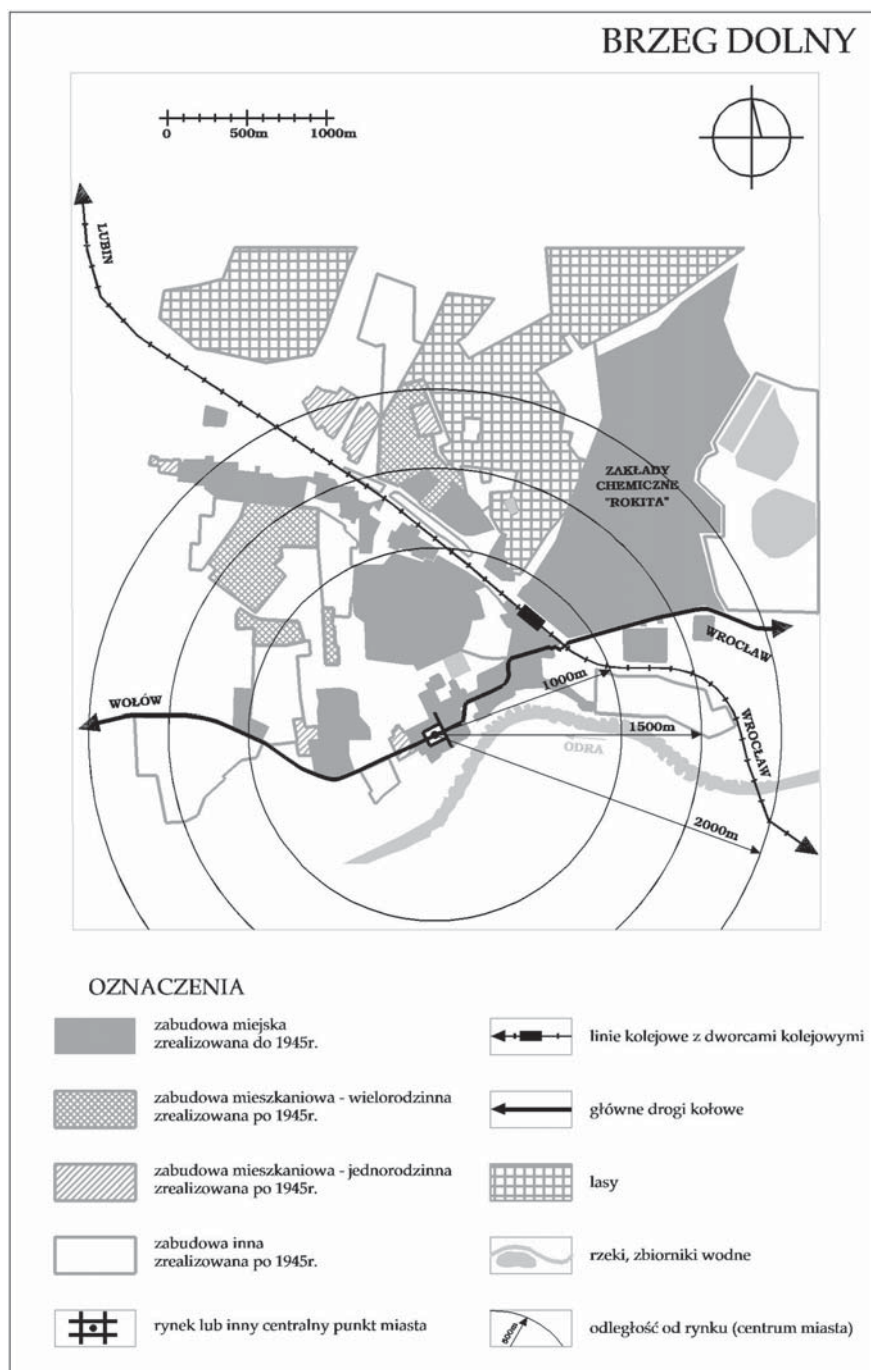
Ryc. 24. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby mieszkańców (opracowanie własne autora)



Ryc. 25. Liczba mieszkańców Brzegu Dolnego w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

nych należy stwierdzić, że miasto ma jedynie niewielkie rezerwy terenowe w swojej zachodniej części. Tak więc wzrost liczby ludności jest ograniczony także przez niekorzystne warunki terenowe.

Szybki przyrost liczby ludności w latach w 1947–1960 zmusił władze miasta i zakładu „Rokita” do realizacji programu budowy mieszkań. Punktem wyjścia było 18 jednopiętrowych przedwojennych budynków na tak zwanym Osiedlu Fabrycz-



Ryc. 26. Schemat struktury przestrzennej Brzegu Dolnego (opracowanie własne autora)

nym, które musiano wyremontować i przekazać pierwszym pracownikom zakładu „Rokita”. Ponadto na mieszkania przerobiono murowane poobozowe baraki, tworząc w latach 1947–1948 tak zwane Osiedle Leśne, zlikwidowane w 1974 roku. W 1948 roku, przy ul. 1. Maja dla 150 osób powstało Osiedle Warzyń Stary. Na „Osiedlu Fabrycznym” zrealizowano kolejne budynki mieszkaniowe i hotel robotniczy „Piast”. W latach 1955–1956 wybudowano „Osiedle Warzyń I”. W 1964 zbudowano stadion sportowy z zapleczem dla miejscowego klubu sportowego. W 1974 roku przystąpiono do budowy kolonii domków jednorodzinnych, a w roku 1976 do budowy dużego Osiedla Mieszkaniowego Warzyń II.

Najwięcej inwestycji mieszkaniowych i usługowych zrealizowano w latach czterdziestych i pięćdziesiątych XX wieku. Wtedy też powierzchnia zainwestowana miasta powiększyła się najbardziej. Lata sześćdziesiąte powiększyły tereny zainwestowane tylko w niewielkim stopniu. Kolejny skok w wielkości inwestycji mieszkaniowych przyniosły lata siedemdziesiąte, w których powierzchnia terenów mieszkaniowych znacznie wzrosła. Lata osiemdziesiąte i dziewięćdziesiąte tylko w niewielkim stopniu powiększyły zagospodarowane obszary miasta. Nowe tereny mieszkaniowe lokowano początkowo w pobliżu zakładów chemicznych na północnych obrzeżach miasta. Kiedy zabrakło tam miejsca, a także miejsce to stało się zbyt niebezpieczne, nową zabudowę mieszkaniową przeniesiono w zachodnie rejony miasta w pobliże wsi Warzyń, którą wkrótce włączono w granice administracyjne Brzegu Dolnego.

Na dzisiejszy kształt przestrzenny miasta składają się więc cztery obszary otaczające centralnie położony, zażytkowy kompleks parkowy. Na południe od parku, nad rzeką Odrą, w pobliżu historycznej przeprawy promowej usadowiło się historyczne centrum miasta z rynkiem i nieliczną zabudową mieszkaniowo-usługową. Po wschodniej stronie parku, za torami kolejowymi i stacją kolejową, leżą ogromne tereny zakładów chemicznych „Rokita”. Na północ od parku, między torami kolejowymi a terenami leśnymi, zlokalizowana jest część miasta powstała w pierwszej połowie XX wieku i rozbudowana w latach czterdziestych i pięćdziesiątych. Na zachód od parku znajdują się współcześnie zrealizowane tereny mieszkaniowo-usługowe miasta, gdzie mieszka najwięcej osób i gdzie zrealizowano wszystkie najważniejsze inwestycje usługowe ostatnich lat. Ze względu na rozproszenie podstawowych elementów struktury osadniczej, obecna sytuacja urbanistyczna wydaje się nie do pozazdroszczenia. Rozwój urbanistyczny miasta w sposób zdecydowany zmierza w kierunku zachodnim i tu prawdopodobnie w najbliższych latach może ukształtować się nowe centrum miasta.

Brzeg Dolny nie ma śródmieścia w tradycyjnym tego słowa rozumieniu. Funkcje ogólnomiejskiego centrum handlowo-usługowego zlokalizowane są w trzech zespołach położonych w różnych rejonach miasta. Pierwszym z tych zespołów jest historyczne centrum Brzegu Dolnego, leżące w południowej części miasta w bezpośrednim sąsiedztwie Odry. Drugi ośrodek usługowy zlokalizowany jest w części mieszkaniowo-usługowej z lat 50. i 60. sąsiadującej z terenami przemysłowy-



Ryc. 27. Brzeg Dolny. Południowa pierzeja rynku (fot. autora)



Ryc. 28. Brzeg Dolny. Północna część rynku (fot. autora)



Ryc. 29. Brzeg Dolny. Ulica dojazdowa do rynku (fot. autora)



Ryc. 30. Brzeg Dolny. Pałac Hoymów (fot. autora)

mi. Trzeci, najmłodszy ośrodek usługowy kształtuje się w obszarze zabudowy mieszkaniowej z ostatnich 25 lat. Tam usytuowano nowe szkoły ponadpodstawowe, pływalnię, ośrodek hotelowo-gastronomiczny, kościół i zespoły pawilonów handlowych. Mieszka tu najwięcej mieszkańców miasta i tam też realizuje się w ostatnich latach duże zespoły jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej.

Ograniczenia i perspektywy rozwoju miasta

Brzeg Dolny jest typowym miastem przemysłowym. W latach osiemdziesiątych zakłady „Rokita” i miasto pogrążyły się, jak cały kraj, w zapaści gospodarcej. W 1992 roku zakład chemiczny będący podstawowym miejscem pracy mieszkańców, przekształcił się w spółkę skarbu państwa. Miasto pomimo trudności gospodarczych kontynuowało swoją aktywność. W 1993 roku ukończono budowę nowoczesnego kompleksu sportowego z halą na tysiąc miejsc, halą treningową, hotelem wraz z restauracją i gabinetami odnowy oraz nowoczesną pływalnią.

Zauważalna w ostatnich latach dbałość o jakość budownictwa mieszkaniowego i usługowego w mieście wynika w dużej mierze z konkurencyjnych warunków jakie tworzą niedaleko położone Wołów i Oborniki Śląskie, oferujące o wiele atrakcyjniejsze warunki zamieszkania, chociażby ze względu na brak niebezpieczeństwa wynikającego z sąsiedztwa ogromnego zakładu chemicznego.

Ogromny przyrost liczby ludności po 1945 roku oraz monokultura przemysłowa, mimo wszystko nie zapobiegły jednak stagnacji tempa rozwoju liczby mieszkańców. Obecna sytuacja urbanistyczna miasta jest trudna. Centrum administracyjne miasta jest zlokalizowane przy odległym od większości zabudowy mieszkaniowej rynku, gdzie niewiele jest atrakcji mogących przyciągnąć mieszkańców. Rozwój miasta w sposób zdecydowany zmierza w kierunku zachodnim i tu prawdopodobnie w najbliższych latach ukształtuje się nowe centrum. Być może historyczne założenie parkowe oraz rynek staną się jedynie atrakcją turystyczną Brzegu Dolnego, a mieszkańcy miasta będą tu jedynie sporadycznie realizować swoje rekreacyjno-wypoczynkowe potrzeby.

W ostatnich latach atrakcyjna lokalizacja historycznego centrum miasta, mimo wszystko przyciąga coraz więcej inwestorów i teren ten staje się coraz większym placem budowy. Jednak znaczący potencjał ludnościowy, jaki zamieszkuje tereny Osiedla Warzyń, tam wyznacza środek ciężkości systemów obsługi mieszkańców miasta. Tylko mała skala miasta oraz funkcjonująca tu komunikacja zbiorowa, pozwalają na bezproblemowe korzystanie z ośrodka administracyjno-usługowego przy rynku, równoległe z usługami zlokalizowanymi na Osiedlu Warzyń. Dalszy rozwój miasta wymusi w niedalekiej przyszłości na władzach miasta decyzję o rozwijaniu jednego obszaru centralnego i połączeniu historycznego centrum ze współczesną zabudową mieszkaniową.

Barierami strukturalno-przestrzennymi miasta są znaczne obszary monofunkcyjne w postaci terenów przemysłowych, występowanie obszarów zamkniętych, jakimi są tereny zakładów chemicznych z niezbędną strefą bezpieczeństwa. Zachwianie proporcji między poszczególnymi elementami układu przestrzennego



Ryc. 31. Brzeg Dolny. Założenie ogrodowe przy Pałacu Hoymów (fot. autora)



Ryc. 32. Brzeg Dolny. Droga wojewódzka przebiegająca przez rynek (fot. autora)

miasta polega na rozproszeniu funkcji administracyjno-usługowych, niekontrolowanej urbanizacji terenów mieszkaniowych oraz wyraźnym braku centrum miasta. Ulokowanie znacznej liczby mieszkańców miasta w betonowych (zrealizowa-



Ryc. 33. Brzeg Dolny. Osiedle mieszkaniowe z lat 70. (fot. autora)



Ryc. 34. Brzeg Dolny. Modernistyczna ulica osiedlowa (fot. autora)

nych po 1975 roku) budynkach wielorodzinnych, z dala od historycznego centrum miasta, jest nie bez znaczenia dla dalszego rozwoju miasta.

Barierami technicznymi są słabe powiązania komunikacyjne z najbliższym otoczeniem i regionem oraz uciążliwość przemysłu:

- zamierająca linia kolejowa,
- mało atrakcyjne połączenia drogowe poza głównymi szlakami komunikacyjnymi,
- brak drogowej przeprawy mostowej na Odrze.
- strefy ograniczonego użytkowania wynikające z uciążliwości Zakładów Chemicznych „Rokita”.

Barierami ekonomicznymi są zachwiane proporcje między sferą produkcji a sferą obsługi, niekorzystne relacje między egzogenicznymi a endogenicznymi elementami miasta.

Społeczno-demograficznymi przeszkodami są: monokultura przemysłowa i wynikające z tego starzenie się miasta oraz mało propozycji form wykształcenia możliwych przez młodzież do zdobycia.

Na przełomie XX i XXI wieku miasto osiągnęło stan stagnacji. Dalszy rozwój miasta został zahamowany przez wyczerpanie się możliwości przestrzennej rozbudowy podstawowego źródła dochodów miasta, jakim jest funkcjonujący tu ogromny zakład przemysłowy. Ponadto struktura przestrzenna miasta jest wyraźnie rozbita, a także brak wyraźnego ogólnomiejskiego centrum administracyjno-usługowego. Wymienione przesłanki pozwalają na postawienie tezy, że możliwości dalszego dynamicznego rozwoju miasta zostały definitywnie wyczerpane. Wydaje się, że pozostanie ono małym ośrodkiem przemysłowym o coraz mniejszym znaczeniu w systemie osadniczym regionu. Niekorzystne perspektywy może zmienić jedynie zdecydowana zmiana polityki gospodarczej miasta. Powinna ona polegać na tworzeniu bardzo korzystnych warunków dla najnowocześniejszych technologii i wyraźnie ograniczyć wpływy ogromnych zakładów chemicznych „Rokita”. Jednocześnie należy wykorzystać walory rzeki Odry oraz bliskość Wrocławia.

2.2. Kąty Wrocławskie

Ogólna charakterystyka miasta

Kąty Wrocławskie⁶ znajdujące się w powiecie wrocławskim, w odległości 22 km od centrum Wrocławia, prawa miejskie uzyskały w 1298 roku. Miasto do czasu powstania kolei żelaznej rozwijało się koncentrycznie. Od 1843 roku, czyli momentu

⁶ *Mały ośrodek przemysłowy i usługowy na Równinie Wrocławskiej, między Bystrzycą, dopływem Odry i Strzegomką, dopływem Bystrzycy, na południowy zachód od Wrocławia W XIII wieku był tu gród, wzmiankowany w 1248 roku (w zapisie in castro Kanth). Miasto zostało lokowane w 1298 roku, na prawie średnickim. Było w księstwie wrocławskim, od 1327 roku lennie korony czeskiej, w 1335 roku włączonym do Czech. Rozwijało się jako ośrodek rzemiosła (młynarstwo, sukiennictwo i handlu (jarmarki) w urodzajnym i gęsto zaludnionym regionie rolniczym. W 1526 roku wraz z całym czeskim Śląskiem, dostało się pod panowanie Habsburgów austriackich. W 1742 roku znalazło się w granicach Prus. W 1939 roku liczyło 3600 mieszkańców. Do 1945 roku urzędowa nazwa brzmiała Kanth. Miasto zostało zdobyte 9 lutego 1945 roku przez wojska radzieckie I Frontu Ukraińskiego. Do kapitulacji Wrocławia (6 maja 1945 roku) znajdowało się na granicy pierścienia okążenia, jednak ucierpiało mniej niż sąsiednie miasta. Tutaj kwaterował sztab generała Karola Świerczewskiego podczas walk II Armii Wojska Polskiego na Dolnym Śląsku. Po włączeniu do Polski miasto otrzymało obecną nazwę.* •ródło: *Leksykon miast polskich*, Warszawa, 1998.

doprowadzenia kolei, koncentryczny charakter rozwoju zabudowy miejskiej został zachwiany. Odległa o półtora kilometra od centrum miasta stacja kolejowa w pierwszej kolejności przyciągała przemysł i składy. Stopniowo tereny te zaczynały być także kolonizowane przez mieszkańców Kątów Wrocławskich. Miasto liczyło w 1945 roku około 2000 mieszkańców. W roku 2000 liczba ta wzrosła do 5200 mieszkańców. Główne funkcje urbanistyczne miasta to mieszkalnictwo, a także produkcja, drobny przemysł i usługi. W czasie wojny zniszczeniu uległo około 25% zabudowy przyrynkowej. Zniszczenia wojenne w całym mieście oceniono na 10%. Zburzone budynki zastąpiono w latach powojennych nowymi, zrealizowanymi w przeważającej części w technologii wielkopłytowej.

Gmina Kąty Wrocławskie bezpośrednio graniczy z terenami Wrocławia, co nie pozostaje bez wpływu na kształtowanie struktur przestrzennych. Miasto jest bardzo atrakcyjnym miejscem osiedlania się dla mieszkańców Wrocławia. O jego atrakcyjności decyduje przede wszystkim małomiasteczkowy charakter oraz bliskie i dobre połączenia komunikacyjne ze stolicą regionu i autostradą. W pobliżu jest autostrada A4 łącząca Berlin z Kijowem, krzyżuje się też z międzynarodową drogą relacji Szczecin–Praga, przebiega linia kolejowa relacji Wrocław–Jelenia Góra. Miasto sąsiaduje prawie bezpośrednio z terenami międzynarodowego portu lotniczego Wrocław–Strachowice.

Historyczne centrum pełni swą funkcję nieprzerwanie od momentu powstania. W bloku śródrynkowym, w ratuszu znajduje się siedziba władz gminy. Obecny rynek, o wymiarach 75 na 120 metrów, mający w swoim wnętrzu budynek ratusza wraz z najbliższym otoczeniem stanowi atrakcję turystyczną. W okresie powojennym zburzone w czasie wojny budynki systematycznie zastępowano nowymi modernistycznymi, betonowymi, obiektami, realizowanymi najczęściej w technologii wielkopłytowej, które nie przydają piękna pierzejom ryнковym. Na płycie rynku stworzono duży parking dla samochodów osobowych. W ostatnim dziesięcioleciu XX wieku w obszarze rynku realizuje się współczesną, dobrze dopasowaną do jego charakteru urbanistycznego, zabudowę mieszkaniową i usługową. Historyczny rynek miasta jest dobrze zagospodarowany i utrzymany. Doprowadzenie do odtworzenia historycznego charakteru zabudowy pierzei ryнковych wymaga zastąpienia kilku powojennych modernistycznych budynków mieszkaniowych zharmonizowaną z otoczeniem zabudową mieszkaniowo-usługową.

Rozwój przestrzenny miasta po 1945 roku

Ludność Kątów Wrocławskich liczyła w 1939 roku 3580 osób, a po zakończeniu II wojny światowej zmniejszyła się w 1946 roku do poziomu 2193 mieszkańców. Powojenna akcja wysiedlania Niemców spowodowała, pomimo napływu wysiedlanych z terenów wschodnich Polaków, dalsze zmniejszanie się liczby mieszkańców, które osiągnęło w 1950 roku najniższy w powojennej historii miasta poziom 1739 mieszkańców. Przez następne dziesięciolecia liczba ta powoli rosła, osiągając wielkość 5235 mieszkańców w 2000 roku. Przyrost liczby mieszkańców w okresie 1945–2000 wyniósł 239%. Stosunek liczby ludności z 2000 roku do wiel-

kości z 1939 roku wynosi 146%. Tak więc miasto nie zwiększyło swojej liczby mieszkańców w stosunku do okresu przedwojennego w sposób znaczący. Kąty Wrocławskie są jednak jednym z nielicznych miast Dolnego Śląska, w których liczba mieszkańców, począwszy od 1950 roku, stale rośnie. Procesu tego nie przerwała nawet postępująca od końca ostatniej dekady XX wieku, wyludniająca miasta fala niżu demograficznego. Zjawisko to w większości miast Dolnego Śląska, tworzyło nieprzyjazny trend spadkowy, powodujący znaczące ubytki liczby mieszkańców. W przypadku Kątów Wrocławskich zachodzi zjawisko odwrotne i tempo przyrostu liczby ludności na przełomie XX i XXI wieku utrzymuje tendencje wzrostowe.

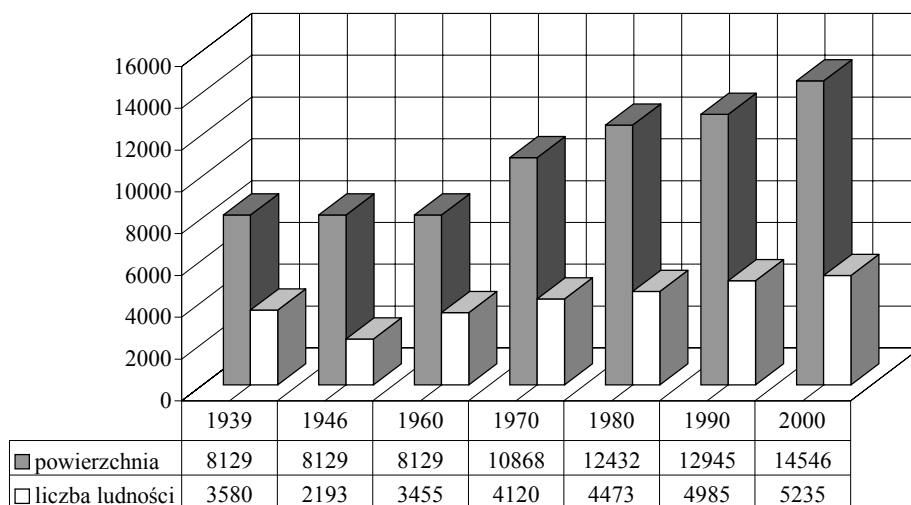
Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców, jak w większości miast Dolnego Śląska, w ostatnich latach XX wieku był ujemny i w 2000 roku wynosił $-1,3$. Saldo migracji na 1000 mieszkańców miasta w tym samym okresie kształtowało się na poziomie wartości dodatnich i w 2000 roku wynosiło $+4,2$. Analiza struktury wieku ludności również w przypadku Kątów Wrocławskich wskazuje na bardzo mały udział mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, na poziomie 13%, przy średniej województwa wynoszącej 15%. Liczba osób w wieku produkcyjnym kształtuje się na poziomie średnich wartości województwa i wynosi 62%. Natomiast liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym jest zdecydowanie większa od średniej województwa dolnośląskiego i kształtuje się na poziomie 25%, czyniąc Kąty Wrocławskie miastem ludzi młodych. Suma wszystkich analizowanych wskaźników demograficznych zdaje się sugerować, że Kąty Wrocławskie dalekie są od wyczerpania swoich możliwości rozwojowych.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 634 ha. Na wielkość tę składają się między innymi tereny zurbanizowane – 148 ha, użytki rolne – 310 ha, lasy – 72 ha i pozostałe grunty i nieużytki. W roku 2000 gęstość zaludnienia brutto wynosiła 831 osób na km^2 . Gęstość zaludnienia netto, czyli stosunek liczby mieszkańców do powierzchni zurbanizowanej miasta, wynosiła w 2000 roku 5510 osób na km^2 . Porównanie wartości netto i brutto gęstości zaludnienia wskazywałoby na duże rezerwy terenowe. Po analizie ekofizjograficznej obszaru Kątów Wrocławskich należy stwierdzić jednak, że miasto ma znaczne rezerwy terenowe jedynie w swojej zachodniej części. Od południa barierą rozwojową jest biegnąca obok miasta autostrada A4, od wschodu Park Krajobrazowy Doliny Rzeki Bystrzycy, a od północy linia kolejowa relacji Wrocław–Jelenia Góra. Tak więc potencjalny wzrost powierzchni zurbanizowanej miasta musi być ograniczony do działań inwestycyjnych wypełniających istniejącą strukturę funkcjonalno-przestrzenną oraz do ewentualnego kolonizowania zachodnich peryferii.

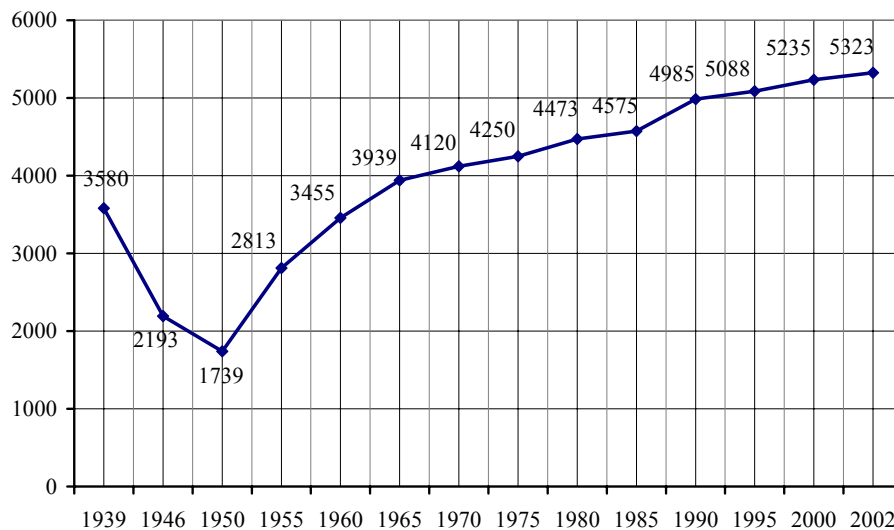
Kąty Wrocławskie ze względu na swą wielkość nie mają współcześnie rozbudowanego centrum usługowo-handlowego. Centrum zawiera się w obszarze historycznej zabudowy śródmiejskiej. W centralnej części rynku znajduje się blok śródrynkowy z historycznym ratuszem, będącym siedzibą Urzędu Miasta i Gminy. Partery budynków mieszkalnych znajdujących się wokół rynku mieszczą funkcje handlowo-usługowe. Pozostałe funkcje usługowe zlokalizowane są poza zwartym centrum.

Obszar między stacją kolejową a rynkiem zaczyna się powoli wypełniać nową zabudową mieszkaniową i usługową. Na razie nie ma potrzeby przesuwania centrum miasta. Rynek doskonale spełnia swoje funkcje i ma znaczne rezerwy lokalizacyjne w swoim bezpośrednim sąsiedztwie. Ograniczenia lokalizacyjne, jakie

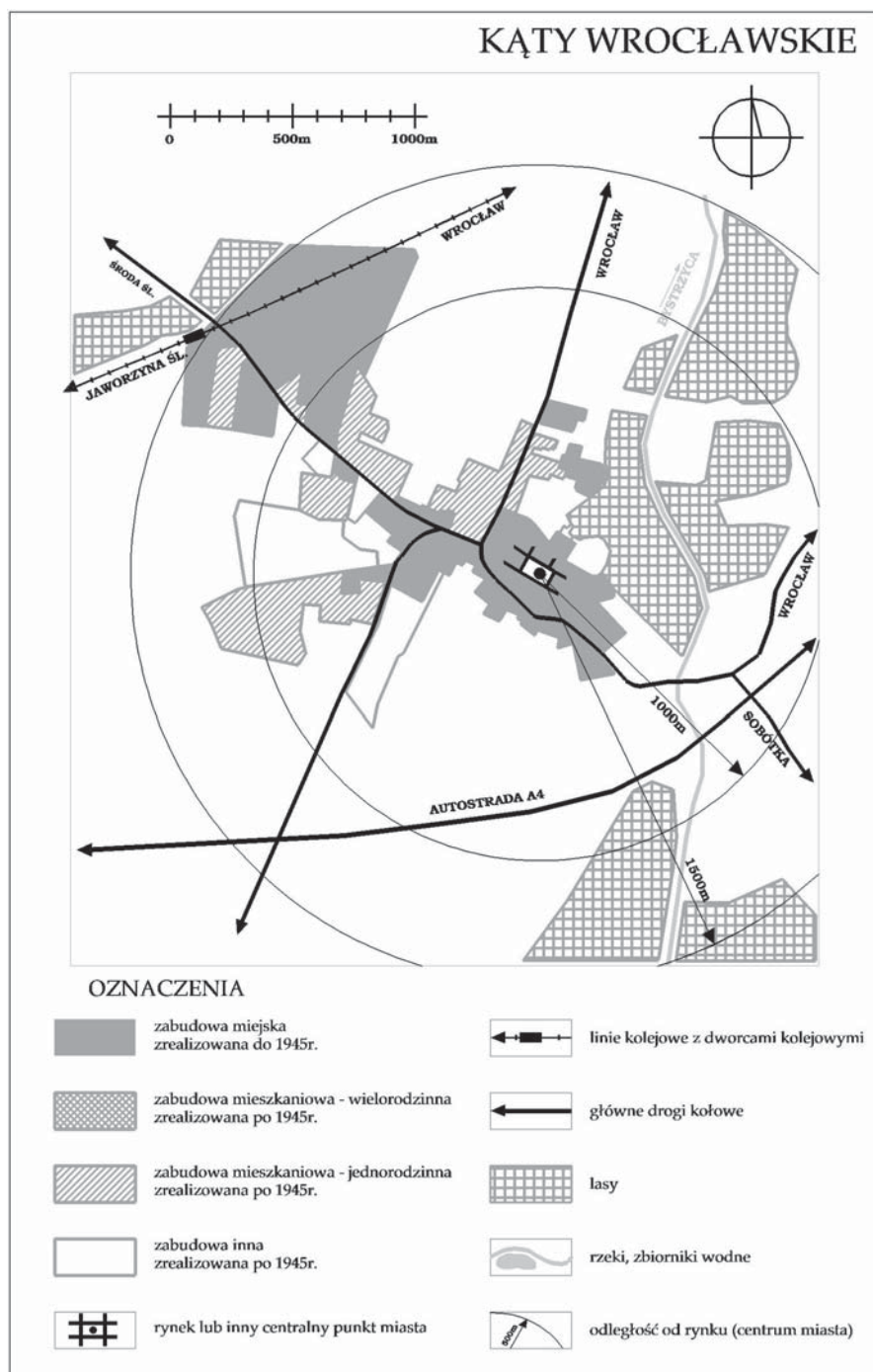
KĄTY WROCŁAWSKIE



Ryc. 35. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby mieszkańców (opracowanie własne autora)



Ryc. 36. Liczba mieszkańców Kątów Wrocławskich w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)



Ryc. 37. Schemat struktury przestrzennej Kątów Wrocławskich (opracowanie własne autora)

wynikają z przebiegu autostrady A4, rzeki Bystrzycy i linii kolejowej dosyć wyraźnie rysują potencjalne kierunki przyszłego rozwoju.

Ograniczenia i perspektywy rozwoju miasta

Dość duży przyrost liczby ludności po 1945 roku, niemal trzykrotny, bliskość Wrocławia, atrakcyjność miejsca zamieszkania ze względu na skalę miasta i dobre powiązania komunikacyjne ze stolicą regionu oraz bliskość atrakcyjnego środowiska przyrodniczego, a jednocześnie miejsc pracy zapewniają bardzo dobre warunki rozwoju. Możliwości urbanistyczne są systematycznie wykorzystywane przez władze, co umożliwi już teraz bardzo szybki wzrost liczby mieszkańców. Przyjmując jako podstawę prognozy rozwoju dotychczasowe tempo wzrostu liczby mieszkańców należy stwierdzić, że miasto może osiągnąć w ciągu najbliższych 25 lat 7–8 tysięcy mieszkańców. Bliskość Wrocławia i dynamicznie rozwijających się terenów usługowych „Centrum Bielany” oraz międzynarodowego portu lotniczego Wrocław–Strachowice może spowodować znacznie szybszy rozwój miasta i włączenie go w granice administracyjne stolicy regionu.



Ryc. 38. Kąty Wrocławskie. Dziewiętnastowieczny kościół (fot. autora)



Ryc. 39. Kąty Wrocławskie. Modernistyczne uzupełnienie zabudowy południowej pierzei rynku (fot. autora)



Ryc. 40. Kąty Wrocławskie. Zaplecze południowej pierzei rynku (fot. autora)



Ryc. 41. Kąty Wrocławskie. Północna pierzeja rynku (fot. autora)



Ryc. 42. Kąty Wrocławskie. Ratusz i hala targowa (dawny kościół ewangelicki) (fot. autora)



Ryc. 43. Kąty Wrocławskie. Połączenie starej i nowej zabudowy rynku (fot. autora)

W ostatniej dekadzie XX wieku opracowano współczesny, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. W planie tym przyjęto, że rozwój terenów zabudowy mieszkaniowej w pierwszej kolejności nastąpi w strefie między Starym Miastem a dworcem kolejowym. Wyznaczone obszary znacznie przekraczają możliwości dzisiejszego rozwoju demograficznego. Ponadto obszary te bardziej nadają się na budownictwo wielorodzinne, a obecnie najbardziej popularną i poszukiwaną formą budownictwa mieszkaniowego jest zabudowa jednorodzinna. W konsekwencji przyjęty przez władze miasta plan rozwoju przestrzennego nie jest realizowany. W zamian w zachodniej części powstają rosnące jak grzyby po deszczu osiedla zabudowy jednorodzinnej. Tendencja ta opóźni wypełnienie zabudową mieszkaniową przestrzeni między dworcem kolejowym a rynkiem.

Zasadniczym ograniczeniem w rozwoju Kątów Wrocławskich może być mała liczba mieszkańców i znaczne zmniejszenie się liczby ludności w ogóle w ostatnich latach. Ponadto rozbudowę miasta w kierunku wschodnim ogranicza strefa Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Bystrzycy, a w kierunku południo-



Ryc. 44. Kąty Wrocławskie. Zaplecze południowej pierzei rynku (fot. autora)

wym – autostrada. W kierunku północnym są rezerwy terenowe między Starym Miastem a dworcem kolejowym. Kierunek zachodni jest praktycznie nieograniczony. Tereny miasta są atrakcyjne także przyrodniczo i pomimo swego nieznacznego zurbanizowania mają wszelkie niezbędne atuty dla dalszego dynamicznego rozwoju. Bliskość lotniska i terenów zachodniej zdominowanej modernistyczną „wielką płytą” części Wrocławia stanowi szansę rozwoju dla miasta.

Szansą na szybszy rozwój miasta jest także realizacja obwodnicy autostradowej Wrocławia i rozbudowa międzynarodowego portu lotniczego Wrocław–Strachowice, którego inwestycje zaktywizują zachodnią część aglomeracji wrocławskiej. Kąty Wrocławskie już dzisiaj korzystają z walorów dogodnego położenia przy autostradzie i znacznej bliskości Wrocławia. Do tej pory ekstensywne budownictwo mieszkaniowe szybko rozwijało się na obrzeżach gminy, w strefie graniczącej z Wrocławiem. Obecnie tendencja ta zmienia się ze względu na dużą atrakcyjność zurbanizowanych terenów miasta. Małe osiedla mieszkaniowe, rozproszone między Wrocławiem a Kątami Wrocławskimi, są natomiast coraz bardziej zagrożone ekspansją dużych inwestycji związanych z modernizacją autostrady i węzłem autostradowym z obwodnicą autostradową Wrocławia.

2.3. Oborniki Śląskie

Ogólna charakterystyka miasta

Oborniki Śląskie⁷ znajduje się w powiecie trzebnickim, w odległości 26 km od Wrocławia, 20 km od Wołowa, 17 km od Brzegu Dolnego i 12 km od Trzebnicy. Do 1945 roku Oborniki Śląskie, których nazwa brzmiała wówczas *Obernigk*, należały do regencji Wrocławskiej. W 1945 roku po przyłączeniu Śląska do Polski ustalono urzędową nazwę Oborniki Śląskie, aby je odróżnić od Obornik pod Poznaniem. Wtedy też Oborniki Śląskie otrzymały prawa miejskie.

Miasto liczyło w 1946 roku 1463 mieszkańców. W roku 2000 liczba ta wzrosła do 8300 mieszkańców. Liczba mieszkańców w okresie od 1945 do 2000 roku wzrosła prawie sześć razy. Bardzo duży przyrost ludności po 1945 roku, bliskość Wrocławia, atrakcyjne miejsce zamieszkania ze względu na małomiasteczką atmosferę miasta, dobre połączenia komunikacyjne z Wrocławiem oraz bliskość atrakcyjnego środowiska przyrodniczego i miejsc pracy roszą duże możliwości rozwoju.

Począwszy od 1835 roku, w którym podjęto decyzję o wybudowaniu tu nowoczesnego uzdrowiska, Oborniki Śląskie rozwijały się w bardzo specyficzny sposób. Położone na bogato zalesionym, pagórkowatym terenie o znanych walorach klimatycznych, stały się bardzo atrakcyjnym miejscem osiedlania się. Podstawowym kanonem prowadzonej w mieście pod koniec XIX i na początku XX wieku polityki przestrzennej było dążenie do realizowania ekstensywnej zabudowy z dużą liczbą zieleni parkowej. Tak prowadzone procesy osadnicze doprowadziły do rozproszenia funkcji obsługujących miasto. Miasto Oborniki Śląskie swój intensywny rozwój zapoczątkowało w drugiej połowie XIX wieku, stając się ośrodkiem letniskowo-wypoczynkowym dla mieszkańców Wrocławia oraz uzdrowiskiem klimatycznym. Rozwój ten zintensyfikowało otwarcie w 1856 roku biegnącej przez miasto linii kolejowej z Wrocławia do Poznania.

W mieście nie ma zabytków, jest natomiast kilka sanatoriów i prewentoriów przeciwgruźliczych. Miasto ma także kompleks urządzeń sportowych i rekreacyjnych, które obejmują między innymi hotel, kempingi, kąpielisko, korty tenisowe, halę sportową, zakładowe ośrodki wypoczynkowe i prywatne ośrodki jeździeckie. Leczeniu i wypoczynkowi sprzyjają suchy mikroklimat i sosnowe lasy. Oborniki Śląskie nie ucierpiały w wyniku zniszczeń wojennych i już kilka lat po wojnie przystąpiono do ich rozbudowy. Wkrótce obok luźnej i przeważnie indywidualnej zabudowy willowej oraz pensjonatowej wzniesiono wielorodzinne bloki mieszkalne.

⁷ Miasto o funkcjach głównie mieszkaniowej i wypoczynkowo-leczniczej, malowniczo położone na obszarze Wzgórz Trzebnickich, na północ od Wrocławia. Ciągłość osadnictwa na tym terenie sięga czasów prehistorycznych. Wieś Oborniki znana jest od XIV wieku (z 1312 roku zapis nazwy Obornik, z 1382 roku Obir-nig). W 2 połowie XIX wieku Oborniki, położone przy stacji otwartej w 1856 roku linii kolejowej do Poznania, rozwinęły się jako popularny ośrodek letniskowo-wypoczynkowy mieszkańców Wrocławia, a także jako uzdrowisko klimatyczne. Niemiecka nazwa osady brzmiała *Obernigk*. Włączona do Polski, w 1945 roku Oborniki otrzymały prawa miejskie: •ródło: *Leksykon miast polskich*, Warszawa, 1998.

Rozwój przestrzenny miasta po 1945 roku

Ludność Obornik Śląskich liczyła w 1939 roku 4383 osoby. Po zakończeniu II wojny światowej zmniejszyła się ona do 1463 mieszkańców w 1946 roku. Przez następne dziesięciolecie liczba ta powoli rosła osiągając 8264 mieszkańców w 2000 roku. Największy przyrost ludności nastąpił w latach 1946–1960. Lata następne zwiększały liczbę ludności miasta w zdecydowanie wolniejszy sposób. Przyrost liczby mieszkańców w okresie 1946–2000 wyniósł aż 565%. Stosunek liczby ludności z 2000 roku do 1939 roku jest bardziej umiarkowany i wynosi 189%.

Oborniki Śląskie są jednym z nielicznych miast Dolnego Śląska, w których liczba mieszkańców, począwszy od 1946 roku, stale rośnie. Procesu tego nie przerwała nawet, postępująca od końca ostatniej dekady XX wieku, fala niżu demograficznego zmniejszająca liczbę mieszkańców innych miast. W przypadku Obornik Śląskich zachodzi zjawisko odwrotne, to znaczy tempo przyrostu liczby ludności utrzymuje się mniej więcej na tym samym poziomie. Zjawisko to utrzymuje się pomimo ujemnego przyrostu naturalnego, który w 2000 roku wynosił na 1000 mieszkańców miasta $-1,9$. Saldo migracji na 1000 mieszkańców miasta w tym samym roku jest dodatnie i wynosi aż $+10,4$. Tak znaczne różnice na korzyść migracji dają szansę utrzymania dalszego wzrostu liczby mieszkańców miasta. Analiza struktury wieku ludności Obornik Śląskich wskazuje na średni udział mieszkańców w wieku poprodukcyjnym – 15%. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym nie jest niska i wynosi 22%.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1440 ha. Na wielkość tę składają się między innymi tereny zurbanizowane – 349 ha, użytki rolne – 406 ha, lasy – 666 ha i pozostałe grunty i nieużytki. W roku 2000 gęstość zaludnienia brutto miasta wynosiła 574 osób na km^2 . Gęstość zaludnienia netto czyli stosunek liczby mieszkańców do powierzchni zurbanizowanej miasta wynosił w 2000 roku 2370 osób na km^2 . Ogromna różnica między wartością netto i brutto gęstości zaludnienia miasta jest wynikiem znacznego udziału lasów i terenów rolniczych w powierzchni miasta. Ewentualne rezerwy terenowe pod dalszą rozbudowę miasta znajdują się w południowej części miasta.

Oborniki Śląskie będące przed wiekami osadą rolniczą, a od końca XIX wieku pełniące rolę ośrodka uzdrowiskowego, nie mają typowego dla osad średniowiecznych, czytelnego podziału na kwartały zabudowy i wytyczonego rynku. Miasto nie ma wyraźnie wykształconego centrum. Centralnym miejscem miasta może być okolica skrzyżowania ulic Wrocławskiej i Trzebnickiej, w sąsiedztwie kompleksu budynków Urzędu Miasta i Gminy. Nie jest to jedyne miejsce pretendujące do roli centrum. O tę rolę ubiega się także rejon ronda łączącego drogę relacji Wołów–Trzebnica z drogą do Wrocławia, bezpośrednio przy największym w mieście zakładzie przemysłowym produkującym wyroby cukiernicze, a także obszar bezpośrednio przylegający do dworca kolejowego. Obecny rozwój miasta wymusza powstanie miejsca centralnego, lecz jak dotychczas żadne z konkurujących ze sobą miejsc nie uzyskało znaczącej przewagi.

Większość obiektów usługowych zlokalizowano wzdłuż głównych ulic miasta: Wrocławskiej, Łokietka, Piłsudskiego. Centrum administracyjne z Urzędem Miasta i Gminy oraz Urzędem Stanu Cywilnego mieści się przy skrzyżowaniu ulic Wrocławskiej, Trzebnickiej, Łokietka i Dworcowej. W pobliżu tego skrzyżowania mieszczą się także obiekty usług handlu, finansów, zdrowia oraz kultury. Cały ten zespół usługowo-handlowy ograniczony jest od południa i wschodu zielenią parkową. Natomiast kontynuację tego zespołu stanowią obiekty handlowe zlokalizowane w klinie między ulicami Łokietka i Dworcową.

W niedalekim sąsiedztwie na północny-wschód od omawianego powyżej zespołu, znajduje się kompleks wolno stojących obiektów handlowych. Część z nich dzieli funkcję handlowo-usługową z mieszkalną. Znaleźć można tam też pojedyncze obiekty usług gastronomii oraz produkcyjno-rzemieślnicze.

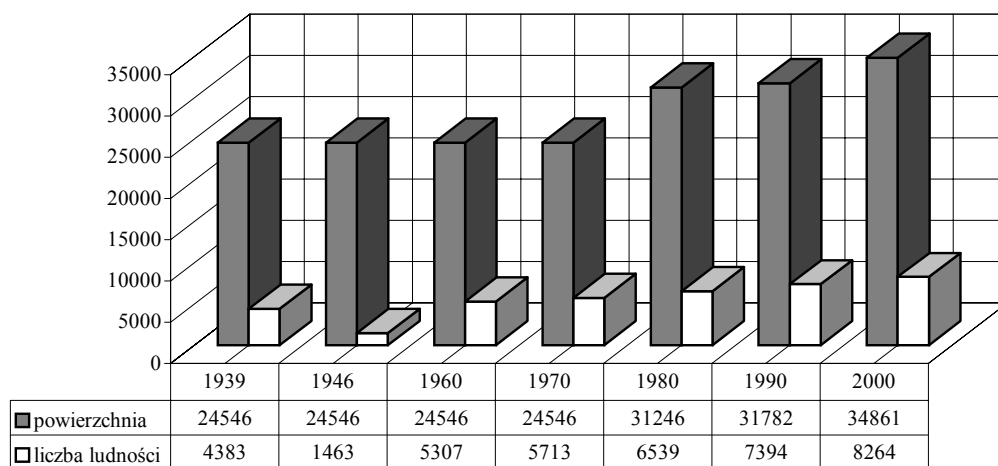
Obiekty produkcyjne oraz magazynowo-składowe zlokalizowane są także w okolicy skrzyżowania ulicy Piłsudskiego i Kościuszki na zachód od centrum handlowego. Oprócz zakładu przemysłu spożywczego i magazynów mieszczą się tam także usługi i handel. Na północ od nich zlokalizowany jest kompleks obiektów sportu, turystyki oraz zieleni parkowej. W jego skład wchodzi: hotel, basen, kemping, korty tenisowe, boiska oraz park. Na wschód od niego, wśród zabudowy wolno stojącej przy ulicy Wyszyńskiego, znajdują się obiekty oświatowe (szkoła podstawowa), kultu religijnego (kościół i dom parafialny) oraz służby zdrowia (dom opieki społecznej).

Centralnym punktem miasta był do niedawna dworzec kolejowy, który wraz ze wzrostem roli samochodu zaczął systematycznie tracić swoje znaczenie. Powojenna zabudowa miasta blokami zabudowy wielorodzinnej w obszarze położonym między głównymi drogami przebiegającymi przez miasto a koleją spowodowała zagęszczenie tkanki miejskiej w tym rejonie i wiążącą się z tym intensyfikację realizacji obiektów handlowo-usługowych. Tu też w naturalny sposób zaczyna się wykształcać przyszłe centrum miasta.

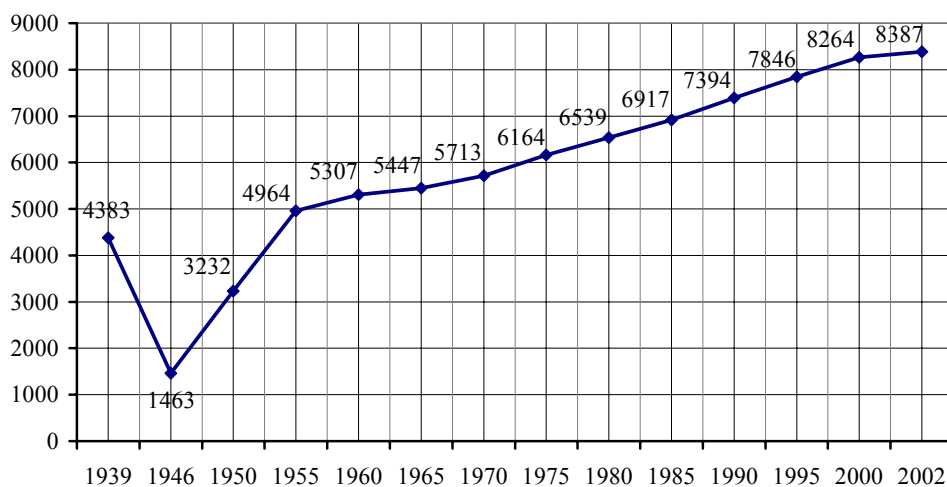
Ograniczenia i perspektywy rozwoju miasta

Miasto Oborniki Śląskie znajduje się w odległości zaledwie 26 km od Wrocławia, stanowiąc dla jego mieszkańców wspaniałe przyrodniczo i dobrze skomunikowane miejsce osiedlania się. Miasto ma bardzo dobre połączenia kolejowe i drogowe z Wrocławiem. Przebiega tędy główna linia kolejowa na trasie Wrocław–Poznań, a także drogi krajowe relacji Trzebnica–Wołów i Wrocław–Rawicz. Innym atutem Obornik Śląskich są walory turystyczne, lecznicze i wypoczynkowe. Miasto przyciąga turystów dużymi kompleksami leśnymi, sprzyjającymi rekonwalescencji, zachęca też świeżym powietrzem i czystą wodą z ujęć głębinowych. Wiodącą funkcją miasta jest drobny przemysł i usługi. Wśród drzew rozrzucona jest luźna, przeważnie indywidualna, zabudowa willowa i pensjonatowa. Wszystko to w połączeniu z rezerwami terenów pod inwestycje przemysłowe, budownictwem mieszkaniowym i infrastrukturą turystyczną czyni Oborniki atrakcyjnym miejscem zamieszkania, wypoczynku i lokalizacji inwestycji.

