

POLITECHNIKA WARSZAWSKA

Rozprawa doktorska

Dyscyplina naukowa: Architektura i Urbanistyka/
Dziedzina nauk: Nauki Inżynieryjno-Techniczne

mgr inż. arch.

Dominika Grabowska-Ropek

Metoda wyznaczania śródmieść jako narzędzie w planowaniu
struktur przestrzennych polskich miast średniej wielkości

Promotor

prof. dr hab. inż. arch. **Krystyna Solarek**

Promotor Pomocniczy

dr hab. inż. arch. **Małgorzata Mirecka**

Warszawa 2025

STRESZCZENIE PRACY DOKTORSKIEJ

mgr inż. arch. Dominika Grabowska – Ropek

Tytuł: Metoda wyznaczania śródmieść jako narzędzie w planowaniu struktur przestrzennych polskich miast średniej wielkości

Promotor: prof. dr hab. inż. arch. Krystyna Solarek

Promotor pomocniczy: dr hab. inż. arch. Małgorzata Mirecka

Celem rozprawy jest opracowanie narzędzia planistycznego, pozwalającego wyznaczyć teren śródmieścia w wybranym mieście średniej wielkości. Metoda wyznaczania śródmieść MWS, będąca wynikiem niniejszej dysertacji to uporządkowana sekwencja działań, umożliwiająca określenie wybranych parametrów w sposób jednoznaczny. Opisane w dysertacji podejście metodyczne, ułatwia poznanie wzajemnych zależności między kluczowymi elementami, tworzącymi układ przestrzenny wybranych jednostek miejskich. Śródmieście wyznaczone dzięki metodzie MWS, w praktyce planistycznej, może stanowić istotny element modelu urbanistycznego, w planowaniu przekształceń zmierzających do poprawy jakości funkcjonowania terenów miejskich.

W teoretycznej części pracy, zbadano dotychczasowe publikacje dotyczące zagadnienia śródmieść, dokonano też analizy przepisów polskiego prawa przestrzennego oraz zestawiono definicje, istotne z punktu widzenia celu badawczego. Nakreślono także wybrane zagadnienia z zakresu planowania przestrzennego, w tym metody planowania rozwoju miast oraz opisano współczesne narzędzia planistyczne, służące badaniu przestrzeni.

W części II dysertacji, wykonano badanie indywidualnych uwarunkowań, obejmujące wieloaspektowe zagadnienia strukturalne określonej próby badawczej, łącznie dla dziewięciu polskich miast średniej wielkości. Do wykonania zamierzonych działań użyto metod jakościowych i ilościowych oraz przeprowadzono badania społeczne. W dalszej części pracy zaproponowano metodę MWS wraz z opisem i słownikiem pojęć a także przeprowadzono test na pięciu wybranych miastach.

W części III pracy doktorskiej zawarto wyniki badań uzyskane w teście metody, wskazano także możliwe pola wykorzystania MWS jako narzędzia w planowaniu struktur przestrzennych średnich polskich miast.

Opracowanie zakończono podsumowaniem i wnioskami, w tym weryfikacją postawionych hipotez oraz udzieleniem odpowiedzi na postawione pytania badawcze.

Słowa kluczowe: metoda MWS, śródmieście, obszar śródmiejski, delimitacja przestrzenna, planowanie, struktura urbanistyczna

SUMMARY OF PhD THESIS

mgr inż. arch. Dominika Grabowska – Ropek

Title: The method of delimitating downtown areas as a spacial planning tool of the structure of medium-sized Polish cities

Advisor: prof. dr hab. inż. arch. Krystyna Solarek

Assistant advisor: dr hab. inż. arch. Małgorzata Mirecka

The aim of the dissertation, is to develop a planning tool that allows the delimitation of the downtown area in a selected medium-sized city. The downtown delimitation method MWS, which is the result of this doctoral thesis, is a structured sequence of actions that allows selected parameters to be determined. The methodological approach described in the dissertation, facilitates understanding of the interrelationships between key elements that make up the spatial layout of selected urban units. In planning practice, the downtown area delimited by the MWS method, can be an important element of an urban model, especially in planning transformations, aimed at improving the functioning of urban areas.

In the theoretical part of the thesis, publications on the subject were examined, Polish spatial law regulations were analyzed, and definitions relevant to the research objective were compiled. Selected issues in the field of spatial planning were also outlined, including methods

of urban development planning, and contemporary planning tools for studying space were described.

In part II of the dissertation, a study of individual conditions was conducted, covering multifaceted structural issues of the research sample, which includes a total of nine medium-sized Polish cities. Qualitative and quantitative methods were used to carry out the planned activities, and social research was conducted. In the further part of the work, the MWS method was proposed, together with a description and glossary of terms. The test was conducted on five selected cities.

Part III of the doctoral thesis presents the results of the method test and indicates possible areas of application for MWS as a tool in the spatial planning of medium-sized Polish cities.

The study concludes with a summary and verification of the hypotheses and answers to the research questions.

Keywords: MWS method, city center, downtown area, spatial delimitation, planning, urban structure

SPIS TREŚCI

WSTĘP	11
1. PROBLEM BADAWCZY	11
2. PRZEDMIOT, ZAKRES I CELE.....	13
2.1. Przedmiot opracowania	13
2.2. Zakres opracowania.....	13
2.3. Cel badań.....	13
3. STRUKTURA PRACY	14
4. PYTANIA BADAWCZE I HIPOTEZY	15
4.1. Pytania badawcze	15
4.2. Hipotezy badawcze.....	15
5. METODYKA BADAŃ	15
CZEŚĆ I – TŁO TEORETYCZNE.....	16
1. STAN WIEDZY	16
1.1. Publikacje i doświadczenia związane bezpośrednio z tematyką śródmieść i metodami ich wyznaczania	16
1.2. Przepisy w polskim prawie przestrzennym	22
1.3. Wyjaśnienie pojęć: śródmieście, centrum, stare miasto.	26
2. WYBRANE ASPEKTY DOTYCZĄCE ROZWOJU STRUKTUR URBANISTYCZNYCH.....	30
2.1. Podstawowe zagadnienia dotyczące rozwoju struktur miejskich w aspekcie identyfikacji obszarów śródmiejskich	30
2.2. Metody planowania rozwoju miast na przestrzeni XIX – XXI wieku	33
2.3. Rewitalizacja	40
2.4. Narzędzia analityczne do badania przestrzeni miejskich	41
CZEŚĆ II – BADAWCZA	45
1. OKREŚLENIE PRÓBY BADAWCZEJ, WYBÓR MIAST	45
1.1. Metoda wyboru jednostek miejskich.....	45
2. BADANIE UWARUNKOWAŃ STRUKTURALNYCH I ROZWOJOWYCH WYBRANYCH MIAST	53

2.1. Elementy analizy uwarunkowań	53
2.2. MIASTA WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO	54
2.2.1. Mińsk Mazowiecki	54
2.2.2. Piaseczno	68
2.2.3. Grodzisk Mazowiecki.....	83
2.2.4. Sochaczew	97
2.2.5. Nowy Dwór Mazowiecki	110
2.2.6. Wyszaków	124
2.3. MIASTA WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO	136
2.3.1. Bochnia.....	136
2.3.2. Wieliczka	151
2.3.3. Skawina.....	166
3. BADANIE CECH ŚRÓDMIEJSKICH WYBRANYCH MIAST	181
3.1. Cechy przestrzeni o charakterze śródmiejskim	181
3.1. Wizyty badawcze.....	182
3.1.1. Mińsk Mazowiecki	183
3.1.2. Piaseczno	185
3.1.3. Grodzisk Mazowiecki.....	187
3.1.4. Sochaczew	188
3.1.5. Nowy Dwór Mazowiecki	190
3.1.6. Wyszaków	192
3.1.7. Bochnia.....	194
3.1.8. Wieliczka	196
3.1.9. Skawina	197
3.2. Analiza funkcji, intensywności i zwartości zabudowy miast objętych badaniem .	200
3.3. Badanie metodą map mentalnych.....	207
4. METODYKA WYZNACZANIA ŚRÓDMIEŚĆ	215
4.1. Weryfikacja metod wyznaczania obszarów śródmiejskich stosowanych przez samorządy lokalne badanych miast	215
4.2. Proponowana Metoda Wyznaczania Śródmieść (MWS)	217
4.2.1. MWS – Słownik pojęć	218
4.2.2. MWS – Etapy	219
4.3. Test MWS.....	222

CZEŚĆ III – WYNIKI TESTÓW I WNIOSKI Z BADAŃ	223
1. WYNIKI BADAŃ	223
1.1. Wyniki uzyskane dzięki zastosowaniu opracowanej metody wyznaczenia średnic (MWS).....	223
1.2. Porównanie wyznaczonych średnic z obszarami średniejskimi z obowiązujących dokumentów planistycznych miast	225
1.3. Porównanie wyznaczonych średnic z obszarami średniejskimi wskazanymi przez mieszkańców na mapach mentalnych.....	229
1.4. Metoda wyznaczenia średnic jako narzędzie w planowaniu struktur urbanistycznych małych miast	231
1.4.1. Identyfikacja potencjałów metody MWS ze wskazaniem obszarów jej zastosowania	234
1.5. Odpowiedź na pytania badawcze	234
1.6. Weryfikacja hipotez badawczych	236
2. PODSUMOWANIE I WNIOSKI	237
BILIOGRAFIA	239
INDEX	246
Spis załączników.....	246
Załączniki metody (MWS)	246
Spis map.....	247
Spis zdjęć	253
Spis grafik	253
Spis rysunków.....	254
Spis tabel.....	256
Spis źródeł internetowych.....	257

WSTĘP

1. PROBLEM BADAWCZY

Problematyka badawcza niniejszej pracy dotyczy opracowania metody delimitacji śródmieść średnich, polskich miast. W sposób szczególny praca odnosi się do zbadania wybranych aspektów strukturalnych, w tym: elementów fizjonomii, nagromadzenia różnorodnych funkcji, występowania szczególnych cech zabudowy¹ oraz pierwotnych układów urbanistycznych. Podejmowanie decyzji strategicznych, skutkujących określonymi działaniami w zakresie przekształcania istniejących struktur urbanistycznych miast, w tym planowanie nowych terenów zabudowy, powinno odbywać się ze świadomym wykorzystaniem zasobów już istniejących, zarówno w odniesieniu do przestrzeni, jak i infrastruktury. Konsekwencje wyboru konkretnych założeń rozwojowych, ponoszą i będą ponosić nie tylko mieszkańcy i inni użytkownicy przestrzeni miejskiej, ale także środowisko przyrodnicze w bliższym i dalszym sąsiedztwie. Zgodnie z doktryną zrównoważonego rozwoju², na podstawie, której opracowano standardy – wytyczne do planowania przestrzennego rozwoju miast, zawarte w Karcie Lipskiej³, władze każdego europejskiego miasta są dziś zobligowane do realnych działań na rzecz zachowania balansu między wymiernymi korzyściami ekonomicznymi a dobrem środowiskowo-społecznym. W obecnych czasach realizacja tego zobowiązania egzekwowana jest ze zmienną determinacją. Odnosząc zagadnienie zrównoważonego rozwoju jednostek urbanistycznych do tematyki niniejszej pracy należy podkreślić, iż skutki błędnych decyzji planistycznych rezonują na całą społeczność lokalną, generując różnorodne koszty⁴. Działania podejmowane bez szerszej analizy kontekstu, choćby wstępnego oszacowania skutków, w dalszej perspektywie spowodowały i nadal powodują wymierne straty. Racjonalne planowanie miast średniej wielkości musi być powiązane z dogłębną analizą uwarunkowań rozwoju, w szczególności, z oceną możliwości ochrony, poprawy funkcjonowania oraz uzupełnienia obszarów centralnych, stanowiących o indywidualnym charakterze i tożsamości każdej jednostki miejskiej. Takie

¹ Dotyczy śródmiejskiej zabudowy pierzejowej, aktywnych parterów, których opis zawarto w rozdziale opisującym metodologię wyznaczania śródmieść.

² Definicje zagadnienia „zrównoważony rozwój” wprowadza raport WCED z 1987 r. (World Commission on Environment and Development, pol. potocznie Komisja Brundtland. Pojęcie rozpowszechnione na szeroką skalę podczas Szczytu Ziemi w roku 2002, 26.08-04.09 (The World Summit on Sustainable Development, WSSD) w Johannesburgu (RPA) gdzie głównym tematem dyskusji były szeroko pojęte zagadnienia działań wg zasad zrównoważonego rozwoju.

³ Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich (*Leipzig Charter on Sustainable European Cities*) przyjęta w trakcie spotkania przedstawicieli państw Unii Europejskiej w dniach 24-25.05 2007 r, w Lipsku. Jest dokumentem zawierającym spis zasad zrównoważonego rozwoju miast, w myśl których podjęto zobowiązania do podejmowania działań zmierzających do wdrażania zasad zapisanych w karcie.

⁴ Przykład z Piaseczna – osiedla grodzone, uniemożliwiające swobodną komunikację między dworcem kolejowym a obszarem śródmiejskim (chodzi o osiedla zlokalizowane przy ul. Józefa Bema, Generała Grochowskiego czy Generała Jakuba Jasińskiego)

podejście do programowania rozwoju daje szansę na właściwe wykorzystanie cennych gruntów miejskich oraz logiczne powiązanie terenów nowej zabudowy ze śródmieściem. Ponadto, dzięki identyfikacji obszaru śródmiejskiego, kształtowanie struktury urbanistycznej średnich miast, staje się bardziej uporządkowane i spójne. Szczególnie ważne jest przy tym zapewnienie powiązań – integrowanie, powstających terenów zurbanizowanych z „sercem” miasta stanowiącym o jego dziedzictwie i tożsamości. Przykład tzw. „rozlewania się miast” ang. „urban sprawl”⁵ w jaskrawy sposób obrazuje nieefektywne zarządzanie gruntami. Dotyczy to głównie terenów podmiejskich, pierwotnie użytkowanych rolniczo, gdzie transformacja funkcji dokonuje się w sposób wymuszony a niezaplanowany. Dzieje się to w świetle obowiązującego prawa, jednak bez odpowiedniego podejścia do procesu rozwoju. W wielu gminach, nacisk kładziony jest głównie na zapewnienie jak największego procentowo udziału powierzchni zabudowy⁶. Konieczność rozbudowy infrastruktury technicznej celem zapewnienia funkcjonowania przyszłym obiektom budowlanym, niejednokrotnie nie jest elementem kompleksowo zaprojektowanego założenia rozwojowego, a wynikiem pojedynczych inwestycji obliczonych na szybką realizację. W związku z brakiem planów miejscowych w przeważającej części polskich miast⁷, podstawą do rozpoczęcia procesu projektowego pozostają ciągle decyzje ustalające warunki zabudowy⁸. Ułomność zasad sporządzania decyzji WZ powoduje szereg dysfunkcji przestrzennych, także społecznych. Brak określenia potencjałów terenów w obrębie jednostki miejskiej oraz złe zarządzanie strukturą istniejącą dodatkowo przyczyniają się do powstawania zjawisk negatywnych. Świadome planowanie oraz odpowiedzialność za podejmowane działania administracyjne i projektowe są podstawowymi, realnymi środkami interwencji powalającymi na uniknięcie strat zarówno w kontekście materialnym, jak i niematerialnym. Określenie strukturalnych wad i zalet, urbanistycznych możliwości i ograniczeń powinno być priorytetem zarządzania, opartym na respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju przed dokonaniem

⁵ W obowiązujących aktach prawnych w tym rozporządzeniach i normach istnieje kilka definicji odnoszących się do tego pojęcia. Najbardziej powszechną stanowi określona w normie PN-ISO 9836 "Właściwości użytkowe w budownictwie - Określanie i obliczanie wskaźników powierzchniowych i kubaturowych" gdzie wskazano w 5.1.2.1, że przez powierzchnię zabudowy rozumie się powierzchnię terenu zajęta przez budynek w stanie wykończonym.

⁶ Raport Instytutu Geografii i Planowania Przestrzennego PAN z roku 2021, Przemysław Śleszyński – pokrycie wszystkich gmin miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego na rok 2021 wynosi łącznie ok 31,7%

⁷ Przedmiotowa paca pisana była w warunkach zmieniającego się prawa przestrzennego w Polsce, po wejściu w życie zmiany ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym tj. dz. u z 2023 r, poz. 977 z późn. zm. Na podst. art. 78 ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw, gminy są zobowiązane do obligatoryjnego uchwalenia planów ogólnych – stanowiących akt prawa miejscowego.

⁸ Wg ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym tj. dz. u. z 2023 r. poz.977 ze zm. jest to decyzja wydawana w przypadku braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego określająca sposób zagospodarowania terenu i warunki zabudowy.

nieodwracalnych przekształceń w tkance miejskiej. Niniejsza praca jest próbą odpowiedzi na pytanie dotyczące możliwości planowania zmian w strukturach średnich miast, w relacji do obszarów ich śródmieść. Należy podkreślić, iż pojęcie rozwoju struktur urbanistycznych nie zawsze oznacza ekspansję terytorialną jednostki urbanistycznej. Termin ten odnosi się również do racjonalnego zagospodarowania obszarów wewnątrz granic miejskich, z różnych względów pozostających obszarami zdegradowanymi, niezagospodarowanymi bądź terenami o niewykorzystanym potencjale. Planowanie w duchu zrównoważonego rozwoju jest dziś szczególnie aktualne w związku z trendem wyludniania się małych i średnich miast na rzecz migracji do metropolii.

2. PRZEDMIOT, ZAKRES I CELE

2.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest próba opracowania metody wyznaczania śródmieść, służącej spójnemu kształtowaniu kierunków rozwoju modeli urbanistycznych średnich miast. Wskazanie zasad, jednoznacznie identyfikujących śródmieście w jednostce miejskiej, a następnie przełożenie uzyskanych wyników na sferę kształtowania przemian struktury urbanistycznej, stanowi zasadnicze zagadnienie niniejszej pracy.

2.2. Zakres opracowania

Do badania wybrano miasta położone w sąsiedztwie dwóch największych, polskich ośrodków metropolitalnych, wg kryteriów próby badawczej⁹. Zakres badań objął jednostki wskazane w procesie delimitacji¹⁰, tj. Mińsk Mazowiecki, Piaseczno, Grodzisk Mazowiecki, Sochaczew, Nowy Dwór Mazowiecki, Wyszaków, Bochnię Wielicką i Skawinę. W trakcie prac badawczych, przeanalizowano kluczowe aspekty przestrzenne wskazanych miast, w tym w szczególności: dziedzictwo tożsamościowe (historyczny układ urbanistyczny), fizjonomię, intensywność i zwartość zabudowy, funkcje, aktywność społeczną w przestrzeniach publicznych, dostępność komunikacyjną, morfologię terenu. Ponadto w zakresie opracowania znalazły się m.in. analizy dokumentów planistycznych i strategicznych badanych miast.

2.3. Cel badań

Celem podstawowym dysertacji jest opracowanie metody delimitacji śródmieść, natomiast celem szczegółowym pracy jest wskazanie obszarów jej zastosowań.

⁹ część II, pkt 1 dysertacji

¹⁰ ibidem

3. STRUKTURA PRACY

Niniejszą pracę doktorską zaprezentowano w następującym układzie:

1. Wstęp, w którym omówiono problem badawczy wraz z uzasadnieniem podjęcia badań. Nakreślono cele, przedmiot i zakres prac. W dalszej kolejności postawiono pytania badawcze oraz hipotezy, omówiono też przyjętą metodykę badań.
2. Część I – tło teoretyczne. W rozdziale 1 przeprowadzono analizę literatury przedmiotu oraz zestawiono obowiązujące przepisy prawne, dotyczące badanego zagadnienia. Aby wyjaśnić pojęcia podstawowe przytoczono definicje, w tym wskazano różnice między śródmieściem a centrum oraz starym miastem. W kolejnym rozdziale opisano aspekty rozwoju strukturalnego miast oraz europejskie przykłady historycznych metod planowania (wiek XIX – XXI). Odniesiono się do Karty Ateńskiej i idei miasta zwarteo (kompaktowego). Istotnym elementem rozdziału było wskazanie przykładów analitycznych narzędzi, przydatnych w badaniu przestrzeni miejskich.
3. Część II – badawcza. Rozdział 1 tej części dysertacji zawiera wskazanie próby badawczej wraz z etapami wyboru dziewięciu miast, stanowiących docelowy przedmiot badań. W dalszej kolejności (rozdział 2) w sposób wieloaspektowy opisano uwarunkowania strukturalne, rozwojowe i tożsamościowe wybranych miast. Wnioski z wizyt studialnych, przeprowadzonych w latach 2019 – 2024 w celu bezpośredniego odszukania i doświadczenia przestrzeni o cechach śródmiejskich, stanowią kolejny element opracowania – rozdział 3. W kolejnym rozdziale odniesiono się także, do wniosków z analizy funkcji, intensywności i zwartości zabudowy odwiedzanych miast. Wyniki badań geoankiety, wskazującej mapy mentalne terenu śródmieścia wg mieszkańców i użytkowników przestrzeni publicznych, poszczególnych miast ujęto w rozdziale 3.4. Metodykę wyznaczania śródmieść opisano w rozdziale 4, części III dysertacji. Na początek zbadane zostały dotychczasowe metody wyznaczania obszarów śródmiejskich. Wnioski z ankiet, przeprowadzonych wśród samorządów miast opisano w rozdziale 4.1. Proponowana metoda wyznaczania śródmieść (MWS) wraz ze szczegółowym opisem pięciu etapów działań opisana jest w rozdziale 4.2. Kluczowym elementem tej części dysertacji jest test MWS na wybranych pięciu miastach, opisany w rozdziale 4.3.
4. Część III – wyniki testów i wnioski z badań. Rozdział 1.1 poświęcony jest zestawieniu uzyskanych wyników i porównaniu ich względem aktów obowiązujących oraz w odniesieniu do stanu istniejącego i map mentalnych. W rozdziale 1.4 określono MWS w kontekście narzędzia planowania struktur urbanistycznych średnich miast. Ponadto

odpowiedziano na postawione pytania badawcze i zweryfikowano trafność hipotez. Końcowy fragment przedmiotowej pracy stanowi ogólne podsumowanie z wnioskami.

4. PYTANIA BADAWCZE i HIPOTEZY

4.1. Pytania badawcze

Nawiązując do wstępu i zakresu opracowania, postawiono następujące pytania badawcze:

- 1) Czy samorządy miast objętych opracowaniem, w procesach planistycznych zastosowały konkretną metodę wyznaczania śródmieść, jeśli tak, to na czym ona polegała?
- 2) Jak wyznaczyć obszar śródmieścia, w sposób, mogący mieć zastosowanie w różnych polskich miastach średniej wielkości?
- 3) Czy użycie metody wyznaczania śródmieść może być przyczynić się do bardziej racjonalnego planowania struktur przestrzennych średnich miast w tym implementacji zasad idei miasta zwarteo (kompaktowego)?

4.2. Hipotezy badawcze

- 1) Metoda wyznaczania śródmieść, oparta na sekwencji działań analitycznych, praktycznych i przestrzennych może zostać zastosowana dla każdej jednostki miejskiej, spełniającej kryteria porównawcze w szczególności w zakresie skali, powierzchni i populacji¹¹.
- 2) Zastosowanie metody wyznaczania śródmieść, będącej celem nadrzędnym niniejszej dysertacji może być przydatnym narzędziem w planowaniu przekształceń struktur urbanistycznych średnich miast, mimo ich indywidualnych uwarunkowań rozwojowych
- 3) Implikacja elementów metody wyznaczania śródmieść na terenach poddanych presji inwestycyjnej może ułatwić planowanie przekształceń struktur urbanistycznych w średnich polskich miastach.

5. METODYKA BADAŃ

W celu realizacji celów, zweryfikowania przyjętych hipotez oraz odpowiedzi na pytania badawcze, przyjęto następującą metodykę działań:

¹¹ Stosowanie tego samego podejścia dla miast małych i średnich oraz miast dużych i metropolii jest bezcelowe

1. dla części I, rozdziałów 1 – 2, zastosowano **metodę analizy źródeł** na podstawie pozyskanych materiałów z literatury przedmiotu oraz aktów prawnych
2. dla części II, rozdziału 1 w celu wskazania próby badawczej, oprócz **metody analizy porównawczej** zastosowano także **metodę ilościową** dla weryfikacji statystyk populacji
3. dla części II, rozdziału 2 zastosowano **metodę analizy źródeł** w tym w szczególności literatury historycznej oraz aktów planistycznych i strategicznych jednostek miejskich wybranych do badań. Ponadto zastosowano analizę danych w celu weryfikacji terenów o największym natężeniu wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę.
4. dla części II, rozdziału 3, zastosowano **metodę jakościową** – obserwacji w terenie. Liczbę wizyt na miejscu analiz przyjęto na poziomie minimum 2. Dla każdego z miast będących przedmiotem badania. Obserwacji dokonano w różnych sezonach na przestrzeni lat 2019-2024.¹² Tę samą **metodę – jakościową w połączeniu z analizą danych** zastosowano przy opisie funkcji, intensywności i zwartości zabudowy. W celu zbudowania map mentalnych posłużono się **metodą ilościową** na podstawie **badania społecznego** – geoankiet, dedykowanych mieszkańcom.

W rozdziale 4, zastosowano **metodę eksperymentalną**¹³ – opracowanie oraz wykonanie testu narzędzia MWS, będącego wynikiem badań i celem dysertacji. Przed przystąpieniem do eksperymentu przeprowadzono badanie społeczne na podstawie **metody ilościowej** – ankietyzację urzędów miast dla zbadania dotychczasowych metod używanych w praktyce planistycznej w wybranych miastach.

CZĘŚĆ I – TŁO TEORETYCZNE

1. STAN WIEDZY

1.1. Publikacje i doświadczenia związane bezpośrednio z tematyką śródmieść i metodami ich wyznaczania

Z dotychczasowych publikacji dotyczących obszarów śródmiejskich oraz metod ich wyznaczania należy wskazać pracę Stanisława Juchnowicza *Śródmieścia miast polskich. Studia nad ukształtowaniem i rozwojem centrów* z roku 1971¹⁴. W przedmiotowej publikacji przeprowadzono szczegółowe badania i studia nad zagadnieniami dotyczącymi funkcjonowania

¹² Przerwę w badaniach – wizytach studialnych spowodowała pandemia SARS-COV 19.

¹³ **Niezabitowska Elżbieta Danuta**, *Metody i techniki badawcze w Architekturze*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2014

¹⁴ **Juchnowicz Stanisław**, *Śródmieścia miast polskich. Studia nad ukształtowaniem i rozwojem centrów*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich Wydawnictwo PAN, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1971

terenów śródmiejskich największych polskich miast a także z zakresu planowania przestrzeni publicznych w odniesieniu do rozwoju całej jednostki miejskiej. Autor podkreśla potrzebę poznania oddziaływania przestrzennego terenów określanych później jako centrum (...) *przy podejmowaniu projektowania dotyczącego rozwoju centrum niezbędna jest dokładna świadomość zasięgu tego obszaru w poszczególnych okresach, dla których sporządzane są plany rozwojowe oraz znajomość układu rozmieszczenia powierzchni. Istotne jest również poznanie zjawisk zachodzących w omawianych obszarach.*¹⁵ Omawiane opracowanie rozgranicza znaczenie terminu „śródmieście” oraz „centrum”, w treści natomiast, widnieją odniesienia do metodologii wyznaczania zarówno samych centrów miast jak i „zasięgu obszarów śródmiejskich” bądź też „zasięgu terenów miejskich o charakterze śródmieścia”¹⁶ Na przykładzie badań, przeprowadzonych ówczesnie w Krakowie uznano, iż centrum nie może być utożsamiane z terenem w obrębie dawnych średniowiecznych murów obronnych. Należało zatem odpowiedzieć na pytanie, jaki jest zasięg terytorialny centrum i czy cały średniowieczny obszar stanowi element centrum.¹⁷ Jednym ze szczególnie ważnych wniosków jest stwierdzenie, że granice obszaru centralnego w miastach nie mają charakteru stałego i należy je rozpatrywać jako strefę. *Dla każdego jednak okresu rozwoju miasta powinno być możliwe nakreślenie linii, która wskaże krawędź tej strefy. Jest to istotne dla poznania układu a w dalszej kolejności treści i warunków rozwoju centrum.*¹⁸ W podsumowaniu wskazano, iż na czas opracowania publikacji (rok 1971) ani w pracach badawczych ani w praktyce nie podejmowano prób wskazania metodologii wyznaczania zasięgu stref śródmiejskich¹⁹. Praca S. Juchnowicza, zawiera krótkie opisy metod wyznaczania śródmieść praktykowane w innych krajach Europy oraz Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, wśród których wyróżniono m.in: **metodę fizjonomiczną**²⁰, polegającą na obserwacji szeregu czynników wizualnych, gdzie obszar centrum określa się np. na podstawie wysokości zabudowy. Inny przykład stanowi **metoda izokinetyczna**²¹ gdzie wykonano kartograficzne studium wewnętrznego ruchu w postaci izokin (linii łączących punkty o jednakowym natężeniu) gdzie wynik stanowił obszar ruchu codziennego. Kolejne wzorce delimitacji dotyczą terenów o zmiennej wartości nieruchomości w odniesieniu do ich ceny oraz wysokości czynszu. Zasięg strefy wskazywany był linią określającą nieruchomości o tych

¹⁵ **Juchnowicz Stanisław**, *Śródmieścia miast polskich. Studia and ukształtowaniem i rozwojem centrów*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich Wydawnictwo PAN, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1971, str. 7

¹⁶ ibidem str. 12

¹⁷ ibidem str. 19

¹⁸ ibidem str. 11

¹⁹ ibidem str. 14

²⁰ ibidem str. 14

²¹ ibidem str. 14

samych wartościach. Inna metoda wzięta pod uwagę w rozważaniach dotyczyła **badania sposobu użytkowania danego terenu w zakresie ilości i jakości usług**, intensywności zabudowy itp. Właśnie ten sposób delimitacji obszaru centralnego został uznany przez Autora za najbardziej przydatny do wykorzystania w polskich miastach²², stąd w omawianej publikacji znalazła się także autorska *prosta metoda określania zasięgu obszaru centrum w warunkach miast polskich*²³. Należy podkreślić, iż opisane wyżej sposoby określania terenów śródmiejskich czy też centralnych, stosowane były w latach 50-tych i 60-tych ubiegłego wieku w dużych miastach, w ówczesnych okolicznościach gospodarczo – społecznych. S. Juchnowicz w swoim opracowaniu ocenił różnice rozwojowe miast zagranicznych względem miast polskich, zarówno pod względem gospodarczym, ustrojowo – politycznym jak i społecznym²⁴. Autor wskazał, przy tym brak przydatności wykorzystania zagranicznych metod określania obszarów śródmiejskich w warunkach polskich, z wyjątkiem badania związanego ze sposobem użytkowania. Swoją propozycję delimitacji obszaru centrum oparł na przykładzie Krakowa, gdzie wybrano badanie sposobu użytkowania powierzchni śródmiejskiej. W podjętej pracy założono, iż weryfikacja będzie oparta na rozmieszczeniu oraz stopniu koncentracji różnorodnych aktywności, wyrażonych współczynnikami liczbowymi, określającymi stosunek powierzchni funkcji do powierzchni terenu.²⁵ W podsumowaniu znalazło się stwierdzenie, iż przedstawiona, autorska metoda określania zasięgu obszaru centrum dotyczy jednego miasta, zaliczanego pod względem skali do miast dużych (dziś metropolii²⁶), w związku tym, może ona nie dawać gwarancji poprawnych wyników w przypadku jej zastosowania w mniejszych miastach i odmiennych warunkach rozwoju.²⁷ Kolejną publikacją, obejmującą temat śródmieść w tym sposobów ich wyznaczania, jest *Teoria Urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast*²⁸ Jana Macieja Chmielewskiego, z roku 2001 (wydanie uaktualnione rok 2012). W rozdziale pt. *Problemy przebudowy śródmieść*, traktującym o zagadnieniach funkcjonowania obszarów śródmiejskich począwszy od najwcześniejszych etapów ich kształtowania, znajduje się podrozdział pt.

²² **Juchnowicz Stanisław**, *Śródmieścia miast polskich. Studia and ukształtowaniem i rozwojem centrów*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich Wydawnictwo PAN, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1971, str. 17

²³ **Juchnowicz Stanisław**, *Metoda wyznaczania zasięgu obszaru centrów miejskich. Niektóre problemy struktury funkcjonalno – przestrzennej*, Zeszyt Naukowy Politechniki Krakowskiej nr 12, Kraków 1965

²⁴ **Juchnowicz Stanisław**, *Śródmieścia miast polskich. Studia and ukształtowaniem i rozwojem centrów*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich Wydawnictwo PAN, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1971, str. 18

²⁵ *ibidem* str. 19-35

²⁶ *Koncepcja Zagospodarowania Kraju 2030*, str. 188

²⁷ **Juchnowicz Stanisław**, *Śródmieścia miast polskich. Studia and ukształtowaniem i rozwojem centrów*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich Wydawnictwo PAN, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1971, str. 35

²⁸ **Chmielewski Jan Maciej**, *Teoria Urbanistyki w Projektowaniu i Planowaniu Miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2001

*Delimitacja obszaru śródmieścia*²⁹. Zawarto w nim, oprócz odniesień do potencjalnych metod wyznaczania obszaru, także *kryteria delimitacji śródmieścia*. Wg Autora podstawowe czynniki, dzięki którym można wyróżnić obszar śródmiejski dzieli się na grupy: a) **fizjonomiczne**, obejmujące zabudowę, sieć uliczną, place, parki i skwery, b) **funkcjonalne**, dotyczące procentu powierzchni ogólnej zabudowy zajętego przez usługi i administrację, c) **historyczno-geograficzne**, odnoszące się do terytorialnie wyodrębnionych faz rozwoju miasta oraz struktury funkcjonalnej i społecznej obszaru.³⁰ Niewyznaczony zasięg terytorialny śródmieścia, zgodnie z przedmiotową publikacją można ustalić przy pomocy **metody**: a) **fizjonomicznej** polegającej na badaniu charakterystycznych form zabudowy miasta, b) **funkcjonalnej**, dotyczącej badania użytkowania terenów miejskich poprzez oszacowanie udziału funkcji usługowo – biurowych w stosunku do funkcji pozostałych oraz c) **historyczno – geograficznej**, polegającej na badaniu kolejnych faz rozwoju miasta i ich terytorialnych zasięgów³¹. W przedmiotowej publikacji, poza powyższą, skróconą charakterystyką każdej z podanych metod, brak jest wytycznych, zasad bądź mierników umożliwiających jednoznaczne ich zastosowanie. Jedyne rozszerzone wskazanie, odnosi się do metody fizjonomicznej, w przypadku, gdy określenie obszaru śródmiejskiego jest utrudnione w wyniku zniszczeń bądź znacznego stopnia przekształcenia na przestrzeni lat. W sytuacji znacznej transformacji terenu pierwotnie śródmiejskiego, należy uzupełnić metodę fizjonomiczną badaniami sposobów użytkowania terenów w zakresie nasycenia usługami. Ponieważ jednak wynik tych poszukiwań może nie wskazać zwartego obszaru, także i tutaj należy rozszerzyć zakres badań poprzez użycie metody historyczno – geograficznej. Analogiczne metody wyznaczania obszarów śródmiejskich opisała Hanna Adamczewska – Wejchert w opracowaniu *Materiały pomocnicze do wykładu pt. Zasady budowy miast*³². Autorka wskazała trzy metody wyznaczania obszaru śródmiejskiego tj. fizjonomiczną, polegającą na badaniu struktury przestrzennej miasta, funkcjonalną – badanie użytkowania terenów miejskich oraz historyczno – geograficzną, polegającą na badaniu czynników, które spowodowały wyróżnienie się śródmieścia z pozostałej tkanki miejskiej.

Problematykę związaną z obszarami śródmiejskimi, w szczególności w zakresie ich przekształceń oraz kontekstu planowania rozwoju struktur urbanistycznych, porusza także w swoich publikacjach Zbigniew Karol Zuziak. W opracowaniu *Węzły miejskości a modele*

²⁹ **Chmielewski Jan Maciej**, *Teoria Urbanistyki w Projektowaniu i Planowaniu Miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2001 str. 263

³⁰ *ibidem* str. 263

³¹ *ibidem* str. 263

³² **Adamczewska – Wejchert Hanna**, *Materiały pomocnicze do wykładu pt. Zasady budowy miast*, IUPP, WAPW, Warszawa 1977, str. 184

przestrzenne struktur miejskich. Z notatek nt. synergii w urbanistycznych konstrukcjach śródmieść z 2018 r. Autor opisuje związki między współzależnościami potencjałów rozwojowych poszczególnych elementów konstrukcji urbanistycznej miasta. Zaczynając od określenia oddziaływań między centrum a innymi węzłami konstrukcji urbanistycznej³³, po zagadnienia dotyczące związków między planistycznym modelem struktury miasta dużego a zmianami zachodzącymi w obszarze jego śródmieścia. Problem badawczy podjęty w powyższej publikacji wyrażono pytaniem o rolę centrum oraz innych miejsc węzłowych. w kształtowaniu policentrycznej struktury miasta pełniące role metropolitalne³⁴. Rozwiązań dla tak określonego problemu, Autor upatruje w strategiach kształtowania nowej, inteligentnej konstrukcji urbanistycznej, integrującej i porządkującej tkankę miejską, do której klucz stanowi ***koncepcja pomagająca wykrystalizować nową formę urbanistyczną śródmieść***³⁵. Potrzebę opracowania ww koncepcji umotywowano tezą, iż *klarowne zdefiniowanie nowej konstrukcji urbanistycznej śródmieścia i ocena synergicznych powiązań między miejscami węzłowymi będzie miało istotne znaczenie dla uzyskania efektów pozytywnej synergii między projektami rewitalizacji*.³⁶ Tekst w znacznej mierze odnosi się do różnego rodzaju działań planistycznych w tym rewitalizacyjnych, mających na celu racjonalne planowanie rozwoju struktur miejskich na przykładach różnych modeli urbanistycznych w szczególności Krakowa. W odniesieniu do powyższego oraz w nawiązaniu do prac nad nowym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa z roku 2014³⁷, jednym z założeń do prac badawczych było stwierdzenie, iż *w delimitacjach centrum i śródmieścia a także w definiowaniu geometrycznych atrybutów konstrukcji urbanistycznej miasta ważną rolę odgrywa identyfikacja i charakterystyka miejsc węzłowych: węzłów mobilności, węzłów miejskości, a także miejskich korytarzy rozwoju*³⁸. Należy zauważyć, iż w powyższym stwierdzeniu wprowadzono charakterystyczne pojęcia, zdefiniowane przez Autora, tj. kolejno: 1) *węzły miejskości WM*, rozumiane jako *skupiska miejsc, które ze względu na dostępność, walory zagospodarowania i inne wartości, ogniskują życia miejskie. Istotnym wyznacznikiem WM są przestrzenie publiczne oraz miejsca i obiekty o szczególnych wartościach kulturowych (zwłaszcza obiekty publiczne, ale także inne obiekty ważne dla życia publicznego). WM są znaczącymi w skali miasta*

³³ **Zuziak Zbigniew Karol**, *Węzły miejskości a modele przestrzenne struktur miejskich. Z notatek nt. synergii w urbanistycznych konstrukcjach śródmieść*. Budownictwo i Architektura 17(3) (2018) str. 108

³⁴ *ibidem* str. 109

³⁵ *ibidem* str. 109

³⁶ *ibidem* str. 109

³⁷ Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa, załącznik nr 4, do uchwały nr CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r.

³⁸ **Zuziak Zbigniew Karol**, *Węzły miejskości a modele przestrzenne struktur miejskich. Z notatek nt. synergii w urbanistycznych konstrukcjach śródmieść*. Budownictwo i Architektura 17(3) (2018) str. 117

koncentracjami funkcji usytuowanymi przy węzłach mobilności i „zielonych korytarzy”; 2) węzły mobilności - miejsca węzłowe sieci transportu zbiorowego, w których koncentrują się funkcje towarzyszące podróży a także innych funkcje centrotwórcze i ruchotwórcze (np.: rejony węzłów przesiadkowych) oraz 3) miejskie korytarze rozwoju w rozumieniu pasmowo rozciągniętych układów elementów zagospodarowania przestrzennego usytuowanych wzdłuż głównych kierunków komunikacyjnych³⁹

Przytoczone wyżej przykłady opracowań, dotyczących aspektów śródmieść zawierają w większości badania dedykowane miastom dużym lub wręcz metropoliom. Niemniej jednak, wspomniani już Kazimierz Wejchert i Hanna Adamczewska – Wejchert prowadzili także prace badawcze w miastach małych i średnich. Do najważniejszych publikacji, gdzie analizowano elementy planowania, dotyczące rozwoju jednostek miejskich z uwzględnieniem śródmieść należą *Małe miasta*⁴⁰. W sposób szczegółowy przedstawiono tu projekty badawcze oraz własne doświadczenia z zakresu rewizji planów ośrodków miejskich, gdzie podkreślano wagę tożsamości i historii miejsca⁴¹. W opracowaniu opisano przebudowy, nie tylko pojedynczych obiektów, ale też całych pierzei zwartej śródmiejskiej zabudowy przyrynkowej z uwzględnieniem terenów zieleni. Analizy małych miasteczek, w kontekście roli i znaczenia elementów śródmieścia, w tym kształtujących go elementów strukturalnych przestrzeni, takich jak rynek czy działki w bloku przyrynkowym, Kazimierz Wejchert dokonał w opracowaniu *Miasteczka polskie jako zagadnienie urbanistyczne*. Autor przeprowadził badania m.in. nad zmianą charakteru rynku w związku z przemianami życia gospodarczego i komunikacji oraz możliwości jego przekształceń⁴². Ponadto, zwrócił uwagę, iż możliwy jest dobór typu rozwojowego dla każdego śródmieścia konkretnego miasta⁴³. O kształtowaniu przestrzeni małych jednostek miejskich, pisał również Sławomir Gzell w *Fenomenie małomiejskości 1996*⁴⁴. Autor zwracał uwagę na rolę dzielnicy śródmiejskiej jako rejonu charakterystycznego, w odniesieniu do kompozycji urbanistycznej, charakterystycznej dla małych miast. Z kolei, zagadnienie orientacji stref zainteresowania w odniesieniu do poszczególnych obszarów miejskich, Kazimierz Wejchert poruszył w publikacji *Przestrzeń wokół nas*⁴⁵. Przedstawiony w

³⁹ **Zuziak Zbigniew Karol**, *Węzły miejskości a modele przestrzenne struktur miejskich. Z notatek nt. synergii w urbanistycznych konstrukcjach śródmieść*. Budownictwo i Architektura 17(3) (2018) str. 117

⁴⁰ **Adamczewska – Wejchert Hanna, Wejchert Kazimierz**, *Małe miasta*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1986

⁴¹ *ibidem*, str. 50-51

⁴² **Wejchert Kazimierz**, *Miasteczka polskie jako zagadnienie urbanistyczne*, Wydawnictwo Ministerstwa odbudowy nr 8, Warszawa 1947, str. 92

⁴³ *ibidem*, str. 211-246

⁴⁴ **Gzell Sławomir**, *Fenomen małomiejskości 1996*, Wydawnictwo Akapit-Dtp, Warszawa 1996

⁴⁵ **Wejchert Kazimierz**, *Przestrzeń wokół nas*, Wydawnictwo Fibak Noma Press, Katowice 1993

opracowaniu aspekt określa subiektywne związki z miejscem oraz znajomością terenu względem śródmieścia jako obszaru szczególnie ważnego.

1.2.Przepisy w polskim prawie przestrzennym

Pojęcia „obszaru śródmiejskiego” „zabudowy śródmiejskiej” czy „śródmieścia” jako takiego, polska rzeczywistość prawna kształtuje się następująco:

- 1) zmiana ustawy z dnia 27 marca 2003 r, o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym tj. Dz. u z 2023 r, poz. 977 z późn. zmianami. Wprowadza definicję **obszaru zabudowy śródmiejskiej**⁴⁶, przez co należy rozumieć położony w mieście **obszar zwartej, intensywnej zabudowy mieszkaniowej i usługowej**. W dalszej części ustawy wskazano, iż obszar zabudowy śródmiejskiej „można ustalić” w planie ogólnym⁴⁷ oraz, że należy uzasadnić przyczyny jego ewentualnego ustanowienia⁴⁸. Określono także przepisy odnoszące się do wyznaczania udziału powierzchni biologicznie – czynnej dla obszaru zabudowy śródmiejskiej⁴⁹. Ani w samej ustawie ani w akcie wykonawczym do ustawy, wydanym w grudniu w roku 2023⁵⁰ nie wskazano jednak sposobu wyznaczania obszaru zabudowy śródmiejskiej.
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie – obwieszczenie w sprawie jednolitego tekstu rozporządzenia z dnia 15 kwietnia 2022 roku. W przedmiotowym akcie wykonawczym do ustawy prawo budowlane⁵¹ zawarto definicję **zabudowy śródmiejskiej**⁵², przez co należy rozumieć **zgrupowanie intensywnej zabudowy** na obszarze śródmieścia, określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego a w przypadku braku planu miejscowego w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Odniesienia do zabudowy śródmiejskiej pojawiają się dalej przy określaniu odległości budynku z pomieszczeniami przeznaczonymi na pobyt ludzi od innych obiektów w kontekście nasłoneczniania⁵³,

⁴⁶ Art. 2, pkt 23 ustawy

⁴⁷ Art. 13a, ust 4, pkt 2) ustawy

⁴⁸ Art. 13h, ust 2, pkt 2) ustawy

⁴⁹ Art. 20, ust 3, pkt 1) i art. 54, ust 2, pkt 1)

⁵⁰ Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r, w sprawie projektu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów.

⁵¹ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku, Prawo budowlane tj. Dz.U. z 2023 r, poz. 682 z późn. zm.

⁵² § 3, pkt 1)

⁵³ § 13, ust 1, § 40, ust 2, § 60, ust 3,

instalacji głównego kurka z gazem⁵⁴ oraz instalowania dźwigów⁵⁵. Brak informacji o sposobie wyznaczania zabudowy śródmiejskiej.

Powyższy zakres definicji pojęć w polskim prawie przestrzennym wyraźnie odnosi się jedynie do zagadnienia „zabudowy śródmiejskiej”. Wynika to z faktu korelacji z przepisami obniżającymi wymogi doświetlania pomieszczeń, przeznaczonych na stały pobyt ludzi w obiektach zlokalizowanych na obszarze zabudowy śródmiejskiej. Należy zauważyć, iż obie definicje, za cechę struktury śródmiejskiej uznają **zabudowę zwartą i intensywną**. Wyjaśnienie tych pojęć określono przepisami ustawy z dnia 10 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych, Dz. u. z 2015, poz. 1338, gdzie wprowadzono, nowe wówczas prawne określenia tj. następujące definicje:

- 1) **zwarta zabudowa** – rozumie się przez to zgrupowanie nie mniej niż 5 budynków, za wyjątkiem budynków o funkcji wyłącznie gospodarczej, pomiędzy którymi największa odległość sąsiadujących ze sobą budynków nie przekracza 100 m
- 2) **obszarze zwartej zabudowy** – rozumie się przez to obszar wyznaczony przez obwiednię prowadzoną w odległości 50 m od zewnętrznych krawędzi skrajnych budynków tworzących zwartą zabudowę lub po zewnętrznych granicach działek, na których położone są te budynki, jeśli ich odległość od tych granic jest mniejsza niż 50 metrów.

Obie definicje obecnie nie obowiązują, gdyż zostały uchylone ustawą z dnia 7 lipca 2023 roku o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych ustaw, dz. u. z 2023 r, poz. 1688, w konsekwencji nowelizacji prawa planistycznego w Polsce. We wskazanej ustawie – zaimplementowanej następnie do tekstów jednolitych ustaw, których dotyczyła, zostało natomiast usystematyzowane pojęcie „intensywności zabudowy” oraz jej podział na dwa rodzaje. I tak, w chwili obecnej rozróżniamy:

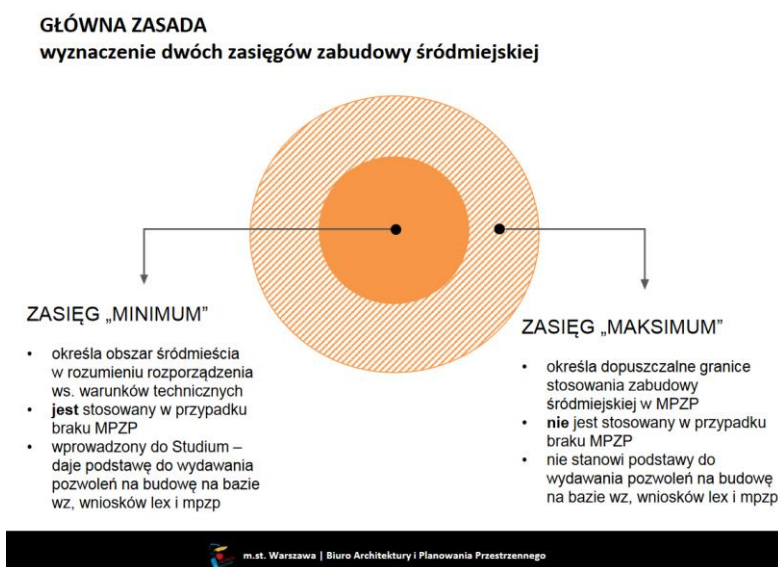
- **intensywność zabudowy** – należy przez to rozumieć stosunek sumy powierzchni wszystkich kondygnacji budynków zlokalizowanych na:
 - a) działce budowlanej do powierzchni tej działki budowlanej – w przypadku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego
 - b) terenie do powierzchni tego terenu – w przypadku decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu
- **nadziemną intensywność zabudowy** – należy przez to rozumieć stosunek sumy powierzchni kondygnacji nadziemnych budynków zlokalizowanych na:

⁵⁴ § 159, ust 7,

⁵⁵ § 193, ust 3,

- a) działce budowlanej do powierzchni tej działki budowlanej – w przypadku miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego
- b) terenie do powierzchni tego terenu – w przypadku decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu

Śledząc doświadczenia polskich miast, w zakresie stosowania metod delimitacji obszarów śródmiejskich, należy przytoczyć ostatnie działania podjęte w Warszawie. W lutym roku 2021 odbyły się konsultacje społeczne pn. „Jaki zasięg zabudowy śródmiejskiej?” w ramach procedury uchwalania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Ostatecznie w projekcie uchwały wyznaczono obszar wskazujący „**zasięg zabudowy śródmiejskiej**”, gdzie jednym z podstawowych celów opracowania była konieczność określenia, gdzie możliwe będzie zastosowanie przepisów z Warunków Technicznych⁵⁶, pozwalających architektom przyjęcie podczas projektowania obniżonych wartości zacieniania oraz nasłoneczniania pomieszczeń w mieszkaniach, przeznaczonych na stały pobyt ludzi. Wg publicznych materiałów urzędu m.st. Warszawy,⁵⁷ w ramach metody wyznaczania przedmiotowego obszaru jako zasadę przyjęto zasięg minimum i maksimum (grafika nr. 1) natomiast kryteria dla delimitacji określono wg wskaźników i koncentracji funkcji śródmiejskich (grafika nr 2 i nr 3).

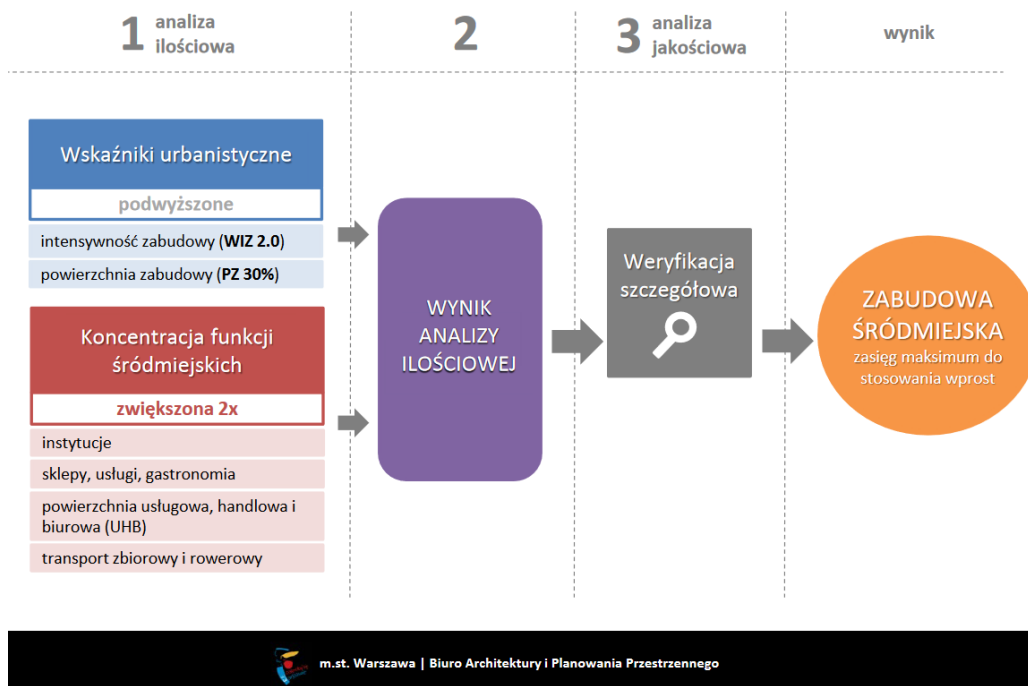


Grafika 1 Zasada wyznaczania zasięgów zabudowy śródmiejskiej, źródło: UM st. Warszawy

⁵⁶ §13 oraz §60 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie

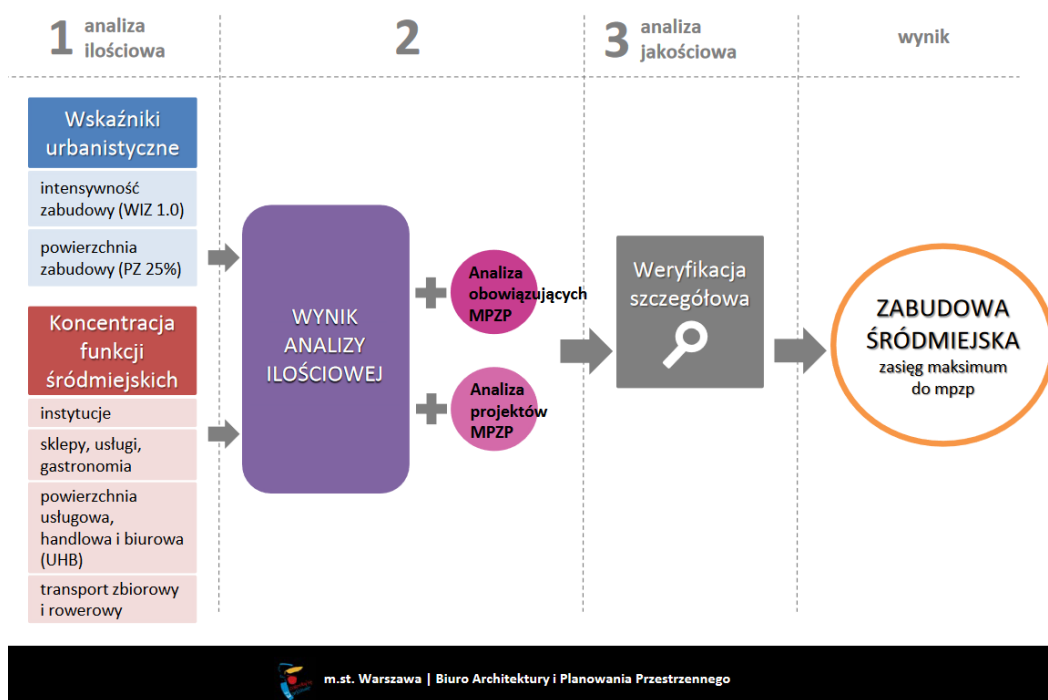
⁵⁷ Prezentacja UM Warszawa na potrzeby konsultacji społecznych https://sarp.warszawa.pl/wordpress/wp-content/uploads/2020/04/Prezentacja-zabudowa-s%CC%81ro%CC%81dmiejska_24_03_2020_OWSARP-i-MOIA.pdf

Kryteria i schemat delimitacji – zasięg MINIMUM



Grafika 2 Kryteria i schemat delimitacji zasięgu minimum zabudowy śródmiejskiej, źródło: UM st. Warszawy

Kryteria i schemat delimitacji – zasięg MAKSIMUM



Grafika 3 Kryteria i schemat delimitacji zasięgu maksimum zabudowy śródmiejskiej, źródło: UM st. Warszawy

Po nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która weszła w życie 24 września 2023 r, zaordynowany został obowiązek sporządzenia przez gminy planów ogólnych najpóźniej do dnia 31 grudnia 2025 roku. Z tego powodu, w przestrzeni medialnej podniesiony został na nowo aspekt możliwości wyznaczania obszarów śródmiejskich oraz pytanie o metodologię takich działań. Dnia 15 maja 2024 roku w krakowskim oddziale Towarzystwa Urbanistów Polskich zorganizowano dyskusję nt. metod delimitacji obszarów śródmiejskich na okoliczność sporządzania planów ogólnych. Autorka niniejszej pracy wzięła udział w tym spotkaniu. Dyskusja miała charakter ogólnej wymiany poglądów na temat ewentualnej konieczności zmiany istniejącego obszaru śródmiejskiego w Krakowie w szczególności dla tzw. Nowego Miasta. Rozmawiano o



Grafika 4 Plakat TUP informujący o forum dyskusyjnym w związku z delimitacją obszaru śródmiejskiego w Krakowie. Źródło: TUP Kraków

różnych aspektach śródmieścia, jednak przede wszystkim o możliwości dogęszczania istniejącej zabudowy na już wyznaczonym obszarze śródmiejskim w Krakowie. Przypomniany został fakt, że obszar śródmiejski Krakowa został wprowadzony do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego na podstawie polecenia służbowego prezydenta miasta Krakowa nr 1/2015 zmienionego poleceniem nr 2/2016 w sprawie obszaru zabudowy śródmiejskiej na terenie miasta Krakowa. Brak oficjalnych informacji nt. sposobu jego delimitacji. Spotkanie zakończyło bez określenia konkretnej metody delimitacji.

1.3. Wyjaśnienie pojęć: śródmieście, centrum, stare miasto.

Aby prawidłowo poprowadzić badania, niezbędne jest nakreślenie podstaw teoretycznych zagadnienia. W przedmiotowym opracowaniu najistotniejsze elementy analiz stanowią przestrzenie znajdujące się w obrębach jednostek miejskich, których funkcjonowanie jest bezpośrednią tematyką pracy. Wśród definicji zasadniczych wskazać należy pojęcie

śródmieścia. Wg Jana Macieja Chmielewskiego⁵⁸ **śródmieściem** nazywany jest *obszar historycznie wyodrębniony, usytuowany w środku układu komunikacyjnego, charakteryzujący się intensywną, zwartą i wielofunkcyjną zabudową z wyraźną przewagą usług, będący zazwyczaj największym skupiskiem miejsc pracy.* Podobnie Stanisław Juchnowicz w swoich badaniach⁵⁹ określa definicję śródmieścia jako *teren położony w środku ciężkości układu komunikacyjnego miasta, na którym znajdują się okołomiejskie zespoły usługowe.* Przywołuje także m.in. określenie Johna Ranellsa⁶⁰, który wskazuje, iż jest to *obszar posiadający najwyższy stopień koncentracji elementów aktywnych a wzajemne związki między tymi elementami tworzą najbardziej skomplikowany system w stosunku do innych części miasta, wynikający z najdłuższego w mieście czasu jego tworzenia się.* Kazimierz Wejchert pisze natomiast o kompozycyjnych aspektach przestrzennych w strukturach urbanistycznych miast, w których można doszukiwać się cech charakterystycznych dla śródmieść. Co do zasady, wskazuje śródmieścia jako **dzielnice wyróżniające się w przestrzeniach głównie wielkich miast, wyrastające na ogół bez konkretnej granicy z tła zabudowy mieszkalno – usługowej.**⁶¹ Nawiązując do budowy przestrzennej, K. Wejchert pisze o elementach krystalizujących plan miasta⁶² jako głównych komponentach czytelnych i łatwych do zapamiętania. W przypadku małych i średnich miast elementem krystalizującym jest rynek, wokół którego z biegiem lat następowała zabudowa terenów przyległych. Tereny te Autor nazywa „połem grawitacji”, które w wielu miastach obejmuje ponad 60-70% powierzchni miasta w granicach urbanistycznych. Rozwój – zabudowa w obrębie pola grawitacji przebiegała zgodnie z założeniami chłonności, po wypełnieniu planowane były nowe ośrodki śródmiejskie oparte na nowowytoczonym rynku.⁶³ Odnosząc się do **cech śródmieścia** w pojęciu tradycyjnym Hanna Adamczewska – Wejchert, pisze o przemieszczeniach różnorodnych funkcji⁶⁴, dużej intensywności zabudowy, kontrastach w standardach zagospodarowania terenu – zadbanych elewacjach i zaniedbanych wnętrzach – podwórkach blokowych. Elementem charakteryzującym śródmieście, jest monumentalność niektórych założeń urbanistycznych z uwagi na wykształcenie na bazie elementów

⁵⁸Chmielewski Jan Maciej, *Teoria Urbanistyki w Projektowaniu i Planowaniu Miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2001, s. 260

⁵⁹Juchnowicz Stanisław *Śródmieścia miast polskich. Studia and ukształtowaniem i rozwojem centrów*, Komisja Urbanistyki i Architektury PAN Oddział w Krakowie, Wrocław 1971, s 9

⁶⁰Ranells John, *The Core of the City - A Pilot Study of Changing Land Uses in Central Business Districts*, Columbia University Press, New York 1956, s 51-53 <https://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.111693>

⁶¹Wejchert Kazimierz, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1984, str. 60

⁶²Wejchert Kazimierz, *Elementy krystalizujące i ich rola w strukturze miast polskich, Przyszłość a jutro miasta*” Warszawa 1977

⁶³Wejchert Kazimierz, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1984, str 51-52

⁶⁴Adamczewska – Wejchert Hanna, *Materiały pomocnicze do wykładu pt. Zasady budowy miast*, IUPP, WAPW, Warszawa 1977, str. 184

krystalizujących⁶⁵. Definicja śródmieścia występuje także w Encyklopedii PWN, gdzie wskazano, iż jest to **historycznie ukształtowana centralna część miasta, administracyjnie wyodrębniona jako dzielnica, powstała wokół zespołu staromiejskiego lub poza nim**⁶⁶. Analizę oraz polemikę z ww definicjami podjęto dalszej części przedmiotowej pracy. Pojęcie **zabudowy śródmiejskiej** odnoszącej się bezpośrednio do śródmieścia oraz **obszaru śródmiejskiego** wyjaśniono w pkt 1.2. Z punktu widzenia przedmiotu niniejszej pracy, istotne wydaje się także wyjaśnienie zagadnienia **centrum miasta**. Wg Macieja Nowakowskiego, definicja „centrum miasta” odnosi się do *ośrodka usługowego najwyższego stopnia w danej jednostce lub zespole jednostek osadniczych. Centrum tworzy „koncentracja obiektów głównie usługowych i dyspozycyjnych (w tym przede wszystkim handlu gastronomii, rzemiosła, kultury, rozrywki, administracji) zwykle o charakterze unikatowym, położonych w rejonie głównego węzła komunikacyjnego danego układu osadniczego. Centrum jest miejscem najwyższej aktywności gospodarczej i kulturowej oraz najczęstszych kontaktów społecznych. Jest miejscem intensywnej wymiany dóbr, usług i informacji a także koordynowania zdecentralizowanych funkcji.*⁶⁷ Jako cechę przestrzenną centrum Autor wskazuje jego *stałą i szczególną atrakcyjność ze względu na koncentrację wielu funkcji*, zwraca ponadto uwagę, iż obecne centra stanowią odrębną strefę wyrażoną w różnorodnych typach zabudowy. Indywidualny charakter przestrzenny, widoczny jest poprzez np. odrębnością formy, skali, intensywność zabudowy centrum w relacji do otaczającej go zabudowy mieszkaniowej, często powtarzalnej w formie i znacznie bardziej ekstensywnej. Dodatkowo, obszar centralny wyodrębniony zostaje w strukturze miasta poprzez tzw. *pasma graniczne*, kompozycyjnie wyrażone w postaci np. ulic głównych, założeń parkowych, pozostałości budowli obronnych. Granice mogą także stanowić elementy ukształtowania terenu takie jak nasypy, wzniesienia, zbiorniki wodne itp. Do oznaczenia terenu centrum mogą także przyczyniać się dominujące obiekty usługowe, takie jak biurowce, ratusze, urzędy, hotele ze względu na swoją wysokość⁶⁸. Tego typu zabudowa może także być elementem orientacyjnym w tkance miejskiej, wskazującym jednoznacznie swoje położenie z wielu kierunków.

Różnice między centrum miasta a śródmieściem. Bardzo często pojęcie „śródmieścia miasta” i „centrum miasta” jest utożsamiane. W przypadku małych miast o strukturze monocentrycznej

⁶⁵ Element krystalizujący – czytelny w przestrzeni, świadomie założony układ urbanistyczny, który dzięki swej trwałości, atrakcyjności i skali wpłynął i wpłynąć może na dalszy rozwój przestrzenny miasta - Adamczewska – Wejchert Hanna, *Materiały pomocnicze do wykładu pt. Zasady budowy miast*, IUPP, WAPW, Warszawa 1977, str. 184-185

⁶⁶ <https://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/%C5%9Br%C3%B3dmie%C5%9Bcie.html>

⁶⁷ Nowakowski Maciej, *Centrum miasta*, Arkady, Warszawa 1990, str. 8

⁶⁸ ibidem str. 132

przestrzenie te mogą się pokrywać, niemniej jednak, w większych jednostkach oddzielenie centrum od obszaru śródmiejskiego jest łatwiejsze. Co do zasady, przestrzeń śródmiejska jest jedyną, posiadającą swoje indywidualne cechy na terenie miasta natomiast centrów może być kilka. Jako podstawową różnicę między śródmieściem a centrum miasta należy wskazać, iż stopień koncentracji usług w centrum, lokalizowanych w określonej strukturze urbanistycznej prowadzi do wykreowania lokalnego ośrodka szeroko pojętej aktywności społecznej. Chodzi o taką przestrzeń, której identyfikowalność w świadomości użytkowników łączy się z miejscem pracy, ofertą handlową oraz usługami o charakterze miejskim. Centrum miasta w aspekcie przedmiotowego rozważania, w przeciwieństwie do śródmieścia, nie odnosi się jednoznacznie do jego lokalizacji w obszarze środka miasta. Z uwagi na cechy funkcjonalne, centrum może być ono zlokalizowane w części jednostki urbanistycznej dedykowanej do ekspansji np. w rejonach ośrodków dzielnicowych czy stref aktywności gospodarczej. Centrum może zawierać obiekty administracji lokalnej oraz inne z zakresu dziedzictwa kulturowego i historycznego, ale nie jest to regułą – co w przypadku śródmieścia jest nieuniknione. W przypadku śródmieścia występuje najczęściej silna identyfikacja tożsamościowa z miastem, w odniesieniu do centrum, jego działanie łączy się głównie z percepcją na płaszczyźnie działalności gospodarczej i zaspokajania potrzeb usługowo-ekonomicznych. Cechy strukturalne centrum wykazują relatywną elastyczność w kształtowaniu, z uwagi na większą swobodę w organizacji i planowaniu zarówno pod względem kubaturowym jak i komunikacyjnym. Dotyczy to w szczególności przypadków kreowania centrów na terenach pozbawionych ochrony konserwatorskiej czy dedykowanych rewitalizacji.

Stare miasto. Opisując elementy kompozycji urbanistycznej miast Kazimierz Wejchert wskazuje „stare miasta” jako *czytelne rejony o strukturze wyjątkowej*, co dotyczy w szczególności walorów historycznych. Wg Autora wyodrębniają się one na tle otaczających dzielnic, gdyż posiadają najczęściej charakterystyczne cechy budowli np. zrekonstruowane mury obronne, barbakany, dawne fosy zamienione w planty itp.⁶⁹ Charakter tych części miast jest zazwyczaj reprezentacyjny, turystyczny, nacechowany historią i elementami dziedzictwa tożsamościowego danej jednostki miejskiej. Analizując rejony starych miast w rozlicznych lokalizacjach na terenie Polski, w szczególności układy z Rynkiem oraz zabudową przyrynkową należy wskazać, iż przeważająca większość z nich posiada indywidualny wpis do rejestru zabytków określany często jako „historyczny układ urbanistyczny” lub po prostu „układ urbanistyczny”. Decyzja o wpisie zawiera załącznik mapowy określający granice wpisu.

⁶⁹ **Wejchert Kazimierz**, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1984, str. 59-60

Konsekwencją wpisu obszaru do rejestru zabytków jest objęcie go ochroną konserwatorską – ścisłą, co wskazywane jest w dokumentach planistycznych gminy np. miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Bardzo podobna w znaczeniu jest definicja pojęcia **zespołu staromiejskiego** w ujęciu encyklopedycznym⁷⁰. Wskazano tu, iż występuje on *zwykle z naturalnym, nieprzekształconym otoczeniem, jak skarpa widokowa, starodrzew czy elementy kompozycji wodnej (...) stanowiące od chwili lokacji samodzielny organizm miejski; jest materialnym świadectwem powstania i rozwoju dawnego miasta o walorach historycznych artystycznych lub naukowych (...) podlega ochronie konserwatorskiej (...)*⁷¹

Powyższe definicje stanowią bazę do poszukiwań identyfikacji obszarów będących przedmiotem niniejszej pracy. W części badawczej podjęto szerszą analizę dotyczącą charakterystyki ww terenów. Wśród pojęć wymagających wyjaśnienia pojawiają się także te, opracowane na potrzeby metody wyznaczania śródmieść stanowiącej nadrzędny cel niniejszej dysertacji.⁷²

2. WYBRANE ASPEKTY DOTYCZĄCE ROZWOJU STRUKTUR URBANISTYCZNYCH

2.1. Podstawowe zagadnienia dotyczące rozwoju struktur miejskich w aspekcie identyfikacji obszarów śródmiejskich

2.1.1. Lokacja

Najprościej rzecz ujmując „lokacja” to początek miasta, moment nadania praw miejskich, czyli dokumentu zawierającego zbiór przywilejów dedykowanych dla danej jednostki osadniczej⁷³, zawierającej zapis zarówno praw jak i obowiązków dla jego mieszkańców. Lokacja wskazywała konkretną lokalizację, a dokument nadawany przez władcę feudalnego lub świeckiego określało prawo lokacyjne, w Polsce najczęściej niemieckie. Cechy miast lokacyjnych charakteryzują ich rozplanowanie wg ściśle



Grafika 5 Schemat rozrostu koncentrycznego jednostki miejskiej, źródło: Budowa miasta współczesnego, Tadeusz Tołwiński

⁷⁰ <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/zespol-staromiejski;4001137.html>

⁷¹ ibidem

⁷² opisano w części III, rozdziale 4, pkt 4.2.1

⁷³ miejskiej lub wiejskiej

określonych reguł. Niemniej, każda z lokacji opierała się na dostępności wynikającej z morfologii oraz rzeźby terenu. Celem lokacji było umożliwienie rozwoju handlu i zbytu rzemiosła⁷⁴, kluczowym obiektem tkanki miejskiej stawał się plac targowy – rynek miejski. Lokalizowany był w centralnej części planu miasta. Bezpośrednio na rynku lokalizowane były kramy (w późniejszym czasie bardziej reprezentacyjne sukienice), siedziba rajców miejskich – ratusz oraz kościół. Rynek, często w formie prostokątnej, posiadał przylegające bezpośrednio, wytyczone parcele oraz odchodzące z narożników prostopadłe ulice. Przy samym rynku lokalizowano najlepsze parcele, gdzie zamieszkiwali miejscy rajcy oraz bogaci kupcy, dalej sytuowano rzemieślników i nadawano nazwy ulic pochodzące od cechów lub usług, które oferowali, np. ul. Rzeźnicza, Szewska, Kowalska itp. Średniowieczne założenia miejskie często posiadały budowle obronne, mury, bramy czy baszty. Stanowiły one ówczesne granice miast, a tereny w bezpośrednim ich sąsiedztwie były obszarami przedmiejskimi lub terenami rolniczymi, wsiami. Z punktu widzenia przedmiotowej pracy doktorskiej istotny jest fakt, że w wielu przypadkach ww przestrzenie urbanistyczne przetrwały do dnia dzisiejszego, funkcjonują jako „stare miasta” i najczęściej objęte są ochroną konserwatorską.

2.1.2. Kształtowanie struktur urbanistycznych, związki ze śródmieściem

Poszukiwania granic obszarów śródmiejskich należy zacząć od analizy rozrostu tkanki urbanistycznej badanych jednostek miejskich. Czynniki środowiskowe, gospodarcze, komunikacyjne oraz aspekty napływu ludności stanowią wiodące źródła powiększania terenów zurbanizowanych, na których bazował późniejszy, faktyczny obszar miasta. Procesy te kształtowały się w zróżnicowany sposób, co opisał w swojej książce *Urbanistyka. Budowa miasta współczesnego*⁷⁵ Tadeusz Tołwiński. Począwszy od czasów wieku XIX postępujące zmiany Autor przyrównał do „narastających koncentrycznych słojuw drewna”⁷⁶ Kształty geometryczne przyrastających „słojuw” uwarunkowane są, m.in. elementami topografii i komunikacji, przy czym zasada narastania nowych słojuw oparta jest o środkowy rdzeń. Rdzeń natomiast odniesiony został bezpośrednio do **kształtu dzielnicy środkowej**. W wielu miastach zarys ten opiera się o przebiegi dawnych fortyfikacji oraz linie głównych traktów wychodzących z bram miasta. Podczas analizy, Autor wskazuje na wypełnianie się terenów o charakterze klinowym.⁷⁷ Wariant koncentryczny, bardziej regularny, narastających pierścieni, zmienia się

⁷⁴ **Górczak Zbyszko**, *Najstarsze lokacje miejskie w Wielkopolsce (do 1314 r.)* Wydawnictwo WBP, Poznań 2002, str. 125

⁷⁵ **Tołwiński Tadeusz**, *Urbanistyka tom 2, Budowa miasta współczesnego*, Wydawnictwo Zakładu Urbanistyki Politechniki Warszawskiej, Warszawa 1939, str. 56-59

⁷⁶ *ibidem* str. 57

⁷⁷ *ibidem* str. 57

pod względem swojej geometrii ze względów topograficznych, np. w wyniku występowania terenów wodnych, zróżnicowanych wysokościowo itp. Również uwarunkowania własnościowe mają wpływ na kształtowanie rozwijającej się tkanki urbanistycznej. W opisie Autor podkreśla, że rozwój pierścieniowo - koncentryczny miast ma różne skutki, przy czym podkreśla te negatywne – kompletne wymieszanie funkcji w terenach mocno zaludnionych.⁷⁸ W nawiązaniu do ujęcia zaproponowanego przez Tadeusza Tołwińskiego, Jan Maciej Chmielewski opisuje intensywne rozrastanie się jednostek miejskich w pionie i poziomie od II połowy XIX wieku. Rozrost o charakterze koncentrycznym uwarunkowany był wartościami ówczesnego zainwestowania oraz nowymi czynnikami powodującymi aktywności gospodarcze, takie jak, obiekty użyteczności publicznej w tym dworce, centra handlowe, zakłady przemysłowe itp.⁷⁹ Czynniki ekonomiczne oraz intensywna industrializacja znacząco wpłynęły na przestrzenny układ jednostek miejskich, w szczególności w zakresie napływu ludności oraz gęstości zaludnienia konkretnych obszarów. Lokalizacja grup mieszkańców zależna była od ich statusu materialnego oraz pozycji zawodowej. W procesie kształtowania się struktur miejskich, zwarty, multifunkcyjny model urbanistyczny, powstały w wyniku skutków, wspomnianej już industrializacji przekształca się poprzez strefowanie i segregację funkcji. Modernistyczne idee koncepcji ulepszania kierunku urbanizacji powodują przesunięcie funkcji mieszkalnej na peryferia oraz kształtowanie wewnętrznych obszarów o różnym stopniu uciążliwości. Centralne rejony miast występują tutaj jako tereny najlepiej wyposażone w obiekty kulturowo – gospodarcze, wyraźnie uwidocznione w tkance miejskiej, charakteryzujące się niewielką liczbą stałych mieszkańców.⁸⁰ O współczesnych procesach rozwoju obszarów miejskich, w tym o **implementacji zasad zrównoważonego rozwoju**, także w kontekście śródmiejskim, pisał wielokrotnie Piotr Lorens. W publikacji *Współczesne procesy rozwoju miast i obszarów miejskich*.⁸¹ Autor podkreślił wieloaspektowość badanego zagadnienia. Koncentrując się na dużych miastach i metropoliach, poddał analizie przyczyny gospodarcze przemian oraz globalizację. Ponadto zwrócił uwagę na zróżnicowane skale miast oraz rangę genezy poszczególnych fragmentów a także odmienny charakter i potencjał miejsc. W odniesieniu do miast małych w Polsce, badania nad przekształceniami układów przestrzennych, prowadziła Anna Majewska. W publikacji *Przekształcenia małych miast w Polsce na przykładzie specyfiki*

⁷⁸ ibidem str. 59

⁷⁹ **Chmielewski Jan Maciej**, *Teoria Urbanistyki w Projektowaniu i Planowaniu Miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2001, str. 254

⁸⁰ ibidem str. 255

⁸¹ **Lorens Piotr** *Współczesne procesy rozwoju miast i obszarów miejskich*, Studia komitetu przestrzennego zagospodarowania kraju PAN, nr 2015/164, Gdańsk 2015

*miast mazowieckich w strefie podmiejskiej Warszawy*⁸², wykazała procesy przekształceń centrów i śródmieść miast na przykładzie wytypowanej próby badawczej. Autorka opisała zidentyfikowane skutki działań przeprowadzonych w małych miastach w II połowie XX wieku. Podstawą badań była wieloelementowa analiza funkcjonalno – przestrzenna, dotycząca m.in. fizjonomii struktury, rozmieszczenia i natężenia funkcji, układu komunikacyjnego i populacji. Prezentacja nieodwracalnych przeobrażeń, zarówno w kontekście rynków, placów miejskich czy siatek ulic uzupełniona została także badaniami zmian struktury społecznej wybranych miast.

2.2. Metody planowania rozwoju miast na przestrzeni XIX – XXI wieku

2.2.1. Wzorce europejskie

Odnosząc się do trendów rozwojowych europejskich miast w wieku XIX i XX należy podkreślić, iż uwidaczniały się one w głównej mierze w poszukiwaniach interwencji przestrzennych dedykowanych dużym miastom, metropoliom np. stolicom państw. Niemniej jednak, w odniesieniu do miast małych i średnich, można tu odnaleźć pewne analogie lub też inspiracje. Poniżej pisano niektóre podejścia w kształtowaniu modeli rozwojowych, dedykowanych miastom. **Podejście progresywne** bazowało na doświadczeniach racjonalnych, badaniach przestrzennych, statystykach, analizach funkcji itp. Przedstawicielami stosowania tego modelu planowania byli m.in: Georges Haussmann, którego plan przebudowy Paryża oparty był na naukowych, pogłębionych analizach stanu istniejącego. Bazą do podejmowania interwencji było diagnozowanie potrzeb przy użyciu specjalnie do tego celu opracowanej mapy, sporządzonej wg metody triangulacji całego miasta w odniesieniu do pomiarów planimetrycznych⁸³. Podejmowane działania naprawcze, miały na celu osiągnięcie zwiększonej efektywności i samodzielności w funkcjonowaniu poszczególnych jednostek miejskich. Zasadniczym problemem ówczesnego Paryża, a zarazem celem do zrealizowania przez Haussmanna było upłynnienie ruchu kołowego poprzez budowę sieci nowych połączeń arteryjnych, które nazwał „ogólnym systemem krążenia”⁸⁴. Implementacja układu szerokich bulwarów łączyła nie tylko cechę dobrej wentylacji przestrzeni miejskich, ale także wdrożenie systemu wodno – kanalizacyjnego pod ich powierzchnią. Podejście progresywne do rozwoju struktury jednostek miejskich prezentowali także Ildefons Cerda w Barcelonie oraz Otto Wagner w Wiedniu. Podczas projektowania rozbudowy Barcelony Cerda zebrał informacje statystyczne dotyczące czynników

⁸² **Majewska Anna**, *Przekształcenia małych miast w Polsce na przykładzie specyfiki miast mazowieckich w strefie podmiejskiej Warszawy*,

⁸³ **Avermaete Tom, Gosseye Janina**, *Urban design in the 20th Century*, gta Verlag, ETH Zurich Institute for the History and Theory of Architecture Department of Architecture, 2021, str 17

⁸⁴ general circulatory system

socjoekonomicznych, zidentyfikowanych na podstawie ówczesnych problemów miasta. Precyzyjne dane wykorzystał do określenia planów kształtowania niezbędnych obiektów usługowych takich jak szkoły, przedszkola czy miejsca handlowe. Takie działanie zaowocowało planem rozbudowy nazwanym *manzanas*, gdzie otwarte bloki kwartałów łączyły zabudowę mieszkaniową z ogrodami publicznymi. Podzielone szerokimi ulicami łączyły zarówno ruch zmotoryzowany jak i pieszy. Wszystkie te elementy zintegrowano w ortogonalną siatkę dziewięciuset pozornie podobnych bloków miejskich, mających być odpowiedzią na zapotrzebowanie wynikające ze wzrostu populacji miasta.⁸⁵ W odniesieniu do projektu ekspansji Wiednia, Otto Wagner w konkursie na generalny plan regulacyjny (1892-1893 r.) zaproponował nowy szkielet urbanistyczny, który podniósł zagadnienia dotyczące mobilności jako podstawę projektu.⁸⁶ Założenie oparte było na wzroście pierścieniowym, gdzie poszczególne pierścienie byłyby tworzone w okresowych odstępach czasu wraz z rozwojem urbanistycznym i połączone z centrum miasta promienistą siecią dróg. W szczególny sposób potraktowane zostały aspekty infrastrukturalne.

Projektowanie urbanistyczne w **podejściu kulturowym**. Krytycy progresywnego – analitycznego podejścia do rozwoju struktur urbanistycznych wyrażali pogląd, iż metodyczny sposób planowania powoduje utratę historycznego charakteru miasta. Dotyczyło to głównie wprowadzania zorganizowanych, geometrycznych form, otwartych placów i długich bulwarów w niezbudowane dotychczas okolice starego miasta. Jednym z propagatorów podejścia kulturowego był Camillo Sitte⁸⁷, który głosił, że estetyczne doświadczenie przestrzeni, a nie administracyjne, policzalne i pragmatyczne rozwiązania powinno być siłą napędową projektowania urbanistycznego⁸⁸. Trzecim, istotnym nurtem wyodrębnionym w urbanistyce, w aspekcie rozwoju struktur było **podejście naturalistyczne**. Przykładem, może być m.in. reprezentowana przez Ebenezera Howarda⁸⁹ jego idea miasta – ogrodu.⁹⁰ Koncepcja ta oznaczała nową formę działalności człowieka w relacji z naturą. Naturaliści nie polegali tylko

⁸⁵ **Avermaete Tom, Gosseye Janina**, *Urban design in the 20th Century*, gta Verlag, ETH Zurich Institute for the History and Theory of Architecture Department of Architecture, 2021, str 16-17

⁸⁶ *ibidem*, str. 17

⁸⁷ Żyjący w latach 1843 – 1903, pochodzący z Austrii architekt, urbanista, którego działalność koncentrowała się w miastach czeskich. Propagował idee naturalnego, rozwoju miast, podobne do tych głoszonych przez Ebenezera Howarda. <https://www.britannica.com/biography/Camillo-Sitte>

⁸⁸ **Avermaete Tom, Gosseye Janina**, *Urban design in the 20th Century*, gta Verlag, ETH Zurich Institute for the History and Theory of Architecture Department of Architecture, 2021, str 18

⁸⁹ Howard Ebenezer żyjący w latach 1850 – 1928 brytyjski urbanista, twórca idei Miasta-Ogrodu

⁹⁰ Model rozwojowy struktury miejskiej, lokalizowanej na peryferiach w oddaleniu od istniejącego centrum; dzielnica satelicka/osiedle zaplanowane w sposób obejmujący ekstensywną, niską zabudowę mieszkaniową uzupełnioną funkcjami usługowymi i rekreacyjnymi, przeznaczone dla konkretnej liczby mieszkańców – ok 32-35 tys., ze znacznym udziałem terenów zielni – na 1 mieszkańca ok 35 m² oraz 200 m² na 1 dom

na rozwoju w duchu technologii czy racjonalności analitycznej. Wierzyli, że nierówna ekonomicznie „kultura urbanistyczna” jest sztuczna i kulturowo niespójna, co powoduje konieczność opracowania nowego modelu miasta, bardziej egalitarnego, autentycznego i zrównoważonego.⁹¹ Istotnym reprezentantem podejścia naturalistycznego był Arturo Soria y Mata⁹² twórca konceptu „miasta linearnego”⁹³, które realizował pod Madrytem w roku 1882. Głównym hasłem promującym to rozwiązanie była „ruralizacja życia miejskiego, urbanizacja wsi” sugerowano, iż wiejskie środowisko w mieście linearnym zorganizowane wzdłuż głównej ulicy w formie odrębnych gospodarstw automatycznie wyeliminuje szereg społecznych chorób będących wynikiem stłoczenia w ówczesnych miastach.⁹⁴

Idee modernistyczne - Karta Ateńska. Kongres CIAM⁹⁵ w roku 1933 przyniósł uchwalenie manifestu wyrażającego trendy oraz wytyczne dotyczące projektowania i budowy miast dedykowane kolejnym dziesięcioleciom. Specyficzna sytuacja gospodarcza i polityczna świata – okres po I i II wojnie światowej, gdzie istniała wyraźna potrzeba odbudowy a także przebudowy miast, wykazała praktyczną możliwość wdrażania założeń Karty. Najważniejszym elementem ustaleń Karty było m.in. wprowadzenie strefowania, gdzie zarekomendowano przypisanie każdej funkcji odrębnej przestrzeni na planie miasta. Docelowo chodziło o zaplanowanie terenów dedykowanych mieszkalnictwu, przemysłowi oraz funkcji handlowej a także terenom rekreacyjnym. Innym istotnym wskazaniem była rekomendacja dla władz administracyjnych miast dotycząca opracowania zbioru aktów prawnych – ustaw ordynujących prawo przestrzenne. Chodziło o planowanie rozwoju miast na podstawie ustalenia gęstości zaludnienia, liczby ludności, sposobie użytkowania terenów – podziału na poszczególne funkcje⁹⁶. Przy ustalaniu funkcji terenu należało uwzględnić indywidualne warunki naturalne jednostki urbanistycznej, ukształtowanie terenu, wartości historyczne i kulturowe. Charakterystyczną spuścizną ustaleń Karty Ateńskiej, wcielaną w życie głównie przez Le Corbusiera, było zapewnianie godnych warunków mieszkaniowych ubogiego społeczeństwa głównie poprzez budowanie wżwyż.

⁹¹ **Avermaete Tom, Gosseye Janina**, *Urban design in the 20th Century*, gta Verlag, ETH Zurich Institute for the History and Theory of Architecture Department of Architecture, 2021, str 18

⁹² Żyjący w latach 1844 – 1920 hiszpański urbanista, który planował programowanie miast zbliżonych do trójkątów, tworzących sieć triangulacyjną. Zurbanizowane krawędzie miały łączyć także funkcje rolnicze i przemysłowe.

⁹³ Miasto zorganizowane wzdłuż głównej ulicy, szerokiej na 40 m, skrzyżowanej co 300 m z poprzeczną siecią dróg szerokich na 20m, tworzących bloki o pow. ok 60 tys. m² Bloki podzielono na parcele przeznaczone na niewysoką zabudowę mieszkaniową, oddzielone od siebie znaczącą powierzchnią zieleni, przy czym przy samej drodze miały znajdować się 5 metrowe pasy terenów wegetacyjnych.

⁹⁴ **Avermaete Tom, Gosseye Janina**, *Urban design in the 20th Century*, gta Verlag, ETH Zurich Institute for the History and Theory of Architecture Department of Architecture, 2021, str 18

⁹⁵ Skrót od Congrès International d'Architecture Moderne – działająca w latach 1928 – 1959, międzynarodowa organizacja architektów, propagująca idee modernistyczne w projektowaniu architektonicznym i urbanistycznym.

⁹⁶ **Le Corbusier**, *Karta Ateńska*, Fundacja Centrum Architektury, Warszawa, 2017

Przełożyło się to na powstanie zespołów mieszkaniowych opartych na formie wysokich budynków o prostej bryle, usytuowanych na wydzielonej przestrzeni – dzisiaj nazywanych blokowiskami. Czas pokazał, iż modernistyczne podejście do budowy i organizacji miast okazało się utopią. Rozpowszechniona krytyka modernizmu, wyrażana m.in. w działalności Roba Kriera⁹⁷ czy Leona Kriera⁹⁸ od końca lat 60-tych wskazywała na zagrożenia płynące z ich realizacji. Negatywnie oceniano aspekty rozwojowe odnoszące się do stosowania zasad funkcjonalizmu a w szczególności postępujący proces suburbanizacji, degradacji środowiska przyrodniczego oraz przestrzeni kulturowych⁹⁹. Jak pisze Krystyna Solarek, **poszukiwania rozwiązań urbanistycznych wyrażano konieczności zapewnienia powiązań nowych zespołów zabudowy z tradycyjną tkanką miejską i w stosowanie tradycyjnych form przestrzennych**¹⁰⁰. Ruch zmian doprowadził do wykrystalizowania się kolejnego podejścia w planowaniu urbanistycznym, określonego mianem Nowego Urbanizmu. Z punktu widzenia niniejszej pracy, założenia Nowego Urbanizmu są istotnym elementem analizy. Zgodnie z motywem przewodnim przedmiotowej pracy doktorskiej, dotyczącym badania możliwości rozwojowych struktur urbanistycznych jednostki w oparciu o jej związki z obszarem śródmiejskim należy wskazać, iż idee nawołujące do tradycyjnej kompozycji miast, gdzie nowe dzielnice rozwijają się kwartałowo w sposób skoncentrowany wokół ich historycznych, pierwotnych struktur, ograniczając niekontrolowane rozlewanie się i tworzenie substandardowych przedmieść są zbieżne z celem szczegółowym pracy, określonym w pkt 2.3 Wstępu przedmiotowej pracy. Promowanie kompleksowej rewitalizacji obszarów śródmiejskich/centralnych poprzez poprawę jakości przestrzeni publicznych, harmonijnego współistnienia różnorodnych funkcji czy promocja ruchu pieszego ma bezpośrednie przełożenie na planowaną ekspansję potencjalnych nowych dzielnic zarówno w dużych jak i małych miastach. Należy podkreślić, iż w mniejszych jednostkach miejskich ww podejście stanowi wyzwanie szczególnego rodzaju z uwagi na ograniczone możliwości budowy alternatywnych – ekologicznych źródeł komunikacji zbiorowej, takich jak trakcja tramwajowa czy sieć kolejowa.

⁹⁷ **Krier Rob** (1938 – 2023) urbanista, architekt, brat Leona Kriera, pochodzenia luksemburskiego, krytykujący założenia modernizmu w architekturze, propagator nurtu przeciwnego – architektury konserwatywnej oraz idei Nowego Urbanizmu

⁹⁸ **Krier Leon**, urbanista, architekt, brat Roba Kriera, pochodzenia luksemburskiego, reprezentujący nurt konserwatywny w architekturze, krytyk modernizmu, autor eksperymentalnego projektu założenia urbanistycznego we wsi Poundbury w Anglii, hrabstwie Dorset, zrealizowanego w całości w oparciu o zasady Nowego Urbanizmu

⁹⁹ **Solarek Krystyna**, *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki PAN, Nr 4/2011, Komitet Architektury i Urbanistyki PAN, Warszawa 2011, str. 57

¹⁰⁰ *ibidem*, str. 57

Idea miasta zwarteo, wizja miast XXI wieku – Nowa Karta Ateńska. Odnosząc się do współczesnych trendów rozbudowy czy przebudowy miast, głoszonych powszechnie na skalę światową koniecznym jest podkreślenie pojęcia **miasta spójnego** na który wpływa szereg czynników w różnych wymiarach – zarówno elementów fizycznych jak i powiązań funkcjonalnych, infrastruktury, technologii i systemów łączności¹⁰¹. Znaczenie **powiązań przestrzennych i funkcjonalnych**, wskazanych w Karcie, dotyczących bezpośrednio zachowania i rozwinięcia podstawowych funkcji centrum oraz innych kluczowych ośrodków aktywności w świetle celu szczegółowego niniejszej dysertacji jest niezwykle ważne. Podobnie, zapisy wskazujące na konieczność rewitalizacji zdegradowanych fragmentów tkanki miejskiej (lub zaplanowanych w oderwaniu od potrzeb człowieka) jak i podjęcie działań zmierzających do wytworzenia unikalnego krajobrazu miejskiego, wyrażającego jego „genius loci” uwydatniającego jego charakter¹⁰² stoją w pełnej zbieżności z potrzebą określenia związków planowania rozwoju tkanki urbanistycznej w oparciu o jego „serce”, czyli obszar śródmiejski. Przy badaniu prawidłowości racjonalnego planowania miast w kontekście potrzeb i problemów – indywidualnych przecież dla każdej z jednostek urbanistycznych, idea miasta zwarteo jawi się poniekąd jako zbiorcza odpowiedź. Podstawowe założenia ideowe miasta zwarteo opisała Krystyna Solarek w swojej publikacji *Urban Design in Town Planning Current Issues and Dilemmas from the Polish and European Perspective*¹⁰³, gdzie za podstawowe cechy modelu uznano zastopowanie niekontrolowanego rozlewania się miast poprzez m.in. promowanie rozwiązań umożliwiających dostępność podstawowych usług w zasięgu krótkodystansowym. Dotyczyło to relatywnie wysokiej intensywności zabudowy mieszkaniowej wyposażonej w zróżnicowane usługi. Ważnym aspektem rozwoju jest układ policentryczny z możliwością kreowania jednostek sąsiedzkich oraz tworzenia atrakcyjnych, dostępnych przestrzeni publicznych. Zwarty model urbanistyczny promuje komunikację pieszą oraz transport publiczny. Elementem wiążącym są rozwiązania proekologiczne, nastawione na funkcjonowanie niskoemisyjne. Zestawiając dotychczasowe idee rozwojowe miast, należy wskazać, iż nadal jako społeczeństwo nie przestajemy poszukiwać. W odniesieniu do zmieniających się potrzeb widać wyraźne zapotrzebowanie na indywidualne podejście do problematyki funkcjonowania struktur odrębne dla mniejszych jednostek, co wskazano w dalszej części niniejszej pracy.

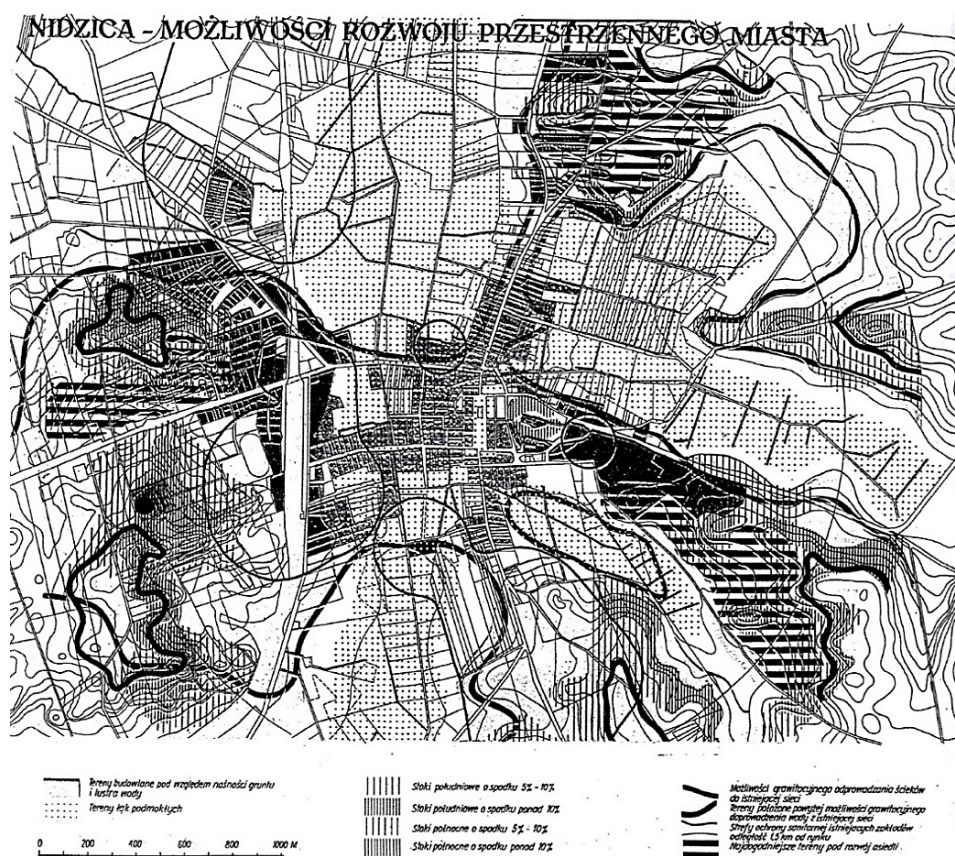
¹⁰¹ Europejska rada Urbanistów, *Nowa Karta Ateńska wizja miast XXI w.*, tłumaczenie polskie TUP z oryginału *La Nouvelle Charte d'Athenes 2003*, Alinea, Firenze 2003, Część A, brak paginacji

¹⁰² ibidem

¹⁰³ **Solarek Krystyna**, *Urban Design in Town Planning Current Issues and Dilemmas from the Polish and European Perspective*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2019, str. 71

2.2.2. Metody planowania małych miast w Polsce

W opracowaniu „Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910-2010)” Maciej Nowakowski¹⁰⁴ przywołuje doświadczenia z lat 50-tych i 60-tych ubiegłego wieku. W latach powojennych w czasie funkcjonowania w ówczesnej Polsce Komitetu do spraw Urbanistyki i Architektury¹⁰⁵ zorganizowano serię narad, mających na celu wypracowanie metody planowania dedykowanej małym miastom. Za małe miasta uznawane były jednostki urbanistyczne o liczbie mieszkańców do 10 tys. Opracowaniem analiz możliwości rozwoju przedmiotowych założeń miejskich zajmowali się urbaniści Instytutu Urbanistyki i Rozwoju¹⁰⁶. Testowo opracowano plany ogólne dla trzech wybranych jednostek, tj. dla Nidzicy w województwie olsztyńskim, Nowego w województwie pomorskim oraz Sławkowa w województwie krakowskim¹⁰⁷. Przedmiotowy sposób opracowania określono jako metodę Analizy Możliwości Rozwoju¹⁰⁸.