OBORNIKI ŚLĄSKIE

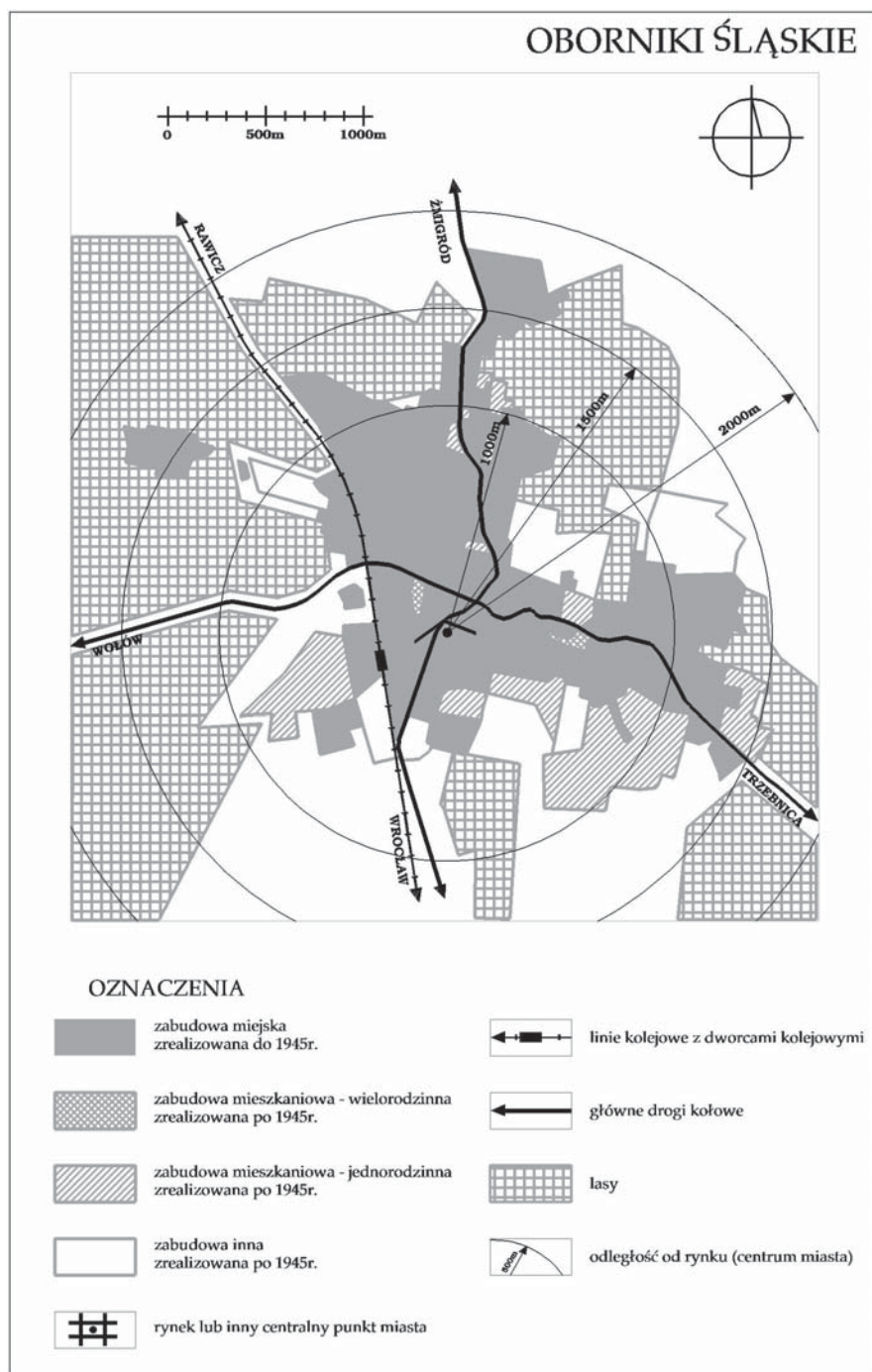


Ryc. 45. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby mieszkańców (opracowanie własne autora)



Ryc. 46. Liczba mieszkańców Obornik Śląskich w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

Już na początku XX wieku Max Berg w swoich teoretycznych pracach dotyczących aglomeracji wrocławskiej traktował Oborniki Śląskie jako tak zwane dalsze „przedmieście” Wrocławia [79]. Uważał, że dzięki szybkim połączeniom komunikacyjnym, miejscowości leżące w odległości do 30 km od Wrocławia, staną się częścią wielkiego miasta. Idea ta, oparta na założeniach „miasta-ogrodu”, na początku XXI wieku zaczyna stawać się rzeczywistością. Koncepcja miast-satelitów Ernsta Maya 1922 roku, wśród których miały znajdować się Oborniki Śląskie, w mniej-



Ryc. 47. Schemat struktury przestrzennej Obornik Śląskich (opracowanie własne autora)



Ryc. 48. Oborniki Śląskie. Bloki mieszkaniowe z lat 70. (fot. autora)



Ryc. 49. Oborniki Śląskie. Plac przed dworcem kolejowym (fot. autora)



Ryc. 50. Oborniki Śląskie. Fragment budynku dworca kolejowego (fot. autora)



Ryc. 51. Oborniki Śląskie. Budynek poczty
(fot. autora)



Ryc. 52. Oborniki Śląskie. Dziewiętnastowieczna willa mieszkaniowa (fot. autora)



Ryc. 53. Oborniki Śląskie. Główny węzeł drogowy miasta (fot. autora)

szym stopniu przystaje do dzisiejszego stanu osadnictwa w rejonie miasta [79]. Tereny zurbanizowane na długości drogi łączącej Wrocław z Obornikami zaczynają zlewać się w jedną plamę zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Problemem staje się wielkość liczby mieszkańców. W założeniach ideowych początku XX wieku miasta takie miały liczyć 50–100 tysięcy mieszkańców. Dzisiaj założenie to jest nierealne i dylematem staje się wybór docelowej wielkości miasta między wartościami 10 a 20 tysięcy mieszkańców. Prognozy demograficzne wskazują, że do roku 2030 miasto może osiągnąć jedynie wielkość około 10–12 tysięcy mieszkańców, przy założeniu trwania obecnych korzystnych kierunków rozwojowych, między innymi takich jak wysokie dodatnie saldo migracji.

Ważnym elementem polityki przestrzennej władz miasta staje się wykreowanie współczesnego centrum miasta. Charakter tego centrum może być różny, w zależności od przyjętych priorytetów osadniczych i prowadzonej polityki urbanistycznej. Na razie pewne rejony miasta samoistnie wysuwają się na plan pierwszy. Oczywista jest rola okolic centrum lokalnej władzy, czyli tereny przylegające do kompleksu budynków Urzędu Miasta i Gminy. Urbanizacja przebiega jednak w tym rejonie w sposób niekontrolowany. Tworzy się pasmo usługowe wzdłuż ciągów dróg publicznych, poczynając od dworca kolejowego i autobusowego, przez rejon budynków Urzędu Miasta i Gminy, aż do rejonu ronda przy zakładach produkcji cukierniczej. Zjawisko to przebiegające w sposób naturalny, czyli niekontrolowany, doprowadzi do powstania ulicznego ciągu usługowo-handlowego wzdłuż coraz bardziej obciążonych ruchem samochodowym ciągów komunikacyjnych krajowych i wojewódzkich dróg publicznych. Przemieszczenie ruchu pieszo-centrum miasta z samochodowym ruchem tranzytowym prowadzi do powstania patologicznej sytuacji na własne życzenie. Miasto musi zacząć myśleć

o wykreowaniu swojego własnego obszaru śródmiejskiego i stworzeniu w jego centralnej części dobrze skomunikowanego centrum pieszego, z czymś w rodzaju współczesnego rynku miejskiego. Zaniedbanie takiego działania może doprowadzić do utraty szans na rozwój w najbliższych latach.

2.4. Sobótka

Ogólna charakterystyka miasta

Sobótka⁸ znajduje się w powiecie wrocławskim, 33 km na południowy zachód od Wrocławia. Prawa miejskie uzyskała w 1399 roku. Miasto swoimi granicami administracyjnymi obejmuje Masyw Ślęży wznoszący się 718 m n.p.m., założenie lokacyjne miasta średniowiecznego z rynkiem oraz osady Górka, Strzeblów i Sobótka Zachodnia. Niemiecka nazwa miejscowości brzmiała *Zobten*. W 1959 roku włączono do Sobótki sąsiednią gromadę Strzeblów. Sobótka leży obok drugorzędnej, dziś już nie działającej, linii kolejowej relacji Wrocław–Świdnica doprowadzonej tu w 1885 roku. Również w stosunku do regionalnej sieci drogowej miasto leży poza głównymi szlakami. W 1946 roku Sobótka liczyła 5900 mieszkańców. Liczba mieszkańców, w okresie powojennym na przemian rosła i malała, osiągając w roku 2000 wielkość 6666 osób.

Miasto zostało zajęte przez wojska radzieckie I Frontu Ukraińskiego dopiero 8 maja 1945 roku, czyli pod sam koniec działań wojennych. W trakcie tych działań zniszczeniu uległo około 60% zabudowy miasta. Przez kolejne dziesięciolecia nie podejmowano prób uzupełnienia zburzonych pierzei rynkowych nową zabudową. Dopiero w latach osiemdziesiątych, w miejscu zburzonych, zbudowano nowe budynki mieszkalne.

Nieregularny historyczny plac, pełniący rolę rynku o wymiarach 85×140 m ma w swoim wnętrzu dwa budynki Urzędu Miasta i Gminy. Obok niego znajduje się zielony skwer z miejscami do siedzenia i wysoką zielenią. W południowej części rynku obok kościoła znajduje się wydzielony parking. Rynek, pełniący funkcję centrum miasta, jest dobrze zagospodarowany i utrzymany. Jego lokalizacja blisko drogi prowadzącej do Masywu Ślęży czyni go znaczącą atrakcją turystyczną.

⁸ We wczesnym średniowieczu była tu osada targowa, z targami w sobotę; najdawniejsze zapisy nazwy: z 1193 roku *forum in Sabbath*, z 1221 roku *Sobotha*. Sobótka stanowiła ośrodek dóbr Augustianów z Wrocławia, w rękach których pozostawała do 1810 roku. Osada była w księstwie wrocławskim, od 1291 roku w księstwie świdnickim, a od 1322 roku w księstwie ziebickim (od 1336 roku lennie korony czeskiej). W 1399 roku Sobótka otrzymała prawa miejskie. W 1428 roku znalazła się w księstwie legnicko-brzeskim, również lennie (od 1329 roku) korony czeskiej, od 1526 roku, wraz z całym czeskim Śląskiem, pod panowaniem Habsburgów austriackich. W Sobótce rozwinęło się kamieniarstwo (wyrób między innymi kamieni młyńskich i kamieni do żaren), w XVI i XVII wieku także sukiennictwo. Znaczne zniszczenia przyniosły miastu, nie posiadającemu fortyfikacji, wojny husyckie w XV wieku i wojna trzydziestoletnia. Po śmierci w 1675 roku ostatniego piastowskiego księcia legnicko-brzeskiego księstwo dostało się pod bezpośrednie panowanie Habsburgów. Od 1742 roku Sobótka była w granicach Prus. Po kasacie w 1810 roku dóbr klasztornych pełniła rolę lokalnego ośrodka handlowego i usługowego. •ródło: *Leksykon miast polskich*, Warszawa, 1998.

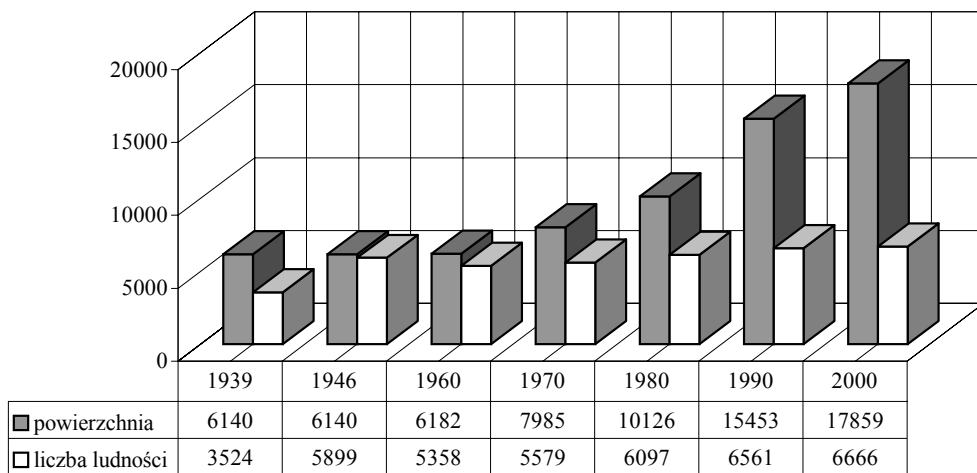
Sobótka jest punktem wyjściowym szlaków turystycznych na Ślężę. Na zboczu góry znajdują się: amfiteatr, rezerwaty (m.in. archeologiczny) i rzeźby przedhistoryczne. Na szczycie Ślęzy jest kościół Nawiedzenia NMP, schronisko PTTK, wieża widokowa, stacja przekaźnikowa telewizji i dwa maszty antenowe. Okolice Ślęzy są terenem ożywionego budownictwa lotniskowego.

Rozwój przestrzenny miasta po 1945 roku

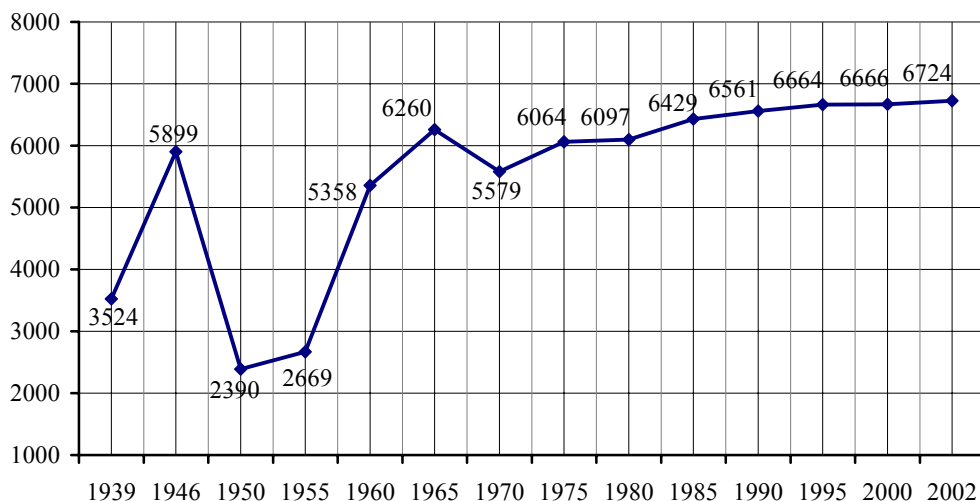
Liczba ludności Sobótki, liczącej w 1939 roku 3524 osoby, po zakończeniu II wojny światowej paradoksalnie zwiększyła się i wynosiła 5899 mieszkańców w 1946 roku. W 1950 roku wskutek wysiedleń liczba mieszkańców zmniejszyła się do poziomu niższego niż przed wojną i wynosiła 2390 osób. Przez następne dziesięć lat liczba mieszkańców zdecydowanie wzrosła, osiągając 5358 mieszkańców w 1960 roku i 6260 mieszkańców w 1965 roku. W roku 1970 liczba ludności miasta znowu zmniejszyła się do poziomu 5579 osób. Kolejne dwie dekady przyniosły powolny wzrost liczby mieszkańców. Jednak od lat dziewięćdziesiątych zauważalne jest spowolnienie przyrostu liczby mieszkańców, który w okresie od 1950 do 2000 roku, pomimo wcześniej wspomnianej huśtawki demograficznej, był prawie trzykrotny. Stosunek liczby ludności z 2000 roku do 1939 roku wskazuje na prawie dwukrotny wzrost. Przyrost liczby mieszkańców w latach 1946–2000 jest nieznaczny i wyniósł jedynie 12%.

Znaczne wahania liczby ludności w okresie powojennym wiążą się z innymi wskaźnikami demograficznymi. Miasto ma ujemny przyrost naturalny, który w 2000 roku wynosił $-0,2$ na 1000 mieszkańców miasta. W tym samym okresie saldo migracji było dodatnie i wynosiło $+6,2$ na 1000 mieszkańców. Analiza struktury wie-

SOBÓTKA



Ryc. 54. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby mieszkańców (opracowanie własne autora)

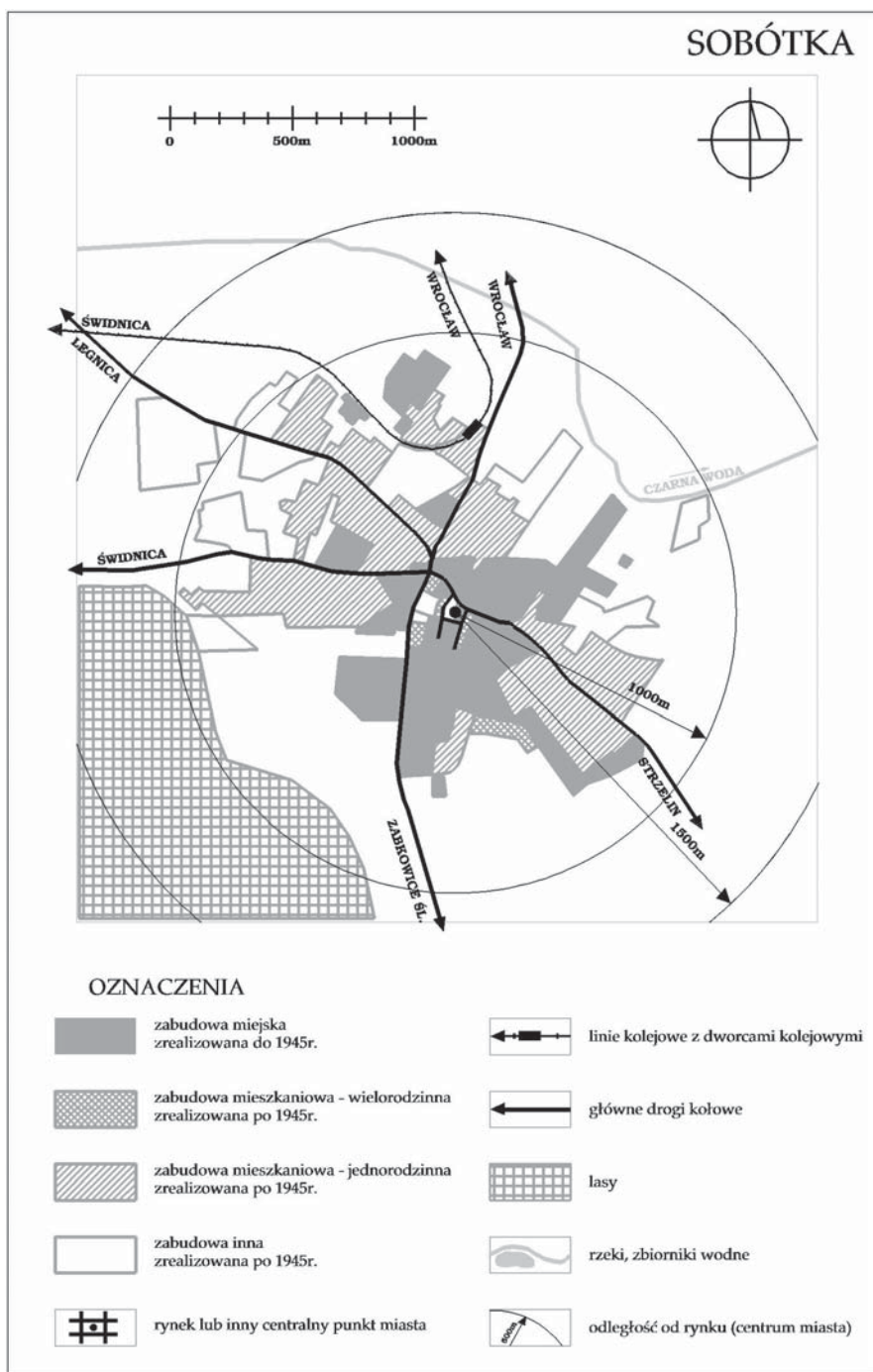


Ryc. 55. Liczba mieszkańców Sobótki w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

ku ludności miasta wskazuje na występowanie w ostatnich latach XX wieku niekorzystnych dla rozwoju miasta czynników demograficznych. Liczba ludności w wieku produkcyjnym zmniejsza się i wynosi obecnie 58%, czyli znacznie poniżej poziomu średniej wojewódzkiej, wynoszącej 64%. Biorąc jednak pod uwagę liczbę ludności w wieku przedprodukcyjnym, która wynosi 23% i utrzymuje się powyżej średniego poziomu województwa, miasto może mieć nadzieję na dalszy wolny rozwój.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 3220 ha. Na wielkość tę składają się między innymi tereny zurbanizowane – 107 ha, użytki rolne – 652 ha, lasy – 2140 ha i pozostałe grunty oraz nieużytki. W roku 2000 gęstość zaludnienia brutto miasta wynosiła 210 osób na km². Gęstość zaludnienia netto, czyli stosunek liczby mieszkańców do powierzchni zurbanizowanej miasta wynosił w tym samym czasie 6230 osób na km². Duży udział lasów w granicach administracyjnych miasta, bo prawie 66%, wypaczył relacje wartości netto i brutto gęstości zaludnienia w mieście. Pomimo to wartość wskaźnika netto gęstości zaludnienia jest wyjątkowo wysoka jak na miasto o charakterze turystyczno-wypoczynkowym.

Po powojennej odbudowie i rozszerzeniu granic Sobótka liczy blisko dwa razy więcej mieszkańców niż przed wojną. Staromiejska dzielnica Sobótki leży na terenie nachylonym u podnóża Słęzy. Tworzą ją dwie równoległe ulice, wychodzące z małego trójkątnego rynku i schodzące się w górnej części miasta. W rynku znajduje się ratusz, poniżej rynku gotycki kościół św. Anny z XIV wieku przebudowany w 1748 roku. Na skwerze przed kościołem znajduje się prehistoryczna rzeźba kultowa zwana „Grzybem”, a obok romańska rzeźba lwa. Powyżej rynku wznosi się kościół NMP i św. Jakuba, pierwotnie romańska bazylika z XII–XIII



Ryc. 56. Schemat struktury przestrzennej Sobótki (opracowanie własne autora)

wieku, przebudowana pod koniec XV wieku w stylu gotyckim, a po pożarze w 1730 roku w stylu barokowym. Z najstarszej bazyliki zachował się fragment romańskiego portalu. W przyporę wieży wmurowany został lew romański. W pobliżu znajduje się dawny renesansowy szpital klasztorny, przebudowany w połowie XVIII wieku na barokowy, który mieści obecnie Muzeum Ślązańskie. W zrealizowanej po 1945 roku części miasta znajdują się powojenne wielorodzinne budynki mieszkaniowe oraz duża liczba domów jednorodzinnych, chętnie tutaj budowanych ze względu na atrakcyjne otoczenie miasta. W dzielnicy Górka u stóp Ślęży wznosi się dawny zespół klasztorny Augustianów, przebudowany na pałac z kaplicą, a obecnie wykorzystywany jako hotel. Zachodnia część miasta rozwijała się głównie dzięki eksploatacji kamieniołomów oraz nieczynnej już linii kolejowej ze stacją Sobótka Zachodnia. Poniżej Sobótki Górki rozciąga się, otoczone kamieniołomami granitu i skalenia, robotnicze osiedle Strzeblów.

Sobótka ze względu na swą wielkość i turystyczny charakter kładzie znaczny nacisk na prawidłowe kształtowanie funkcji usługowo-handlowych. Koncentracja zabudowy mieszkaniowo-usługowej, oprócz Sobótki właściwej, występuje w zlokalizowanej na zachód od niej Sobótce Górce. Zlikwidowane w ostatnich latach połączenie kolejowe z Sobótką preferowało dwubiegunowy rozwój miasta. Obecnie centrum miasta jest zlokalizowane w obszarze historycznej zabudowy śródmiejskiej. Rynek miasta ma nieregularny kształt zbliżony do trapezu o wymiarach 140×85 m. We wschodniej części rynku znajduje się ratusz będącym siedzibą Urzędu Miasta i Gminy.



Ryc. 57. Sobótka. Północna pierzeja rynku (fot. autora)



Ryc. 58. Sobótko. Południowa pierzeja rynku (fot. autora)



Ryc. 59. Sobótko. Stara i nowa zabudowa rynku (fot. autora)



Ryc. 60. Sobótka. Modernistyczny hotel miejski (fot. autora)

W Sobótce usługi handlowe zlokalizowane są głównie w parterach pierzei głównych ulic. Tak jest w przypadku ulicy Mickiewicza, przy której znajduje się zwarty ciąg zabudowy z usługami w parterach oraz ulicy Kościuszki, gdzie usługi w parterach występują miejscowo. Na rynku między Urzędem Miasta i Gminy a kościołem znajduje się skwer z uporządkowaną zielenią parkową. Poniżej kościoła jest obiekt szkolny, w pierzejach przyrynkowych występują pojedyncze obiekty usług finansów i kultury. Na północ od rynku, wzdłuż ulicy Warszawskiej, rozciąga się pas zieleni z nielicznymi obiektami o funkcji handlowej. Przy skrzyżowaniu sąsiadującym z terenami zieleni miejskiej znajdują się pojedyncze obiekty handlowe, kościół oraz dworzec autobusowy. W ich bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się obiekty usług łączności. Nieco na północ zlokalizowane są pojedyncze obiekty produkcyjne i składowe. Charakter zabudowy przyrynkowej ma zdecydowanie małomiasteczkowe cechy. W zagospodarowaniu terenu występuje wyraźne określenie granic prywatności przestrzennej, a podstawowym rodzajem ruchu jest ruch pieszy. Przyspieszenie tempa wzrostu miasta w najbliższych latach ze względu na rozwój ruchu turystyczno-wypoczynkowego może zapoczątkować proces „zlewania się” dotychczas rozdzielonych struktur urbanistycznych centrum Sobótki i położonej na zachód od niej Sobótki Górki.

Ograniczenia i perspektywy rozwoju miasta

Sobótka to ośrodek turystyczno-wypoczynkowy na skraju Równiny Wrocławskiej u stóp Masywu Ślęży, będący od lat bazą rekreacyjną Wrocławia i jego turystycznym zapleczem. Położona w niewielkiej odległości od ważnych tras krajo-



Ryc. 61. Sobótka. Zachodnia pierzeja rynku (fot. autora)



Ryc. 62. Sobótka. Stara i nowa zabudowa ulicy przyrynkowej (fot. autora)



Ryc. 63. Sobótka. Styk nowego i starego budynku (fot. autora)

wych z dogodnym dojazdem komunikacyjnym wzbudza zainteresowanie turystów, również zagranicznych. Główną funkcją miasta jest turystyka. Jedynym atrakcyjnym towarem, jakim dzisiaj dysponuje Sobótka jest środowisko przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe. Atrakcyjność miasta jako ośrodka turystyki sobotnio-niedzielną jest niszczone przez nieprzemyślane i przypadkowe decyzje lokalizacyjne.

Sobótka w teoretycznych pracach Maxa Berga, dotyczących aglomeracji wrocławskiej, traktowana była jako tak zwane dalsze „przedmieście” Wrocławia. Uważał on, że dzięki szybkim połączeniom komunikacyjnym, miejscowości leżące w odległości do 30 km od Wrocławia, staną się jego częścią. Także koncepcja miast-satelitów Ernsta Maya z 1922 roku traktowała Sobótkę jako jeden z elementów wielkiego Wrocławia [79].

Tereny zurbanizowane na długości drogi łączącej Wrocław z Sobótką zaczynają powoli zbliżać się do siebie. Jednak daleko jeszcze do spełnienia założeń teoretycznych z początku XX wieku, które widziały to miasto jako co najmniej 50-tyśięczny organizm. Dzisiaj założenie to w dalszym ciągu jest nierealne i można je-

dynie zakładać wzrost wielkości miasta w ciągu najbliższych 25 lat do poziomu 8–10 tysięcy mieszkańców. Prognozy demograficzne są jeszcze bardziej pesymistyczne i wskazują, że do roku 2030 miasto może osiągnąć wielkość jedynie około 8 tysięcy mieszkańców, przy założeniu utrzymania obecnego dodatniego wskaźnika salda migracji.

Stagnacja liczby ludności, pomimo bliskości Wrocławia oraz bardzo atrakcyjnego położenia miasta nie dała mu szans na rozwój. Przyczyniło się do tego dość trudne, pomimo niedużej odległości i kursowania weekendowych autobusów, połączenie komunikacyjne z Wrocławiem. Mankamentem jest także brak połączenia kolejowego. Wydaje się, że możliwy scenariusz rozwoju miasta można oprzeć jedynie na funkcjach wypoczynkowych i turystyce, co może nastąpić, ze względu na małe możliwości finansowe przeciętnego Polaka, dopiero w następnym ćwierćwieczu.

2.5. Strzelin

Ogólna charakterystyka miasta

Strzelin⁹ jest siedzibą władz powiatowych i zlokalizowany jest 37 km od Wrocławia. Prawa miejskie uzyskał w 1292 roku. Główną funkcją miasta jest przemysł związany z eksploatacją granitu w licznych kamieniołomach. Miasto leży nad rzeką Oławą, w odległości 23 km od autostrady nr A4, łączącej Berlin z Kijowem. Przez miasto przebiegają drogi nie tylko o znaczeniu lokalnym, ale również wojewódzkim i krajowym. W 1946 roku Strzelin liczył 7334 mieszkańców. W roku 2000 liczba ta wzrosła do 13 228 mieszkańców.

Miasto w dobrej kondycji przetrwało niemalże do końca wojny. Wyzwolenie wiązało się z zaciętkimi walkami między Armią Czerwoną i Wehrmachtem. Pożary, powstałe podczas walk i bombardowań trawiły miasto przez kilka tygodni. Obecny wygląd miasta daleki jest od historycznego. Miejsce cienistych uliczek otaczających rynek z ratuszem i wieżą wyższą nawet od wrocławskiej wieży ratuszowej, zajęły puste place i powojenne budownictwo o wątpliwym uroku. Można jed-

⁹ Ośrodek przemysłowo-usługowy na skraju Wzgórz Strzeleńskich i Równiny Wrocławskiej, nad Oławą, na południe od Wrocławia. We wczesnym średniowieczu na prawym brzegu Oławy znajdował się gród kasztelański i niewielka osada na podgrodzium, znane od 1228 roku (Strelin). Były w księstwie wrocławskim, od 1291 roku w księstwie świdnickim. W 1292 roku na prawym brzegu Oławy lokowano miasto, otoczone murami obronnymi. W 1322 roku Strzelin znalazł się w księstwie ziębeckim (od 1336 roku lennie korony czeskiej). Od 1428 roku był w księstwie legnicko-brzeskim, również lennie (od 1329 roku) korony czeskiej. Miasto rozwijało się jako ośrodek rzemiosła (zwłaszcza piwowarska) i handlu. Znaczne zniszczenia przyniosły mu wojny husyckie. W 1526 roku Strzelin, wraz z całym czeskim Śląskiem, dostał się pod panowanie Habsburgów austriackich. Po wielkim pożarze w 1548 roku miasto zostało od nowa rozplanowane. Aż do XVII wieku w okolicy przeważała ludność polska. Po śmierci w 1675 roku ostatniego księcia legnicko-brzeskiego księstwo znalazło się pod bezpośrednim panowaniem Habsburgów. Od 1742 roku Strzelin był w granicach Prus. Pełnił funkcje lokalnego ośrodka administracyjno-usługowego. Niemiecka nazwa miasta Strehien; w polskich źródłach z XIX wieku wymieniane było także jako Strzelno lub Strzelica. W 1861 roku uruchomiono pod Strzelinem kamieniołomy granitu, których rozwój ułatwiło uzyskanie w 1871 roku połączenia kolejowego. •ródło: *Leksykon miast polskich*, Warszawa, 1998.

nak znaleźć tu ślady historii sięgające zarówno początków średniowiecznego miasta, jak i osadnictwa sprzed kilku tysięcy lat.

W styczniu 1945 roku władze niemieckie przesiedliły całą ludność miasta na południe Dolnego Śląska, głównie w okolice Bystrzycy Kłodzkiej. W tym samym czasie, na rozkaz ostatniego niemieckiego burmistrza Strzelina wysadzono w powietrze wieżę ratusza i kościoła św. Krzyża, oczyszczając przedpole Festung Breslau [www.strzelin.pl]. Miasto wyzwolono 27 marca 1945 roku. 15 maja 1945 roku sowiecki komendant Strzelina przekazał spalone miasto Pełnomocnikowi Rządu Rzeczypospolitej Polskiej¹⁰. Miasto było zniszczone niemal doszczętnie. Pożary strawiły zabytkowe centrum. Ogień pochłonął najważniejsze zabytkowe budowle miasta, między innymi takie jak: ratusz, kościół św. Michała, dom książy brzeskich czy gmach gimnazjum żeńskiego. Dziwnym zbiegiem losu ocalała, pochodząca z XII wieku, rotunda św. Gotarda.

Rozwój gospodarczy miasta nastąpił w drugiej połowie XIX wieku i na początku XX wieku. W 1861 roku uruchomiono pod Strzelinem kamieniołomy granitu, których rozwój ułatwiło uzyskane w 1871 roku połączenie kolejowe. W następnych latach rozbudowano kamieniołomy na wzgórzach na zachód i południe od miasta, w których zaczęto wydobywać granit na skalę przemysłową. Dzisiaj są one jednymi z największych w Europie. Głębokość głównego wyrobiska przekracza już 100 m. Ze strzelińskiego granitu wzniesiono między innymi ratusze w Berlinie i Tczewie, mosty na Wiśle, liczne dworce na Śląsku. W 1868 roku uruchomiono cegielnię, a trzy lata później cukrownię. W 1871 roku otwarto linię kolejową łączącą Wrocław ze Strzelinem, którą następnie przedłużono do Kłodzka i Międzylesia. Wkrótce Strzelin otrzymał połączenie kolejowe z Brzegiem, Grodkowem, Otmuchowem i Niemczą. Kolej zrewolucjonizowała handel i transport wpływając na wzrost rentowności przedsiębiorstw i bogacenie się miasta. Po wyburzeniu w ciągu XIX wieku murów miejskich nastąpił rozrost terytorialny miasta. W granice miasta włączono sąsiednią wieś Woislawitz (Wojślawice). Pierwsza wojna światowa szczęśliwie ominęła miasto. W 1920 roku Strzelin liczył już 9400 mieszkańców. Liczba ta wzrosła w 1925 roku do 10 900, a w 1938 roku do 12 550 osób.

Rozwój przestrzenny miasta po 1945 roku

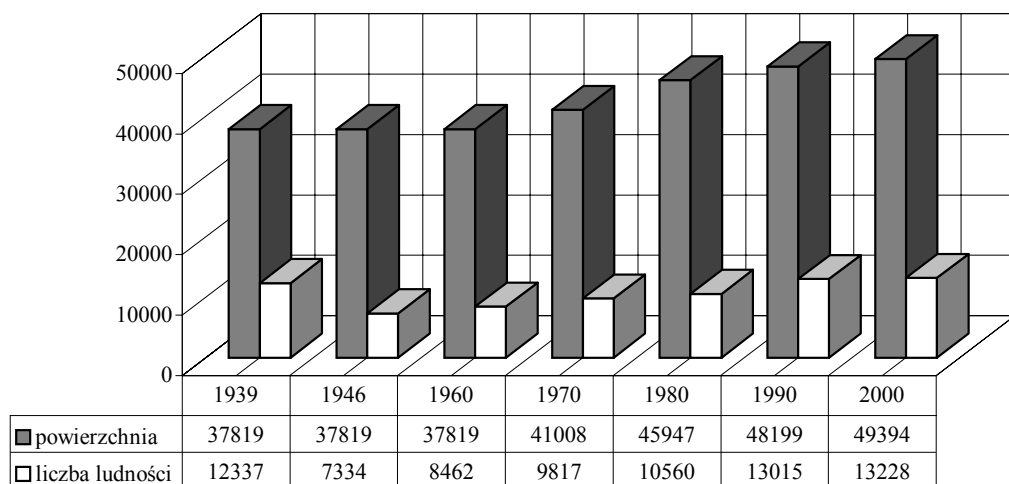
Miasto w 1939 roku zamieszkiwało 12 337 mieszkańców. W lutym 1946 roku, według danych Powszechnego Sumarycznego Spisu Ludności [164], na obszarze miasta w wyniku wojennych strat ludnościowych (zabici i wywiezieni) pozostało jedynie 7334 mieszkańców. Polityka ludnościowa ówczesnych władz administracyjnych kraju wysiedlania miejscowej ludności niemieckiej doprowadziła do dalszego zmniejszenia liczby mieszkańców Strzelina do wielkości 5970 mieszkańców w 1950 roku¹¹. Sytuacja ta nie zmieniła się do 1955 roku, w którym Strzelin zamieszkiwało jedynie 5467¹² osób. Dopiero koniec lat pięćdziesiątych, po przemianach

¹⁰ Ibidem.

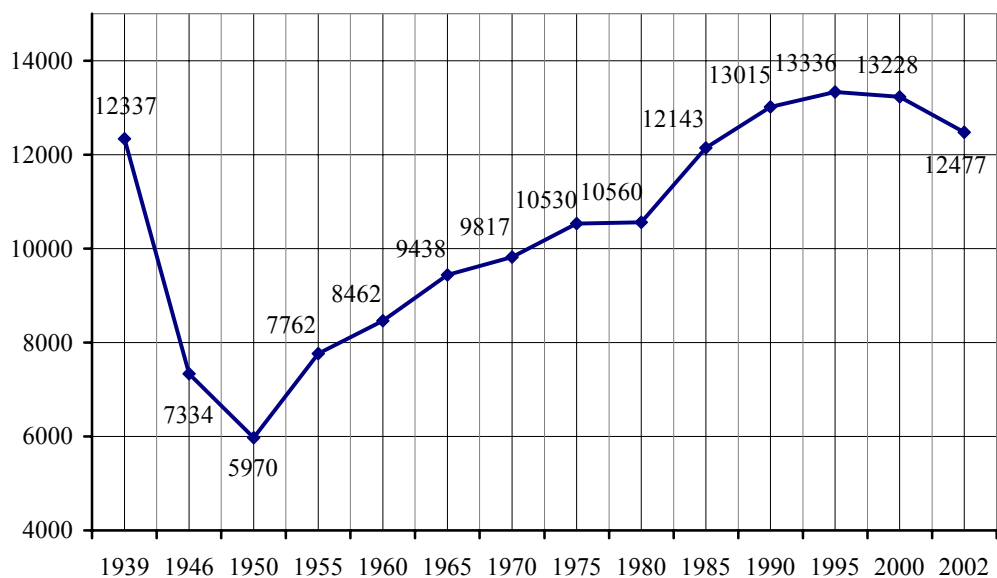
¹¹ Ibidem.

¹² Ibidem.

STRZELIN

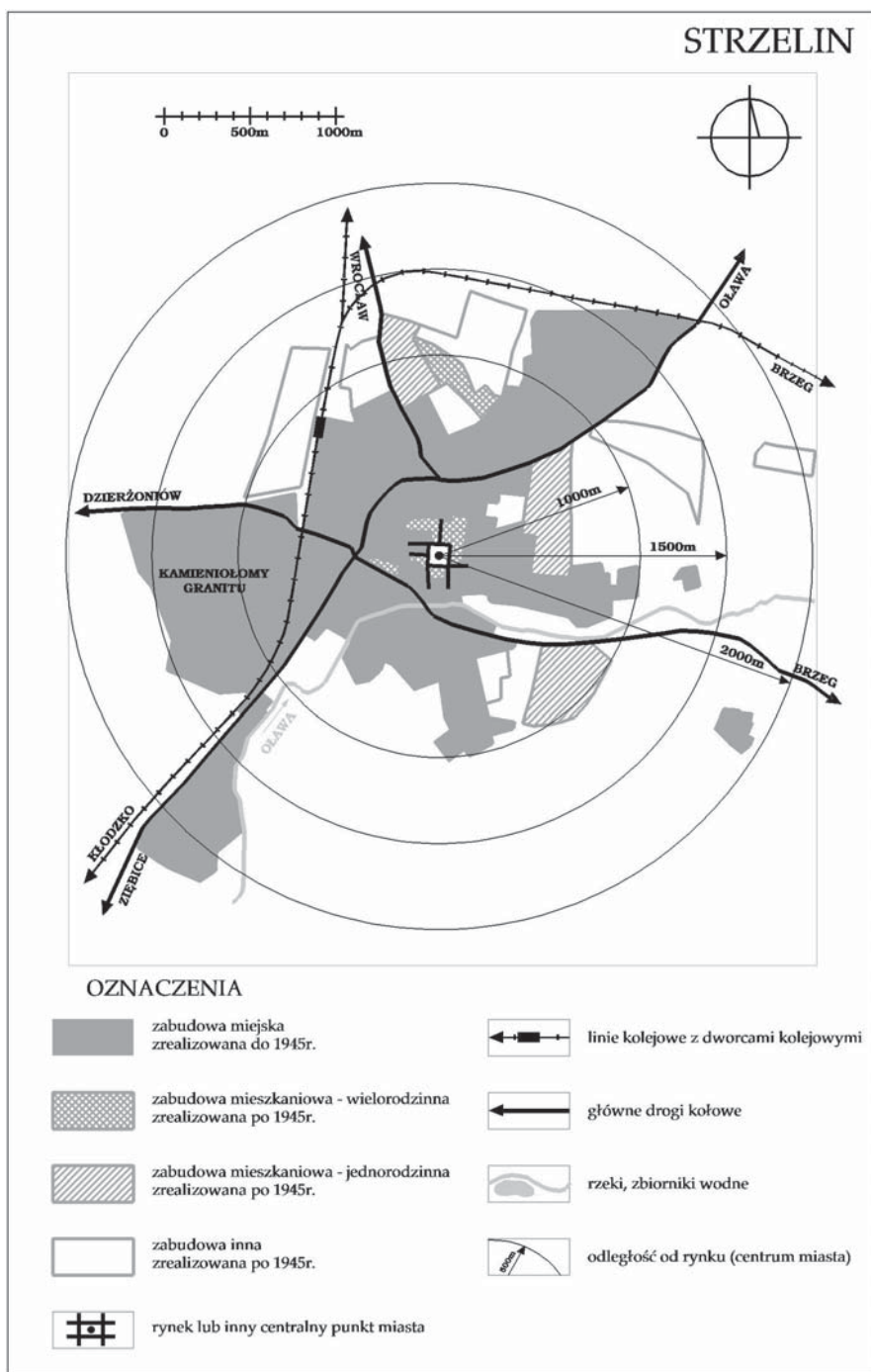


Ryc. 64. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby mieszkańców (opracowanie własne autora)



Ryc. 65. Liczba mieszkańców Strzelina w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

w roku 1956 w Polsce, spowodował większy przyrost ludności, powodując zwiększenie liczby mieszkańców do 7762 w roku 1960. Od tego momentu liczba mieszkańców miasta rosła w stałym tempie 16–19% rocznie, z nieznacznym zmniejsz-



Ryc. 66. Schemat struktury przestrzennej miasta Strzelin (opracowanie własne autora)

szeniem tempa wzrostu w latach osiemdziesiątych. W latach osiemdziesiątych XX wieku miasto osiągnęło przedwojenną liczbę mieszkańców. Od końca lat dziewięćdziesiątych XX wieku daje się jednak zauważyć tendencja do powolnego zmniejszania liczby mieszkańców. W 2000 roku miasto zamieszkiwało 13 228 osób. Wzrost liczby mieszkańców w okresie 1946–2000 był prawie dwukrotny.

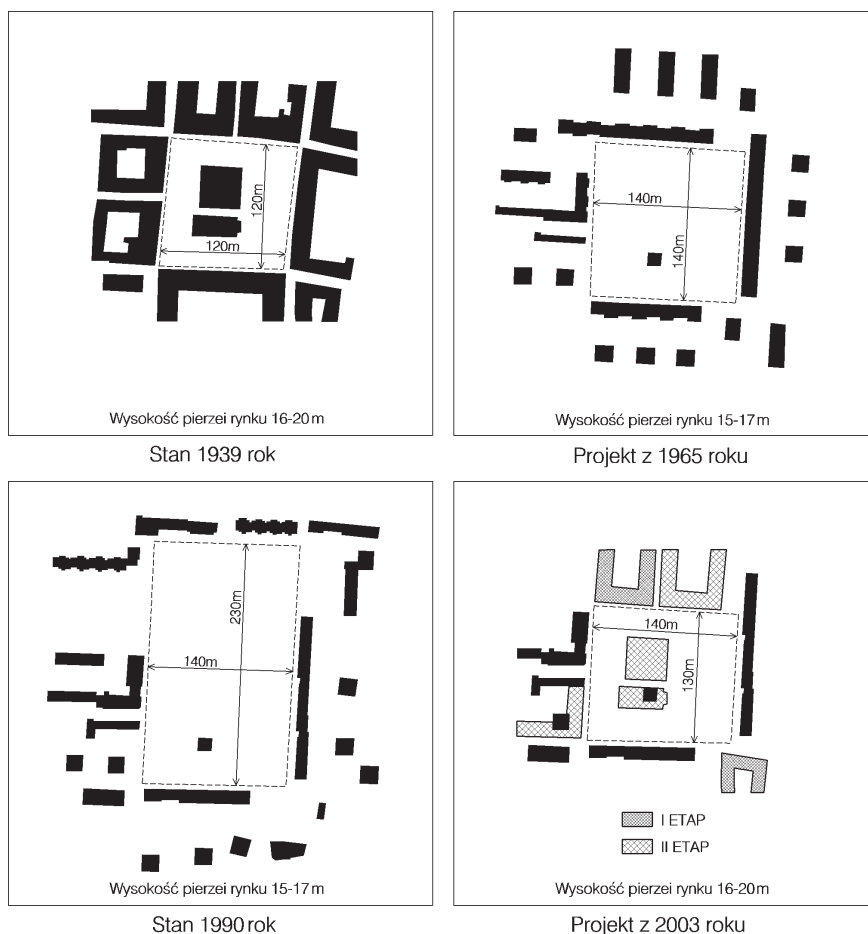
Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców miasta w 2000 roku był ujemny i wynosił $-1,2$. Saldo migracji na 1000 mieszkańców miasta w tym samym roku było nieznacznie dodatnie i wynosiło $+0,3$. Analiza struktury wieku ludności Strzelina wskazuje na mniejszy niż średnia wojewódzka udział mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, bo tylko 14%. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym nie odbiega znacząco od średniej województwa dolnośląskiego i wynosi 21%.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1032 ha. Na wielkość tę składają się między innymi tereny zurbanizowane – 451 ha, użytki rolne – 519 ha, lasy – 1 hektar oraz pozostałe grunty i nieużytki. W roku 2000 gęstość zaludnienia brutto miasta wynosiła 1280 osób na km^2 . Gęstość zaludnienia netto, czyli stosunek liczby mieszkańców do powierzchni zurbanizowanej miasta, wynosił w 2000 roku 2930 osób na km^2 .

Równocześnie do przyrostu liczby mieszkańców rozwijała się powierzchnia obszarów zurbanizowanych. Największy przyrost powierzchni nastąpił w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych. Charakterystyczne jest to że w latach osiemdziesiątych głównie inwestowano na obrzeżach miasta, nie interesując się niezabudowanym od wojny centrum.

Historyczny kształt rynku został zniekształcony w wyniku zniszczeń wojennych i obecna przestrzeń o wymiarach 140×230 m jest karykaturą jego przedwojennej formy. Zabudowa rynku w Strzelinie nienaruszona przetrwała niemal do końca wojny. Dopiero bombardowanie podczas walk wyzwolenicznych spowodowało zniszczenie blisko 90% budynków. Puste miejsca po wyburzonych budynkach uzupełniono w latach sześćdziesiątych modernistyczną zabudową wieloblokową, zmieniając zasadniczo proporcje placu.

W roku 1965 zaczęto prace projektowe nad realizacją budynków mieszkaniowych na miejscu zniszczonego starego miasta. Według projektu „Miastoprojektu – Wrocław”, zaczęto stawiać modernistyczne, standardowe, prefabrykowane bloki mieszkalne. Znaczne powierzchnie pozostały jednak dalej niezagospodarowane. Na szczęście według tego projektu zabudowano tylko dwie pierzeje rynkowe. Próba zastąpienia historycznego układu kwartałowej zabudowy mieszkaniowo-usługowej na obszarze zburzonego w czasie wojny starego miasta modernistyczną urbanistyką została znacznie zrealizowana. Jak widać na koncepcji urbanistycznej wykonanej w 1965 roku przez projektantów „Miastoprojektu” do wyburzenia przeznaczono wszystkie budynki zrealizowane przed 1945 rokiem, pozostawiając jedynie obiekty sakralne, budynki szkolne, niewielki zespół budynków mieszkaniowych przy ul. Kościuszki i dwa budynki przy ul. Wodnej. Na całe szczęście nie udało się zrealizować tej wizji do końca. Prefabrykowanymi blokami mieszkaniowymi zabudowano jedy-



Ryc. 67. Przeobrażenia kształtu rynku w Strzelinie (opracowanie własne autora)

nie pierzeję wschodnią i południową rynku, jednocześnie zmieniając jego proporcje. Linia zabudowy została przesunięta do tyłu o kilkanaście metrów, zupełnie zmieniając kształt przestrzenny i klimat tego najważniejszego w mieście miejsca. Ponadto zaniechanie odbudowania bloku śródrinkowej zabudowy z ratuszem i wieżą ratuszową zamieniło przyjazne mieszkańcom miasta centrum na bezgranicznie wielką, anonimową przestrzeń, nieprzyjazną, bez charakterystycznych punktów, ograniczeń, zamknięć widokowych, w której człowiek czuje się obco.

Obecnie w centrum rynku zajmuje zielony skwer z ruinami wieży ratusza oraz usytuowanymi tu nielicznymi ławkami. W obszarze wcześniej istniejących kwartałów przyrynekowej zabudowy działa targowisko miejskie. Siedziba Urzędu Miasta i Gminy oraz Starostwo Powiatowe zlokalizowane są z dala od centrum miasta. Rynek jest zaniedbany i nie najlepiej utrzymany i nie spełnia roli centrum. Rolę



Ryc. 68. Strzelin. Dom Księżąt Brzeskich w modernistycznej oprawie (fot. autora)



Ryc. 69. Strzelin. Pozostałości wieży ratuszowej (fot. autora)



Ryc. 70. Strzelin. Północna pierzeja rynku (fot. autora)



Ryc. 71. Strzelin. Targowisko miejskie (fot. autora)



Ryc. 72. Strzelin. Południowa pierzeja rynku (fot. autora)

tę przejęła zabudowa usługowo-handlowa w rejonie głównego węzła komunikacyjnego miasta. W kierunku dworca kolejowego rozciąga się nowsza dzielnica, z przełomu XIX i XX wieku. Była ona mniej zniszczona podczas wojny i część przedwojennych obiektów przeznaczono na urzędy i biura. Na przedmieściach miasta przeważają powojenne bloki wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej i budownictwo jednorodzinne.

Przez wiele lat po wojnie inwestycje budowlane w mieście ograniczały się do odbudowy i modernizacji istniejących, częściowo zniszczonych i zaniedbanych budynków. Znaczący przyrost nowej zabudowy nastąpił dopiero w końcu lat sześćdziesiątych i na początku lat siedemdziesiątych. Lata osiemdziesiąte, charakterystyczne dla dzisiejszych czasów, to początek realizacji dużej liczby domów jednorodzinnych. Wielorodzinna zabudowa mieszkaniowa praktycznie przestała być realizowana. W 1994 roku uchwalono miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta, sankcjonujący strefy ochrony konserwatorskiej i zakazujący zabudowy Starego Miasta w sposób sprzeczny z założeniami konserwatorskimi Wojewódzkich Służb Ochrony Zabytków. W 2002 roku przystąpiono do prac archeologicznych na dużą skalę.

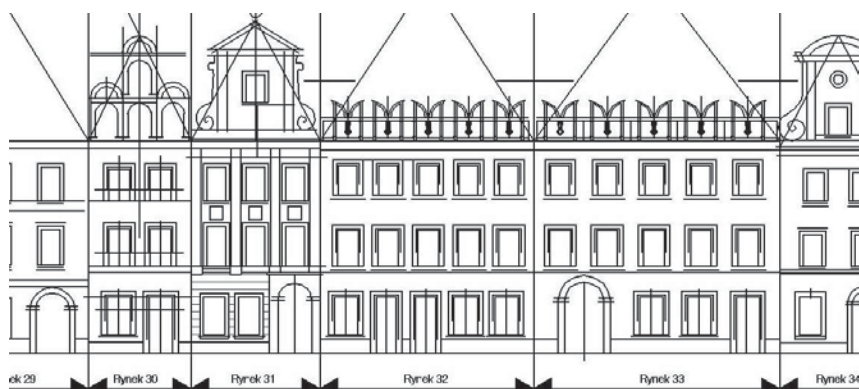
W Strzelinie kształt historycznego rynku czytelny jest tylko dzięki granitowej nawierzchni ulic i placu. Zabudowa pierzei rynkowych praktycznie przestała istnieć w wyniku działań wojennych i powojennej dewastacji pozostających jeszcze

w szczytkowej formie budynków. Do dzisiaj zachowały się jedynie niektóre budynki zachodniej elewacji oraz Dom Książąt Brzeskich narożnikowo zamykający rynek. Południową i wschodnią pierzeję rynku przesunięto w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, poszerzając rynek o około kilkanaście metrów i zamykając ją prefabrykowaną modernistyczną zabudową mieszkaniowo-usługową. Pierzeja północna, w swoim historycznym kształcie, wraz z towarzyszącą jej zabudową przestała istnieć w czasie wojny i nieodbudowana do dzisiaj wydłużyła optycznie rynek o prawie 100 metrów.

Ograniczenia i perspektywy rozwoju miasta

Bliskość Wrocławia, dobre połączenia komunikacyjne, kolejowe i drogowe, potencjalne miejsca pracy w przemyśle przetwórczym i wydobywczym oraz w usługach turystycznych, atrakcyjna przyrodniczo okolica jak na razie nie są w stanie zrównoważyć niesprzyjającego klimatu miasta bez wykształconego śródmieścia. Miasto ma duże możliwości rozwoju pod warunkiem odtworzenia i uporządkowania historycznego centrum. Szansą miasta jest odbudowa historycznej tkanki śródmiejskiej i budowanie w połączeniu z atrakcjami przyrodniczymi wizerunku przyjaznego turystom miasta wartego odwiedzin. Prace poświęcone odbudowie miasta zostały już rozpoczęte.

Dzisiejszy rynek miasta ma kształt prostokąta o wymiarach 140×230 m. Dwie trzecie tej powierzchni to nieznacznie powiększony dawny historyczny kształt rynku, a jedna trzecia to pusty plac po wyburzonych budynkach, wykorzystywany w części jako targowisko. W północnej części rynku znajduje się ruina wieży ratuszowej. Rynek strzeleński praktycznie nie mieści żadnych istotnych dla miasta funkcji usługowych. Zabudowa przyrynkowa posiada jedynie trzy pierzeje, z czego dwie mają usługi i handel w częściach parterowych. Większość funkcji usługowych zlokalizowanych jest w pobliżu węzła komunikacyjnego na placu 1 Maja.



Ryc. 73. Ustalenia konserwatorskie dla północnej pierzei rynku w Strzelinie (opracowano na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Strzelina uchwalonego 26.06.2003)

W 2002 roku przystąpiono do opracowywania serii miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego staromiejskiej części miasta. Prace rozpoczęto od niezabudowanych pierzei rynkowych. Północna pierzeja rynku jest bardzo dobrym poligonem doświadczalnym ze względu na brak istniejącej na niej zabudowy. W części funkcjonuje tu targowisko, które może stanowić problem podczas próby zmiany sposobu zagospodarowania tego terenu. Wytyczne konserwatorskie dla tej części rynku zostały opracowane bardzo pieczołowicie i będą stanowić wzór dla przyszłych inwestorów i projektantów zabudowy w tej części miasta. Pierwszy przykład nowego podejścia do zespołu historycznej zabudowy jest punktem wyjścia do dalszych przemian i dostosowania nowej staromiejskiej zabudowy do historycznego miejsca. Najtrudniejszym elementem tej gry będzie wyburzenie prefabrykowanych modernistycznych bloków mieszkaniowych niszczących historyczną strukturę urbanistyczną tego miejsca. Jednak pierwszy krok został już zrobiony i jeżeli powstaną pierwsze realizacje budynków według tej koncepcji, to dalsze działanie będzie znacznie ułatwione.

2.6. Środa Śląska

Ogólna charakterystyka miasta

Środa Śląska¹³ jest siedzibą władz powiatowych, zlokalizowana 31 km od Wrocławia. Prawa miejskie uzyskała w 1235 roku. W 1945 roku liczyła około 4300 mieszkańców. W roku 2000 liczba ta wzrosła do 8700. Przyrost liczby mieszkańców w okresie 1946–2000 był dwukrotny. Środa Śląska, zniszczona w wyniku wojny w 30%, dobrze zachowała oryginalny, historyczny układ przestrzenny. Stare miasto jest otoczone prawie w całości murami obronnymi z XIV wieku, a z pięciu bram miejskich zachowała się wieża bramy zachodniej. W obrębie starego miasta usytuowany jest jeden z najstarszych kościołów Śląska, gotycki kościół św. Andrzeja

¹³ We wczesnym średniowieczu była tu osada targowa, prawdopodobnie od dnia targu zwana Środą. Osada już na początku XIII wieku otrzymała prawa miejskie wzorowane na prawie flamandzkim. Po lokacji nowe w stosunku do starej osady targowej miasto nazwano Nowym Targiem, co utrwaliło się w jego nazwie łacińskiej *Novum Forum* (najdawniejszy zapis z 1208 roku) i niemieckiej *Neumarkt* (z 1261 roku zapis *Neumargt*); także od XIII wieku znana jest nazwa Środa (z 1223 roku zapis *Szroda*). W 1235 roku prawo flamandzkie zastąpiło prawo magdeburskie, uzyskane za pośrednictwem Halle. Udzielone przez to miasto pouczenie legło u podstaw lokalnego wariantu prawa magdeburskiego, zwanego prawem średzkiem, stosowanego w całej Polsce, szczególnie przy lokacji wsi na prawie niemieckim. Środa należała do księstwa wrocławskiego, od 1327 roku lenna korony czeskiej, w 1335 roku włączonego do Czech. Okres największej świetności Środy Śląskiej przypadł na XV i XVI wiek. Miasto było wówczas wielkim ośrodkiem handlu (zwłaszcza solą, sukniem, miejscowym piwem i winem), a 3 doroczne jarmarki przyciągały kupców z wielu krajów. W 1526 roku miasto, wraz z całym czeskim Śląskiem, dostało się pod panowanie Habsburgów austriackich. Po zniszczeniach, jakie przyniosła wojna trzydziestoletnia, miasto już nigdy nie odzyskało dawnego znaczenia, pozostając lokalnym ośrodkiem handlowym i usługowym rolniczego regionu. W 1742 roku Środa Śląska znalazła się w granicach Prus. Zniszczona w ok. 30%, powróciła do Polski. W większości odbudowana, ma już więcej mieszkańców niż przed wojną. W 1988 roku odkryto tu słynny skarb srebrnych i złotych monet i przedmiotów z XIII i XIV wieku, eksponowany w miejscowym muzeum. •ródło: *Leksykon miast polskich*, Warszawa, 1998.

Apostoła oraz dawny zespół klasztorny Franciszkanów. W północno-zachodniej części starego miasta zachowały się pozostałości dawnego zamku kasztelańskiego z XIII–XVI wieku, rozebranego w 1803 roku.

Miasto leży blisko ważnych szlaków komunikacyjnych. Linię kolejową z Wrocławia do Legnicy przeprowadzono bardzo wcześnie, bo już w 1844 roku, ale stacja Środa Śląska znalazła się w odległości 3 km na północ od miasta. Dobudowane w 1926 roku odgałęzienie do miasta (stacja Środa Śląska Miejska) zostało w 1968 roku zlikwidowane. Droga z Wrocławia do Lubina i Zielonej Góry z dużym ruchem samochodowym omija centrum obwodnicą po południowej stronie miasta. Miasto skupia większość placówek usługowych, kulturalnych i sportowo-rekreacyjnych gminy. Wiodącą funkcją jest tu mieszkalnictwo i przemysł.

Historyczny rynek, w kształcie wrzeciona, o wymiarach 50 m w najszerszym miejscu i 335 m w najdłuższym, czyni go najdłuższym rynkiem na Dolnym Śląsku. Zabudowa rynku przetrwała wojnę bez zniszczeń. W latach powojennych nie wyburzono dobrze zachowanej zabudowy, dzięki czemu do dziś możemy tam oglądać przedwojenne budynki. Tylko w kilku miejscach uzupełniono układ urbanistyczny śródmieścia dobrze wpasowaną zabudową plombową z ostatnich lat. Na środku wydłużonego rynku znajduje się blok śródrynkowy z ratuszem, będącym siedzibą Urzędu Miasta i Gminy. Obok niego wydzielono mały skwer z zielenią, a na osi rynku, po jego obu stronach wyznaczono parkingi. Rynek pełni rolę faktycznego centrum miasta.

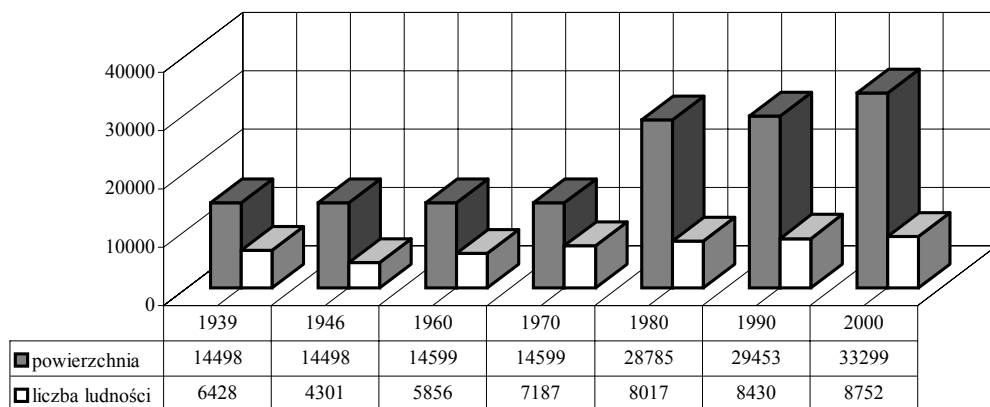
Rozwój przestrzenny miasta po 1945 roku

Liczba ludności Środy Śląskiej, wynosząca w 1939 roku 6428 osób, po zakończeniu II wojny światowej zmniejszyła się i wynosiła w 1946 roku 4301 mieszkańców. Do roku 1950 następowało dalsze zmniejszanie się liczby mieszkańców, osiągając najniższy w powojennej historii miasta poziom 3878 osób. Przez następne dziesięciolecia liczba mieszkańców powoli wzrastała, osiągając 8752 mieszkańców w 2000 roku. W latach 1946–2000 wzrosła dwukrotnie. Stosunek liczby ludności z 2000 roku do 1939 roku wynosi 136%. Ostatnia dekada XX wieku przyniosła zauważalny spadek tempa wzrostu liczby ludności.

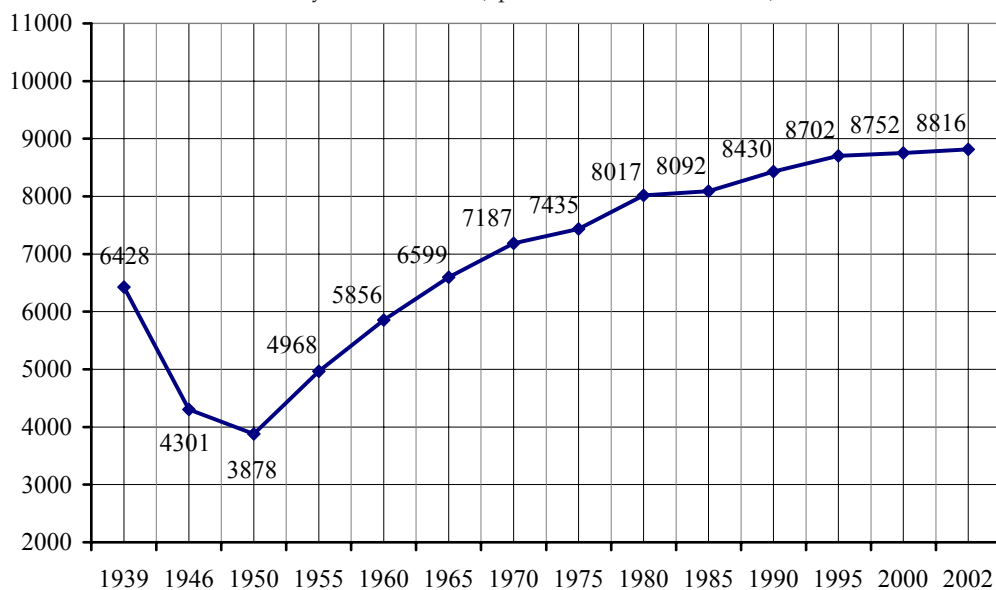
Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców miasta w 2000 roku był ujemny i wynosił $-0,4$. Saldo migracji na 1000 mieszkańców miasta w tym samym roku było dodatnie i wynosiło $+3,9$. Analiza struktury wieku ludności Środy Śląskiej wskazuje na mniejszy niż średnia wojewódzka udział mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, tylko 13%. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym nie odbiega znacząco od średniej województwa dolnośląskiego i wynosi 21%.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1492 ha. Na wielkość tę składają się między innymi tereny zurbanizowane – 333 ha, użytki rolne – 1066 ha, lasy – 5 ha oraz pozostałe grunty i nieużytki. W roku 2000 gęstość zaludnienia brutto miasta wynosiła 587 osób na km^2 . Gęstość zaludnienia netto, czyli stosunek liczby mieszkańców do powierzchni zurbanizowanej miasta, wynosił w 2000 roku 2630 osób na km^2 . Porównanie wartości netto i brutto gęstości zalu-

ŚRODA ŚLĄSKA



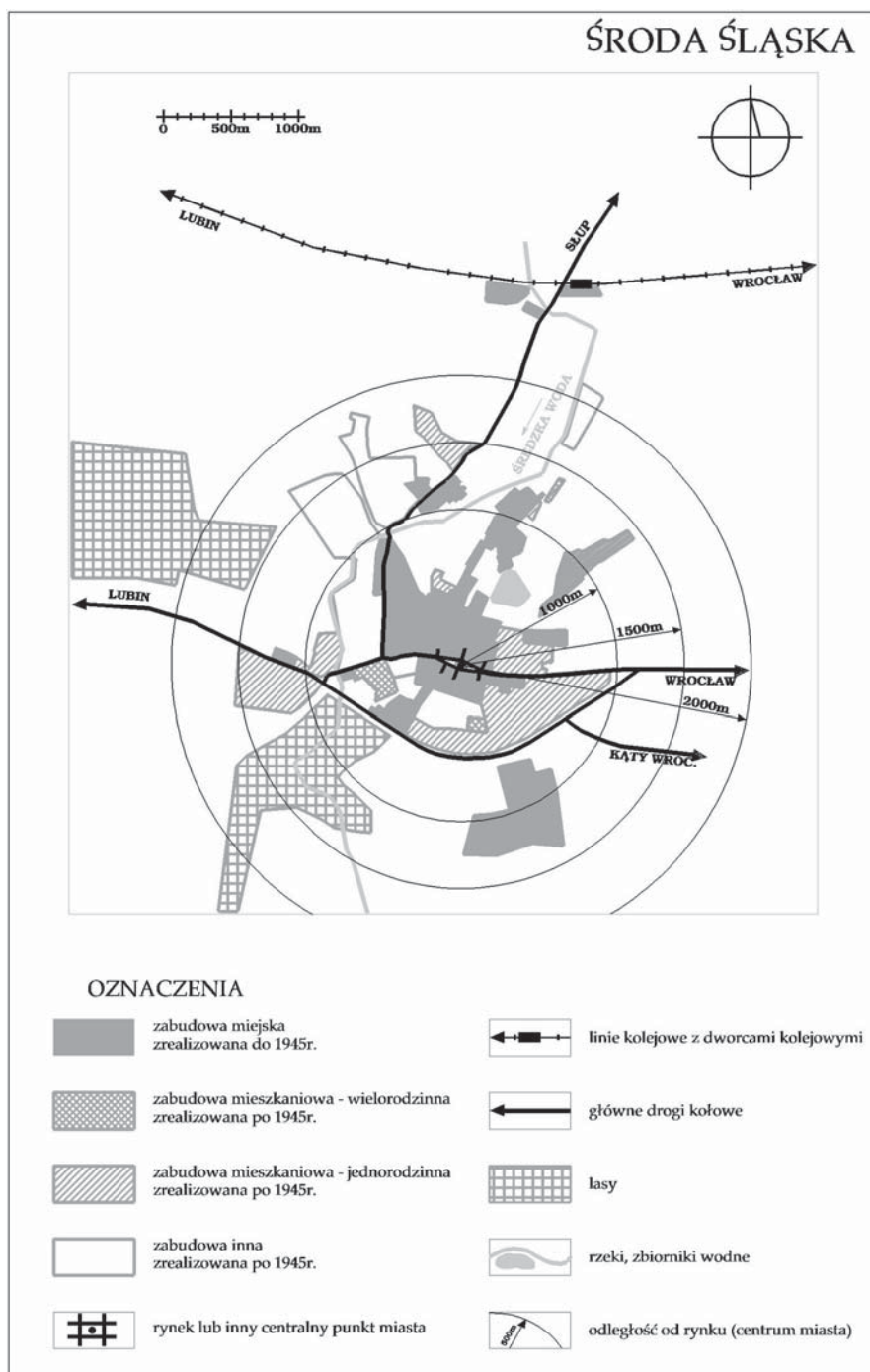
Ryc. 74. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby mieszkańców (opracowanie własne autora)



Ryc. 75. Liczba mieszkańców Środy Śląskiej w latach 1939-2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

dnienia wskazywałoby na dość duże rezerwy terenowe. Jednak po analizie ekofizjograficznej terenu Środy Śląskiej należy stwierdzić, że miasto ma niewielkie rezerwy terenowe, zlokalizowane w swojej północnej części.

Środa Śląska jest jednym z najlepiej prezentujących się miast Dolnego Śląska. Poza odbudowanym po zniszczeniach wojennych starym miastem udane są także



Ryc. 76. Schemat struktury przestrzennej miasta Środy Śląskiej (opracowanie własne autora)



Ryc. 77. Środa Śląska. Kamienica w północnej pierzei rynku (fot. autora)



Ryc. 78. Środa Śląska. Kamienica we wschodniej pierzei rynku (fot. autora)



Ryc. 79. Środa Śląska. Modernistyczna zabudowa mieszkaniowa z lat 70. (fot. autora)



Ryc. 80. Środa Śląska. Tyły południowej pierzei rynku (fot. autora)



Ryc. 81. Środa Śląska. Południowa pierzeja rynku (fot. autora)



Ryc. 82. Środa Śląska. Ratusz (fot. autora)

nowe powojenne obiekty, jak przebudowany w ostatnich latach dom towarowy i modernistyczny dworzec autobusowy z dużym ozdobnym zieleńcem, czym wyróżnia się zdecydowanie spośród większości nieciekawych obiektów tego rodzaju. Miasto nie posiada znacznie rozbudowanych terenów powojennej prefabrykowanej zabudowy mieszkaniowej. Jedyny znaczący zespół to zrealizowane w latach siedemdziesiątych osiedle prefabrykowanych bloków mieszkaniowych po zachodniej stronie centrum. Pozostałe obszary powojennej zabudowy mieszkaniowej to zabudowa jednorodzinna. Zabudowa indywidualna rozciąga się wzdłuż drogi do dworca kolejowego oraz na wschód od centrum. Na zachód od rynku zlokalizowane są obiekty handlowo-usługowe towarzyszące nowej powojennej zabudowie. Znajdują się tam dworzec autobusowy, hotel i restauracja oraz wielofunkcyjny dom handlowy.

Powojenny rozwój miasta w latach 1946–1970 bazował w pierwszym okresie na remontach i odbudowie istniejącej zabudowy mieszkaniowej, a następnie na zabudowywaniu wolnych parcel w istniejącym obszarze powierzchni zurbanizowanej. Zwiększenie liczby ludności w okresie pierwszych lat powojennych wiązało się także z zagęszczeniem istniejących mieszkań. Wskaźnik przeciętnej liczby osób na 1 izbę mieszkaniową wzrósł z 1,19 w 1950 roku do 1,36 w 1960 roku. W roku 2000 wskaźnik ten wynosił 0,89 osób na 1 izbę mieszkaniową.

Największy, aż dwukrotny przyrost powierzchni zurbanizowanej miasta nastąpił w latach siedemdziesiątych XX wieku. W kolejnej dekadzie przyrost powierzchni zurbanizowanej miasta był zdecydowanie mniejszy i wynosił niecałe 10 ha. Lata dziewięćdziesiąte XX wieku wraz ze wzrostem aktywności przemysłowej spowodowały szybszy przyrost terenów zurbanizowanych, wynoszący około 40 ha. Tempo przyrostu liczby mieszkańców zupełnie nie przekładało się na powyższy skokowy rozwój przestrzeni zurbanizowanych.

Liczba ludności w okresie powojennym rosła stale i równomiernie. W latach 1950–1960 tempo wzrostu liczby ludności było największe, osiągając wielkość przyrostu na poziomie około 400 mieszkańców rocznie. W kolejnych dekadach tempo to powoli zmniejszało się, osiągając w latach 1980–1990 wielkość przyrostu około 40 mieszkańców rocznie.

W ostatniej dekadzie XX wieku w Środzie Śląskiej nastąpił rozwój przemysłu. W 1994 roku uruchomiono wytwórnię napojów „Coca Cola West”, fabrykę materiałów izolacyjnych „Armstrong” i kilka innych mniejszych zakładów przemysłowych. Pod miastem powstał jeden z najnowocześniejszych i największych w kraju zakładów ceramiki budowlanej.

Ograniczenia i perspektywy rozwoju miasta

Miasto rozwijało się dotychczas wyłącznie na obszarze bezpośrednio przylegającym do śródmieścia. Strefą potencjalnego rozwoju jest obszar między obwodnicą drogi krajowej relacji Wrocław–Zielona Góra a linią kolejową z Wrocławia do Legnicy. Odległość od Rynku do stacji kolejowej wynosi około 3 km. Obszar ten zaczyna być coraz bardziej atrakcyjny inwestorsko. Tereny przemysłowo-składowe

dotychczas były lokowane w strefie między miastem a stacją kolejową. Znaczne jak na skalę małego miasta oddalenie kompleksu zwartej zabudowy miejskiej od dworca kolejowego jest ograniczeniem, ale jednocześnie szansą miasta. Znajdujące się tu wolne tereny stanowią rezerwę dla przyszłego rozwoju przestrzennego miasta.

Atuty, takie jak bliskość Wrocławia, obszar zachowanego Starego Miasta z obiektami średniowiecznej architektury, przyjazny klimat, potencjalne miejsca pracy mogą w przyszłości stać się zaczynem rozwoju. W przeszłości było ono znanym ośrodkiem przemysłowym i również z tego powodu przyciąga inwestorów z zagranicy. Dobre położenie geograficzne, bliskość Wrocławia oraz sąsiedztwo Odry czynią zeń atrakcyjne miejsce do inwestowania. Środa Śląska stanowi kolejne ogniwo w sieci miast powiatowych uzupełniających strefę wpływów aglomeracji wrocławskiej. Wymaga jednak uporządkowania miejskiej struktury funkcjonalno-przestrzennej między miastem historycznym a dworcem kolejowym oraz stworzenia tam współczesnego centrum dyspozycyjno-usługowego.

2.7. Trzebnica

Ogólna charakterystyka miasta

Trzebnica¹⁴ jest siedzibą władz powiatowych, leży 24 km od Wrocławia. Prawa miejskie uzyskała w 1250 roku. Do 1945 roku była miastem powiatowym w regencji wrocławskiej, a jej niemiecka nazwa brzmiała *Trebnitz*. Główną funkcją urbanistyczną miasta jest mieszkalnictwo i obsługa mieszkańców powiatu. Odkrycie w drugiej połowie XIX wieku we wschodniej części miasta termalnych wód leczniczych spowodowało powstanie tu dzielnicy zdrojowej z parkiem. W ostatnich latach zwiększa się znaczenie obsługi turystyki sakralnej. W 1946 roku Trzebnica liczyła około trzy tysiące dwustu mieszkańców. W 2000 roku, po 54 latach stałego

¹⁴ *Ośrodek usługowy, turystyczny i leczniczy na obszarze Wzgórz Trzebnickich, na wysokości około 200 metrów n.p.m., na północ od Wrocławia. Miasto leży na pofalowanym terenie, wzniesienia w bezpośrednim sąsiedztwie sięgają wysokości 255 metrów n.p.m. Na terenie Winnej (Kociej) Góry znaleziono najstarsze w Europie Środkowej ślady człowieka „Homo erectus” sprzed około 500 tysięcy lat. We wczesnym średniowieczu była tu osada targowa w dzielnicy śląskiej, przy szlaku handlowym z Wrocławia do Kalisza i Gniezna, wzmiankowana po raz pierwszy w 1138 roku (Trebnicha). W 1202 roku książę Henryk Brodaty wraz z małżonką Jadwigą (późniejszą świętą) ufundowali tu klasztor Cystersek. Od 1243 roku Trzebnica była w księstwie wrocławskim; w 1250 roku otrzymała prawa miejskie średzkie. Rozwijała się głównie jako ośrodek pielgrzymkowy, związany z kultem kanonizowanej w 1267 roku św. Jadwigi, patronki Śląska. Od 1290 roku Trzebnica była w księstwie głogowskim, od 1312 roku w księstwie oleśnickim (od 1329 roku lennie korony czeskiej), wraz z nim w 1492 roku została włączona do Czech. W 1526 roku, wraz z całym czeskim Śląskiem, dostała się pod panowanie Habsburgów austriackich. W XV i XVI wieku miasto było także ośrodkiem płóciennictwa, w XVIII wieku sukienictwa. Nawiercenie w 2 połowie XIX wieku ciepłych wód leczniczych zapoczątkowało rozwój Trzebnicy jako uzdrowiska. W 1939 roku Trzebnica liczyła 8500 mieszkańców. Do 1945 roku była miastem powiatowym w regencji wrocławskiej; niemiecka nazwa miasta Trebnitz. Podczas działań wojennych i bezpośrednio po nich została zniszczona w około 60% przez wojska radzieckie i plądrujące tu osoby. Odbudowana i rozbudowana liczy więcej mieszkańców niż przed wojną.*
•ródło: *Leksykon miast polskich*, Warszawa, 1998 r.

wzrostu, liczba ta osiągnęła 12 200 mieszkańców. Przyrost liczby mieszkańców w latach 1946–2000 był prawie czterokrotny.

Miasto leży na pofalowanym terenie Wzgórz Trzebnickich i jest znaczącym ośrodkiem usługowym, turystycznym i leczniczym na tym obszarze. Liczne zabytki architektury i sztuki, a przede wszystkim Bazylika i Klasztor Cystersek, w którym dzisiaj mieści się szpital, klasztor sióstr Boromeuszek oraz zabudowania uzdrowiskowe sprawiają, że Trzebnica jest celem wycieczek z kraju i zza granicy. Dzieje Trzebnicy sięgają w zamierzczłą przeszłość. Człowiek prehistoryczny, tak zwany *Homo erectus*, pojawił się w okolicach współczesnej Trzebnicy już przed około 500 tysiącami lat. Z tego bowiem okresu pochodzą paleolityczne wyroby krzemienne, znalezione na stoku Winnej Góry, na wschód od miasta.

Wojska sowieckie wkroczyły do Trzebnicy 25 stycznia 1945 roku. Miasto zostało w znacznym stopniu zniszczone już po jego zajęciu. Na przełomie marca i kwietnia 1945 roku Trzebnica i okolice były miejscem koncentracji II Armii Wojska Polskiego, a następnie od 20 kwietnia do początków czerwca siedzibą władz wojewódzkich i ważnym ośrodkiem osadnictwa. W Trzebnicy zorganizowano pierwszy urząd pocztowy, szpital i drukarnię, a w pobliskim Pawłowie Trzebnickim pierwszą polską szkołę.

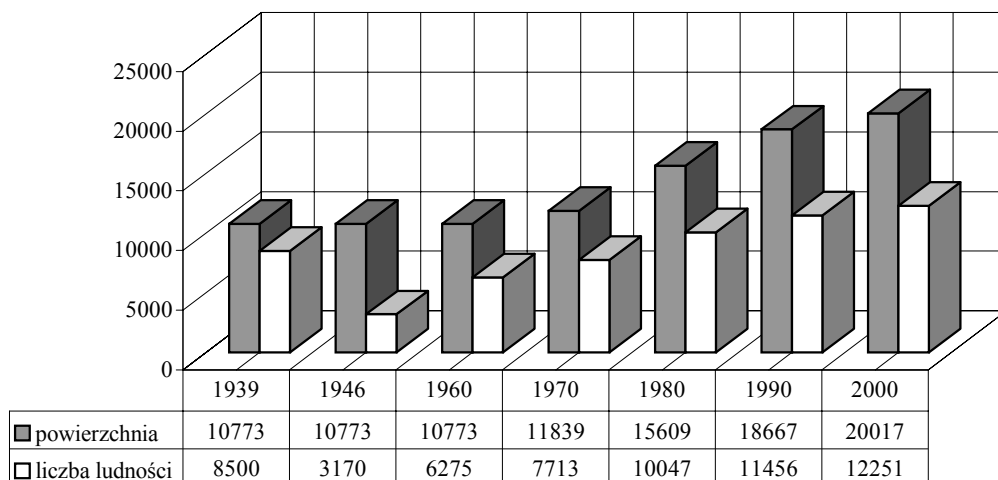
Rozwój przestrzenny miasta po 1945 roku

Ludność Trzebnicy, liczącej w 1939 roku 8500 osób, po zakończeniu II wojny światowej zmniejszyła się do poziomu 3170 mieszkańców w 1946 roku. Przez następne dziesięciolecia liczba ta powoli i stale rosła osiągając 12 251 mieszkańców w 2000 roku. Przyrost liczby mieszkańców w okresie 1946–2000 był prawie czterokrotny. Stosunek liczby ludności z 2000 roku do 1939 roku wynosi jedynie 144%. W pierwszych latach XXI wieku nastąpiło nieznaczne zmniejszenie się liczby ludności.

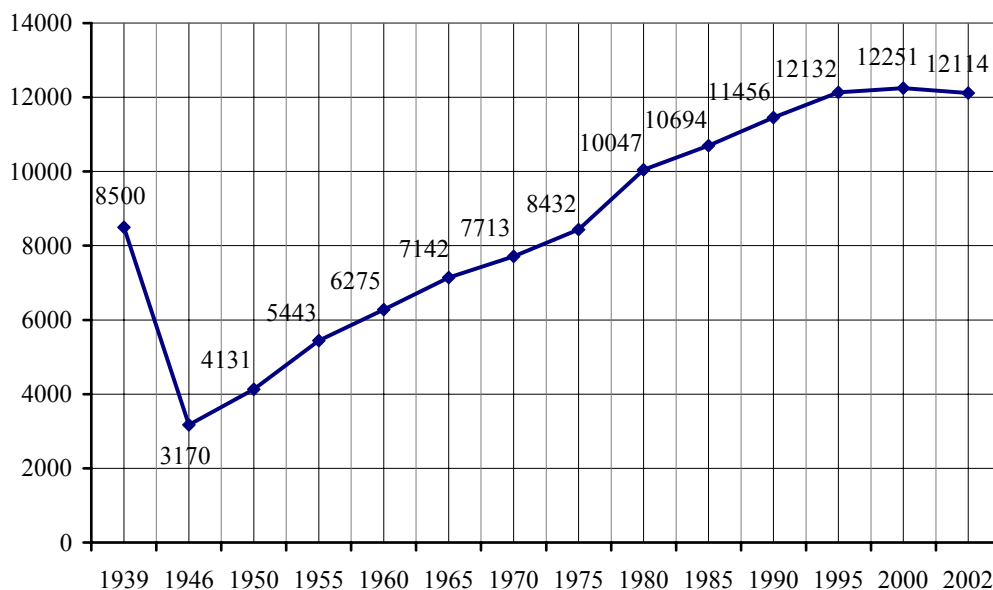
Zjawisko stałego przyrostu ludności przez ponad 50 lat może tłumaczyć korzystny wskaźnik przyrostu naturalnego na 1000 mieszkańców, który w 2000 roku był dodatni i wynosił aż +2,8, co jest ewenementem w skali województwa. Dodatkowo dobrą pozycję demograficzną miasta wzmacnia dodatnie saldo migracji na 1000 mieszkańców miasta, kształtujące się w roku 2000 na poziomie +1,3. Tak pozytywna tendencja jest rzadkością, zarówno na Dolnym Śląsku, jak i w Polsce, może być podstawą stałej tendencji wzrostowej liczby mieszkańców. Analiza struktury wieku ludności Trzebnicy wskazuje na mały udział w jego populacji mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, tylko 13%. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym nie odbiega znacząco od średniej województwa dolnośląskiego i wynosi 22%. Wszystkie te parametry wyraźnie wskazują na możliwość utrzymania przez miasto tendencji wzrostowej w najbliższych latach.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 835 ha. Na wielkość tę składają się między innymi tereny zurbanizowane – 252 ha, użytki rolne – 558 ha, lasy – 67 ha oraz pozostałe grunty i nieużytki. W roku 2000 gęstość zaludnienia brutto miasta wynosiła 1480 osób na km². Gęstość zaludnienia netto, czyli

TRZEBNICA

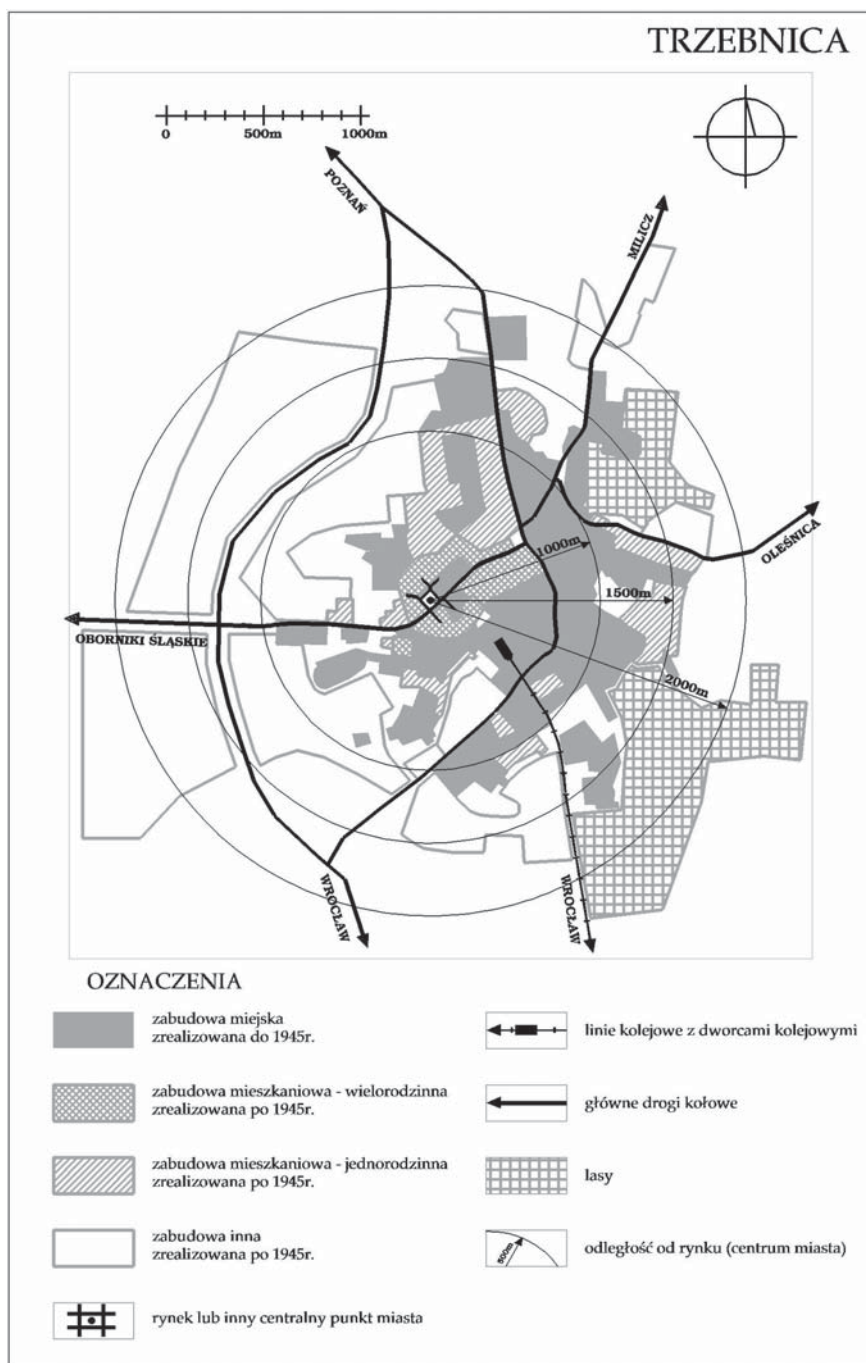


Ryc. 83. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby mieszkańców (opracowanie własne autora)



Ryc. 84. Liczba mieszkańców Trzebnicy w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

stosunek liczby mieszkańców do powierzchni zurbanizowanej miasta wynosiła w 2000 roku 4860 osób na km². Porównanie wartości netto i brutto gęstości zaludnienia wskazywałoby na posiadanie przez miasto rezerw terenowych do dalsze-



Ryc. 85. Schemat struktury przestrzennej Trzebnicy (opracowanie własne autora)

go rozwoju przestrzennego. Jednak analiza warunków ekofizjograficznych obszaru Trzebnicy ujawnia, że miasto ma jedynie niewielkie rezerwy terenowe w swojej północnej części. Podstawową przeszkodą nieograniczonego rozwoju jest bogate ukształtowanie morfologiczne terenu. Barrierami są zalesione wzgórza ograniczające miasto od wschodu i południa. Od zachodu miasto otaczają znaczne tereny upraw sadowniczych oraz przecinająca je obwodnica komunikacyjna miasta, przejmująca ruch tranzytowy z Wrocławia do Poznania. Tak więc nieograniczony wzrost przestrzenny jest niemożliwy ze względu na warunki terenowe miasta.

Podczas działań wojennych i bezpośrednio po nich Trzebnica została zniszczona w około 60% przez wojska sowieckie. Odbudowana i rozbudowana liczy dzisiaj więcej mieszkańców niż przed wojną. Lata powojenne przyniosły nie tylko usunięcie zniszczeń, ale również zdecydowaną rozbudowę. W Trzebnicy przeważa nowa powojenna zabudowa. Wzrost liczby mieszkańców miasta na przestrzeni ostatnich 65 lat był wolniejszy niż wzrost powierzchni zurbanizowanej miasta. Liczba ludności w okresie 1939–2000 wzrosła prawie o 50%, a powierzchnia zurbanizowana o 75%. Przyczyną tego zjawiska było zastąpienie wyburzonej, zwartej, kwartałowej śródmiejskiej zabudowy centrum przez modernistyczne, rozrzutnie gospodarujące przestrzenią, zespoły zabudowy mieszkaniowo-usługowej.

W latach sześćdziesiątych XX wieku podjęto decyzję o zastąpieniu współczesną zabudową historycznego układu kwartałowego zabudowy mieszkaniowo-usługowej na obszarze zburzonego w czasie wojny śródmieścia. Koncepcja urbanistyczna, wykonana przez projektantów „Miastoprojektu”, przeznaczyła do wyburzenia wszystkie istniejące jeszcze na tym terenie budynki zrealizowane przed 1945 rokiem. W kolejnych latach prefabrykowanymi, modernistycznymi blokami mieszkaniowymi zabudowano kolejne kwartały przyrynkowe. Zupełnie zmieniony został klimat i kształt przestrzenny śródmieścia.

Historyczne stare miasto Trzebnicy zostało prawie całkowicie zniszczone, zachował się jedynie zabytkowy dom z XVII wieku po zachodniej stronie rynku. Na rynku stoi odbudowany ratusz z XVI–XVII wieku. W pobliżu neogotycki kościół św. Piotra z połowy XIX wieku zachował fragmenty późnoromańskiego kościoła z XIII wieku. Zabudowa rynku i kwartałów z nim sąsiadujących nie ucierpiała znacząco w czasie wojny. Dopiero lata powojenne przyniosły wyburzenie niemal 50% budynków w pierzejach przyrynkowych i sąsiednich kwartałach. Ich miejsce zajęła nowa betonowa zabudowa realizowana w tak zwanej technologii uprzemysłowionej.

W centrum rynku o wymiarach 80×85 m znajduje się przebudowany ratusz, będący siedzibą różnych instytucji administracyjnych. Władze miasta umieściły swoją siedzibę około 500 metrów od rynku, przy placu Piłsudskiego. Ratusz otoczony jest terenem zielonym z pojedynczymi drzewami, graniczącym z miejscami do parkowania. Rynek jest dobrze utrzymany i w jakimś stopniu pełni funkcję centrum miasta. Jednak oddalenie rynku od dworca dalekobieżnej komunikacji autobusowej i głównego budynku Urzędu Miasta i Gminy, czyni zeń jedynie jedno



Ryc. 86. Trzebnica. Rynek z ratuszem (fot. autora)



Ryc. 87. Trzebnica. Modernistyczna zabudowa mieszkaniowa (fot. autora)



Ryc. 88. Trzebnica. Tyły rynku (fot. autora)



Ryc. 89. Trzebnica. Współczesna zabudowa mieszkaniowa (fot. autora)



Ryc. 90. Trzebnica. Modernistyczny kwartał przyrynkowy (fot. autora)



Ryc. 91. Trzebnica. Zabudowa okolic rynku (fot. autora)

z dwóch znaczących miejsc w mieście. Rynek mógłby pełnić rolę centrum miasta po uprzedniej rewaloryzacji zabudowy otaczających go pierzei i przywróceniu jego okolicom chociaż w części historycznego charakteru.

Architektura miasta jest bogata i bardzo zróżnicowana. Budynki wybudowane na przełomie wieku (typowo zdrojowe) charakteryzują się drewnianymi konstrukcjami zdobionymi w tak zwanym stylu pseudotyrolskim. Historyczne centrum Trzebnicy stanowi rynek z ratuszem, nie będącym jednak właściwym centrum administracyjnym miasta. Rynek miasta ma kształt zbliżony do kwadratu o wymiarach 80×85 m. Pierzeje budynków zlokalizowanych wokół rynku wzbogacone są w parterach usługami handlu. Nieliczne, małe obiekty handlowe znajdują się także na południe od rynku w sąsiedztwie wielorodzinnych budynków mieszkalnych. Główna ulica handlowa miasta, ulica Daszyńskiego, ma obustronną zwartą zabudowę z usługami w parterze. Właściwe centrum administracyjne z siedzibą władz miasta znajduje się na północny wschód od rynku, w sąsiedztwie domu handlowego oraz dworca komunikacji autobusowej. W bliskim sąsiedztwie znajdują się także inne obiekty handlowo-usługowe. Na wschód od centrum, za terenami zieleni parkowej zlokalizowany jest klasztor sióstr Boromeuszek. Z terenami zieleni parkowej sąsiadują także położone we wschodniej części miasta obiekty usług zdrowia i administracji. Na południe od historycznego centrum miasta, w odległości 200 m od rynku, znajduje się targowisko. We wschodniej części miasta zlokalizowane są obiekty małego przemysłu i parterowe obiekty handlowe.

W latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku zrealizowano w Trzebnicy obwodnicę miejską drogi krajowej relacji Wrocław–Poznań. Ta nowoczesna arteria komunikacyjna odciążając komunikacyjnie centrum miasta i zmniejszając znacznie uciążliwości wynikające z ruchu tranzytowego, jednocześnie paradoksalnie odsunęła miasto od życiodajnej arterii zapewniającej łatwy napływ turystów.

Ograniczenia i perspektywy rozwoju miasta

W powojennych dziejach Trzebnicy jej ludność wzrosła blisko czterokrotnie. W roku 1946 wynosiła zaledwie 3170 osób. Przez kolejne 15 lat liczba ta podwoiła się. Od lat sześćdziesiątych utrzymuje się niezbyt szybkie tempo wzrostu liczby mieszkańców, które ostatnimi laty zaczyna spadać. Duży przyrost liczby ludności Trzebnicy po 1946 roku, bliskość Wrocławia i atrakcyjne położenie miasta to jego atuty. Z drugiej strony stosunkowo trudne połączenia komunikacyjne oraz brak w mieście atrakcyjnych miejsc pracy zmniejszają szanse miasta na dalszy pomyślny rozwój.

Prognoza urbanistyczna dla miasta wydaje się jednak korzystna. Wynika to przede wszystkim z dobrych rokowań demograficznych, bazujących na znacznym przyroście naturalnym i dodatnim saldzie migracji w ostatnich latach. Biorąc pod uwagę wymienione czynniki, miasto prawdopodobnie w dalszym ciągu będzie się rozwijało, osiągając w ciągu najbliższych 25 lat, liczbę mieszkańców w granicach 16–18 tysięcy. Tendencji tej będą sprzyjać rozwijające się dzięki turystyce pielgrzymkowej różnorakie usługi oraz atrakcyjny klimat i środowisko przyrodnicze

miasta i okolic. Dodatkowo rozwój wspierać będzie dyspozycyjno-administracyjna rola miasta w północnej strefie oddziaływania metropolii wrocławskiej. Przeszkodą będzie brak połączenia kolejowego z Wrocławiem oraz ciasna droga krajowa łącząca miasto ze stolicą regionu.

Obecnie miasto nie ma powiązanego z historycznym śródmieściem współczesnego centrum. Trzebnica musi przede wszystkim uporać się z narzuconą mu urbanistyką i architekturą socjalistycznego modernizmu lat siedemdziesiątych, przez konsekwentnie prowadzone działania przywracające śródmieściu jego historyczny klimat. Dopiero wtedy może nastąpić pełny rozkwit tego atrakcyjnego kulturowo i przyrodniczo miasta.

3. Interpretacja wyników analizy

Badanie struktur morfologicznych w powiązaniu z analizą demograficzną oraz wybranych cech i parametrów urbanistycznych pozwala na ustalenie pewnych prawidłowości w procesie rozwoju wybranych ośrodków miejskich. W szczególności badanej grupie 7 małych miast Dolnego Śląska stały przyrost liczby mieszkańców w okresie powojennym zanotowano jedynie w Kątach Wrocławskich, Obornikach Śląskich i Środzie Śląskiej. Sobótka notuje stały przyrost liczby mieszkańców od lat siedemdziesiątych XX wieku. Brzeg Dolny, Strzelin i Trzebnica od lat dziewięćdziesiątych XX wieku notują systematyczne zmniejszanie się liczby mieszkańców.

Wielkość powierzchni zurbanizowanej w okresie powojennym najbardziej powiększyła się w Brzegu Dolnym, Sobótce i Środzie Śląskiej. Pozostałe cztery miasta wykazują przyrosty powierzchni zurbanizowanej proporcjonalne do przyrostów liczby mieszkańców. Analiza przyrostu powierzchni w latach sześćdziesiątych, siedemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku w stosunku do powierzchni z 2000 roku wskazuje na znaczący udział terenów zabudowanych w tym czasie w Sobótce (51,9%), Środzie Śląskiej (44,6%) i Trzebnicy (39,4%). W Pozostałych miastach wielkość ta waha się od 20 do 33% obecnej powierzchni zurbanizowanej.

Analiza charakteru zabudowy z tego okresu wskazuje na zdecydowaną przewagę prefabrykowanej wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej w Brzegu Dolnym. W Trzebnicy i Strzelinie prefabrykowana wielorodzinna zabudowa mieszkaniowa weszła na tereny śródmiejskie i zdominowała centrum miasta. W pozostałych miastach występuje przewaga jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Najwięcej nowych terenów zabudowy jednorodzinnej zrealizowanych w latach sześćdziesiątych, siedemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku występuje w Sobótce, Obornikach Śląskich, Kątach Wrocławskich i Środzie Śląskiej. Z wymienionej grupy miast tylko w Środzie Śląskiej zrealizowano w tym czasie osiedle prefabrykowanej wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Ponadto należy zauważyć, że wymienione cztery miasta są zlokalizowane w odległości nieprzekraczającej 35 km od Wrocławia i bardzo dobrze powiązane z nim komunikacyjnie.

Dodatkowym walorem dla tak nietypowego charakteru rozwoju jest na pewno atrakcyjność kulturowo-przyrodnicza tych miast. We wszystkich wypadkach zachowana została charakterystyczna dla ich średniowiecznego rodowodu zabudowa śródmiejska lub jak w przypadku Obornik Śląskich uzdrowiskowa. Wszystkie te ośrodki miejskie mają co najmniej dobre warunki przyrodnicze. Dla Sobótki są to walory Masywu Ślęży, dla Obornik Śląskich wyjątkowy klimat otaczającego miasta kompleksu lasów, dla Kątów Wrocławskich unikatowe walory doliny rzeki Bystrzycy, a dla najsłabiej wyposażonej Środy Śląskiej bliskość rzeki Odry.

Podsumowując wnioski oparte na szczegółowej analizie wybranych małych miast zlokalizowanych w strefie bezpośredniego oddziaływania Wrocławia, można podkreślić wyraźny związek między charakterem miejsca zamieszkania, a jego możliwościami rozwojowymi. Stały wzrost liczby mieszkańców, nawet w trudnym dla miast okresie lat 1995–2000, wykazują jedynie te ośrodki, które charakteryzują się następującymi cechami:

- zachowały historyczną zabudowę śródmiejską oraz dbają o jej stan techniczny i walory estetyczne,
- w swoim otoczeniu mają tereny atrakcyjne przyrodniczo,
- nie mają w swoim obszarze znaczącego udziału prefabrykowanej wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej z drugiej połowy XX wieku,
- preferują nowe osadnictwo mieszkaniowe jedynie w formie zabudowy jednorodzinnej,
- mają dobre połączenie komunikacyjne z ośrodkiem centralnym, Wrocławiem.