Grafika 6 Możliwości rozwoju miasta Nidzicy, rok 1960, Źródło: *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910-2010)* Maciej Nowakowski, Barbara Bańkowska

¹⁰⁴ Nowakowski Maciej, Bańkowska Barbara, *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910-2010)* Oficyna Naukowa, Warszawa 2013, str. 174 – 179

¹⁰⁵ Organ administracji państwowej działający w Polsce w latach 1951-1960

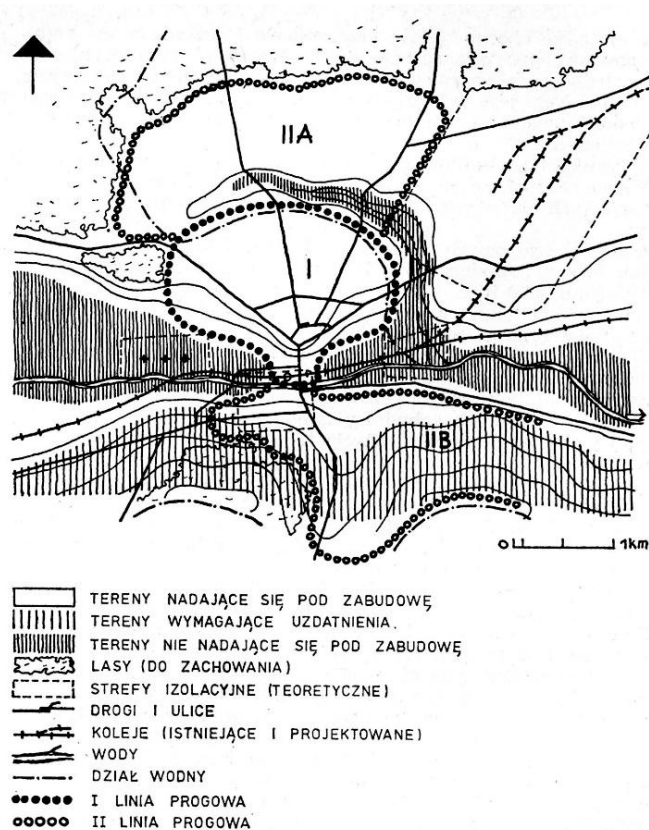
<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19500580523/O/D19500523.pdf>

¹⁰⁶ Instytut naukowo – badawczy, podległy Ministerstwu budownictwa, działający w Polsce w latach 1949 – 1979

¹⁰⁷ Nazwy województw wg ówczesnego podziału administracyjnego kraju.

¹⁰⁸ Nowakowski Maciej we współpracy z Bańkowska Barbara, *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910-2010)* Oficyna Naukowa, Warszawa 2013, str. 176 – 177

W dalszym etapie metoda Analizy
Możliwości Rozwoju została
uzupełniona o tzw. **teorię progów**¹⁰⁹
opracowaną przez architekta, urbanistę
Bolesława Malisza¹¹⁰. Zagadnienie
dotyczy *progów fizycznych*, na które
*natrafiają układy osadnicze w swoim
rozwoju przestrzennym*¹¹¹ Cechą
wspólną wszystkich tego rodzaju
ograniczeń progowych jest to, że ich
przekroczenie wymaga określonych
dodatkowych nakładów
(inwestycyjnych i eksploatacyjnych) na
dalszą rozbudowę układu osadniczego
(...) teoria opiera się na założeniu, że w
kraju istnieją ustalone standardy
zaspokajania potrzeb mieszkańców w
zakresie przestrzeni i wydolności



Grafika 7 Wynik analizy progowej - określenie linii progowych,
Źródło: *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Autor
Bolesław Malisz

systemów infrastruktury technicznej. Z chwilą wyczerpania się terenów w obrębie wyznaczonego ograniczenia, nie można wprowadzić do układu osadniczego nowych mieszkańców bez przekroczenia kolejnego progów, gdyż odbiłoby się to w postaci obniżenia ustalonego standardu. Wyjaśniając zasady teorii progów należy wskazać, iż sprowadza się ona do identyfikacji różnego rodzaju ograniczeń, określonych jako progi¹¹² w jednostce miejskiej przyjętej do analizy. Metoda progów odnosi się do konkretnej liczby mieszkańców w relacji do planowanej ekspansji terenów rozwojowych. Zakładała rozwiązania wariantowe w zależności od wyników analizy uwarunkowań środowiskowych. W analizie brane były pod uwagę w szczególności „koszty progowe” zarówno społeczne jak i ekonomiczne – np. związane z budową powiazań komunikacyjnych kosztem np. wycinki lasu. Identyfikacja wariantów przekroczenia linii progowej poparta była wzorem na wskaźnik efektywności inwestycji.

¹⁰⁹ ibidem, str. 177

¹¹⁰ Malisz Bolesław – polski architekt, urbanista ur. 1910, zm. 1995, twórca Analizy Progowej

¹¹¹ **Malisz Bolesław**, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Arkady, Warszawa 1981, str. 76

¹¹² ibidem, str. 174

2.3. Rewitalizacja

W obliczu współczesnych przemian i problemów dotyczących degradacji struktur miejskich, w tym w szczególności obszarów śródmieść, wielokrotnie w dyskursie naukowym pojawia się aspekt rewitalizacji. Proces rewitalizacji oraz zasady, tryb przygotowania i prowadzenia jego oceny w polskich miastach, został uregulowany ustawą¹¹³. Wielu naukowców podejmowało w swoich badaniach przedmiotowe zagadnienie, w odniesieniu do konieczności planowania zintegrowanych działań rewitalizacyjnych, wpływających na poprawę jakości przestrzeni publicznych oraz w celu osiągnięcia korzyści z implementacji zasad miasta zwarteo. Do najistotniejszych, polskich opracowań, zbieżnych z celem niniejszej pracy doktorskiej, należy wymienić pracę Piotra Lorensa *Rewitalizacja miast planowanie i realizacja*¹¹⁴, pracę zbiorową pod redakcją Piotra Lorensa i Justyny Martyniuk – Pęczek *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*¹¹⁵, publikacje Zbigniewa Zuziaka: *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*¹¹⁶, *Rewitalizacja a urbanistyka strategiczna*¹¹⁷ oraz Krystyny Solarek *Struktura przestrzenna strefy podmiejskiej Warszawy. Determinanty współczesnych przekształceń*¹¹⁸. W każdej z wymienionych prac Autorzy wskazują wagę ochrony terenów śródmiejskich, w kontekście ich znaczenia dla struktury miejskiej, ciągłości przestrzeni publicznych oraz zastopowania postępującej degradacji społecznej. Należy podkreślić, iż przykłady podane we wskazanej publikacji Krystyny Solarek odnoszą się wprost do miast, zlokalizowanych w obszarze bezpośrednio związanym z próbą badawczą przedmiotowej dysertacji. Przykłady projektów rewitalizacyjnych w śródmieściach małych miast opisywał z kolei, Piotr Langer, w opracowaniu *Rewitalizacja obszarów śródmiejskich w małych miastach – projekty i ich realizacja*¹¹⁹. Autor dokonał analizy konkretnych rozwiązań projektowych, zastosowanych w niewielkich miastach z różnych części kraju. Praca zawiera odniesienia do założeń projektowych, dotyczących m.in. ochrony dziedzictwa historycznego, wyeksponowania elementów tradycji projektowanych miejsc, poprawy dostępności i aktywizacji poszczególnych przestrzeni, czy też adaptacji części

¹¹³ Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji, Dz.U. z 2015 poz. 1777

¹¹⁴ **Lorens Piotr**, *Rewitalizacja miast: planowanie i realizacja*, Wydawnictwo Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2010

¹¹⁵ **Lorens Piotr, Justyna Martyniuk – Pęczek**, *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast* Miasto Metropolia Region, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2009

¹¹⁶ **Zuziak Zbigniew Karol**, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, monografia, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki. Architektura, Kraków 1998

¹¹⁷ **Zuziak Zbigniew Karol**, *Rewitalizacja a urbanistyka strategiczna*, Problemy Ekologii, tom 12, nr 2, str. 80-84, Wydawnictwo Górnośląska Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. Kardynała Augusta Hlonda, 2008

¹¹⁸ **Solarek Krystyna**, *Struktura przestrzenna strefy podmiejskiej Warszawy. Determinanty współczesnych przekształceń*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Seria Architektura, zeszyt 13, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2013

¹¹⁹ **Langer Piotr**, *Rewitalizacja obszarów śródmiejskich w małych miastach – projekty i ich realizacja*, Czasopismo Techniczne, Zeszyt 12, 3-A/2012, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2012, str. 251 - 265

obiektów do nowych funkcji. Jednym z najczęściej spotykanych dziś problemów rejonu śródmieść, wymagających kompleksowego podejścia przy planowaniu przekształceń systemowych, jest niewydolność układu komunikacji. Konkretnie przykłady działań rewitalizacyjnych dla terenu śródmiejskiego małej jednostki miejskiej, zaprezentowano w publikacji *Strategia uspokojenia ruchu w obrębie Golbuskiej Starówki*¹²⁰. Autorzy Kinga Racoń-Leja, Damian Poklewski-Koziół, Carlos Marmolejo Duarte, zaproponowali 3-etapową, metodyczną wizję zmian, w kontekście ograniczenia nadmiernego ruchu samochodowego w rejonie historycznego założenia urbanistycznego, uwzględniającą trasy piesze i rowerowe. Aspektem nierozzerwalnie związanym dziś z procesem rewitalizacji śródmieść, znaczącą rolę odgrywa dziś partycypacja społeczna. Zdanie mieszkańców oraz innych użytkowników przestrzeni publicznej, jest dziś jednym z kluczowych elementów branych pod uwagę przy planowaniu przekształceń strukturalnych w miastach. O roli procesów partycypacji społecznej w planowaniu przekształceń strukturalnych w miastach, opisano szeroko w monografii pod redakcją Małgorzaty Mireckiej *Rola partycypacji społecznej w kształtowaniu miast*¹²¹. W monografii podano przykłady udziału lokalnego społeczeństwa w miastach o różnych skalach, w podejmowaniu działań służących przyszłym zmianom w przestrzeniach obejmujących m.in tereny śródmiejskie.

2.4. Narzędzia analityczne do badania przestrzeni miejskich

Dla realizacji celu badawczego niniejszej pracy, tj. opracowania metodyki wyznaczania obszaru śródmiejskiego, zasadnym staje się także weryfikacja poznanych już i użytkowanych narzędzi i metod, pozwalających na szeroko pojętą analizę przestrzenną w jednostkach urbanistycznych. Część z nich, służyć to może do zbadania subiektywnych odczuć w stosunku do istniejącej przestrzeni, wyrażanych przez użytkowników w życiu codziennym. Celem weryfikacji jest sprawdzenie czy pozyskane, dzięki wymienionym metodom dane, można będzie zaimplementować do opracowania metodyki wyznaczania śródmieść.

Badanie przestrzeni miejskich metodą „**Space-syntax**”. Ten sposób analizy przestrzeni jest ściśle skorelowany z elementami zachowań społecznych. Metoda, opracowana przez Billa Hillera i Julienne Hanson oraz zespół naukowców z The Bartlett University College London została zaprezentowana w latach 80-tych ubiegłego wieku wraz z poprzedzającymi ten fakt

¹²⁰ **Racoń-Leja Kinga, Poklewski-Koziół Damian, Marmolejo Duarte Carlos**, *Strategia uspokojenia ruchu w obrębie Golbuskiej Starówki*, Teka Komisji Urbanistyki i Architektury PAN, tom LII/1/2024, Kraków 2024, str. 367-385

¹²¹ **Mirecka Małgorzata** redakcja, *Rola partycypacji społecznej w kształtowaniu miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2023

publikacjami, dotyczącymi percepcji użytkowników zarówno stref publicznych, jak i samej architektury czy indywidualnych budynków. Do najważniejszych publikacji opisujących metodę „syntaktyczną” należą: wydany dwukrotnie *The social logic of space*¹²² z 1984 r oraz 1989, autorstwa Billa Hillera i Julienne Hanson, *Creating life: or, does architecture determine anything*. Główna zasada badań wg przedmiotowej metody opiera się na podziale wybranego fragmentu miasta np. dzielnicy, konkretnej ulicy itp. na elementy, które poddaje się analizie pod kątem interakcji wykazanych przez użytkowników. Doświadczenia przeprowadzane są przy użyciu dwóch rodzajów map: osiowej (dwuwymiarowej) – gdzie badane są główne kierunki poruszania się ludzi w przestrzeniach zewnętrznych, publicznych oraz mapy „convex structure”, obrazującej badaną strukturę przy pomocy elementów wypukłych, ukazujących jej zbite i rozdrobnione fragmenty. Obraz mapowy, określony na podstawie punktów i krzywych pozwala na weryfikację poziomu integracji zabudowy oraz najbardziej aktywnych miejsc występujących w tkance urbanistycznej danej jednostki. Uzyskane wyniki zestawiane w formie grafów i wykresów prowadzą do wniosków, pozwalających określić strukturę miejską pod względem zrozumienia jej jako wielkoskalowego obszaru wzorcowego. Obszar ten ma być wytyczną do projektowania rozwoju mniejszych założeń w lokalnych skalach¹²³

„**Mapy mentalne**” Kevina Lyncha – metoda polegająca na subiektywnej percepcji miasta, zapisywanej w pamięci użytkownika przy pomocy utrwalonych przez niego charakterystycznych obrazów struktury urbanistycznej. Środki wyrazu używane do kreacji mapy mentalnej – obrazu miejsca, Lynch określił w formie dróg, węzłów, krawędzi, rejonów oraz punktów orientacyjnych. Zapis przestrzeni dokonuje się na rysunku przedstawiającym powyższe elementy. Uzyskane wyniki prowadzą do poznania najistotniejszych miejsc założenia urbanistycznego w odbiorze użytkowników, stanowiących punkt odniesienia do społecznego postrzegania jego obszarów czy stref. Do map mentalnych nawiązuje także Kazimierz Wejchert rozpatrując cechy krajobrazu miejskiego, których oddziaływanie zależy od indywidualności układu urbanistycznego, pozwalającego na identyfikację otoczenia. Przy analizie elementów kompozycyjnych Autor odnosi się do ulic, dróg, różnic wysokościowych terenu, charakterystycznych budynków czy otwarć widokowych. Istotną, składową mapy mentalnej jest również funkcja w tym w szczególności układ komunikacyjny.¹²⁴

¹²² Hiller Bill, Hanson Julienne, *The social logic of space*. Cambridge university press, 1984, 1989

¹²³ Hiller Bill, Hanson Julienne, Peponis John, *Syntactic Analysis of Settlements*, Arch & Comport /Arch. Behav. Vol 3, n3, p 217-231, 1987

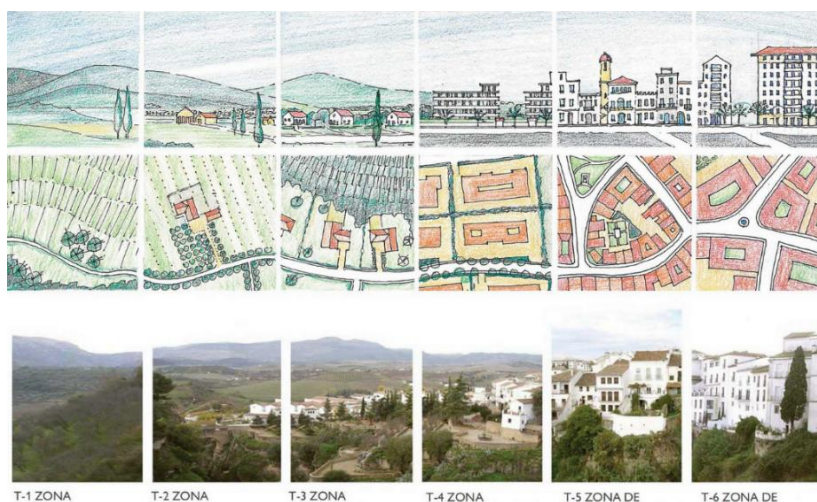
¹²⁴ Wejchert Kazimierz, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1984, str 85-86

„Urban Transect” Andreeasa Duany’ego. To wykorzystany w nurcie Nowego Urbanizmu¹²⁵ system identyfikujący przestrzeń struktur zabudowanych od formy najbardziej miejskiej do układu wiejskiego. Analizy tkanek miejskich przy pomocy metody Transektu pozwalają zidentyfikować zwarte obszary wielofunkcyjne, wyposażone w określony zestaw cech dedykowanych mieszkańcom. W projektowaniu przy użyciu tej teorii celem jest zapobieganie niekontrolowanemu rozlewaniu się miast¹²⁶.

Analizy ilościowe. Z punktu widzenia obranego celu niniejszej rozprawy, znaczącą rolę przy wyznaczaniu potencjalnych granic stref śródmiejskich będą odgrywały analizy ilościowe

przestrzeni w zakresie badania: intensywności zabudowy, powierzchni zabudowy, powierzchni biologicznie-czynnej czy wysokości budynków.

Niektóre elementy analiz ilościowych będą przełożone na system sieci komunikacji drogowej, w zakresie np. ilości połączeń oraz rangi dróg. Jako narzędzie w celu



Grafika 8 Urban transect – podział na strefy, Źródło: <https://www.cnu.org/publicsquare/2020/12/10/your-guide-unifying-urban-theory>

wykonania działań analitycznych, przydatne stanie się wspomaganie oprogramowaniem GIS.

WNIOSKI

Podsumowując rozważania niniejszego rozdziału należy stwierdzić, iż występuje wyraźna luka badawcza dotycząca sposobu wyznaczania terenów śródmiejskich w aktualnych warunkach systemowych. O ile w literaturze naukowej występują pojedyncze definicje zarówno śródmieść jak i obszarów śródmiejskich – przyjęte, uznane i powielane przez badaczy oraz praktyków urbanistyki, o tyle metodologie wyznaczania obszarów śródmiejskich zostały opisane szczerunkowo w latach 60-70-tych ubiegłego wieku w warunkach ustroju socjalistycznego. Do dnia dzisiejszego w aktach prawnych dotyczących planowania przestrzennego, tj. ustawach, rozporządzenia itp., brak jest odpowiedzi na pytanie jak wyznaczyć obszar śródmiejski. Konsekwencje tego braku przenoszone są bezpośrednio do aspektów projektowania na terenach

¹²⁵ New Urbanism – idea <https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism>

¹²⁶ źródło: <https://www.cnu.org/publicsquare/2020/12/10/your-guide-unifying-urban-theory>

gęsto zabudowanych w ścisłej, zwartej zabudowie, osadzonej bezpośrednio w dziedzictwie tożsamościowym danego miasta. Wyrazny wydzźwięk braku wiedzy, gdzie znajduje się obszar śródmiejski w mieście, można zaobserwować w negatywnych skutkach organizacji przestrzennej miast. Tendencje rozwojowe jednostek 30-50-cio tysięcy w dążeniach do podkreślenia ich indywidualizmu oraz niezależności ekonomicznej opierają się ciągle na ścisłych związkach ze śródmieściem, co wskazano w dalszej części niniejszej pracy. Przytoczone metody planowania miast w wieku XIX i XX, pokazują rozwiązania adekwatne do zidentyfikowanych problemów w konkretnych przedziale w historii. Część z nich pozostaje wciąż aktualna – np. niewydolność układu komunikacyjnego czy troska o historyczne dziedzictwo. Mimo że opisane metody rozbudowy dotyczą wielkich miast, stolic – metropolii, na potrzeby przedmiotowej pracy można jednoznacznie zaczerpnąć podejście planowania modelu urbanistycznego, na podstawie analizy konkretnych danych w tym danych statystycznych. Rozpatrując przydatność przytoczonych wyżej przykładów polskich z lat 60-tych np. teorii progów do dzisiejszych poszukiwań metod rozwojowych należy wskazać, iż obecnie trudno jest jednoznacznie zdefiniować tereny całkowicie „niezdatne do zabudowy” i na ich podstawie określać progi. Oczywiście są ograniczenia dotyczące np. stref bezpośredniego zagrożenia powodzią czy osuwisk, jednak tzw. „tereny podmokłe” (często wskazywane w przykładach) lub o dużym nachyleniu terenu, obecnie nie stanowią już podstawy do wykluczenia spod zabudowy. Współczesna technika pozwala na zastosowanie rozwiązań lub zabezpieczeń umożliwiających funkcjonowanie nie tylko budynków, ale także całej infrastruktury. Podczas planowania inwestycji strategicznych np. w skali województwa, wdrażane są rozwiązania niestandardowe takie jak np. drażenie tuneli w różnego rodzaju masywach skalnych a także budowa estakad, mostów itp. Innym zagadnieniem są tereny siedliskowe i lęgowe dla chronionych gatunków zwierząt, ptaków i roślin. Tego typu aspekty środowiskowe stanowią złożone elementy w planowaniu w kontekście umożliwienia realizacji różnorodnych inwestycji. Odrębnym – bardzo istotnym zagadnieniem, jest prawo własności. Wykluczanie prywatnych gruntów z możliwości inwestycyjnych niesie ze sobą konieczność wypłaty odszkodowań, co samo w sobie może stanowić próg. W tym kontekście rodzą się kolejne pytania – jak traktować progi ekonomiczne? Kiedy są one niezbędne do poniesienia i kto ma wziąć odpowiedzialność – decydować o ich wadze w świetle dzisiejszych uwarunkowań prawnych? Brak czytelnych regulacji w tym zakresie powoduje impas w wielu dziedzinach gospodarczych, nie tylko w planowaniu przestrzennym, w związku z tym można sformułować tezę, iż jasno zidentyfikowane potrzeby oraz zważenie ich rangi w świetle potrzeb ogółu, powinny stanowić bazę do podejmowania decyzji strategicznych oraz ponoszenia kosztów implementacji zmian. W kwestiach modeli rozwojowych, opisanych w niniejszym rozdziale –

współcześnie, ważną rolę wydaje się odgrywać idea miasta zwarteo. W relacji do przedmiotu niniejszego opracowania, opartego na założeniu, iż rozwój struktur nie zawsze oznacza ekspansję terytorialną tkanki miejskiej związanej z przesunięciem granic. Należy także rozpatrywać zagadnienia związane z racjonalnym dogęszczaniem przestrzeni centralnych oraz sąsiadujących. Reasumując niniejsze wnioski należy wskazać, iż istnieje luka badawcza w zakresie delimitacji obszarów śródmiejskich małych i średnich miast. Występuje także brak teoretycznego odniesienia do badań związków rozwoju struktur urbanistycznych w relacji do planowanych ich działań rozwojowych wyrażanych w dokumentach strategicznych. Zasadnym jest więc podjęcie badań w celu odpowiedzi na pytania badawcze przedstawione w rozdziale I niniejszej pracy doktorskiej.

CZĘŚĆ II – BADAWCZA

1. OKREŚLENIE PRÓBY BADAWCZEJ, WYBÓR MIAST

1.1. Metoda wyboru jednostek miejskich

1.1.1. Etap pierwszy wyboru – powierzchnia, populacja i położenie

W celu uzyskania miarodajnych wyników, zdecydowano o wyborze miast zbliżonych do siebie pod względem wybranych kryteriów. Podstawowym elementem delimitacji, było wybranie miast średniej wielkości zarówno pod względem obszarowym jak i liczby mieszkańców. Drugim kryterium wziętym pod uwagę przy wyborze miast, było ich położenie względem dwóch największych ośrodków miejskich w Polsce – Warszawy i Krakowa. Po dokonaniu selekcji wybór zawężono do miast położonych w obrębie województwa mazowieckiego i województwa małopolskiego, min po 3 miasta z każdego z województw.

Zasadnicze parametry, przyjęte do próbkki badawczej fazy wstępnej są następujące:

- miasta o powierzchni do 30 km²
- liczba mieszkańców 20 – 65 tys.
- położenie w województwie małopolskim lub mazowieckim
- minimum 3 miasta w każdym województwie

Tabele nr 1-2 pokazują zestawienie miast z całej Polski poszczególnych województw wybranych na podstawie powyższego parametru.

Lp.	Nazwa miasta	Województwo	Powiat	Liczba mieszkańców	Powierzchnia (km ²)
1.	Piastów	mazowieckie	pruszkowski	22 679	5,8
2.	Ząbki	mazowieckie	wołomiński	37 818	11

3.	Płońsk	mazowieckie	płoński	22 107	11,6
4.	Mińsk Mazowiecki	mazowieckie	miński	40 999	13,2
5.	Grodzisk Mazowiecki	mazowieckie	grodziski	32 125	13,2
6.	Legionowo	mazowieckie	legionowski	53 886	13,5
7.	Żyrardów	mazowieckie	żyrardowski	39 828	14,4
8.	Piaseczno	mazowieckie	piaseczyński	48 450	16,2
9.	Wołomin	mazowieckie	wołomiński	37 056	17,2
10.	Pruszków	mazowieckie	pruszkowski	62 317	19,2
11.	Kobyłka	mazowieckie	wołomiński	24 414	19,6
12.	Wyszków	mazowieckie	wyszkowski	26 997	20,8
13.	Ostrów Mazowiecka	mazowieckie	ostrowski	22 399	22,3
14.	Józefów	mazowieckie	otwocki	20 724	23,9
15.	Sochaczew	mazowieckie	sochaczewski	36 282	26,2
16.	Marki	mazowieckie	wołomiński	35 461	26,2
17.	Nowy Dwór Mazowiecki	mazowieckie	nowodworski	28 679	28,2

Tabela 1 Wykaz miast spełniających pierwsze kryterium delimitacji położonych w Województwie Mazowieckim, źródło: <https://warszawa.stat.gov.pl>

Lp.	Nazwa miasta	Województwo	Powiat	Liczba mieszkańców	Powierzchnia (km ²)
1.	Andrychów	małopolskie	wadowicki	20 016	10,3
2.	Wieliczka	małopolskie	wielicki	23 849	13,4
3.	Skawina	małopolskie	krakowski	24 310	20,5
4.	Gorlice	małopolskie	gorlicki	27 357	23,5
5.	Olkusz	małopolskie	olkuski	35 170	25,7
6.	Bochnia	małopolskie	bocheński	29 718	29,9

Tabela 2 Wykaz miast spełniających pierwsze kryterium delimitacji położonych w Województwie Małopolskim, źródło: <https://krakow.stat.gov.pl>

1.1.2. Etap drugi wyboru – model urbanistyczny

Kolejnym kryterium wyboru miast do badania stanowił model urbanistyczny. Przyjęto, iż czynniki czasu lokacji oraz czas nadania praw miejskich, pozwolą na wybór jednostek miejskich, zbliżonych do siebie pod względem pierwotnych założeń przestrzennych. W poniższych tabelach dokonano analizy czasowej założeń lokacyjnych miast.

Lp.	Nazwa miasta	Czas lokacji/ nadanie praw miejskich	Dokument nadania praw miejskich
1.	Piastów	1952	Rozporządzenie prezesa rady Ministrów z dnia 3 maja 1952 w sprawie utworzenia i zmiany granic niektórych miast w powiatach warszawskim i radzyńskim, województwie warszawskim
2.	Ząbki	1967	Rozporządzenie prezesa rady Ministrów z dnia 9 grudnia 1966 w sprawie utworzenia niektórych miast
3.	Płońsk	1400	Akt lokacyjny na prawie chełmińskim¹²⁷

¹²⁷ źródło: <https://mbp-plonsk.pl/plonski-wortal-historyczny/kalendarium-plonska/>

4.	Mińsk Mazowiecki	29.05.1421	Akt lokacyjny na prawie chełmińskim ¹²⁸
5.	Grodzisk Mazowiecki	22.07.1522	Akt lokacyjny na prawie magdeburskim ¹²⁹
6.	Legionowo	3.05.1952	Rozporządzenie prezesa rady Ministrów z dnia 3 maja 1952 w sprawie utworzenia i zmiany granic niektórych miast w powiatach warszawskim i radzyńskim, województwie warszawskim
7.	Żyrardów	9.11.1916	Rozporządzenie szefa administracji general-gubernatorstwa władz niemieckich ¹³⁰
8.	Piaseczno	5.11.1429	Akt lokacyjny na prawie chełmińskim ¹³¹
9.	Wołomin	4.02.1919	Dekret Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego ¹³²
10.	Pruszków	9.11.1916	Rozporządzenie szefa administracji general-gubernatorstwa władz niemieckich ¹³³
11.	Kobyłka	1969	Rozporządzenie prezesa rady Ministrów z dnia 17 grudnia 1968 w sprawie utworzenia i połączenia niektórych miast w województwach warszawskim i katowickim
12.	Wyszaków	26.03.1501	Akt lokacyjny na prawie chełmińskim ¹³⁴
13.	Ostrów Mazowiecka	1434	Akt lokacyjny na prawie chełmińskim
14.	Józefów	1962	Rozporządzenie prezesa rady Ministrów z dnia 7 lipca 1962 w sprawie utworzenia niektórych miast
15.	Sochaczew	ok. 1368	Akt lokacyjny na prawie niemieckim ¹³⁵
16.	Marki	1967	Rozporządzenie prezesa rady Ministrów z dnia 9 grudnia 1966 w sprawie utworzenia niektórych miast
17.	Nowy Dwór Mazowiecki	29.06.1374	Akt lokacyjny na prawie chełmińskim ¹³⁶

Tabela 3 Zestawienie okresów lokacji wybranych miast położonych w Województwie Mazowieckim wytypowanych w fazie pierwszej, źródła: wg przypisów

Wyniki uzyskane w analizie tabelarycznej, przedstawiono na mapie, w odniesieniu do usytuowania wybranych jednostek miejskich względem głównego ośrodka metropolitalnego.

Lp.	Nazwa miasta	Czas lokacji/ nadanie praw miejskich	Dokument nadania praw miejskich
1.	Andrychów	1767-1768	Prawną podstawę urządzenia miasta stanowią dwa przywileje: przywilej królewski z 24 października 1767 r. oraz przywilej Stanisława Ankwicza z 8 maja

¹²⁸ źródło: <https://www.minsk-maz.pl/743,historia-i-symboli-miasta>

¹²⁹ **Kazimierski Józef**, redakcja *Dzieje Grodziska Mazowieckiego*, Wydawnictwa Geologiczne, Warszawa 1989

¹³⁰ źródło: https://sztetl.org.pl/pl/miejscowosci/z/372-zyrardow/99-historia-spoleczności/138352-historia-spoleczności#footnote15_fzla8at

¹³¹ źródło: <https://piaseczno.eu/kalendarium/>

¹³² źródło: <https://wolomin.org/historia-wolomina/>

¹³³ źródło: <http://mbc.cyfrowemazowsze.pl/Content/55839/00060173%20-%20Historia%20Pruszkowa%20-%20Kopia.pdf>

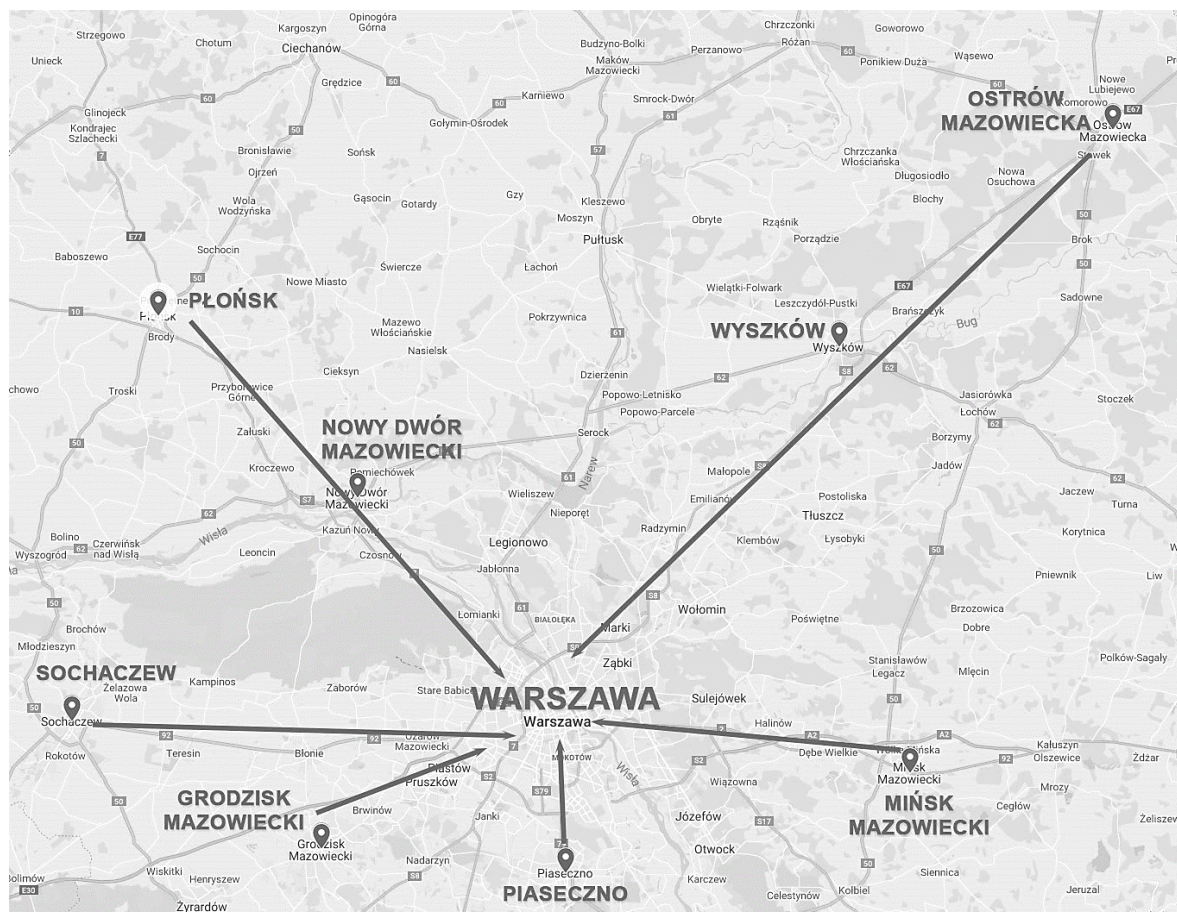
¹³⁴ źródło: <https://www.wyszkow.pl/info/zawartosc/76>

¹³⁵ **Bogucka Maria, Samsonowicz Henryk**, *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo, Wrocław 1986

¹³⁶ źródło: <https://www.nowydwormaz.pl/55,historia-miasta>

			1768 r. który wprowadzał w życie postanowienie królewskie ¹³⁷
2.	Wieliczka	1290	Akt lokacyjny na prawie frankońskim¹³⁸
3.	Skawina	22.05.1364	Akt lokacyjny na prawie magdeburskim¹³⁹
4.	Gorlice	1354/1417	Prawdopodobnie miasto początkowo osadzone na prawie polskim, od 1417 r. na prawie magdeburskim¹⁴⁰
5.	Olkusz	1299	Akt lokacyjny na prawie niemieckim¹⁴¹
6.	Bochnia	27.02.1253	Akt lokacyjny na prawie magdeburskim¹⁴²

Tabela 4 Zestawienie okresów lokacji wybranych miast położonych w Województwie Małopolskim wytypowanych w fazie pierwszej, źródło: wg przypisów



Mapa 1 Miasta województwa mazowieckiego wg kryteriów wyboru do próby badawczej, źródło mapy: Google Maps, opracowanie własne

¹³⁷ źródło: http://250lat.andrychow.eu/?page_id=28

¹³⁸ źródło: <https://www.wieliczka.eu/pl/201172/0/historia.html>

¹³⁹ źródło: <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-article-BPK6-0021-0023>

¹⁴⁰ źródło: <https://www.gorlice.pl/pl/356/0/historia-miasta.html>

¹⁴¹ źródło: <https://www.mapofpoland.pl/Olkusz,opis.html>

¹⁴² źródło: <http://bochnia.eu/turystyka/przewodnik-po-miescie/historia/akt-lokacyjny/>



Mapa 2 Miasta województwa małopolskiego wg kryteriów wyboru do próby badawczej, źródło mapy: Google Maps, opracowanie własne

Wnioski z drugiego etapu wyboru

Do dalszych etapów delimitacji wybrano miasta spełniające kryteria z etapu 1 delimitacji oraz lokowane w czasach średniowiecznych tj. między V – XVI w. n.e. Są to:

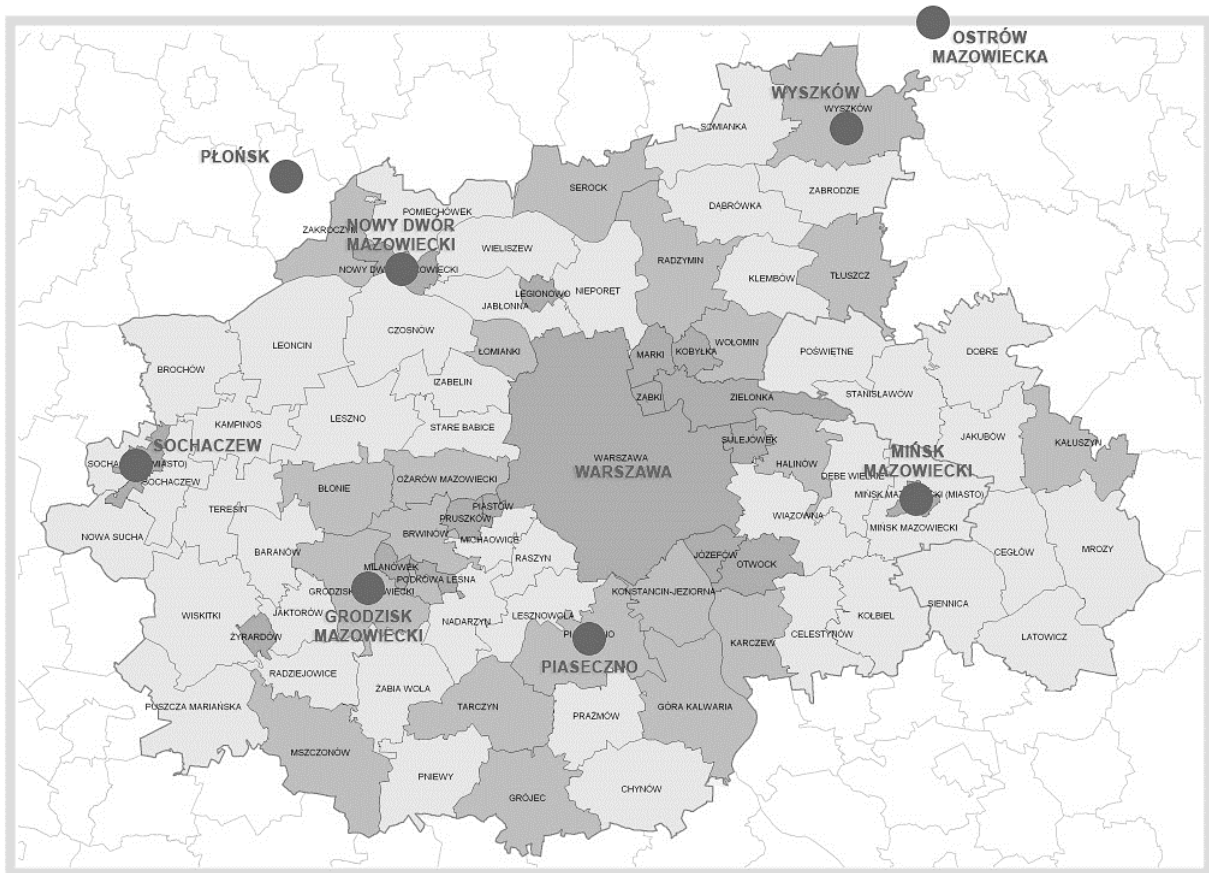
- Województwo mazowieckie: Ostrów Mazowiecka, Wyszków Mińsk Mazowiecki, Piaseczno, Grodzisk Mazowiecki, Sochaczew, Nowy Dwór Mazowiecki i Płońsk
- Województwo małopolskie: Bochnia, Wieliczka, Skawina, Gorlice i Olkusz

1.1.3. Trzeci etap wyboru – związek z obszarem metropolitalnym

Zakres badania polegał na analizie funkcjonowania wybranych ośrodków miejskich w relacji do obszarów metropolitalnych Warszawy¹⁴³ i Krakowa.

¹⁴³ Na potrzeby badania przyjęto MOW, wg Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, uchwała nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 r.

- Obszar Metropolitalny Warszawy (OMW)



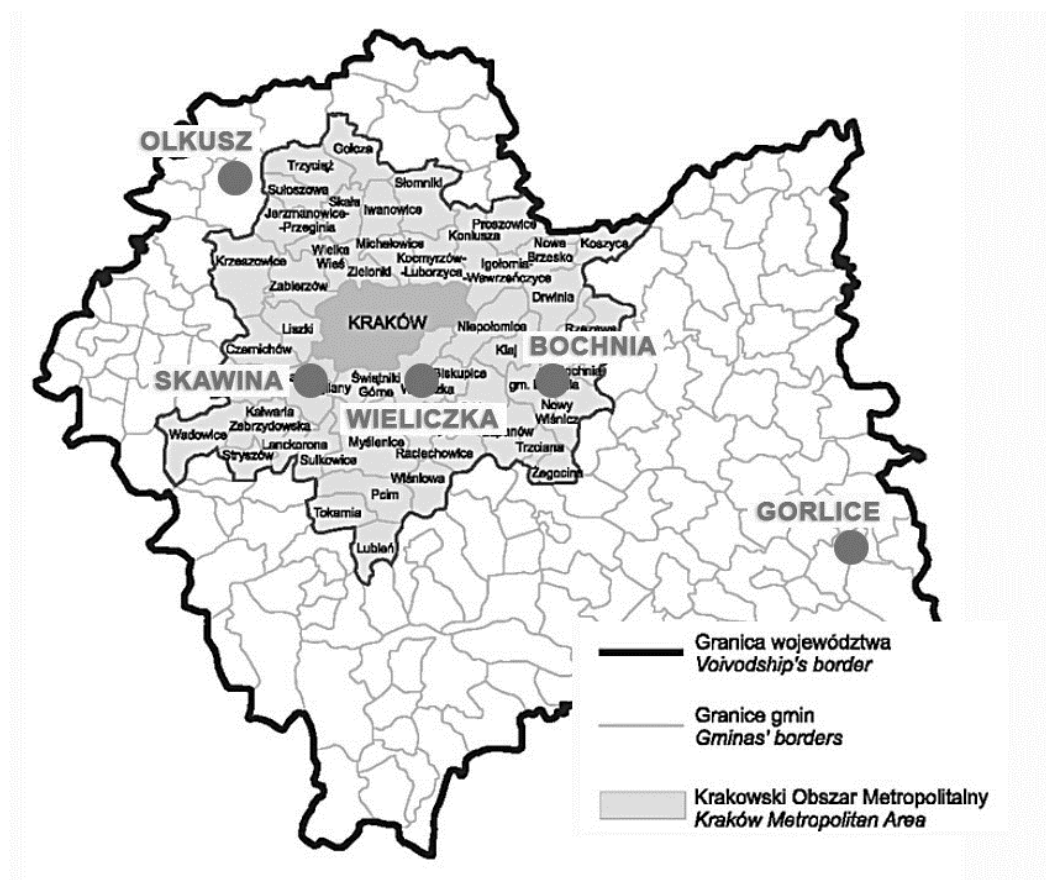
Mapa 3 Studium Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Warszawy, źródło mapy: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa 2011, opracowanie własne

W pierwszej kolejności zbadane zostało położenie wybranych miast względem Obszaru Metropolitalnego Warszawy. Wg Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, uchwała nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, w Obszarze Metropolitalnym Warszawy znajduje się obecnie 6 z wyżej wybranych miast tj. Mińsk Mazowiecki, Piaseczno, Grodzisk Mazowiecki, Sochaczew, Nowy Dwór Mazowiecki i Wyszków. Poza WOM położone są Ostrów Mazowiecka i Płońsk.

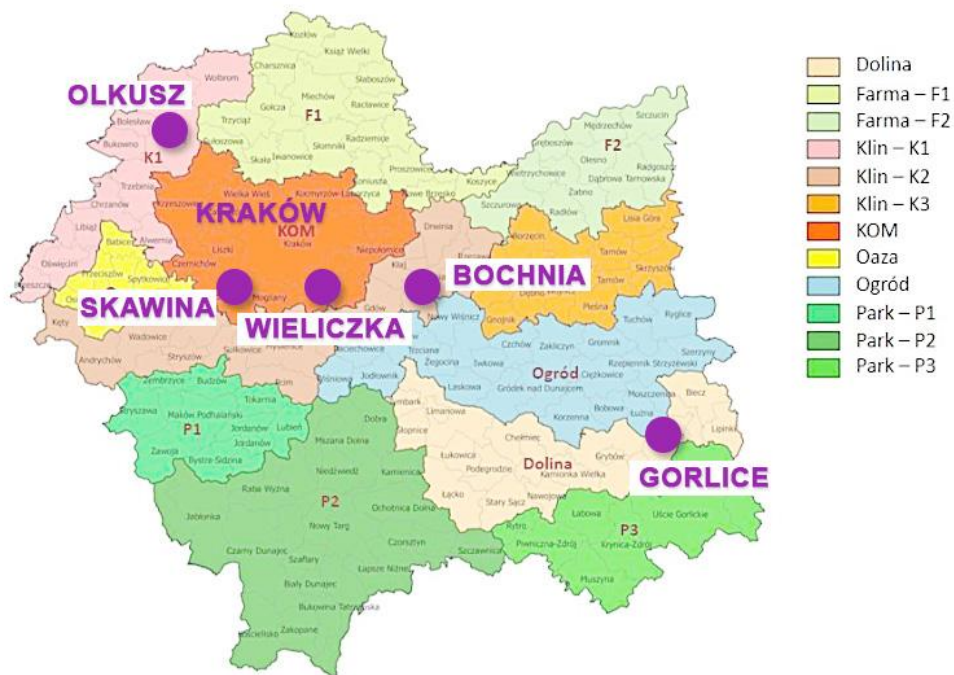
- Krakowski Obszar Metropolitalny (KOM)

Zasięg Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego pierwotnie został uchwalony w Planie Zagospodarowania Województwa Małopolskiego w roku 2003, uchwała nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003 w sprawie uchwaleni Planu Zagospodarowania Województwa Małopolskiego. Ówczesny zasięg KOM pokazano na mapie nr 4. Zgodnie z przedstawioną mapą w Obszarze Metropolitalnym Krakowa znajdowały się

Bochnia, Wieliczka i Skawina, natomiast poza jego granicami usytuowany był Olkusz i Gorlice. Przedmiotowy obszar obowiązywał do roku 2018, w którym nastąpiła zmiana PZWM. Uchwałą nr XLVII/732/18 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 marca 2018 r. zmieniono obowiązujący plan wojewódzki, co wpłynęło także na nowe ustalenia w sprawie terenu KOM. Zasięg obszaru metropolitalnego został mocno zawężony, w aktualnej wersji przedstawia go mapa nr 5, zgodnie z którą obecnie tylko 2 spośród miast wybranych do analizy miast znajdują się w jego obrębie tj. Wieliczka i Skawina. Miasto Bochnia wg nowej delimitacji znajduje się w subregionie „KLIN 2”.



Mapa 4 Krakowski Obszar Metropolitalny wg Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, obowiązujący od 2003 do roku 2018, źródło: <https://bip.malopolska.pl/umwm>



Mapa 5 Krakowski Obszar Metropolitalny wg Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, uchwalony w roku 2018, źródło: <https://bip.malopolska.pl/umwm>

Wnioski z trzeciego etapu wyboru

Biorąc pod uwagę położenie względem obszarów metropolitalnych, w celu uzyskania miarodajnych wyników, zasadnym jest przyjęcie do analiz szczegółowych miast, położonych w obrębie OM obecnie lub w latach ubiegłych. Pozwoli to na zbadanie faz rozwoju delimitowanych jednostek miejskich w relacji do dużych miast metropolitalnych w zbliżonych warunkach.

Do dalszych prac analitycznych, dotyczących identyfikacji obszaru śródmiejskiego wytypowano:

Województwo mazowieckie:

- 1) Mińsk Mazowiecki
- 2) Piaseczno
- 3) Grodzisk Mazowiecki
- 4) Sochaczew
- 5) Nowy Dwór Mazowiecki
- 6) Wyszaków

Województwo małopolskie:

- 1) Bochnia
- 2) Wieliczka
- 3) Skawina

Powyższe miasta stanowią próbę badawczą, ich zestawienie z uwzględnieniem powierzchni pokazano w Załączniku nr 1 do przedmiotowej pracy.

2. BADANIE UWARUNKOWAŃ STRUKTURALNYCH I ROZWOJOWYCH WYBRANYCH MIAST

2.1. Elementy analizy uwarunkowań

Nawiązując do części I, rozdziału 2, pkt 2 przedmiotowej dysertacji, odnośnie kształtowania struktur urbanistycznych w związku ze śródmieściem, przeprowadzono szczegółową analizę charakterystycznych parametrów badanych jednostek. W celu określenia podstawowych aspektów indywidualnych struktur, będących przedmiotem opracowania oraz ich uwarunkowań rozwojowych analizie poddano następujące elementy

- a) Dane ogólne
 - Powierzchnia
 - Ludność
- b) Usytuowanie
 - Położenie
 - Odległość od najbliższych miast
 - Odległość od granic państwowych, portów lotniczych i lotnisk
- c) Podział administracyjny
- d) Uwarunkowania historyczne i funkcjonalne w procesie kształtowania modelu urbanistycznego
 - Model urbanistyczny i jego przekształcenia
- e) Uwarunkowania naturalne – morfologia terenu, elementy środowiskowe
 - Rzeźba terenu
 - Wody powierzchniowe
 - Tereny zieleni
- f) Uwarunkowania przestrzenne
 - Indywidualne cechy strukturalne
 - Główne przestrzenie publiczne
 - Stare miasto
 - Obszary i tereny pod ochroną konserwatorską
- g) Obszar śródmiejski w obowiązujących aktach planistycznych
- h) Sieć komunikacyjna

- Powiązania komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne
 - Drogi główne
 - Kolej
- i) Tereny inwestycyjne wg statystyk
- j) Wizja rozwoju w dokumentach planistycznych miasta
- Podstawowa wizja rozwoju wg Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego – odniesienia do struktury urbanistycznej
 - Podstawowa wizja wg Strategii rozwoju – odniesienia do struktury urbanistycznej

Elementy analizy ujęte w pkt. e) f) h) oprócz informacji pozyskanych z materiałów źródłowych, poparto wizytami w terenie, z których wnioski opisano w dalszej części dysertacji. Wnioski z podsumowań wszystkich, powyższych aspektów stanowią bazę do działań mających na celu zdefiniowanie przestrzeni śródmiejskiej oraz potencjalnych możliwości przekształceń tkanki miejskiej.

2.2. Miasta województwa mazowieckiego

2.2.1. Mińsk Mazowiecki

a) Dane ogólne

- **Powierzchnia**

Powierzchnia miasta wynosi ok. 13,2 km². Orientacyjnie miasto rozciąga się na ok. 3,59 km w osi południkowej oraz ok. 14,4 km w osi równoleżnikowej.

- **Ludność**

Liczba mieszkańców Mińska Mazowieckiego to ok. 39,979 tys.¹⁴⁴ z czego ok. 21,044 tys. stanowią kobiety a 18,935 tys. mężczyźni. Przyrost naturalny od roku 1995 do 2020 utrzymywał tendencję wzrostową, natomiast od roku 2021 do 2023 jest ujemny.¹⁴⁵

b) Usytuowanie

¹⁴⁴ źródło: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/kategoria/1905>, GUS 2023

¹⁴⁵ źródło: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>, https://www.polskawliczbach.pl/Minsk_Mazowiecki

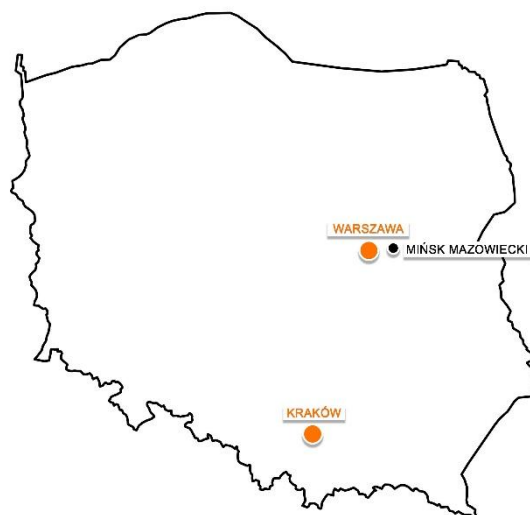
- **Położenie**

Miasto Mińsk Mazowiecki, siedziba powiatu mińskiego, położone jest w województwie mazowieckim na wschód od Warszawy

- **Odległości od najbliższych miast**

Miasta położone w najbliższym sąsiedztwie Mińska Mazowieckiego:

- od wschodu: Siedlce – ok. 50,2 km
- od zachodu: Warszawa (Dzielnica Wilanów) – ok. 38,2 km
- od południa: Garwolin – ok. 35,9 km
- od północy: Wyszaków – ok. 53,3 km



Mapa 6 Lokalizacja Mińska Mazowieckiego na mapie Polski, względem Warszawy, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne

- **Odległości od granic państwowych i portów lotniczych i lotnisk**

Lotniska

Najbliżej Mińska Mazowieckiego w odległości ok 6 km na wschód znajduje się wojskowe Lotnisko Janów, w którym znajduje się Baza Lotnictwa Taktycznego. Lotnisko Bemowo oddalone jest od Mińska mazowieckiego o ok 46,7 km.

Porty lotnicze (w linii prostej)

Lotnisko Chopina – ok. 40,5 km
Lotnisko Warszawa – Modlin – ok. 68,2 km

Granice i przejścia graniczne (w linii prostej)

- od wschodu z Białorusią – Terespol ok. 140,8 km
- od zachodu z Niemcami – Świecko ok. 478 km
- od północy z Federacją Rosyjską – Bezledy ok. 250,1 km, z Morzem Bałtyckim – Gdańsk ok. 310,3 km
- od południa ze Słowacją – rejon Piwnicznej Zdrój ok, 313 km

c) Podział administracyjny

Zgodnie z uchwałą nr XVI.181.2020 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 9 marca 2020 r w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego Statutu Miasta Mińsk Mazowiecki, miasto nie zostało podzielone na osiedla ani dzielnice. Niemniej jednak na mapie z roku 1937¹⁴⁶, w obecnych granicach Mińska można odczytać nazwy części miasta pochodzące od dawnych wsi w tym:

¹⁴⁶ źródło mapy: Biblioteka Narodowa, <https://polona.pl>

Miasto Ogród – Mińsk, Sewerynów, Stankowizna, Kędzierak, Anielina, Anielina Mała, Pohulanka.

d) Uwarunkowania historyczne i funkcjonalne w procesie kształtowania modelu urbanistycznego

- **Model urbanistyczny i jego przekształcenia**¹⁴⁷

Struktura przestrzenna Mińska Mazowieckiego zaczęła kształtować się w XIV wieku. Lokacja Mińska na prawie chełmińskim charakteryzowała się założeniem urbanistycznym w postaci prostokątnego rynku oraz usytuowanymi do niego prostopadle ulicami odchodzącymi z narożników. Początkowo najważniejszymi obiektami o funkcji publicznej były: kościół usytuowany w części północnej rynku oraz szkoła parafialna. Dzięki rozszerzeniu przywileju lokacyjnego, miasto rozwinęło się jako ośrodek handlowy, m.ni. poprzez możliwość organizacji targów oraz dorocznych jarmarków urządzanych na publicznym placu. Dzięki swojej lokalizacji – na trakcie łączącym Czersk z Liwem, handel był jedną z dominujących działalności gospodarczych. Wiek XVI to szczytowy okres rozwoju miasta oraz liczby jego mieszkańców (ok 3500 – 4000 osób w tamtym czasie) Istotnym wydarzeniem w historii było założenie miasta Sandomierz w roku 1549, przywilejem lokacyjnym wydanym przez króla Zygmunta Augusta. Sandomierz, założony na modelu renesansowym zlokalizowany był bezpośrednio przy Mińsku na lewym brzegu rzeki Srebrnej. Od północy Sandomierz przylegał do terenów dworskich, jego centralnym elementem był kwadratowy rynek, od którego odchodził tzw. Trakt Karczewski w kierunku południowym. To osiowe założenie komunikacyjne¹⁴⁸, związane było z wzrastającym natężeniem ruchu kołowego. Sandomierz został włączony w obręb Mińska Mazowieckiego w roku 1659. Wskutek działań wojennych, toczących się w XVII wieku na terenach Rzeczypospolitej a co za tym idzie zmniejszenia liczby mieszkańców oraz ustania transakcji handlowych zmienił się główny kierunek działalności miasta. Mińsk stał się jednostką miejską o przeważającej funkcji rolniczej. Ożywienie gospodarcze Mińska odnotowano dopiero w XIX wieku, mimo wpływów zaboru austriackiego, a później, w czasach Królestwa Polskiego zaboru rosyjskiego. Kwestie podziałów administracyjnych doprowadziły do powstania powiatu mińskiego. Budowa linii kolejowej w II połowie wieku XIX przyczyniła się do wzrostu znaczenia Mińska pod względem gospodarczym, wszedł on w skład Warszawskiego Okręgu Przemysłowego. Także w tym stuleciu zbudowano najważniejsze zakłady przemysłowe, tj. filię

¹⁴⁷źródło: <https://www.minsk-maz.pl/743,historia-i-symbole-miasta>, <http://mzm-minskmaz.pl/historia-minska-mazowieckiego/>, <https://minskmaz.com/informator/kalendarium-historyczne>,

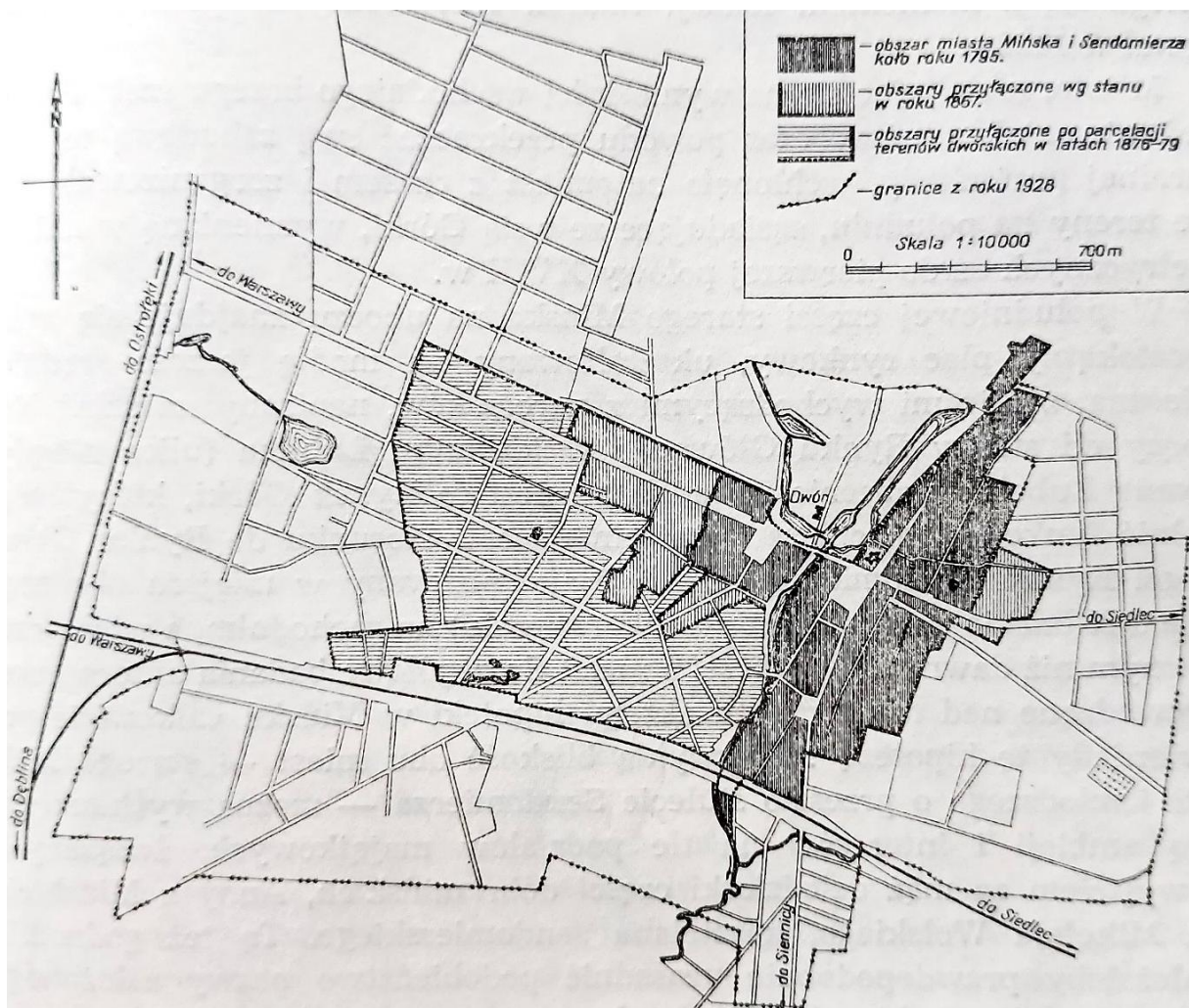
¹⁴⁸ **Czarnecki Władysław**, *Planowanie miast i osiedli, tom I*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1965, str. 125

Towarzystwa Akcyjnego Machin i Odlewów K. Rudzki i Spółka w Warszawie. Główną dziedziną działalności przedsiębiorstwa była produkcja elementów stalowych w tym struktur mostowych – także budowa mostów, wytwórstwo turbin oraz pocisków artyleryjskich. Na przełomie wieków XIX i XX w Mińsku utworzono jednostkę Straży Pożarnej, powstało także Towarzystwo Spółdzielcze „Oszczędność”. Wymienione wyżej podmioty gospodarcze istnieją do dziś, niektóre pod zmienionymi nazwami. Liczba mieszkańców Mińska Mazowieckiego w I połowie wieku XX go wynosiła ok 10 tys. W czasach I wojny światowej do miasta przyłączono wieś Goździk (od strony zachodniej) W okresie międzywojennym miała miejsce kontynuacja ekspansji struktur przestrzennych, w tym infrastruktury technicznej. Ten stan rzeczy wyrażała sieć połączeń komunikacji kołowej i elektryfikacja (poprzedzona budową elektrowni miejskiej) W Mińsku nastąpił rozwój budownictwa obiektów edukacyjnych i kulturalnych. Powstały także kolejne zakłady oferujące miejsca pracy, produkujący wyroby metalurgiczne oraz produkty spożywcze i galanteryjne. Z podsumowania powyższych informacji wynika, iż dotychczasowy, geograficzny kierunek rozwoju Mińska to południe i zachód. W latach 30-tych XX wieku, opisano także wyraźne otwarcie na kierunki północny i wschodni o czym świadczy przyłączenie nowej części o nazwie „Miasto-Ogród Mińsk” – dziś tzw. Nowe Miasto, a także Kolonii Stasinów, Pohulanki C i D oraz żwirowni miejskiej, strzelnicy i koszar wojskowych. Okres po II wojnie światowej charakteryzuje odbudowa a właściwie rozbudowa przestrzeni miejskich (miasto nie zostało mocno zniszczone w trakcie działań militarnych), w tym kolejne powiększenie terenu miasta (w roku 1967) do łącznej powierzchni ok 830 ha, a w roku 1986 do ok 1310 ha. Południowy kierunek rozrostu miasta „za torami”, obejmował przyłączenie dawnej wsi Stankowizny, miejscowości Kędzierak, gdzie rozwinęła się dzielnica willowa (później częściowo przekształcona w blokowisko) oraz wsi Anielina we fragmencie południowo – wschodnim. Do połowy lat 90-tych XX wielu liczba ludności Mińska Mazowieckiego wynosiła ok 34 tys., co było spowodowane rozwojem gospodarczym. Odnotowano powstanie nowych fabryk m.in. Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego, Mazowieckie Przedsiębiorstwo Robót Instalacyjnych, Przedsiębiorstwo Budownictwa Rolniczego czy Mińskie Zakłady Obuwia. Wzrosła także liczba obiektów edukacyjnych i mieszkalnych. Po odebraniu Mińskowi statusu miasta powiatowego w roku 1975, wskutek reformy administracyjnej przywrócono miastu siedzibę samorządu terytorialnego dal 13 gmin. Powiat miński utworzono w roku 1999¹⁴⁹ na

¹⁴⁹ źródło: <https://minskmaz.com/informator/kalendarium-histeryczne>

podstawie zmian w systemie administracyjnym kraju¹⁵⁰, objął 10 gmin wiejskich, w tym gminę miejsko-wiejską a także 3 gminy miejskie: w tym Mińsk Mazowiecki.

e) Uwarunkowania naturalne – morfologia terenu, elementy środowiskowe



Mapa 7 Etapy rozwoju struktury urbanistycznej Mińska Mazowieckiego, źródło: *Dzieje Mińska Mazowieckiego 1421-1971*, Marian Benko, redaktor naczelny Józef Kazimierski, wyd. Książka i Wiedza, Warszawa 1976

- **Rzeźba terenu**

Miasto zostało założone na Nizinie Południowopodlaskiej, cechuje się niewielkim zróżnicowaniem wysokościowym, przeważają tereny nizinne, wręcz płaskie. Zróżnicowanie wysokości n.p.m. w skrajnych punktach wahają się od 147 m.n.p.m. do 159 m.n.p.m. Szczegóły w Załączniku nr 2 do niniejszej pracy.

- **Wody powierzchniowe**

Mińsk Mazowiecki leży w dorzeczu Wisły. Przez miasto przepływa rzeka Srebrna, przecina je w osi północ-południe.

¹⁵⁰ źródło: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19981571031/O/D19981031.pdf>

- **Tereny zieleni**

Mińsk Mazowiecki jako miasto jest obszarem, posiadającym relatywnie małe zasoby terenów zieleni. Do najważniejszych zaliczyć należy:

- Park Dernałowiczów przy ul. Budowlanej/ Kolejowej
- park miejski przy ul. Warszawskiej/Łupińskiego
- dolina rzeki Srebrnej
- obszary zielone w części południowo – wschodniej miasta
- obszary zalesione w części południowo – zachodniej miasta

Miasto od południa graniczy z Mińskim Obszarem Chronionego Krajobrazu, położnym na Wysoczyźnie Kałuszyńskiej, którego krajobraz ma charakter leśny i rolniczy.

f) Uwarunkowania przestrzenne

- **Indywidualne cechy strukturalne**

Wśród charakterystycznych elementów urbanistyki Mińska Mazowieckiego, przede wszystkim należy wyróżnić obszar związany z dawnym Sandomierzem. Dziś, to jeden z głównych placów publicznych, położony w centralnej części miasta. Kolejny element świadczący o indywidualnym układzie przestrzeni, stanowi drugi plac miejski, nazwany „starym rynkiem”. Osią północno – południową struktury jest rzeka Srebrna, przepływająca pomiędzy rynkami. W centralnej części



Rysunek 1 Struktura urbanistyczna Mińska Mazowieckiego, opracowanie własne

miasta zlokalizowany jest Park Dernałowiczów – główna przestrzeń zieleni urządzonej, publicznie dostępnej. Mińsk Mazowiecki posiada dwie bariery techniczne – drogę nr 92 oraz linię kolejową. Przeważająca część zabudowy usytuowana jest po północnej stronie linii kolejowej, od południa funkcjonują tereny produkcyjno – przemysłowo – magazynowe, pośród nich rozwija się także zabudowa mieszkaniowa. Zabudowa najbardziej zwarta leży na osi drogi między rynkiem sendomierskim a dworcem PKP.

- **Główne przestrzenie publiczne**

Do głównych przestrzeni publicznych Mińska Mazowieckiego należy zaliczyć usytuowane centralnie:

- Plac Stary Rynek
- Plac Kilińskiego
- Park Dernałowiczów
- Skwer prezydenta Ryszarda Kaczorowskiego
- Przestrzeń – plac przed kościołem Parafii Narodzenia NMP
- Budynki dworcowe PKP wraz z otoczeniem
- Targowisko miejskie
- Obiekty sportowe MOSIR – kompleks sportowy przy ul. Sportowej, stadion przy ul Budowlanej, Aquapark przy ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego
- Budynki Urzędu Miasta i Starostwa Powiatowego wraz z otoczeniem przy ul. Konstytucji 3 Maja i ul. Kościuszki
- Szpital SPZOZ wraz z otoczeniem przy ul. 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego Warszawa
- Sieć komunikacji drogowej z głównymi ulicami: Warszawską, Siennicką, Autostradą A2

- **Stare miasto**

Analiza map Mińska Mazowieckiego z wieku XIX i XX¹⁵¹, wskazuje, iż do najstarszych części Mińska Mazowieckiego należy obszar zawierający Plac Stary Rynek wraz z przylegającą zabudową, kościół Parafii Narodzenia NMP, Park Dernałowiczów a także teren Placu Kilińskiego wraz z przylegającą zabudową. Wskazać należy również układ urbanistyczny w rejonie Placu Kilińskiego obejmuje także kwartał między ulicami Marszałka Józefa Piłsudskiego i Bulwarą.

¹⁵¹ źródło: Archiwum Map Wojskowego Instytutu Geograficznego 1919-1939, <http://igrek.amzp.pl/12579>

- **Obszary i budynki pod ochroną konserwatorską**

Wg danych Narodowego Instytutu Dziedzictwa¹⁵², rejestr zabytków Mińska Mazowieckiego odnoszący się do budynków i obszarów chronionych, mających znaczący wpływ na strukturę urbanistyczną centralnej części miasta obejmuje:

- zespół pałacowo – parkowy, nr wpisu: 78/4/57 z dnia 12.02.1957 r.
- park, nr wpisu: 78/4/57 z 12.02.1957 r.
- pałac, nr wpisu: 78/4/57 z 12.02.1957 r.
- kościół parafialny pw. Narodzenia Najświętszej Marii Panny, nr wpisu 142/24/58 z dnia 09.06.1958
- budynek poczty, nr wpisu: 648/62 z dnia 09.04.1962
- oficyna przy budynku poczty, nr wpisu 648/62 z dnia 09.04.1962
- kamienica przy ul. Warszawskiej 161, nr wpisu: A-779 z dnia 07.01.2008
- willa wraz ogrodem przy Muzeum VII Pułku Ułanów Lubelskich przy ul. Sosnkowskiego 4, nr wpisu: 500 z dnia 19.06.1992

g) Obszar śródmiejski w obowiązujących aktach planistycznych

Zgodnie z treścią odpowiedzi, udzielonej przez Urząd Miasta Mińska Mazowieckiego w dniu 27.12.2023 r. pismo, znak: WO.1431.105.2023 - obszar śródmiejski określono następująco:

*(...) w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Mińsk Mazowiecki, uchwalonym uchwałą Nr XX/223/04 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 19 lipca 2004 r. **Obszar śródmiejski został wyznaczony w jednostce „A” – Centrum, dla której obszary oznaczono symbolami kolejno od „A1” do „A13”.** Zgodnie z ww. planem, jest to wielofunkcyjny obszar śródmiejski z koncentracją usług, administracji i funkcji prestiżowych oraz z zabudową mieszkaniową wielorodzinną i jednorodziną (o zwiększonej intensywności). **Jednostka ta obejmuje obszar Śródmieścia, położony na zachód od rzeki Srebrnej (historyczny Sandomierz), między linią kolejową Warszawa -Terespol, ulicą Chelmońskiego, od zachodu ul. Licealną i dalej ul. Piękną, Kopernika i Świętokrzyską, a od wschodu ul. Parkową.** Ustalenia tego planu były modyfikowane zmianą planu lub uchwaleniem nowego planu miejscowego w odniesieniu do części jednostki „A” – Centrum. Uchwałą Nr XV/105/07 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 20 grudnia 2007 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Mińsk Mazowiecki, dla terenów oznaczonych symbolem (2)MN/MW/U2,*

¹⁵² Stan na 06.2024, źródło: <https://mapy.zabytek.gov.pl/nid/>

(2)MN/MW/U6 i (9) MW/U2 nie utrzymano ustaleń dotyczących zaliczenia go do obszaru śródmiejskiego. Podobnie, jak dla terenu oznaczonego symbolem (4)MW/U w Uchwale Nr XLII/366/10 z dnia 20 września 2010 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Mińsk Mazowiecki. W uchwale Nr XIX/166/12 z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Mińsk Mazowiecki, dla terenu oznaczonego symbolem (3)MW/U również ponownie nie wyznaczono granicy obszaru śródmieścia. W nowym planie miejscowym miasta Mińsk Mazowiecki, uchwalonym uchwałą Nr XLV.442.2018 z dnia 15 października 2018 r., nie wyznaczono granic obszaru śródmiejskiego w części granic dawnej jednostki „A”- Centrum. Dopiero w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części miasta Mińsk Mazowiecki – Obszar środkowo – wschodni, uchwalonym uchwałą Nr LXII.542.2023 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 26 czerwca 2023 r., **wyznaczono granice obszaru śródmiejskiego**. W odniesieniu do metody ustalania granicy strefy zabudowy śródmiejskiej, w rozumieniu przepisów odrębnych w ww. planie, należy podkreślić, że opierała się częściowo o historyczny układ zabudowy śródmiejskiej, a także z uwagi na granice uchwały intencyjnej w sposób uznaniowy w odniesieniu istniejącego i projektowanego charakteru zabudowy w centralnej części miasta Mińska Mazowieckiego.

Ustalenia dotyczące określenia granicy obszaru śródmieścia nie zostały zawarte w innych strategicznych dokumentach miasta Mińsk Mazowiecki (...)

h) Sieć komunikacyjna

Powiązania komunikacyjne zewnętrzne i wewnętrzne

• Drogi główne

Na terenie Mińska Mazowieckiego krzyżują się drogi wojewódzkie oraz drogi krajowe:

- Droga krajowa nr 50 (tranzytowa obwodnica Warszawy): Ciechanów – Płońsk – Sochaczew – Grójec – Mińsk Mazowiecki – Ostrów Mazowiecka
- Droga krajowa nr 92: Choszczówka Stojecka – Mińsk Mazowiecki – Ryczówek
- Droga wojewódzka nr 802: Mińsk Mazowiecki – Seroczyn
- Autostrada A2 (E30): Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa – autostradowa obwodnica Mińska Mazowieckiego

• Kolej

Linie kolejowe obsługujące teren Mińska mazowieckiego to:

- Linia kolejowa nr 2 - Berlin – Warszawa – Terespol – Moskwa

- Linia kolejowa nr 13 linia przelotowa, pociągi jadące m.in. do Lublina, Rzeszowa i Kijowa przejeżdżają bez zatrzymania.

- **Komunikacja publiczna**

Istniejące w Mińsku Mazowieckim trasy linii autobusowych komunikacji miejskiej obrazuje mapa pokazana w Załączniku nr 3 do niniejszej pracy. Z analizy mapy połączeń, udostępnionej przez Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Mińsku Mazowieckim wynika, że w mieście funkcjonują 4 linie lokalne, obsługujące miasto w sposób następujący: M1- Centrum Plac Dworcowy – Serbinów. Linia obejmuje północne fragmenty sięgające północnych granic, czyli ul. Krasickiego i ul. Małaszczczyckiej. Zachodnią granicę miasta, punktowo do Ronda Żołnierzy Wyklętych obsługuje linia M3, która obsługuje komunikacyjnie teren do krańców południowych tj. ul. Osiedlowej i Spacerowej. Granice wschodnie z centrum miasta łączy linia M4, natomiast M2 porusza się w rejonie centralnym.

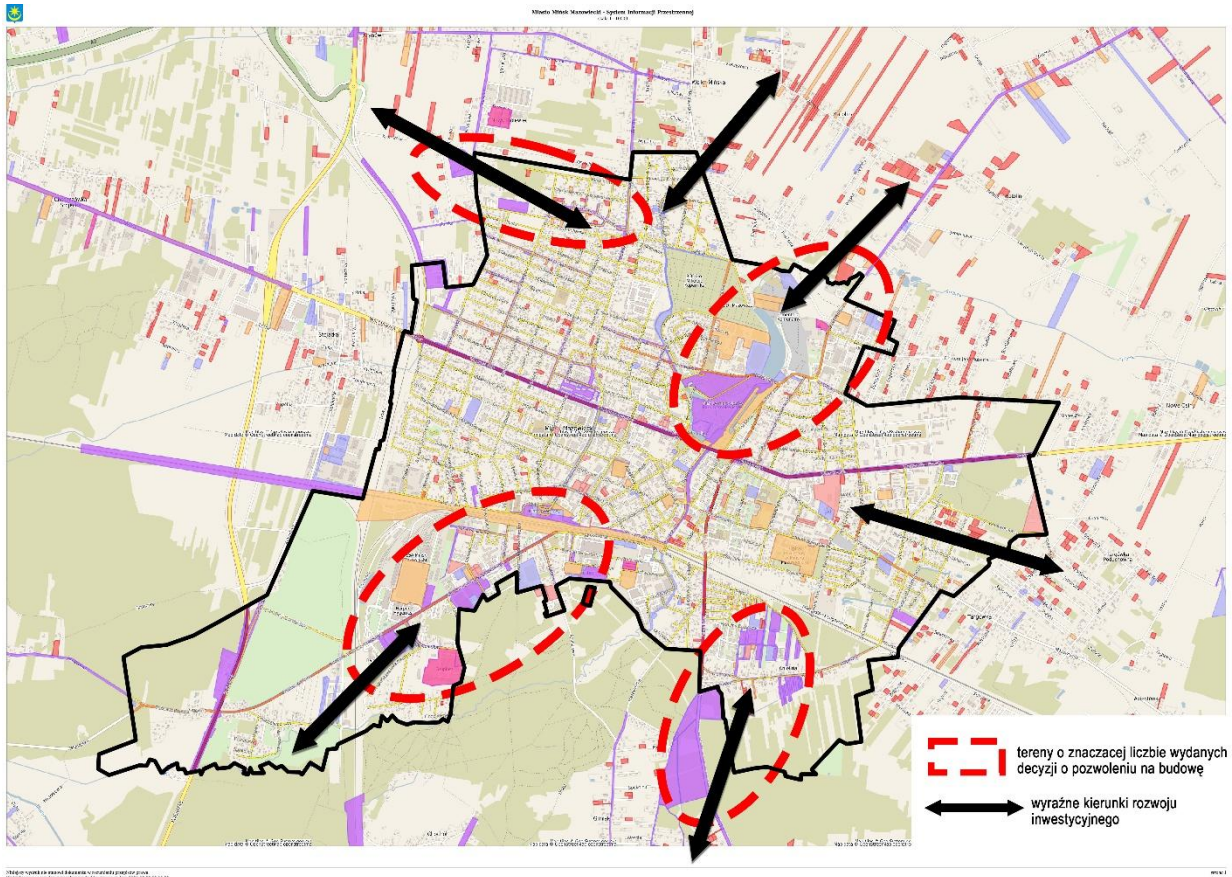
W odniesieniu do kolei, funkcjonujące w mieście przystanki PKP to stacja główna Mińsk Mazowiecki, usytuowana blisko centrum miasta oraz Mińsk Mazowiecki Anielina – w części wschodniej.

- i) Tereny inwestycyjne wg statystyk

W systemie informacji przestrzennej Urzędu Miasta Mińska Mazowieckiego¹⁵³ oraz Urzędu Gminy Mińska Mazowieckiego¹⁵⁴ wskazane zostały tereny – działki, dla których w latach: 2020-2025 wydano decyzje o pozwoleniu na budowę. Z poniższej mapy widać wyraźne predyspozycje inwestycyjne, szczególnie przy południowych granicach miasta, zwłaszcza przy ulicach: Gen. Kazimierza Sosnkowskiego, Spacerowej, Klonowej i Ludowej. Obserwując trend, nie można wykluczyć sytuacji, iż obszary inwestycyjne w tym rejonie, stopniowo będą wypierać tereny zieleni naturalnej, w tym obszary zalesione.

¹⁵³ źródło: <https://mminskmazowiecki.e-mapa.net/>

¹⁵⁴ źródło: <https://minskmazowiecki.e-mapa.net/>



Mapa 8 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: <https://minskmazowiecki.e-mapa.net/>, wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne

j) Wizja rozwoju w dokumentach planistycznych i strategicznych

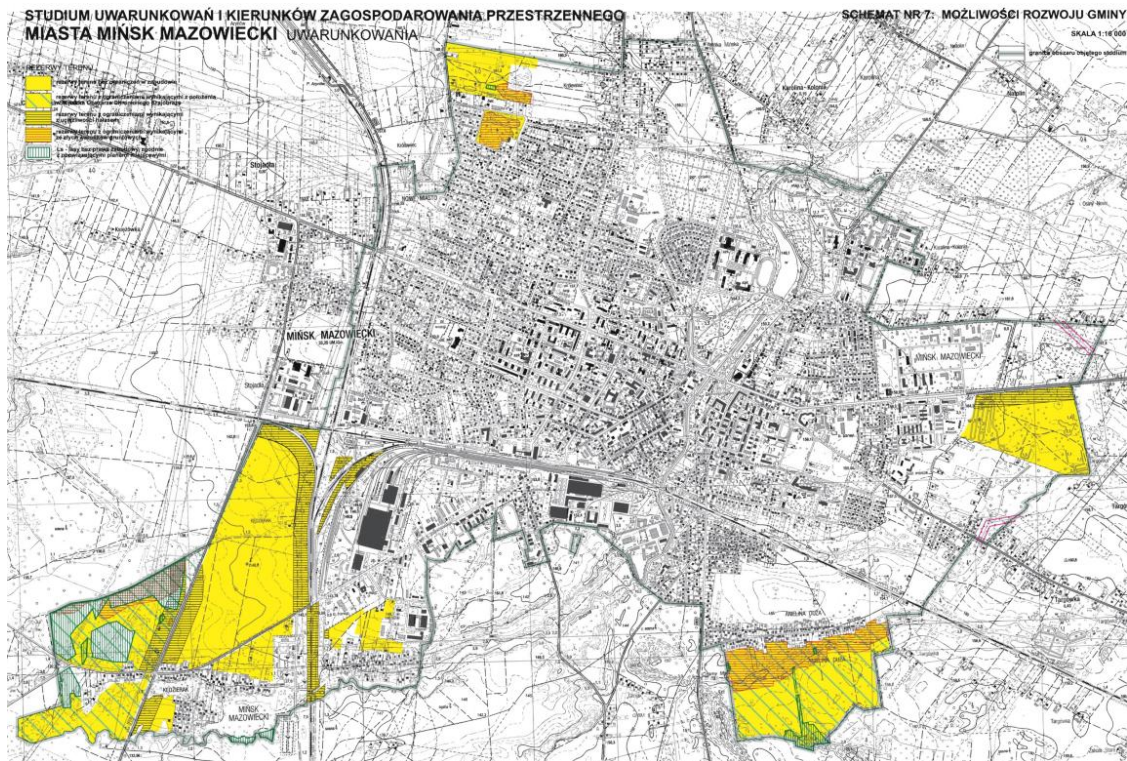
• **Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Mińska Mazowieckiego przyjęto pierwotnie uchwałą nr XII/122/99 Rady Miejskiej z dnia 22 listopada 1999 roku. Uchwała zmieniająca została przyjęta przez Radę Miasta Mińska Mazowieckiego w dniu 22 września 2014 r, nr uchwały XLIV/422/14 natomiast ostatniej zmiany Studium dokonano dnia 11 września 2023 r, uchwałą Rady Miasta nr LXIV.566.2023.

a) W zapisach dotyczących rozwoju Mińska wskazano m.in.

- wyraźny trend tworzenia terenów o funkcji mieszanej – mieszkaniowo – usługowej, co wynika z wniosków mieszkańców i właścicieli nieruchomości składanych do zmian w aktach planistycznych. Uzasadnieniem jest chęć prowadzenia działalności gospodarczej na tych terenach i wytwarzanie nowych miejsc pracy
- zachowany historycznie ukształtowany układ ulic i placów oraz rynek renesansowego Sandomierza i Stary Rynek. Ponadto zachowany jest układ średniowiecznych ulic a także układ z XIX wieku, czyli część ul. Warszawskiej i Piłsudskiego

- wyraźnie zarysowany ciąg powiązań przyrodniczych w rejonie rzeki Srebrnej i cieków przy ul. Kołowej i Krótkiej. Lasy, gdzie zabroniono zmiany przeznaczenia terenu funkcjonują w południowej części miasta. Istniejące użytki rolne w planach miejscowych w przeważającej większości przeznaczono pod zabudowę
- jako potrzeby mieszkańców i właścicieli nieruchomości (str. 21) wskazano zmianę przeznaczenia terenów produkcyjnych na tereny mieszkaniowo – usługowe



Mapa 9 Tereny rezerw przeznaczone pod zabudowę wg Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Mińska Mazowieckiego, schemat nr 7.

- możliwości rozwojowe określono jako rezerwy terenu przeznaczonego pod zabudowę w aspektach: a) bez ograniczeń w zabudowie, b) z ograniczeniami wynikającymi z uciążliwości hałasem, c) ograniczeniami wynikającymi ze złych warunków gruntowych oraz d) lasy bez prawa zabudowy zgodnie z obowiązującymi planami miejscowymi.

b) tereny centralne i śródmieście

W odniesieniu do terenów śródmiejskich w kontekście badań niniejszego opracowania, Studium nie wprowadza pojęcia „obszaru śródmiejskiego” ani „śródmieścia”. Wprowadza natomiast obszar nazwany „strefą centrum”, którą opisano jako:

(...) Strefa centrum (urzędy, banki, handel, gastronomia, budownictwo mieszkaniowe wielorodzinne) zaczyna się już wyraźnie kształtować na przeważającej części jednostki funkcjonalnej A i na fragmentach jednostki funkcjonalnej F (nazwy w/w

jednostek wg planu miejscowego z 2004 r.) Należy stopniowo dążyć do eliminacji budownictwa mieszkaniowego jednorodzinnego i wytworzenia pierzei ulic i placów. Parkowanie powinno odbywać się w garażach wielopoziomowych, najlepiej podziemnych.

- **Strategia Rozwoju**

W „Strategii Rozwoju Miasta Mińsk Mazowieckiego do roku 2025”, przyjętej uchwałą Rady Miasta Mińska Mazowiecki nr XI.118.2015 w dniu 30 listopada 2015 w wizji dotyczącej aspektu miasta jako „Mińsk Mazowiecki miasto w pełni zintegrowane społecznie, gospodarczo i przestrzennie” wpisano, iż integratorem społecznym powinna być tożsamość lokalna wynikająca z rozwoju imprez i wydarzeń kulturalnych połączonych z rozwojem edukacji oraz przedsiębiorczości. Mińsk ma być miastem zintegrowanym przestrzennie poprzez budowę obwodnicy autostradowej Warszawy, modernizacji połączeń torowych ze stolicą, dobrze funkcjonującej komunikacji miejskiej oraz programom rewitalizacji. Istotnym elementem strategii jest podkreślenie potencjału Mińska ze względu na położenie w Obszarze Metropolitalnym Warszawy. W strategii¹⁵⁵ podkreśla się rosnącą liczbę mieszkańców i aktywność przedsiębiorców a z drugiej strony wymienia się ograniczony lokalny rynek pracy i brak przygotowanych terenów inwestycyjnych.

WNIOSKI

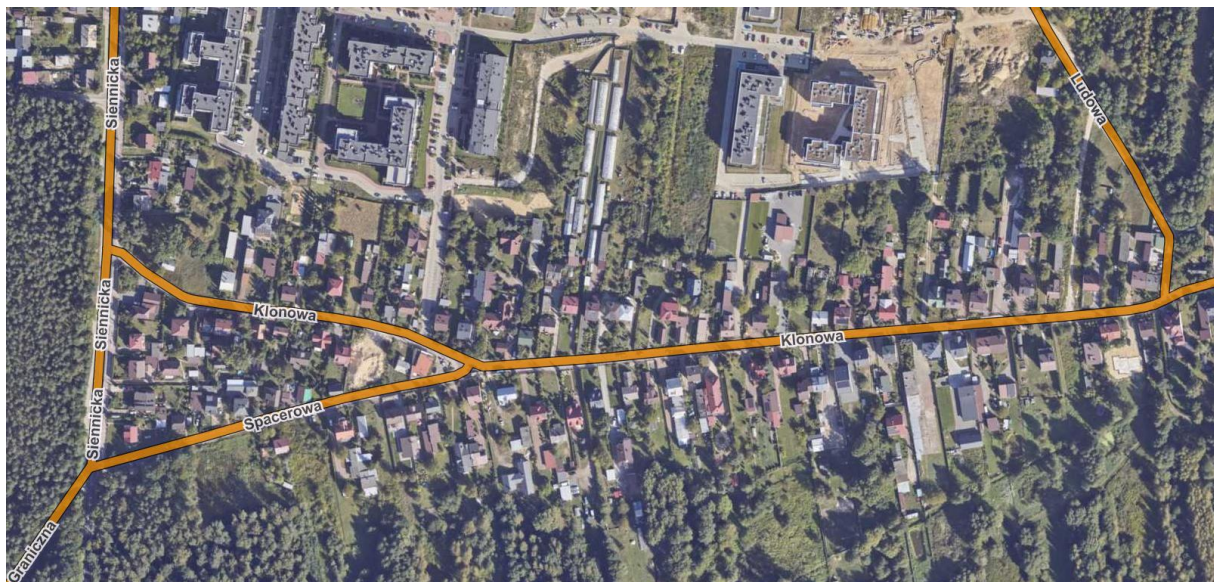
Podsumowując powyższą analizę Mińska Mazowieckiego, odnośnie potencjalnych przekształceń, wynikających z predyspozycji rozwojowych, należy wskazać, iż uwarunkowania naturalnie nie niosą większych zagrożeń. Miasto nie jest położone w rejonie większego cieków wodnych, nie dotyczą go także aspekty związane z wydobyciem złóż surowców, w związku z czym, miastu nie zagrażają ruchy masowe ani powodzie. W odniesieniu do barier naturalnych, Mińsk Mazowiecki posiada niewielkie różnice wysokościowe terenu. Wskazania wymaga sąsiedztwo rozległego kompleksu leśnego, przy granicach południowych, zaliczonego do Mińskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu¹⁵⁶ – teren ten, nie powinien stać się elementem ekspansji inwestycyjnej. Rozwój terenów przemysłowych nastąpił właśnie na południu, gdzie obecnie widoczna jest tendencja do lokowania zabudowy mieszkaniowej, jedno i wielorodzinnej, co w szczególności widoczne jest w rejonie ul. Generała Kazimierza Sosnkowskiego. Grodzone osiedla wielorodzinne, powstają także przy ul. Siennickiej, blisko wschodnich granic miasta. Południowo-wschodnia część Mińska, oprócz wspomnianych obiektów wielorodzinnych,

¹⁵⁵ Analiza SWOT - Strategia Rozwoju Miasta Mińsk Mazowieckiego do roku 2025

¹⁵⁶ Źródło:

<https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/widok/viewobszarchronionegokrajobrazu.jsf?fop=PL.ZIPOP.1393.OCHK.112>

charakteryzuje się głównie zabudową mieszkaniową, jednorodzinną z niewielką ilością usług, w szczególności podstawowych oraz minimalną ilością tzw. aktywnych parterów. Pod względem struktury zabudowy – jest ona skoncentrowana względem środka, co wskazuje na jej stopniowy rozrost od punktu centralnego. W modelu urbanistycznym nie widać zbyt wielu odrębnych układów przestrzennych – śladów dawnych wsi, wchłoniętych z czasem w granice miasta. Niemniej jednak, do wyróżniających się obszarów należą: dawna wieś Anielina, na południowym wschodzie (gdzie funkcjonuje przystanek kolejowy o tej samej nazwie), a w szczególności ul. Klonowa, gdzie zachował się wiejski układ w typie ulicowym. Podobnie jest na południowym zachodzie przy ul. Osiedlowej, dawnej wsi Kądzierak. W przypadku rozwoju tkanki urbanistycznej, jej dogęszczenie wydaje się możliwe w części południowo - zachodniej oraz przy granicy wschodniej w okolicy ul. 7 Pułku Ułanów Lubelskich, zgodnie z „rezerwą terenu pod zabudowę” wykazaną w dokumencie SUIKZP. Potencjalny rozrost byłby także możliwy w rejonie północnym, powyżej cmentarza oraz dalsze dogęszczenie w obszarze ul. Zuzanny Małaszczyczej. Pomiędzy cmentarzem a ul. Przemysłową występuje obszar pod ewentualną funkcję produkcyjną, lub usługową bądź produkcyjną. Obsługa komunikacyjna – publiczna ww terenów, w podstawowym wariantcie jest zapewniona. W kwestii barier wytworzonych przez działalność człowieka, największą, stanowi linia kolejowa. Łącznie



Mapa 10 Zabudowa ulicowa przy ul. Klonowej dawnej wsi Anielina, powyżej postępująca budowa osiedli grodzonych, źródło: Geoportat.gov.pl

funkcjonują tu 4 przejazdy przez tory oraz jedna kładka piesza. Drugą kluczową barierą techniczną jest droga krajowa DK92, biegnąca przez środek miasta. Tutaj liczba przejść dla pieszych nie jest wystarczająca, przejście z jednej strony na drugą wymaga dłuższego czasu z uwagi na rotację świateł oraz ruch samochodowy. Związki z obszarem centralnym

zabudowanych części Mińska, należy obecnie rozpatrywać pod względem zagęszczenia funkcji publicznych. Koncentracja głównych urzędów publicznych występuje w ścisłym centrum miasta, w okolicy ul. Konstytucji 3 Maja, a także Chełmońskiego i Szczecińskiej. Biorąc pod uwagę powyższe, w tym brak podziału jednostek pomocniczych – osiedli, na chwilę obecną czytelny wydaje się model miasta w typie monocentrycznym.

2.2.2. Piaseczno

a) Dane ogólne

• Powierzchnia

Powierzchnia miasta Piaseczna wynosi ok 16,2 km². Orientacyjnie miasto rozciąga się na ok 5,6 km w osi południkowej oraz ok 6 km w osi równoleżnikowej.

• Ludność

Liczba mieszkańców Piaseczna to ok 51, 985 tys.¹⁵⁷ z czego ok 27,266 tys. stanowią kobiety a 24,719 tys. mężczyźni. Przyrost naturalny od roku 1995 do 2017 utrzymywał tendencję wzrostową, natomiast od roku 2018 do 2023 jest zmienny.¹⁵⁸

b) Usytuowanie

• Położenie

Miasto Piaseczno, siedziba powiatu piaseczyńskiego, położone jest w województwie mazowieckim na południe od Warszawy.