V. Kierunki przeobrażeń przestrzennych małych miast Dolnego Śląska

1. Dynamika zmian struktury funkcjonalno-przestrzennej po 1945 r.

1.1. Relacje między tempem wzrostu liczby mieszkańców miasta a zwiększaniem się jego powierzchni zurbanizowanej

W ramach prowadzonych prac badawczych w małych miastach Dolnego Śląska, w latach 1946–2000 przeanalizowano związek między wzrostem liczby mieszkańców miasta a ich powierzchnią zurbanizowaną. Wielkość przyrostu liczby ludności w tym okresie, we wszystkich badanych wypadkach, była dodatnia w odróżnieniu od wcześniej przeprowadzonej analizy liczby mieszkańców w stosunku do stanu z roku 1939. Największy, bo aż dziesięciokrotny przyrost w stosunku do 1946 roku, zanotowano w Brzegu Dolnym. Wynikało to z decyzji politycznej, utworzono tu bowiem duży ośrodek przemysłu chemicznego. Duże, cztero- lub pięciokrotne przyrosty wielkości liczby ludności zanotowano w Obornikach Śląskich, Wołowie, Miliczu i Złotorzy. We wszystkich czterech przypadkach wynikało to głównie z poważnego ubytku liczby ludności w 1946 roku w stosunku do roku 1939. Wojenne straty ludnościowe wynosiły tu 50–75%. Najmniejszy przyrost, nieprzekraczający 4% liczby ludności, zanotowano w Bardzie. W tym przypadku nastąpiła sytuacja odwrotna, to znaczy liczba mieszkańców w roku 1946 była o 70% większa niż w roku 1939. Wielkość liczby ludności Barda utrzymuje się od 1946 roku praktycznie na tym samym poziomie.

Wielkości przyrostu powierzchni zurbanizowanej w latach 1946–2000 we wszystkich badanych miastach była także dodatnia. Na 33 badane małe miasta aż 25 największy przyrost powierzchni zurbanizowanej zanotowało w latach siedemdziesiątych XX wieku. W grupie tej tylko 4 miasta to ośrodki o liczbie mieszkańców poniżej 5 tysięcy. 13 miast z badanej grupy, czyli prawie 40%, zanotowało przyrosty powierzchni zurbanizowanej w latach siedemdziesiątych XX wieku przekraczające 20% obecnej ich powierzchni. Największe, aż cztero- lub pięciokrotne przyrosty powierzchni zurbanizowanej w badanym okresie 1945–2000 zanotowano w Brzegu Dolnym i Sobótce. W Brzegu Dolnym powodem przyrostu powierzchni

była odbudowa i dalsza rozbudowa fabryki chemicznej oraz towarzyszących jej osiedli mieszkaniowych dla sprowadzanych pracowników. Działo się to głównie w latach 1950–1970. Dalszy przyrost powierzchni zurbanizowanej Brzegu Dolnego był również intensywny w latach 1970–1980, ale już nie tak wielki jak w poprzednim okresie. Przyrost powierzchni Sobótki rozpoczął się w latach siedemdziesiątych XX wieku i trwał niemal do roku 2000. Przyczyną przyrostu terenów zurbanizowanych była głównie ekspansja osiedli domów letniskowych i lawinowo rosnące budowanie tu swoich drugich domów przez mieszkańców Wrocławia. Najmniejszy przyrost, nieprzekraczający 15%, zanotowano w Chojnowie.

Następnie porównując wartości przyrostu liczby ludności i powierzchni zurbanizowanej w badanym okresie, stwierdzono, że większość analizowanych małych miast, powiększała swoje tereny zurbanizowane proporcjonalnie do tempa wzrostu liczby ludności. Największą dysproporcję przyrostu liczby ludności do powierzchni zurbanizowanej zanotowano w Obornikach Śląskich i Sobótce. W Obornikach Śląskich liczba ludności zwiększała się zdecydowanie szybciej niż powierzchnia zurbanizowana. Zjawisko to świadczy o kierowaniu ruchu inwestycyjnego przez władze miasta na tereny już zurbanizowane i nie wymagające nakładów na realizację nowej infrastruktury technicznej. W Sobótce sytuacja była odwrotna, to znaczy gwałtownie zwiększała się powierzchnia zurbanizowana, a bardzo wolno zwiększała się liczba ludności. Zjawisko to jest bardzo widoczne w opracowaniach inwentaryzacyjnych. Nowe tereny mieszkaniowe, realizowane po roku 1970, zajmują ogromne połacie terenów między historycznym śródmieściem a osadą Strzeblów.

Największe przyrosty wielkości powierzchni zurbanizowanej w analizowanej grupie małych miast następowały w latach 1960–1980. Powierzchnia zurbanizowana małego miasta potrafiła zwiększyć się w jednym dziesięcioleciu ponaddwukrotnie, jak było w przypadku Brzegu Dolnego czy Sobótki. Ponadpięćdziesięcioprocentowe przyrosty powierzchni zurbanizowanej zanotowały w tym okresie takie miasta jak: Wołów, Trzebnica, Środa Śląska, Strzegom i małe Bardo. Pozostałe małe miasta, powiększały swoją powierzchnię zurbanizowaną na mniejszą skalę, ale w większości wypadków działo się to w latach 1970–1980. Nowe tereny zurbanizowane w wyżej wymienionych miastach w początkowym okresie były głównie przeznaczane na budownictwo wielorodzinne. Lata osiemdziesiąte i dziewięćdziesiąte XX wieku spowodowały zmianę charakteru zabudowy i głównie realizowane były osiedla jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej.

Zjawisko przewagi zabudowy wielorodzinnej nad jednorodzinną w latach siedemdziesiątych XX wieku i sytuacja odwrotna w następnych dekadach jest prawidłowością występującą praktycznie w całej badanej grupie miast. Wyjątkiem jest Sobótka, gdzie w całym okresie wzrostu wielkości powierzchni zurbanizowanej głównie realizowano zabudowę jednorodzinną, i Brzeg Dolny, gdzie w okresie powojennym przede wszystkim realizowano zabudowę wielorodzinną.

Zaobserwowana tendencja do znacznie szybszego przyrostu powierzchni zurbanizowanej miasta i jego liczby mieszkańców w latach siedemdziesiątych XX wieku w stosunku do innych okresów jest praktycznie widoczna we wszystkich małych miastach województwa z wyjątkiem grupy miast najmniejszych o liczbie ludności nieprzekraczającej 2500 osób. W nielicznych wypadkach tempo przyrostu powierzchni było nawet szybsze niż tempo zwiększania się liczby mieszkańców. Zjawisko to wiąże się z falą wyżu demograficznego z tego okresu i polityczną decyzją władz państwowych o budowie tak zwanej „drugiej Polski” przez rozpowszechnienie jedyne go systemu prefabrykacji w budownictwie mieszkaniowym i realizację „fabryk domów”. Przyspieszona industrializacja budownictwa mieszkaniowego tego okresu zaowocowała wyżej wspomnianym gwałtownym przyrostem terenów zurbanizowanych miast i związanym z tym całkowitym brakiem zainteresowania terenami śródmiejskimi.

1.2. Skala degradacji ciągłości urbanistycznej miasta

Dziedzictwo działań urbanistycznych w małych miastach ostatnich prawie siedemdziesięciu lat jest bardzo różne. Skala zjawiska rozciąga się, od niewielkich szkód poczynionych w najmniejszych miastach Dolnego Śląska, głównie z powodu ich małej atrakcyjności osadniczej i niewielkiego potencjału demograficznego, po ogromne zniszczenia historycznej struktury urbanistycznej, powstałej w wyniku zniszczeń wojennych i późniejszych realizacji idei socjalistycznego modernizmu.

Najmniejsze miasta województwa zdołano „upiększyć” w tym czasie w niewielkiej skali. W miastach, takich jak Nowogrodzice, Wiązów, Bardo, Wleń czy Prusice powstawały jedynie pojedyncze wielorodzinne budynki mieszkaniowe lub pawilonowe obiekty usługowe. Nowa modernistyczna zabudowa często uzupełniała, powstałe w wyniku działań wojennych lub powojennego braku działań remontowych, wolne miejsca w pierzejach rynkowych. Najczęściej jednak realizowano nowe zespoły mieszkaniowe, składające się z kilku budynków z lokalną kotłownią, w obszarze otaczającej śródmieście zabudowy zagrodowej. Nowe modernistyczne obiekty usługowe w formie jedno- lub dwupiętrowego prostopadłościenne go pawilonu budowano z reguły na eksponowanych centralnych lokalizacjach. Wiele z tych obiektów przetrwało do dzisiaj. Najmniejsze miasta województwa ze względu na swoją małą siłę ekonomiczną w niewielkim stopniu realizowały jednorodzinną zabudowę mieszkaniową. Charakterystycznym typem budownictwa, obok dwu- lub trzykondygnacyjnych kamienic śródmieścia, była rolnicza zabudowa zagrodowa. Miasta te z powodzeniem pełniły funkcje ośrodków obsługi rolnictwa. W niektórych najmniejszych miastach zdołano zrealizować modernistyczną zabudowę wielorodzinną na większą skalę. Takimi ośrodkami są na przykład sąsiadujące z Wrocławiem Siechnice i daleki Wleń.

Kolejna grupa miast reprezentująca ośrodki miejskie o wielkości 5–10 tysięcy mieszkańców w większym stopniu była narażona na powojenne działania budow-

lane. W miastach tych powstawały już regularne osiedla mieszkaniowe i to zarówno zabudowy wielorodzinnej, jak i jednorodzinnej. Przykładem miasta, w którym powstały spore osiedla wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej jest Środa Śląska. Pozostałe miasta też zyskały swoje różnej wielkości nowe osiedla. Nawet niewielkie, położone w bogatej zieleni, Oborniki Śląskie otrzymały współczesne bloki mieszkaniowe.

Małe miasta, z grupy o wielkości 10–20 tysięcy mieszkańców, w największym stopniu zostały zeszpecone przez modernistyczne budownictwo mieszkaniowe i usługowe. W tej grupie miast należy wyróżnić ośrodki, które zostały znacznie zniszczone podczas wojny i w konsekwencji zostały zabudowane nowymi budynkami. Typowym przykładem jest tu zniszczona w 60% Trzebnica. Praktycznie całe historyczne śródmieście zostało zastąpione przez prefabrykowane bloki mieszkaniowe. Na szczęście zachowano rynek i część historycznego układu ulicznego. Miasto straciło jednak swój charakter i nie wiadomo czy przy tej skali urbanistycznych zniszczeń możliwe będzie przywrócenie mu dawnego małomiasteczkowego charakteru. Strzelin, zniszczony w czasie wojny w 75%, też ma ślady intensywnych działań spółdzielni mieszkaniowych, realizujących wyłącznie prefabrykowane bloki mieszkaniowe. Na szczęście dla miasta nie zdążono zabudować wszystkich pierzei rynkowych i jest szansa na odtworzenie historycznej formy tej części śródmieścia. Brzeg Dolny zniszczony wojną w 70% praktycznie ma wyłącznie powojenne modernistyczne budownictwo mieszkaniowe i usługowe. Małeńki rynek dopiero teraz zaczyna powoli odżywać.

W lepszej sytuacji są takie miasta, jak: Chojnów, Milicz, Kąty Wrocławskie czy Strzegom. Nowa zabudowa mieszkaniowa w ich obszarze administracyjnym, ze względu na stosunkowo niewielkie zniszczenia wojenne, nie zdominowała kształtu urbanistycznego. Nie spowodowało to jednak uniknięcia strat w sylwetkach urbanistycznych tych miast. Nowa modernistyczna zabudowa jest tak różna od rodzimej historycznej tkanki miejskiej i tak bezbarwna, że nawet najmniejsze ingerencje w strukturę miasta powodują nieobliczalne skutki.

W najlepszej sytuacji były miasta niezniszczone w czasie wojny. Ośrodki te utrzymały swój przedwojenny charakter urbanistyczny i ze względu na stosunkowo dobry stan istniejącej zabudowy przez pierwsze powojenne lata nie realizowano w nich nowych inwestycji mieszkaniowych. Miasta te, to: Złotoryja, Ząbkowice Śląskie, Ziębice, Lubawka, Bardo czy Kowary. W następnych latach nie ominęła ich jednak realizacja nowego budownictwa, ale dla wielu z nich, ze względu na słaby przyrost ludności, były to niewielkie inwestycje.

W średnich i dużych miastach proces ten przebiegał inaczej. Przede wszystkim ingerencja nowej modernistycznej zabudowy w historyczne śródmieścia nie była tak widoczna i tak bezbarwna. W najgorszej sytuacji są więc małe miasta, które w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku „wzbogaciły” się o prefabrykowane wielorodzinne budownictwo mieszkaniowe. Sytuacja ta wiąże się z powodem realizacji tak nieciekawej architektonicznie i urbanistycznie zabudo-

wy mieszkaniowej, a także z jej stanem technicznym. Powodem jej powstania był najczęściej skokowy wzrost liczby miejsc pracy w powstających lub gwałtownie rozwijających się w tym okresie państwowych przedsiębiorstwach produkcyjnych różnych branż. Nowe mieszkania zapewniały awans społeczny lepiej zarabiającej części społeczeństwa danej miejscowości. Koniec realnego socjalizmu w 1989 roku i rozpoczęcie transformacji ustrojowej spowodowało upadek prawie wszystkich przedsiębiorstw w małych miastach i gwałtowne zubożenie społeczeństwa połączone z degradacją społeczną mieszkańców tych mieszkaniowych gett. Sytuacja ta dodatkowo komplikuje proces odradzania się przyjaznej mieszkańcom struktury osadniczej.

Z obserwacji ruchu inwestycyjnego na obrzeżach miast można sądzić, że zjawisko „rozlewania” się zabudowy na tereny podmiejskie jest charakterystyczne dla obecnie rozwijających się gospodarek rynkowych, w tym także polskiej. Z jednej strony duże skupisko ludzkie koncentrujące więcej możliwości daje znacznie większe możliwości czerpania korzyści ekonomiczno-finansowych, uzyskania wyższej pozycji społecznej, większej swobody w wyborze pracy, usług i atrakcji kulturalnych, z drugiej strony rozwój motoryzacji z silnie zakorzenionym w naszym społeczeństwie poczuciem niezależności, jakie daje samochód, przy jednoczesnej chęci spełnienia marzeń o własnym domku z ogródkiem powoduje „rozlanie się” aglomeracji miejskich na tysiące kilometrów kwadratowych. W rezultacie mieszkańcy miast w miarę powiększania się dostępu do komunikacji zbiorowej i indywidualnej przenoszą się w kierunku peryferii ze względu na lepsze warunki mieszkaniowe. Należy się spodziewać, że w najbliższych latach dzielnice zabudowy ekstensywnej, preferujące idee osiedli-ogrodów, staną się najbardziej poszukiwanymi miejscami do zamieszkania. Dzisiejsze tendencje ucieczki najbogatszych obywateli miast na duże działki, poza obszarem ścisłej zabudowy miejskiej, są pierwszym sygnałem tego zjawiska [113].

Urbanistyka tradycyjnie bardziej koncentruje się na użytkowaniu terenów i fizycznej formie miast niż na problemach natury ekonomicznej lub socjalnej. Dzisiaj ta tendencja zmienia się i nadchodzi czas na promocję działań sanacyjnych, łączących aspekty funkcjonalne z inżynierią socjalną i ożywianiem ekonomicznym. Tak więc jakość miasta staje się sama w sobie środkiem do osiągnięcia zamierzonych celów urbanistycznych i przyczynia się do jego ekonomicznego dobrobytu. Jakość urbanistyki realizowanej w historycznych dzielnicach i nowych terenach miasta jest równie ważna, jak ochrona dziedzictwa kulturowego oraz środowiska naturalnego.

1.3. Historyczna zabudowa śródmiejska miasta na tle jego nowych funkcji usługowych

W najbliższej przyszłości na pewno znaczenia nabierze problematyka przekształceń wewnętrznych miast, w tym głównie rewaloryzacji czy sanacji zdekapitalizowanej zabudowy śródmiejskiej. Jednak procesy niekontrolowanego „rozlewania”

się miast z pewnością nie zostaną zahamowane. Zapewnienie miastu możliwości właściwego wzrostu bez niepotrzebnych dodatkowych nakładów finansowych jest od zawsze podstawowym zadaniem zarządzających nimi władz i urbanistów. Nieplanowana i nieskoordynowana zabudowa terenów podmiejskich, będąca wyrazem zjawiska dezurbanizacji miasta, staje się kosztownym i niepotrzebnym wydatkiem dla miasta. Dlatego dalsze rozpraszanie programu miejskiego na znacznych obszarach stref podmiejskich jest najpoważniejszym zagrożeniem dla przyszłości miasta [117].

Ostatnie lata były widownią kolejnej fali narastania tempa degradacji przestrzeni publicznych w miastach. Przestrzenie publiczne najmocniej wyrażają charakter urbanistyczny miasta i tworzą jego wizerunek na zewnątrz. „Nowe czasy” w Polsce po 1989 roku poczyniły w tym zakresie wiele szkód. Zjawisko powszechnego uciekania funkcji handlowo-usługowych z centrów miast stworzyło nowe zjawisko w naszej rzeczywistości, a mianowicie „podmiejskie centrum” [114]. Narastające od początku lat dziewięćdziesiątych nowe zjawisko ekspansji „supermarketów” w Polsce może kojarzyć się ze znanym nam miejskim ośrodkiem usługowym rodem z teorii urbanistyki lat siedemdziesiątych tyle, że pod jednym dachem.

Urbanistyka nie jest w stanie, a nawet nie powinna, kontrolować wszystkich działań w mieście. Generalnym celem urbanistyki powinno być odejście od wzoru strefowania funkcji miejskich na dużą skalę. Wyjątkiem powinny być tereny, których użytkowanie nakłada powinność odseparowania ich od innych w interesie bezpieczeństwa publicznego czy zdrowia mieszkańców. Jednakże w wielu miastach dotychczasowe stosowanie surowej polityki strefowej wykreowało monofunkcjonalne obszary, które pozbawiono szansy na kontynuację różnorodnej i żywej struktury przestrzennej. Różnorodność i bogactwo doświadczeń estetycznych w takim mieście się zmniejszyło. Plan miasta i jego ewolucje stały się nieczytelne dla mieszkańców, ponieważ zignorowano niezbędną do utrzymania tożsamości kulturowej konieczność kontynuacji charakteru przestrzennego terenów zurbanizowanych miasta. Zasada wielofunkcyjności powinna być promowana, zwłaszcza w centrach miast, by wprowadzić więcej różnorodności i życia w ich strukturę przestrzenną.

Realizacje urbanistyczne, kreowane w małych miastach Dolnego Śląska po 1945 roku, w większości z nich stworzyły strefy zawierające wyłącznie zabudowę mieszkaniową, a w części zabudowę wyłącznie przemysłową. Tworzenie takich odseparowanych od obszarów śródmiejskich osiedli mieszkaniowych kreowało wszystkie niekorzystne zjawiska urbanistyczne. Wywołane tymi realizacjami przeniesienie środka ciężkości miasta poza historyczne obszary śródmieście zmniejszyła naturalną przydatność handlowo-usługową i administracyjną dotychczasowego centrum miasta. Większa liczba ludności w nowych osiedlach niż w terenach śródmiejskich generowała nowe inwestycje usługowe na tym obszarze. Im bardziej samodzielna stawała się taka jednostka mieszkaniowa, tym bardziej deprecjonowana była rola historycznego centrum. Zjawisko to dotknęło wiele małych miast,

jak: Strzegom, Strzelin, Brzeg Dolny, Kowary, Trzebnicę, Wołów. W miastach tych rola śródmieścia i centrum wyraźnie straciła na znaczeniu. Do tego stopnia, że w Strzelinie przez 70 lat nikt nie zrealizował odbudowy rynku z otaczającą go zabudową, a w Trzebnicy rynek jest mniej ważny niż plac przy dworcu autobusowym. Ostatnie lata dodatkowo skomplikowały sytuację przez inwazję wielobranżowych i samoobsługowych sklepów dużych, ponadnarodowych sieci tak zwanych „marketów” [114]. Staromiejskie centra małych miast jeszcze bardziej straciły na znaczeniu. Ofiarą takich działań stał się na przykład Strzegom.

W pełni zachowane stare śródmieścia, pełne uroku i tajemniczego klimatu średniowiecznych uliczek i placów, są rzadkością wśród miast Dolnego Śląska. Do miast, które zachowały swój klimat i urok należą Ziębice, Ząbkowice Śląskie, Złoty Stok czy Niemcza. Bardzo atrakcyjnie zadbano również o odbudowę starego miasta, w obszarze średniowiecznych murów miejskich Wołowa. Centrum miasta zrewaloryzowano w historycznym kształcie, z klasą nie odbiegającą od zachodnich wzorów. Problemem jest jego peryferyjne położenie i konkurencja, jaką robią centra ośrodki usługowe w nowych modernistycznych osiedlach mieszkaniowych na obrzeżach miasta.

Niewielkie obszarowo, odbudowane śródmiejskie centra małych miast mają Środa Śląska i Kąty Wrocławskie. Jednak wiele małych miast pozostało nietkniętych rewaloryzacją czy odbudową. Obszary śródmiejskiej zabudowy zawierające rynek, jak w Bierutowie czy Prusicach, są tego najlepszym przykładem. Dopiero ostatnie lata przynoszą pojedyncze inwestycje w obszarze centrów tych miast.

2. Dzisiejsze uwarunkowania rozwoju

2.1. Sfera społeczno-demograficzna

Życie codzienne obywateli stało się dzisiaj bardziej uniwersalne, ale także bardziej odizolowane i pasywne. Obojętność dla zbiorowych spotkań i socjalnych inicjatyw mieszkańców stała się już normą. Osobista kreatywność i możliwość ekspresji, tak naturalna dla człowieka, została stłumiona przez postępujące procesy zubożenia wobec problemów własnego miasta. Strefa publiczna musi być reaktywowana we wszystkich obszarach małych miast, by móc wykorzystać ją ponownie jako miejsce, gdzie poczucie jedności i socjalnej aktywności mieszkańców będzie wzrastać. Wysiłki te powinny być czynione nieustająco, by chronić i wzmacniać rację istnienia otwartych przestrzeni publicznych, parków czy terenów rozrywkowych.

W pełni obiektywna diagnoza zachodzących obecnie w miastach procesów urbanistycznych jest trudna z powodu braku sprawdzonych kryteriów urbanistycznych, które pozwoliłyby na pełną analizę istniejącego stanu jego struktur przestrzennych. Można tu przytoczyć opinię Regulskiego, że *dotychczasowy rozwój teorii i praktyki nie doprowadził do wypracowania jednolitych metod oceny planów. Wielu teoretyków*

twierdzi, że jest to w ogóle niemożliwe. Przy ocenie tak skomplikowanych i zróżnicowanych systemów, jakimi są miasta, ogólne recepty postępowania mają ograniczoną przydatność. W każdym konkretnym wypadku występują inne problemy, wymagające indywidualnych ujęć. Nie jest możliwe również ograniczenie oceny jedynie do elementów wymiernych. Stąd każda strategia będzie kompromisem między wieloma często sprzecznymi kryteriami. Metody będą miały zawsze tylko pomocniczy charakter, jednak ich rozwój jest konieczny, aby stwarzać właściwe podstawy do podejmowania decyzji [151].

Wiadomo, że obecnie odbywająca się spekulacyjna, bezplanowa parcelacja sąsiadujących z miastami terenów rolniczych na cele budownictwa mieszkaniowego będzie szkodliwa dla środowiska przyrodniczego i kulturowego miasta. Rozwój tego typu budownictwa przybiera na sile i staje się jednym z najsilniejszych trendów rozwoju miast na Dolnym Śląsku. Staje się to główną przyczyną dezurbanizacji i kłopotów władz samorządowych, które będą zmuszone do rozwijania nie zawsze najniezbędniejszej infrastruktury technicznej na tych terenach. Dodanie do tego zjawiska lokowania wielkich struktur handlowo-usługowych, tak zwanych supermarketów, na wylotach głównych dróg komunikacyjnych dopełnia obecnie zachodzącego procesu deinstalacji struktur miejskich.

Kryteria liczby i wielkości miast wraz z analizą ich położenia są nadal najpewniejszymi sposobami analizy sieci osadniczej. Analiza obszaru Dolnego Śląska wskazuje na znaczne zróżnicowanie gęstości sieci miast, ich wielkości, powiązań z siecią komunikacyjną i dużymi ośrodkami polaryzującymi. Jak już wcześniej wspomniano, na ogólną liczbę 90 miast dolnośląskich, 69 z nich to miasta małe o zaludnieniu do 20 tysięcy mieszkańców. Spośród nich można próbować wyodrębnić grupę miast, które będą się dynamicznie rozwijać po integracji przestrzeni polskiej z europejską. Największe szanse rozwojowe mają uzdrowiska, duże atrakcyjne miejskie kompleksy turystyczne i miasta powiatowe.

Obszar oddziaływania aglomeracji wrocławskiej, obejmujący swoim zasięgiem kilka najbliższych położonych miast, takich jak Siechnice, Kąty Wrocławskie czy też dużych dynamicznie rozwijających się wsi takich, jak Bielany Wrocławskie, Kobierzyce, Mirków, Długołęka, Psary, spowoduje wykreowanie systemu miast satelitarnych, ściśle związanych z Wrocławiem, a powstających na bazie wyżej wymienionych jednostek osadniczych.

Im bliżej Wrocławia, tym większe są szanse na szybki rozwój. Należy przy tym brać pod uwagę wzrastającą polaryzującą rolę metropolii wrocławskiej. Najbardziej obiecujące są kierunki z Wrocławia na Warszawę, Poznań, autostradę A4 i rejon lotniska Wrocław-Strachowice. Sąsiadujące z Wrocławiem gminy miejsko-wiejskie i wiejskie już są urbanizowane w zawrotnym tempie i proces ten nie zatrzyma się aż do pełnego wypełnienia otaczających metropolię obszarów terenami o typowo miejskich funkcjach urbanistycznych. Tak więc los tego obszaru jest już przesądzony i niewiadomy jest jedynie czas jego przekształcania się w typowo miejską strukturę.

Bardziej interesujące jest prognozowanie kierunków i tempa rozwoju pozostałych miast dolnośląskich, nie leżących w strefie bezpośrednich wpływów metropolii wrocławskiej. Biorąc pod uwagę nieuniknioną na Dolnym Śląsku polaryzację osadnictwa miejskiego, oprócz strefy wpływów Wrocławia, można wyróżnić: strefę wpływów osi Legnica–Lubin–Głogów i związanego z nią zagłębia miedziowego, strefę wpływów osi Zgorzelec–Jelenia Góra–Wałbrzych–Kłodzko i związanych z nią uzdrowisk i centrów turystyczno-wypoczynkowych Sudetów oraz miast Polesia.

2.2. Ograniczenia strukturalno-przestrzenne

W wielu częściach Europy, w tym także w Polsce, powojenny napływ ludności do miast z okolicznych terenów wiejskich spowodował zerwanie z dotychczasowymi strukturami społecznymi. Dodatkowo działania socjalistycznych władz miejskich, rozbijające naturalne więzi społeczne, spowodowały coraz większe obniżanie się poziomu spójności społecznej. Procesy te im większe miasto, tym większą przybierały skalę. Najmniej szkód uczyniono w tym zakresie w miastach najmniejszych. Jednak obecna recesja gospodarcza spowodowała odrodzenie się zjawiska rozwarstwiania społecznego i ponownego obniżania się poziomu spójności społecznej. Czynnikiem niepokojącym w tej sprawie są rodzące się w miastach, niezależnie od ich wielkości, problemy rasizmu, przestępczości, i nawet wewnętrznych sąsiedzkich konfliktów. Urbaniści powinni w swojej pracy zakładać współpracę i zaangażowanie społeczności lokalnych na wszystkich szczeblach. A potrzebą i aspiracją wszystkich grup społecznych miasta powinna być współpraca w planowaniu jego rozwoju. Polityka planowania przestrzennego powinna trafiać w potrzeby poszczególnych grup społecznych i tym samym uaktywniać je. Wszyscy powinni być włączani w sprawy gospodarki i życia kulturalnego miasta. Proces planowania przestrzennego powinien to umożliwiać, a nawet zachęcać przez tworzenie procedur integrujących najmniejsze wspólnoty sąsiedzkie.

Zapotrzebowanie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku na nowe i większe mieszkania uruchomiło ekspansję inwestycji na jak najłatwiej dostępne, nowe, wolne tereny – przede wszystkim podmiejskie. Tak powstająca dekoncentracja działań inwestycyjnych jest szczególnym zagrożeniem dla miasta i tworzy pole dla nowych patologii. Na obrzeżach miast rozlewa się ekstensywne budownictwo mieszkaniowe. Zjawisko to grozi zablokowaniem terenów rozwojowych, które będą za jakiś czas miastu niezbędne, a stworzone ułomne struktury osadnicze będą wymagały znacznych nakładów finansowych na ich rekonstrukcję, tak jak dziś dzieje się to z dzielnicami wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej z „wielkiej płyty”. Stan równowagi między siłą naporu nowych inwestorów a strategią rozwoju miasta był możliwy do osiągnięcia. Niestety miasto zamyka się w swoich granicach administracyjnych i nie stara się (także w wyniku regulacji prawnych) o zabezpieczenie terenów rozwojowych na kolejne dziesięciolecie.

2.3. Prawodawstwo i aspekty polityczno-informacyjne

W miastach Polski odsetek obywatelskiego uczestnictwa w przedsięwzięciach urbanistycznych systematycznie wzrasta. W krajach europejskich jest on już bardzo wysoki. Dotychczas funkcjonujące rozwiązania legislacyjne preferowały bardzo scentralizowany system demokratycznej reprezentacji. Wyrażanie obywatelskich potrzeb i życzeń, szczególnie w odniesieniu do kwestii bezpośrednio wpływających na jakość codziennego życia lokalnego środowiska, nie może być porządnie zrealizowane przez system elekcyjnych reprezentantów, działających jednocześnie na szczeblu lokalnym i centralnym. Obywatele społeczności lokalnych powinni mieć łatwiejszy wgląd w poszczególne działania. Nowe formy uczestnictwa w kształtowaniu polityki przestrzennej powinno się wprowadzać od najniższych szczebli, aż do umożliwienia bezpośredniego uczestnictwa w projektowaniu, tak by zachęcać aktywnych i zaangażowanych mieszkańców w działania umożliwiające im utożsamianie się z podejmowanymi decyzjami urbanistycznymi. Obecne procedury planistyczne ustawiają poszczególnych uczestników procesu projektowego w opozycji do siebie, uniemożliwiając przyjęcie rozwiązań optymalnych dla społeczności lokalnej.

Zagadnienie stworzenia optymalnych uregulowań prawnych w dziedzinie urbanistyki oraz określenia stopnia realności i przydatności planowania przestrzennego w praktyce realizacji urbanistycznej jest od czasów jej powstania problemem nurtującym parających się tą dziedziną specjalistów. Czas gospodarki socjalistycznej w Polsce stworzył w tej dziedzinie system uregulowań prawnych, które wydają się rozwiązaniami zadowalającymi. Jednak praktyka planowania i realizacji urbanistycznej, odbiegająca od założeń teoretycznych, spowodowała określone szkody w kształtowaniu przestrzeni zurbanizowanych. Najważniejsze wydaje się nastawienie ówczesnych władz na zaspokajanie potrzeb mieszkaniowych młodego społeczeństwa przez realizację zabudowy mieszkaniowej prawie wyłącznie w formie nowych, niezwiązanych ze strukturą miasta osiedlach – planowanych i projektowanych według ówczesnych wymagań urbanistyki socjalistycznej, a realizowanych bez usług i zieleni. Wiele takich „pustych” urbanistycznie obszarów znajduje się w obszarze granic administracyjnych miast Dolnego Śląska.

Na początku lat dziewięćdziesiątych krytyka procesu planowania przestrzennego opierała się głównie na kontestacji ówczesnie obowiązującej ustawy o planowaniu przestrzennym z 1984 roku oraz na żądaniu uchwalenia nowej, przystającej do czasu przemian, regulacji prawnej. Szczególną uwagę zwracano w tym czasie na konieczność uporządkowania całego systemu ustawodawczego dotyczącego gospodarowania przestrzenią. Szczególnie emocje wywoływała sprawa demokratyzacji struktur planistycznych. Uważano, że architekt-urbanista w nowej sytuacji społeczno-politycznej powinien pozostać „strażnikiem interesu gminy”, a nie jak uważa wielu „rzecznikiem” praw i interesów konkretnego inwestora na konkretnym terenie, określonym granicami prawa własności. Krytyka uregulowań

prawnych opierała się głównie na dowodzeniu nie przystawania ich do zmienionych potrzeb okresu transformacji polityczno-gospodarczej w Polsce. Krytykowano przede wszystkim: brak ochrony prawnej własności prywatnej, brak równości wobec prawa podmiotów gospodarujących przestrzeni, obowiązek pokrywania planami całego obszaru kraju, skomplikowany i wewnętrznie niespójny tryb lokalizacji inwestycji oraz brak procedur negocjacyjnych między władzą samorządową a rządową. Od przyszłej ustawy oczekiwano między innymi: ochrony prawa własności w procedurach planistycznych, oparcia planowania przestrzennego na stanowionych przez samorząd terytorialny planach miejscowych, wprowadzenia procedury negocjowania warunków do planów zadań rządowych, upodmiotowienia obywateli przez prawo dochodzenia swoich racji w sądzie administracyjnym oraz uproszczenia procedur uchwalających miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Wiele z tych postulatów zostało spełnionych w ustawie o zagospodarowaniu przestrzennym z 1994 roku. Krytyka jednak nie ustała. Zaczęto dostrzegać nowe zagrożenia procesów planistycznych, takie jak: brak stabilizacji przepisów prawnych, niespójność ustaw między sobą i rozporządzeniami wykonawczymi, komplikowanie procedur planistycznych, uzależnienie wielu działań w kształtowaniu przestrzeni od subiektywnej decyzji urzędnika, brak wiedzy samorządów lokalnych o roli opracowań planistycznych.

Podsumowaniem dokonań tego trudnego okresu w kreowaniu współczesnej urbanistyki w Polsce może być następujący głos praktyka-urbanisty: *Reasumując, główny dylemat związany ze stosowaniem zapisów planów miejscowych sprowadzić można do pytania o to, jaki w praktyce czyni się użytek z tego narzędzia, czy honoruje się zasadę coś za coś. Czy nie nazbyt często plan jest wyrazem biurokratycznych utrudnień, obejmujących sprawy mniej istotne (w rodzaju subtelności linii zabudowy), pomija zaś te, które w rezultacie silniej (choć często pośrednio) determinują przyszły kształt i funkcjonowanie miasta (np. w rodzaju choćby kwestii parcelacji, wchodzenia zbyt licznych, słabych inwestorów na cenne tereny) zaś przede wszystkim należy zapobiegać alienacji autonomicznego planu miejscowego, który musi stać się jednym z wielu elementów systemu, a nie jedynym filarem, na którym wspiera się gmach planowania przestrzennego. Zaś w odniesieniu do zapisów planu należałoby stosować (podobną do tej jaka przyświeca przebudowie państwa): mniej ale lepiej uzasadnionych i silniej działających wytycznych, regulujących procesy przestrzenne [76].*

Projekty nowych uregulowań prawnych w zakresie zagospodarowania przestrzennego w dalszym ciągu nie precyzują wystarczająco instrumentarium planowania przestrzennego. Jedynie zakres planu miejscowego próbuje się zdefiniować bardziej szczegółowo, wskazując konieczność określenia w nim: linii rozgraniczających, zasad i standardów w zakresie obsługi transportu oraz infrastruktury technicznej, warunków, sposobów i kryteriów kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu w tym linii zabudowy, gabarytów obiektów i wskaźników intensywności zabudowy. Wrażenie to potęguje jeszcze bardziej rola, jaką ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nadała planom zagospodaro-

wania przestrzennego województw, przez bezdyskusyjne podporządkowanie się ujętym w planie zagospodarowania przestrzennego województwa inwestycjom celu publicznego. Sugeruje to ograniczenie samorządności gminy na rzecz samorządu województwa, czyli powrót do centralnego systemu sterowania procesami rozwojowymi. Polityka przestrzenna na poziomie gminy ma za mały zasięg, a na poziomie województwa za ogólny.

2.4. Rozwój społeczno-gospodarczy i technologiczny

Organizacja Narodów Zjednoczonych, opierając się na swoich badaniach demograficznych, nie zakłada powstania w Europie w najbliższych dziesięcioleciach miast ponaddziesięciomilionowych. Polska jako średniej wielkości państwo Europy, z ujemnym przyrostem naturalnym najprawdopodobniej zachowa swoją siatkę miast dużych i średnich. Miast bardzo dużych nie mamy i w najbliższych dekadach najprawdopodobniej nie powstaną one u nas. Natomiast siatka miast małych będzie zmieniać się w zależności od tempa ucieczki ludności zamieszkującej tereny wiejskie do miast oraz od możliwości rozwoju gospodarczego naszego kraju. Doświadczenia światowe wskazują na występowanie wyraźnych prawidłowości w kierunkach rozwoju osadnictwa miejskiego. Przemiany uzależnione są przede wszystkim od parametrów demograficznych, gospodarczych i istniejącej struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Upadek tradycyjnego rolnictwa w krajach rozwijających się i brak możliwości przeżycia na terenach wiejskich tak licznej grupy ludności staje się powodem gwałtownej ucieczki do miast. Przykłady tego zjawiska są powszechne w rozwijających się państwach afrykańskich, azjatyckich i południowoamerykańskich. Powstające w miastach tych kontynentów getta ludności napływającej z terenów wiejskich są największym problemem tych regionów. Polsce nie grozi to zjawisko na tak gigantyczną skalę, jednak wystąpi w najbliższych latach na pewno. Zadaniem do rozwiązania dla polityków i urbanistów będzie skanalizowanie tego trendu migracyjnego. Małe miasta, jako bufor łączący osadnictwo wiejskie z silnie zurbanizowanymi terenami miejskimi, mają tu swoją rolę do odegrania. Jednak podstawowym warunkiem zachęcającym emigrujących na tereny miejskie mieszkańców wsi do osiedlania się tam będzie możliwość znalezienia miejsca pracy i większa atrakcyjność zamieszkania wynikająca ze skali osadnictwa. Zasadniczego znaczenia może nabrać atrakcyjność wynikająca z tak zwanego małomiasteczkowego klimatu.

Podstawowe cechy małych miast, którymi są: łatwo dostępne pieszo i wyraźnie określone centrum, skupiona na stosunkowo niewielkim obszarze zabudowa mieszkaniowo-usługowa ze znaczącym udziałem zabudowy jednorodzinnej, funkcjonująca bez potrzeby istnienia komunikacji publicznej, czytelne ukształtowanie przestrzeni publicznych oraz łatwy dostęp do terenów otwartych, zielonych i rekreacyjno-sportowych mogą stać się ich bardzo mocną stroną. Zjawisko „mało-

miejskości”, opisane w polskiej literaturze urbanistycznej przez Gzella¹ wydaje się być fundamentalnym czynnikiem w tej kwestii. W swojej pracy zatytułowanej *Fenomen małomiejskości 1996* autor na samym wstępie wymienia cechy przestrzeni małych miast, występujące niezależnie od kryzysu środowiska.

W ostatnich stu latach nie zmienił się krytyczny pogląd znaczącej części urbanistów, w dużym stopniu zawarty także w pierwszym współczesnym dokumencie, starającym się znormalizować urbanistykę na miarę XX wieku, jakim była Karta Ateńska i kontynuowany w zredagowanej w 1998 roku Nowej Karcie Ateńskiej, a dotyczący występujących sto lat temu i dzisiaj problemów oraz zagrożeń, takich jak:

- niekontrolowany i przypadkowy rozwój przestrzenny miast,
- występowanie w urbanistyce miast mniejszego lub większego chaosu przestrzennego,
- supremacja interesów prywatnych nad publicznymi w mieście,
- nierównowaga między siłami ekonomicznymi miasta a odpowiedzialnością administracyjną i społeczną,
- ciągle nieosiągalne wymiarowanie miast wynikające z ludzkiej skali i potrzeb.

3. Realizowane kierunki zmian

Założenia polityki przestrzennego zagospodarowania Polski zawarte w *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju* [78] traktują Dolny Śląsk w większej części jako pasmo przyspieszonego rozwoju o znaczeniu europejskim, biegnące z kierunku Warszawy przez Wrocław do Pragi i do Drezna oraz z kierunku Berlina przez Wrocław, Katowice, Kraków do Kijowa. Znaczna część województwa dolnośląskiego znalazła się ponadto, według ustaleń *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, w strefie narastającej koncentracji (polaryzacji) potencjału cywilizacyjno-ekonomicznego, konkurencyjnego w skali gospodarki europejskiej i światowej w XXI wieku. Strefa ta wiąże się z ponadregionalną rolą Wrocławia i w dużym uproszczeniu może być utożsamiana ze strefą około 50 km od miasta. Ponadto duże znaczenie będzie miał korytarz autostrady A4 i A18 w kierunku Drezna i Berlina oraz korytarz drogi krajowej nr 8 do Pragi. W powyższych ob-

¹ Pierwsza edycja książki Sławomira Gzella pod tytułem *Fenomen małomiejskości* ukazała się w 1987 roku. Była to opublikowana praca habilitacyjna autora. Po prawie 10 latach kontynuacji prac nad małymi miastami autor opublikował nieco zmienioną wersję w stosunku do pierwowzoru pod tytułem *Fenomen małomiejskości 1996*. Autor jako najbardziej charakterystyczne cechy małomiejskości wymienia: 1. Niewielkie wymiary fizyczne, 2. Określoność przestrzeni, 3. Powiązania z krajobrazem, 4. Wpływ czynnika miastotwórczego na plastykę małego miasta, 5. Większą rolę chaosu kompozycyjnego niż pedantycznego uporządkowania elementów, 6. Dawność i zabytkowość układu przestrzennego, 7. Wnętrżowość układu, 8. Widzenie z krótkiego dystansu, 9. Ewolucyjny charakter zmian, 10. Personalizację problemów przestrzennych, 11. Wyraźne określenie granic prywatności przestrzennej, 12. Historyczne ukształtowanie roli stolicy pewnego obszaru, 13. Małą ruchliwość.

szarach znajduje się większość miast Dolnego Śląska. Oprócz miast o funkcjach powiatowych, których rozwój jest zagwarantowany niejako administracyjnie, istnieje ich znaczna grupa, wśród której są miasta predysponowane do znacznie szybszego rozwoju niż dotychczasowy. Dzisiaj trudno jest jednoznacznie je wytypować. Można natomiast przeanalizować główne czynniki rozwoju i sprecyzować ograniczenia wynikające z wewnętrznej struktury i uwarunkowań zewnętrznych.

Tendencje pojawiające się w statystyce i typologii wielkości miast wskazują na zjawisko powiększania się grupy miast małych w wyniku zwiększającego się tempa urbanizacji świata. Wskazuje się także na wzrost granicznej wielkości liczby ludności dla małych miast do poziomu 50 tysięcy mieszkańców. Zjawisko to jest najbardziej powszechne w krajach Azji i Ameryki Południowej. Jak wykazano we wcześniejszych rozważaniach na ten temat, w wielu krajach świata już dzisiaj wielkość ta jest jak najbardziej oczywista. Dotyczy to jednak głównie najludniejszych państw Ziemi. Problem gwałtownej ucieczki ludności z terenów wiejskich do miast na obszarach Azji, Afryki i Ameryki Południowej stwarza tam warunki do traktowania jako miasto małych skupisk miejskich, nawet do 200 tysięcy mieszkańców. W Europie, a w tym i w Polsce, tendencje w tym zakresie są odwrotne. Liczba ludności, a tym samym także liczba mieszkańców miast, szczególnie najmniejszych, najczęściej zmniejsza się. Efektem tego zjawiska oraz bogatego osadnictwa miejskiego, pochodzącego głównie z okresu średniowiecza, staje się tendencja stabilizacji tempa rozwoju miast.

Małe miasta Dolnego Śląska można dodatkowo podzielić na kilka podgrup zależnie od ich kondycji osadniczej, lokalizacji i posiadanych walorów. W najgorszej sytuacji są miasta najmniejsze, choć nie wszystkie. Przez miasta najmniejsze lub, jak wolą niektórzy badacze problemu, bardzo małe w przypadku Dolnego Śląska należy rozumieć te do 5 tysięcy mieszkańców. W tej grupie tylko Bardo, Złoty Stok, Świeradów Zdrój i Mieroszów wykazują oznaki niepoddawania się ogólnemu kryzysowi ostatniej dekady XX wieku. Oznacza to, że posiadane przez miasto walory udaje im się coraz skuteczniej „sprzedawać”, a liczbę mieszkańców utrzymać na dotychczasowym poziomie lub nawet powiększać. Pozostałe miasta tej grupy wykazują wyraźne symptomy upadku. Znaczą to, że liczba mieszkańców coraz wyraźniej zmniejsza się, a młodzi ludzie uciekają z miasta. Problem tak zwanego starzenia się populacji miejskiej jest efektem ucieczki młodych ludzi z miasta, ale także ubożenia ekonomicznego, które powoduje ucieczkę najbardziej przedsiębiorczych mieszkańców. Zjawisko to dodatkowo osłabia szanse na rewitalizację najmniejszych ośrodków miejskich. Szansą tej grupy miast, szczególnie dla tych ze średniowiecznym rodowodem, jest stworzenie systemu szlaków turystycznych śladem średniowiecznych lokacji miejskich, a także utrzymanie małomiasteczkowej jakości życia na takim poziomie, by stanowiła atrakcję dla mieszkańców największych i najbardziej zagęszczonych miast województwa. Stworzenie konkurencyjnego modelu życia w małym ośrodku miejskim, przy założeniu dalszego rozwoju naszego kraju, w kierunku cywilizacji informacyjnej i dalszym propagowaniu eko-

logii oraz życia jak najbliższej naturalnego środowiska przyrodniczego jest jak najbardziej realne. Wymaga to oczywiście ogólnego wzrostu poziomu życia, zmian mentalnych wśród mieszkańców miast oraz pomocy samorządu województwa.

Miasta od 5 do 10 tysięcy mieszkańców są grupą przejściową z poziomu bardzo małych do grupy małych lub miast powolnego upadku. Dopiero znalezienie się w grupie miast o liczbie mieszkańców powyżej 10 tysięcy daje pewne nadzieje na dalszy rozwój lub w najgorszym wypadku utrzymanie się w tej grupie, w której znajduje się przeważająca większość miast powiatowych. Sygnały zaczynającego się upadku w grupie miast powyżej 10 tysięcy mieszkańców wykazują jedynie te, które rozwijały się wyłącznie na bazie monokultur przemysłowych i górniczych. Należą do nich już dzisiaj takie ośrodki górnicze, jak Boguszów-Gorce w grupie miast małych, czy Nowa Ruda i Wałbrzych w grupie miast średnich.

Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 20 tysięcy według przyjętej klasyfikacji nie są już małymi. Nie znaczy to jednak, że bez wahania można je zakwalifikować do grupy miast średnich. Przedział liczby ludności 20–50 tysięcy jest na Dolnym Śląsku wypełniony przez miasta o bardzo różnej kondycji i zróżnicowanych walorach urbanistycznych. Najmniejsze w tej grupie miasta przemysłowe, takie jak Bogatynia, Polkowice, Kamienna Góra, Świebodzice, Jawor czy Nowa Ruda, o liczbie mieszkańców nieprzekraczającej 30 tysięcy, swój gwałtowny rozwój zawdzięczają XX-wiecznym tendencjom rozwoju określonych gałęzi przemysłu. Skrajnym przypadkiem są Polkowice, które z miasteczka liczącego w 1939 roku około 1600 mieszkańców, w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku, na bazie górnictwa i przemysłu przetwórstwa miedziowego, stały się miastem dwudziestokilkutysięcznym, jego charakter zmienił się zupełnie – można powiedzieć, że miasto zostało zbudowane od nowa. Podobnie stało się z Lubinem, który w 1939 roku liczył tylko 10 809 mieszkańców, obecnie zaś jest jednym z największych miast województwa. Lubin liczący w 2000 roku 82 368 mieszkańców, w latach 1950–1975 z miasta małego przekształcił się w średnie z aspiracjami do grupy miast dużych. Rozwój ten, opierający na przemyśle górniczo-hutniczym miedzi, nie gwarantuje jednak miastu zbyt dużej stabilności rozwoju. Przestrożą może tu być przykład gwałtownie rozwijających się w 2 połowie XX wieku miast górniczych, bazujących głównie na przemyśle węgla kamiennego, takich jak Wałbrzych, Nowa Ruda czy Boguszów-Gorce. Dzisiaj wszystkie te miasta przeżywają gwałtowny kryzys, charakteryzujący się znaczącym zmniejszeniem się liczby mieszkańców, wzrostem przestępczości i pojawianiem się innych patologii społecznych wyrastających na podłożu ich niespodziewanej i błyskawicznej zapaści gospodarczej.

Dolny Śląsk ma najwięcej uzdrowisk w skali kraju i te miasta mają największe szanse na rozwój. Miasta przemysłowe w znacznym stopniu upadły, ośrodki administracyjne tracą swoją rolę na rzecz systemów komunikacji elektronicznej, a ich funkcje przejmują coraz większe ośrodki. Jeżeli 50 lat temu dostęp do informacji i organów władzy musiał być dostępny w promieniu kilkunastu kilometrów, to dzisiaj 100 km przestaje być znaczącą przeszkodą. Pomimo powrotu, za sprawą

reformy administracyjnej z 1999 roku, powiatów i miast powiatowych wydaje się to być mało przydatne ze względu na przekaz informacyjny i klarowność systemu władzy. Jedynym plusem jest łatwiejsza dystrybucja oświaty, nauki i zdrowia, bo już z kulturą jest fatalnie. W tej sytuacji być może należałoby powiększyć gminy do wielkości powiatów.

Na podstawie przeprowadzonych badań w małych miastach Dolnego Śląska można wyróżnić trzy zasadnicze kierunki przekształceń przestrzennych:

- rewaloryzacja istniejącej historycznej zabudowy śródmiejskiej oraz harmonijne zapełnianie luk przestrzennych w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, reprezentowane między innymi przez Wiązów, Środę Śląską, Kąty Wrocławskie,
- odtwarzanie śródmiejskiej zabudowy historycznej oraz porządkowanie systemu przestrzeni publicznych miasta, reprezentowany np. przez Strzelin, Trzebnicę, Strzegom.
- tworzenie współczesnego centrum małego miasta ściśle powiązanego obudowanymi ciągami pieszymi z zespołami zabudowy mieszkaniowej, np. Oborniki Śląskie, Jelcz-Laskowice, Sobótka.