• Odległości od najbliższych miast

Miasta położone w najbliższym sąsiedztwie Piaseczna (w linii prostej)

- od wschodu: Mińsk Mazowiecki – ok 40 km
- od zachodu: Grodzisk Mazowiecki – ok 27,8 km
- od południa: Grójec – ok 24,5 km
- od północy: Warszawa – ok 1,3 km (dzielnica Ursynów)

• Odległości od granic państwowych i portów lotniczych i lotnisk

Porty lotnicze i lotniska (w linii prostej)



Mapa 11 Lokalizacja Piaseczna na mapie Polski, względem Warszawy, źródło mapy: Geoportals.gov.pl, opracowanie własne

¹⁵⁷ źródło: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>, GUS 2023

¹⁵⁸ źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/Piaseczno>, GUS

Lotnisko Chopina – ok 7 km

Lotnisko Bemowo – ok 22,5 km

Lotnisko w Modlinie – ok 48 km

Granice i przejścia graniczne:

od wschodu z Białorusią – Terespol ok 177 km

od zachodu z Niemcami – Świecko ok 440 km

od północy z Federacją Rosyjską – Bezledy ok 257,2 km, z Morzem Bałtyckim – Gdańsk ok 302,2 km

od południa ze Słowacją – rejon Piwnicznej Zdrój ok 296 km

c) Podział administracyjny

Zgodnie ze statutem Gminy Piaseczno – uchwała Rady Miejskiej w Piasecznie nr 1246/XLI/2017 z dnia 13 grudnia 2017r w sprawie uchwalenia statutu Gminy Piaseczno, miasto nie ma wydzielonych jednostek pomocniczych – dzielnic ani osiedli. W strukturze miasta jako odrębny układ urbanistyczny wyróżnia się dawna wieś – Miasto – Las Zalesie, obecnie Zalesie Dolne.

d) Uwarunkowania historyczne i funkcjonalne w procesie kształtowania modelu urbanistycznego

• **Model urbanistyczny i jego przekształcenia¹⁵⁹**

Układ urbanistyczny najstarszej części Piaseczna pochodzi z czasów średniowiecza. Za datę uzyskania praw miejskich przyjmuje się 5 listopada 1429 roku. Lokacja Piaseczna odbyła się na prawie chełmińskim. Głównymi gałęziami gospodarki był handel oraz rzemiosło i rolnictwo. Miasto zdefiniował rynek z ratuszem, do którego ze wszystkich narożników doprowadzały drogi, a także charakterystyczna parcelacja działek. W wieku XV, główny szlak komunikacyjny przebiegał w osi północ – południe (z Warszawy do Grójca i Tarczyna) Obecnie historyczny układ urbanistyczny z czasów lokacji istnieje, został jednak zmodyfikowany. Złożyły się na to m.in. budowa trasy do Warszawy w roku 1825, biegnąca wzdłuż pierzei rynku. W strukturze urbanistycznej zachowały się w większości podziały działek oraz m.in. układ ulic: Sierakowskiego z częścią Kościuszki, Żabią, Kilińskiego i Żeromskiego. Na początku wieku XX w wyniku parcelacji dóbr wilanowskich założono osiedla Miasto-Las Zalesie, i sięgające Gołkowa, Miasto – Ogród Zalesinek, które stanowią przykład zespołów zabudowy z lat 20-tych.

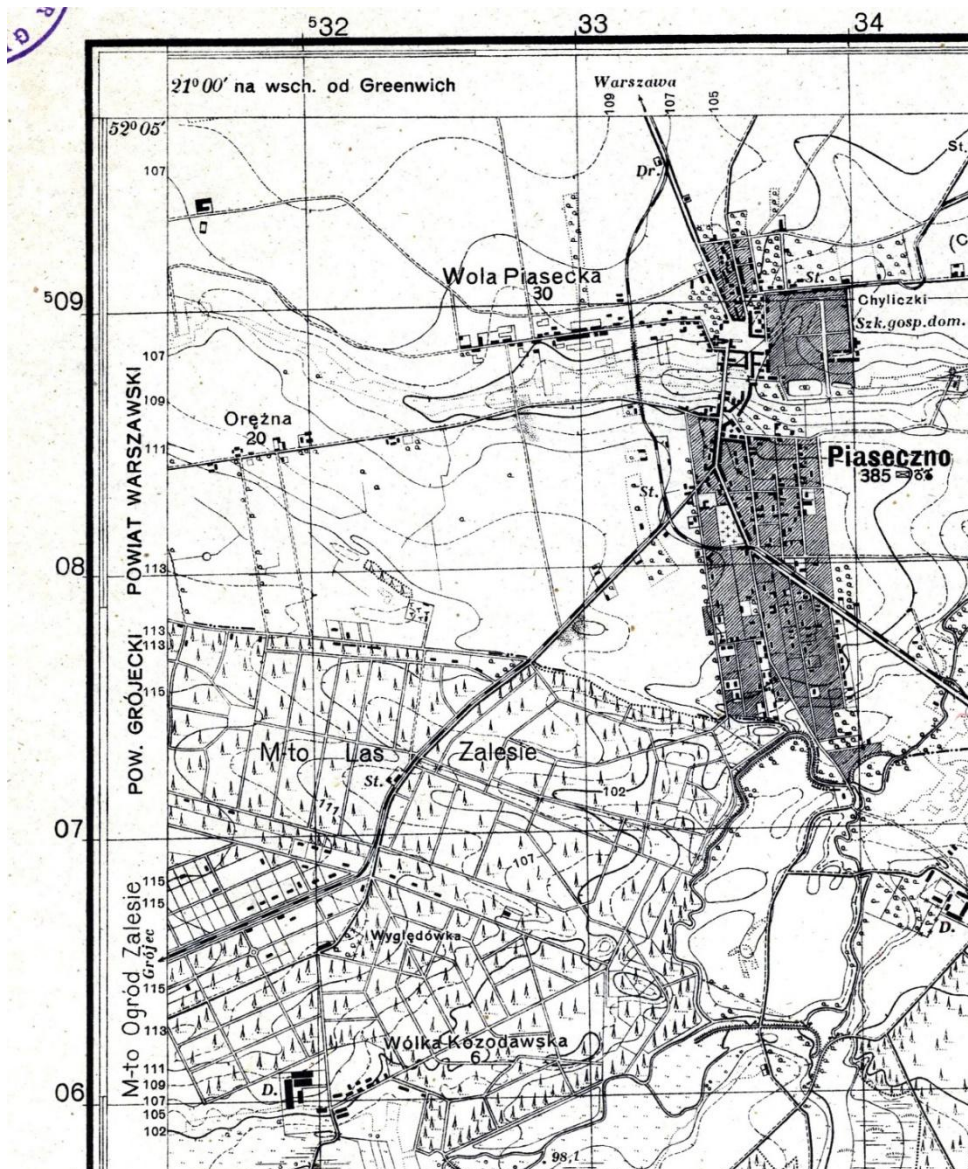
¹⁵⁹ Przeważająca część opisu, dotyczącego przekształceń modelu urbanistycznego miasta Piaseczna pochodzi opracowania *Wizja planów struktury w polityce rozwoju na przykładzie Piaseczna*, pod kierownictwem dr hab. inż. arch. Małgorzaty Mireckiej, rozdział 5 Dominika Grabowska – Ropek, zadanie badawcze nr. 504/04221/1010, Politechnika Warszawska, rok 2020

Należy również wskazać inne założenia przestrzenne: pozostałości dawnego zespołu folwarcznego - obecnie park miejski oraz układ przestrzenny Grójeckiej Kolejki Dojazdowej. W latach 30-tych XX wieku wyraźnie zwiększył się procent terenów zabudowanych części centralnej w kierunku południowym - obszary zabudowy sięgnęły rzeki Jeziorki. Akty planistyczne Piaseczna z ubiegłego wieku wskazują jednoznacznie kierunki rozwoju tkanki miejskiej i układ funkcjonalny miasta. W granicach miasta znalazło się Zalesie Dolne (jako obszar zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej) oraz tereny rolne przy granicy zachodniej na północ od Zalesia, częściowo dedykowane pod dalszą ekspansję zabudowy mieszkaniowej. *Stare miasto od wschodu „zamknięto” drogą dojazdową do Warszawy (dziś ulica Puławska i Armii Krajowej) Rozbudowa układu komunikacyjnego spowodowała rozwój usług produkcyjnych oraz usytuowanie ich w bezpośrednim sąsiedztwie wymienionych ulic. Granicę wschodnią Piaseczna ustanowiono wzdłuż rzeki Jeziorki, od południa w terenie przyrodniczym tzw. „Górek Szymona”. Wyraźna jest tendencja wzmożonej urbanizacji, szczególnie lokalizacja osi rozwoju gospodarczego przy drodze wylotowej do Warszawy. Usługi publiczne – administracja, oświata, kultura itp. skupione są niemal w całości w historycznym centrum. Zieleń i tereny rekreacyjne – mocno ograniczone, zlokalizowane są głównie w dolinie rzeki Jeziorki i strefie południowych obrzeży miasta.*¹⁶⁰ W planie miejscowym z 1998 roku¹⁶¹ w granicach administracyjnych miasta znalazło się 5 stref funkcjonalnych, wynikających z istniejących i przewidywanych zasad zagospodarowania tj.: A – strefa śródmiejska usługowo – mieszkaniowa (centralna) B – strefa usługowo – mieszkaniowa (północna) C – strefa przemysłowo – składowa (wschodnia) D – strefa techniczno – mieszkaniowa (południowo – wschodnia) E – strefa mieszkaniowa (południowo – zachodnia) W odniesieniu do mpzp z roku 1971, zauważalna jest kolejna dedykacja terenów pod zabudowę mieszkaniową – strefa B oraz D. Strefa techniczno – mieszkaniowa jako przeznaczenie podstawowe określa tzw. obsługę techniczną miasta, „usługi wszelkiego rodzaju”, produkcję i składy oraz zabudowę mieszkaniową jako przeznaczenie dopuszczalne. Układ komunikacyjny rozbudowany głównie w strefach C i D, zapewniający przede wszystkim dostęp do usług produkcyjnych¹⁶².

¹⁶⁰ Mirecka Małgorzata redakcja *Wizja planów struktury w polityce rozwoju na przykładzie Piaseczna*, Dominika Grabowska-Ropek rozdział 5, Politechnika Warszawska, 2020

¹⁶¹ Uchwała Rady Miejskiej nr 613/LI/98 z dnia 29.04.1998 w sprawie Planu Miejscowego Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Piaseczno w granicach administracyjnych z wyłączeniem obszaru zawartego pomiędzy ulicami: Pomorską, Konopnickiej, Redutową, Graniczną przedłużeniem ul. granicznej do Al. Brzóz, rzeką Jeziorką, torami kolei radomskiej i ul. Sienkiewicza.

¹⁶² Mirecka Małgorzata pod kierownictwem, opracowanie zbiorowe, rozdział 5 Dominika Grabowska-Ropek *Wizja planów struktury w polityce rozwoju na przykładzie Piaseczna*, Politechnika Warszawska, 2020



Mapa 12 Piaseczno w latach 1932, źródło mapy: http://igrek.amzp.pl/mapy_archiwalne_Polski_i_Europy_Srodkowej, Pracownia Zbiorów Kartograficznych i Reprografii Cyfrowej Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu

Aktualnie, struktura miejska Piaseczna odzwierciedla trendy gradacji funkcjonalnej, które wykształciły się na przestrzeni ubiegłych lat. Centralna część miasta, o charakterze reprezentacyjnym obejmująca historyczny układ urbanistyczny (wpisany obecnie do rejestru zabytków wraz z parkiem) wokół którego rozrastała się nowa struktura, wypełniona jest dziś przede wszystkim usługami publicznymi, stanowiącymi cel migracji wewnętrznych. Obszar śródmiejski to także skupisko licznej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Na południe od centrum rozciągają się przestrzenie dawnego Miasta Lasu i Miasta Ogrodu, przecięte drogą nr 722 wzdłuż której kształtują się usługi komercyjne. Ekspansja przestrzenna na potrzeby rozwoju gospodarczego, opartej na zakładach produkcyjnych, usankcjonowana miejscowym planem

zagospodarowania przestrzennego z roku 1998 r, zrealizowana została na północ od historycznego centrum, na wschód od drogi krajowej nr 79, łączącej miasto z Warszawą. Powstały w tym miejscu park przemysłowy obejmujący gałęzie usług i produkcji takie jak przemysł kosmetyczny, elektroniczny, handel samochodowy oraz sklepy wielkopowierzchniowe na dzień dzisiejszy w znacznej mierze jest zainwestowany. W celu kontynuacji obranego przez miasto kierunku rozwoju, rezerwy terenowe wskazano w sąsiedztwie linii kolejowej przy drodze 721 na Starą Iwiczną. Relacja Piaseczna ze stolicą kraju, stała się głównym motorem napędowym postępujących zmian w strukturze przestrzennej. Widać to przede wszystkim w układzie sieci drogowej, który połączył miasto ze stolicą niezależnie od kolei. Dziś, z uwagi na niewystarczającą wydajność układu sprzed kilkudziesięciu lat, niezbędne są inwestycje zmierzające do zastopowania degradacji tkanki miejskiej i udrożnienia systemu opartego na codziennych, czasowych migracjach mieszkańców do Warszawy związanych z codzienną pracą. W urbanistyce Piaseczna wyraźnie widoczny jest deficyt terenów rekreacyjnych, których zasięg sprowadza się głównie do wschodnich granic miasta - doliny rzeki Jeziorki oraz kompleksu przyrodniczego Górek Szymona¹⁶³.

e) Uwarunkowania naturalne – morfologia terenu, elementy środowiskowe

- **Rzeźba terenu**

Miasto położone jest na Nizinie Środkowo-mazowieckiej, określa niewielkie zróżnicowanie wysokościowe. Przeważają tereny nizinne, płaskie. Zróżnicowanie wysokości npm w skrajnych punktach przedstawia się następująco¹⁶⁴:

- 97 m.npm – w rejonie Alei Kalin
- 97 m.npm – w rejonie ul. Urbanistów, osiedla Owocowy Sad
- 103 m.npm. – rejon Górek Szymona
- 105 m.npm – w Rynku
- 106 m.npm. - rejon ul. Geodetów, ul. Kosodrzewiny
- 110 m.npm – rejon ul. Głównej i Gołkowskiej
- 111 m.npm. - rejon ul. Leśnej i Złotych Łanów

Szczegóły w Załączniku nr 2 do niniejszej pracy.

- **Wody powierzchniowe**

Dwa podstawowe ciek wodne Piaseczna stanowią:

¹⁶³ ibidem

¹⁶⁴ źródło: wysokosciomierz.pl

- Rzeka Jeziorka, będąca lewostronnym dopływem Wisły przepływa wzdłuż wschodniej granicy miasta
- Rzeczka Perełka – dopływ Jeziorki, płynąca w centralnej strefie miasta, z Lesznowoli w kierunku wschodnim

Na południu miasta zlokalizowane są także sztuczne zbiorniki wodne, np. w Zespole Przyrodniczo – Krajobrazowym „Górki Szymona”

- **Tereny zieleni**

Najważniejsze tereny zieleni:

- Park miejski w centrum przy ul. Zgoda (zieleń urządzona)
- dolina rzeki Jeziorki (zieleń naturalna)
- dolina rzeki Perełki (zieleń naturalna)
- Zespół Przyrodniczo – Krajobrazowy Górki Szymona

f) Uwarunkowania przestrzenne

- **Indywidualne cechy strukturalne**

Do indywidualnych cech struktury Piaseczna należy zaliczyć układ urbanistyczny z trzema głównymi przestrzeniami publicznymi – nieregularnym Rynkiem - Placem Piłsudskiego, skwerem im. Stefana Kisielewskiego (dawny staw) oraz usytuowany na wschód od rynku Park miejski. Po zachodniej stronie linii kolejowej, charakterystycznym układem przestrzennym wyróżnia się Zalesie Dolne – dawne miasto – ogród, zabudowane głównie obiektami jednorodzinnymi a także założenie osiedla przy Alei Pokoju. Linia kolejowa zorientowana jest w relacji północ – południe, indywidualnym elementem infrastruktury jest trasa kolejki wąskotorowej, będącej dziś atrakcją turystyczną. Negatywnie w strukturze Piaseczna akcentuje się intensywna zabudowa szeregowa oraz zabudowa apartamentowców – osiedli grodzonych, głównie przy ul. Józefa Bema, Generała Grochowskiego czy Generała Jasińskiego, które blokują dostęp do dworca PKP. Pod względem uwarunkowań naturalnych należy wskazać rzekę Perełkę oraz Jeziorkę.

- **Główne przestrzenie publiczne**

Do głównych przestrzeni publicznych miasta należy zaliczyć:

- Plac Józefa Piłsudskiego (rynek)
- Skwer im. Stefana Kisielewskiego
- Park miejski Park Księżąt Mazowieckich
- Budynek dworca PKP

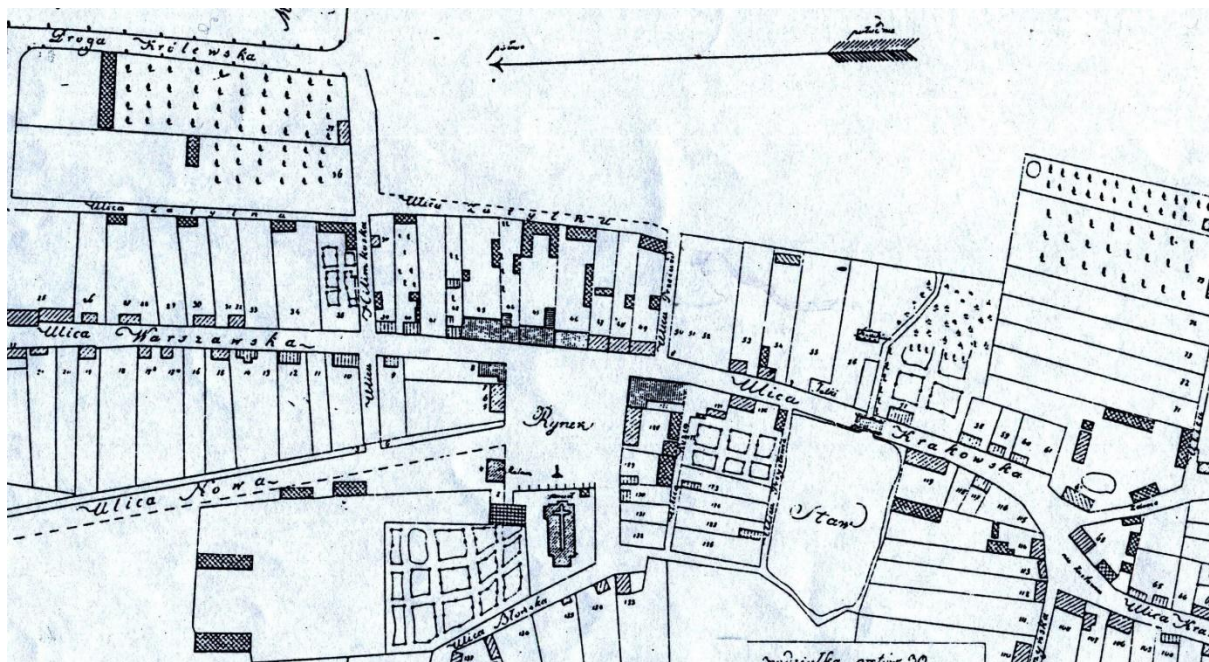
- dawny dworzec PKP/miasto wąskotorowe
- Targ miejski przy ul. Żytniej
- Park Górki Szymona



Rysunek 2 Struktura urbanistyczna Piaseczna, opracowanie własne

- **Stare miasto**

Rejon starego miasta, historyczny układ urbanistyczny w Piasecznie określony został wpisem do rejestru zabytków. Przestrzeń tą wskazano pomiędzy ulicami: T. Kościuszki, Kościelną, Puławską, Młynarską, Zgodą, Kilińskiego, Wschodnią, Czajewicza i Nadarzyńską. Zachowany plan Piaseczna z roku 1825, pokazuje elementy układu centralnej części miasta wraz z parcelami i zabudową wokół Rynku oraz głównych ulic – Warszawskiej i ówczesnej Krakowskiego.



Mapa 13 fragment planu Piaseczna z roku 1925, źródło mapy: piaseczno.eu

- **Obszary i tereny pod ochroną konserwatorską**

Piaseczno posiada kilkadziesiąt obiektów rejestrowych. Do najważniejszych obszarów i zespołów zabudowy wpisanych do rejestru zabytków, położnych w centralnej części miasta należą:

- Historyczny układ urbanistyczny, nr wpisu A-1620 z dnia 22.02.2021 r
- Park, nr wpisu: 1184 A z dnia 30.07.1981 r.
- Zespół stacyjny Piaseczno Miasto Wąskotorwe, nr wpisu 1586-A z dnia 17.06.1994
- Cmentarz parafialny, rzymskokatolicki, nr wpisu 1324 z dnia 02.02.1991



Mapa 14 Układ urbanistyczny Piaseczna wpisany do rejestru zabytków w roku 2021, źródło: <https://mapy.zabytek.gov.pl/nid/>

g) Obszar śródmiejski w obowiązujących aktach planistycznych

Zgodnie z treścią odpowiedzi, udzielonej przez Urząd Miasta i Gminy Piaseczno w dniu 20.12.2023 r. pismo, znak: UiA.6724.424.2023.BG - obszar śródmiejski określono następująco:

(...)

1. *W Piasecznie występuje jeden miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zawierający w nazwie pojęcie „Śródmieścia” – „zmiana w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego miasta Piaseczno na terenie śródmieścia” przyjęta uchwałą nr 365/XVI/2003 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 20.11.2003; nie posiadam informacji jaką metodą wyznaczono granice tego planu.*
2. *W Piasecznie nie zostały określone granice dzielnicy śródmiejskiej w strukturze administracyjnej.*
3. *W Piasecznie w określono granice obszaru zabudowy śródmiejskiej w rozumieniu przepisów odrębnych w dwóch dokumentach planistycznych przyjętych przez Radę Miejską:*
 - *uchwałą Nr 1296/LXVII/2023 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 15 marca 2023 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Piaseczno dla rejonu centrum miasta – Etap II,*
 - *uchwałą Nr 1399/LXXIV/2023 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 30 sierpnia 2023 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Piaseczno dla rejonu centrum miasta – Etap III;*
 - *Zaliczenie kwartałów zabudowy w granicach tych dokumentów planistycznych do obszaru zabudowy śródmiejskiej odbyło się na podstawie zapisów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno (przyjętego uchwałą nr 1589 LII 2014 z dn.29.10.2014 w sprawie zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno) ustalającą „strefę śródmiejską miasta Piaseczno”; Strefa ta została wskazana w dokumencie Studium na podstawie analizy uwarunkowań stanu istniejącego, w szczególności obecności w strukturze miasta różnorodnych funkcji usługowych oraz obecnych w przestrzeni silnych barier rozwoju centrum Piaseczna (istotne drogi DW 721, DK 79, dolina rzeki Jeziorki, linia kolejowa)*

h) Sieć komunikacyjna, dróg kołowych

- **Powiązania komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne**

Sieć transportu publicznego w Piasecznie obsługują zarówno linie połączeń z Warszawą – 8 tras autobusowych, jak i lokalne linie dowozowe „L”. Szczegóły połączeń pokazano w Załączniku nr 3. Wszystkie linie „L” zapewniają połączenie z centrum miasta, większość z Urzędem Miasta Piaseczna. Połączenia z Warszawą obsługują linie komunikujące północne tereny miasta wraz z pobliskim Józefostawiem. Główne ulice na trasie autobusów to Puławska

i Energetyków oraz częściowo Geodetów. Analiza połączeń wskazuje, iż południe i południowy - zachód są skomunikowane w stopniu mocno ograniczonym. Brak komunikacji publicznej z terenami rekreacyjnymi, np. Górkami Szymona. Zalesie Dolne oraz Zalesinek obsługiwane są w zasadzie z jednej ulicy tj. z Alei Polskiego Państwa Podziemnego, przechodzącej w ul. Pod Bateriami będących drogą wojewódzka nr 722. W części zachodniej miasta autobusy komunikacji publicznej jeżdżą po ulicach: Orężnej, Jana Pawła II, dworcowej przechodzącej w K. Jarząbka oraz Nadarzyńskiej i gen. L. Okulickiego. Po stronie wschodniej podstawowa trasa biegnie ul. Księcia Janusza I Starego. Duże osiedla mieszkaniowe, jednorodzinne pozostają słabo skomunikowane transportem publicznym np. w rejonie ul. Emilii Plater, Wschodniej. Reasumując, północna część Piaseczna – bliższa Warszawie, w tym duża część terenów przemysłowych ma lepszy stopień skomunikowania niż część południowa, wschodnia i zachodnia, obejmująca największy procent zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej. Miasto jest wyraźnie nastawione na transport indywidualny. Odnośnie powiązań zewnętrznych, oprócz Warszawy, gmina zapewnia połączenia z Górą Kalwarią, Gabryelinem, Prażmowem, Lesznowolą, wsią Jastrzębiec,

- **Drogi główne**

Oś układu komunikacji kołowej Piaseczna stanowią:

- od wschodu w kierunku północnym droga krajowa nr 79, klasy GP (główna, ruchu przyspieszonego) relacji Warszawa – Sandomierz
- od północy w kierunku wschód – zachód, droga wojewódzka nr 721 w klasie G (główna) relacji Duchnow – Nadarzyn
- od południa w kierunku wschodnim, łącząc się z drogą krajową nr 79 – droga wojewódzka nr 722 w klasie G (główna) relacji Piaseczno – Grójec.

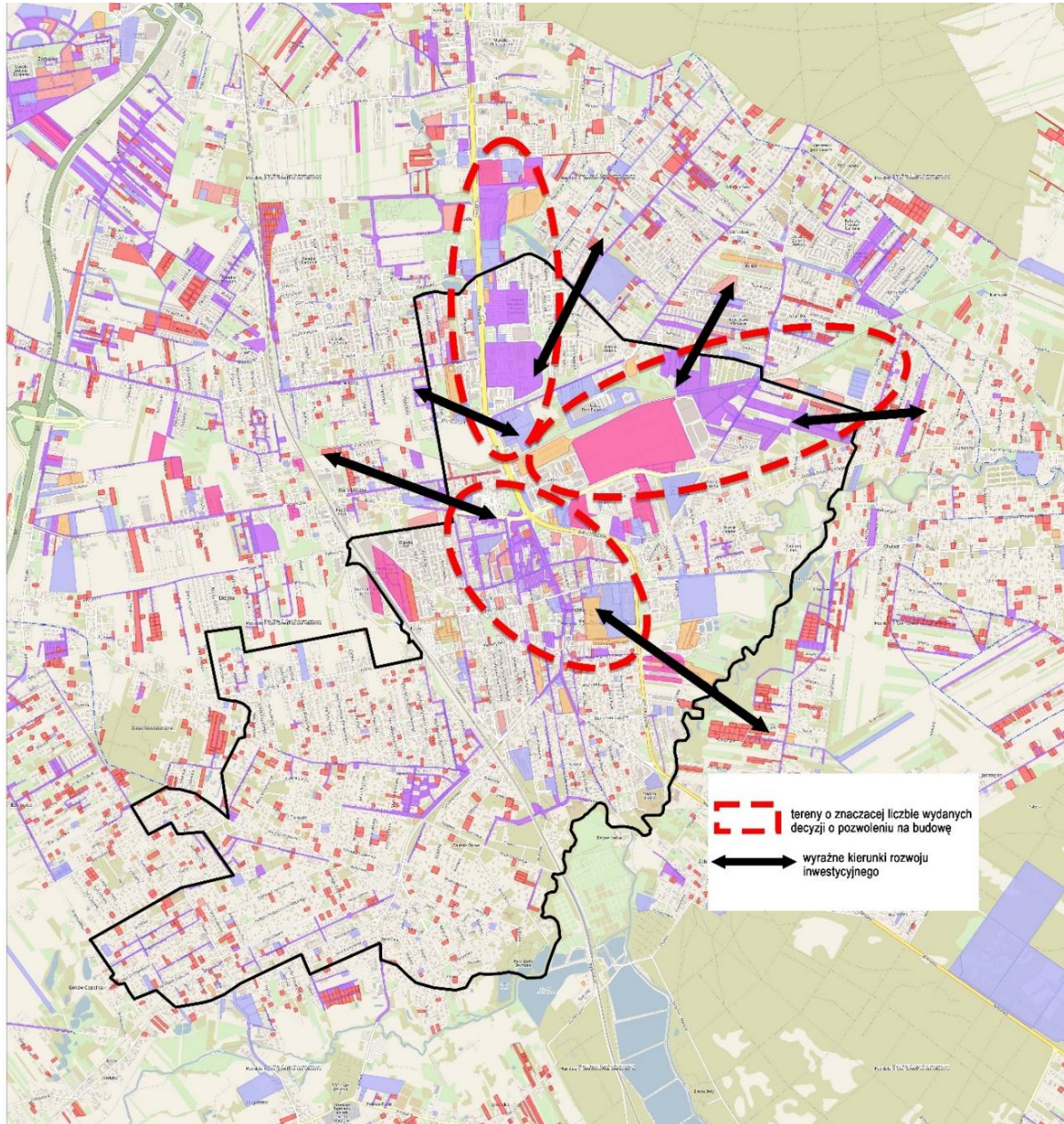
Pozostałą część układu komunikacyjnego tworzą drogi zbiorcze, lokalne i dojazdowe.

- **Kolej**

Sieć kolejowa bazuje na trasie krajowej, linii nr 8 relacji Warszawa Zachodnia – Kraków Główny. Odnośnie transportu towarowego wskazać należy linię kolejową nr 937 relacji Warszawa – Okęcie – Jeziorna EC Siekierki, natomiast atrakcją turystyczną jest kolejka wąskotorowa „Grójecka Kolej Dojazdowa” biegnąca od Nowego Miasta nad Pilicą do Piaseczna. W rejonie strefy przemysłowej istnieje niewykorzystana linia kolejowa, prowadząca do warszawskiej Augustówki. Jedynym przystankiem kolejowym w Piasecznie jest PKP Piaseczno w rejonie ul. dworcowej i Towarowej.

i) Tereny inwestycyjne wg statystyk

W kwestii terenów inwestycyjnych w Piasecznie, obszar najbardziej rozwojowy kształtuje się przy północnych granicach miasta – w kierunku Warszawy. Intensywnie przekształca się centrum Piaseczna, natomiast poza miastem, na prawym brzegu rzeki Jeziorki rozwijają się tereny wzdłuż granicy wschodniej.



Mapa 15 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: <https://piaseczynski.e-mapa.net/>, wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne

północno – wschodniej. W centrum i śródmieściu, Studium zakłada dalszy rozwój usług administracyjnych. Pozostałe obszary miasta, Studium utrzymuje w dotychczasowym użytkowaniu, przy czym zakłada utworzenie dwóch ciągów zieleni – wzdłuż rzeki Jeziorki oraz zagospodarowanie cieków wodnych Perełki.

W Studium wskazano strefy polityki przestrzennej z podziałem na dwie strefy polityki rozwoju, pokazane na grafice nr 9. W części północnej strefa **A – intensywnego rozwoju wielofunkcyjnego**, w której wyznaczono strefę śródmiejską oraz strefę **B – obszar ekstensywnego rozwoju wielofunkcyjnego z dominacją zabudowy jednorodzinnej**. Do strefy B przyporządkowano teren południowo-zachodniej części miasta wraz z Zalesiem Dolnym. **Strefą C określono tereny ekstensywnego rozwoju mieszkalnictwa jednorodzinnego i usług turystycznych.**

- **Strategia rozwoju miasta**

Uchwałą nr 1052/XXXVI/2017 Rady Miejskiej w Piasecznie, w dniu 5 lipca 2017, przyjęta została strategia rozwoju Miasta i Gminy Piaseczno. Stanowi aktualizację "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta i Gminy Piaseczno na lata 2004-2015", przyjętej uchwałą Rady Miejskiej nr 841/XXXVII/2005 w dniu 02.06.2005 r

W zakresie polityki przestrzennej i rozwojowej z uwzględnieniem systemu transportowego strategia określa m.in.:

- *Program poprawy ładów przestrzennego poprzez stały monitoring zagospodarowania przestrzennego oraz weryfikację prawa miejscowego, obejmujący działania:*
 1. *Monitoring i aktualizacja Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno oraz objęcie planami miejscowymi całego obszaru gminy*
 2. *Aktualizacja Planów Zagospodarowania Przestrzennego dla miasta i gminy Piaseczno.*
 3. *Wdrożenie tzw. Uchwały krajobrazowej*
 4. *Wzmocnienie roli architekta miasta*
- *Program rewaloryzacji przestrzeni miejskiej w zakresie działań:*
 1. *Rewaloryzacja linii kolei wąskotorowej na odcinku Piaseczno – Nowe Miasto na cele transportowe z uwzględnieniem usług turystyki i kultury wraz z adaptacją zespołu budynków wzdłuż linii kolei wąskotorowej*
 2. *Rewaloryzacja stacji Piaseczno Miasto Wąskotorowe*
 3. *Rewaloryzacja obszaru „Nadarzyńska” wraz ze wzmocnieniem roli zieleni*

4. *Rewaloryzacja obszaru „Warszawska” (Pl. Piłsudskiego/ul. Zgoda)*
 5. *Modernizacja Targowiska Miejskiego*
 6. *Modernizacja Skweru imienia Stefana Kisielewskiego w Piasecznie*
 7. *Utworzenie ciągu turystyczno – kulturalno – usługowego przy centralnych ulicach śródmieścia Piaseczna oraz stworzenie warunków do rozwoju podmiotów ekonomii społecznej działających w branży usługowej*
 8. *Rewaloryzacja przestrzeni publicznych ciągu ulic Puławska-Kościuszki oraz Kilińskiego Sierakowskiego - Warszawska w tym utworzenie otwartych przestrzeni publicznych oraz aktywizacja społeczna osiedla „Jedność” (między innymi w kwartale ulic Okulickiego, Powstańców Warszawy, Fabryczna, Wojska Polskiego), osiedla „Słowicza” (między innymi w kwartale ulic Tukanów, Kazimierza Jarząbka, Żytnia, Jana Pawła II, Powstańców Warszawy) oraz dawnych osiedli komunalnych w kwartale ulic Kusocińskiego, Puławska, Wojska Polskiego, Fabryczna.*
- *Program zwiększenia terenów zieleni i terenów rekreacyjnych na obszarze miasta i gminy, obejmujący działania:*
1. *Budowa i modernizacja parków i skwerów na obszarze miasta, w tym rewaloryzacja Parku Miejskiego wraz z traktem nad Perelką*
 2. *Zwiększenie liczby drzew, klombów i kwietników wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych*
 3. *Tworzenie nowych oraz rewaloryzacja istniejących założeń parkowych, w tym np.: pl. Duszczyka w Zalesiu Górnym czy park Rostworowskiego w Złotokłosie*
 4. *Wzmocnienie roli Lasu Kabackiego jako istotnego obszaru ekologicznego i rekreacyjnego integrującego gminę Piaseczno i dzielnicę Ursynów.*

Wybrane działania na obszarze gminnym mające bezpośredni wpływ na rozwój samego miasta:

1. *Rozwój systemu drogowego w gminie Piaseczno oraz jej sąsiedztwie – inwestycje strategiczne realizowane przez inne podmioty, obejmujący następujące działania:*
 - *Budowa trasy S7 na odcinku Warszawa-Grójec*
 - *Budowa powiązań gminnych dróg dojazdowych do węzłów komunikacyjnych na drodze S7*
 - *Przebudowa drogi krajowej nr 79 biegnącej z Warszawy w kierunku południowym – obwodnica Piaseczna*
 - *Przebudowa drogi 722 biegnącej przez teren Gminy Piaseczno*

- Budowa nowego przebiegu oraz modernizacja drogi 721 biegnącej przez teren gminy Piaseczno, Lesznowola i Konstancin-Jeziorna
 - Przedłużenie ul. Społecznej w kierunku DW 722
 - Obwodnica miejscowości Łbiska
 - Budowa ul. Cyraneczki w Józefostawiu i Julianowie (na odcinku DK 79 – DW 721)
 - Budowa korytarza drogowego ulicami Sienkiewicza - Orężna - Słoneczna - jako alternatywa dla ciągu dróg Dworcowa - Powstańców Warszawy.
- k) Program zaspokajania potrzeb mieszkańców w zakresie kultury i rozrywki, uwzględnia:
1. Budowę ścieżki biegowo-rowerowej wzdłuż rzeki Jeziorki Jazgarzew-Pólko przy zachowaniu naturalnego charakteru terenu
 2. Budowę szlaków rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
- l) Program zaspokojenia zbiorowych potrzeb mieszkańców w zakresie sportu i rekreacji, obejmuje między innymi następujące działania:
1. Wprowadzenie w rejon rzeki Jeziorki funkcji turystycznych, rekreacyjnych i wypoczynkowych
 2. Promocja projektu „Kraina Jeziorki. Raj dla rowerzystów” wśród mieszkańców Gminy Piaseczno i poza nią.

WNIOSKI

Analizując obecną strukturę urbanistyczną Piaseczna, można wnioskować, iż zostało ono wyraźnie podzielone funkcjonalnie. Południowa część miasta została dość intensywnie zabudowana obiektami jednorodinnymi jako część planowanego miasta – ogrodu. Północna obszar, dedykowany jest pod przekształcenia oraz rozwój wielu funkcji a także „nabierania mocniejszych związków z Warszawą”. O powyższym świadczą zapisy SUiKZP. W kwestii uwarunkowań morfologicznych, nie ma wyraźnych przeszkód, które stałyby na drodze do realizacji celów rozwojowych. Piaseczno nie ma wyraźnego zróżnicowania wysokościowego, nie leży także w obszarze zlewni większego cieką wodnego. Rozrost struktury urbanistycznej wydaje się podążać w kierunku adaptacji do nowych funkcji terenów poprodukcyjnych – co, już się dzieje. Ewentualne dogęszczanie zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej, na chwilę obecną jest możliwe w rejonie ul. Orężnej, natomiast odnośnie zabudowy wielorodzinnej, w okolicy ul. Jabłoniowej. Potencjał rozwojowy jest także widoczny pomiędzy ul. Julianowską a Przesmycką, gdzie postępuje budowa intensywnej zabudowy wielorodzinnej. W kwestii infrastruktury komunikacyjnej należy zauważyć, iż miasto ma jeszcze sporo do zrobienia, aby

zrealizować cel rozbudowy systemu drogowego, określonego w Strategii rozwoju. Obecnie duża część terenów, w szczególności po stronie południowej ma znikome powiązania z obszarem centralnym – śródmiejskim.

2.2.3. Grodzisk Mazowiecki

a) Dane ogólne

• Powierzchnia

Powierzchnia miasta wynosi ok. 13,19 km². Orientacyjnie miasto rozciąga się na ok. 14,77 km w osi południkowej oraz ok. 15,82 km w osi równoleżnikowej.

• Ludność

Liczba mieszkańców Grodziska Mazowieckiego to ok. 34,589 tys.¹⁶⁵ z czego ok. 18,210 tys. stanowią kobiety a 16,379 tys. mężczyźni. Przyrost naturalny od roku 1995 do 2019 miał tendencję zmienną, natomiast od roku 2019 do 2021 miał trend spadkowy, od 2021 do 2022 wzrasta.¹⁶⁶

b) Usytuowanie

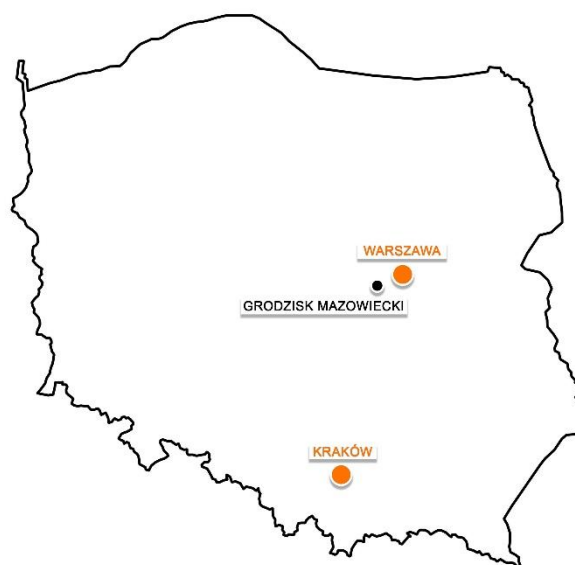
• Położenie

Miasto Grodzisk Mazowiecki, siedziba powiatu grodziskiego, położone w jest w województwie mazowieckim na południowy – zachód od Warszawy.

• Odległości od najbliższych miast

Miasta położone w najbliższym sąsiedztwie Grodziska Mazowieckiego (w linii prostej)

- od wschodu: Piaseczno – ok. 27,8 km
- od zachodu: Sochaczew – ok. 29,6 km
- od południowego zachodu: Żyrardów – ok. 13,5 km
- od północnego wschodu: Warszawa – ok. 22,8 km (dzielnica Włochy)



Mapa 16 Lokalizacja Grodziska Mazowieckiego na mapie Polski, względem Warszawy, źródło mapy: Geoportals.gov.pl, opracowanie własne

¹⁶⁵ źródło: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>, GUS 2023

¹⁶⁶ źródło: https://www.polskawliczbach.pl/Grodzisk_Mazowiecki, GUS

- **Odległości od granic państwowych i portów lotniczych i lotnisk**

Porty lotnicze i lotniska (w linii prostej)

Lotnisko Chopina – ok. 23,8 km

Lotnisko Bemowo – ok. 26 km

Lotnisko w Modlinie – ok. 37,7 km

Granice i przejścia graniczne:

- od wschodu z Białorusią – Terespol ok. 203,9 km
- od zachodu z Niemcami – Świecko ok. 415 km
- od północy z Federacją Rosyjską – Bezledy ok. 252,5 km
- z Morzem Bałtyckim – Gdańsk ok. 283,1 km
- od południa ze Słowacją – rejon Piwnicznej Zdrój ok. 299 km

c) Podział administracyjny

Wg statutu Gminy Grodzisk Mazowiecki z dnia 26 września 2018 w sprawie uchwalenia statutu Gminy Grodzisk Mazowiecki, uchwała Rady Miejskiej nr 779/2018, miasto nie posiada odrębnych jednostek pomocniczych takich jak dzielnice czy osiedla.

d) Uwarunkowania historyczne i funkcjonalne w procesie kształtowania modelu urbanistycznego

- **Model urbanistyczny i jego przekształcenia**

Początki Grodziska Mazowieckiego sięgają XI-XII wieku i związane są z pierwotnym grodem o nazwie „Chlebnia”, na jej miejscu powstała wieś o nazwie Grodzisko. Lokacja miasta na prawie magdeburskim nastąpiła w roku 1522. Grodzisk funkcjonował jako osada handlowa i produkcyjna, powstawały też cechy, w tym cech młynarski. W czasach XVI-XVIII wieku miasto doświadczało klęsk pożarów, wojen, rozbiorów oraz epidemii. W II połowie wieku XVIII miasto uzyskało przywilej organizacji jarmarków¹⁶⁷. W kwestii przynależności terytorialnej, istotny jest fakt, iż w I połowie XIX wieku miasto należało do Księstwa Warszawskiego a następnie stało się częścią Królestwa Polskiego. Grodzisk włączono w trasę budowanej kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. Otwarcie linii nastąpiło w roku 1845, natomiast sam budynek dworca wybudowano w latach 1922-1924. Powstanie kolei przyczyniło się do rozwoju gospodarczego miasta. Ponadto, stało się impulsem do rozwoju przemysłu, ale także funkcji rekreacyjno – wypoczynkowej z

¹⁶⁷ Kazimierski Józef, redakcja *Dzieje Grodziska Mazowieckiego*, Wydawnictwa Geologiczne, Warszawa 1989, str.129

uwagi na walory naturalne oraz popularność Sanatorium „Grodzisk”¹⁶⁸. W wyniku tzw. „reformy carskiej” z 13 czerwca 1869 roku, Grodzisk został zdegradowany jako miasto, uznany za osadę i przyłączony do gminy Wólka Grodziska. Odzyskanie praw miejskich nastąpiło w roku 1915, w tym czasie w granice Grodziska włączono wsie Jordanowice, Wólka Grodziska i Nowy Grodzisk¹⁶⁹. Na przełomie wieku XIX i XX Grodzisk rozwijał się gospodarczo, głównie w przemyśle lekkim – powstały fabryki (taśm, sznurów, pończoch, wyrobów papierniczych, wyrobów chemicznych) oraz zakłady rzemieślnicze w szczególności branży spożywczej. Miasto weszło w skład Warszawskiego Okręgu Przemysłowego (razem z, m.in. Piasecznem, Sochaczewem, Mińskiem Mazowieckim, Żyrardowem czy Pruszkowem). Nadanie obecnej nazwy – Grodzisk Mazowiecki miało miejsce 9 lipca 1928 r. Po II wojnie światowej, powierzchnia miasta pozostawała bez większych zmian, na poziomie ok. 13,7 km². Przez kilka dekad zmagano się także z odbudową gospodarki. Podział funkcjonalny wskazywał północną część miasta – pod zabudowę produkcyjną i magazynową oraz działalność rolniczą. W centrum – śródmieściu lokowano zabudowę handlowo – usługową i mieszkaniową oraz budynki użyteczności publicznej w tym administrację. Część wschodnia przeznaczona została pod rozwój budownictwa mieszkalnego, jednorodzinnego natomiast południe pod tereny sportowe i rekreacyjne.¹⁷⁰ W roku 1948 uruchomiono w Grodzisku WKD – Warszawską Kolej Dojazdową. W latach 60-tych, 70-tych i 80-tych XX wieku powstały osiedla wielorodzinne, zbudowane w technologii „wielkiej płyty” które istnieją do dnia dzisiejszego, są to: Osiedle XX-lecia, Osiedle Mikołaja Kopernika, Osiedle Tadeusza Bairda, Osiedle Lutniana czy Osiedle Bałtycka. W roku 1999 miasto na powrót zostaje siedzibą Powiatu Grodziskiego (utrata w wyniku reformy administracyjnej w roku 1975)

e) Uwarunkowania naturalne – morfologia terenu, elementy środowiskowe

- **Rzeźba terenu**

Obszar Grodziska Mazowieckiego jest terenem o niskim stopniu zróżnicowania wysokościowego. Skrajne wysokości terenu wahają się od 95 m.n.p.m. w części centralnej do 111 m.n.p.m. na południu. Szczegóły w Załączniku nr. 2

- **Wody powierzchniowe**

Przez centrum miasta przepływa ciek wodny Rokicianka, będąca lewym dopływem Rokitnicy. W centralnej i południowej części miasta w pobliżu Rokicianki znajdują się rekreacyjne –

¹⁶⁸ ibidem, str. 168

¹⁶⁹ ibidem, str. 174

¹⁷⁰ **Kazimierski Józef** redakcja, *Dzieje Grodziska Mazowieckiego*, Wydawnictwa Geologiczne, Warszawa 1989, str.230

parkowe, Stawy Goliana i Stawy Walczewskiego. Elementem mapy hydrograficznej Grodziska jest także rzeka Rokitnica, będąca lewym dopływem rzeki Utraty, płynąca w rejonie wschodnich granic miasta. Przez zachodnią część Grodziska przepływa ciek wodny Mrowna.