Procesy rozwoju struktury przestrzennej miast w najbliższym ćwierćwieczu, w obliczu zahamowania wzrostu liczby ludności powinny skoncentrować się na naprawie struktury miejskiej. Należy rozpocząć proces przywracania zerwanych więzi łączących zabudowę mieszkaniową z obszarami śródmiejskimi oraz zamiany kryminogennej struktury mieszkaniowej „blokowisk” z „wielkiej płyty” na współczesne osiedla-ogrody. Stworzenie schematu funkcjonalno-przestrzennego małego miasta, zapewniającego łatwy dostęp do centrum, a jednocześnie pozwalającego mieszkać w zieleni i spokoju jest zadaniem dla współczesnych urbanistów i architektów. Urbanistyka powinna poszukiwać kompromisu między tradycyjnymi elementami identyfikacji środowiska miejskiego, włączając budynki i dzielnice historyczne w system przestrzeni otwartych i terenów zielonych miasta.

VI. Podsumowanie

1. Zjawiska urbanistyczne blokujące procesy rozwojowe małych miast Dolnego Śląska

1.1. Tendencje demograficzne

Liczba ludności miejskiej na dzisiejszym obszarze województwa dolnośląskiego wynosiła w 1939 roku 1 352 575. W 1946 zmniejszyła się o połowę, ale już w 1960 roku osiągnęła poziom 1 316 164 osób. Dzisiaj miasta Dolnego Śląska zamieszkuje 2 128 891 osób. Postęp urbanizacji jest więc niezaprzeczalnie ogromny. Podobnie rzecz ma się z zasobami mieszkaniowymi. W 1960 roku na obszarze miast Dolnego Śląska były 939 383 izby mieszkaniowe. W 2000 roku liczba ta wzrosła do 2 339 875 izb. Ten ogromny przyrost tak zwanej „substancji mieszkaniowej” spowodował w naszym województwie spadek wskaźnika liczby osób przypadających na 1 statystyczną izbę mieszkaniową z poziomu 1,40 do wielkości 0,91. Tak więc w uproszczeniu można przyjąć, że w ciągu powojennych 55 lat zbudowaliśmy tu dodatkowo półtora razy więcej mieszkań niż zastaliśmy. Stwierdzenia te są istotne w kontekście proporcji wielkości zabudowy współczesnej do zabudowy historycznej oraz przyszłej spodziewanej zapaści demograficznej w naszym kraju¹. Przy obecnej wielkości wskaźnika liczby osób na 1 izbę mieszkaniową, problem braku mieszkań będzie zamieniał się z upływem lat w problem zamiany posiadanego mieszkania na atrakcyjniejsze i lepiej zlokalizowane. W kwestii proporcji zabudowy historycznej do zabudowy współczesnej, w znacznej części zrealizowanej w latach siedemdziesiątych, pojawi się problem zamiany mieszkań w betonowych prefabrykowanych blokach na mieszkania w ekstensywnej, jednorodzinnej zabudowie.

Prognozy demograficzne mówią, że w najbliższej przyszłości liczba ludności w województwie dolnośląskim nie zwiększy się, liczba zaś ludności w miastach będzie zmniejszać się. W większości miast Dolnego Śląska po okresie stałego wzro-

¹ Światowe i polskie prognozy demograficzne są zgodne w kwestii spadku liczby mieszkańców w Europie i w Polsce w najbliższym półwieczu. Prognoza demograficzna Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu do 2030 roku zakłada zmniejszenie liczby ludności w miastach o prawie 5%.

stu liczby ludności od 1945 do 1995 roku nastąpiło załamanie tej tendencji. Liczba ludności rośnie w coraz wolniejszym tempie lub wręcz zaczyna się zmniejszać. Zrekompensować ten spadek może tylko migracja mieszkańców wsi do miast. Jednak tu możliwości przewartościowania liczbowego ze względu na wyraźnie miejski charakter województwa dolnośląskiego są niewielkie. Dlatego w urbanistyce miast Dolnego Śląska nie należy liczyć na znaczące zmiany w zakresie liczby mieszkańców i przede wszystkim poświęcić się porządkowaniu układów osadniczych oraz modernizacji terenów zurbanizowanych, polepszając ich standardy urbanistyczne.

Obserwowane w ostatnich latach w Polsce zjawiska demograficzne, które będą miały wpływ na kształtowanie się w najbliższej przyszłości struktur urbanistycznych w miastach Dolnego Śląska to:

- szybko malejący współczynnik rzeczywistego przyrostu ludności, zarówno w miastach, jak i na wsi, po raz pierwszy w latach dziewięćdziesiątych zerowy (tzn. liczba zgonów jest równa liczbie urodzeń),
- zwiększanie się procentowego udziału ludności miejskiej w liczbie ludności ogółem, w Polsce z 34% w 1950 roku do 62% w 2000 roku,
- starzenie się społeczeństwa, polegające na znaczącym zwiększaniu się procentowego udziału ludności w wieku poprodukcyjnym w populacji miejskiej w Polsce w 1950 roku – 5,4% i w 2000 roku – 13,3%,
- wzrost udziału kobiet w strukturze ludności miejskiej, polegający na wzroście współczynnika feminizacji w Polsce z poziomu 108 kobiet na 100 mężczyzn w latach pięćdziesiątych, do poziomu 110 kobiet na 100 mężczyzn w roku 2000,
- ostatnio zaobserwowana ucieczka ludności z dużych ośrodków miejskich na tereny podmiejskie, szacowana w naszym kraju na około 2% liczby mieszkańców miast.

1.2. Spuścizna gospodarki przestrzennej lat 1945–1989

Większość miast Dolnego Śląska otrzymała w spadku po poprzednim półwieczu dziedzictwo rozerwanej i przypadkowej struktury przestrzennej. Działania kształtujące struktury miejskie, realizowane według dziwacznie interpretowanych modernistycznych idei urbanistycznych, pozostawiły w przetrzebionej wojną zabudowie miast puste połacie nie zagospodarowanego terenu oraz brak przyjaznych człowiekowi przestrzeni publicznych. Rozerwana struktura miejska większości małych miast dzieli się na obszar śródmiejski oraz nowe niezwiązane z nim modernistyczne w formie osiedla mieszkaniowe.

Modernistyczne osiedla mieszkaniowe lat siedemdziesiątych XX wieku, realizowane w systemie prefabrykacji z tak zwanej „wielkiej płyty”, zamieszkuje w miastach Dolnego Śląska setki tysięcy ludzi. W okresie najbliższych 10–20 lat ta masa ludzi będzie zmuszona opuścić swoje dotychczasowe miejsce pobytu z wielu różnych powodów. Przede wszystkim z powodu pogłębiającej się substandaryzacji tych budynków. Osiedla te mają szansę stać się w najbliższym czasie gettami

i siedliskiem najgorszych plag miejskich. Obszary jeszcze dzisiaj zamieszkiwane przez szanowanych obywateli miasta, powoli zaczną się stawać dzielnicami dla najbiedniejszych. Tak więc już dzisiaj należałoby szukać kierunków alokacji znacznej liczby mieszkańców tych osiedli, którzy wraz ze wzrostem ich dobrobytu szukać będą swojego prywatnego miejsca w bardziej przyjaznych obszarach. Specjaliści rynku nieruchomości już dziś nie zalecają kupowania mieszkań w tak zwanej „wielkiej płycie”. Osiedla o najniższym standardzie mieszkaniowym stopniowo będą stawać się siedliskami najuboższych warstw społeczeństwa, a ludzie zamożniejsi zaczną z nich uciekać. W rezultacie ceny nieruchomości będą tam zmniejszać się. Efekt końcowy, polegający na powstaniu dzielnicy ubóstwa i zwiększonej przestępczości, jest łatwy do przewidzenia.

Narzucone prawem ogólnie obowiązujące procedury urbanistyczne i planistyczne w latach 1945–1989 nie zawsze miały w praktyce decydujący wpływ na gospodarkę przestrzenną i kształt struktur przestrzennych miast. Okres powojenny nie był szczęśliwy dla urbanistyki miast. Podyktowany względami ideologicznymi upadek prywatnego handlu i rzemiosła oraz supremacja tak zwanej własności społecznej, nie pozwoliły na naturalny rozwój miast. Uwarunkowania te miały swój znaczący udział w tworzeniu klimatu urbanistycznego.

Lata pięćdziesiąte XX wieku, a następnie eksplozja urbanistyczno-architektonicznego modernizmu w Polsce wprowadziły na tereny małych miast osiedla wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Były one budowane poza obszarami śródmiejskimi, nawet jeżeli w centrum miasta były przydatne ku temu obszary. Zasady modernizmu, w zasadzie ideowo i z założenia wykluczały możliwość realizacji nowych osiedli w śródmieściu. Jeżeli dochodziło do realizacji wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej na obszarach śródmiejskich, to skutki były z reguły opłakane. Przykładem takich działań mogą być śródmieścia Strzelina, Trzebnicy czy Lwówka Śląskiego, w których zrealizowane na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku budynki zupełnie rozbijają strukturę miejską.

Postmodernizm w urbanistyce końca XX wieku spowodował wciskanie się dużych powierzchni mieszkaniowych w małe działki budowlane na terenach śródmiejskich. To tak zwane budownictwo plombowe, wykorzystujące załamanie się prefabrykowanego systemu realizacji budownictwa mieszkaniowego oraz łatwość korzystania z infrastruktury technicznej zaczęło być powszechnie realizowane i stało się powtórką błędów XIX wiecznej urbanistyki i architektury. Zaczęły powstawać budynki niezapewniające mieszkańcom dostatecznej liczby światła, właściwego dojazdu czy miejsc parkingowych. Realizowano budynki z podwórkami studniami. Nowa zabudowa wielorodzinna tego okresu, wypełniając każdy wolny skrawek terenu w zurbanizowanych terenach miasta, zaczęła „wpychać” się na zabudowę jednorodzinna i zabierać jej słońce i zielen. Możliwość całkowitej zabudowy działki pozwalała na działania ekstremalne, nastawione na maksymalny zysk. Brak niezależnych służb urbanistycznych potęgował chaos.

Tak jak osiedla modernistyczne tworzyły otwarte koszarowe getta, tak zabudowa postmodernistyczna przywracała niechlubne wzory urbanistyki i architektury kapitalizmu XIX wieku, tworząc przeludnione slumsy mieszkaniowe w śródmieściach miast. Modernizm w urbanistyce doprowadził do marnotrawstwa terenu, natomiast postmodernizm w urbanistyce powracał do patologii przeludnienia, braku zieleni i światła oraz nierozwiązanych problemów komunikacyjnych.

Procesy rozwoju struktury przestrzennej miast w najbliższym ćwierćwieczu w obliczu zahamowania wzrostu liczby ludności powinny skoncentrować się na naprawie struktury miejskiej. Należy rozpocząć proces przywracania zerwanych więzi łączących zabudowę mieszkaniową z obszarami śródmiejskim oraz zamiany krymigennej struktury mieszkaniowej blokowisk z wielkiej płyty na współczesne osiedla.

1.3. Ograniczenia administracyjne

Pierwsze powojenne przepisy prawa w dziedzinie planowania przestrzennego² ustanowione w latach 1961 i 1984, stanowiły spójną całość, a zawarte w nich podstawowe założenia teoretyczne mogłyby być, po dostosowaniu ich w zakresie realizacji inwestycji do dzisiejszych realiów, podstawą dla obecnych uregulowań prawnych.

Powstające w latach dziewięćdziesiątych XX wieku regulacje prawne w dziedzinie planowania i zagospodarowania przestrzennego są coraz gorszej jakości. Coraz bardziej niespójne i rojące się od błędów, luk prawnych oraz niejednoznacznych sformułowań przepisy prawa urbanistycznego stają się pośmiewiskiem wszystkich zainteresowanych, to znaczy inwestorów, urzędników samorządowych i projektantów planów miejscowych. Prawo stanowione przez system doklejania bądź wykreślenia kolejnych poprawek do wyjściowo spójnej koncepcji autorskiej musi stać się niewiele wartym przepisem, który raczej demoralizuje uczestników procesu urbanistycznego niż go porządkuje. Korporacje zawodowe nie mają tu jak na razie za wiele do powiedzenia i nie są w stanie nic zrobić, dopóki nie doczekają się swoich przedstawicieli w Sejmie RP i organach rządowych. Redagowane przez nie stanowiska, pisma, protesty, memoranda czy propozycje giną w przepastnych biurkach ministerstwa zajmującego się gospodarką przestrzenną. Efektem takiego podejścia do procesu legislacyjnego w zakresie gospodarki przestrzennej jest powstawanie coraz gorszych przepisów prawa, a w konsekwencji pozostawianie samorządów gminnych samym sobie w kwestii interpretacji „dziurawych” przepisów. Konsekwencją jest powszechne lekceważenie obowiązujących uregulowań prawnych z zakresu gospodarki przestrzennej i działanie poza lub na pograniczu prawa. Brak niezależnej od władz lokalnych instytucji nadzoru urbanistycznego, kontrolującej stan przestrzegania przepisów prawa urbanistycznego jest jednym

² Nie traktuję *Dekretu o odbudowie kraju* z 1946 roku jako przepisu regulującego procesy planowania przestrzennego.

z podstawowych powodów braku wiary w skuteczność działań urbanistycznych i tworzenia chaosu w przestrzeni.

Obecne instrumenty prawne, regulujące zasady kształtowania przestrzeni urbanistycznej, w tym przede wszystkim ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z powodu własnej słabości są powszechnie lekceważone i prawie nie wykorzystywane jako narzędzia prowadzenia polityki przestrzennej. Nowa ustawa z 2003 roku żadnej zasadniczej zmiany w tej kwestii nie wprowadziła, oprócz oddania jeszcze większej władzy nieświadomym dokonywanej destrukcji samorządom lokalnym. Luki formalnoprawne w tej dziedzinie są bardziej istotne niż nam się wydaje. Brak skutecznych mechanizmów koncentrujących zabudowę w celu optymalnego wykorzystania istniejącej i projektowanej infrastruktury technicznej i komunikacji, a także mechanizmów wymuszających remonty istniejącej śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowej i usługowej oraz mechanizmów umożliwiających rozwój budownictwa mieszkaniowego kontrolowanego przez władze komunalne, to tylko niektóre z „dziur” uniemożliwiających prawidłowe prowadzenie gospodarki przestrzennej przez społeczności lokalne.

Procesami charakterystycznymi dla aktualnie dziejących się, pozytywnych i negatywnych, zjawisk w gospodarce przestrzennej kraju, są:

- Coraz większe tempo nowelizacji ustaw regulujących zasady prowadzenia polityki przestrzennej na poziomie samorządu gminnego, powoduje coraz większy bałagan w tym zakresie.
- Brak stabilizacji przepisów prawnych, niespójność ustaw odrębnych uzupełniających zapisy ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, skomplikowanie procedur, uzależnienie od subiektywnej decyzji urzędnika, brak wiedzy o roli opracowań planistycznych w budowaniu dobrobytu gminy.
- Uelastycznienie zapisu planistycznego (liberalizm przestrzenny, który jest wspomagany przez dominującą rolę własności terenu i często prowadzi do chaosu przestrzennego).
- Przeniesienie przez ustawę o samorządzie terytorialnym z 1990 roku odpowiedzialności za kształtowanie przestrzeni na organy gminy, bez możliwości kontroli instytucji wyspecjalizowanej w rodzaju wojewódzkich służb nadzoru urbanistycznego.
- Kadencyjność władz samorządowych (4 lata) niekorzystnie wpływająca na planowanie długoterminowe.

Tak więc odpowiedź na pytanie, w którym kierunku powinna zmierzać reforma przepisów prawa w dziedzinie gospodarki przestrzennej, nie może być jednoznaczna. Z punktu widzenia władz samorządowych należałoby dążyć do ukrócenia „samowoli” obywateli, których partykularne działania bardzo często prowadzą do blokowania inicjatyw planistycznych cennych dla struktury całego miasta, w tym realizacji inwestycji celu publicznego. Z punktu widzenia zwyczajnego obywatela należy dążyć do większego uproszczenia procedur formalnoprawnych, prowadzą-

cych do realizacji inwestycji przez skrócenie i uproszczenie procedur planistycznych.

W ostatnim dziesięcioleciu XX wieku, w małych miastach nie zbudowano prawie żadnego nowego wielorodzinnego budynku mieszkalnego. Za to małe miasta stają się miejscem lokalizacji coraz większych zespołów jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Procesy przypadkowej suburbanizacji miasta są w ostatnich latach zjawiskiem powszechnym. Sprzyja temu brak mechanizmów formalnoprawnych kompleksowo regulujących procesy planistyczne, a także niewielka wiedza w zakresie prowadzenia polityki przestrzennej znacznej większości urzędników władz samorządowych, w których gestii znajduje się gospodarka przestrzenna. Sytuacja ta tym bardziej nie nastraja optymistycznie, jeżeli skonfrontujemy ją ze stwierdzeniami zawartymi w opracowaniach wykonanych w ramach realizowanego w latach 1991–1993 programu badawczego nr 7 *Zagospodarowanie przestrzenne w gminach w początkowym okresie działania samorządów terytorialnych i reformowania gospodarki*. Uznano wówczas, że podstawowymi barierami rozwoju inwestycji w miastach są: *brak środków finansowych na inwestycje zarówno w sektorze publicznym, jak i prywatnym; dezaktualizacja wielu ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, konieczność ich aktualizacji lub opracowania nowych planów; nie uregulowana sytuacja własności nieruchomości, brak przygotowania władz lokalnych i ich służb do prowadzenia polityki przestrzennej i aktywnej gospodarki gruntami w warunkach działania mechanizmów rynkowych* [179]. Jak wynika z przeprowadzonych badań sytuacja istniejąca w 1994 roku nie polepszyła się i dzisiaj na początku XXI wieku nadal mamy do czynienia z tymi samymi ograniczeniami.

1.4. Blokady mentalne społeczności małomiejskich

Brak wiary w skuteczność działań urbanistycznych w konsekwencji prowadzi do powszechnego lekceważenia obowiązujących uregulowań prawnych z zakresu gospodarki przestrzennej i działań poza lub na pograniczu prawa. Dotyczy to zwykłych mieszkańców miast realizujących inwestycje mieszkaniowe, przedsiębiorców budujących swoją bazę produkcyjno-usługową, a także urzędników obsługujących procedury formalnoprawne w zakresie gospodarki przestrzennej. Działania takie ułatwia brak niezależnej od władz lokalnych instytucji nadzoru urbanistycznego, kontrolującej stan przestrzegania przepisów prawa.

Powodem tego zjawiska była panująca przez prawie pięćdziesiąt lat doktryna uniemożliwiająca pojedynczym mieszkańcom skutecznego i realnego wpływania na kształtowanie struktur przestrzennych miasta. Przemiany ekonomiczno-ustrojowe zapoczątkowane w 1989 roku stworzyły podstawy do kreowania gospodarskich postaw mieszkańców miast i domagania się wpływu na procesy przestrzenne. Jednak zapóźnienia gospodarcze Polski, stwarzające problemy egzystencji dnia codziennego i związany z nim wysoki stopień bezrobocia, nie pozwalają na szybkie przebieganie procesu rodzenia się demokracji lokalnej w naszym kraju.

Wyjątkowo narażone na blokujący wpływ tych negatywnych gospodarczych aspektów kształtowania rozwoju przestrzennego są społeczności małych miast. Tam poziom bezrobocia jest największy, a poziom życia związany z dochodami rodziny najniższy. Przykładem tego może być minimalny udział społeczności lokalnych w procesie kształtowania struktury przestrzennej miasta, realizowanej według tworzonego prawa miejscowego. Takim narzędziem są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które umożliwiają przeznaczenie terenów na określone funkcje urbanistyczne i ustalają podstawowe parametry urbanistyczne dla proponowanej na nich zabudowy. Proces ten jest powszechnie niedoceniany, żeby nie powiedzieć lekceważony. Powodem wydaje się być niewiara w skuteczność działań społeczności lokalnej. Zjawisko to jest szczególnie wyraźne w małych miastach. Lokalne społeczności mieszkańców dużych miast łatwiej wpisały się w schemat uczestnictwa i wpływu na proces kształtowania zagospodarowania przestrzennego, jakie dają nam regulacje prawne w tej dziedzinie. W małych miastach strach przed narażeniem się „władzy” i powszechnie występująca obawa, że i tak nic pozytywnego nie wyniknie z naszego udziału w procesach kształtowania struktur przestrzennych miasta i gminy, są przyczyną wszechwładzy urzędników i partycularyzacji urbanistyki.

Proces osuwania mieszkańców miast i wsi z procedurami demokratycznego udziału w kreowaniu swojej przestrzeni życiowej trwa. Początki były najtrudniejsze, tym bardziej że pierwsza w naszej nowej rzeczywistości ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym, kopiując wzory prawne w zakresie partycypacji społecznej z prawa niemieckiego nie zastosowała okresu przejściowego, który pozwoliłby na oswojenie się mieszkańców z niespodziewaną wolnością wyrażania poglądów. Efektem było powszechne blokowanie uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przez protestujących, bardzo często wbrew własnemu interesowi, właścicieli nieruchomości. Obecna korekta uregulowań prawnych w tym zakresie praktycznie odebrała właścicielom nieruchomości prawo skutecznego dochodzenia swoich roszczeń, co na pewno nie zwiększy udziału społeczności lokalnych w procesie kształtowania struktury przestrzennej miasta

2. Zjawiska sprzyjające pozytywnym przemianom przestrzennym małych miast Dolnego Śląska

2.1. Ruchy migracyjne

Trwający obecnie proces zmniejszania się liczby ludności w Europie, Polsce i na Dolnym Śląsku w ocenie demografów wydaje się być w najbliższych dziesięcioleciach zjawiskiem stałym. Nie będą w stanie go zrównoważyć zjawiska migracji z krajów przeludnionych i słabszych ekonomicznie. Prognozy demograficzne dla Europy i Polski na najbliższe ćwierć wieku są jednoznaczne i nienapawające optymizmem. Nie można więc liczyć na przyrost naturalny i dotychczas związaną z nim

tendencją do stałego wzrostu liczby mieszkańców miast. Fakt ten potwierdzają chociażby dane statystyczne, dotyczące liczby ludności w miastach z ostatnich lat XX wieku i pierwszych lat XXI wieku.

W miastach Polski i Dolnego Śląska pojawiła się tendencja opuszczania przez mieszkańców obszarów śródmiejskich na rzecz osadnictwa na obszarach podmiejskich. Zjawisko to nazywane suburbanizacją, deurbanizacją czy kontrurbanizacją jest naturalnym odruchem obronnym na rzecz łatwiejszego dostępu do terenów osadniczych i to zarówno ekonomicznie (cena nieruchomości), jak i logistycznie (dostępność komunikacyjna). Wynika to z wielu aspektów, takich jak: tańsze i większe działki, mniej uciążliwości cywilizacyjnych oraz paradoksalnie łatwiejsze procedury formalnoprawne czy też inaczej mówiąc niefunkcjonujący nadzór budowlany, co pozwala na „pełną swobodę realizacji”.

Jednocześnie trzeba założyć, że zjawiska te ulegną zmianie i w najbliższej przyszłości powstanie przeciwna fala migracyjna: ze wsi do miast. Fala ta, wywołana procesami restrukturyzacyjnymi w polskim rolnictwie, wymusi rozwój miast. Zakładając, że w najbliższej przyszłości w rolnictwie wystarczy zatrudnić 5–10% liczby mieszkańców kraju, musimy przygotować się na przyjęcie na obszar miast około 20–25% wielkości populacji. Na obszarze kraju będzie to około 8 milionów ludzi, a na Dolnym Śląsku około 600 000 mieszkańców, czyli jeszcze jeden Wrocław. Które miasta przejmą tych mieszkańców i w jakim przedziale czasu to nastąpi, nie da się dzisiaj ustalić. Zakładając jednak, że tendencje rozwojowe miast budowane według tego zjawiska zaistnieją i będą trwałe, największe szanse na znaczące przyrosty liczby mieszkańców będą miały najprężniejsze miasta małe, które są najbliższej wsi i zapewniają najbliższe warunkom wiejskim standardy osiedlania się. Nie bez znaczenia w tym procesie będzie dokonywana przez potencjalnych mieszkańców ocena poziomu odczuwania stopnia ich małomiejskości.

2.2. Atrakcyjność przyrodnicza i kulturowa

Większość małych miast Dolnego Śląska, jak już wcześniej wspomniano, ma rodowód średniowieczny. Tylko nieliczne z nich powstały w XVIII lub XIX wieku. Nie ma na tym obszarze miast powstałych w XX wieku od zera takich, jak Nowa Huta czy Nowe Tychy. Mamy natomiast przykłady błyskawicznego awansu wsi i małych miasteczek do roli wielkich ośrodków miejskich. Na przykład Polkowice³, posiadające status miasta od 1967 roku, w 2 połowie XX wieku piętnastokrotnie zwiększyły liczbę ludności. Brzeg Dolny zwiększył liczbę mieszkańców dziewięciokrotnie. W innych miastach przemysłowych regionu, jak Nowa Ruda czy Wałbrzych, liczba mieszkańców wzrosła kilkakrotnie. Z połączenia kilku osad, osie-

³ W 1939 r. małe miasteczko Polkowice (dawne nazwy to do 1937 r. Polkwitz, a następnie do 1945 r. Heerwegen) liczyło 1600 mieszkańców. W 1945 miejscowość utraciła prawa miejskie, które ponownie odzyskała w 1967 roku. W dniu 31 grudnia 2000 roku, według danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu, miasto liczyło 22 928 mieszkańców.

dli lub miasteczek powstawały też nowe miasta o znaczącej roli w regionie, czego przykładem mogą być takie ośrodki, jak Jelcz-Laskowice, Boguszów-Gorce czy Nowa Ruda.

Spora grupę miast naszego regionu stanowią uzdrowiska. Miasta te powstały głównie w XVIII i XIX wieku i w różnym stopniu się rozwinęły. Część z nich została włączona w większe organizmy miejskie, jak Cieplice Zdrój w obszar administracyjny Jeleniej Góry lub też utraciły swój status uzdrowiska, jak Długopole Zdrój, Trzebnica czy Oborniki Śląskie. Do grupy tej należą takie ośrodki, jak: Świeradów Zdrój, Jedlina Zdrój, Duszniki Zdrój, Szczawno Zdrój, Łądek Zdrój, Polanica Zdrój, Kudowa Zdrój. Dolny Śląsk mając najwięcej uzdrowisk w skali kraju może stać się zagłębiem uzdrowiskowym Polski i Europy. Proces ten może przyspieszyć prywatyzacja bazy uzdrowiskowej.

Miasta przemysłowe Dolnego Śląska w wyniku transformacji ustrojowej straciły swoje znaczenie i w większości upadły. Tylko nieliczne z nich pozostały monokulturami przemysłowymi. Większość dawnych małych i dużych miast przemysłowych szuka swojego nowego oblicza urbanistycznego. Położenie znacznej ich części w pasie Sudetów pozwoliło im na szukanie swojej szansy w turystyce i wypoczynku. Niektóre jak Kowary szukają swojej szansy w turystyce i lecznictwie budowanym na bazie wód radonowych. Inne jak Nowa Ruda dążą do stworzenia na swoim obszarze znaczącego, ponadnarodowego ośrodka oświatowo-naukowego.

Osadnictwo miejskie na Dolnym Śląsku zawsze miało do wykorzystania małą odległość położenia przy tworzeniu tu miast, uzdrowisk czy stacji turystyczno-wypoczynkowych. Walory krajobrazowe i przyrodnicze związane z lokalizacją w obszarze Sudetów, w bogato zalesionym terenie w połączeniu ze znacznie rozbudowaną siecią rzek, tworzą wyjątkową atrakcyjność położenia, które stanowią jeden z elementów swoistej renty urbanistycznej. Na tę kategorię składa się także bogate dziedzictwo kulturowe. Przechodzenie z rąk polskich w czeskie, następnie pruskie i niemieckie tego terenu na przestrzeni ostatnich kilkuset lat odcisnęło swoje piętno na architekturze i urbanistyce miast. Różnorodność form i stylów, pomimo znaczących zniszczeń wojennych i powojennych zachowała się do dzisiaj i czaruje przyjezdnych swym nieodpartym urokiem. Takie miasta jak: Wleń, Bolków, Bystrzyca Kłodzka, Radków, Stronie Śląskie czy Milicz to ośrodki, które swój urok zawdzięczają atrakcyjności położenia i bogatej historii.

2.3. Położenie w sieci osadniczej – renta urbanistyczna

Rozmieszczenie małych miast w sieci osadniczej Dolnego Śląska jest stosunkowo równomierne. Pewne zagęszczenie w sieci osadniczej występuje w strefie Wałbrzych–Dzierżoniów–Świdnica. Znacząca liczba miast znajduje się tu na głównych szlakach komunikacyjnych województwa lub blisko nich. Oczywiście można wyróżnić najatrakcyjniejsze na tym obszarze kanały komunikacyjne i rejony. Najatrakcyjniejsze i najkorzystniejsze dla rozwoju miast kanały komunikacyjne są zwią-

zane z głównymi drogami krajowymi na przedgórzu sudeckim. Nie zawsze jednak położenie na głównych szlakach komunikacyjnych staje się powodem szybkiego wzrostu. Często, jak to jest w wypadku przemysłowego Brzegu Dolnego, z różnych względów konieczna była izolacja i położenie na uboczu głównych szlaków.

Położenie na osi komunikacyjnej łączącej duże ośrodki miejskie zawsze wiąże się z większymi lub mniejszymi korzyściami. Na szlaku dróg krajowych przebiegających przez teren województwa jedno miasta rozwijają się, a inne nie. Od czego to zależy? Na przykład Niemcza na trasie drogi krajowej nr 8 z Wrocławia do Kłodzka jest przykładem nieskorzystania z atrakcyjności położenia w sieci komunikacyjnej. Być może powodem jest zbyt daleko od miasta odsunięta obwodnica ruchu tranzytowego. Żąbkowice Śląskie położone przy tej samej drodze krajowej, ale znacznie bliżej obwodnicy ruchu tranzytowego, z której widać atrakcyjną historyczną sylwetę miasta – po części, choć nie do końca – korzystają z tego atutu. Na tej samej trasie Bardo rozwija dynamicznie swoje walory oparte na turystyce religijnej i buduje ośrodek obsługi ruchu pielgrzymkowego. Do tej pory walor położenia, na głównych drogach komunikacyjnych, w tym wypadku na granicy państwa, w znaczącym stopniu wykorzystywały jedynie nieliczne miasta przygraniczne, w których zlokalizowane były najważniejsze przejścia drogowe jak: Kudowa, Zgorzelec czy Jakuszyce. Inne miasta, jak Międzylesie czy Lubawka, dotychczas nie wykorzystywały tego atutu.

Znacznie rozbudowana w regionie sieć komunikacji kolejowej nie miała w badanym okresie tak wyraźnego wpływu na losy miast Dolnego Śląska. Dzisiejszy upadek znaczenia kolei i oddanie prymatu w przewozach osobowych komunikacji autobusowej nie zmieniło w zasadniczy sposób oblicza większości małych miast tego regionu. Dwa znaczące w skali kraju i regionu węzły kolejowe, którymi są Węglińiec i Jaworzyna Śląska, po początkowo znacznym wzroście liczby ludności na początku lat pięćdziesiątych XX wieku nie rozwijają się i grozi im raczej stagnacja, a może nawet upadek ich znaczenia.

Najwięcej miast Dolnego Śląska to miasta małe i one w najbliższych latach będą decydować o charakterze przemian przestrzennych naszego województwa. Miasta te mają charakter przemysłowy, turystyczno-uzdrowiskowy lub administracyjny. Praktycznie przestała w nich istnieć dominująca jeszcze niedawno funkcja obsługi rolnictwa, determinująca formę i funkcję miasta.

2.4. Integracja europejska

Wraz z przyłączeniem się Polski do struktur Unii Europejskiej polskie miasta stały się uczestnikami wyścigu do funduszy przeznaczonych na zmiany strukturalne i przyspieszenie rozwoju obszarów zapóźnionych. Stajemy w szranki z dużo bardziej rozwiniętymi i doświadczonymi ośrodkami miejskimi Europy. Na razie najwięcej inwestycji na bazie funduszy pomocowych Unii Europejskiej realizuje się w dziedzinie ochrony środowiska i komunikacji. Powstają oczyszczalnie ście-

ków, systemy kanalizacji sanitarnej, składowiska odpadów stałych, kotłownie na czyste ekologicznie paliwa, systemy odsiarczania i odpylania w istniejących kotłowniach, rekultywacja zdegradowanych powierzchni terenu. Drugim aktywnym działem wykorzystywania funduszy pomocowych są inwestycje komunikacyjne. W ostatnim czasie buduje się w Polsce bardzo dużo mostów, odrabiając powstałe od czasów wojny, zaległości w tej dziedzinie. Buduje się także nowe drogi i modernizuje już istniejące.

Jednym z realnych zagrożeń do korzystania z mechanizmów pomocowych Unii Europejskiej jest brak czytelnej i racjonalnie prowadzonej przez organy rządowe i samorządowe polityki przestrzennej. Instrumenty prawne dotychczas stosowane w gospodarce przestrzennej kraju są bądź to kontynuacją zasad obowiązujących w okresie gospodarki realnego socjalizmu, bądź też nieudolnym przeniesieniem wyrwanych z kontekstu zachodnioeuropejskich rozwiązań w tej dziedzinie. Duże tempo rozwoju gospodarczego naszego kraju pozwala widzieć, przynajmniej w kilku zakresach gospodarki przestrzennej Polski, szansę na zmniejszenie dystansu cywilizacyjnego do naszych sąsiadów.

Dynamiczny rozwój kraju to także dynamiczny rozwój kilku znaczących ośrodków miejskich Polski. Ośrodki te to duże miasta, w których dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy pozwala na osiągnięcie rangi ośrodka metropolitalnego i objęcie zasięgiem swoich wpływów znacznego obszaru wokół siebie. Konsekwencją takiego procesu będzie wchłonięcie struktur wielu najbliższych ośrodków centralnemu małych miast w organizm metropolii, a co za tym idzie zmiana sposobu ich kształtowania praktycznie w każdej dziedzinie. Zjawisko to nie pozostanie bez wpływu na pozostałe małe miasta kraju, które zyskają na atrakcyjności jako miejsce zamieszkania⁴ w wyniku zmniejszenia liczby małych miast, a jednocześnie tracą ekonomicznie i gospodarczo w wyniku koncentracji potencjału administracyjnego, kulturowego i finansowego w metropolii.

Dotychczasowe uregulowania prawne Polski w zakresie gospodarki przestrzennej przez swój brak konsekwencji i kompetencji nie rokują nam dużych szans na tym polu. Duże są natomiast oczekiwania różnego rodzaju mniej i bardziej formalnych gremiów, działających na tym polu, jak choćby Unii Metropolii Polskich, która typuje 12 największych miast Polski do pełnienia roli metropolii. Jak wyraźnie widać po pobieżnej choćby analizie sytuacji w dziedzinie gospodarki przestrzennej w Polsce są to nadal jedynie pobożne życzenia. Do pełnienia roli obsza-

⁴ Małomiasteczkowy sposób życia jest atrakcyjny dla znacznej części społeczeństwa polskiego i europejskiego. Szczególnie często zjawisko to występuje w poprodukcyjnym okresie życia ludzi, ale także wybierane jest przez nie tak małą grupę ludzi sztuki, nauki, kultury i osób uciekających od „wyścigu szczurów” wielkiej metropolii. Poszukiwanie lepszych warunków życia, przyjaznej przestrzeni, współżycia z zielonym otoczeniem, a przede wszystkim bezpośredniego kontaktu ze społecznością lokalną stają się motorem zmiany miejsca zamieszkania dla znacznej części ludzi. Problemy te z różnych punktów widzenia analizują tacy autorzy, jak: E. Bagiński, S. Gzell, A. Wallis, J. Węgleński.

ru metropolitalnego w niewielkim stopniu przygotowana jest tylko Warszawa i wynika to głównie z jej centralnej w skali kraju pozycji. Pewne szanse na stworzenie obszaru metropolitalnego ze swoim udziałem ma Wrocław. Jednak bez stworzenia nowoczesnego prawa urbanistycznego próby te pozostaną w sferze pobożnych życzeń lub „na papierze”, ponieważ jak na razie nie ma mechanizmów i możliwości realnego sterowania tym procesem.

Na przełomie wieków po 15 latach wdrażania demokracji i gospodarki rynkowej w Polsce, w dziedzinie uregulowań prawnych w gospodarce przestrzennej, a także ich konsekwentnej realizacji, nadal jesteśmy zbyt blisko punktu wyjścia i bardzo daleko nam do standardów naszych zachodnich sąsiadów. Sytuacja taka ośmiela pewną część inwestorów, zarówno zachodnich, jak i wschodnich, do traktowania naszego kraju jako obszaru kolonialnej eksploatacji. Podstawowym powodem tego zjawiska jest to, że w dalszym ciągu niedoceniana jest rola prawidłowo prowadzonej gospodarki przestrzennej w gospodarczym rozwoju kraju. Zjawisko to szczególnie widoczne jest w podstawowych ogniwach samorządu terytorialnego, czyli w gminach.

3. Pożądane kierunki przemian

Od wieków najczęściej zadawanym i pozostającym niezmiennie bez ostatecznej i jednoznacznej odpowiedzi pytaniem jest problem, czy miasto jest ogrodem cywilizacji i postępu, czy też wylęgarnią zepsucia i degeneracji? W historii istnienia miast można wyróżnić kilka czytelnych i łatwo dających się zidentyfikować okresów. Bez wątplenia w antyku miasto było miejscem, gdzie kwitła kultura, religia i sztuka. W średniowieczu miasta Europy stały się ośrodkami kupiectwa, rzemiosła, religii i władzy. W czasach oświecenia miasto zaczyna jawić się jako miejsce zepsucia, degeneracji moralnej, życia ponad stan i unicestwiania wartości moralnych. Wiek XIX wprowadza miasta na drogę uzależnienia od przemysłu i pieniądza. Miasta stają się światem kontrastów, barier, granic nie do przebycia, czyli podziału na dzielnice bogactwa i nędzy. Współczesne miasta XX wieku zdominowane kultem cywilizacji technicznej, nieskrępowanej urbanizacji i wszechobecnej biurokracji stają się nieubłaganie przestrzenią anonimową i bezduszną. Współczesne struktury miejskie stają się miejscem wyobcowania i samotności znacznej liczby ich mieszkańców. Procesy urbanizacji w coraz większym zakresie nie poddają się kontroli. Im większa struktura miejska, tym trudniej przewidzieć jej przyszłość urbanistyczną. Nie należy się łudzić, że decyzje polityków zmienią w tej kwestii cokolwiek na lepsze. Im zarządzana struktura jest większa i bardziej skomplikowana, tym trudniej nią kierować i mieć realny wpływ na zachodzące w niej procesy. Scentralizowany sposób podejmowania decyzji w polityce i gospodarce w opozycji do metod opartych na decentralizacji już dawno został zdyskredytowany. W realnej, współczesnej urbanistyce uznanie tej podstawowej zasady za kanon jest ciągle przed nami. W świecie urbanistyki ciągle wygrywa fascynacja me-

gaskalą i nierozzerwalnie związane z nią negatywne zjawiska. We współczesnym świecie planowanie skali zjawisk urbanistycznych jest niezbędne jak nigdy dotąd, aby nie doprowadzić do realizacji czarnych scenariuszy, przed którymi ostrzegają nas wizjonerzy i teoretycy socjologii oraz urbanistyki.

Przyjmując za pewnik, że jakakolwiek grupa ekspertów działająca w strukturach scentralizowanych nie jest w stanie przewidzieć wszystkich skutków, następującej w krajach spoza tak zwanego „kręgu cywilizacji zachodniej”, eksplozji demograficznej – nie może także im zapobiec. Należy dążyć więc do decentralizacji zarządzania zjawiskami urbanistycznymi. Tylko taki kierunek polityki urbanistycznej może rokować nadzieje na doprowadzenie do zrównoważonego rozwoju struktur miejskich. W opozycji do tej tezy stoi propagowana obecnie w kapitalistycznym świecie doktryna bezwzględnej polaryzacji kapitału i aktywności inwestycyjnych, a co za tym idzie i dobrobytu. Zbiór potencjalnych punktów węzłowych rozwoju społeczno-gospodarczego o znaczeniu kontynentalnym czy krajowym, który w procesie międzynarodowej konkurencji będzie tworzyć coraz silniejsze i większe obszary miejskie, musi doprowadzić prędzej czy później do powstania struktury miejskiej, która będzie generować więcej strat niż korzyści.

Ustalenie optymalnej wielkości miast-ogniw, będących częścią systemu wcześniej wspomnianych ośrodków aktywności społeczno-gospodarczej, jest celem prac urbanistów na wszystkich kontynentach. Na każdym kontynencie w zależności od jego specyfiki społecznej, kulturowej i geograficznej ta optymalna wielkość miasta będzie inna. W kulturze europejskiej, opartej na doświadczeniach wielu wieków istnienia miast oraz wysoko rozwiniętej cywilizacji, nie bez racji uparcie wraca się do idei jednostki miejskiej przyjaznej zarówno pojedynczemu człowiekowi, jak i współpracującej ze sobą, współrządzającej strukturą miejską, grupie społecznej. Wspólnym mianownikiem takiego działania może być poczucie tożsamości oparte na dziedzictwie kulturowym zawartym w istniejącej strukturze miejskiej. Większość miast europejskich ma rodowód średniowieczny. Ale tożsamość ta może zawierać się zarówno w wielowiekowej historii miasta o średniowiecznym rodowodzie, jak i w liczącej niewiele ponad 50 lat historii „nowego miasta” w Wielkiej Brytanii, Francji czy Rosji. Pytaniem, na razie bez odpowiedzi, pozostaje kwestia optymalnej wielkości takiego przyjaznego człowiekowi miasta.

Wiek XX dostarczył nam wielu teorii w dziedzinie urbanistyki. Najbardziej popularną i co ważniejsze wielokrotnie zrealizowaną jest stosunkowo „młoda” koncepcja „nowych miast”, które w większości projektowano dla około 100 tysięcy mieszkańców. Model ten oparty głównie na dostępności komunikacyjnej i atrakcyjności związanej z dostępnością pieszą większości podstawowych funkcji miasta w tej kwestii nie był podważany przez teoretyków urbanistyki. W krajach Europy, gdzie występuje najwięcej historycznie ukształtowanych miast małych, tworzenie „nowych miast” wiązało się głównie ze zjawiskiem niedopuszczenia do niekontrolowanego wzrostu metropolii i stworzenia systemu wspomagającego osadnictwo miejskie dużych aglomeracji, wolnego od ograniczeń istniejącego stanu

zagospodarowania przestrzennego. Dzisiaj coraz bardziej docenia się rolę kulturowego dziedzictwa miast i dokonuje prób ich rozwoju do granic zakreślonych umowną i nieostrą barierą przyjaznego mieszkańcom środowiska.

Zasady urbanistyki od stuleci wciąż się zmieniają. Granice państw i lokalne style narodowe istniały i wciąż jeszcze istnieją w większej części naszego świata. Symbole naszych czasów, komputer i Internet umożliwiają coraz szybszy i łatwiejszy dostęp do informacji. Już nie materia, lecz informacja staje się czynnikiem najbardziej wpływającym na kształt otaczającej nas rzeczywistości. Niektórzy nazywają to globalizacją i widzą w tym zagrożenie. Inni traktują to jako bezprecedensowe i korzystne dla ludzkości podniesienie roli informacji do niespotykanych dotąd wyżyn. Na bazie takich poglądów rodzą się dwa przeciwstawne podejścia do zjawiska kształtowania przestrzeni: filozofia standaryzacji systemów osadniczych i przeciwstawna pochwała różnorodności form osadnictwa, często utożsamiana z chaosem.

Obecny postęp techniczny, jak automatyzacja produkcji, rozwój komunikacji, a przede wszystkim telekomunikacji, co za tym idzie prostota i szybkość przepływu danych oraz informacji, coraz bardziej sprzyja kierunkom polaryzacji w przekształcaniach osadniczych. Łatwość w utrzymywaniu stałego kontaktu i wymiany danych między mieszkańcami miasta sprawiają, iż fizyczne miejsce przebywania osoby stało się drugorzędne przy prowadzeniu wielu działalności gospodarczych. Coraz bardziej widoczny będzie wzrost liczby osób pracujących w domu, a więc sposób kształtowania i lokalizacji miejsca pracy ulegnie znacznym przekształceniom. Powyższe tendencje sugerują, iż ruch związany z dojazdami do pracy zostanie w jakimś stopniu zredukowany. W przeszłości jednak niekoniecznie funkcja miejsca pracy stanowiła podstawę aktywizacji procesów miastotwórczych. Często miejsca kultu religijnego czy też siedziby różnego rodzaju władzy oddziaływały na sąsiedni teren, stanowiąc podstawę rozwoju ówczesnego miasta. Wydaje się, że w przyszłości charakterystyczne dla małych miast dojazdy do pracy w metropolii zostaną osłabione na korzyść dojazdów do usług, głównie rozrywki, gastronomii i częściowo handlu. Tradycyjne pojmowanie szans rozwojowych miasta opartych na przemyśle oraz tradycyjnym handlu i usługach dobrze nie rokuje.

VII. Wnioski końcowe

Trudno byłoby wskazać dziś współczesne miasto o jednorodnej strukturze estetycznej. Różnorodność architektoniczno-urbanistyczna może raczej stanowić o bogactwie miasta pod jednym warunkiem, że twórca urbanistyki i architektury potrafi umiejętnie połączyć współczesne tendencje i środki wyrazu architektonicznego z jego historycznym dziedzictwem kulturowym. Oprócz polaryzacji poglądów musi jednocześnie istnieć potrzeba ciągłości tradycji i ducha miasta. Architektura i urbanistyka w duchu ciągłości tradycji miasta nie może być realizowana przez udawanie architektury i urbanistyki historycznej. Powinna natomiast nawiązywać do kontekstu miejsca przez stosowanie czytelnych powtórzeń i przetworzeń materii historycznej, przy pełnym wykorzystaniu współczesnych rozwiązań. Proces ten będzie znacznie łatwiejszy w miastach dużych i średnich, gdzie struktura zabudowy śródmiejskiej w znacznym stopniu została już dawno zrewaloryzowana bądź zmodernizowana. W miastach tych staromiejska tkanka w bardziej lub mniej tradycyjnym, historycznym kształcie wrosła już w jego krajobraz, a współczesne procesy osadnicze z największą siłą zachodzą na jego peryferiach.

W małych miastach zabudowa wielorodzinna była zabudową śródmiejską. Dzielnice podmiejskie tworzyła zabudowa jednorodzinna i małe domy mieszkalne. Cechy przestrzeni małych miast, takie jak: niewielkie wymiary fizyczne, powiązania z krajobrazem, łatwość ewolucyjnego charakteru zmian, personalizacja problemów przestrzennych, wyraźne określenie granic prywatności przestrzennej i mała ruchliwość, mogą stanowić istotny czynnik w skłanianiu ludności do koncentrowania się właśnie w takich strukturach. Tworzone z tak wykreowanych, opartych na bazie małych miast, dużych struktur miejskich mogłoby w przyszłym świecie kontaktów za pomocą elektronicznych mediów stanowić podstawowe ogniwo sieci osadnictwa miejskiego. I tu należy widzieć szansę miast Polski, a przede wszystkim małych miast Dolnego Śląska. Ponadto małe miasteczka stają się miejscem lokalizacji jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Jest to wynik łatwiejszego przeprowadzania formalnoprawnych procedur inwestycyjnych w małych miastach, ale także wyrazem ucieczki z nieatrakcyjnych struktur wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Podkreślić należy także, że w ostatnim dziesięcioleciu XX wieku w większości małych miast Dolnego Śląska nie zbudowano żadnego nowego budynku wielorodzinnego.

Aby zwiększyć szanse rozwojowe małego miasta, musi być kreowana przestrzeń miejska: przestrzeń otwartą (umożliwiającą rozwój lub modernizację), czystą ekologicznie, konkurencyjną kulturowo oraz gospodarczo. Innymi słowy należy tworzyć podstawy do zrównoważonego rozwoju w całościowym i systemowym kształtowaniu zjawisk przyrodniczych, społecznych oraz gospodarczych.

W podsumowaniu przeprowadzonych prac badawczych należy ponownie przywołać dwie podstawowe konkluzje zawarte w „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” z 2001 roku. Pierwsza z nich brzmi następująco *Priorytet efektywności przed równością jest obecnie koniecznością polskiej rzeczywistości i szansą wyjścia z opóźnienia cywilizacyjnego. Istnieje potrzeba akceptowania naturalnych dla gospodarki rynkowej tendencji do polaryzacji przestrzennej rozwoju jako najkrótszej drogi do uzyskania efektywności przez koncentrację aktywności społeczno-gospodarczej w miejscach najkorzystniejszych dla kapitału*. Konsekwencją tak zapisanych priorytetów gospodarki przestrzennej jest stawianie na rozwój, w pierwszej kolejności miast mających największe predyspozycje rozwojowe oraz szeroko rozumiane zasoby gospodarki przestrzennej. Nie łagodzi tego zawarty w tym samym rozdziale zapis, że *podstawową zasadą wprowadzania efektywności na nowym, podwyższonym poziomie na całym terytorium państwa jest równoważenie rozwoju, a ostatecznie wyzbywa nas złudzeń zapis zawarty w dalszej części mówiący, że te spośród miast, które do tej pory utrzymały swoją przewagę lokalizacyjną, będą się stawały jeszcze silniejsze*. Druga konkluzja jest generalizacją poglądu praktycznie reprezentowanego przez wszystkich badaczy miasta i można ją przedstawić jako stwierdzenie że: *Dalsze rozpraszanie programu miejskiego na znacznych obszarach stref podmiejskich jest najpoważniejszym zagrożeniem dla przyszłości struktur przestrzennych miasta*.

Zawarta w niniejszej pracy analiza struktur funkcjonalno-przestrzennych miast Dolnego Śląska – przeprowadzona dla ośrodków miejskich różnej wielkości, w kilku etapach oraz w różnym stopniu szczegółowości – pozwoliła na sprecyzowanie cech charakteryzujących zjawisko przekształcania się struktur przestrzennych małych miast po 1945 roku. Szczegółowa analiza wybranej grupy miast, którą reprezentowały najmniejsze ośrodki miejskie Dolnego Śląska, pozwoliła na sformułowanie na podstawie wyodrębnionych podstawowych ograniczeń i preferencji rozwojowych hipotezy antycypującej możliwe kierunki dalszego rozwoju małych miast Dolnego Śląska.