- **Tereny zieleni**

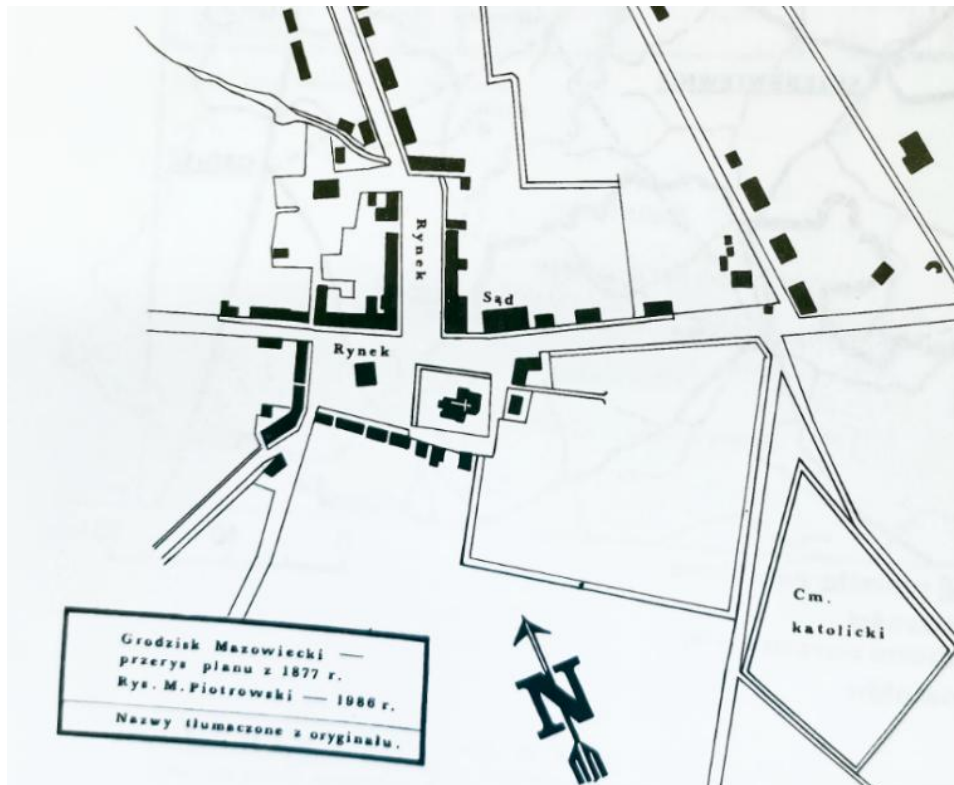
Struktura terenów otwartych w tym terenów zieleni nie jest szczególnie rozbudowana. Do podstawowych, publicznych obszarów zieleni urządzonej zalicza się przede wszystkim Park hrabiów Skarbków, okolice Stawów Goliana i Stawów Walczewskiego a także deptak przy Placu Wolności. W rejonie ul. Gen. L. Okulickiego i rzeczki Rokicianki występuje większe skupisko drzew. Przy omawianiu terenów otwartych, zielonych należy także wskazać niezbudowane, częściowo zadrzewione przestrzenie wzdłuż granic wschodnich przy ul. Urbanistów, w rejonie Rokitnicy. Ponadto, obszary przy granicach północnych w okolicy ul. J. Słowackiego oraz w rejonie elektrowni w północnej części miasta.

f) Uwarunkowania przestrzenne

- **Indywidualne cechy strukturalne**

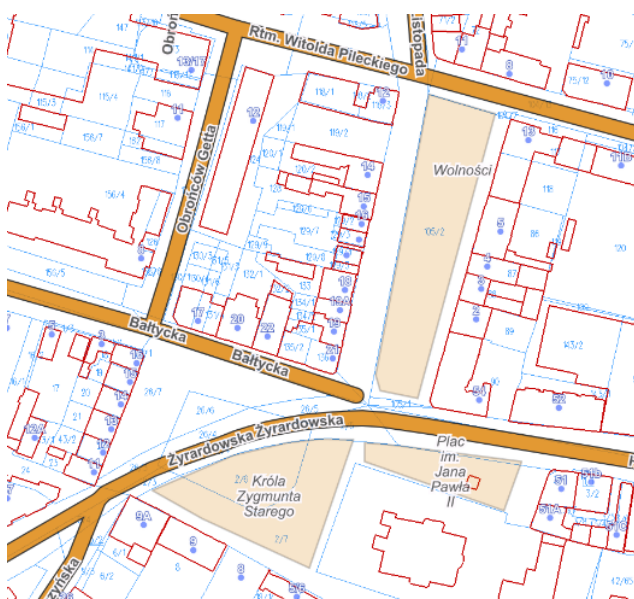
Do indywidualnych cech modelu urbanistycznego Grodziska Mazowieckiego należy zaliczyć strukturę opartą na centralnym placu miejskim, obecnie Placu Zygmunta Starego, którego wschodnią pierzeję stanowi bryła Kościoła pw. Św. Anny. Współczesny układ urbanistyczny w centralnym punkcie miasta określa sekwencję trzech placów publicznych. Charakterystyczną przestrzenią jest powstały w roku 2022 deptak, posiadający elementy ogrodu deszczowego. Oryginalny wygląd rynku oraz pozostałych placów miejskich przedstawia grafika nr 10. Kolejną indywidualną cechą struktury Grodziska jest klin terenów zieleni, wzdłuż rzeki Rokicianka, począwszy od Parku Skarbków na Stawach Walczewskiego kończąc. Ciekawym elementem układu jest cmentarz parafialny na trójkątnej działce, położony niemal w samym centrum miasta. Do barier technicznych w przestrzeni miejskiej należy zaliczyć dzielące miasto: główną linię kolejową, która na terenie miasta ma zaledwie 3 przejścia łączące północ z południem tj. przejazd w ciągu ul. Bałtyckiej, kładkę pieszą przy budynku dworca PKP oraz estakadę z trasą wojewódzką nr 549. Drugą barierę dzielącą miasto na część północną i południową stanowi droga wojewódzka nr 719, relacji Warszawa – Żyrardów, jest to główna arteria miejska, biegnąca częściowo traktem zabytkowego szlaku handlowego. Elementem układu urbanistycznego są także osiedla z wielkiej płyty zlokalizowane na terenie centrum tj. Osiedle Lutniana, Osiedle XX-lecia i Osiedle Bałtycka. Podobnie jak w innych miastach, analizowanych w niniejszym

opracowaniu, tereny przemysłowe zlokalizowane są, niemal w całości po północnej stronie torów kolejowych.

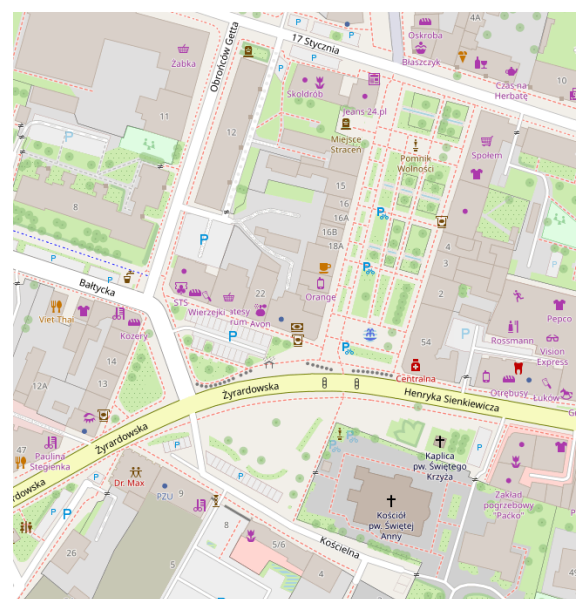


Grafika 10 Rynek w Grodzisku Mazowieckim w roku 1877, źródło: Dzieje Grodziska Mazowieckiego, Kazimierski Józef redakcja, Wydawnictwa Geologiczne, Warszawa 1989

Część południowa stanowi zabudowa usługowo – administracyjna oraz mieszkaniowa jedno i wielorodzinna.



Mapa 18. Sekwencja trzech placów publicznych w centralnym punkcie Grodziska Mazowieckiego, źródło: Geoportal.gov.pl



Mapa 17 Plac Zygmunta Starego, dawny rynek, źródło: Openstreetmap.org



Rysunek 3 Struktura urbanistyczna Grodziska Mazowieckiego, opracowanie własne

- **Główne przestrzenie publiczne**

- Plac Zygmunta Starego – dawny rynek, obecnie przecięty drogą wojewódzką 719, ul. Żyrardowską oraz ul. Bałtycką
- Dworzec PKP wraz z otoczeniem
- Park im. Skarbków
- Stawy Golina wraz z infrastrukturą rekreacyjno-sportową i otoczeniem
- Stawy Walczewskiego wraz z infrastrukturą rekreacyjno-sportową i otoczeniem
- Rejon Urzędu Miejskiego wraz z placem i Ośrodkiem Kultury
- Kościół Parafia Św. Anny
- Kompleks sportowy: pływalnia, hala widowiskowa, boiska przy ul. Mokronoskich
- Rejon zajezdni WKD

- **Stare miasto**

Analizując dostępne mapy historyczne, można dotrzeć do obrazu miasta jeszcze przed włączeniem Jordanowic w jego obszar (mapa nr 18) Na grafice nr 10, pokazano fragment mapy z 1877, pokazujący rynek wraz z zabudową jego bezpośredniego otoczenia.



Mapa 19 Grodzisk i Jordanowice na mapie z 1843, źródło: ze zbiorów Archiwum Państwowego w Poznaniu, <http://igrek.amzp.pl/11810433>

- **Obszary i tereny pod ochroną konserwatorską**

W wykazie rejestru zabytków Wojewódzkiego Mazowieckiego Konserwatora Zabytków, stan na 28 grudnia 2023 r. widnieje ponad 100 wpisów. Wszystkie z nich dotyczą jednak indywidualnych obiektów, brak układów urbanistycznych. Do ważniejszych budynków, mających wpływ na rozwój strukturalny należy zaliczyć:

- budynek dworca kolejowego, nr rejestru 787 z dn. 26.03.2008
- budowla podziemna przy dworcu kolei warszawsko – wiedeńskiej nr rejestru 1031/1088 z dnia 07.01.1975
- dawny dworzec kolei warszawsko – wiedeńskiej, nr rejestru 1031/1088 z dnia 07.01.1975
- zespół budowlany willi „Kaprys”: willa, stajnia, budynek gospodarczy, park, nr wpisu 1199 z dnia 25.10.1982
- kościół parafii Św. Anny, Plac Zygmunta Starego 2a, nr wpisu 1028/451, z dnia 23.03.1962
- dom jednorodzinny z parkiem, ul. Okulickiego 11, nr wpisu 887 z dnia 3.12.2009

g) Obszar śródmiejski w obowiązujących aktach planistycznych

Odpowiedź Urzędu Miasta Grodzisk Mazowiecki, pismo znak: IP.1431.263.2023 na pytania dotyczące śródmieścia, jak niżej:

(...)

1. *W mieście Grodzisk Mazowiecki nie ma obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nazwanego jako „Śródmieście” (bądź podobnie: „część śródmiejska”, „teren śródmiejski”, „dzielnica śródmiejska” itp.). W 2005 roku Rada Miejska w Grodzisku Mazowieckim uchwaliła miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów w mieście Grodzisk Mazowiecki (uchwała Nr 381/2005 z dnia 9 lutego 2005 r.). Plan zawierał ustalenia dla obszarów:*

- a) Jednostki „A” – Części Śródmiejskiej” w granicach wyznaczonych przez: południową stronę ul. Wólczyńskiej, północną stronę ul. Batyckiej (z wyłączeniem terenów tych ulic), środek koryta rzeki Mrowny - od strony zachodniej; tereny PKP od strony północnej; zachodnią stronę ul. Okulickiego i zachodnią stronę odcinka ul. Nadarzyńskiej (z wyłączeniem terenów tych ulic) - od strony wschodniej, tereny WKD (z wyłączeniem tych terenów), północną stronę ul. Spokojnej, wschodnią stronę odcinka ul. Montwiłła, północną stronę ul. Cichej (z wyłączeniem terenów tych ulic) - od strony południowej;*
- b) Jednostki „B” - Części Południowo - Zachodniej w granicach wyznaczonych przez: granice administracyjne miasta - od strony zachodniej, tereny PKP - od strony północnej (z wyłączeniem tych terenów), północną stronę odcinków ulic Wólczyńskiej i Żyrardowskiej (z odcinkami tych ulic włącznie), ulicę Cichą, odcinek ulicy Montwiłła, ulicę Spokojną, odcinek ulicy Radońskiej (włącznie z terenami wymienionych ulic i ich odcinków) - od strony wschodniej, granice administracyjne miasta - od strony południowej;*
- c) Jednostki „C” - Części Południowo - Wschodnie” w granicach wyznaczonych przez: odcinek ulicy Radońskiej - od strony zachodniej, tereny WKD - od strony północnej, granice administracyjne miasta - od strony wschodniej oraz południowej;*
- d) Jednostki „D - Części Wschodniej w granicach wyznaczonych przez: odcinek ulicy Radońskiej, ulicę Okulickiego (włącznie z terenami tych ulic i ich odcinków) - od strony zachodniej, tereny PKP - od strony północnej (z wyłączeniem tych terenów), granice administracyjne miasta - od strony wschodniej, tereny WKD - od strony południowej (z wyłączeniem tych terenów);*
- e) Jednostki „E” - Części Północno - Wschodniej w granicach wyznaczonych przez: ulicę Matejki, odcinek ulicy Traugutta - od strony zachodniej, granice administracyjne miasta – od strony północnej oraz wschodniej, tereny PKP - od strony południowej;*

- f) Jednostki „F” - Części Północno - Zachodniej w granicach wyznaczonych przez: granice administracyjne miasta - od strony zachodniej, ulicę Graniczną oraz ulicę Matejki (z trenerami tych ulic włącznie) - od strony północnej i wschodniej, tereny PKP – od strony południowej.

Obecnie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów w mieście Grodzisk Mazowiecki Jednostki „A” został zastąpiony nowszymi planami. Sporządzając miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego na terenie miasta uwzględnia się ten podział, poprzez informację w nazwie planu, w której jednostce znajduje się obszar objęty danym planem;

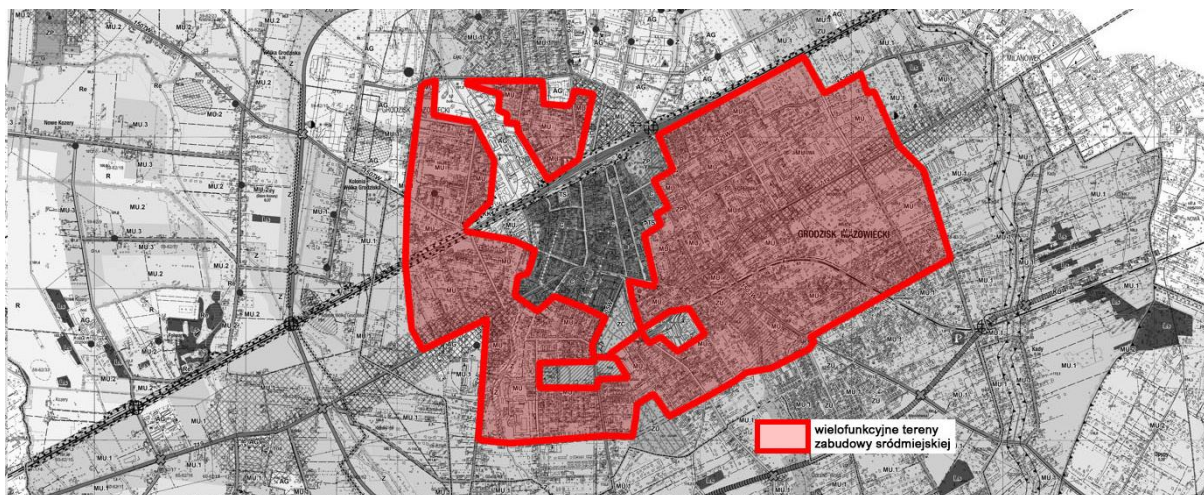
1. W mieście Grodzisk Mazowiecki nie zostały określone granice dzielnicy śródmiejskiej w strukturze administracyjnej;
2. W obowiązującym obecnie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Mazowiecki (Uchwała Nr 588/2010 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 3 marca 2010 r. zmieniona: Uchwałą Nr 337/2012 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 22 maja 2012 r., Uchwałą Nr 73872018 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 30 maja 2018 r., Uchwałą Nr 185/2019 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 30 września 2019 r., Uchwałą Nr 768/2022 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 29 czerwca 2022 r. oraz Uchwałą Nr 978/2023 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 28 czerwca 2023 r.) wyznaczone zostały tereny MU — wielofunkcyjne tereny zabudowy śródmiejskiej;
3. Gmina Grodzisk Mazowiecki nie przystąpiła jeszcze do sporządzania planu ogólnego.

Obecnie trwa zbieranie i analiza dostępnych materiałów wejściowych, po zakończeniu tego etapu będzie możliwe podjęcie decyzji o ewentualnym wyznaczeniu granic obszaru zabudowy śródmiejskiej w myśl art. 2 pkt 23 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.)

W latach 1994 – 2003, obowiązywał miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego, przyjęty uchwałą nr 39/94 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 22 listopada 1994 r, który wydzielał w mieście strefy funkcjonalne, w tym strefę śródmiejską. W aktualnym SUIKZ, zgodnie z informacją urzędu, środkową część miasta określono jako *wielofunkcyjne tereny zabudowy centrum*, natomiast jej otoczenie określono jako *wielofunkcyjne tereny zabudowy śródmiejskiej*, co obrazuje mapa nr 21.



Mapa 20 Jednostka A - Część Śródmiejska, wg załącznika do mpzp Nr 381/2005 z dnia 9 lutego 2005 r., źródło: UM Grodzisk Mazowiecki



Mapa 21 Tereny zabudowy śródmiejskiej w obowiązującym SUIKZP Grodziska Mazowieckiego z roku 2023.

h) Sieć komunikacyjna, dróg kołowych

- **Powiązania komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne**

Punktami skupiającymi najwięcej połączeń lokalnych pod względem publicznej komunikacji wewnętrznej to teren dworca PKP przy ul. 1 Maja oraz pętla przy ul. Traugutta. Po północnej stronie linii kolejowej najlepiej komunikacyjnie obsłużone są tereny w rejonie ul. Traugutta, Szwoleżerów, Narutowicza, Okrzei do ul. Zachodniej. W tej części miasta występują także

obszary słabo skomunikowane, mimo licznej zabudowy mieszkaniowej np. rejon ul. Ordon, Chlewińskiej ora obszar z wyraźną tendencją do ekspansji zabudowy – ul. Słowackiego. Środkowa część miasta jest obsługiwana wzdłuż głównych tras, tj. ulicami Żyrardowską, Sienkiewicza, częściowo Królewską, Okulickiego, Nadarzyńską, Montwiłła czy Chełmońskiego. Na uwagę zasługuje fakt kursowania darmowej linii „0” w obrębie części centralnej. Najbardziej, mimo występowania osiedli mieszkalnych, skomunikowane są południowe krańce miasta, okolice ul. Zacisze, Szczęsnej. Odnośnie połączeń zewnętrznych, komunikacja publiczna obsługuje miejscowości sąsiednie: Brwinów, Domaniewek, Pruszków, Mosznę – Park Logistyczny, Żyrardów do dworca PKP, Sieraków, Nowe Babice czy Warszawę – Stare Bemowo. Szczegóły obsługi komunikacyjnej opisano w Załączniku nr 3.

- **Drogi główne**

Podstawową sieć drogową miasta tworzą:

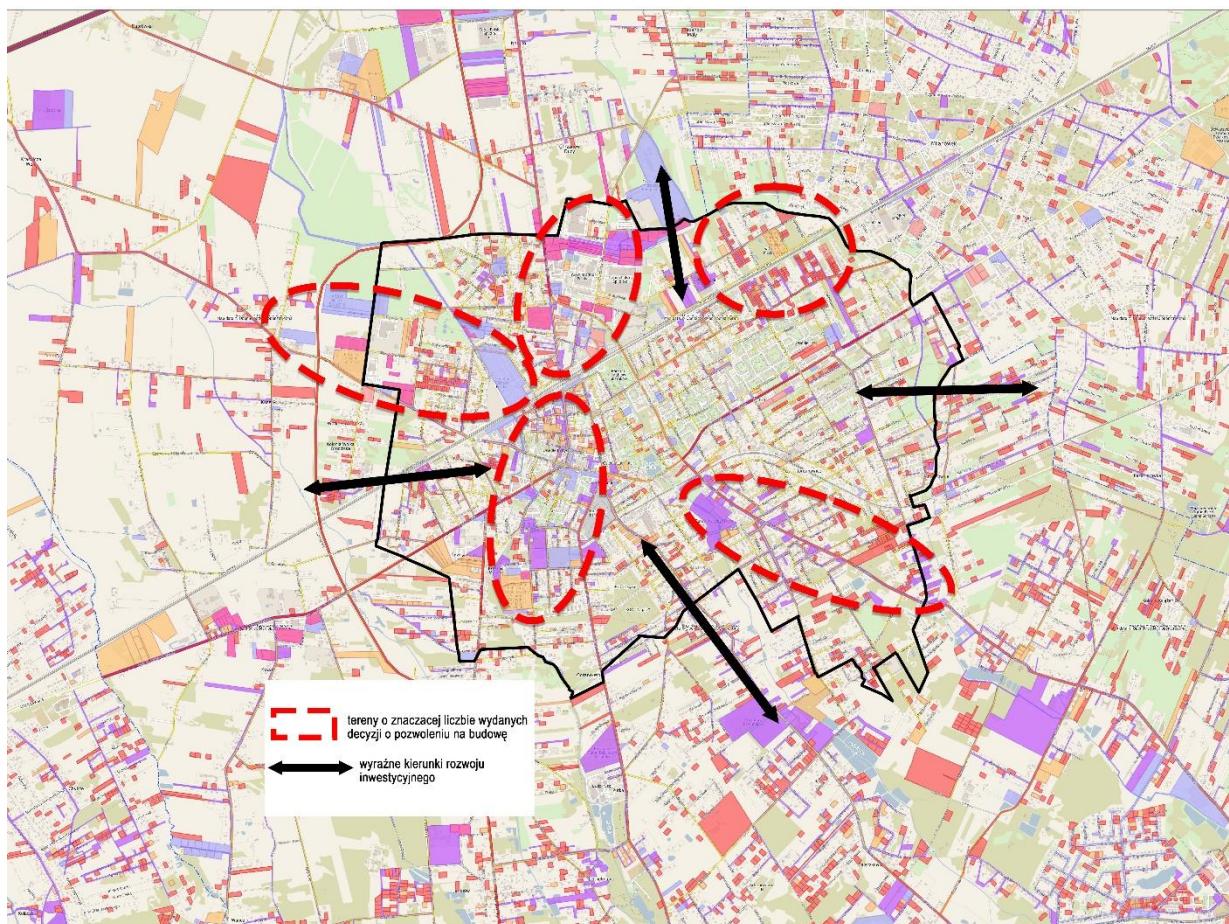
- relacja wschód – zachód: droga wojewódzka nr 719 w przebiegu ulic Żyrardowskiej, Słowackiego i Królewskiej
- na północ od centrum droga wojewódzka nr 579 w przebiegu ulic Sienkiewicza, Okulickiego, Matejki i Traugutta
- na południe od centrum drogi powiatowe – ul. Nadarzyńska, Montwiłła
- na wschód od centrum ul. 3 Maja

- **Kolej**

Warszawska Kolej Dojazdowa zapewnia połączenia z Warszawą, kursuje także na trasach m.in. do: Skierniewic, Łukowa, Kutna, Radomia, Siedlec czy Nasielska. Na terenie miasta znajdują się przystanki WKD tj. G.M. Radońska, G.M. Jordanowice, G.M. Piaskowa, G.M. Okrężna. W Grodzisku oprócz kolejki kursują także Koleje Państwowe PKP, z jedną stacją główną pn. Grodzisk Mazowiecki.

i) Tereny inwestycyjne wg statystyk

W Grodzisku Mazowieckim najbardziej intensywnie przekształcają się tereny od centrum w kierunku zachodnim, najsilniej w rejonie zachodnio-północnym do miejscowości Wólka Grodziska, Kozery. Funkcje usługowo – przemysłowe rozwijają się przy granicach północnych. Interakcja zabudowy widoczna jest także w stronę Milanówka (wschód) oraz miejscowości Ordano Wola (południe). Kierunki rozwoju inwestycyjnego widać przy każdej z czterech granic.



Mapa 22Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: <https://grodziski.e-mapa.net/>, wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne

j) Wizja rozwoju w dokumentach planistycznych i strategicznych

• **Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**

Ustalenia SUiKZP – ostatnia zmiana uchwałą Nr 978/2023 Rady Miejskiej Grodziska Mazowieckiego z dnia 28 czerwca 2023 roku określa dla terenu miasta, m.in.:

W zakresie budowy struktury tkanki miejskiej ustala się (m.in.)

(...)

- *Wyznaczenie terenów pod zabudowę mieszkaniową i usługową, a także związaną z realizacją celów publicznych*
- *Rewitalizacja starej zabudowy i układów urbanistycznych w śródmieściu*

(...)

- *Dążenie do wytworzenia czytelnego centrum miejskiego skupiającego obiekty usług publicznych i nieuciążliwych o znaczeniu lokalnym i ponadlokalnym oraz przestrzeni publicznych wysokiej jakości*

- *Kreowanie lokalnych przestrzeni publicznych w zakresie poszczególnych osiedli mieszkaniowych mających charakter integracyjny dla poszczególnych zespołów zabudowy*
- *Miejskie przestrzenie publiczne powinny być wyposażone w dominanty przestrzenne (lub powinny być utrzymane i uczytelnione istniejące) będące identyfikatorami przestrzeni i powiązań przestrzennych w układzie miasta.*
- *W historycznym centrum miasta należy utrzymać typ zabudowy kamienicznej w układzie pierzejowym, z usługami w parterach budynku*
- *W strukturze miejskiej powinno dominować mieszkalnictwo jednorodzinne wolnostojące rozwijające się na terenach w wewnętrznym zarysie obwodnicy południowej i zachodniej*
- *Przy trasach wjazdowych do miasta (ciągi ulic Królewskiej, Sienkiewicza, Żyrardowskiej) należy lokalizować reprezentacyjne budynki usług biurowych i innych nieuciążliwych, jak również mieszkalnictwa wielorodzinnego*
- *Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinną, powinna stanowić uzupełnienie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej*
- *Nie należy mieszać nowopowstającej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinną o skrajnie różnych gabarytach, lecz należy dążyć do tworzenia osiedli o ustalonym charakterze zabudowy*
- *Zabudowa mieszkaniowa zarówno wielorodzinną jak i jednorodzinna nie może mieć charakteru osiedli zamkniętych tzw. kondominiów*
- *Należy przyjąć system zagęszczania istniejącej zabudowy, tj.: lokalizowania nowej zabudowy na niezabudowanych terenach wśród zabudowy istniejącej, a dopiero w dalszej kolejności należy przeznaczać pod zabudowę tereny niezabudowane, stopniowo w sąsiedztwie terenów zabudowanych*
- (...)
- *Strukturę tkanki miejskiej winny uzupełniać obiekty użyteczności publicznej, w szczególności: obiekty administracji lokalnej i ponadlokalnej, placówki oświatowe i oświatowo-wychowawcze, obiekty łączności, zdrowia, kultury i obiekty sakralne.*
- (...)
- *W szczególności ustala się urządzenie w mieście parku wzdłuż brzegów rzek Rokicianki i Mrowni.*
- (...)

- **Strategia rozwoju miasta**

W uchwale nr 692/2014 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 26 lutego 2014 roku w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju gminy Grodzisk Mazowiecki na lata 2014 – 2024” dla terenu miasta, w zakresie rozwoju struktur urbanistycznych określono, m.in. następujące cele (strategiczne i operacyjne)

- rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, zagospodarowanie obiektów zabytkowych
- poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej gminy
- rozwój lokalnego układu drogowego
- poprawa jakości komunikacyjnej gminy
- aktywna polityka przestrzenna
- zapewnienie optymalnej bazy infrastruktury kulturalnej i sportowo – rekreacyjnej

odnośnie celów operacyjnych i zadań ustalono:

- rozwój strefy przemysłowej w północnej części miasta
- poprawę dostępności terenów inwestycyjnych, wokół węzła A2
- rozwój budownictwa mieszkalnego
- budowa systemu małej retencji i uporządkowanie gospodarowania wodami deszczowymi
- budowę parkingów parkuj i jedź
- uporządkowanie obszarów funkcjonalnych w mpzp

Z uwagi na fakt, iż Strategia ma niemal 10 lat, należy podkreślić, iż znaczna część założeń została zrealizowana np. budowa kompleksu sportowo – rekreacyjnego przy ul. Sportowej, budowa placówek oświatowych oraz ich remonty a także budowa elementów układu drogowego, w tym obwodnicy zachodniej.

WNIOSKI

Grodzisk Mazowiecki nie ma fizjonomicznych barier przestrzennych blokujących możliwość rozrostu tkanki urbanistycznej. Pod względem wysokościowym, obszar miejski można ogólnie określić jako płaski, nie występują tereny narażone na osuwanie się mas ziemnych, brak terenów wyrobiskowych. Nie ma także sąsiedztwa dużych rzek, obszary szczególnego zagrożenia powodzią występują punktowo w rejonie rzeki Rokitnicy (przede wszystkim w sąsiedztwie oczyszczalni ścieków oraz ul. Grodzkiej) Na obszarze miasta brak terenów chronionych

przyrodniczo, dużych skupisk leśnych. Wg ustaleń SUiKZP zapotrzebowanie na zabudowę mieszkaniową powinno być realizowane poprzez typ zabudowy – jednorodzinnej w uzupełnieniu zespołami wielorodzinnymi. Ustalenie dotyczy także dogęszczania zabudowy już istniejącej w pierwszej kolejności, natomiast w drugiej budowę na terenach niezabudowanych. Podkreślono także rolę obiektów użyteczności publicznej oraz parków miejskich w dolinach rzek. Obszary o największym potencjale dotyczącym dogęszczania, będące pod presją inwestycyjną znajdują się we wschodniej części miasta zarówno po południowej jak i północnej stronie torów kolejowych, tj. w okolicy ul. Słowackiego oraz 3 Maja. Podobny charakter mają tereny przy ul. Rembeka i M. Reja a na południu ul. Armii Polskiej i Chełmońskiego. Wyraźnie rozbudowują się też tereny na północ od torów kolejowych w rejonie ul. Bałtyckiej i pomiędzy Narutowicza i Szwedzką. Model urbanistyczny, aktualnie monocentryczny, ma tendencje do przekształceń na strefy lokalne co pokazuje mapa w analizie terenów inwestycyjnych.

2.2.4. Sochaczew

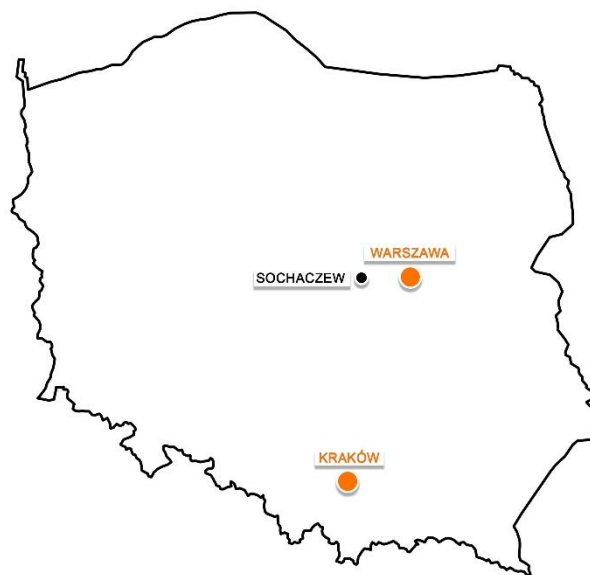
a) Dane ogólne

• Powierzchnia

Powierzchnia miasta wynosi ok. 26,19 km². Orientacyjnie miasto rozciąga się na ok. 9,97 km w osi południkowej oraz ok. 7,76 km w osi równoleżnikowej.

• Ludność

Liczba mieszkańców Sochaczewa to ok. 33,587 tys.¹⁷¹ z czego ok 17,779 tys. stanowią kobiety a 15,808 tys. mężczyźni. Przyrost naturalny od roku 1995 do 2017 miał tendencję zmienną, natomiast od roku 2017 do 2023 nieustająco spada¹⁷²



Mapa 23 Lokalizacja Sochaczewa na mapie Polski, względem Warszawy, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne

b) Usytuowanie

• Położenie

Miasto Sochaczew, siedziba powiatu sochaczewskiego, położone jest w Województwie Mazowieckim na zachód od Warszawy.

¹⁷¹ źródło: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>, GUS 2023

¹⁷² źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/Sochaczew>

- **Odległość od najbliższych miast**

Miasta położone w najbliższym sąsiedztwie Sochaczewa (w linii prostej)

- od wschodu: Warszawa (dzielnica Włochy) – ok. 46,06 km
- od zachodu: Kutno – ok. 59,66 km
- od południa: Skierniewice – ok. 30,67 km
- od północnego wschodu: Nowy Dwór Mazowiecki – ok. 39,48 km

- **Odległość od granic państwowych, portów lotniczych i lotnisk**

Porty lotnicze i lotniska (w linii prostej)

Lotnisko Chopina – ok. 49,17 km

Lotnisko Bemowo – ok. 45,77 km

Lotnisko w Modlinie – ok. 36,6 km

Granice i przejścia graniczne:

od wschodu z Białorusią – Terespol ok. 231,88 km

od zachodu z Niemcami – Świecko ok. 386,8 km

od północy z Federacją Rosyjską – Bezledy ok. 234 km, z Morzem Bałtyckim – Gdańsk, ok. 262,7 km

od południa ze Słowacją – rejon Piwnicznej Zdrój ok. 314,6 km

c) **Podział administracyjny**

Zgodnie ze statutem miasta Sochaczew – ostatnia zmiana: uchwała nr XI/94/19 Rady Miejskiej w Sochaczewie, z dnia 7 października 2019 r., w mieście nie ustanowiono jednostek pomocniczych w formie dzielnic lub osiedli. Niemniej jednak, występuje podział w obrębach ewidencyjnych¹⁷³, które obejmują: Chodaków, Karwowo, Wypalenisko, Rozlazłów, Sochaczew – Wschód, Sochaczew – Centrum, Sochaczew za Bzurą, Sochaczew – Boryszew, Andrzejów Duranowski, Malesin, Kozłów Biskupi.

d) **Uwarunkowania historyczne i funkcjonalne w procesie kształtowania modelu urbanistycznego**

- **Model urbanistyczny i jego przekształcenia**

Wzmianki o osadzie Sochaczew, usytuowanej na skarpie przy rzece Bzura, pochodzą z roku 1138 i opisuje ziemie powstałe po rozbiciu dzielnicowym Księstwa Mazowieckiego. W roku 1221 Sochaczew stał się jednostką administracyjną – siedzibą kasztelanii. Obraz miasta – grodziska,

¹⁷³ źródło: <https://sochaczew.pl/system-informacji-przestrzennej.html>

wg źródeł¹⁷⁴ pozwalał na wskazanie konkretnej struktury tego założenia przestrzennego, tj.: na wzgórzu – drewniane grodzisko, dalej podgrodzie – będące obiektem handlu i rzemiosła oraz kościół farny – tzw. „Poświętne”. Lokalizacja osady targowej (podgrodzia) miała miejsce na przecięciu głównych szlaków komunikacyjnych. Odnotowana inicjatywa lokacyjna Sochaczewa, na prawie niemieckim miała miejsce najprawdopodobniej przed rokiem 1368¹⁷⁵ (rok 1368 podawany jest jako źródło pierwszej, odnotowanej wzmianki o Sochaczewie jako mieście) na bazie pierwotnego prawa targowego¹⁷⁶ (potwierdzona przywilejami latami 1434 i 1476¹⁷⁷) Podczas lokacji wytyczono rynek o wymiarach ok 70m x 90m (dziś skwer przed urzędem miasta i kościołem) parcele, szerokie na 9m, usytuowane w liczbie 8 przy bokach krótszych i 10 przy dłuższych. Ulice wychodzące z narożników placu prowadziły do miast, od których pochodziły ich nazwy - ul. Trojanowska wiodła do Trojanowa, ul. Łowicka prowadziła do Łowicza, ul. Warszawska – do głównego szlaku na Warszawę. Rzeka Bzura, sama w sobie stanowiła drogę handlową (spławiano nią drewno, zboże i inne towary). W XIV wieku, po okresie najazdów i zniszczeń, z uwagi na swoje położenie, miasto rozwijało się dzięki handlowi i rzemiosłu. Wg źródeł, Sochaczew był jednym z miast sukienniczych¹⁷⁸, działały w nim także inne, liczne cechy rzemieślnicze, w tym ślusarze, kowale, rzeźnicy, rusznikarze, łucznicy co szło w parze z działalnością handlową. W odniesieniu do rozwoju przestrzennego, także w wieku XIV, gród został przeniesiony na podwyższone wzgórze – dziś noszące nazwę Góra Zamkowa, na którym na miejscu warowni, powstał murowany zamek¹⁷⁹. Początkowo zamek otoczony był podwójnymi wałami i fosą¹⁸⁰, później dobudowano ośmioboczną wieżę¹⁸¹. Zamek był siedzibą Książąt Mazowieckich, pełnił ważne funkcje militarne i polityczne, organizowano tu, m.in. zjazdy Książąt Mazowieckich¹⁸² W wieku XV w Sochaczewie zbudowano drewniany szpital oraz kościół parafialny w Poświętnem. Wiek XVI to czas umocnienia znaczenia miasta i jego rozwoju w charakterze kupieckim. W wieku XVI-XVIII w Sochaczewie nastąpiły pożary,

¹⁷⁴ źródło: UM Sochaczew <https://sochaczew.pl/historia-miasta.html>

¹⁷⁵ **Bogucka Maria, Samsonowicz Henryk**, *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo, Wrocław 1986

¹⁷⁶ **Russocki Stanisław**, pod redakcją, *Dzieje Sochaczewa i Ziemi Sochaczewskiej studia i materiały*, Książka i Wiedza, Warszawa 1970

¹⁷⁷ **Siuchniński Mateusz** – pod redakcją, *Miasta Polskie w Tysiącleciu, tom II*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo Wrocław, Warszawa, Kraków 1966

¹⁷⁸ **Bogucka Maria, Samsonowicz Henryk**, *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo, Wrocław 1986

¹⁷⁹ **Siuchniński Mateusz** – pod redakcją, *Miasta Polskie w Tysiącleciu, tom II*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo Wrocław, Warszawa, Kraków 1966

¹⁸⁰ Biała karta zabytku, nr 31/299 z dnia 20.12. 1961 – rejestr zabytków Województwa Mazowieckiego.

¹⁸¹ Opracowanie konserwatorskie „Park Podzamcze” Archiwum Ośrodka Ochrony Zabytkowego Krajobrazu, Szwoleżerów 9, rok 1969

¹⁸² źródło: <https://zabytek.pl/pl/obiekty/sochaczew-ruiny-zamku>

najazdy Szwedów oraz zarazy. W latach 1818-1820 w Sochaczewie opracowano plan regulacji i przebudowy miasta. Powoli następował wzrost liczby mieszkańców, plan regulacyjny zrealizowano tylko częściowo. Znacznym ożywieniem miasta, głównie pod względem gospodarczym okazało się wybicie linii kolejowej z Warszawy do Łowicza i Łodzi. Podczas I wojny światowej miasto mocno ucierpiało, zniszczeniom uległy zabytki, m.in. sukienice w Rynku. Okres międzywojnia był korzystny dla rozwoju Sochaczewa, głównie rozwinął się przemysł – fabryka sztucznego jedwabiu czy wyrobów strzelniczych. W owym czasie w roku 1919 zdecydowano o budowie kolejki wąskotorowej, natomiast otwarcie dworca kolejki nastąpiło w 1920 r. W kolejnych latach otwarto trasy do Tułowic i Wyszogrodu. Do ważniejszych wydarzeń dotyczących rozwoju struktur miejskich z czasów międzywojennych, należy wskazać włączenie części obszaru miejscowości Czerwonka oraz wsi Włodzimierzówna w obszar miasta w roku 1920¹⁸³, włączenie wsi Boryszew, leżącej po stronie południowej – w roku 1929¹⁸⁴. Istotne, z punktu widzenia rozwoju była także budowa i otwarcie w roku 1928 Ludowego Uniwersytetu Rolniczego oraz stadionu lokalnego klubu sportowego w 1932 r. W czasie II wojny światowej znaczonych zostało ok 40% zabudowań w mieście. Po wojnie duże znaczenie w gospodarce miasta pełniło rolnictwo, mimo ponownego uruchomienia gałęzi przemysłowej (przemysł chemiczny, metalowy, spożywczy). Znaczącymi wydarzeniami, dotyczącym rozwoju przestrzennego Sochaczewa w czasach powojennych było przyłączenie do miasta miejscowości: Trojanów-Młyn, Trojanów-Ośrodek, Trojanów-Browar, Adamówka, Trojanów-Parcele, Trojanów-Parafia w roku 1954.¹⁸⁵ Na mocy tej samej uchwały¹⁸⁶, także w roku 1954 odłączono z Sochaczewa część przedmieścia Rozlazłów po zachodniej stronie Bzury a także utworzono osiedle z 11 gromad Chodakowa. Kolejnym istotnym faktem z historii rozwoju Sochaczewa jest włączenie w jego obszar miasta Chodaków oraz obszar sołectwa Malesin w roku 1976¹⁸⁷. Współczesne cechy struktury urbanistycznej miasta pokazuje schemat rysunkowy, umieszczony pod opisem indywidualnych cech strukturalnych.

¹⁸³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16.12.1920 w przedmiocie włączenia do obszaru m. Sochaczewa wsi Włodzimierzówna oraz części miejscowości Czerwonka

¹⁸⁴ **Kwiatkowski Bogusław**, *Dzieje Sochaczewa. Tom 5. Dwudziestolecie międzywojenne (1918-1939)*, Wydawnictwo Ojców Franciszkanów Niepokalanów, Sochaczew 2014

¹⁸⁵ Uchwała nr VI/13/54 Wojewódzkiej Rady narodowej w Warszawie z dnia 5.10.1954 w sprawie zmiany granic niektórych miast w województwie warszawskim, *Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Warszawie* 1954, nr 54

¹⁸⁶ *ibidem*

¹⁸⁷ Rozporządzenie Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 9.12.1976 w sprawie zmiany granic niektórych miast w województwie bielskim, częstochowskim, kaliskim, przemyskim, skierniewickim i szczecińskim

e) Uwarunkowania naturalne – morfologia terenu, elementy środowiskowe

- **Rzeźba terenu**

Badanie rzędnych wysokościowych wskazuje, iż wysokości bezwzględne na terenie miasta, wahają się od ok. 69 m n.p.m. do ok. 93 m n.p.m. Charakterystycznym elementem morfologii Sochaczewa jest wyraźnie obniżona dolina Bzury oraz skarpy w jej sąsiedztwie. Zasadnicze różnice wysokościowe, wykazuje wzgórze zamkowe oraz ukształtowanie terenu wokół niego. Szczegóły wraz z rozmieszczeniem punktów wysokościowych, w Załączniku nr 2.

- **Wody powierzchniowe**

Główną rzeką przepływającą przez Sochaczew jest rzeka Bzura – lewy dopływ Wisły. Rzeka, będąca prawym dopływem Bzury – w części północnej miasta, to Utrata. Drygi prawy dopływ Bzury – w części południowej stanowi rzeka Pisia. Odnogą Utraty jest także Rów Mateczny.

- **Tereny zieleni**

Miasto charakteryzuje się znaczną powierzchnią terenów otwartych, zielonych. Obszary rekreacyjne zlokalizowane są głównie nad rzeką Bzurą, Utratą i Pisią a także w okolicy stawów przy północnej granicy miasta. W Sochaczewie funkcjonuje kilka parków miejskich: 1) Podzamcze – park Fryderyka Chopina, park Włodzimierza Ignacego Garbolewskiego, park w Chodakowie, park dworski w Majątku Gawłów. Ponadto występują tu także ogrody jordanowskie przy ul. Kozubowskiego i ul. Polnej oraz skwery z zielenią urządzoną w tym: im. Jana Pawła II, im. Obrońców Sochaczewa oraz im. Niezależnego Związku Zawodowego „Solidarność”. Na terenie miasta istnieje także 10 wydzielonych skupisk ogrodów działkowych ROD.

f) Uwarunkowania przestrzenne

- **Indywidualne cechy strukturalne**

Charakterystyczną cechą struktury Sochaczewa, niewątpliwie jest jego układ obszarowy, wynikający z położenia wzdłuż rzeki Bzury. Miasto w przeważającej części położone jest na prawym jej brzegu. Część lewobrzeżna powiązana jest z resztą struktury dwoma mostami kołowymi i dwoma kładkami pieszymi. Przez miasto przepływają łącznie trzy rzeki – opisane jw. Doliny tych rzek są istotną częścią systemu przyrodniczego. Sochaczew ma znaczący procent terenów otwartych – głównie zieleni niskiej, nieurządzonej, ale także kilka, wymienionych już parków miejskich oraz Rodzinnych Ogrodów Działkowych. Dobrze rozbudowana jest infrastruktura sportowa w mieście, obejmująca ośrodki sportu, pływalnię. Sercem miasta jest, niewątpliwie, wzgórze zamkowe z ruinami zamku Książąt Mazowieckich, ul. Podzamcze,

bulwary nad Bzurą oraz Plac T. Kościuszki. W sąsiedztwie ww części miasta, charakterystyczny jest także katolicki cmentarz parafialny obok terenu cmentarza żydowskiego. Do indywidualnych cech struktury należy zaliczyć trasę kolejki wąskotorowej oraz nietypowy układ torów kolejowych PKP. Interesującym fragmentem miasta jest dawna wieś Chodaków – części północnej, posiadająca wykształcone węzły miejskości, ale także obiekty lokalnego dziedzictwa związanego z osobą Fryderyka Chopina.



Rysunek 4 Struktura urbanistyczna Sochaczewa, opracowanie własne

• Główne przestrzenie publiczne

Do głównych przestrzeni publicznych Sochaczewa należy zaliczyć:

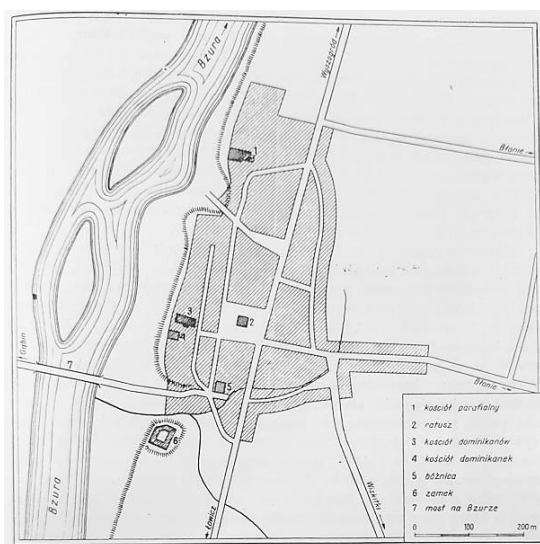
- wzgórze zamkowe z ruinami zamku Książąt Mazowieckich
- amfiteatr Muszla Koncertowa – przedpole wzgórza zamkowego
- Plac T. Kościuszki
- Bulwary nad Bzurą
- Plac Obrońców Sochaczewa
- Park przed dworem w Chodakowie
- Ogród Jordanowski

- **Stare miasto**

Wg zachowanych map historycznych XX wieku, najstarsze elementy struktury urbanistycznej kształtowały się wzdłuż dwóch osi komunikacyjnych, usytuowanych prostopadle względem siebie. Podstawowe kierunki kompozycji przestrzennej stanowiły – ul. Warszawska i Płocka z mostem na Bzurze oraz ul. R. Traugutta i S. Staszica z centralnie usytuowanym rynkiem na prawym brzegu rzeki.



Mapa 25 Centralna część Sochaczewa na mapie z roku 1912, źródło: Jagiellońska Biblioteka Cyfrowa



Mapa 24 Sochaczew w I połowie XVII wieku, źródło: *Dzieje Sochaczewa i Ziemi Sochaczewskiej studia i materiały*, Książka i Wiedza, Warszawa 1970

- **Obszary i tereny pod ochroną konserwatorską**

Zgodnie z rejestrem zabytków¹⁸⁸ w Sochaczewie istnieją następujące tereny i zespoły zabudowy, wpisane do rejestru zabytków, mające znaczący wpływ na kształtowanie się tkanki urbanistycznej Sochaczewa:

- ruiny zamku z najbliższym otoczeniem w promieniu 100 m, nr wpisu: 31, z dnia 20.12.1961
- zagroda młyńska (młyn zbożowy, dom, lodownia) ul. Młynarska 4, nr wpisu: A-53, z dnia 18.08.2003
- park miejski Podzamcza, nr wpisu: 576, z dnia 20.06.1981
- dworzec kolejowy ul. Sienkiewicza 5, nr wpisu A-1572, z dnia 15.05.2020
- kolejowa wieża ciśnień przy ul. Sienkiewicza 5, nr wpisu: A-1526, z dnia 23.09.2019

¹⁸⁸ Wykaz zabytków nieruchomości wpisanych do rejestru zabytków, stan na dzień 09.05.2024 Obszar działania Delegatury w Płocku, źródło: WUOZ <https://mwkz.pl/delegatury-plock>

- hale targowe, nr wpisu: 32, z dnia 20.12.1961
- ratusz, nr wpisu: 29, z dnia 25.09.1961
- dwór wraz z parkiem, nr wpisu: 46, z dnia 4.04.1962, Sochaczew – Chodaków
- park, nr wpisu: 46/602, z dnia 5.05.1980, Sochaczew – Chodaków
- pałac, nr wpisu: 53, z dnia: 3.05.1962, Sochaczew – Czerwonka
- park, nr wpisu: 33, z dnia: 2.01.1962, Sochaczew – Czerwonka
- kościół pw. Nawiedzenia N.M.P. wraz z otoczeniem w promieniu 50 m, nr wpisu: 50 m, z dnia: 4.04.1962, Sochaczew – Trojanów

g) Obszar śródmiejski w obowiązujących aktach planistycznych

Zgodnie z informacją, uzyskaną z Urzędu Miejskiego Sochaczew, pismo znak: GPA.670.01.42.2023, z dnia: 18.12.2023 w odniesieniu do terenu śródmiejskiego, stan dotychczasowy przedstawia się następująco:

- 1) *Miasto Sochaczew nie dysponuje miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego nazwanego „Śródmieście”*
- 2) *W strukturze administracyjnej miasta Sochaczew nie zostały określone granice dzielnicy śródmiejskiej*
- 3) *W żadnym z obowiązujących dokumentów planistycznych ani strategicznych dla miasta Sochaczew nie określono granic obszaru śródmieścia, o którym mowa w § 3 pkt 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie;*
- 4) *Na dzień dzisiejszy, kiedy Rada Miejska w Sochaczewie nie podjęła uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu ogólnego i nie rozpoczęła procedur związanych z opracowaniem takiego dokumentu, nie można jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie czy w mieście Sochaczew planowane jest wyznaczenie granic obszaru zabudowy śródmiejskiej w myśl art.2 pkt 23 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednak analizując stan faktyczny istniejącej zabudowy miasta Sochaczew nie wyklucza się wyznaczenia takich granic*

h) Sieć komunikacyjna

- **Powiązania komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne**

W Sochaczewie kursuje 8 lokalnych linii transportu miejskiego, 4 wewnętrzne linie C – zapewniające dostęp do cmentarzy, ponadto linia E kursująca pomiędzy Trojanowem a Chodakowem oraz trasa LD. Analizując zasięgi obszarów obsługiwanych przez autobusy, należy

zauważyć, iż miasto ma bardzo korzystny rozkład przystanków, obejmujący niemal wszystkie zabudowane tereny. Najwięcej autobusów dojeżdża do przystanku PKP oraz w rejon Trojanowa i Chodakowa. Obszar o mniejszym stopniu natężenia komunikacji publicznej to tereny lewobrzeżnej Bzury. Połączenia zewnętrzne obsługują 3 linie „S” jeżdżące przez Halinów, Kuznocin, Czyste, Kazimierów, Żuków, Czerwonkę Feliksów – każda obejmuje przystanek dworzec PKP.