Małe miasta Dolnego Śląska w obliczu postępującego zmniejszającego się przyrostu naturalnego w Polsce nie mają szans na zwiększenie liczby mieszkańców w najbliższych latach. Wielkość powierzchni zurbanizowanej małych miast, powiększona skokowo w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku, zaczyna być zbyt duża na potrzeby dzisiejszej liczby mieszkańców. Wskaźnik gęstości zaludnienia brutto i netto, w znaczącej większości przypadków kształtuje się poniżej wartości optymalnej ze względu na koszty funkcjonowania miasta, wartość zaś niezbędnych na właściwe funkcjonowanie miasta nakładów finansowych kształtowana jest głównie przez koszty modernizacji i utrzymania infrastruktury

technicznej, komunikacji publicznej oraz koszty funkcjonowania administracji i usług publicznych. Infrastruktura techniczna i komunikacja publiczna, oprócz konieczności doprowadzenia jej do standardów cywilizacyjnych wymaganych obecnie obowiązującymi przepisami prawa, obciąża miasta stałymi kosztami eksploatacyjnymi. Usługi i administracja niezbędne do funkcjonowania miasta wymagają nie tylko pokrywania stałych kosztów eksploatacyjnych, ale także, w bardzo wielu wypadkach, uzupełnienia struktury funkcjonalnej miasta o nowe obiekty lub przebudowę czy modernizację istniejących. Koszty eksploatacji miasta w stosunku do jego wielkości i stopnia zaniedbań lub zapóźnienia cywilizacyjnego, są jednym ze wskaźników określających jego predyspozycje do dalszego rozwoju lub zastoju czy nawet upadku.

Na obszarze Dolnego Śląska najwięcej jest miast małych i to one będą w najbliższych latach decydować o charakterze przemian przestrzennych naszego województwa. Miasta te mają różny charakter i różne struktury przestrzenne, a łączą je występujące w nich podstawowe problemy demograficzne, socjologiczne, komunikacyjne i ekonomiczno-finansowe. Jednym z najważniejszych jest to, że tereny tradycyjnego centrum i śródmieście coraz częściej są narażone na stopniowe wymieranie i tracenie na atrakcyjności. Siłą zaś współczesnych miast jest coraz szybszy wzrost znaczenia sektora usług, z coraz bardziej słabnącą rolą przemysłu i rolnictwa. Dostęp do szeroko rozumianych usług, stanowiących jednocześnie atrakcyjne miejsca pracy, jest w dzisiejszych czasach magnesem powodującym chęć koncentrowania się ludności w miastach. Pojedyncze małe miasto nie jest w stanie sprostać takim wymaganiom. Dlatego w lepszej sytuacji są miasta, które mogą korzystać z bogactwa usług i miejsc pracy, położonego w pobliżu dużego ośrodka miejskiego. Tezę tę potwierdzają wyniki przeprowadzonych w pracy badań, wykazując wyraźne utrzymanie tendencji rozwojowych w małych miastach zlokalizowanych w zasięgu oddziaływania dużej aglomeracji miejskiej. Wrocław wyraźnie ułatwia utrzymanie tendencji rozwojowych zlokalizowanych najbliżej niego małych miast, takich jak: Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Sobótka czy Trzebnica.

Lokowanie możliwości rozwojowych miasta w przemyśle oraz tradycyjnym handlu i usługach nie rokuje współczesnemu miastu w dłuższym okresie, szans na atrakcyjną przyszłość. Tak więc, aby zwiększyć szanse rozwojowe miasta, kreowana przestrzeń miejska musi być przestrzenią otwartą, umożliwiającą rozwój lub modernizację istniejących struktur przestrzennych, czystą ekologicznie, atrakcyjną kulturowo oraz konkurencyjną gospodarczo. Największą szansą może być natomiast wyprzedzenie cywilizacyjne i oparcie rozwoju miasta na globalnych i europejskich megatrendach rozwoju ośrodków miejskich, jakimi są:

- inwestowanie w cywilizację informacyjną, w której ludzie, ich kwalifikacje, postawy i sposób organizowania stają się główną siłą rozwoju, a dotychczasowe rozmieszczenie surowców i majątku odgrywa coraz mniejszą rolę,

- dbanie o ekorozwój jako wyznacznik cywilizacyjny rozwoju otaczającego nas środowiska miejskiego w holistycznym, czyli całościowym i systemowym pojmowaniu kształtowania zjawisk przyrodniczych, społecznych oraz gospodarczych.

W Europie Zachodniej wymienione uwarunkowania i procesy przekształceń funkcjonalno-przestrzennych miast są już w toku. Teraz kolej na mające ogromny potencjał niewykorzystanych możliwości małe miasta Dolnego Śląska.

Bibliografia

- [1] Adamczewska-Wejchert H., 1985, *Kształtowanie zespołów mieszkaniowych*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [2] Adamczewska-Wejchert H., Wejchert K., 1986, *Małe miasta*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [3] Adamczewska-Wejchert H., Wejchert K., 1974, *Miasto przyszłości*, w: *Polska 2000 – Miasto przyszłości*, Nr 1/1974, PAN KBN Ossolineum, Wrocław.
- [4] Andrzejewski H., Żabiński R., 1991, *Kształtowanie przestrzenne zabudowy mieszkaniowej a warunki zamieszkania w osiedlach mieszkaniowych*, w: *Współczesne tendencje kształtowania terenów mieszkaniowych w świetle teorii i praktyki*, Letnia Szkoła Urbanistyki – Instytut Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [5] Apel D., 2002, *Traffic system, space demand and urban structure*, w: *Przestrzeń dla komunikacji w mieście*, Zakład Graficzny Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- [6] Bać Z., 1998, *Habitat – Współczesna wersja miasta-ogrodu*, w: *Miasto-ogród, sto lat rozwoju idei*, Dolnośląskie Wydawnictwo Naukowe, Wrocław.
- [7] Bać Z., 2002, *Humanisation of Habitation Units Of Block Complexes*, w: *The transformation of the city space on the background of political-economic changes in Central Europe*, Cracow University of Technology, Kraków.
- [8] Bagiński E., 1998, *Małe miasta w strukturze osiedleńczej Polski*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [9] Bagiński E., 1992, *Preferencje mieszkaniowe ludności miasta średniej wielkości (na przykładzie Zielonej Góry)*, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [10] Bakes J., 1972, *Wółów i ziemia wółowska*, Wrocław.
- [11] Balcerek K., Masztalski R., Mycak O., 2001, *Przekształcanie i modernizacja obszarów zabudowy śródmiejskiej miast w obliczu integracji europejskiej*, raport Politechniki Wrocławskiej serii SPR nr J-1/S-472/01, Wrocław.
- [12] *Bariery modernizacji i rozwoju miasta – identyfikacja i pokonywanie*, 1998, Praca zbiorowa, Koordynacja Zygmunt Ziobrowski, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, Kraków.
- [13] Beatley T., 2000, *Green urbanism: learning from European cities*, Island Press, Washington.
- [14] Beaujeu-Garnier J., Chabot G., 1971, *Zarys geografii miast*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- [15] Berry G., 2002, *Growth restrictions: The Case for Good Growth*, w: *Przestrzeń dla komunikacji w mieście*, Zakład Graficzny Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- [16] Blowers A., 1980, *The limits of power – The politics of local planning policy*, Pergamon Press, Oxford.
- [17] Borde J., Barrere P., Cassou-Mounat M., 1980, *Les villes francaises*, Masson, Paris.

- [18] Borowski K., 2003, *Urządzanie przestrzeni jako zagadnienie urbanistyczne, inwestycyjne i legislacyjne*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- [19] Brezovszky E.P., 2002, *The Role of Cities in Tomorrow's Europe*, w: *The transformation of the city space on the background of political-economic changes in Central Europe*, Cracow University of Technology, Kraków.
- [20] Broniewski S., 1966, *Ekonomiczne podstawy planowania wielkości miast*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [21] *Charter of Machu Picchu*, 1978, International Review, vol. I, Issue 1, US Department of Housing and Urban Development, Washington.
- [22] Chatin C., 1975, *9 villes nouvelles: une experience francaise d'urbanisme*, Bordas, Paris.
- [23] Chmielewska M., Żerelik R., 1989, *Brzeg Dolny*, Wrocław.
- [24] Chmielewski J.M., 1996, *Teoria urbanistyki – wybrane zagadnienia*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- [25] Chmielewski J.M., Małgorzata M., Solarek K., Śliwowska M., 1996, *Niska intensywna zabudowa mieszkaniowa*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- [26] Chmielewski J.M., 2001, *Teoria urbanistyk w projektowaniu i planowaniu miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- [27] Cullen G., 1991, *Townscape: das Vokabular der Stadt*, Birkhauser Verlag, Basel.
- [28] Curdes G., 1993, *Stadtstruktur und Stadtgestaltung*, Kohlhammer.
- [29] Czarnecki W., 1965, *Planowanie miast i osiedli*, t. I, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [30] Czerny W., 1972, *Architektura zespołów osiedleńczych*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [31] Czerny W., 1974, *Miasto przyszłości (struktury osiedlenia)*, w: *Polska 2000 – Miasto przyszłości*, nr 1/1974, PAN KBN Ossolineum, Wrocław.
- [32] Czerwieniec M., Lewińska J., 1996, *Zieleń w mieście*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.
- [33] Czerwiński M., 1975, *Życie po miejsku*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- [34] Domański R., 2002, *Gospodarka przestrzenna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- [35] Doxiadis C.A., 1972, *Ekistics – The science of human settlement*, w: *Systems approach and the city*, New York.
- [36] Drapella-Hermansdorfer A., Masztalski R., Wojtyszyn B., 1998, *Od miast-ogrodów do koncepcji zrównoważonego rozwoju*, w: *Miasto-ogród, sto lat rozwoju idei*, Dolnośląskie Wydawnictwo Naukowe, Wrocław.
- [37] *Ekologiczny system mieszkich terenów zieleni i krajobrazu – materiały konferencyjne*, 1995, Urząd Miasta Łodzi, Łódź.
- [38] *European cities and technology: industrial to post-industrial city*, 1999, edited by David Goodman and Colin Chant, Routledge, London.
- [39] *European Sustainable Cities – Report*, 1996, European Commission, Brussels.
- [40] Gasidło K., 2001, *Poszukiwanie tożsamości przestrzennej miast przemysłowych*, w: *Kierunki transformacji polskich miast u progu wstąpienia do Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin.
- [41] Georg P., 1956, *Miasto*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [42] Ghirardo D., 1999, *Architektura po modernizmie*, Wydawnictwo VIA, Toruń.
- [43] Giedion S., 1968, *Przestrzeń, czas i architektura – Narodziny nowej tradycji*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [44] Gipel J., 1999, *U kresu przyszłości*. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.

- [45] Givoni B., 1998, *Climate considerations in building and urban design*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- [46] *Gminy w Polsce w 1996 r.*, 1998, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- [47] Golachowski S., Kostrubiec B., Zagożdżon A., 1974, *Metody badań geograficzno-statystycznych*, PWN, Warszawa.
- [48] Goryński J., 1974, *Wymiar człowieka w planowaniu miast przyszłości*, w: *Polska 2000 – Miasto przyszłości*, nr 1/1974, PAN KBN Ossolineum, Wrocław.
- [49] *Gospodarka przestrzenna gmin – Zarządzanie rozwojem*, 1997, pod redakcją Ziobrowski Z., IGPiK + SRGG, Kraków.
- [50] Green L.P., 1957, *Great Cities of the World*. New York.
- [51] *Green Paper on the Urban Environment*, 1990, Commission of the European Communities, Brussels.
- [52] Gruna K., Kołodziejski J., Pałka J., Żabiński R., 1984, *Problemy rewaloryzacji przestrzennej miast małych i średnich na przykładzie Polski południowo-zachodniej*, raport Politechniki Wrocławskiej serii SPR, Wrocław.
- [53] Gruna K., Kołodziejski J., Pałka J., Żabiński R., 1989, *Kształtowanie kompleksów infrastruktury społecznej w jednostkach osadniczych w mieście*, raport Politechniki Wrocławskiej serii SPR, Wrocław.
- [54] Gruna K., 1991, *Plan regulacyjny jako metoda projektowania i jego wpływ na kształtowanie przestrzeni osiedla*, w: *Współczesne tendencje kształtowania terenów mieszkaniowych w świetle teorii i praktyki*, Letnia Szkoła Urbanistyki – Instytut Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [55] Gutkind, E.A., 1967, *International history of city development*. vol. 3, *Urban development in Southern Europe: Spain and Portugal*, The Press, New York.
- [56] Gzell S., 1987, *Fenomen małomiejowości*, Instytut Urbanistyki i Planowania Przestrzennego Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- [57] Gzell S., 1996, *Fenomen małomiejowości 1996*, Akapit-DTP, Warszawa.
- [58] Gzell S., 1999, *Forma miasta na początku, w końcu i na początku wieku*, w: *Czynnik kreacji w projektowaniu urbanistycznym*, Zakłady Graficzne Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- [59] Gzell S., 1998, *Miasto-ogród: dzisiejsze poglądy na miejsce idei Howarda w rozwoju urbanistyki XX wieku*, w: *Miasto-ogród, sto lat rozwoju idei*, Dolnośląskie Wydawnictwo Naukowe, Wrocław.
- [60] Gzell S., 2002, *Peryferia-przerwany dialog miasta z otoczeniem*, w: *Przestrzeń dla komunikacji w mieście*, Zakład Graficzny Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- [61] Gzell S., 2000, *Uwarunkowania zmian w modelu środowiska mieszkaniowego*, w: *Mieszkanie, dom, środowisko mieszkaniowe na przełomie wieków*, Zakład Graficzny Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- [62] Hall E.T., 1976, *Ukryty wymiar*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- [63] Hansen O., 1974, *Miasto przyszłości*, w: *Polska 2000 – Miasto przyszłości*, Nr 1/1974, Ossolineum, Wrocław.
- [64] *Internal structure of the City*, 1982, edited by Bourne L.S., Oxford University Press, New York.
- [65] *International Review*, 1978, U.S.Department of Housing and Urban Development, Washington.
- [66] Jałowicki B., 1991, *Spoleczne uwarunkowania kształtowania terenów mieszkaniowych*, w: *Współczesne tendencje kształtowania terenów mieszkaniowych w świetle teorii i praktyki*, Letnia Szkoła

- Urbanistyki – Instytut Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [67] Janda-Dębek B., 2003, *Daleko czy blisko. Dystans interakcyjny w wybranych sytuacjach społecznych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- [68] Jodidio P., 2000, *Building a new millenium*, Taschen.
- [69] Juchnowicz S., 1971, *Śródmieścia miast polskich – studia nad ukształtowaniem i rozwojem centrów*, Zakład Narodowy Ossolińskich, Wrocław.
- [70] Juzwa N., 1999, *Pomiędzy teorią a praktyką w projektowaniu urbanistycznym*, w: *Czynnik kreacji w projektowaniu urbanistycznym*, Zakłady Graficzne Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- [71] Kachniarz M., Korzeń J., 1998, *Jak budować program ekorozwoju w regionie*, Fundacja Karkonoska, Jelenia Góra.
- [72] Kachniarz T., Makowska K., Szymkiewicz E., 1996, *Małe miasta przemysłowe*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.
- [73] Kamiński Z.J., 2002, *Pojęcie konfliktu w planowaniu przestrzennym*, Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej Nr 1553, Gliwice.
- [74] Kaszuba E., Ziątkowski L., 1998, *Historia Brzegu Dolnego*, Wrocław.
- [75] Koch W., 1996, *Style w architekturze*, Bertelsmann Publishing, Warszawa.
- [76] Kochanowska D., 1999, *Zapisy planu miejscowego w polskiej, współczesnej praktyce urbanistycznej*, w: *Czynnik kreacji w projektowaniu urbanistycznym*, Zakłady Graficzne Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- [77] Kolipiński J., 1980, *Systemy przestrzenne jako środowisko człowieka*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [78] *Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, 2001, Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z 26 lipca 2001r., Minitor Polski nr 26, Warszawa.
- [79] Kononowicz W., 1997, *Wrocław – kierunki rozwoju urbanistycznego w okresie międzywojennym*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [80] Korcelli P., 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [81] Kosiński W., 2000, *Aktywizacja turystyczna małych miast, aspekty architektoniczno-krajobrazowe*, Monografia 269, Politechnika Krakowska, Kraków.
- [82] Kotarbiński A., 1967, *Typologia miast do kierunkowego planowania przestrzennego sieci osadniczej*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [83] Kotula A., Krakowski P., 1967, *Architektura współczesna*, Wydawnictwo literackie, Kraków.
- [84] Koziański S., 1974, *Koncepcja zabudowy miasta*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [85] Kozioł I., Załęski J., 1992, *Inwentaryzacja krajoznawcza województwa wrocławskiego*, z. 14, *Miasto i gmina Brzeg Dolny*.
- [86] Kozłowski J., 1981, *Rola ograniczeń progowych w planowaniu przestrzennym*, Instytut Kształtowania Środowiska, Warszawa.
- [87] *Kształtowanie sieci usług*, 1984, praca zbiorowa pod red. Edwarda Kuminka, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [88] *Kształtowanie zabudowy w planowaniu przestrzennym*, 1996, praca zbiorowa, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, Kraków.
- [89] Kwiatek J., Lijewski T., 1998, *Leksykon miast polskich*, Sport i Turystyka – MUZA SA, Warszawa.
- [90] Lampugnani V.M., 1980, *Architecture and City Planning in the Twentieth Century*, Van Nostrand Reinhold, 1980

- [91] Loew S., 1998, *Modern architecture in historic cities: policy, planning and building in contemporary France*, Routledge, London.
- [92] Longstreth, R., 1997, *City center to regional mall: Architecture, the automobile, and retailing in Los Angeles, 1920-1950*, The Mit Press, Cambridge.
- [93] Lubocka Hoffmann M., 2004, *Miasta historyczne zachodniej i północnej Polski – Zniszczenia i programy odbudowy*, Oficyna Wydawnicza Excalibur, Bydgoszcz, *Makroregion Południowo-Zachodni 1998*, 1998, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław.
- [94] Malisz B., 1960, *Elastyczność planu urbanistycznego jako kryterium jego realności*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe Warszawa.
- [95] Malisz B., 1984, *Podstawy gospodarki i polityki przestrzennej*, Ossolineum, Wrocław.
- [96] Malisz B., 1966, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [97] Maliszowa B., 1974, *Śródmieścia – wybrane zagadnienia planowania*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [98] Małachowicz E., 1982, *Ochrona środowiska kulturowego*, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [99] *Mały słownik urbanistyczny*, 1969, Instytut Urbanistyki i Architektury, Warszawa.
- [100] Martyn P., 1999, „Miejskość“ a urbanistyka – mit kontra rzeczywistość?, *Kwartalnik Filmowy* nr 28 z 1999 r., Instytut Sztuki PAN, Warszawa.
- [101] Marzęcki W., 2001, *Badanie cech przestrzennych zespołów zabudowy miejskiej*, w: *Kierunki transformacji polskich miast u progu wstąpienia do Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin.
- [102] Marzęcki W., 2001, *Ocena stopnia zachowania ciągłości przestrzeni urbanistycznej pomiędzy zabudową istniejącą a nowo projektowaną*, w: *Kierunki transformacji polskich miast u progu wstąpienia do Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin.
- [103] Marzęcki W., 2002, *Ciągłość kulturowa w kształtowaniu przestrzeni miejskiej; Charakterystyka i metoda oceny jakości i zmienności tej przestrzeni*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin.
- [104] Masztalski R., 1990, *Struktura przestrzenna a kształtowanie systemów obsługi małych miast na przykładzie wybranej grupy miast województwa jeleniogórskiego*, Raporty Instytutu Architektury Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [105] Masztalski R., 1991, *Koncentracja terenów mieszkaniowych w małych miastach województwa jeleniogórskiego*, w: *Współczesne tendencje kształtowania terenów mieszkaniowych w świetle teorii i praktyki*, Letnia Szkoła Urbanistyki – Instytut Architektury i Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [106] Masztalski R., 1994, *Kształtowanie struktury przestrzennej środowiska małego miasta w oparciu o komputerową bazę danych na przykładzie praktyki realizacyjnej władz samorządowych Ostrzeszowa*, Raporty Katedry Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [107] Masztalski R., 1997, *Organizacyjno-prawna strategia ochrony miejskich założeń przyrodniczo-krajobrazowych. Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy*, w: *Sztuka ogrodów w krajobrazie miasta*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [108] Masztalski R., 1998, *Szwedzkie osiedla satelitarne lat siedemdziesiątych i austriackie lat dwięćdziesiątych*, w: *Miasto-ogród, sto lat rozwoju idei*, Dolnośląskie Wydawnictwo Naukowe, Wrocław.
- [109] Masztalski R., 1999, *Transformacja planów zagospodarowania przestrzennego w okresie powojennym w Polsce*, raport Politechniki Wrocławskiej serii SPR nr J-1/S-413/99, Wrocław.

- [110] Masztalski R., 2000, *Zjawisko suburbanizacji Wrocławia*, w: *Mieszkanie, dom, środowisko mieszkaniowe na przełomie wieków*, Zakład Graficzny Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- [111] Masztalski R., 2001, *Metoda współczesnego kształtowania przestrzennego wybranych miast południowo-zachodniej Polski*, raport Politechniki Wrocławskiej serii SPR nr J-1/S-454/01, Wrocław.
- [112] Masztalski R., 2002, *Kształtowanie zagospodarowania przestrzennego wybranych miast południowo-zachodniej polski po 1945 roku*, raport Politechniki Wrocławskiej serii SPR nr J-1/S-484/02, Wrocław.
- [113] Masztalski R., Balcerek K., 2001, *Kierunki aktywizacji przedmieść miast polskich na przykładzie Wrocławia*, w: *Kierunki transformacji polskich miast u progu wstąpienia do Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin.
- [114] Masztalski R., Balcerek K., 2002, *Przestrzeń publiczna marketów – proteza czy przedsmak urbanistyki XXI wieku*, w: *Przestrzeń dla komunikacji w mieście*, Zakład Graficzny Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- [115] Masztalski R., Drapella-Hermansdorfer A., Wojtyszyn B., 1999, *Metoda zapisu przekształceń urbanistycznych miast Dolnego Śląska w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego nowej generacji*, w: *Czynnik kreacji w projektowaniu urbanistycznym, Kreacja Współczesnego miasta: realizacja, zapisy rozwoju, teoria*, VI Ogólnopolska I Międzynarodowa Konferencja Instytutu Projektowania Urbanistycznego, Materiały konferencyjne, Kraków.
- [116] Masztalski R., Mycak O., 1990, *The new Polish urbanistic (town planing) of the 90's*, w: *Style and manner in the architectural education*, Workshop-39, Proceedings, Bucarest.
- [117] Masztalski R., Trocka-Leszczyńska E., 2002, *Universalism of Public Space*, w: *Housing construction an interdisciplinary task*, Wydawnictwo XXX IAHS World Congress on Housing, Coimbra.
- [118] Masztalski R., Trocka-Leszczyńska E., 2003, *Issues of contemporary urban development of Lower Silesian medieval towns in Poland*, W: *Housing: Process & Product*, Wydawnictwo XXXI World Congress IAHS, Montreal.
- [119] Masztalski R., Trocka-Leszczyńska E., 2004, *Future of Polish Sudety Mountains small towns*, w: *Proceedings Sustainability of the Housing Projects*, wydawnictwo XXXII World Congress IAHS (International Association for Housing Science – USA), Trento.
- [120] Masztalski R., Wasyluk G., Żabiński R., 2000, *Transformacja gospodarki przestrzennej w wyniku wprowadzenia wolnego rynku; regulacje prawne, praktyka planistyczna*, raport Politechniki Wrocławskiej serii SPR nr J-1/S-427/00, Wrocław.
- [121] *Miasta w liczbach*, 2000, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- [122] *Miasto Przyszłości – Polska 2000*, 1974, Komitet Badań i Prognoz PAN, Ossolineum, Wrocław.
- [123] *Miejscowe planowanie przestrzenne*, 1995, praca zbiorowa Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, Kraków.
- [124] Mitchell W.J., 1996, *City of Bits – Space, Place and the Infobahn*, The MIT Press
- [125] Mitchell W.J., 1999, *E-topia – urban life, Jim- -but not as we know it*, The MIT Press,
- [126] Moughtin C., 1992, *Urban design: street and square*, Butterworth Architecture, Oxford.
- [127] Munch H., 1946, *Geneza rozplanowania miast wielkopolskich XIII i XIV wieku*, Polska Akademia Umiejętności, Kraków.
- [128] Nagy E., 1977, *Le Corbusier*, Arkady, Warszawa.
- [129] *Neue Städte aus Ruinen: deutscher Städtebau der Nachkriegszeit*, 1992, hrsg. von Klaus von Bey i inni, Prestel-Verlag, Munchen.

- [130] *New Trends in Urban Planning: Studies in Housing, Urban Design and Planning*, 1979, editor Dan Soen, Pergamon Press, Oxford.
- [131] Nowakowski M., 1976, *Komunikacja a kształtowanie centrum miasta*, Arkady, Warszawa.
- [132] Nowakowski M., 1990, *Centrum miasta*, Arkady, Warszawa
- [133] Nowicki J., 1999, *Kształt miasta i jego uwarunkowania*, w: *Czynniki kreacji w projektowaniu urbanistycznym*, materiały konferencyjne VI Ogólnopolskiej I Międzynarodowej Konferencji Instytutu Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej, zeszyty naukowe 6/99, Kraków.
- [134] Noworól A., 1998, *Instrumenty zarządzania rozwojem miasta*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, Kraków.
- [135] Orliński W., 2003, *To nie Karaiby*, Wiedza i Życie, nr 3, Warszawa.
- [136] Osiatyński W., 1980, *Zrozumieć świat*, Czytelnik, Warszawa.
- [137] Ostrowski W., 1975, *Urbanistyka współczesna*, Arkady, Warszawa.
- [138] Palen J.J., 1987, *The Urban World*, R.R. Donnelley & Sons Co.
- [139] Pavlova L., 1994, *Gorod: modeli i real'nost'*, Moskwa.
- [140] *People places: Design guidelines for urban open space*, 1998, ed. by Clare Cooper Marcus and Carolyn Francis, Van Nostrand Reinhold, New York.
- [141] Peters P., Rosner R., 1983, *Małe zespoły mieszkaniowe: Domki jednorodzinne, małe osiedla*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [142] Pęski W., 1999, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [143] *Planowanie przestrzenne, Zarys metod i technik badawczych*, 1994, Praca zbiorowa pod redakcją Eugeniusza Bagińskiego, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [144] *Polska urbanistyka współczesna*, 1975, pod red. Cz. Koteli, Arkady, Warszawa,
- [145] Popenoe D., 1977, *The Suburban Environment: Sweden and the United States*, The University of Chicago Press, Chicago.
- [146] *Prognozowanie skutków przyrodniczych planu zagospodarowania przestrzennego – poradnik metodyczny*, 1998, pod redakcją Grażyny Korzeniak, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, Kraków.
- [147] Przesmycka E., 2001, *Przeobrażenia zabudowy i krajobrazu miasteczek Lubelszczyzny*, Wydawnictwo Politechniki Lubelskiej, Lublin.
- [148] Radziszewski E., 1997, *Planowanie przestrzenne a prawa obywateli*, Gazeta Prawna nr 13 z 1997 r.
- [149] Rand H., 2003, *Hundertwasser*, Taschen, Koln.
- [150] Rasmussen S.E., 1999, *Odczuwanie architektury*, Wydawnictwo MURATOR sp. z o.o., Warszawa.
- [151] Reguński J., 1986, *Planowanie miast*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- [152] *Rocznik statystyczny RP 2001*, 2001, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- [153] *Rocznik statystyczny województwa dolnośląskiego 2001*, 2001, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław.
- [154] *Rocznik statystyczny województwa dolnośląskiego 2002*, 2002, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław.
- [155] *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2000 r. w sprawie wprowadzenia Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS)*, 2000, Dziennik Ustaw z dnia 24 lipca 2000 r., Warszawa.

- [156] Róžański S., 1979, *Osadnictwo a środowisko Polski*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [157] Rzymkowski A., 1967, *Planowanie przestrzenne w górach*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [158] Sigoyer M.B., Boisgontier P., 1996, *La technopole: une certaine idee de la ville: enquete sur d'étranges attracteurs urbains*, L'Harmattan, Paris.
- [159] Słysz K., Leńczowska-Baranek J., Pawłowska K., 1999, *Powódzie a planowanie przestrzenne – poradnik*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, Kraków.
- [160] Sobolewski W., 1998, *Strategia bioklimatycznego rozwoju miasta Trzebnicy*, w: *Miasto-ogród, sto lat rozwoju idei*, Dolnośląskie Wydawnictwo Naukowe, Wrocław.
- [161] Spence N., Gillespie A., Goddard J., Kennett S., Pinch S., Williams A., 1982, *British cities an analysis of urban change*, Pergamon Press, Oxford.
- [162] Stachowicz K., 1997, *Podstawy prawne realizacji zasad ekorozwoju w planowaniu przestrzennym*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, Kraków.
- [163] *Standardy urbanistyczne*, 1998, w: *Gospodarka przestrzenna i komunalna*, t. 22, nr 1–2, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa
- [164] *Statystyka miast i osiedli 1945-1965*, 1967, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- [165] *Statystyka Wrocławia w latach 1945-1999*, 2000, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław.
- [166] *Strategia realizacji polityki przestrzennej*, 1996, praca zbiorowa, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział w Krakowie, Kraków.
- [167] *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Strzelin*, 2000, przyjęte uchwałą Nr XIV/174/2000 Rady Miejskiej Strzelina z dnia 2 lutego 2000 r., Główny Projektant Robert Masztalski, Zespół Głównego Projektanta: Zbigniew Rinke, Oleg Mycak, Liliana Szatańska, Krzysztof Balcerek.
- [168] *Sustainable Urban Development in the European Union: Framework for Action – Communication from the Commission*, European Commission, Brussels, 1998.
- [169] Swoboda H., 2002, *The Future of European Cities*, w: *The transformation of the city space on the background of political-economic changes in Central Europe*, Cracow University of Technology, Kraków.
- [170] Szmidt B., 1981, *Ład przestrzeni*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- [171] Szymski A., 1984, *Wprowadzenie do projektowania systemowego w architekturze i urbanistyce*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [172] Tanghe J., Vlaeminck S., Berghoef J., 1984, *Living cities: a case for urbanism and guidelines for re-urbanization*, Pergamon Press, Oxford.
- [173] Tarnowski J., 2000, *Architektura w poszukiwaniu tożsamości lokalnej*, Kongres Kultury Polskiej 2000, Konferencja Przedkongresowa w Poznaniu 19–21 października 2000 r. – Kultura wobec kręgów tożsamości.
- [174] *The New Charter of Athens ECTP – Principles for Planning Cities*, 1998, European Council of Town Planners', Brussels.
- [175] *The New City: Modern Cities*, 1996, red. Lejeune J-F., University of Miami School of Architecture.
- [176] *The programming of the Structural Funds 2002-2006: an initial assessment of the Urban Initiative*, 2002, Commission of the European Communities, Brussels.
- [177] Toffler A., 1974, *Szok przyszłości*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- [178] Toffler A., 1997, *Trzecia fala*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa

- [179] Topczewska T., 1994, *Gospodarka przestrzenna w gminach 1991–1993*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.
- [180] *Towards an urban agenda in the European Union – Communication from the Commission*, 1997, European Commission, Brussels.
- [181] *Towards a thematic strategy on the urban environment – Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*, 2004, Commission of the European Communities, Brussels.
- [182] Trocka-Leszczyńska E., Masztalski R., 2002, *Transformation of the public space in town; w: The transformation of the city space on the background of political-economic changes in Central Europe*, Cracow University of Technology, Kraków.
- [183] Trocka-Leszczyńska E., Masztalski R., 2002, *Vernacular architecture in Poland – Continuation and modernisation problems*, w: *Housing construction – an interdisciplinary task*, Wydawnictwo XXX World Congress IAHS, Coimbra.
- [184] Trocka-Leszczyńska E., Masztalski R., 2003, *Identity of housing architecture in Sudety Region in Poland*, w: *Housing: Process & Product*, Wydawnictwo XXXI World Congress IAHS, Montreal.
- [185] Trocka-Leszczyńska E., Masztalski R., 2004, *Modernization of farm houses in the Klodzko Valley (Poland)*, w: *Proceedings Sustainability of the Housing Projects*, Wydawnictwo XXXII World Congress IAHS, Trento.
- [186] *Urban planning practice in developing countries*, 1982, ed. Taylor J.L. and Williams D.G., Pergamon Press, Oxford.
- [187] Van Berkel B., Bos C., 2000, *Niepoprawni wizjonerzy*, Wydawnictwo Murator, Warszawa.
- [188] Van den Berg L., Drewett R., Klaassen L.H., Rossi A., Vijverberg C.H.T., 1982, *Urban Europe – A Study of Growth and Decline*, Pergamon Press, Oxford.
- [189] Volk W., 1988, *Potsdam: historische Strassen und Platze heute*, Verlag von Bauweser, Berlin.
- [190] Wallerstein I., 2004, *Koniec świata jaki znamy*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- [191] Wallis A., 1971, *Socjologia i kształtowanie przestrzeni*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- [192] Wallis A., 1977, *Miasto i przestrzeń*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [193] Walmsley D. J., 1988, *Urban living: the individual in the city*, Longman Scientific & Technical, Harlow.
- [194] Ward S.V., 2002, *Planning the twentieth-century city*, John Wiley & sons LTD, London.
- [195] Warszewa G., Spitzley H., 1993, *2010 Perspektiven ökologischer Stadtgestaltung*, Edition Temmen, Bremen.
- [196] Wejchert K., 1974, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [197] Węgleński J., 1988, *Metropolitalna Ameryka*, Wiedza Powszechna, Warszawa.
- [198] Węgleński J., 1974, *Społeczne problemy małych miast*, Ossolineum, Wrocław.
- [199] *Widoki dawnego Strzelina i okolic*, 2000, Wydawnictwo MS, Opole.
- [200] Wiczorkiewicz W., 1983, *Centrum usługowe ośrodka gminnego*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- [201] Winskowski P., 2000, *Modernizm przebudowany – Inspiracje techniką w architekturze u progu XXI wieku*, Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych UNIVERSITAS, Kraków.
- [202] Wiśniewska M., 1999, *Osadnictwo wiejskie*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.

- [203] Włodarczyk J., 1991, *Czynnik czasu w kształtowaniu nowych zespołów mieszkaniowych*, Politechnika Śląska Zeszyty Naukowe Nr 1087, Dział Wydawnictw Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- [204] *Województwo dolnośląskie, Stan i perspektywy rozwoju*, 2000, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Wrocław.
- [205] *World Urbanization Prospects, The 2001 Revision*, 2002, United Nations – Department of Economic and Social Affairs, New York.
- [206] *Wrocław i strefa przymiejska jako układ osadniczy*, 2000, pod redakcją Eugeniusza Bagińskiego, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [207] *Wrocław oraz miasta i niektóre obszary województwa dolnośląskiego w wynikach badań socjurbanistycznych*, 2002, pod redakcją Eugeniusza Bagińskiego, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [208] *Wrocławskie zielone wyspy – projekt zarządzania zasobami środowiska miejskiego*, 2003, praca zbiorowa pod redakcją A. Drapelli-Hermansdorfer, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [209] Wyżykowski A., Zuziak Z., 1999, *Nowe przestrzenie publiczne-wielokulturowość a kreacja urbanistyczna*, w: *Czynnik kreacji w projektowaniu urbanistycznym*, Zakłady Graficzne Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- [210] Zabłocka-Kos A., 2001, *Osiedla czyli sztuka przestrzeni*, w: *Budowlany Informator Techniczny nr 6*, 2001.
- [211] *Zasady ujęcia systemowego i modele matematyczne w miejscowym planowaniu przestrzennym*, 1976, praca zbiorowa pod redakcją J. Regulskiego, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa.
- [212] Zimowski L., Borowski K., 2001, *Wizje projektowe miasta*, w: *Kierunki transformacji polskich miast u progu wstąpienia do Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin.
- [213] Zimowski L., Jastrząb T., 2001, *Reprezentacyjna rola dawnych i współczesnych centralnych struktur miejskich. Place, rynki, strefy handlowo-usługowe*, w: *Kierunki transformacji polskich miast u progu wstąpienia do Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uczelniane Politechniki Szczecińskiej, Szczecin.
- [214] Ziobrowski Z., Zastawniak B., Reizer S., 1995, *Zasady zapisu ustaleń planów miejscowych*, Ministerstwo Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej Oddział Kraków, Kraków.
- [215] Ziółkowski J., 1964, *Socjologia miasta*, Arkady, Warszawa.
- [216] Zipser T., 1967, *Struktura trójkątowo-łańcuchowa sieci osiedleńczej*, Zeszyty Naukowe Politechniki Wrocławskiej Nr 171, Wrocław.
- [217] Zipser T., 1974, *Rola modeli symulacyjnych w przewidywaniu przyszłych struktur osadnictwa*, w: *Zjawiska komunikacyjne a modelowanie funkcjonowania obszarów zurbanizowanych*, Prace Naukowe Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [218] Zipser T., 1995, *Nowa generacja planów zagospodarowania przestrzennego – podstawy metodyczne i techniki wspomagające*, II Międzynarodowa Konferencja Gospodarka przestrzenna gmin – harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych, Kraków.
- [219] Zipser T., 1983, *Zasady planowania przestrzennego*, Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- [220] Zipser T., Dobrowolski M., Chądzyńska E., Głogowski K., Litwińska E., Przybysz K., 1977, *Studium modelowe systemu komunikacyjnego miasta Wrocławia*, Raport Instytutu Architektury i Urbanistyki, Politechnika Wroclawska, nr 2, Wrocław.

- [221] Zuziak Z.K., 2002, *New Urban Structure – Metropolitan Context*, w: *The transformation of the city space on the background of political-economic changes in Central Europe*, Cracow University of Technology, Kraków.
- [222] Żabiński R. i in., 1991, *Przestrzenne uwarunkowania ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczego oraz ekologiczne zasady gospodarki przestrzennej w typowych strukturach miejskich Polski południowo-zachodniej*, w: *Zarys proekologicznej metody kształtowania miast, cz.2*, Warszawa.

Wybrane strony internetowe

www.strzelin.pl
www.sobotka.pl
www.katywroclawskie.pl
www.brzegdolny.pl
www.trzebnica.pl
www.obornikislaskie.pl
www.sroda.slaska.prv.pl
www.sejm.gov.pl
www.mi.gov.pl
www.uwoj.wroc.pl
www.umwd.pl
www.wroclaw.pl
europa.eu.int/comm/regional_policy/themes/urban
europa.eu.int/comm/environment
esa.un.org/p2k0data.asp

Spis rycin

- Ryc. 1. Struktura rocznego przyrostu ludności miejskiej świata w latach 1950–2000 (opracowano na podstawie World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)
- Ryc. 2. Prognoza struktury rocznego przyrostu ludności miejskiej świata w latach 2000–2030 (opracowano na podstawie World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)
- Ryc. 3. Liczba ludności Świata i Europy do 2000 roku i prognoza do 2030 roku (opracowano na podstawie World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)
- Ryc. 4. Procentowy udział ludności miejskiej w ogólnej liczbie ludności Świata, Europy i Polski (opracowano na podstawie World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)
- Ryc. 5. Stan istniejący i prognoza liczby ludności Europy i Polski w latach 1950–2030 (opracowano na podstawie World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)
- Ryc. 6. Istniejący i prognozowany procentowy przyrost liczby miast o zaludnieniu powyżej 1 miliona mieszkańców na Świecie i w Europie (opracowano na podstawie World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)
- Ryc. 7. Liczba ludności Polski ogółem i w miastach w latach 1946–2000 (opracowano na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego)
- Ryc. 8. Prognoza liczby ludności ogółem i w miastach w Polsce (opracowano na podstawie World Urbanization Prospects, The 2001 Revision)
- Ryc. 9. Procentowy udział ludności miejskiej w liczbie ludności ogółem w Polsce (opracowano na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego)
- Ryc. 10. Ludność w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w Polsce (opracowano na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego)
- Ryc. 11. Współczynnik przyrostu rzeczywistego ludności w Polsce w latach 1950–2000 (opracowano na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego)
- Ryc. 12. Liczba miast w Polsce według kryterium wielkości (opracowano na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego)
- Ryc. 13. Rozmieszczenie miast Dolnego Śląska (opracowanie własne autora)
- Ryc. 14. Podział województwa dolnośląskiego na podregiony (według rozporządzenia Rady Ministrów z 13 lipca 2000 r.)
- Ryc. 15. Miasta Dolnego Śląska na tle sieci komunikacyjnej województwa (opracowanie własne autora)
- Ryc. 16. Miasta Dolnego Śląska na tle systemu zwartych kompleksów leśnych i obszarów silnie zadrzewionych (opracowanie własne autora)
- Ryc. 17. Miasta Dolnego Śląska na tle sieci głównych rzek województwa (opracowanie własne autora)
- Ryc. 18. Liczba ludności w miastach i na wsi województwa dolnośląskiego w 2000 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

- Ryc. 19. Liczba mieszkańców miast i wsi Dolnego Śląska według ich wielkości w 2000 roku (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)
- Ryc. 20. Miejsce zamieszkania Dolnoślązaków w 2000 roku (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)
- Ryc. 21. Analiza wartości wskaźnika równomiernego rozwoju małego miasta w zależności od wielkości miasta określonej liczbą mieszkańców (opracowanie własne autora)
- Ryc. 22. Centra systemu osadniczego Dolnego Śląska (opracowanie własne autora)
- Ryc. 23. Strefy wpływu centrów systemu osadniczego Dolnego Śląska (opracowanie własne autora)
- Ryc. 24. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby ludności w latach 1939–2000 (opracowanie własne autora)
- Ryc. 25. Liczba mieszkańców Brzegu Dolnego w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)
- Ryc. 26. Schemat struktury przestrzennej Brzegu Dolnego (opracowanie własne autora)
- Ryc. 27. Brzeg Dolny. Południowa pierzeja rynku, fot. autora
- Ryc. 28. Brzeg Dolny. Północna część rynku, fot. autora
- Ryc. 29. Brzeg Dolny. Ulica dojazdowa do rynku, fot. autora
- Ryc. 30. Brzeg Dolny. Pałac Hoymów, fot. autora
- Ryc. 31. Brzeg Dolny. Założenie ogrodowe przy Pałacu Hoymów, fot. autora
- Ryc. 32. Brzeg Dolny. Droga wojewódzka przebiegająca przez rynek, fot. autora
- Ryc. 33. Brzeg Dolny. Osiedle mieszkaniowe z lat 70., fot. autora
- Ryc. 34. Brzeg Dolny. Modernistyczna ulica osiedlowa, fot. autora
- Ryc. 35. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby ludności w latach 1939–2000 (opracowanie własne autora)
- Ryc. 36. Liczba mieszkańców Kątów Wrocławskich w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)
- Ryc. 37. Schemat struktury przestrzennej Kątów Wrocławskich (opracowanie własne autora)
- Ryc. 38. Kąty Wrocławskie. Dziewiętnastowieczny kościół, fot. autora
- Ryc. 39. Kąty Wrocławskie. Modernistyczne uzupełnienie zabudowy południowej pierzei rynku, fot. autora
- Ryc. 40. Kąty Wrocławskie. Zaplecze południowej pierzei rynku, fot. autora
- Ryc. 41. Kąty Wrocławskie. Północna pierzeja rynku, fot. autora
- Ryc. 42. Kąty Wrocławskie. Ratusz i hala targowa, fot. autora
- Ryc. 43. Kąty Wrocławskie. Połączenie stare i nowej zabudowy rynku, fot. autora
- Ryc. 44. Kąty Wrocławskie. Zaplecze południowej pierzei rynku, fot. autora
- Ryc. 45. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby ludności w latach 1939–2000 (opracowanie własne)
- Ryc. 46. Liczba mieszkańców Obornik Śląskich w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)
- Ryc. 47. Schemat struktury przestrzennej Obornik Śląskich (opracowanie własne autora)
- Ryc. 48. Oborniki Śląskie. Bloki mieszkaniowe z lat 70., fot. autora
- Ryc. 49. Oborniki Śląskie. Plac przed dworcem kolejowym
- Ryc. 50. Oborniki Śląskie. Fragment budynku dworca kolejowego
- Ryc. 51. Oborniki Śląskie. Budynek poczty
- Ryc. 52. Oborniki Śląskie. Dziewiętnastowieczna willa mieszkaniowa

- Ryc. 53. Oborniki Śląskie. Główny węzeł drogowy miasta
- Ryc. 54. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby ludności w latach 1939–2000 (opracowanie własne autora)
- Ryc. 55. Liczba mieszkańców Sobótki w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)
- Ryc. 56. Schemat struktury przestrzennej Sobótki (opracowanie własne)
- Ryc. 57. Sobótka. Widok na północną pierzeję rynku, fot. autora
- Ryc. 58. Sobótka. Widok na południową pierzeję rynku, fot. autora
- Ryc. 59. Sobótka. Stara i nowa zabudowa rynku, fot. autora
- Ryc. 60. Sobótka. Modernistyczny hotel miejski, fot. autora
- Ryc. 61. Sobótka. Zachodnia pierzeja rynku, fot. autora
- Ryc. 62. Sobótka. Stara i nowa zabudowa ulicy prowadzącej do rynku, fot. autora
- Ryc. 63. Sobótka. Połączenie stare i nowej zabudowy rynku, fot. autora
- Ryc. 64. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby ludności w latach 1939–2000 (opracowanie własne autora)
- Ryc. 65. Liczba mieszkańców Strzelina w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)
- Ryc. 66. Schemat struktury przestrzennej Strzelina (opracowanie własne autora)
- Ryc. 67. Przeobrażenia kształtu rynku w Strzelinie (opracowanie własne autora)
- Ryc. 68. Strzelin. Dom Księżąt Brzeskich w modernistycznej oprawie, fot. autora
- Ryc. 69. Strzelin. Pozostałości wieży ratuszowej, fot. autora
- Ryc. 70. Strzelin. Północna pierzeja rynku, fot. autora
- Ryc. 71. Strzelin. Targowisko miejskie, fot. autora
- Ryc. 72. Strzelin. Południowa pierzeja rynku, fot. autora
- Ryc. 73. Ustalenia konserwatorskie dla północnej pierzei rynku w Strzelinie (opracowano na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Strzelina uchwalonego 26.06.2003 r.)
- Ryc. 74. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby ludności w latach 1939–2000 (opracowanie własne autora)
- Ryc. 75. Liczba mieszkańców Środy Śląskiej w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)
- Ryc. 76. Schemat struktury przestrzennej Środy Śląskiej (opracowanie własne autora)
- Ryc. 77. Środa Śląska. Kamienica w północnej pierzei rynku, fot. autora
- Ryc. 78. Środa Śląska. Kamienica we wschodniej pierzei rynku, fot. autora
- Ryc. 79. Środa Śląska. Modernistyczna zabudowa mieszkaniowa z lat 70., fot. autora
- Ryc. 80. Środa Śląska. Tyły południowej pierzei rynku, fot. autora
- Ryc. 81. Środa Śląska. Południowa pierzeja rynku, fot. autora
- Ryc. 82. Środa Śląska. Ratusz, fot. autora
- Ryc. 83. Rozwój powierzchni zurbanizowanej miasta w stosunku do liczby ludności w latach 1939–2000 (opracowanie własne autora)
- Ryc. 84. Liczba mieszkańców Trzebnicy w latach 1939–2002 (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)
- Ryc. 85. Schemat struktury przestrzennej Trzebnicy (opracowanie własne autora)
- Ryc. 86. Trzebnica. Rynek z ratuszem, fot. autora
- Ryc. 87. Trzebnica. Modernistyczna zabudowa mieszkaniowa, fot. autora

Ryc. 88. Trzebnica. Tyły rynku, fot. autora

Ryc. 89. Trzebnica. Współczesna zabudowa mieszkaniowa, fot. autora

Ryc. 90. Trzebnica. Modernistyczny kwartał przyrynkowy, fot. autora

Ryc. 91. Trzebnica. Zabudowa okolic rynku, fot. autora

Spis tabel

Tabela 1. Miasta Dolnego Śląska (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

Tabela 2. Zestawienie liczby ludności miast Dolnego Śląska w okresie od 1939 do 2000 roku (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

Tabela 3. Liczba ludności miast Dolnego Śląska w 2000 roku w stosunku do stanu z 1939 i 1946 i 1950 roku (opracowano na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

Tabela 4. Tempo przyrostu liczby ludności w małych miastach Dolnego Śląska w roku 2000 w stosunku do roku 1939 (opracowanie własne autora)

Tabela 5. Zestawienie małych miast Dolnego Śląska w 2000 roku (opracowanie własne autora)

Tabela 6. Charakterystyka wybranych cech małych miast Dolnego Śląska (opracowanie własne autora)

Tabela 7. Miasta Dolnego Śląska w których przeprowadzono analizę zmian struktury przestrzennej po 1945 roku

Tabela 8. Wielkość analizowanych miast a położenie w podregionie (opracowanie własne autora)

Tabela 9. Wielkość analizowanych miast a odległość od Wrocławia (opracowanie własne autora)

Tabela 10. Przyrost wielkości powierzchni zurbanizowanej wybranych małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku (opracowanie własne autora)

Tabela 11. Zestawienie wartości tempa przyrostu liczby ludności i tempa przyrostu powierzchni zurbanizowanej wybranych miast (opracowanie własne autora)

















Tabela 12. Dochody budżetów wybranych gmin miejskich podregionu wrocławskiego w latach 1992 i 2001 (opracowanie własne autora na podstawie danych Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego we Wrocławiu)