- **Drogi główne**

Sochaczew leży na skrzyżowaniu tras ruchu kołowego o znaczeniu krajowym:

- drogi krajowej nr 2 Świecko - Terespol
- drogi krajowej nr 50 Płońsk - Grójec - Pułtusk (tzw., dużej obwodnicy Warszawy)
- drogi wojewódzkiej nr 705 Wyszogród - Śladów - Sochaczew – Skierniewice
- drogi wojewódzkiej nr 580 Sochaczew - Żelazowa Wola - Warszawa.

Sieć drogową uzupełniają drogi powiatowe i gminne (miejskie) w tym, m.in.:

- droga powiatowa nr 118 – Sochaczew - Kozłów Biskupi - Antoniew,
- droga powiatowa nr 107 – Sochaczew - Rybno,
- droga powiatowa nr 104 – Sochaczew - Młodzieszyn,
- droga powiatowa nr 102 – Sochaczew - Kamion,
- droga powiatowa nr 3811 – Sochaczew - Zosin,
- droga powiatowa nr 120 – Sochaczew - Dębówka - Zielonka,
- droga powiatowa nr 119 – Sochaczew - Rokotów - Gradów

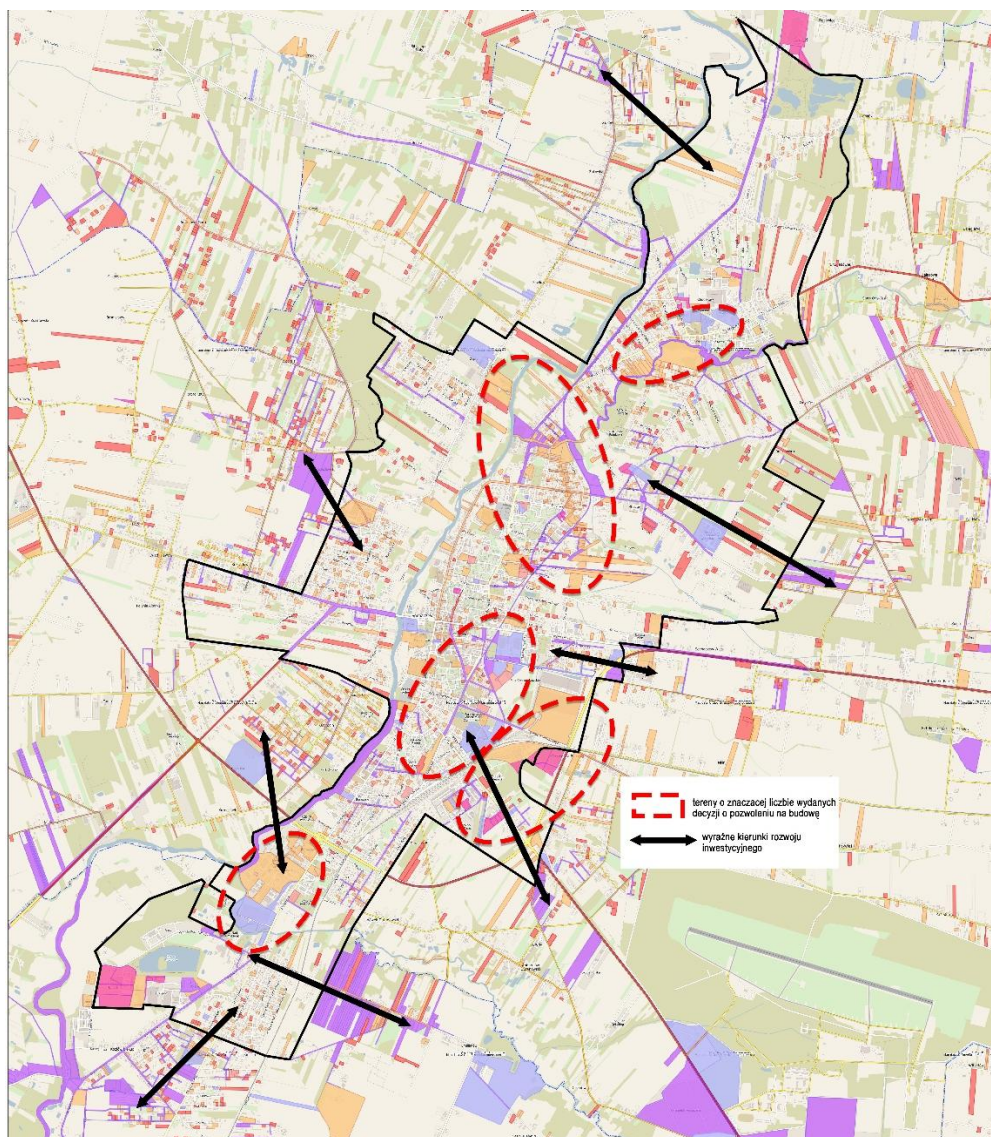
- **Kolej**

Kolej funkcjonująca w Sochaczewie ma znaczenie regionalne i międzynarodowe, jest to linia nr 3 relacji Warszawa – Sochaczew – kutno – Konin – Poznań – Knurówice. Linia stanowi fragment magistrali kolejowej E20 Berlin – Warszawa – Moskwa.

Do roku 1984 na terenie miasta działała Sochaczewska Kolej Dojazdowa SKD, na trasie Sochaczew Muzeum – Sochaczew Miasto – Sochaczew Chodaków – Zwierzyniec – Plecewice – Brochów – Tułowice Sochaczewskie – Wilcze Tułowskie – Piaski Królewskie.

- i) Tereny inwestycyjne wg statystyk

Tereny inwestycyjne Sochaczewa, koncentrują się w części środkowej miasta ze wskazaniem do granicy wschodniej, podobnie jak kierunki rozwoju. Tendencje inwestycyjne widoczne są także przy granicach południowych, w mniejszym stopniu przy granicy zachodniej.



Mapa 26 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: <https://sochaczewski.e-mapa.net/>, wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne

j) Wizja rozwoju w dokumentach planistycznych miasta

- **Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**

Zapisy Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sochaczewa – uchwała zmieniająca nr XXXVIII/407/23 Rady Miejskiej w Sochaczewie z dnia 30 maja 2023, w odniesieniu do kierunków dotyczących rozwoju struktury urbanistycznej określają:

(...)

- Rezygnację z przewidzianych obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego terenów koncentracji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z wyjątkiem położonych w strefie centralnej (obejmującej prawobrzeżny Sochaczew aż po

projektowaną ulicę zbiorczą „Północ - Południe”, od ul. Okrzei na południu po ul. Trojanowską na północy)

- Koncentrację zabudowy mieszkaniowej o maksymalnej intensywności zabudowy w centralnej części miasta (obejmującej prawobrzeżny Sochaczew aż po projektowaną ulicę zbiorczą „Północ - Południe”, od ul. Okrzei na południu po ul. Trojanowską na północy)*
- Adaptację istniejącej zabudowy wielorodzinnej położonej poza w/wym. strefą centralną*
- Adaptację wszystkich zorganizowanych terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz uruchomienie nowych, pokazanych terenów pod ten rodzaj zabudowy z preferencją dla rozwoju tej funkcji w dzielnicach: Wypalenisko, Karwowo i Rozłazłów*
- Oczywistą rezygnację z przewidzianego obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru koncentracji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na cmentarzu żydowskim przy ul. Sierpniowej*
- Zasadę zagospodarowania wyznaczonych pasm zabudowy mieszkaniowej wzdłuż istniejących ulic w formie jednorzędowej zabudowy przyulicznej bez możliwości wprowadzania drugiej linii budynków mieszkalnych*
- Utrzymanie istniejących siedlisk zabudowy zagrodowej z dopuszczeniem przekształceń w siedliska nierolnicze na terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną*
- Dopuszczanie na wszystkich w/wym. terenach mieszkaniowych nieuciążliwych usług z narzutu usług podstawowych (oświaty, handlu, kultury i.t.p.), a także nieuciążliwych obiektów produkcyjno-usługowych nie naruszających mieszkaniowego charakteru działek, na których będą zlokalizowane*
- Zasadę wyposażenia terenów zabudowy mieszkaniowej co najmniej w sieć elektroenergetyczną i wodociagową, a strefy koncentracji zabudowy mieszkaniowej o maksymalnej intensywności zabudowy w centralnej części miasta (obejmującej prawobrzeżny Sochaczew aż po projektowaną ulicę zbiorczą „Północ - Południe”, od ul. Okrzei na południu po ul. Trojanowską na północy) oraz zorganizowanych terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w dzielnicach: Wypalenisko, Karwowo i Rozłazłów - także w sieć kanalizacji sanitarnej i deszczowej*
- Likwidację istniejących kolizji pomiędzy ulicą główną (obwodnicą miejską), a istniejącymi terenami zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej „Dolny Boryszew” i „Zatorze” przy zastosowaniu środków technicznych lub wyburzeń kolidującej substancji mieszkaniowej*

- Ponadto nakazuje się elastyczne stosowanie dostępnych instrumentów ekonomicznych w postaci renty planistycznej i opłat adiacenckich w celu odpowiedniego etapowania rozwoju mieszkalnictwa i zapewnienia pełnego wyposażenia terenów mieszkaniowych w infrastrukturę techniczną.

- **Strategii rozwoju**

Strategia Rozwoju Gminy Miasto Sochaczew na lata 2024 – 2030, przyjęta została uchwałą Rady Miejskiej w Sochaczewie nr XLII/423/23 w dniu 29.09.2023. Zapisy nawiązujące do rozwoju struktury urbanistycznej wskazują:

Tabela 7. Kierunki działań – wymiar przestrzenny

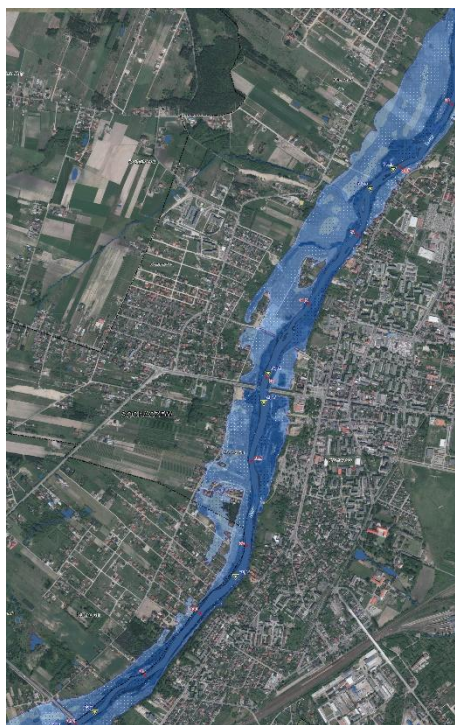
WYMIAR PRZESTRZENNY	
Cel strategiczny: Miasto Sochaczew miejscem o przyjaznej przestrzeni publicznej	
Cel operacyjny	Kierunki działań
3.1. Modernizacja i rozwój infrastruktury drogowej	3.1.1. Rozbudowa infrastruktury drogowej, w tym budowa drogi Północ-Południe jako element połączenia Sochaczewa z Warszawą i budowa nowej przeprawy mostowej na rzece Bzurze w ramach porozumienia trzech samorządów 3.1.2. Modernizacja dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą
3.2. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego	3.2.1. Widoczny pieszy – poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych 3.2.2. Poprawa efektywności energetycznej oświetlenia ulicznego wraz z wdrożeniem inteligentnego systemu zarządzania z elementami OZE
3.3. Rozwój mobilności miejskiej i transportu niskoemisyjnego	3.3.1. Zakup energooszczędnych autobusów o napędzie ekologicznym wraz z organizacją stanowisk do ich obsługi

WYMIAR PRZESTRZENNY	
Cel strategiczny: Miasto Sochaczew miejscem o przyjaznej przestrzeni publicznej	
Cel operacyjny	Kierunki działań
oraz poprawa układu komunikacyjnego	3.3.2. Uruchomienie kompleksowego systemu ekologicznej komunikacji indywidualnej 3.3.3. Budowa dróg dla rowerów oraz dróg dla pieszych i rowerów zgodnie z wojewódzkimi standardami infrastruktury rowerowej (tj. z dokumentem pn. „Standardy infrastruktury rowerowej i koncepcji tras rowerowych wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku”)
3.4. Uporządkowanie przestrzeni publicznych i zagospodarowanie terenów zielonych	3.4.1. Uporządkowanie terenów zniszczonych, w tym terenu po byłym Przedsiębiorstwie Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej przy ul. Okrężnej w Sochaczewie 3.4.2. Modernizacja sochaczewskich zabytków objętych ochroną konserwatorską i udostępnianie ich na cele publiczne, w tym rozbudowa Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą jako przystosowanie do pełnienia roli regionalnego koordynatora produktu turystycznego Mała Ojczyzna Chopina 3.4.3. Zagospodarowanie terenów zielonych, w tym nad rzeką Bzurą i Utratą

Tabela 5 Strategia Rozwoju Gminy Miasto Sochaczew na lata 2024 – 2030

WNIOSKI

Analizując uwarunkowania rozwoju przestrzennego Sochaczewa w pierwszej kolejności zwraca uwagę sąsiedztwo trzech rzek, co przekłada się na występowanie stref zagrożenia



Mapa 27 Tereny zalewowe w rejonie rzeki Bzury, źródło mapy: isok.gov.pl

powodziowego. Wg modelu z roku 2015, na mapach hydroportalu isok.gov.pl zagrożenie powodziowe skoncentrowane jest głównie po lewej stronie Bzury. Pozostałe ciekii wodne, wg udostępnionego modelu¹⁸⁹ także wykazują określone obszary zagrożenia powodzią. W kwestii morfologii terenu, miasto ma pewne zróżnicowanie wysokościowe, głównie w okolicy Bzury. Zostało ono wyeksponowane krajobrazowo w strukturze urbanistycznej, nie stanowi jednak większej bariery rozwojowej. Sochaczew jest podzielony na część wschodnią i zachodnią bądź prawo i lewobrzeżną. Obszar centralny, śródmiejski znajduje się na prawym brzegu Bzury. Powiązania obu części zapewniają trzy mosty i dwie kładki. Największa koncentracja zabudowy, widoczna jest w rejonie mostu łączącego ul. Płocką z ul. Warszawską – okolice Rozlazłowa.

W północnej przestrzeni miasta wyróżnia się znacząco teren dawnej miejscowości Chodaków, leżący na trasie wylotowej do Żelazowej Woli. Zestawienie funkcjonujących tu usług predysponuje obszar jako samodzielną jednostkę urbanistyczną z zespołem obiektów edukacyjno – kulturalno – sportowych pośrodku. W odniesieniu do centralnej części Sochaczewa, w kwestii typologii zabudowy, wyraźne jest nagromadzenie osiedli z wielkiej płyty, które odgrywają znaczącą rolę w zagospodarowaniu, nadając miastu określony charakter. Zwarty obszar zabudowy w części śródmiejskiej jest niewielki, ale relatywnie łatwy do zidentyfikowania. Po prawej stronie Bzury usytuowane są wszystkie urzędy i obiekty administracji samorządowej a także szkoły i budynki o funkcji kulturalnej. Zabudowa lewobrzeżnej części miasta jest w przewadze jednorodzinna, mieszana z drobnymi usługami o charakterze wyraźnie podmiejskim ze znaczną powierzchnią terenów otwartych, w tym, rolniczych. Ważnym obiektem miejskim w tej części miasta jest Szpital Powiatowy przy ul. Batalionów Chłopskich. Kierunki rozwoju struktury urbanistycznej określone w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, wskazują na przewagę zabudowy jednorodzinnej z centralnie ulokowanym

¹⁸⁹ Mapy z serwisu isok.gov.pl na rok 2024, opracowano na podstawie danych z roku 2015

pasmem wielofunkcyjnej zabudowy usługowej. Studium przewiduje także, w obrębie granic miasta znaczne tereny z przeznaczeniem pod „ekstensywne rolnictwo”. Podsumowując potencjalne przekształcenia modelu urbanistycznego Sochaczewa, widoczne są tendencje struktury policentrycznej.

2.2.5. Nowy Dwór Mazowiecki

a. Dane ogólne

- **Powierzchnia**

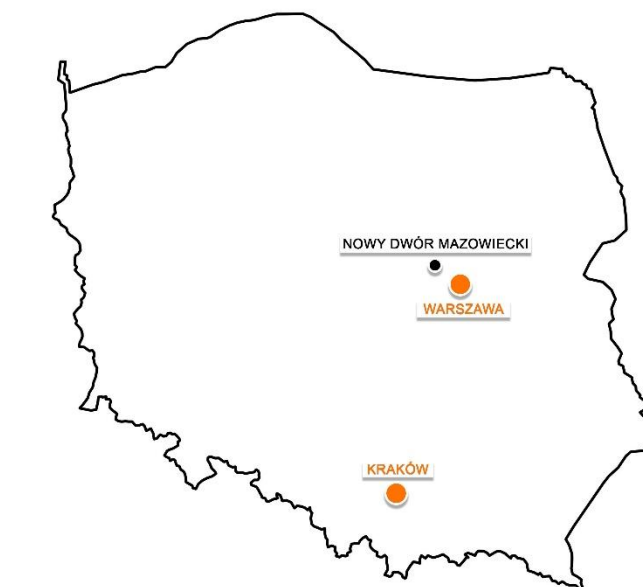
Powierzchnia miasta wynosi ok. 28,21 km².

Orientacyjnie miasto rozciąga się na ok. 5,08 km w osi południkowej oraz ok. 7,71 km w osi równoleżnikowej.

- **Ludność**

Liczba mieszkańców Nowego Dworu Mazowieckiego to ok 28,573 tys.¹⁹⁰ z czego ok 14,915 tys. stanowią kobiety

a 13,658 tys. mężczyźni. Przyrost naturalny od roku 1995 do 2017 miał tendencję zmienną, natomiast od roku 2017 do 2021 spadał, w latach 2021-2022 miał tendencję wzrostową¹⁹¹



Mapa 28 Lokalizacja Nowego Dworu Mazowieckiego na mapie Polski, Względem Warszawy, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne

b. Usytuowanie

- **Położenie**

Miasto Nowy Dwór Mazowiecki, siedziba powiatu nowodworskiego, położone w jest w województwie mazowieckim na północny zachód od Warszawy.

- **Odległość od najbliższych miast**

Miasta położone w najbliższym sąsiedztwie Nowego Dworu Mazowieckiego (w linii prostej)

- od wschodu: Legionowo – ok. 12 km
- od zachodu: Płock – ok. 66,57 km

¹⁹⁰ źródło: https://www.polskawliczbach.pl/Nowy_Dwor_Mazowiecki , GUS 2022

¹⁹¹ źródło: ibidem

- od południowego wschodu: Warszawa – ok. 21,64 km (dzielnica Bielany)
- od północy: Ciechanów – ok. 50,34 km

- **Odległości od granic państwowych i portów lotniczych i lotnisk**

Porty lotnicze i lotniska (w linii prostej)

Lotnisko Chopina – ok. 31,7 km

Lotnisko Bemowo – ok. 21,3 km

Port Lotniczy Warszawa – Modlin – w granicach miasta

Granice i przejścia graniczne:

- od wschodu z Białorusią – Terespol ok. 202,6 km
- od zachodu z Niemcami – Świecko ok. 417,7 km
- od północy z Federacją Rosyjską Bezledy ok. 216 km
- z Morzem Bałtyckim – Gdańsk ok. 253,9 km
- od południa ze Słowacją – rejon Piwnicznej Zdrój ok. 335,8 km

c. Podział administracyjny

Zgodnie ze Statutem Miasta Nowy Dwór Mazowiecki – uchwałą nr VI/50/2003 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Mazowieckim z dnia 27 marca 2003 r oraz uchwałą nr XXIII/255/16 w sprawie utworzenia jednostki pomocniczej Gminy Nowy Dwór Mazowiecki – Osiedla nr 9 i nadania mu statutu, a także, w związku z uchwałą zmieniającą uchwałę w sprawie utworzenia jednostki pomocniczej Gminy Nowy Dwór Mazowiecki – Osiedla nr 9 i nadania mu statutu – nr XL/479/2018 na terenie miasta funkcjonuje 9 jednostek pomocniczych – osiedli, w tym:

- Osiedle Nr 1 (Centrum Miasta)
- Osiedle Nr 2 (Osiedle Młodych)
- Osiedle Nr 3 (Pólko, obszar po północnej stronie ul. Bohaterów Modlina)
- Osiedle Nr 4 (Pólko, obszar po południowej stronie ul. Bohaterów Modlina)
- Osiedle Nr 5 (Nowodworzanka)
- Osiedle Nr 6 (Modlin Twierdza)
- Osiedle Nr 7 (Modlin Stary)
- Osiedle Nr 8 (Okunin)
- Osiedle Nr 9

W odniesieniu do przedmiotu niniejszej pracy szczególnie istotne jest **Osiedle nr 1 – Centrum Miasta**, obejmujące ulice: Warszawską, Targową, Zakroczymską, I. Daszyńskiego, J. Sobieskiego, T. Kościuszki, Magistracką, część ulicy Sukiennej od nr 40 – 80, Przejazd, J.

światowej, zniszczonych zostało ok. 70% zasobów mieszkaniowych¹⁹³. Odbudowę miasta znacząco utrudniały powodzie, szczególnie w roku 1947 oraz 1962. Był to asumpt do odbudowy wałów przeciwpowodziowych co trwało przez kilka lat. Ekspansja przestrzenna w kierunku północnym w roku 1971 spowodowała włączenie Modlina (Modlin Stary i Modlin Twierdza) w granice Nowego Dworu Mazowieckiego. Lata powojenne przynoszą miastu rozwój przemysłu. Od lat 50-tych XX wieku¹⁹⁴, oraz po reformie administracyjnej w roku 1999 Nowy Dwór Mazowiecki został siedzibą powiatu nowodworskiego.

e. Uwarunkowania naturalne – morfologia terenu, elementy środowiskowe

- **Rzeźba terenu**

Pod względem geograficznym, miasto położone jest w szczególnym miejscu – na obszarze *terasy nadzalewowej*¹⁹⁵ Wisły, Narwi i Wkry. W odniesieniu do rzeźby terenu, obszar w części zdeterminowany jest dolinami ww. rzek. Można tu zauważyć zróżnicowanie wysokościowe, a szczegóły ujęto w Załączniku nr 2 do niniejszej pracy. Najwyżej względem poziomu morza znajduje się północna część Nowego Dworu Mazowieckiego – rejon powyżej twierdzy, gdzie odnotowane wysokości oscylują w granicach 106 – 107 m n.p.m. Rejon zabudowań twierdzy, położony jest na ok 99 – 100 m n.p.m. Najniższe wartości występują w okolicy dolin rzecznych tj. 71 m n.p.m. po południowej stronie ujścia Narwi do Wisły oraz przy granicach wschodnich miasta tj. od ok. 67 do 75 m n.p.m.

- **Wody powierzchniowe**

Wyjątkowa lokalizacja miasta przy ujściu Narwi do Wisły, w sąsiedztwie rzeki Wkry, nadaje Nowemu Dworowi Mazowieckiemu wyjątkowych cech strukturalnych, które opisano w dalszej części przedmiotowej pracy. Na terenie miasta występują też zbiorniki wodne: Jezioro Okońskie, zbiornik dawnego ujęcia wody i naturalne stawy w rejonie torów kolejowych, po południowej stronie ul. Łącznej.

- **Tereny zieleni**

Na terenie Nowego Dworu Mazowieckiego występują tereny otwarte, enklawy zieleni niskiej – północna część miasta w rejonie Okunina, w dolinie Narwi przy ujściu rzeki Wkry oraz okolice portu lotniczego Modlin. Ponadto, z uwagi na rozległe doliny rzek, występują tu także obszary zadrzewione oraz lasy w części wschodniej – Las Dębinka i Las Księża Góra. W związku z

¹⁹³ Źródło: <https://www.nowydwormaz.pl/55,historia-miasta>

¹⁹⁴ Źródło: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19520270185/O/D19520185.pdf>

¹⁹⁵ Szczegółne ukształtowanie terenu w obszarze dolin rzecznych, powyżej obszaru zalewowego z obniżonym korytem rzeki, źródło: *Wprowadzenie do hydrologii wód powierzchniowych i locji śródlądowej*, II Kongres Bezpieczeństwa Wodnego Szczecin Polska 2017

- 4) na terenie NDM znajduje się jednostka wojskowa – Bazy Szkolenia Poligonowego i Innowacji Ratownictwa oraz 2 Mazowiecki Pułk Saperów
- 5) trasa linii kolejowej w kierunku Warszawy „skręca” na terenie miasta z północy na wschód, „odcinając” najstarszą część śródmiejską struktury. Trasa kolei przebiega przez rzekę Narew.
- 6) bardzo nietypowy plan miasta, podzielony na części przez istniejące rzeki.



Rysunek 5 Struktura urbanistyczna Nowego Dworu Mazowieckiego, opracowanie własne

- 7) Obszar portu lotniczego oraz zabytkowej Twierdzy Modlin, połączony z częścią śródmiejską zaledwie 1 mostem przez Narew.

Szczegóły strukturalne przedstawiono na rysunku nr 6

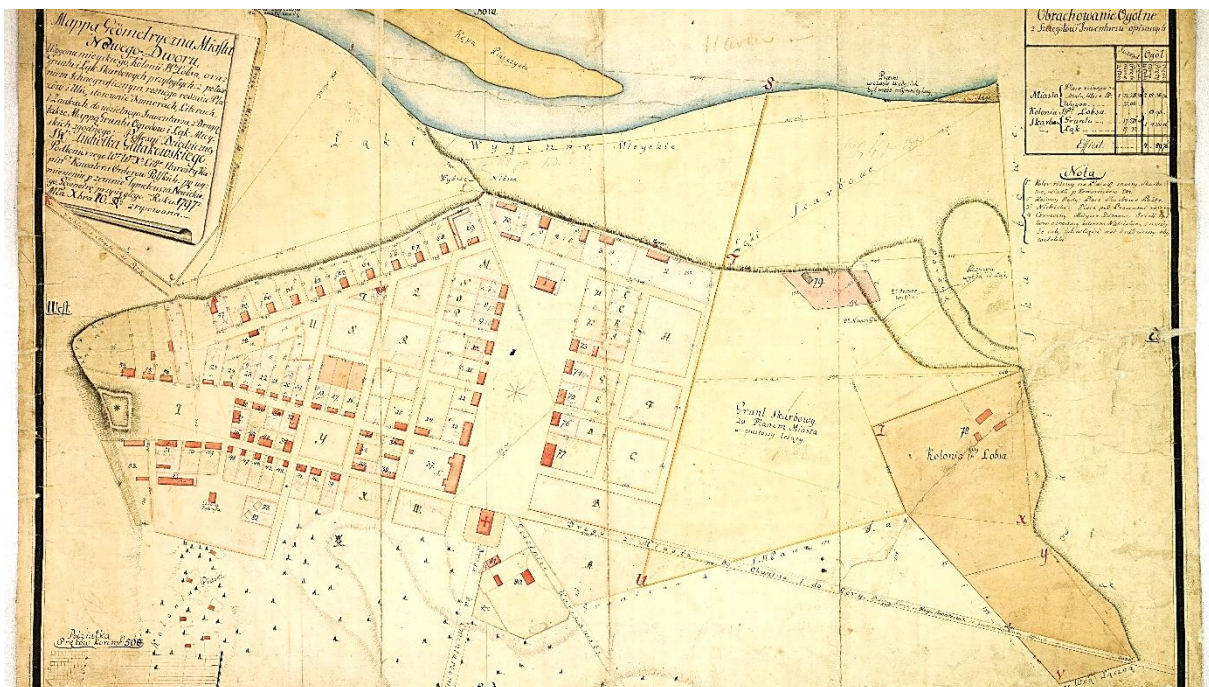
- **Główne przestrzenie publiczne**

Głównymi przestrzeniami publicznymi Nowego Dworu Mazowieckiego są:

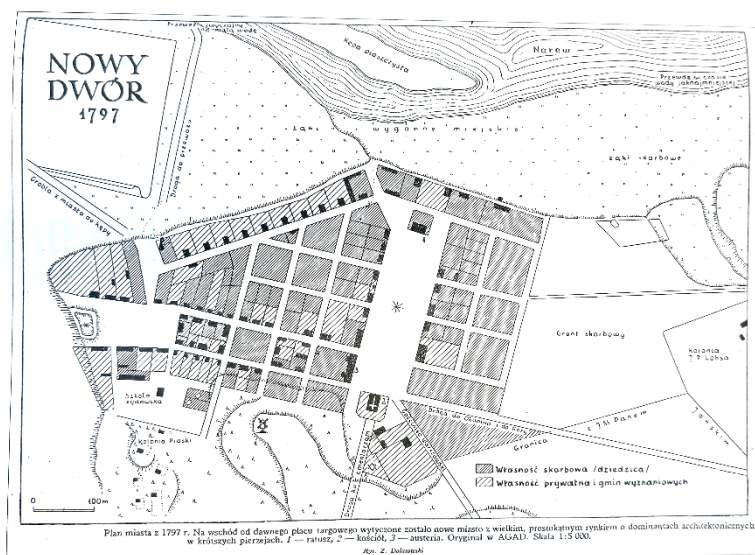
- obszar centralny przed urzędem miasta, w tym: skwer im. Stanisława Poniatowskiego, skwer im. abp. Dobrogosta
- amfiteatr z fontanną
- park miejski im. Józefa Wybickiego
- ścieżka spacerowa po bulwarze Narwi

- teren stacji PKP Modlin
 - teren stacji PKP Nowy Dwór Mazowiecki
 - wybrane obiekty Twierdzy Modlin
 - targowisko miejskie
 - plaża miejska nad Narwią
- **Stare miasto**

Analizując historyczne mapy Nowego Dworu Mazowieckiego, w tym mapę z roku 1797 można zauważyć istniejący do dziś, ortogonalny układ ulic z kilkoma placami pośrodku. Najbardziej charakterystyczna przestrzeń centralna, zorientowana na osi północ – południe to obecny Park Miejski. Po jego północnej stronie zlokalizowano ratusz, od strony południowej – kościół. Po wschodniej stronie kościoła, odchodzi charakterystyczna, skośna droga w kierunku Warszawy. Miasto lokowane było na prawie niemieckim, chełmińskim, na co wyraźnie wskazuje kwadratowy rynek – oznaczony na mapie literą „y” (dziś niezabudowany Skwer im. Abp. Dobrogosta), parcelacja oraz wspomniany już układ ulic (prostopadle odchodzących z narożników rynku). Pierzeje przyrynkowe, wg analizowanej mapy są zabudowane wolnostojącymi budynkami mieszkalnymi. Funkcjonowanie rynku jako placu targowego utrzymało się do czasów II wojny światowej. W trakcie działań wojennych Nowy Dwór Mazowiecki uległ znacznym zniszczeniom, jednak sam układ urbanistyczny, w znacznej części przetrwał do czasów współczesnych.



Mapa 31 Nowy Dwór na mapie z roku 1797, źródło: Archiwum Główne Akt dawnych, album nr 341-8, <http://agadd2.home.net.pl/metrykalnia/402/album/341-8/index.html>



Mapa 32 Rysunek planu miasta z roku 1797 wskazująca stan własności, źródło: *Ilustrowana monografia miasta Nowego Dworu Mazowieckiego z historią Twierdzy Modlin*, Ryszard Gołąb rok 2006

Stary Modlin. Jest to wyróżniające się urbanistycznie osiedle domów jednorodzinnych, po wschodniej stronie twierdzy, u stóp którego funkcjonuje linia kolejowa i dworzec PKP Modlin. Na szczególną uwagę pod względem historycznym zasługuje, położone na terenie twierdzy w części środkowo - zachodniej, osiedle tzw. „Bloków carskich” wybudowanych w latach 1899 – 1900 przy ul. Księcia Józefa Poniatowskiego, jako osiedle mieszkalne dla rosyjskiej armii.

- **Obszary i tereny pod ochroną konserwatorską**

Na terenie miasta Nowy Dwór Mazowiecki znajdują się liczne obiekty i obszary objęte ochroną konserwatorską. Przeważająca ich liczba znajduje się na terenie Twierdzy Modlin, po północnej stronie Narwi. W związku zakresem niniejszego opracowania, najistotniejszym obszarem chronionym konserwatorsko, jest układ urbanistyczny miasta, nr wpisu 740 z dnia 07.05.1962.



Mapa 33 Obrys strefy ścisłej ochrony konserwatorskiej, zabytkowego układu urbanistycznego NDM. Źródło: mpzp z dnia 29.12.2003, UM Nowy Dwór Mazowiecki

Powyższy schemat potwierdzają także źródła¹⁹⁶, w których opisana struktura własnościowa w ówczesnym Nowym Dworze, wskazana na mapie nr 31. Pisząc o najstarszych strukturach obecnego miasta Nowy Dwór Mazowiecki, należy także wskazać urbanistyczne początki dawnej osady Modlin – dziś części miasta. Do połowy XX wieku Modlin był siedzibą gminy, w jego strukturze wyodrębniono fragment o nazwie

¹⁹⁶ **Gołąb Ryszard** *Ilustrowana monografia miasta Nowego Dworu Mazowieckiego z historią Twierdzy Modlin*, wydanie na zlecenie Burmistrza Miasta Nowy Dwór Mazowiecki w P.P. EVAN, rok 2006

Inne zabytki, mające bezpośredni wpływ na strukturę urbanistyczną Nowego Dworu Mazowieckiego, istotne z punktu widzenia niniejszej pracy, wskazano poniżej:

- Teren Twierdzy Modlin nr rejestru A-1062/69, decyzja z dn. 19.04.1957 r. (oprócz obszaru rejestr zawiera indywidualne wpisy poszczególnych obiektów i budowli obronnych)



Mapa 34 Fragment mapy z roku 1934 z zaznaczonymi blokami carskimi, źródło mapy: Archiwum WIG. <http://igrek.amzp.pl/>

- Zespół budowlany składający się z: budynku kolejowego, intendentury, chłodni (wraz z nasypem ziemnym) i tunelem pod ul. Kaszewskiego łączącym

chłodnię z rampą kolejową będące elementami Frontu Ostrołęckiego Twierdzy Modlin, nr rejestru A-1314, decyzja MWKZ nr 772/2015 z dn.17.08.2015 r.

- Zespół budowlany złożony z trzech budynków mieszkalnych tzw. białych bloków, ul. Mickiewicza 94, 95, 96, decyzja 633/2018 z dn. 8.05.2018 r., decyzja MKiDN z dn.17.01.2020 r.
- Budynek Elektrowni Centralnej „Nawer”, ul. Księstwa Warszawskiego w Twierdzy Modlin, nr rejestru A-1606, decyzja nr 88/2020 z dn. 10.11.2020 r.
- Zespół zabudowy dworcowej wzniesionej w I ćw. XIX w. w Modlinie, Mieszka I 3, składający się z budynków murowanych: dworca wraz z podjazdem z kostki brukowej od strony ul. Mieszka I, przepompowni, sanitariatu, wieży ciśnień, nr rejestru A-964 decyzja 23.10.2000

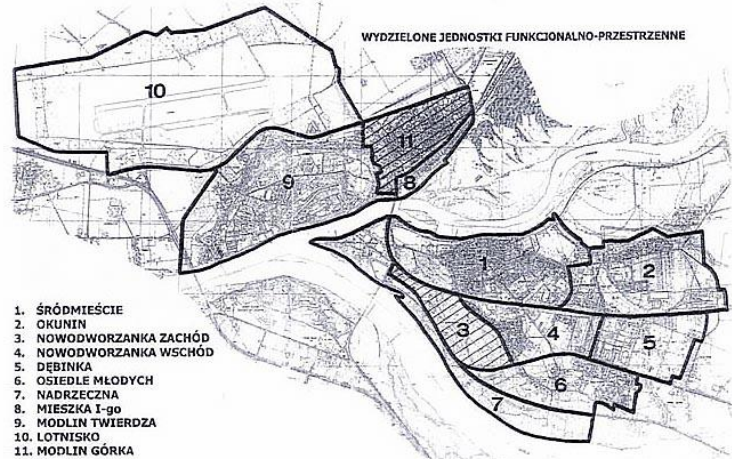
g. Obszar śródmiejski w obowiązujących aktach planistycznych

Odpowiedź Urzędu Miasta Nowego Dworu Mazowieckiego z dnia 22.12.2023, pismo znak: OR.1431.71.2023, na pytania dotyczące obszaru śródmiejskiego w mieście Nowy Dwór Mazowiecki przedstawiono następująco:

(...)

1. W Nowym Dworze Mazowieckim jednym z obowiązujących planów jest Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Nowy Dwór Mazowiecki zatwierdzony Uchwałą Nr XIV/154/03 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Mazowieckim z dnia 29 grudnia 2003 r., w którym

wyznaczono jednostkę strukturalną nr 1 – Śródmieście, gdzie występują tereny zabudowy mieszkaniowej śródmiejskiej wyznaczone granicami ulic.



Mapa 35 Jednostka śródmiejska na mapie MPZP z roku 2003, źródło: UM Nowy Dwór Mazowiecki

2. W Nowym Dworze Mazowieckim nie określono granic dzielnicy śródmiejskiej w strukturze administracyjnej.

3. W Nowym Dworze Mazowieckim nie określono takich granic

4. Na dzień dzisiejszy Gmina nie planuje wyznaczać takich granic

(...)

Analizując rysunek wskazanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wśród wydzielonych jednostek funkcjonalno – przestrzennych, teren śródmieścia oznaczono na mapie nr 34.

h. Sieć komunikacyjna

- **Powiązania komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne**

Obsługa komunikacji publicznej najdalszych terenów przy granicach miasta zapewniona jest m.in. od północy do ul. Mieszka I w Starym Modlinie, poprzez ul. Kopernika i Dworcową. Na terenie Twierdzy Modlin główną trasą komunikacji publicznej jest ul. Generała Ignacego Ledóchowskiego, przechodząca w ul. Generała Wiesława Chrzanowskiego. Do ul. Osiedlowej, obsługiwana jest także ul. Szpitalna – jej początkowy fragment w rejonie skweru na skrzyżowaniu z ul. 29 Listopada. w centralnej części miasta, autobusy poruszają się głównie po ulicach: Warszawskiej, Modlińskiej, Paderewskiego, dalej do Okunina przez ul. Bohaterów Modlina – najdalej na wschód do ul. Strażackiej oraz Granicznej. Bardzo dobrze pod względem komunikacji publicznej, obsłużone jest Osiedle Młodych przez ul. Rotmistrza Witolda Pileckiego, Sadową czy Młodzieżową, dalej do dworca PKP Nowy Dwór Mazowiecki. Autobusy jada też do Nowodworzanki, ul. Długiej. Brakuje natomiast połączeń na osiedlu domów

jednorodzinnych przy ul. Łęcznej, to samo dotyczy także rejonu ul. Nowołęcznej, gdzie występuje zabudowa o zróżnicowanych funkcjach.

W obrębie miasta, w ramach transportu lokalnego kursują 4 bezpłatne linie autobusowe tj.: NDM1, NDM2, NDM3, NDM4. Szczegóły tras w Załączniku nr 3.

- **Drogi główne**

Sieć drogowa wewnętrzna i zewnętrzna miasta obejmuje następujące drogi ponadlokalne:

wojewódzkie:

- droga nr **575** na kierunku Wyszogród – Płock
- droga nr **579** na kierunku Błonie – Grodzisk Mazowiecki – Radziejowice
- droga nr **630** w kierunku Jabłonnej
- droga nr **634** na kierunku Marki – Warszawa

krajowe:

- droga **nr 7** na kierunku Gdańsk – Elbląg – Nowy Dwór Mazowiecki – Warszawa – Radom – Kraków
- droga **nr 62** na kierunku Włocławek – Płock – Nowy Dwór Mazowiecki – Wyszaków – Drohiczyn – Siemiatycze
- droga **nr 85** na kierunku Kazuń

- **Kolej**

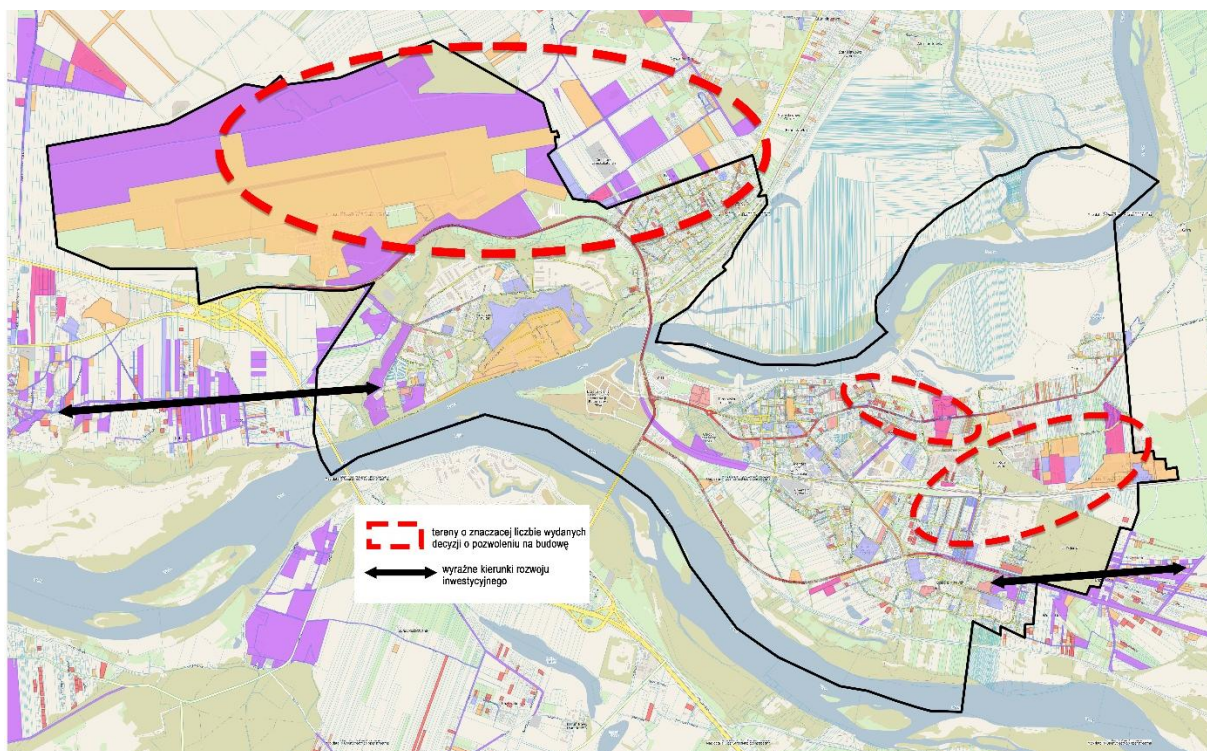
Istniejąca na terenie miasta linia kolejowa obsługuje pasażerów z dwóch, w tym: PKP Nowy Dwór Mazowiecki i PKP Modlin. Realizowane są połączenia regionalne kolei Mazowieckich, m.in. do Ciechanowa, Płocka, Radzymina, Mławy czy Działdowa. W Nowym Dworze Mazowieckim zatrzymują się także pociągi dalekobieżne Inter-City.

- **Transport lotniczy**

W granicach miasta znajduje się Międzynarodowy Port Lotniczy Warszawa – Modlin, z którego realizowane są połączenia przewoźników m.in. do Hiszpanii, Grecji, Włoch, Francji, Brukseli, Niemiec, Irlandii, Holandii, Szwecji.

- i. Tereny inwestycyjne wg statystyk

Analizując wydane w latach 202-2025 decyzje o pozwoleniu na budowę, na terenie Nowego Dworu Mazowieckiego, oprócz okolic Portu Lotniczego Modlin (przy północnej granicy miasta) zauważalny jest trend rozwojowy na wschodzie.



Mapa 36 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: <https://nowydwormazowiecki.e-mapa.net/>, wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne

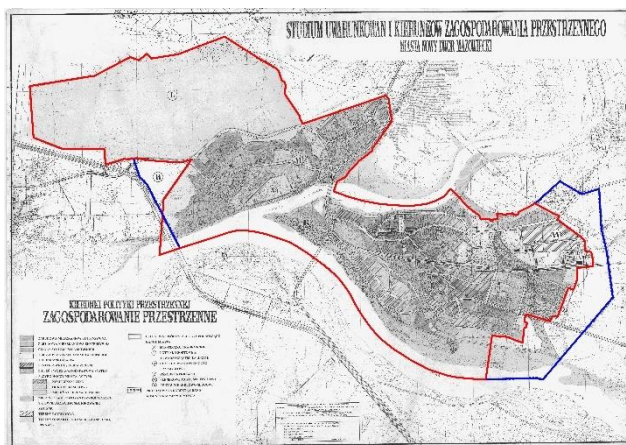
j. Wizja rozwoju w dokumentach planistycznych miasta

• Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

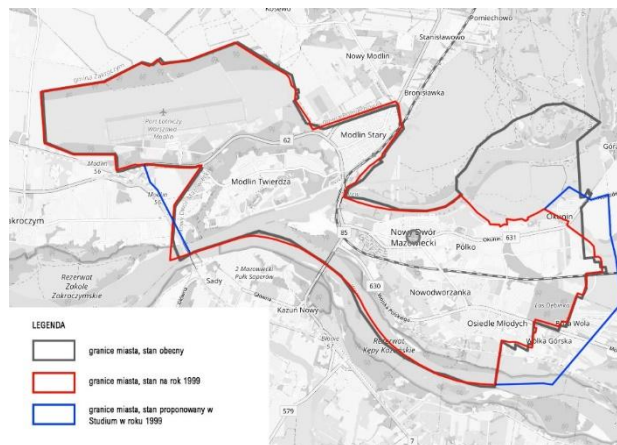
Obowiązujący dokument Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego przyjęty został uchwałą nr XIII/173/99 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Mazowieckim z dnia 30.XII.1999 r. W zakresie polityki przestrzennej dokument wskazuje jako priorytet – ochronę przeciwpowodziową, postuluje utworzenie parku kulturowego na dwóch obszarach tj. w zespole staromiejskim i Twierdzy Modlin. W ramach parku kulturowego na starym mieście, Studium określa rekomendacje konserwatorskie w tym, m.in.: budowę obiektu w miejscu dawnego ratusza o funkcji uzupełniającej dla urzędu, odtworzenie osi głównej założenia miejskiego z roku 1872 poprzez uporządkowanie drzewostanu, zachowanie linii regulacyjnych wybranych ulic, dopuszczono uzupełnienie struktury nową zabudową z wykluczeniem „zabudowy blokowej”. W przypadku planowanego parku kulturowego Twierdzy Modlin także wskazano szereg rekomendacji konserwatorskich, wśród których znalazło się m.in. podział na IV strefy, ścisłą ochronę zabytkowej substancji architektonicznej, oraz m.in. ograniczenie jej funkcji do dydaktyczno – poznawczych, zalecono likwidację zabudowy substandardowej degradującej otoczenie. W dalszej części Studium określa 13 terenów wymagających sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz identyfikuje zalecenia dotyczące

rozwoju funkcjonalnego. Istotne ustalenia dotyczące rozwoju przestrzennego ujęto w m.in. zakresie:

- integracji przestrzeni Starego Modlina, zespołu twierdzy, terenu lotniska oraz części Osiedla Młodych. Integracja ma się dokonać poprzez likwidację tranzytu z centrum miasta, ponadto „przysunięciu” miasta właściwego poprzez stworzenie pasa usługowo – mieszkalnego po północnej stronie ul. Warszawskiej oraz lokalizację ośrodka rekreacyjnego na Wyspie Szwedzkiej, rozwój miasta w kierunku południowym (ciąg usług i rozbudowa mieszkalnictwa wzdłuż ul. Paderewskiego – Wojska Polskiego) w celu zintegrowania miasta z Osiedlem Młodych.
- Zmiana proporcji terenów zabudowanych i niezabudowanych: tereny niezabudowane i luki w zabudowie powodują optyczne rozproszenie przestrzenne struktury miasta. Wypełnienie terenów pomiędzy Osiedlem Nowodworzanka i szpitalem rejonowym oraz ul. Paderewskiego i rejonów ul. Leśnej (...) czy terenów w obszarze Twierdzy Modlin
- Korekta granic miasta. W Studium proponuje się drobne zmiany granic administracyjnych miasta zarówno w części wschodniej jak i zachodniej. Są one spowodowane logiką przestrzenno – funkcjonalną: część osady Okunin w sposób sztuczny przynależy do gminy Wieliszew. Osady Boża Wola i Wólka Górská mimo powiązań przestrzenno – funkcjonalnych z Nowym Dworem przynależą do Gminy Jabłonna Zmianę proponuje się również w trójkącie komunikacyjnym po stronie zachodniej. Odcinek autostradowy Warszawa Gdańsk i droga wojewódzka po stronie północnej stanowi naturalną funkcjonalną granicę między gminami.