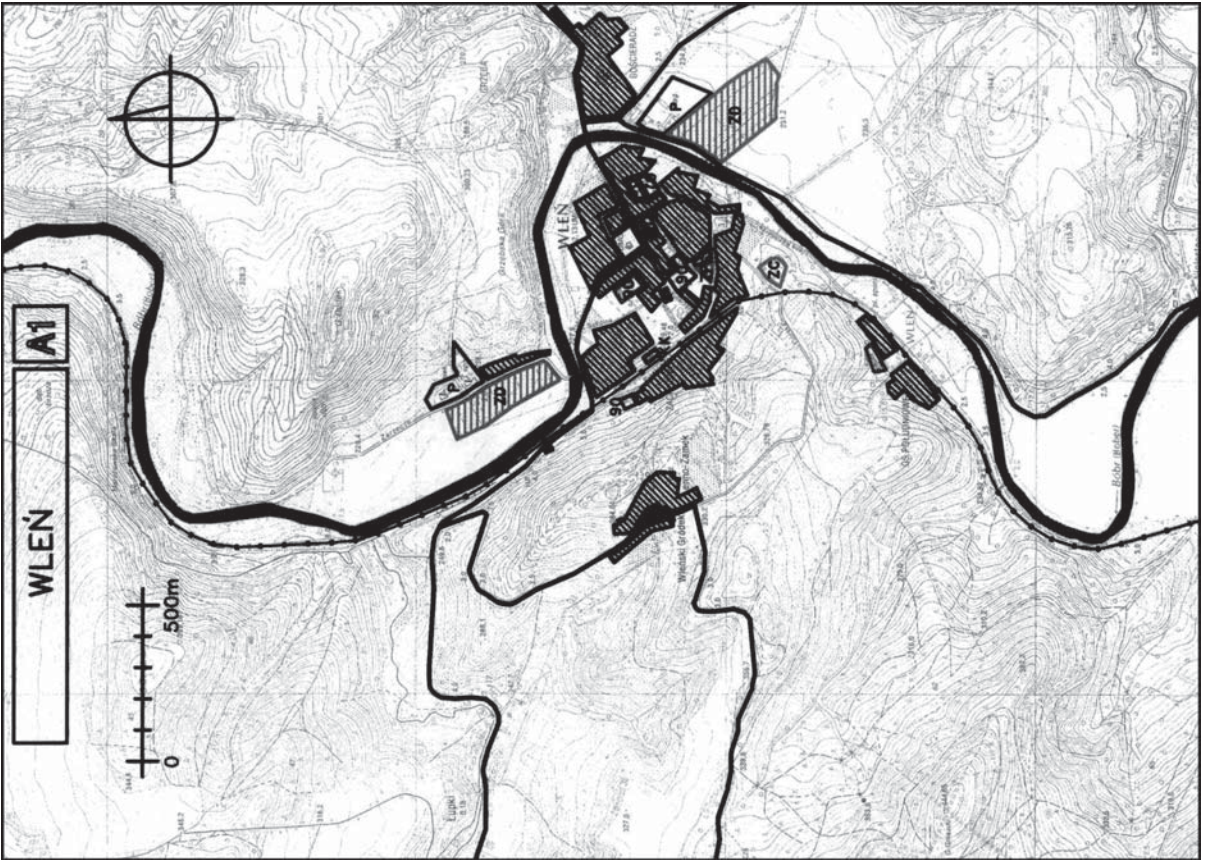
Aneks nr 1

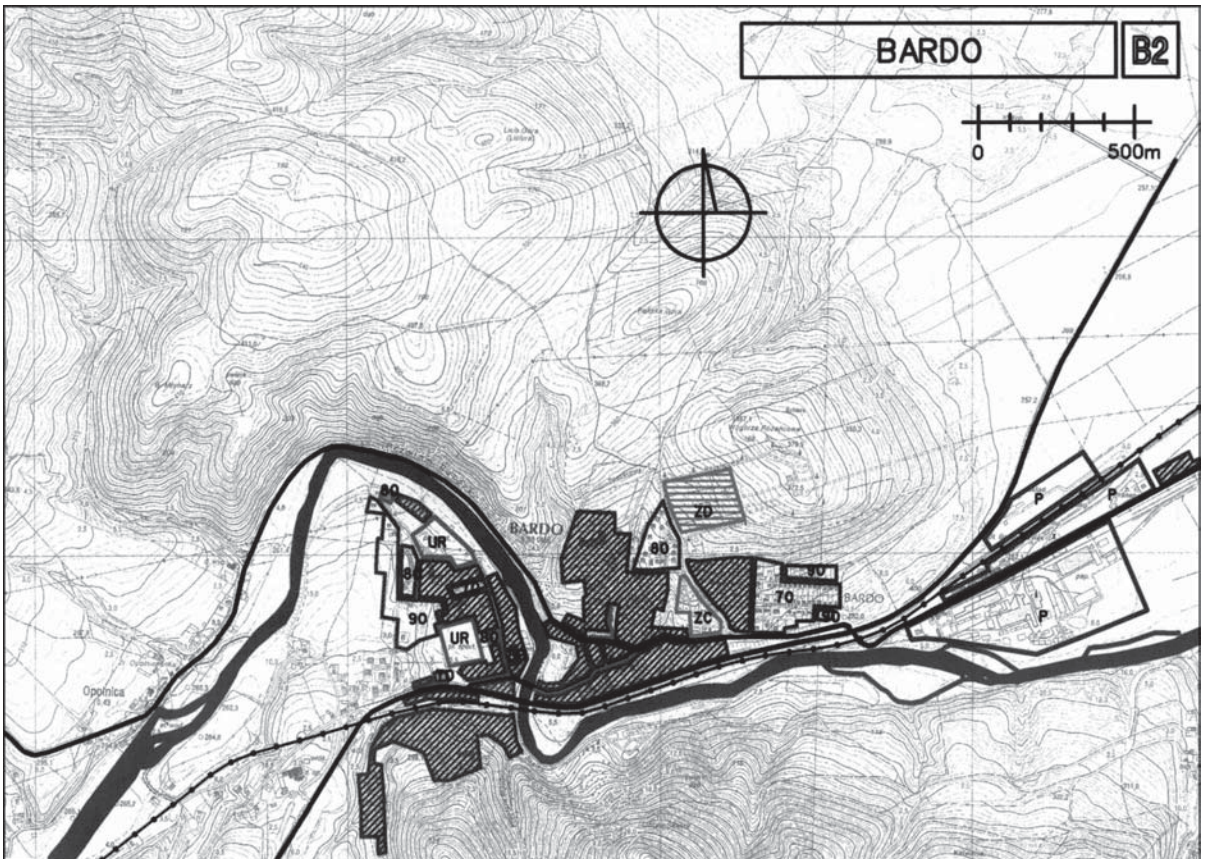
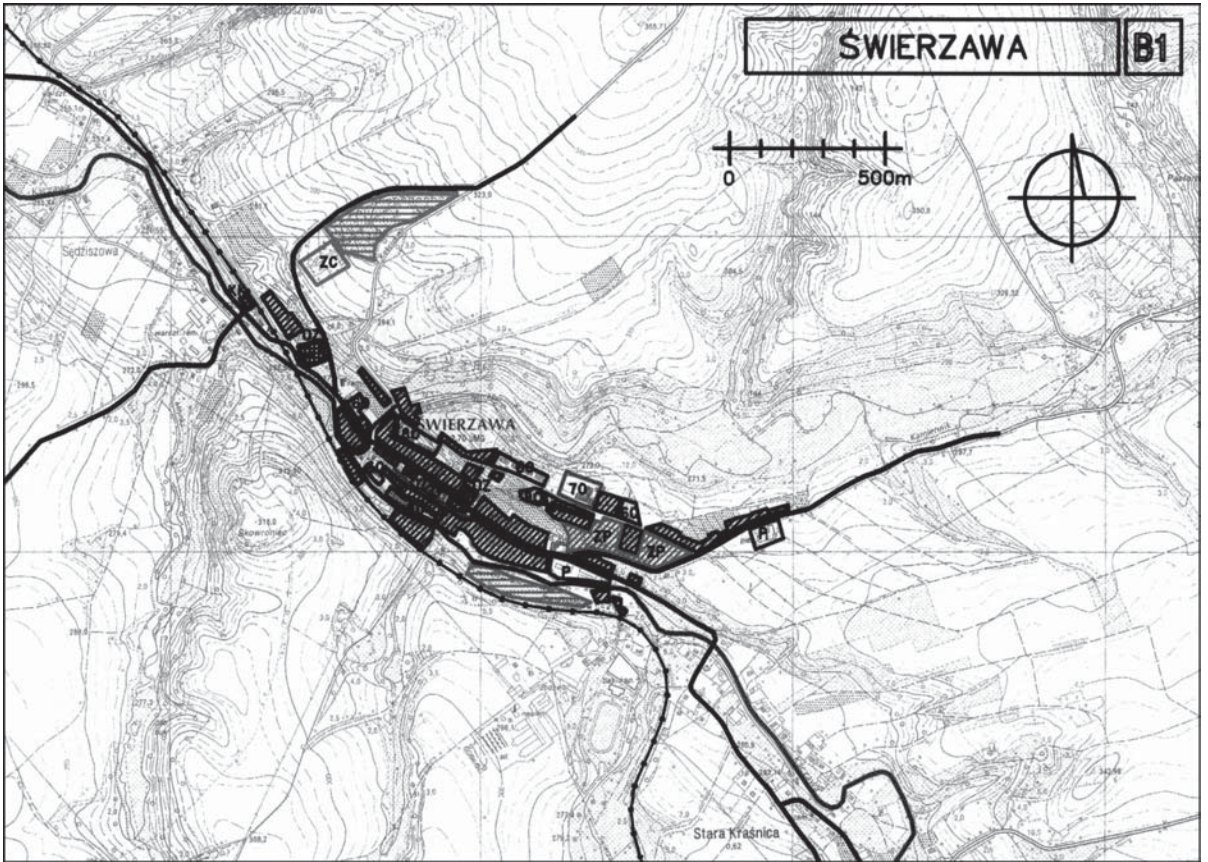
Analiza morfologiczna wybranych małych miast Dolnego Śląska

(opracowanie własne autora)

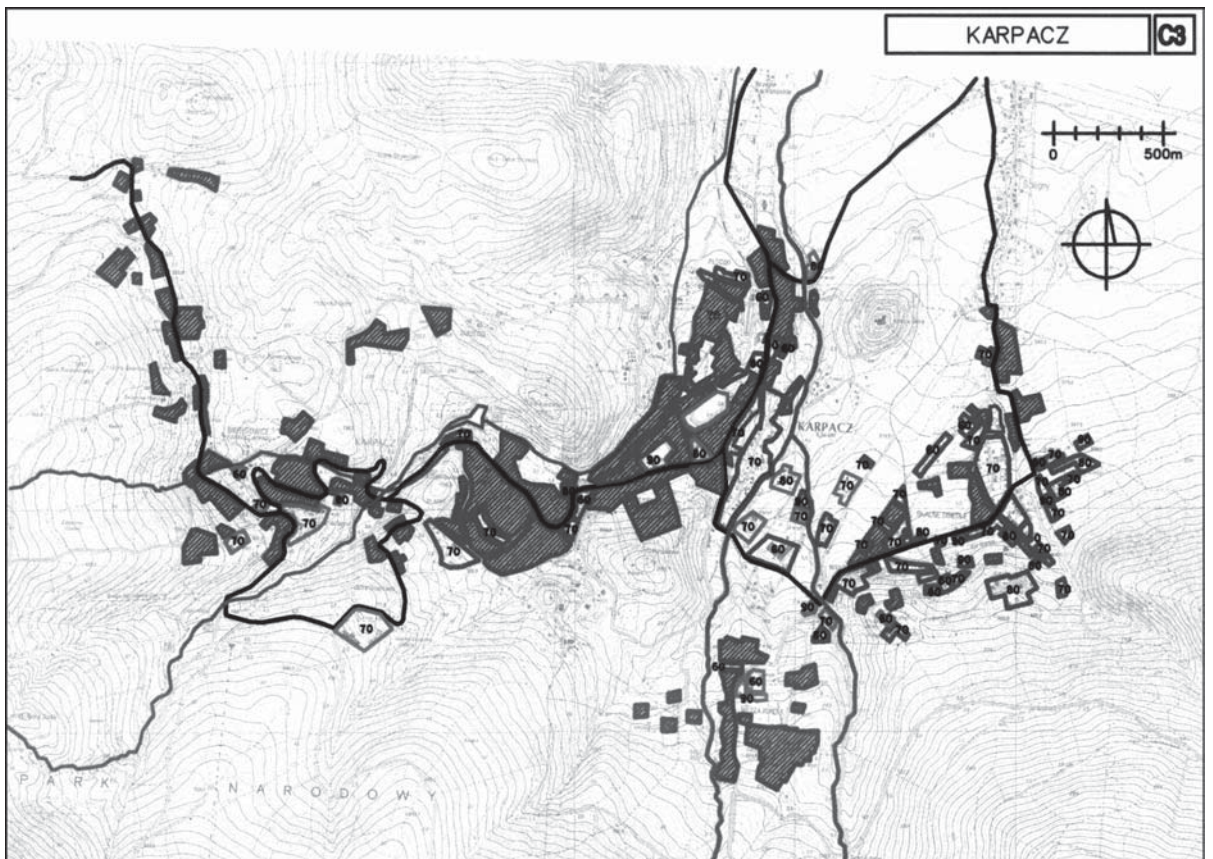
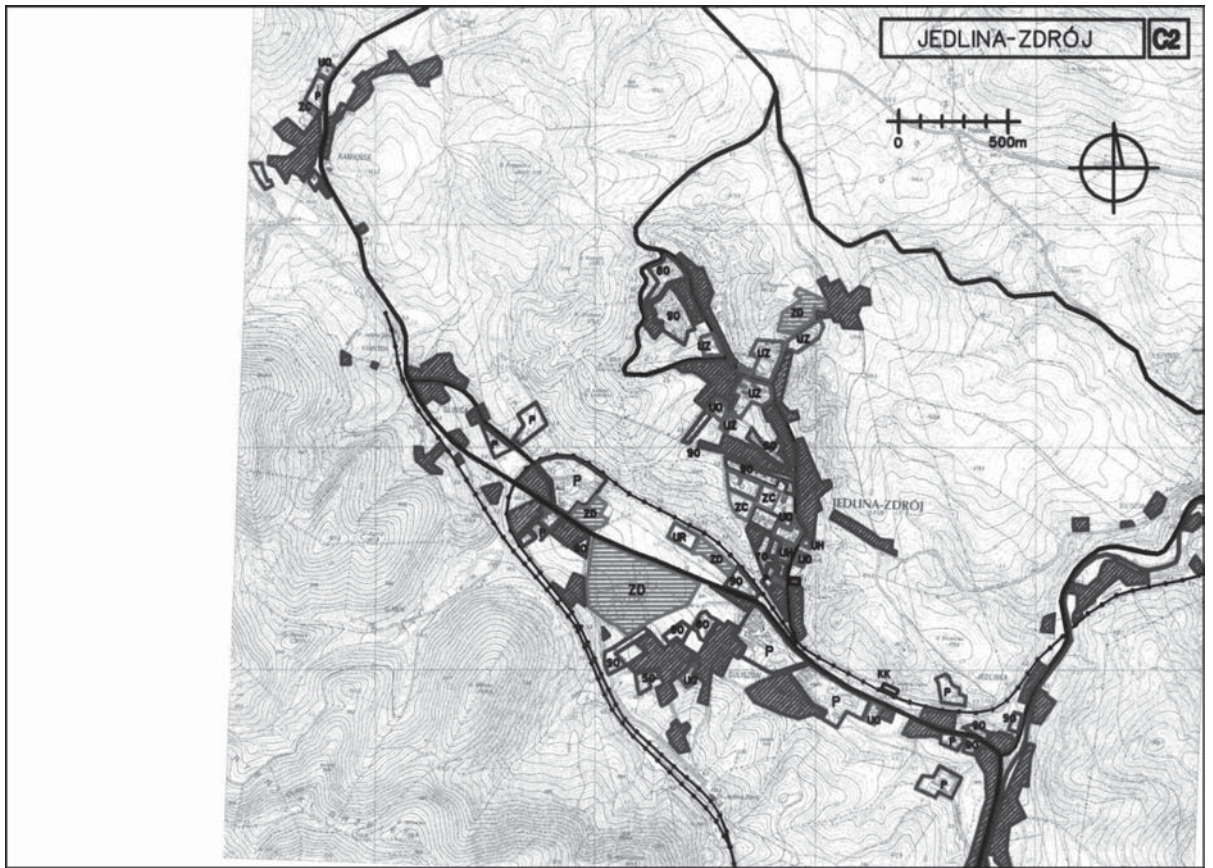
OZNACZENIA

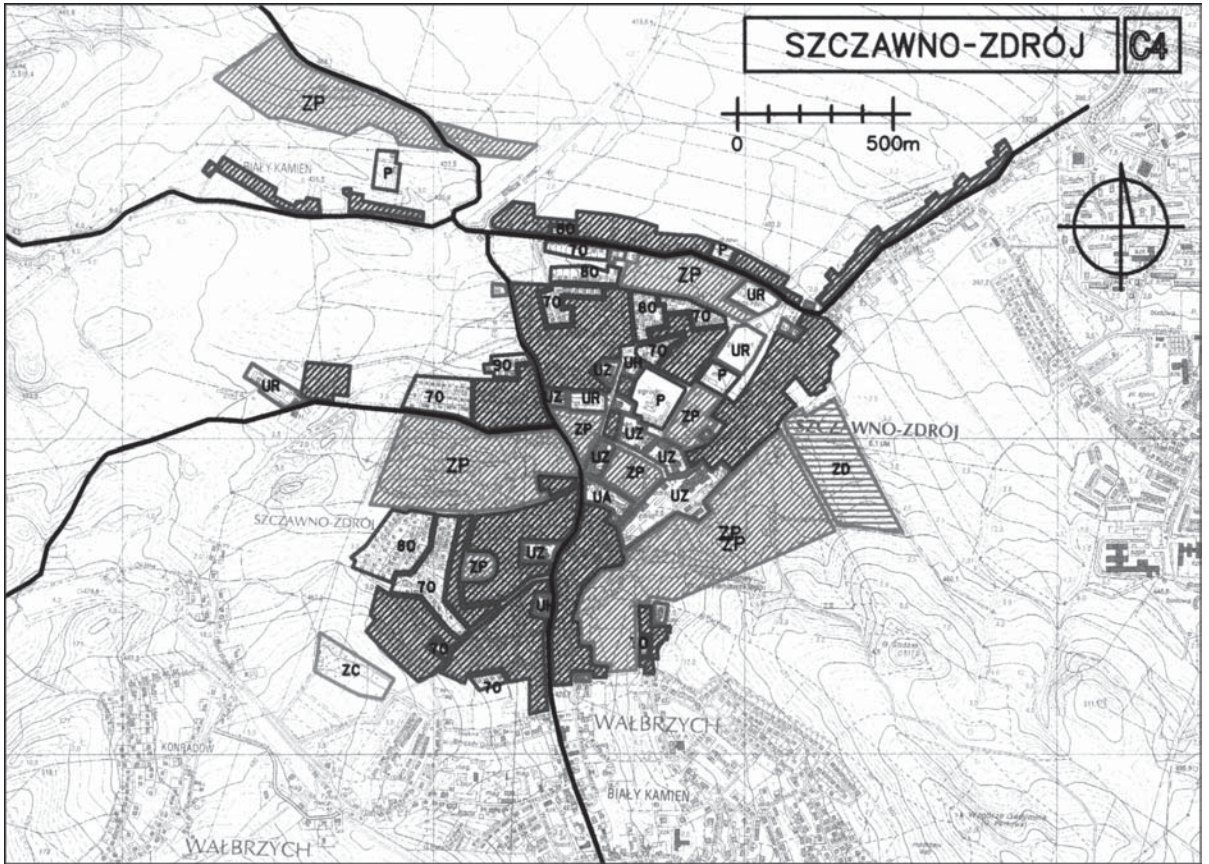
	rzeki, wody otwarte
	główne drogi
	trasy kolejowe
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa przedwojenna
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa z lat 40. i 50.
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa z lat 60.
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa z lat 70.
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa z lat 80.
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa z lat 90.
	zabudowa usługowa
	pierzeje uliczne z ciągami usługowymi
	tereny zabudowy przemysłowej
	tereny ogrodów działkowych
	tereny cmentarzy istniejących
	tereny parków publicznych
	dworce kolejowe i autobusowe

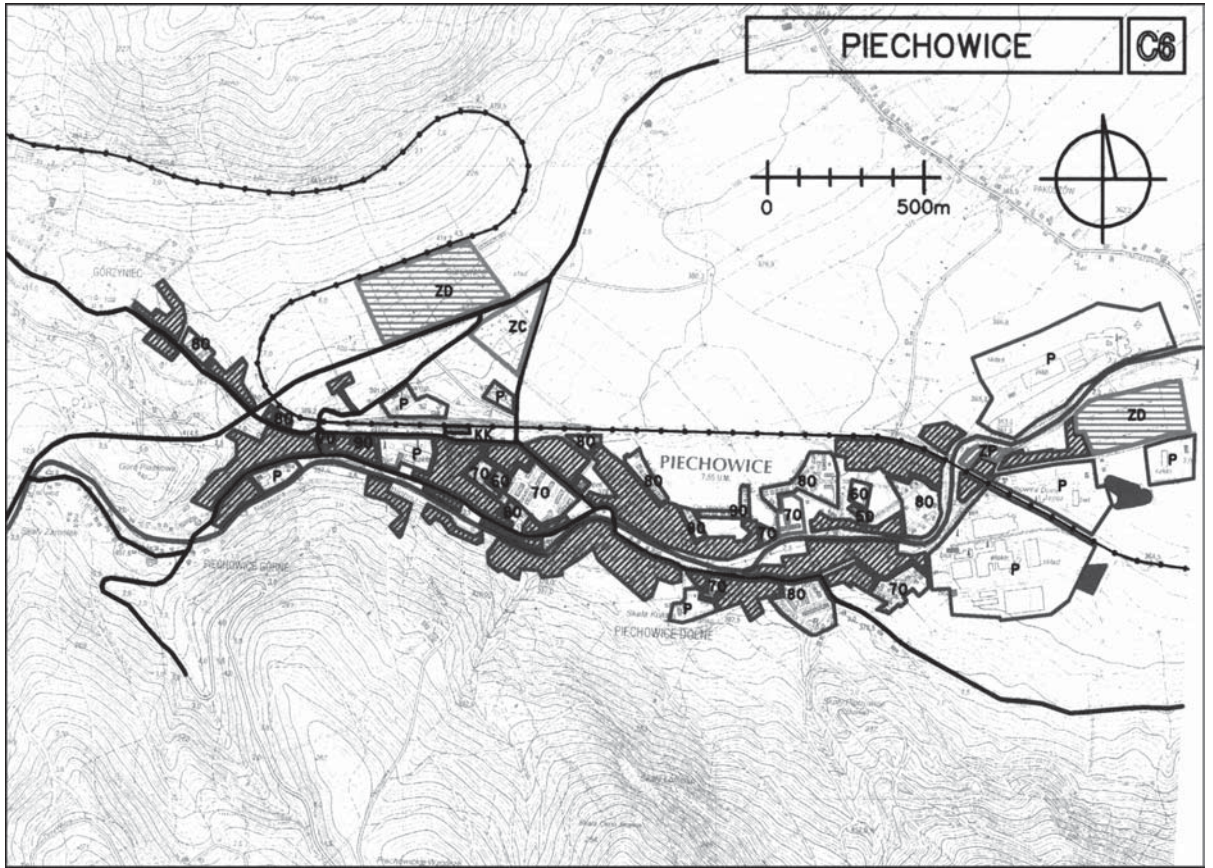


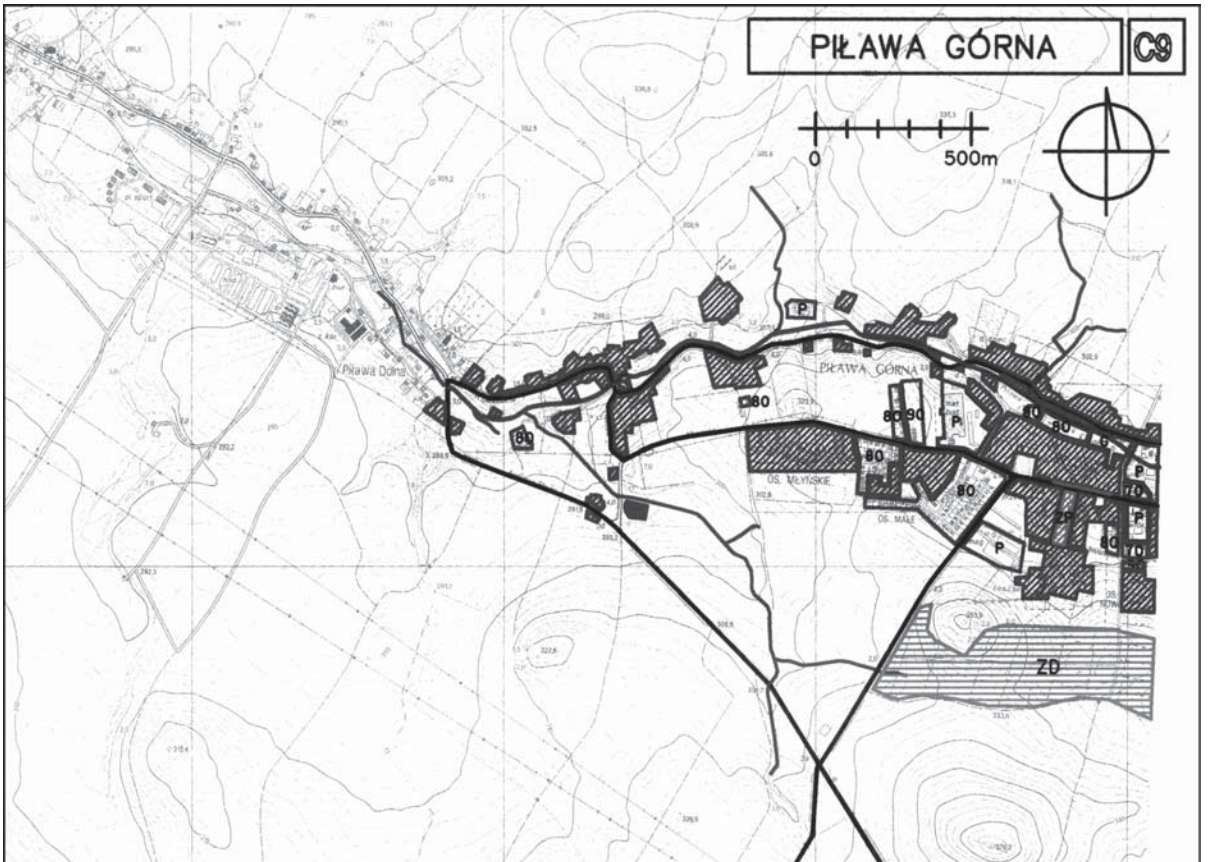


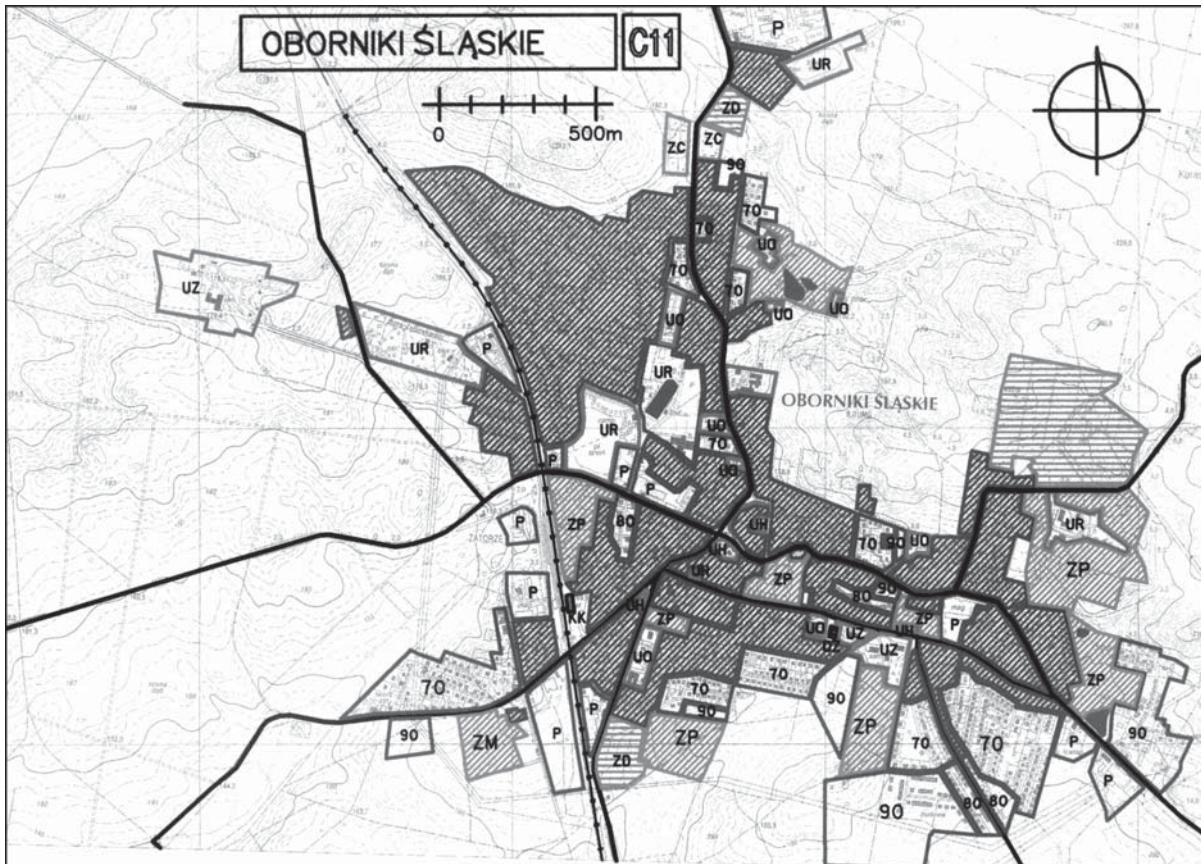
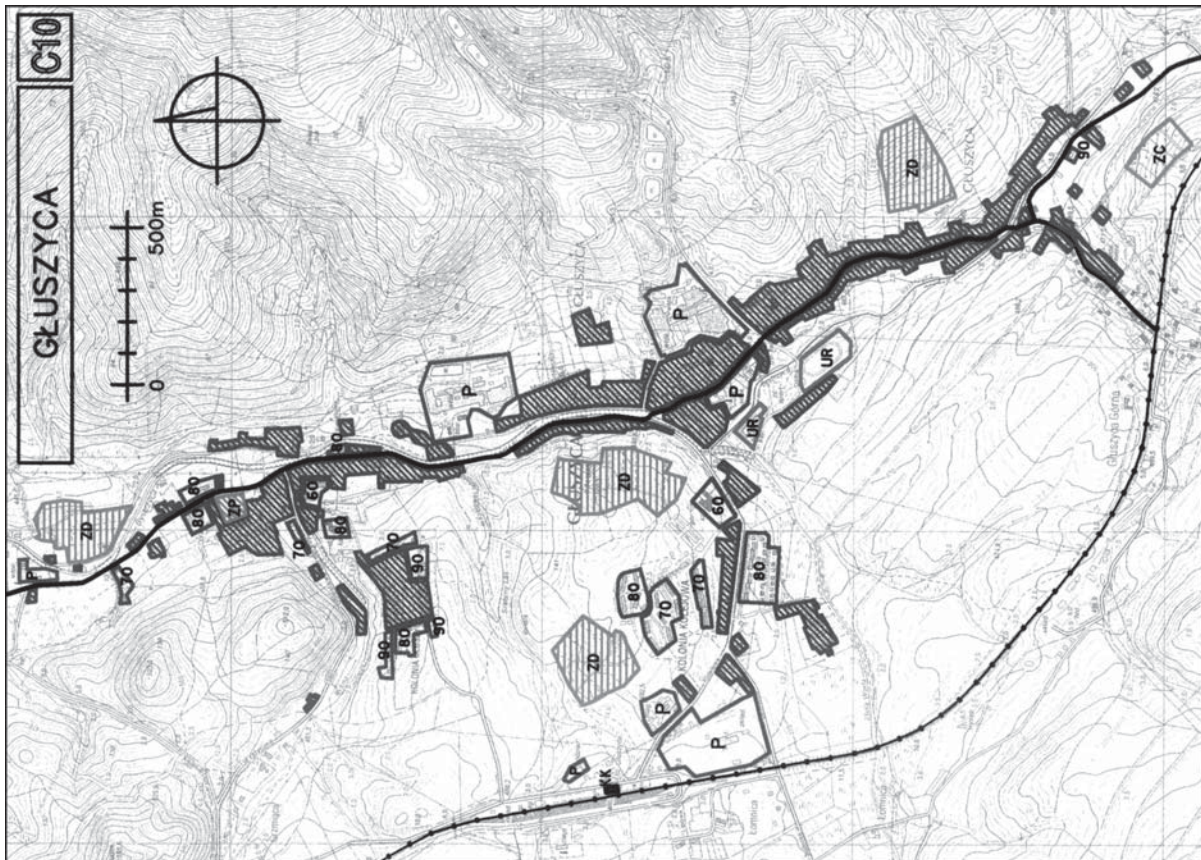




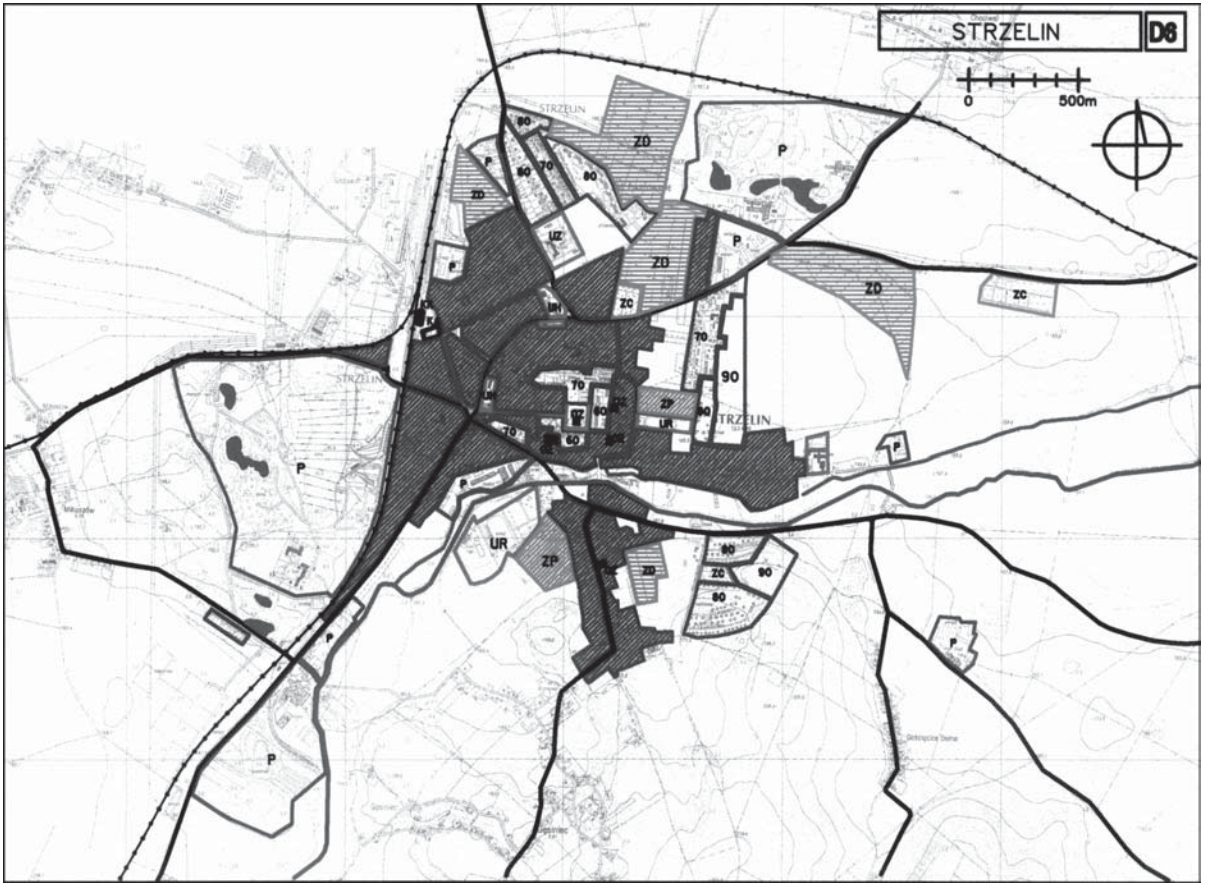


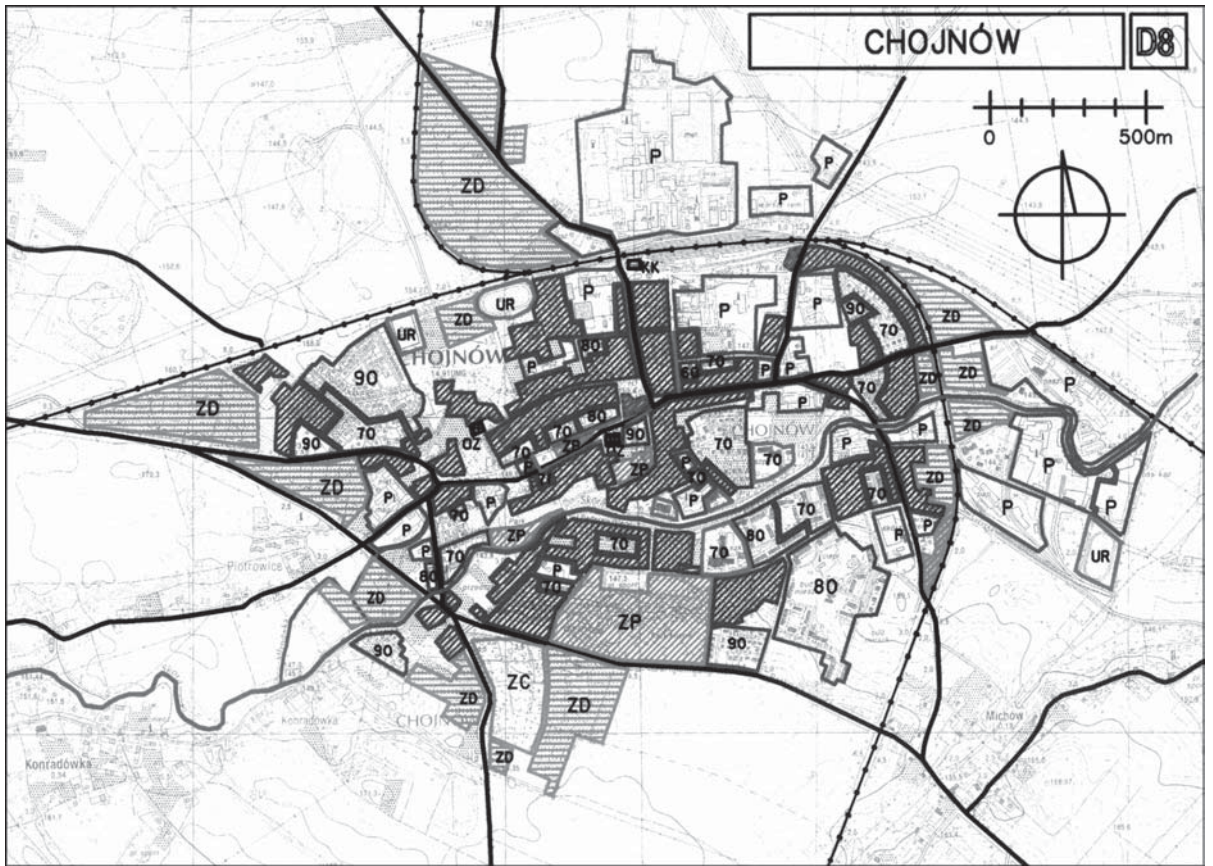




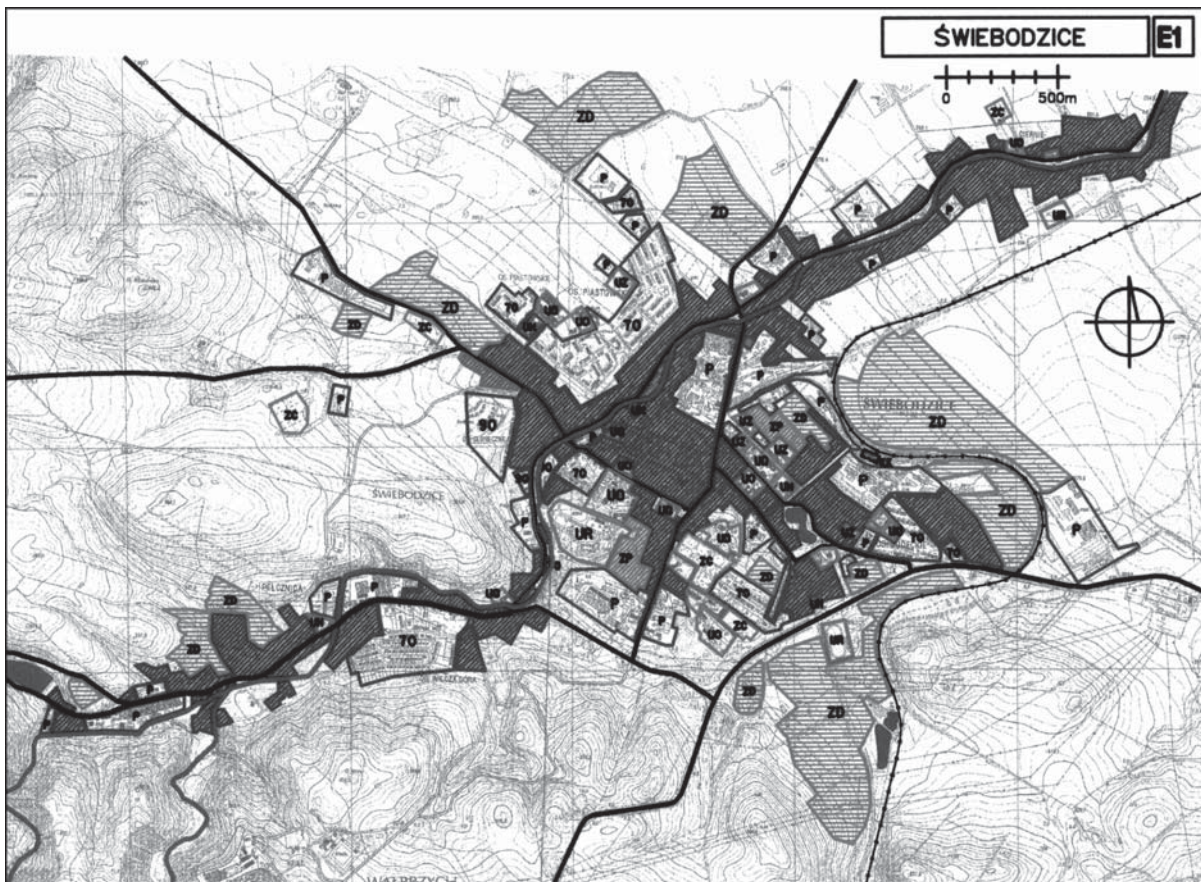
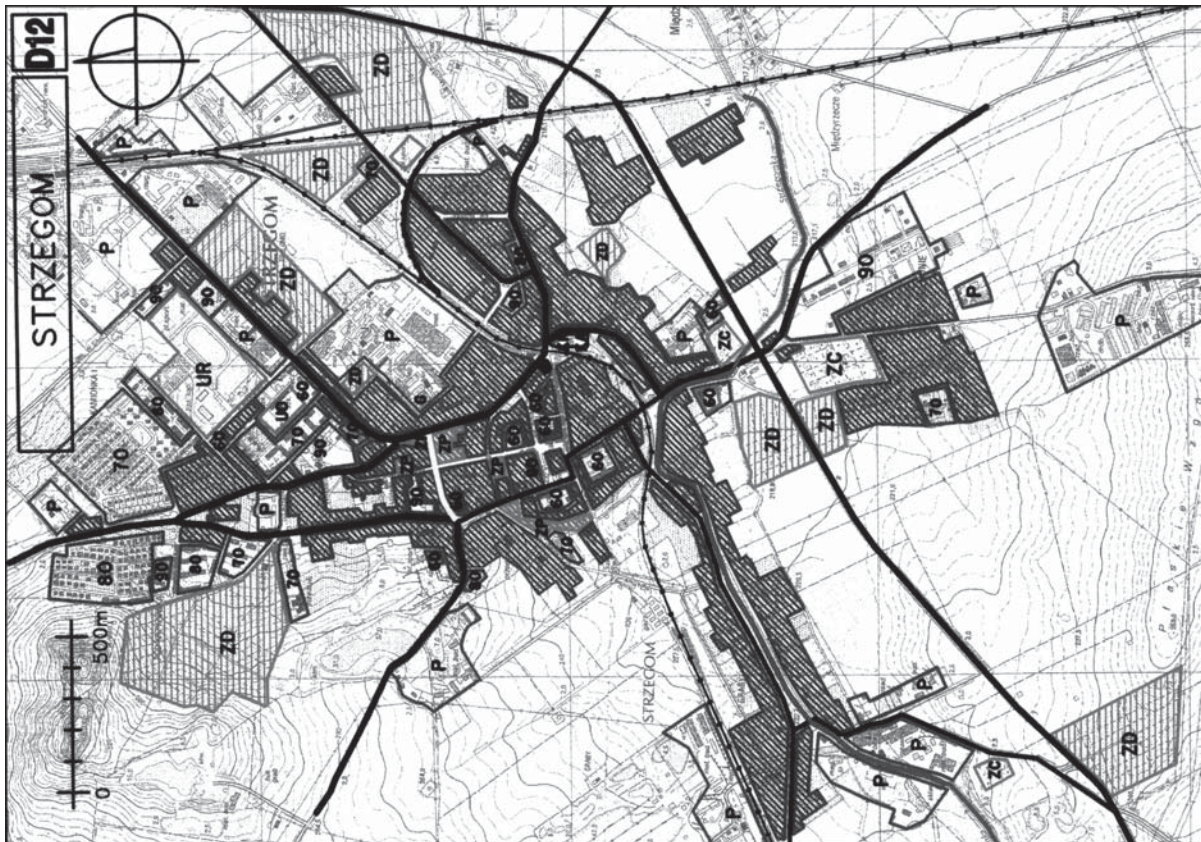




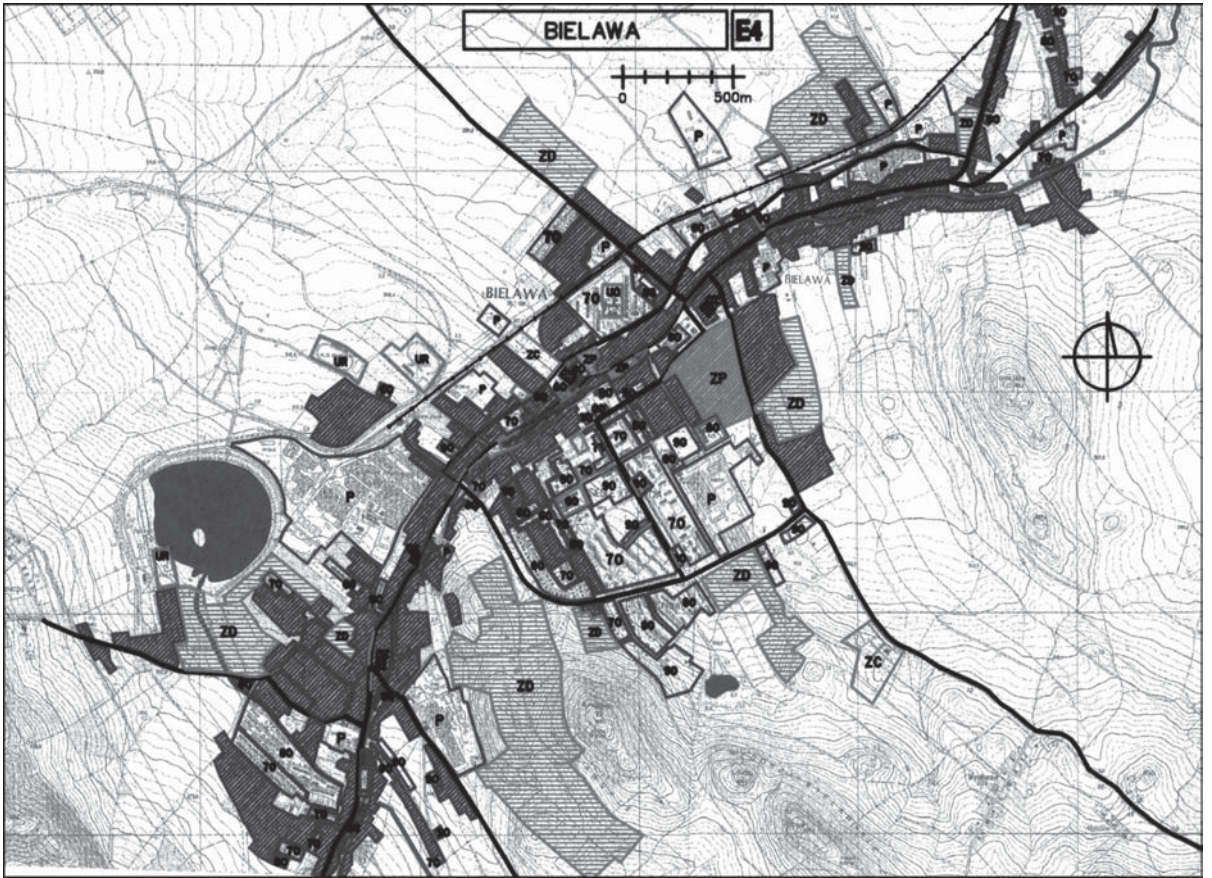












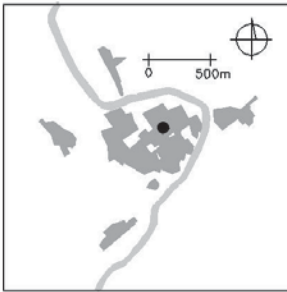
Aneks nr 2

Schematy etapów rozwoju terytorialnego po 1945 roku wybranych miast Dolnego Śląska

(opracowanie własne autora)

WLEŃ

A1



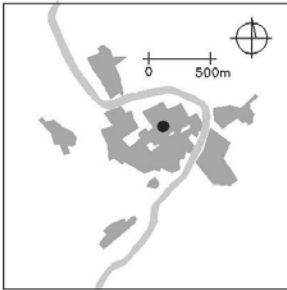
stan 1945 r.



stan 1960 r.



stan 1970 r.



stan 1980 r.



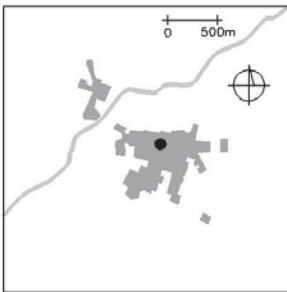
stan 1990 r.



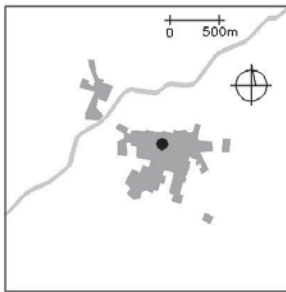
stan 2000 r.

WIĄZÓW

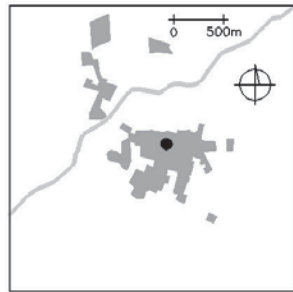
A2



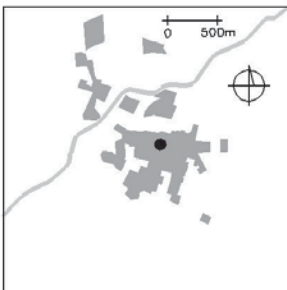
stan 1945 r.



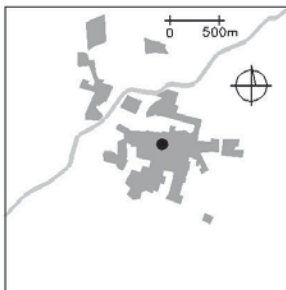
stan 1960 r.



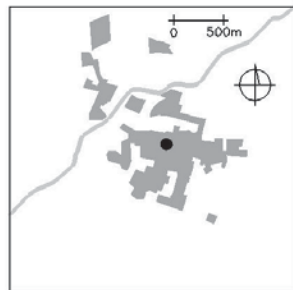
stan 1970 r.



stan 1980 r.



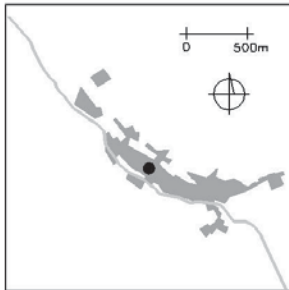
stan 1990 r.



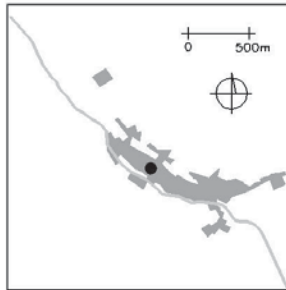
stan 2000 r.

ŚWIERZAWA

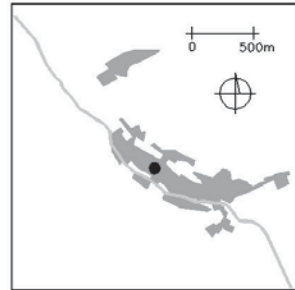
B1



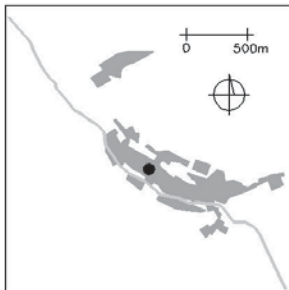
stan 1945 r.



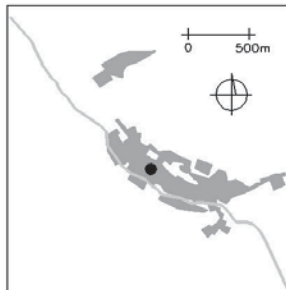
stan 1960 r.



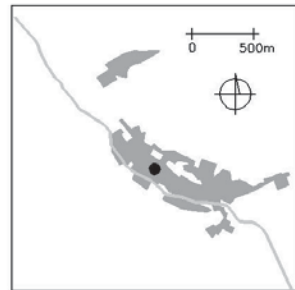
stan 1970 r.



stan 1980 r.



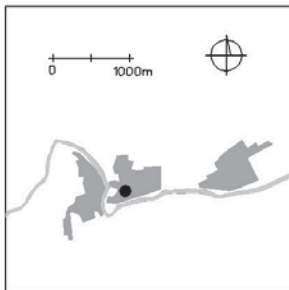
stan 1990 r.



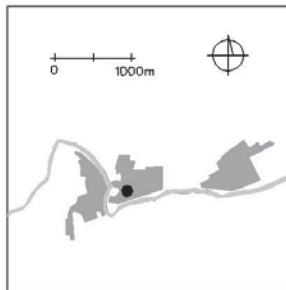
stan 2000 r.

BARDO

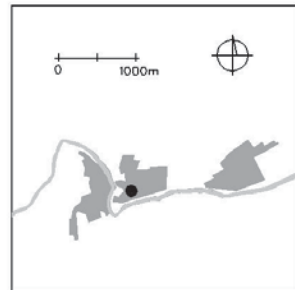
B2



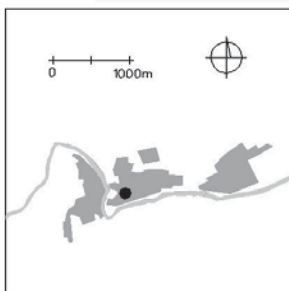
stan 1945 r.



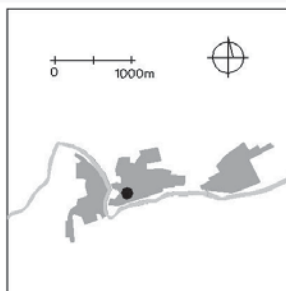
stan 1960 r.



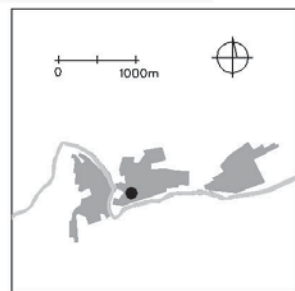
stan 1970 r.



stan 1980 r.



stan 1990 r.



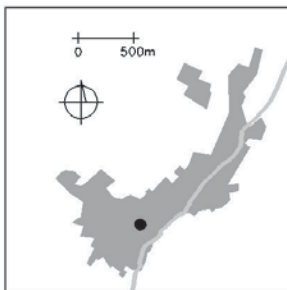
stan 2000 r.

ZŁOTY STOK

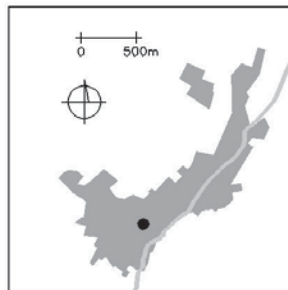
B3



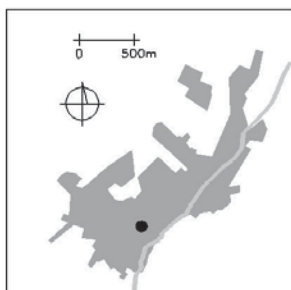
stan 1945r.



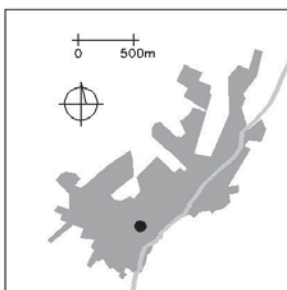
stan 1960r.



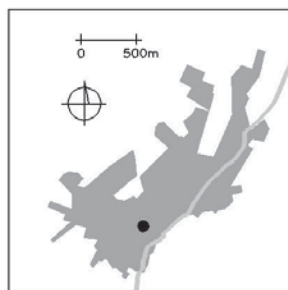
stan 1970r.



stan 1980r.



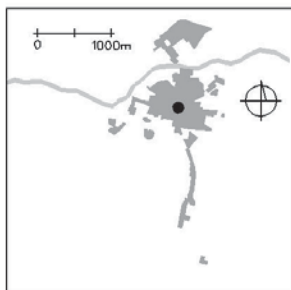
stan 1990r.



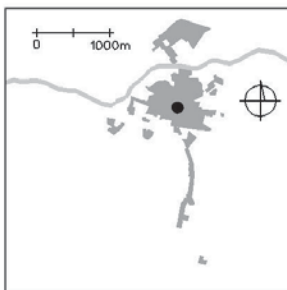
stan 2000r.

PROCHOWICE

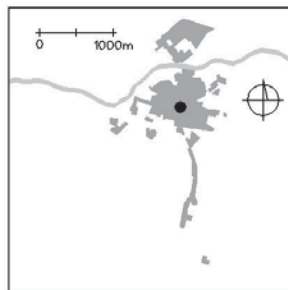
B4



stan 1945r.



stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



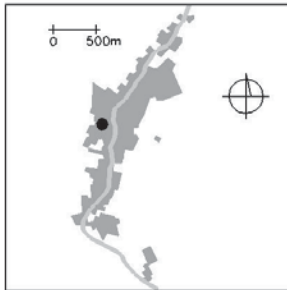
stan 1990r.



stan 2000r.

MIEROSZÓW

B5



stan 1945r.



stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



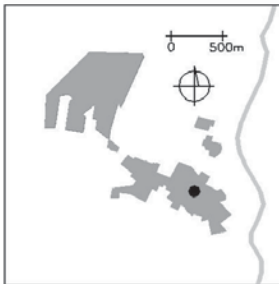
stan 1990r.



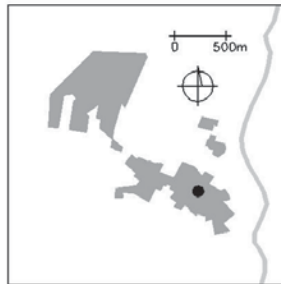
stan 2000r.

KĄTY WROCLAWSKIE

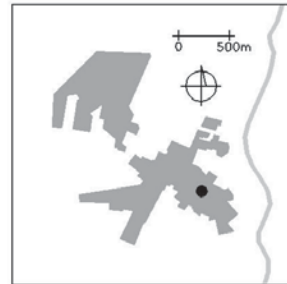
C1



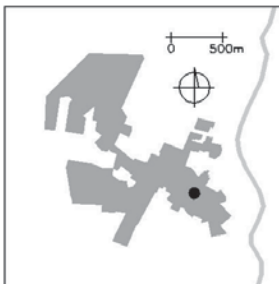
stan 1945r.



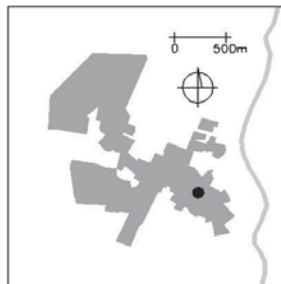
stan 1960r.



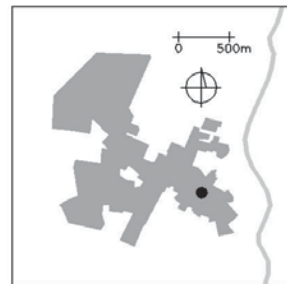
stan 1970r.



stan 1980r.



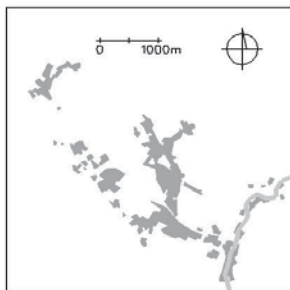
stan 1990r.



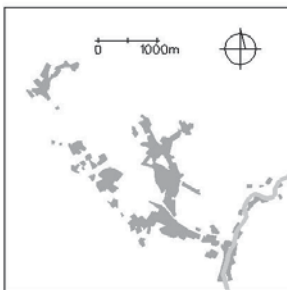
stan 2000r.

JEDLINA ZDRÓJ

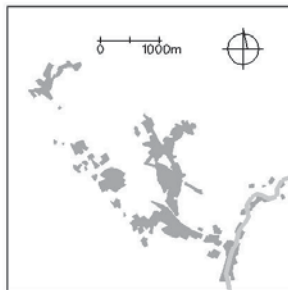
C2



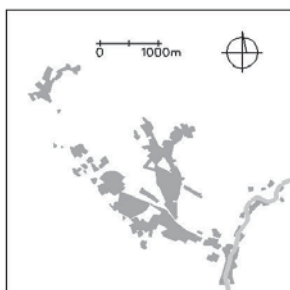
stan 1945r.



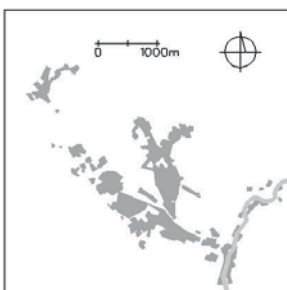
stan 1960r.



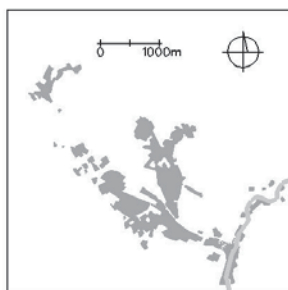
stan 1970r.



stan 1980r.



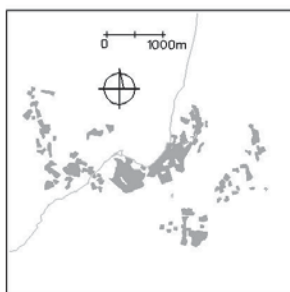
stan 1990r.



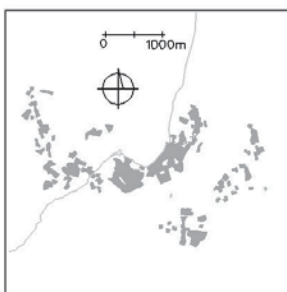
stan 2000r.

KARPACZ

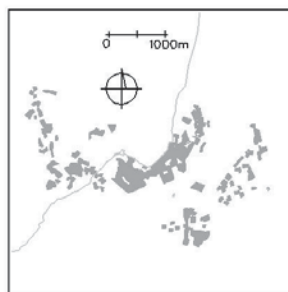
C3



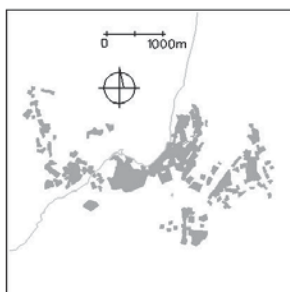
stan 1945r.



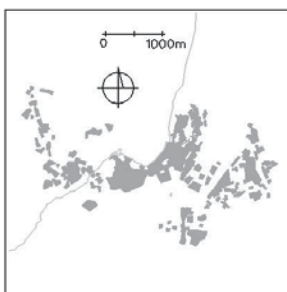
stan 1960r.



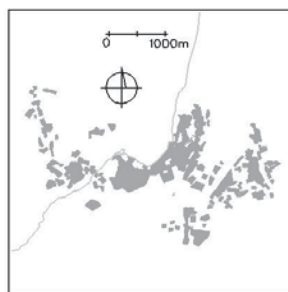
stan 1970r.



stan 1980r.



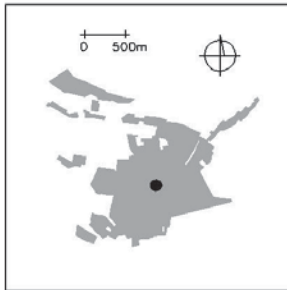
stan 1990r.



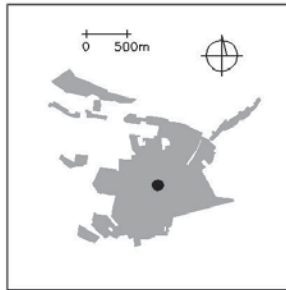
stan 2000r.

SZCZAWNO-ZDRÓJ

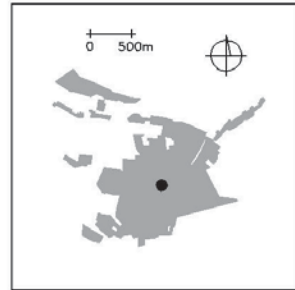
C4



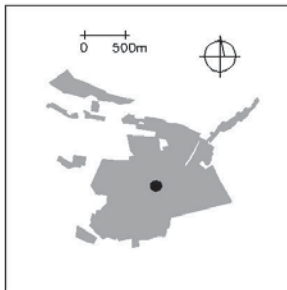
stan 1945r.



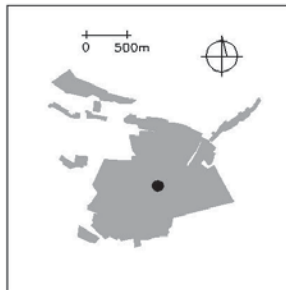
stan 1960r.



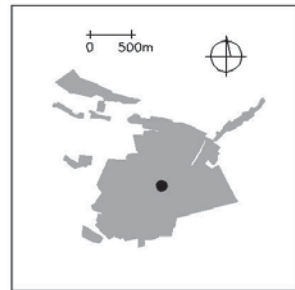
stan 1970r.



stan 1980r.



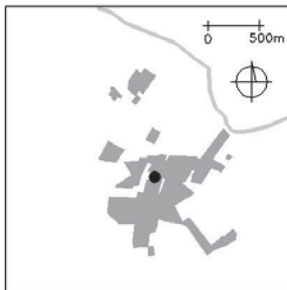
stan 1990r.



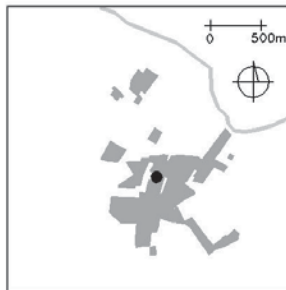
stan 2000r.

SOBÓTKA

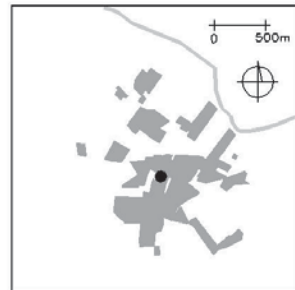
C5



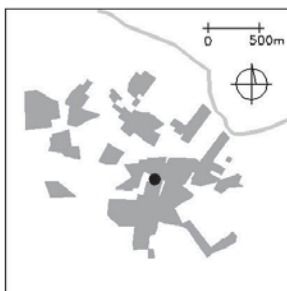
stan 1945r.



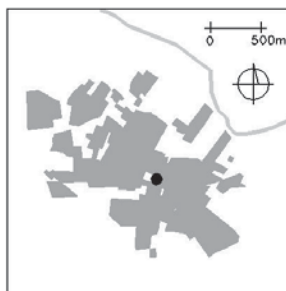
stan 1960r.



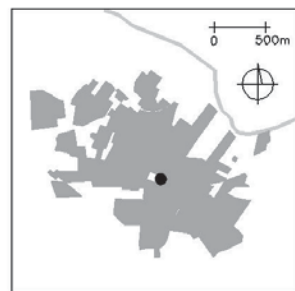
stan 1970r.



stan 1980r.



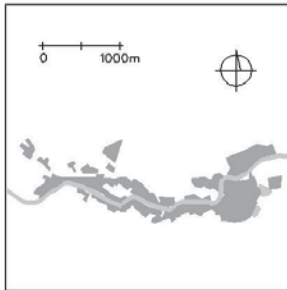
stan 1990r.



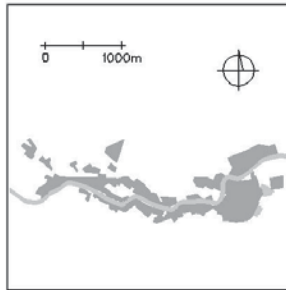
stan 2000r.

PIECHOWICE

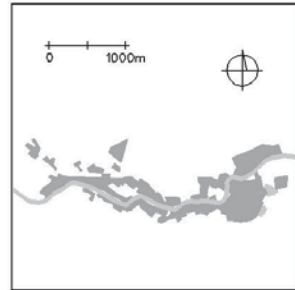
C6



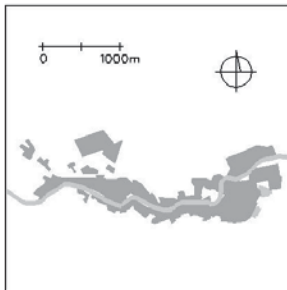
stan 1945r.



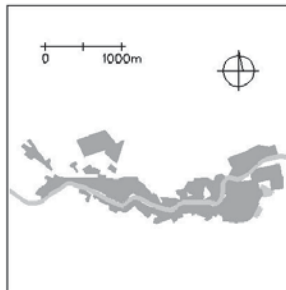
stan 1960r.



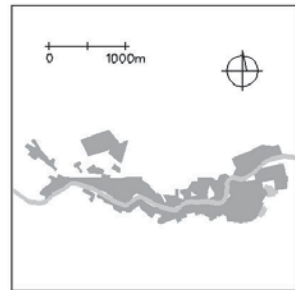
stan 1970r.



stan 1980r.



stan 1990r.



stan 2000r.

LUBAWKA

C7



stan 1945r.



stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



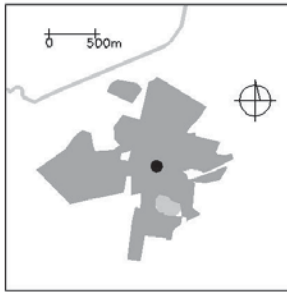
stan 1990r.



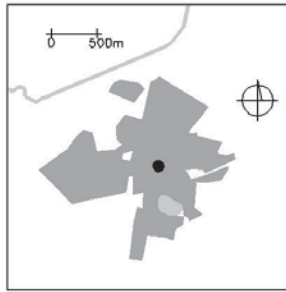
stan 2000r.

ŻARÓW

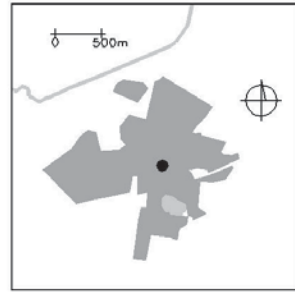
C8



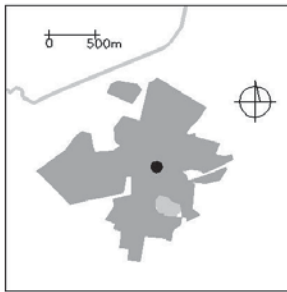
stan 1945r.



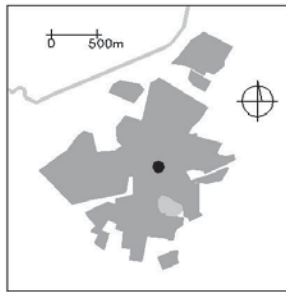
stan 1960r.



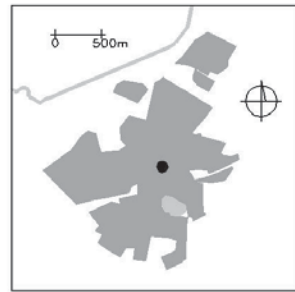
stan 1970r.



stan 1980r.



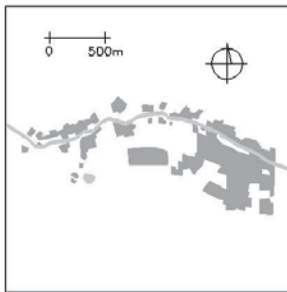
stan 1990r.



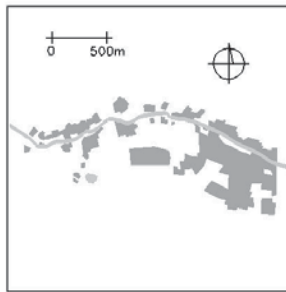
stan 2000r.

PIŁAWA GÓRNA

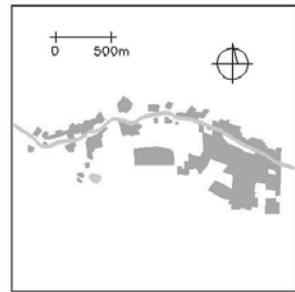
C9



stan 1945r.



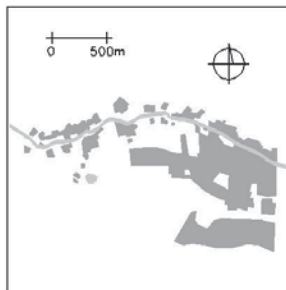
stan 1960r.



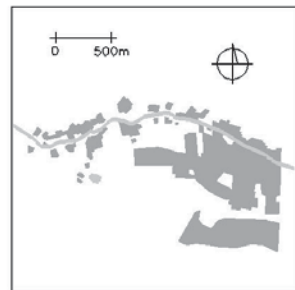
stan 1970r.



stan 1980r.



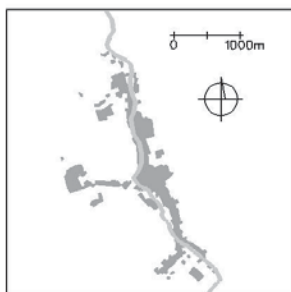
stan 1990r.



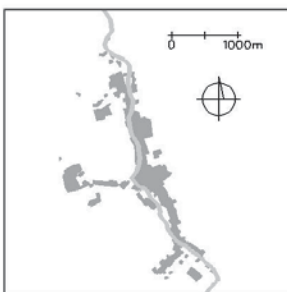
stan 2000r.

GLUSZYCA

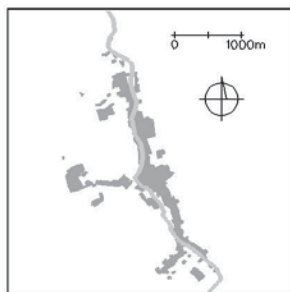
C10



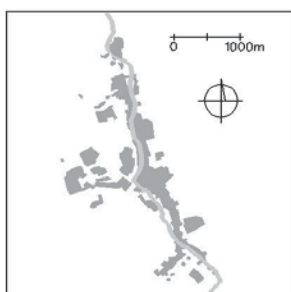
stan 1945r.



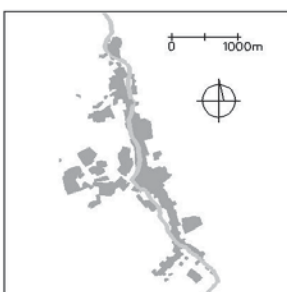
stan 1960r.



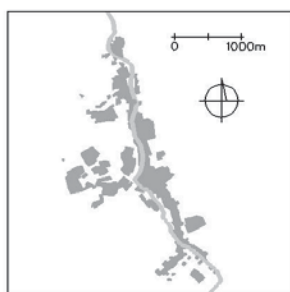
stan 1970r.



stan 1980r.



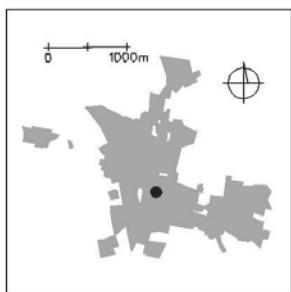
stan 1990r.



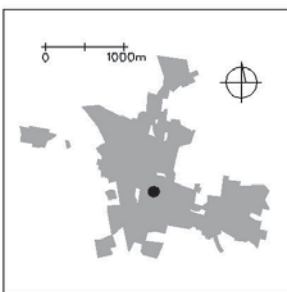
stan 2000r.

OBORNIKI ŚLĄSKIE

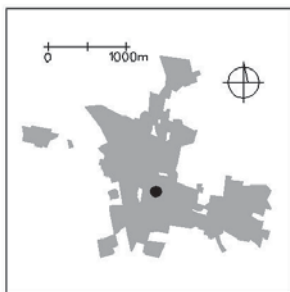
C11



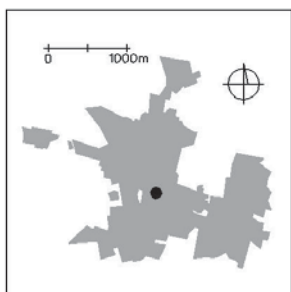
stan 1945r.



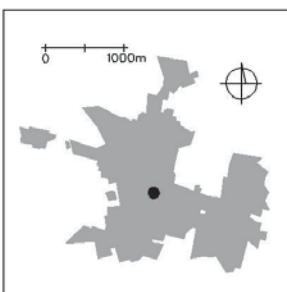
stan 1960r.



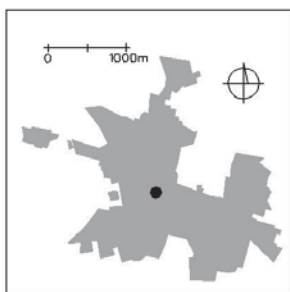
stan 1970r.



stan 1980r.



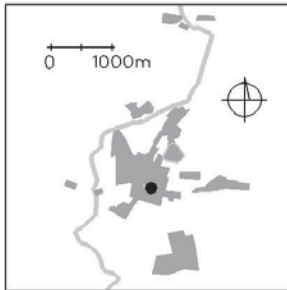
stan 1990r.



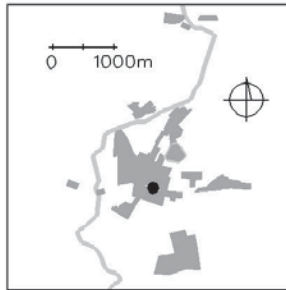
stan 2000r.

ŚRODA ŚLĄSKA

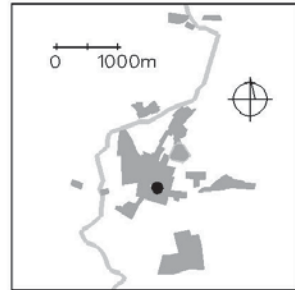
C12



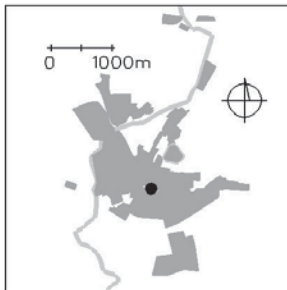
stan 1945r.



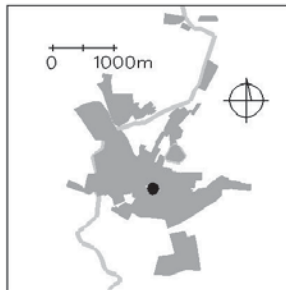
stan 1960r.



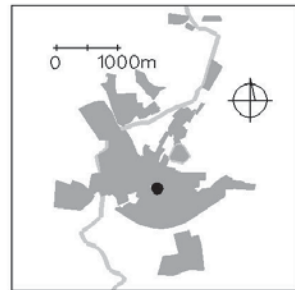
stan 1970r.



stan 1980r.



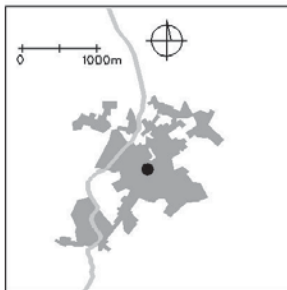
stan 1990r.



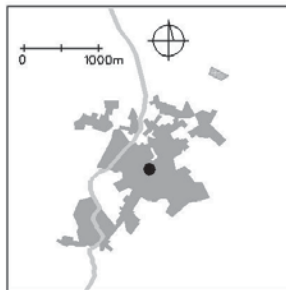
stan 2000r.

ZIĘBICE

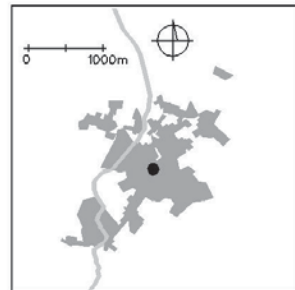
C13



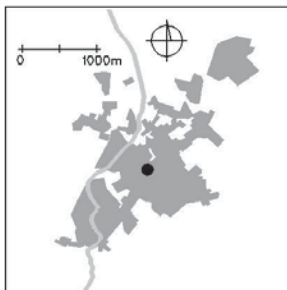
stan 1945r.



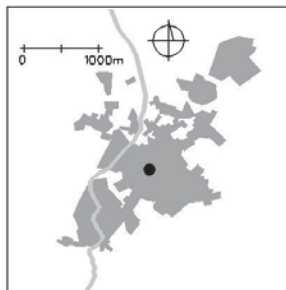
stan 1960r.



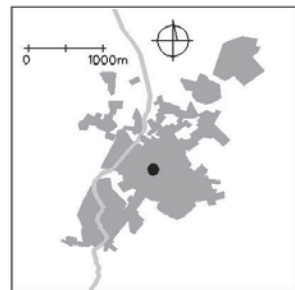
stan 1970r.



stan 1980r.



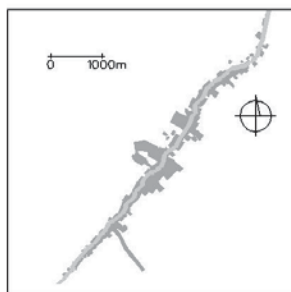
stan 1990r.



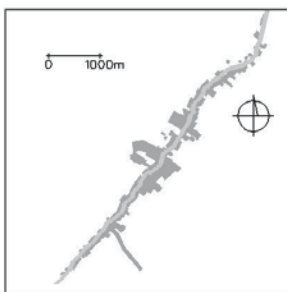
stan 2000r.

PIESZYCE

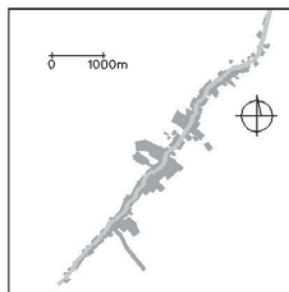
C14



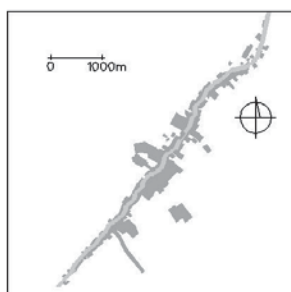
stan 1945r.



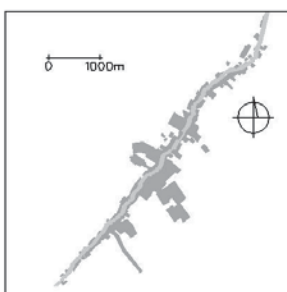
stan 1960r.



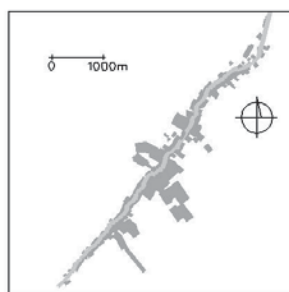
stan 1970r.



stan 1980r.



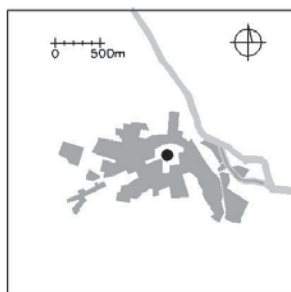
stan 1990r.



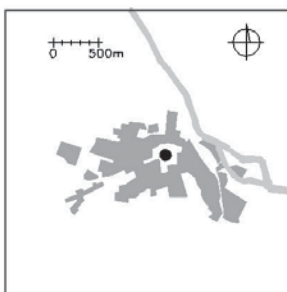
stan 2000r.

LWÓWEK ŚLĄSKI

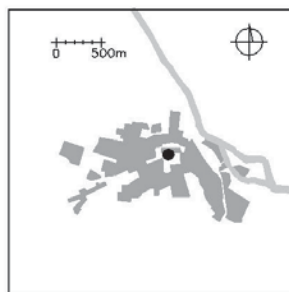
D1



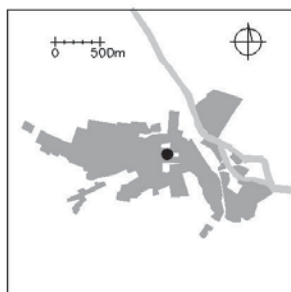
stan 1945r.



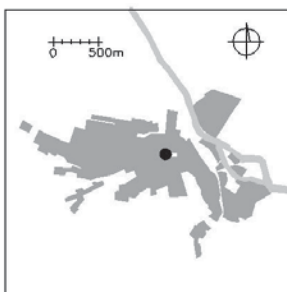
stan 1960r.



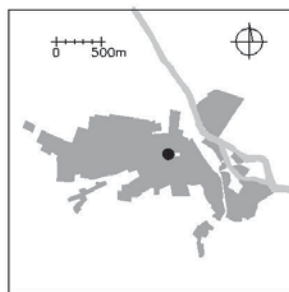
stan 1970r.



stan 1980r.



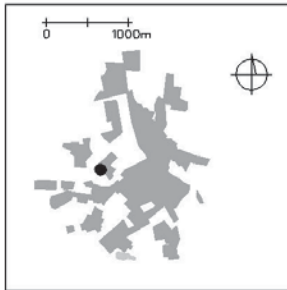
stan 1990r.



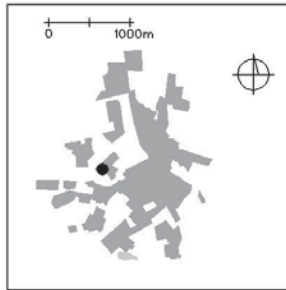
stan 2000r.

TRZEBNICA

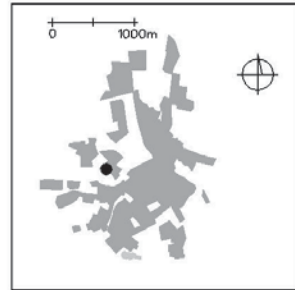
D2



stan 1945r.



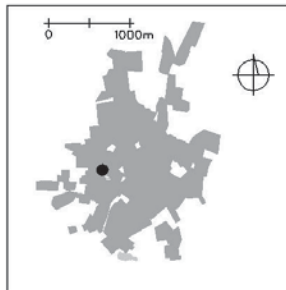
stan 1960r.



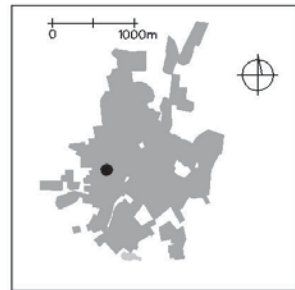
stan 1970r.



stan 1980r.



stan 1990r.



stan 2000r.

WOŁÓW

D3



stan 1945r.



stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



stan 1990r.



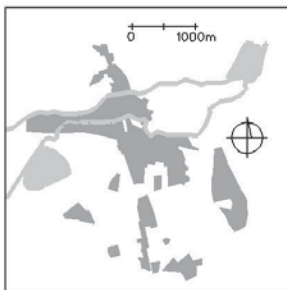
stan 2000r.

MILICZ

D4



stan 1945r.



stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



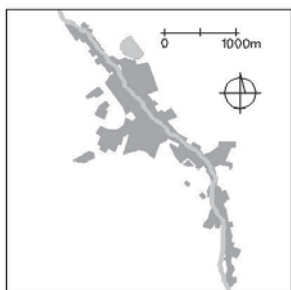
stan 1990r.



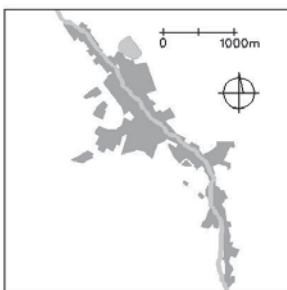
stan 2000r.

KOWARY

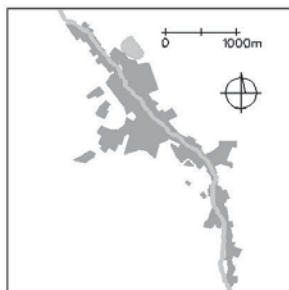
D5



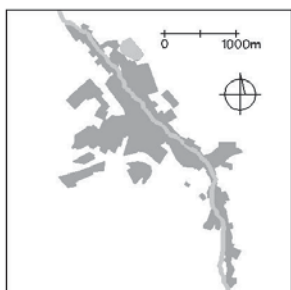
stan 1945r.



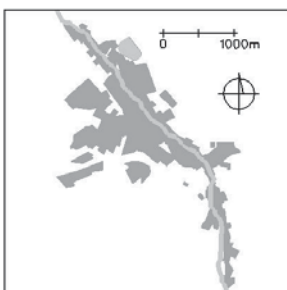
stan 1960r.



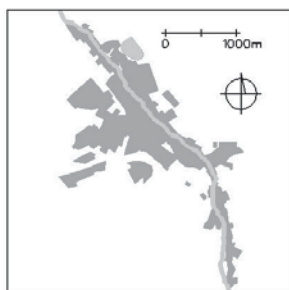
stan 1970r.



stan 1980r.



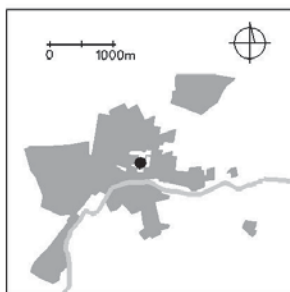
stan 1990r.



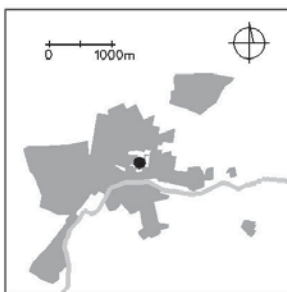
stan 2000r.

STRZELIN

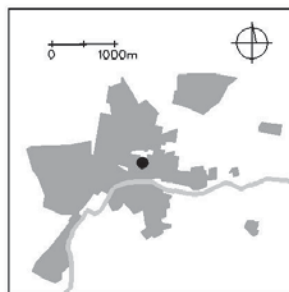
D6



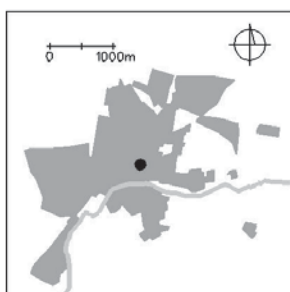
stan 1945r.



stan 1960r.



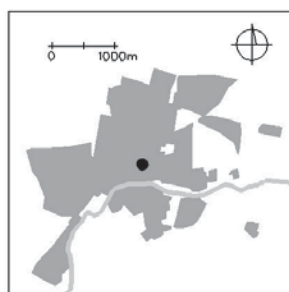
stan 1970r.



stan 1980r.



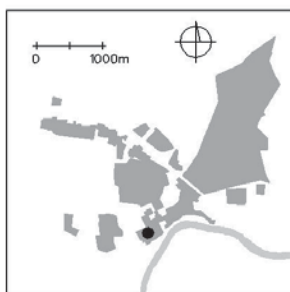
stan 1990r.



stan 2000r.

BRZEG DOLNY

D7



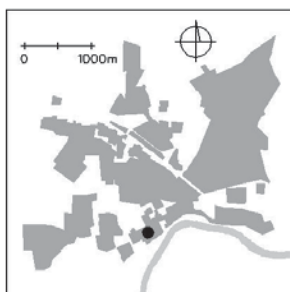
stan 1945r.



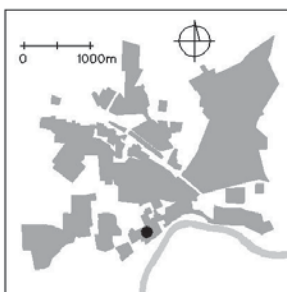
stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



stan 1990r.



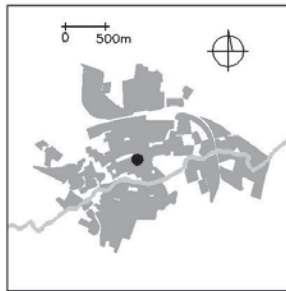
stan 2000r.

CHOJNÓW

D8



stan 1945r.



stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



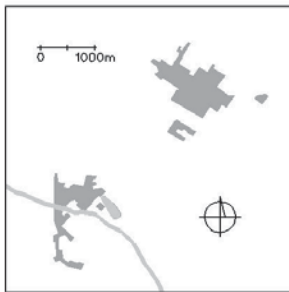
stan 1990r.



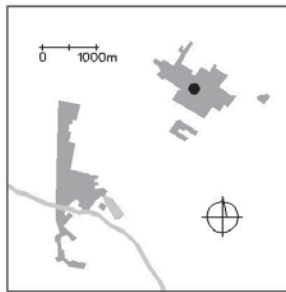
stan 2000r.

JELCZ-LASKOWICE

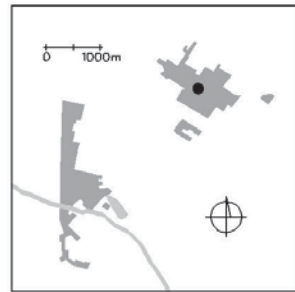
D9



stan 1945r.



stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



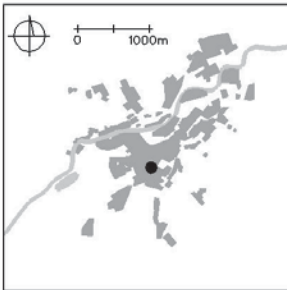
stan 1990r.



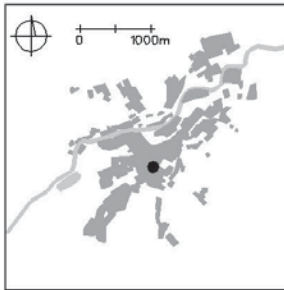
stan 2000r.

ZŁOTORYJA

D10



stan 1945r.



stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



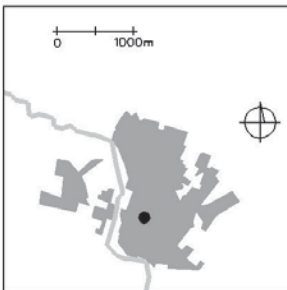
stan 1990r.



stan 2000r.

ZĄBKOWICE ŚLĄSKIE

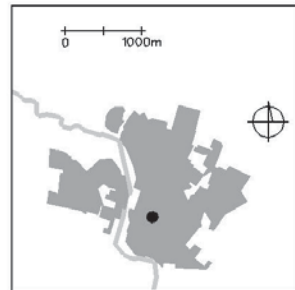
D11



stan 1945r.



stan 1960r.



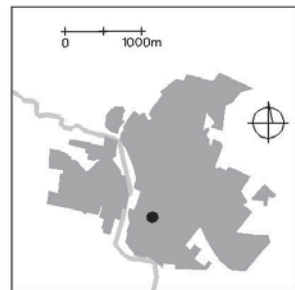
stan 1970r.



stan 1980r.



stan 1990r.



stan 2000r.

STRZEGOM

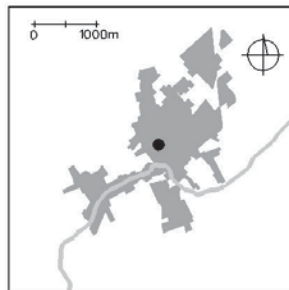
D12



stan 1945r.



stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



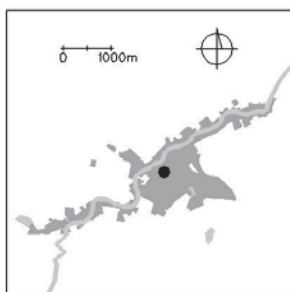
stan 1990r.



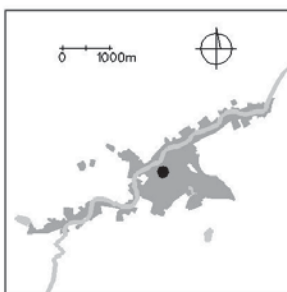
stan 2000r.

ŚWIEBODZICE

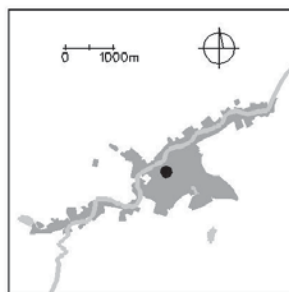
E1



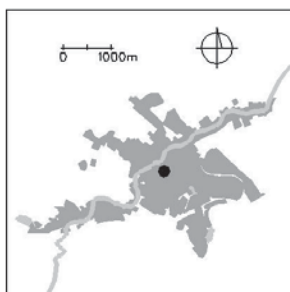
stan 1945r.



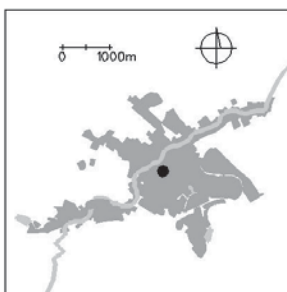
stan 1960r.



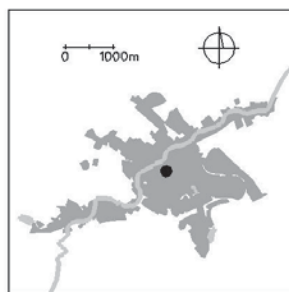
stan 1970r.



stan 1980r.



stan 1990r.



stan 2000r.

KŁODZKO

E2



stan 1945r.



stan 1960r.



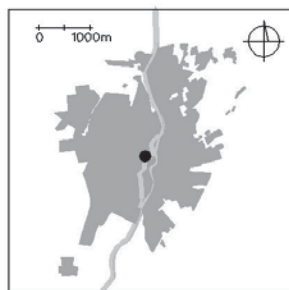
stan 1970r.



stan 1980r.



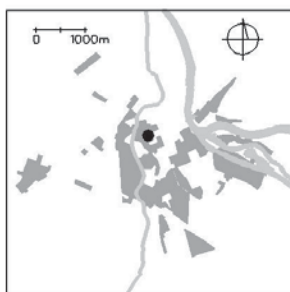
stan 1990r.



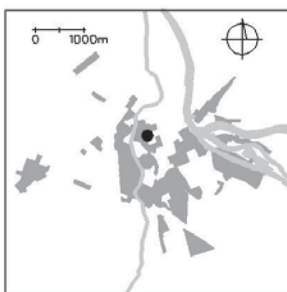
stan 2000r.

OLAWA

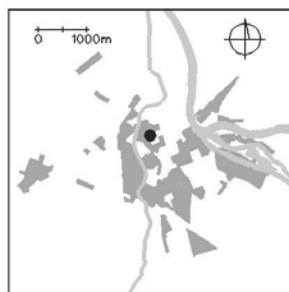
E3



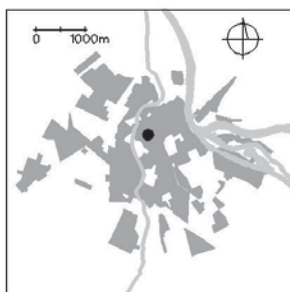
stan 1945r.



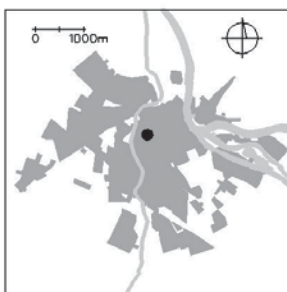
stan 1960r.



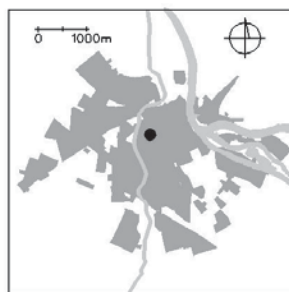
stan 1970r.



stan 1980r.



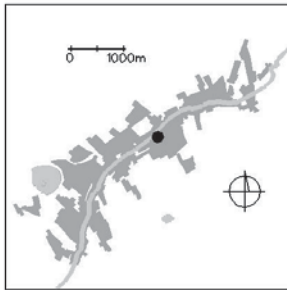
stan 1990r.



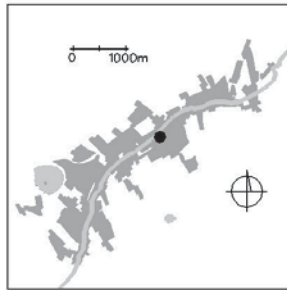
stan 2000r.

BIELAWA

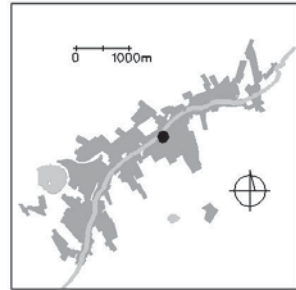
E4



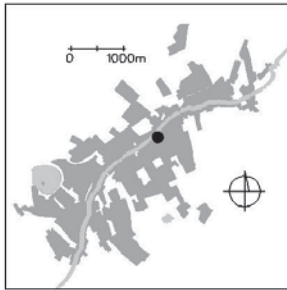
stan 1945r.



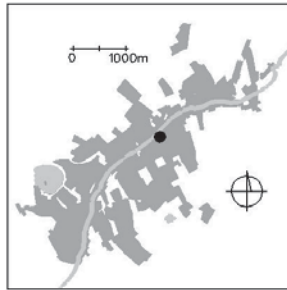
stan 1960r.



stan 1970r.



stan 1980r.



stan 1990r.





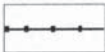

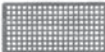


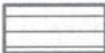


stan 2000r.

Aneks nr 3

Schematy struktury funkcjonalno-przestrzennej wybranych miast Dolnego Śląska

(opracowanie własne autora)

Oznaczenia do schematów rozwoju miast

	rzeki, wody otwarte
	główne drogi
	trasy kolejowe
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa przedwojenna
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa z lat 40. i 50.
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa z lat 60.
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa z lat 70.
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa z lat 80.
	zabudowa mieszkaniowo-usługowa z lat 90.
	centrum miasta