Mapa 37 Granice miasta wg SUiKZP z roku 1999 oraz propozycja ich zmian, źródło: UM Nowy Dwór Mazowiecki



Mapa 38 Granice miasta z roku 1999, granice proponowane w SUiKZP oraz stan obecny, na rok 2024, źródło mapy UM Nowy Dwór Mazowiecki, opracowanie własne

• Strategia rozwoju

Obowiązująca Strategia rozwoju Nowego Dworu Mazowieckiego przyjęta została uchwałą Rady Miejskiej nr XXXVIII/451/2018 w dniu 6 marca 2018 r. Odnosząc się do rozwoju strukturalno

– przestrzennego, wśród celów strategicznych wpisano postulat – *miasto atrakcyjnych i funkcjonalnych przestrzeni* do którego przypisano cele operacyjne w tym: nr 2.4 – *utrzymanie i udoskonalanie wysokiej dostępności komunikacyjnej miasta*, nr. 2.5 *wysoki poziom ładunku przestrzennego w mieście*, nr. 2.6 *utrzymanie dobrej dostępności terenów inwestycyjnych na terenie miasta*.

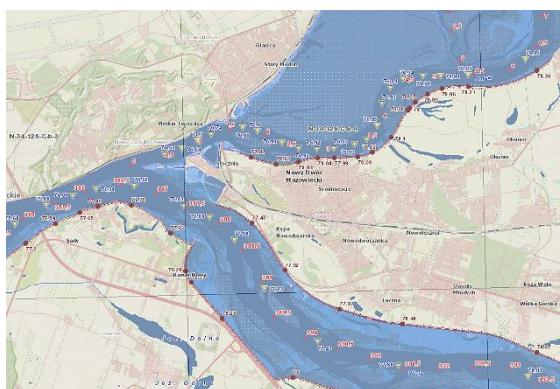
WNIOSKI

Przy analizie terenu we współczesnych granicach Nowego Dworu Mazowieckiego, należy zauważyć, iż rozrost struktur urbanistycznych w sposób naturalny ukierunkowany jest na wschód i południowy wschód (w kierunku Warszawy). Ze względu na wyjątkowe położenie miasta w widłach dwóch wielkich rzek oraz z uwagi na specyficzną funkcję związaną z obronnością, rozwój przestrzenny miasta ma indywidualne uwarunkowania i pewne ograniczenia. Przede wszystkim – co wykazało także badanie uwarunkowań historycznych, miasto w sposób znaczący narażone jest na niebezpieczeństwo powodzi. Na mapach zagrożenia powodziowego, sytuacja skrajna – gdzie miasto niemal całkowicie zostaje zalane (z wyjątkiem terenu Twierdzy Modlin) dotyczy prawdopodobieństwa raz na 500 lat. W przypadku scenariusza z prawdopodobieństwem raz na 100 lat, wg map z hydroportalu¹⁹⁷ tereny zabudowane w mieście w przeważającej części nie będą zalane. Zaobserwowana w ostatnim 20-leciu zmiana granic miasta, polegająca na „wchłonięciu” fragmentu północno – wschodniego, powyżej Okunina na południe od Narwi¹⁹⁸ wg wskazanych wyżej symulacji obejmuje obszar niezalewowy w przypadku tzw. wody stuletniej. Innym aspektem, bezpośrednio wpływającym na kierunek rozwoju urbanizacji jest sąsiedztwo z rezerwatami przyrody, terenami Natura 2000 oraz parkiem narodowym. Dla obszarów objętych ww formami ochrony predyspozycje ekspansji przestrzennej są znacząco zmniejszone. Kwestia zróżnicowania wysokościowego w granicach miasta nie stanowi wyraźnej przeszkody dla rozwoju struktur. Bardziej znaczące obniżenia wysokości występują bezpośrednio w dolinach rzek – ściślej rzecz ujmując tereny terasy zalewowej. Ciekawym zagadnieniem jest fakt, iż w tak mocno rozczłonkowanej strukturze miasta, niejako „wciśniętej” pomiędzy rozległe koryta rzek, łączna liczba przepraw mostowych, integrujących fragmenty miasta z jego śródmieściem wynosi trzy. Są to mosty o wysokim priorytecie w systemie komunikacji. Na Narwi most im. Feliksa Pancera zapewnia połączenia także kolejowe. Most Obrońców Modlina na Wiśle to fragment trasy E77 i S7 natomiast most im. Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego stanowi część drogi krajowej nr 85. Zgodnie z obecnym

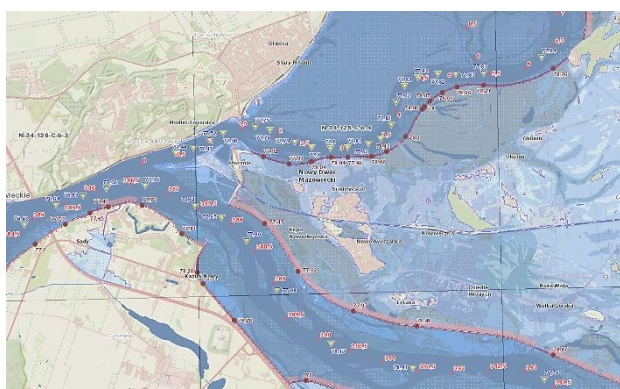
¹⁹⁷ źródło: <https://wody.isok.gov.pl>

¹⁹⁸ źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Nowy Dwór Mazowiecki

trendem rozwojowym, zabudowa mieszkaniowa w mieście koncentruje się w rejonie Osiedla nr 9 – na północ od Osiedla Młodych. Dogęszczanie zabudowy usługowo – produkcyjno – przemysłowej, występuje w rejonie ul. Przemysłowej. Intensywna zabudowa wielorodzinną realizowana jest także pomiędzy galerią handlową HIT a targowiskiem miejskim przy ul. Warszawskiej. Odnosząc się do rozwoju struktur urbanistycznych w relacji do zmian granic jednostki miejskiej (jak opisano wyżej) w przypadku Nowego Dworu Mazowieckiego, obecnie



Mapa 39 Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi z prawdopodobieństwem raz na 100 lat, źródło: isok.gov.pl



Mapa 40 Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi z prawdopodobieństwem raz na 500 lat, źródło: isok.gov.pl

nie widać takiej zależności. Powiększenie terenu miasta nie pociągnęło za sobą nowej zabudowy, co ma, zapewne, związek z występowaniem terenów zalewowych. Propozycja zmian granic zawarta w SUiKZP nie została zrealizowana, na chwilę obecną rozwój tkanki miejskiej następuje poprzez stopniową zabudowę terenu w obowiązujących granicach miasta.

2.2.6. Wyszków

a) Dane ogólne

- **Powierzchnia**

Powierzchnia miasta wynosi ok. 20,8 km². Orientacyjnie miasto rozciąga się na ok. 7,02 km w osi południkowej oraz ok. 71,1 km w osi równoleżnikowej.

- **Ludność**

Liczba mieszkańców Wyszkowa to ok 26,132



Mapa 41 Lokalizacja Wyszkowa na mapie Polski, względem Warszawy, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne

tys.¹⁹⁹ z czego ok 13,556 tys. stanowią kobiety a 12,576 tys. mężczyźni. Przyrost naturalny od roku 1995 do 2019 miał tendencję zmienną, natomiast od roku 2019 do 2022 spadał.²⁰⁰

b) Usytuowanie

• **Położenie**

Miasto Wyszaków, siedziba powiatu wyszkowskiego, położone w jest w województwie mazowieckim na północny wschód od Warszawy.

• **Odległość od najbliższych miast**

Miasta położone w najbliższym sąsiedztwie Wyszakowa (w linii prostej)

- od wschodu: Sokołów Podlaski – ok. 58,52 km
- od zachodu: Pułtusk – ok. 27,25 km
- od południowego zachodu: Warszawa – ok. 39 km (dzielnica Białołęka)
- od północy: Ostrołęka – ok. 54,67 km

• **Odległości od granic państwowych i portów lotniczych i lotnisk**

Porty lotnicze i lotniska (w linii prostej)

Lotnisko Chopina – ok. 57,6 km

Lotnisko Bemowo – ok. 50,6 km

Lotnisko w Modlinie – ok. 55,55 km

Granice i przejścia graniczne:

od wschodu z Białorusią – Terespol ok. 160,83 km

od zachodu z Niemcami – Świecko ok. 468,2 km

od północy z Federacją Rosyjską – Bezledy ok. 203,8 km

z Morzem Bałtyckim – Gdańsk ok. 269,6 km

od południa ze Słowacją – rejon Piwnicznej Zdrój ok. 357,2 km

c) Podział administracyjny

W Wyszakowie funkcjonuje podział na jednostki pomocnicze gminy – osiedla, wynikający z Uchwały nr: LI/385/10 Rady Miejskiej w Wyszakowie z dnia 29 kwietnia 2010 r w sprawie uchwalenia statutów Osiedli utworzonych na terenie miasta Wyszaków oraz późniejszych uchwał zmieniających²⁰¹. Obecnie w mieście działają następujące jednostki osiedlowe: Osiedle Zapole,

¹⁹⁹ źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/Wyszakow>, GUS 2022

²⁰⁰ źródło: ibidem

²⁰¹ Uchwała nr XII/111/15 Rady Miejskiej w Wyszakowie z dnia 24.09.2015, Uchwała nr XLIX/521/18 Rady Miejskiej w Wyszakowie z dnia 29.03.2018, Uchwała nr X/101/19 Rady Miejskiej w Wyszakowie z dnia 27.06.2019,

Osiedle nr 3, Osiedle nr 4, Osiedle nr 5, Osiedle nr 6, Osiedle nr 7, Osiedle nr 9, Osiedle Rybienko Leśne – Latoszek, Osiedle nr 11 i Osiedle nr 12. Żadne z powyższych nie odnosi się bezpośrednio do części śródmiejskiej, niemniej jednak najstarszy fragment miasta ujęto w obszarze Osiedla nr 5.

d) Uwarunkowania historyczne i funkcjonalne w procesie kształtowania modelu urbanistycznego

- **Model urbanistyczny i jego przekształcenia**

Model urbanistyczny Wyszkowa oparty jest o przywilej lokacyjny, datowany są na dzień 11 marca 1502 r, przy nadaniu praw miejskich na prawie chełmińskim (pierwotna nazwa: Wyżkow) Nadanie praw miejskich pociągnęło za sobą rozwój gospodarczy i polityczny. Miasto rozwijało się dzięki rzemieślnikom, swoją rolę odegrała też parafia kościoła wyszkowskiego. W czasie potopu szwedzkiego w II połowie XVII w miasto zostało niemal całkowicie zniszczone. W roku 1670, aby podźwignąć miasto z gruzów, wydany został przywilej, pozwalający na budowę ratusza w Wyszkanie oraz kramów i piwnic z wyszynkiem. Na początku wieku XVIII miasto doświadczyło pożaru, który dokonał kolejnych zniszczeń. W kolejnych latach Wyszaków powoli podnosił się z zapaści. Po II rozbiórce Polski miasto było pod zaborem pruskim, należało do prowincji Prusy Nowowschodnie, natomiast po przegranej wojnie z Napoleonem należało do Księstwa Warszawskiego. W owym czasie miasto liczyło nieco ponad 430 mieszkańców. Na przestrzeni wieku XIX głównymi gałęziami gospodarki były: rolnictwo oraz branże: spożywcza, włókiennicza, drzewna, metalowa i ceramiczna – budowlana, prosperował też handel. Do znaczących ośrodków produkcyjnych w Wyszkanie należy zaliczyć browar, który eksportował swoje produkty głównie na wschód oraz wybudowaną na początku XX w. hutę szkła. W czasach przedwojennych miasto ponownie podniosło się gospodarczo, na co wpływ miał rozwój rzemiosła. W roku 1939 do Wyszkowa włączono część wsi po stronie zachodniej – Rybienko Nowe – Wygoda i Zapole. Po II wojnie światowej Wyszaków dwukrotnie zmieniał swoje granice. W roku 1952 włączono w granice Wyszkowa gromadę Skuszew²⁰², położoną przy drodze krajowej nr 62 po stronie wschodniej miasta oraz Latoszek. Obie gromady usytuowane są po wschodniej stronie Bugu. W roku 1954 Skuszew odłączono od Wyszkowa jako odrębną wieś²⁰³

Uchwała nr X/102/19 Rady Miejskiej w Wyszkanie z dnia 27.06.2019, Uchwała nr X/103/19 Rady Miejskiej w Wyszkanie z dnia 27.06.2019, Uchwała nr XIV/148/19 Rady Miejskiej w Wyszkanie z dnia 31.10.2019

²⁰² źródło: Dz.U. 1952 nr 26 poz. 177 <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19520260177>

²⁰³ źródło: Uchwała Nr VI/10/17/54 Wojewódzkiej Rady Narodowej w Warszawie z dnia 5 października 1954 r. w sprawie podziału na gromady powiatu pułtuskiego; w ramach Zarządzenia Nr Or. V-0/1/54 Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Warszawie z dnia 29 listopada 1954 r. w sprawie ogłoszenia uchwał Wojewódzkiej Rady Narodowej w Warszawie z dnia 4 października 1954 r., dotyczących reformy podziału

na mocy tej samej uchwały wyłączony został także Latoszek, który ponownie przyłączono w roku 1961²⁰⁴. W obszar Wyszkowa włączono także Rybienko Leśne i Rybienko Łochowskie. Wg odstępnych źródeł²⁰⁵, *jedynym elementem rozplanowania jest w Wyszkowie wydłużony plac powstały z rozszerzającej się ku rzece ulicy*. Opis ten dotyczy dawnego rynku – placu targowego, który funkcjonował na początku XX wieku przy ul. I. Daszyńskiego. Powyższe potwierdza mapa nr 42²⁰⁶. Aktualnie Wyszków osiągnął powierzchnię ok 20,8 km², jego cechy indywidualne opisano w dalszej części rozdziału.

e) Uwarunkowania naturalne – morfologia terenu, elementy środowiskowe

• Rzeźba terenu

Morfologia terenu Wyszkowa nie przedstawia większych różnic wysokościowych. Analizując rzędne terenu, zmiany wysokości wahają się od 82 m.n.p.m do 102 m.n.p.m. Najniższe położone tereny są w dolinie Bugu, najwyżej – w części północno – zachodniej.

• Wody powierzchniowe

Najważniejszym ciekim wodnym Wyszkowa jest fragment rzeki Bug, wzdłuż którego biegnie południowo – wschodnia granica miasta. Na prawym brzegu Bugu przy ul. Podporucznika Antoniego Wołowskiego, przy wale przeciwpowodziowym istnieje pięć, lokalnych stawów, jeden z nich połączony jest z Bugiem tzw. Kanałkiem Kubańskim.



Mapa 42 Fragment mapy – Wyszków skala 1:5000, źródło: *Dzieje Wyszkowa*, Dioniza Gimpel pod redakcją Henryka Samsonowicza, Warszawa 1984, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych im. St. Herbsta Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Wyszkowskiej.

administracyjnego wsi (Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Warszawie z dnia 1 grudnia 1954 r., Nr. 11, Poz. 67)

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19540430191>

²⁰⁴ źródło: Dz.U. 1961 nr 59 poz. 326 <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19610590326>

²⁰⁵ **Siuchniński Mateusz** – pod redakcją, *Miasta Polskie w Tysiącleciu, tom II*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo Wrocław, Warszawa, Kraków 1966

²⁰⁶ **Gimpel Dioniza** pod redakcją **Henryka Samsonowicza**, *Dzieje Wyszkowa*, Warszawa 1984, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych im. St. Herbsta Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Wyszkowskiej.

Przy granicy na krańcu południowym przepływa rzeczka Ruda. Wymieniając wody powierzchniowe należy również wskazać tzw. Łęgi Wyszkowe – teren podmokły na lewym brzegu Bugu, gdzie znajdują się stawy: Kamienny i Długie Doły. Część terenów miasta leży w strefach zagrożenia powodzią.²⁰⁷

- **Tereny zieleni**

Największe i najważniejsze tereny zieleni naturalnej Wyszkowa objęte są formami ochrony przyrody. Są to obszary Natura 2000 i Dolina Białego Bugu i Ostoja Nadbużańska. Od strony północnej Wyszków graniczy z Puszczą Białą. Ponadto na terenie miasta znajdują się tereny zieleni urządzonej w tym Park miejski im. Karola Ferdynanda Wazy, Park Kolejowy oraz znacząca powierzchnia terenów rolnych w północnej części miasta.

f) Uwarunkowania przestrzenne

- **Indywidualne cechy strukturalne**

Niewątpliwie najbardziej charakterystycznym zagadnieniem, związanym ze strukturą urbanistyczną Wyszkowa jest fakt, iż nie posiada on typowego rynku, rozumianego jako prostokątny lub kwadratowy plac targowy z ratuszem pośrodku. Jak już wspomniano w opisie modelu urbanistycznego



Mapa 43 obszary Natura 2000 i Dolina Białego Bugu i Ostoja Nadbużańska na terenie Wyszkowa. Źródło mapy: serwis GDOŚ opracowanie własne

miasta – rolę tradycyjnego rynku, gdzie odbywały się jarmarki pełniło poszerzenie ulicy I. Daszyńskiego w jej początkowym fragmencie. Całe założenie ul. Daszyńskiego przechodzącej w ul. Świętojańską wraz z zabudową należy zaliczyć istotnych elementów indywidualnych miasta. Obecnie przestrzenią publiczną, spełniającą rolę placu centralnego jest skwer pn. „Plac Miejski w Wyszowie” przy ul. Generała Józefa Sowińskiego. W jego południowej pierzei usytuowane są obiekty użyteczności publicznej tj. Sąd rejonowy, Bibliotek miejska i Urząd Skarbowy. Po stronie zachodniej zlokalizowane są obiekty edukacyjne – I Liceum

²⁰⁷ źródło: hydroportal.gov.pl



Rysunek 6 Struktura urbanistyczna Wyszkowa, opracowanie własne

Ogólnokształcące im. Cypriana Kamila Norwida i Szkoła Podstawowa nr 1. W strukturze miasta przestrzeniami najbardziej aktywnymi są Park Karola Ferdynanda Wazy, zlokalizowany bezpośrednio nad rzeką Bug, przy którym znajduje się lokalny magistrat oraz Kościół Parafii Rzymskokatolickiej pw. Św. Wojciecha. Wyróżniającym się w skali miasta założeniem urbanistycznym jest zespół intensywnej zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej oraz w niewielkim fragmencie wielorodzinnej przy ul. Centralnej oraz Geodetów. Zespół osiedlowy skupiony jest wokół terenu usługowego zabudowanego obiektami edukacyjnymi, sportowymi i administracyjnymi. Bardzo ciekawym układem jest także ekstensywne osiedle jednorodzinne na terenie Rybienka Leśnego. Malownicze, pełne zieleni zaciszne miejsce na mapie Wyszkowa wyposażone w obiekty edukacyjne i komercyjne. Linia kolejowa w Wyszowie wytyczona została w relacji północ-południe, podobnie jak w innych miastach wyraźnie oddziela część centralną od przemysłowej i mieszkaniowej. Rzeka Bug w granicach miasta także stanowi jego cechą indywidualną. Odrębnym zagadnieniem jest występowanie znacznej powierzchni terenów rolniczych w granicach miasta, zlokalizowanych w części zachodnio – północnej. Północna granica miasta przebiegająca wzdłuż ul. Sosnowej zabudowana jest ekstensywnymi budynkami jednorodziennymi w pierzei południowej.

- **Główne przestrzenie publiczne**

Do głównych przestrzeni publicznych Wyszkowa należy zaliczyć:

- Plac Miejski przy ul. Generała J. Sowińskiego
- Park Miejski im. Karola Ferdynanda Wazy
- Bulwary Bugu w tym ścieżka edukacyjna
Łęgi wyszkowskie i wydmy wyszkowskie
- ul. Daszyńskiego

- **Stare miasto**

Najstarsza część urbanistyczna miasta Wyszkowa nie posiada wpisu do rejestru zabytków. Fragment dotyczący starego miasta jest wyraźnie widoczny w tkance miejskiej i jest



Mapa 44 Wyszów - mapa z roku 1911, źródło Cyfrowa Biblioteka Polona

zlokalizowany przy ul. I. Daszyńskiego przechodzącej w ul. Świętojańską. Regularna zabudowa pierzejowa tworzy w tym miejscu indywidualny charakter przestrzeni. Na mapie roku 1911, wykształcona struktura zabudowy kształtuje się wzdłuż dzisiejszej ul. Tadeusza Kościuszki, ukierunkowanej na zachód. Ponadto zabudowa sytuowana

była także wzdłuż ówczesnego układu drogowego w rejonie dzisiejszej ul. Pułtuskiej oraz ul. Generała Wincentego Kowalskiego. Na planie miasta wyróżnia się także dzisiejsza ul. 3 Maja, teren parku miejskiego, obszar cmentarza parafialnego oraz strefa dworca PKP.

- **Obszary i tereny pod ochroną konserwatorską**

Na terenie miasta nie ma zbyt wielu terenów zabytkowych, w szczególności mających wpływ na strukturę urbanistyczną. Istniejący obszar wpływający na rozwój miasta to park miejski im. Karola Ferdynanda Wazy przy ul. 3 Maja oraz ul. T. Kościuszki, data wpisu 27.01.1984 znak nr 187. Drugi obszar, który wzięto pod uwagę przy analizie struktury urbanistycznej, na potrzeby niniejszej pracy to Kościół Parafialny im. św. Idziego wraz z otoczeniem, decyzja znak 641/62 z dnia 05.04.1962. Strefy ochrony kulturowej, zawarte w dokumencie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, obejmują m.in. założenie miasta-ogrodu

Rybieńka Leśnego – dawnego osiedla letniskowego²⁰⁸, charakterystycznego w strukturze Wyszkowa.

g) Obszar śródmiejski w obowiązujących aktach planistycznych

Odpowiedź Urzędu Miasta Wyszków, na pytania dotyczące obszaru śródmiejskiego w Wyszkowie z dnia 19.12.2023 pismo znak: PGN.1431.26.2023 przedstawiono następująco:

1. (...)

Ad. 1) Nie istnieje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nazwany jako „Śródmieście”, bądź podobnie.

2. (...)

3. - w uchwale Nr XLII/482/22 Rady Miejskiej w Wyszkowie z dnia 24 lutego 2022r.(opubl. w Dz.Urz.Woj.Maz w dniu 02.05.2022 r., poz. 5158) w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Wyszkowa dla wybranych terenów położonych przy ulicach: Komisji Edukacji Narodowej, Przemysłowej, Zakolejowej, Stefana Okrzei, Tadeusza Kościuszki, Towarowej, Pułtuskiej, Świętojańskiej – etap II, w §8 pkt 1 cyt.:

4. „1) tereny 2-1MW/U, 2-2MW/U, 2-1U/MW, 2-2U/MN położone są w strefie śródmiejskiej i śródmiejskiej zabudowy w rozumieniu przepisów odrębnych;”

*1) - w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wyszków uchwalonego uchwałą Nr XXVIII/280/2016 Rady Miejskiej w Wyszkowie z dnia 26.10.2016 r., w rozdziale 2.2.2. Kierunki, zasady zagospodarowania i użytkowania obszarów zabudowy gminy w pkt 3 cyt.: „**symbolem MU-S - tereny zabudowy mieszkaniowo - usługowej śródmiejskiej**, z przewagą zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w zwartych pierzejach ulic, jednorodzinnej, z usługami w kondygnacjach przyziemnych budynków, zieleni urządzonej ogólnodostępnej (publicznej) oraz usług nieuciążliwych²⁰⁹.*

Zalecane kształtowanie zabudowy odtwarzające układ urbanistyczny charakterystyczny dla miasta, z placami, poszerzeniami, zwartą pierzeją ulicy, podcieniami i usługami w kondygnacjach przyziemnych.

Tereny oznaczone symbolem MU-S oferują mieszkańcom bogate wyposażenie w infrastrukturę socjalną oraz techniczną (wodociąg, kanalizację, sieci elektroenergetyczne, gazowe, ciepłownicze i telekomunikacyjne) i komunikacyjną.

²⁰⁸ Statut Stowarzyszenia Miłośników Osiedla Letniskowego Rybieńka Leśne, 1934, źródło: Bibliotek Polona

²⁰⁹ *Należy przez to rozumieć usługi nie zaliczone do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, których ewentualna uciążliwość, mierzona zgodnie z przepisami odrębnymi, nie przekracza granic terenu inwestycji, ani nie powoduje innych uciążliwości na sąsiednich działkach, zgodnie z przepisami odrębnymi.*

Zaleca się, aby na każde 10000 m² powierzchni przeznaczonej pod zabudowę, pozostawić 100 m² ogólnodostępnych (publicznych) terenów zieleni parkowej, urządzonej, niezależnie od stanu władania tego terenu. Może to być teren wliczony w powierzchnię biologicznie czynną nowej inwestycji.

Zabudowa w poszczególnych terenach musi być kształtowana przy pomocy sporządzanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Przy formułowaniu w sporządzanych planach i ich zmianach ustaleń dotyczących zagospodarowania i użytkowania terenów, należy określić lub utrzymać co najmniej:

- przeznaczenie podstawowe terenu,*
- przeznaczenie dopuszczalne terenu (w szczególności lokalne urządzenia infrastruktury technicznej, niezbędne dla uzbrojenia terenów i nie kolidujące z przeznaczeniem podstawowym, komunikacyjne),*
- minimalną powierzchnię biologicznie czynną dla każdej działki inwestycyjnej – nie mniejsza niż – 20%,*
- maksymalną wysokość zabudowy - 27 m,*
- wymagania związane z parkowaniem pojazdów - zgodnie z zasadami i wskaźnikami, o których mowa w rozdz. 2.5.3. Kierunki rozwoju układu komunikacyjnego, Parkowanie pojazdów”.*

5. (...)

h) Sieć komunikacyjna

- **Powiązania komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne**

Analiza tras przejazdu autobusów komunikacji publicznej w Wyszkanie wskazuje, iż tereny zurbanizowane są obsługiwane na wystarczającym poziomie. Powierzchnia miasta nie jest duża co sprawia, iż realizowane są połączenia głównie z dworca PKP/PKS przy ul. Okrzei do lokalnych miejscowości sąsiedzkich. W obrębie miasta, komunikacja publiczna obsługuje główne ulice sieci drogowej tj. Świętojańską, Pułuską, Centralną, Geodetów, KEN, 3 Maja, Kościuszki, Generała J. Sowińskiego, dojeżdża ponadto na tereny Latoszka, Rybienka Leśnego, Rybienka Nowego. Z wyjątkiem linii nr X – wszystkie trasy zaczynają się i kończą na dworcu PKP/PKS przy ul. Okrzei. Trasa linii nr X zaczyna się i kończy przy ul. Leśnej na parkingu park and ride.

- **Drogi główne**

Sieć drogowa wewnętrzna i zewnętrzna miasta obejmuje następujące drogi ponadlokalne:

Drogi międzynarodowe i krajowe

- Droga nr 58 Via Baltica – przy wschodniej granicy Wyszkania przebiega niewielki fragment międzynarodowej trasy europejskiego korytarza transportowego, łączącego kraje bałtyckie: Polskę, Litwę, Łotwę i Estonię

- Droga nr 62 relacji Strzelno – Siemiatycze, na odcinku Wyszogród – Wyszaków spełnia rolę Tranzytowej Obwodnicy Warszawy²¹⁰

Drogi wojewódzkie

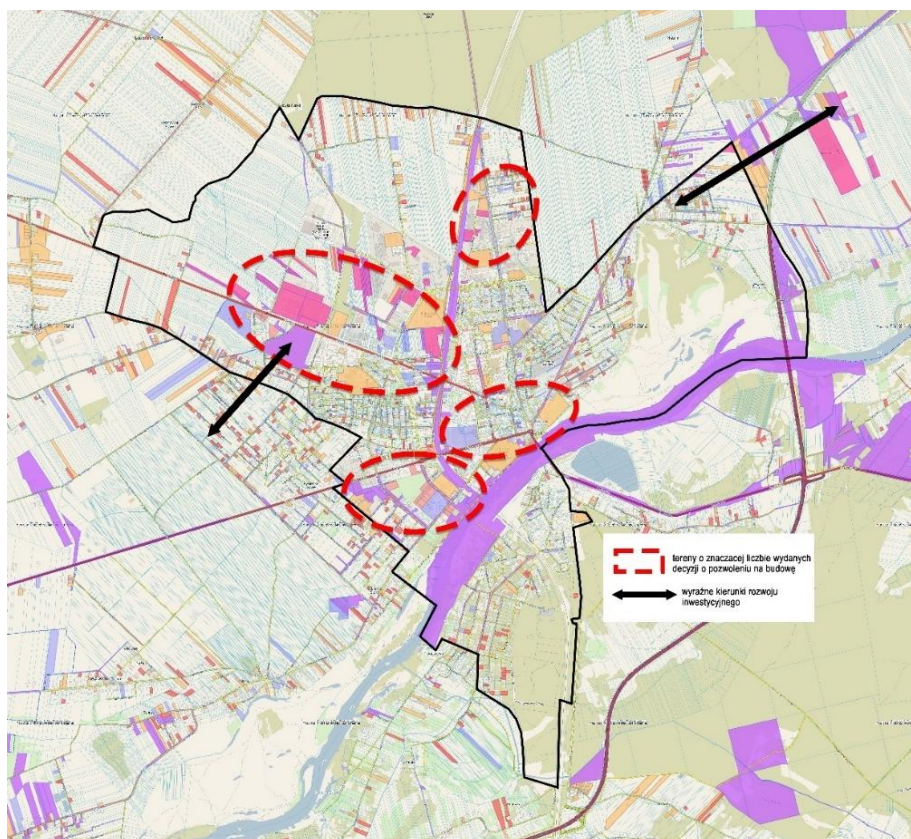
- Droga nr **618** droga w kierunku zachodnim – przez Pułtusk do miejscowości Gołymin

- **Kolej**

Przez Wyszaków przebiega linia kolejowa nr 29 Tuszcz – Ostrołęka. Przystanek PKP Wyszaków zlokalizowany jest przy ul. Stefana Okrzei natomiast przystanek Rybienko w rejonie ul. Dolnej i ul. K. Skarżyńskiego. Kursują tu także pociągi Kolei Mazowieckich.

i) Tereny inwestycyjne wg statystyk

Na mapie nr 44 zestawiono działki, dla których wydane zostały decyzje o pozwoleniu na budowę na przestrzeni lat 2020-2025. Zwiększona liczba inwestycji budowlanych, występuje w rejonie ulicy Pułtuskiej i Żytniej w kierunku zachodnim przy granicy z Rybieniem Nowym. Tutaj też funkcjonuje najwięcej nowej zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej, realizowanej w formie szeregowej i bliźniaczej. Podobnie przy ul. Serockiej. Kierunki rozwoju inwestycyjnego można zaobserwować przy granicy zachodniej oraz na krańcach północnych, w sąsiedztwie miejscowości Turzyn.



Mapa 45 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: <https://wyszakow.e-mapa.net/>, wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne

²¹⁰ źródło: <https://siskom.waw.pl/obwodnica-tir.htm>

j) Wizja rozwoju w dokumentach planistycznych miasta

- **Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**

Obowiązujące w Wyszkuwie Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego przyjęte zostało uchwałą nr XXVIII/280/16 Rady Miejskiej w Wyszkuwie z dnia 27 października 2016 r.

W zakresie rozwoju struktur urbanistycznych ustalono:

Do obszaru zabudowy należy zaliczyć całe miasto Wyszkuw w jego granicach administracyjnych (...)

Obszary zabudowy w gminie będą generalnie kształtowane wzdłuż istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych oraz projektowanej sieci infrastruktury technicznej, która w różny sposób obejmuje swoją szerokością dotychczasowe tereny otwarte. Są także wyznaczone w rejonach, gdzie właściciele złożyli dużo wniosków o zmianę funkcji terenu.

W Studium określono nadskarpowy pas ochronny od Bugu wolny od zabudowy oraz następujące rekomendacje:

Przy udostępnianiu nowych terenów pod inwestycje należy uwzględnić w szczególności:

- *położenie terenu z punktu widzenia zapewnienia zwartości struktury przestrzennej gminy i dostępności do infrastruktury społecznej, zwłaszcza szkół i przedszkoli, a także miejsc pracy mieszkańców*
- *możliwości efektywnego wykorzystania istniejących elementów infrastruktury technicznej (...)*
- *położenie terenu w stosunku do głównych ciągów komunikacyjnych i możliwość powiązań z już istniejącym układem drogowym*
- *możliwość wykształcenia terenów publicznych – placów skwerów w projektowanych zespołach zabudowy mieszkaniowej w tym także plombowej o większej ilości działek oraz poprawę estetyki zabudowy w trakcie jej modernizacji i uzupełnień (...)*

W odniesieniu do uwarunkowań środowiskowych określono następujące predyspozycje rozwojowe:

W obszarze gminy wyróżniają się zdecydowanie dwie zasadnicze strefy:

- *część północna, prawobrzeżna, obszar wysoczyzny poza zasięgiem doliny Bugu.*
- *Tereny predysponowane do utrzymania i intensyfikacji funkcji mieszkaniowej i funkcji usługowych skupiają się w rejonie miasta. Główne przekształcenia środowiska zostały tu już dokonane a skupienie zabudowy pozwala łatwiej wyposażyć ją w niezbędne dla*

ochrony czystości środowiska elementy infrastruktury. Skupienie zabudowy w tej części gminy zrekompensuje brak możliwości realizacji inwestycji na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią znajdujących się po drugiej stronie rzeki Bug. Preferowane kierunki rozwoju miasta to: zachód i północ;

(...)

- *część południowa, lewobrzeżna oraz dolina Bugu predysponuje przede wszystkim do funkcji przyrodniczych, funkcji bazujących na wykorzystaniu unikatowych walorów przyrodniczych i krajobrazowych, lokalizacji funkcji przyjaznych środowisku*
 - *naturalna w swym charakterze dolina Bugu z starorzeczami, roślinnością szuwarową i przywodną, łąkami, rozległymi łakami, ostoją i korytarz ekologiczny o randze europejskiej wymaga utrzymania dotychczasowego charakteru, predysponuje do zachowania terenów doliny w dotychczasowym użytkowaniu, do celów ekstensywnej turystyki (pieszej, rowerowej, wodnej*
 - *południowo wschodnie fragmenty gminy, wielkoprzestrzenne kompleksy leśne, predysponowane są do gospodarki leśnej oraz do turystyki o charakterze jak wyżej,*
 - *pozostałe (poza doliną Bugu oraz ww. kompleksami leśnymi) tereny części lewobrzeżnej gminy to tereny o stosunkowo mało korzystnych warunkach dla rolnictwa, słabych glebach, w większości podmokłe, ale o dużych walorach krajobrazowych. Predysponowane są do utrzymania funkcji rolniczej w formach ekstensywnych (rolnictwo ekologiczne, agroturystyka, przy zalesianiu najsłabszych gruntów rolnych) oraz do zagospodarowania turystycznego. Możliwość ograniczonego rozwoju ekstensywnych form rekreacji (zespoły zabudowy letniskowej)*

- **Strategia rozwoju**

Strategia Rozwoju Gminy Wyszaków na lata 2022-2030, została uchwalona dnia 29 grudnia 2022 r, uchwałą nr LII/599/22 Rady miejskiej Wyszakowa. To krótki dokument, zawierający bardzo ogólnikowe założenia rozwoju. W zakresie rozwoju struktury urbanistycznej można odczytać, iż jednym z celów strategicznych jest *Przyjazna i funkcjonalna przestrzeń*. Założenia w nim wpisane dotyczą:

- *Kreowania terenów inwestycyjnych, mieszkaniowych i wielofunkcyjnych*
- *Dalszego kształtowania ładu przestrzennego Gminy*
- *Koncentracji przestrzennej – zapobieganie suburbanizacji (nadmiernemu rozlewaniu się miasta)*

- *Poprawy i rozwoju dostępności komunikacyjnej wewnątrz Gminy*
- *Rozwoju form transportu i przemieszczania się*
- *Rozwój infrastruktury technicznej i teleinformatycznej*
- *Rozwoju infrastruktury spędzania czasu wolnego*
- *Rozbudowa powiązań komunikacyjnych Gminy z regionem*
- *Tworzenie warunków do rozwoju mieszkalnictwa oraz infrastruktury społecznej i przyrodniczej oraz centrów aktywności*
- *Rozwój narzędzi planowania przestrzennego i gospodarki nieruchomościami*

WNIOSKI

Wyszków charakteryzuje się względnie zwartą strukturą urbanistyczną, z dużymi rezerwami terenu w przygranicznych strefach miasta. Morfologia terenu nie jest wyraźnie zróżnicowana poza obszarem doliny Bugu. Pod względem środowiskowym barierę rozwojową stanowią w Wyszkowie tereny zalewowe, w większości zlokalizowane po południowej stronie rzeki. Natomiast od strony północnej, potencjalną, przyszłościową ekspansję częściowo blokuje sąsiedztwo Puszczy Białej. Ustalenia Studium uwarunkowań zakładają znaczące powierzchnie terenów przeznaczonych pod nową zabudowę właśnie w rejonie północnym, przy puszczy w okolicy Leszczydołów oraz Zacisza. Należy zauważyć, iż nie są to tereny w pełni zurbanizowane, jednak posiadające dostateczną infrastrukturę techniczną. Analiza istniejącego stanu zwarcia zabudowy wskazuje, iż istnieje duży potencjał jej dogęszczania bez konieczności dedykowania nowych terenów pod zabudowę. Relacje południowej części miasta – po prawej stronie Bugu, są bardzo mocno ograniczone. Osiedla dawnych wsi, takie jak Rybienko Leśne czy Latoszek, mają zapewnioną łączność ze śródmieściem poprzez jeden most przeznaczony dla ruchu kołowego oraz jeden, zabytkowy most kolejowy. Obecnie, miasto rozrasta się wzdłuż swojej zachodniej granicy w rejonie ul. Żytniej i Pułtuskiej. Charakterystyczny jest także rozwój zabudowy przy ul. Przemysłowej w środku obszaru rolniczego.

2.3. Miasta województwa małopolskiego

2.3.1. Bochnia

a) Dane ogólne

• Powierzchnia

Powierzchnia miasta wynosi ok 29,9 km². Orientacyjnie miasto rozciąga się na ok 8,19 km w osi południkowej oraz ok 6,13 km w osi równoleżnikowej.

- **Ludność**

Liczba mieszkańców Bochni to ok. 28,572 tys.²¹¹ z czego ok. 14,916 tys. stanowią kobiety a 13,656 tys. mężczyźni. Przyrost naturalny od roku 1995 do 2017 miał tendencję zmienną, natomiast od roku 2017 do 2019 był ustabilizowany, od 2019 do 2021 spadał w 2022 wzrósł natomiast w roku 2023 znów ma tendencję spadkową²¹²



Mapa 46 Lokalizacja Bochni na mapie Polski względem Krakowa, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne

b) Usytuowanie

- **Położenie**

Miasto Bochnia, siedziba powiatu bocheńskiego, położone jest w województwie małopolskim, na północny wschód od Krakowa.

- **Odległość od najbliższych miast**

Miasta położone w najbliższym sąsiedztwie Bochni (w linii prostej)

- od wschodu: Brzesko – ok. 11 km
- od zachodu: Niepołomice – ok. 16,51 km
- od południa: Nowy Wiśnicz – ok. 6,41 km
- od północy: Kazimierza Wielka – ok. 33 km

- **Odległości od granic państwowych i portów lotniczych i lotnisk**

Porty lotnicze i lotniska (w linii prostej)

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II w Balicach – ok. 46 km

Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice im. Wojciecha Korfatego w Pyrzowicach – ok. 111,2 km

Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka – ok. 113,43 km

Granice i przejścia graniczne:

od wschodu z Ukrainą – Medyka, ok. 182 km

²¹¹ <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>

²¹² ibidem

od zachodu z Czechami – Cieszyn, ok. 131,5 km
od północy z Federacją Rosyjską – Bezledy, ok. 490 km
z Morzem Bałtyckim – Gdańsk, ok. 505 km
od południa ze Słowacją – rejon Piwnicznej Zdrój, ok. 65 km

c) Podział administracyjny

Zgodnie z uchwałą Rady Miasta Bochnia nr. XXI/201/20 z dnia 25 czerwca 2020 w sprawie zmiany statutu Gminy Miasta Bochnia, określono podział na następujące osiedla: Nr1 Śródmieście – Campi, Nr2 Słoneczne, Nr3 Krzęczków – Łychów, Nr4 Uzbornia, Nr 5 Niepodległości, Nr 6 Windakiewicza, Nr 7 Kolanów, Nr 8 Dołuszyce, Nr 9 Chodenice, Nr 10 Kurów, Nr 11 Św Jana – Murowianka, Nr 12 Smyków, Nr 13 Karolina – Krzeczowska, Nr 14 Proszowskie

Osiedle **Śródmieście – Campi** wyznaczono w obszarze placów: Bolesława. Wstydliwego, Ks. Antoniego Czaplńskiego, Gazaris, Św. Kingi, Gen. Leopolda Okulickiego, Gen. Kazimierza Pułaskiego oraz ulic: Andrzeja Benesza, Biała, Bernardyńska, Bracka, Gejzy Bukowskiego, Campi, Tadeusza Czackiego, Dominikańska, Prof. Stanisława Fischera, Floris (do skrzyżowania z Pl. Bolesława Wstydliwego), Ks. Walentego Gadowskiego, Gazaris, Górników, Gołębia, Kazimierza Wielkiego, Achacego Kmity, Konstytucji 3- Maja (do skrzyżowania z ul. Karosek), Kowalska, Krakowska (do skrzyżowania z ul. Edwarda Windakiewicza), Józefa Ignacego Kraszewskiego, Tadeusza Kościuszki, Św. Marka, Jana Matejki, Adama Mickiewicza, Niecała, Ofiar Katynia, Oracka, Parkowa, Polna, Regis, Rynek, Rzeźnicka, Różana, Józefa Romana, Solna, Solna Góra, Ludwika Stasiaka, Storynka, Studencka, Sutoris, Świętokrzyska, Szewska, Wąska, Wolnica, Edwarda Windakiewicza (domy prywatne), Warzelnicza, rtm. Witolda Pileckiego, Za Szybem, Zaulek Św. Mikołaja, Skwer Waleriana Kasprzyka.

d) Uwarunkowania historyczne i funkcjonalne w procesie kształtowania modelu urbanistycznego

• **Model urbanistyczny i jego przekształcenia**²¹³

Współczesny obraz struktury miejskiej kształtowany był przez wieki, począwszy od aktu lokacyjnego (pierwsze ślady osadnictwa obecnej Bochni i okolic pochodzą z wieku VIII n.e.) Wg różnych źródeł o Bochni pisano już w roku 1198, następnie po odkryciu złóż soli kamiennej

²¹³ Fragment dysertacji, dotyczący Modelu urbanistycznego i jego przekształceń dla miasta Bochnia, pochodzi w całości, z pracy dyplomowej Autorki, współautor Ewa Dudek, pn. „Nowy model urbanistyczny miasta Bochnia”, obronionej w roku 2017, na Politechnice Krakowskiej, Międzynarodowym Centrum Kształcenia na kierunku „Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast”, promotor: prof.zw. dr hab. inż. arch. Zbigniew K. Zuziak

(w 1248 r) wybudowano pierwszy szyb górniczy w roku 1251. Nadanie praw miejskich wsi Bochnia nastąpiło w roku 1253, w ręk księcia Bolesława Wstydlivego. Lokacja na prawie magdeburskim określała zasady funkcjonowania modelu urbanistycznego, polegające na wytyczeniu placu targowego – rynku, zbliżonego do kwadratu, obudowanego domami, wokół których wytyczano szlaki komunikacyjne. Na rynku oprócz kramów handlowych lub krytego budynku sukiennic wznoszono obiekty władz miasta – ratusz, w bezpośrednim lub bliskim sąsiedztwie znajdował się także kościół. Układ ulic przylegających do rynku, krzyżował się pod kątem prostym. Z każdego rogu placu wychodziły po 2 trakty usytuowane prostopadłe względem siebie. Z uwagi na rozwój cechów, ulice przylegające do rynku najczęściej zamieszkiwali rzemieślnicy określonych profesji. Od ich działalności nadawane były nazwy poszczególnych ulic, niektóre w Bochni zachowały się do dziś np. ul. Kowalska, Szewska, Rzeźnicka czy Solna przy kopalnianym szybie Sutoris. Teren lokacyjnego miasta dzielony był na działki budowlane, zwykle prostokątne, węższym bokiem skierowane w stronę rynku. Całe założenie miejskie było fortyfikowane murami miejskimi z bramą i basztami (...) przy ul. Klasztornej i Białej w relacji wschód – zachód oraz Kowalskiej i Sądeckiej w linii północ-południe. Mury miejskie oplatały rzeki Babica i Storynka (...) Kluczowe znaczenie dla miasta miała kopalnia soli. Na obszarze lokacyjnym widoczne są ślady szybów kopalnianych: „Sutoris”, „Gazaris”, „Hermana”, „Regis”, „Targ”, „Wielki”, „Wojewodzia Góra”, „Finder”.

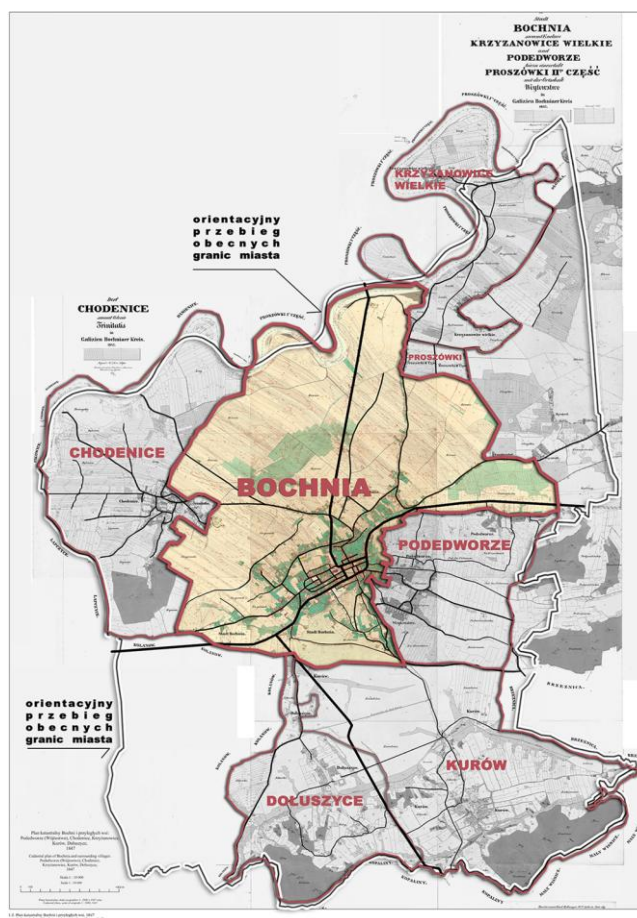
Struktura urbanistyczna z końca wieku XVIII²¹⁴

(...) Wytyczenie głównych szlaków handlowych, ustanowiło trzon układu komunikacji, funkcjonujący do dnia dzisiejszego. Model ten (...) pochodzi z końca XVIII wieku (...) Najczęściej zabudowane tereny miejskie znajdowały się wzdłuż traktów handlowych. Główną osią komunikacji były: odcinek traktu cesarskiego, zwanego Kaiserliche Route (na historycznych mapach występują także nazwy „Strasse nach Tarnow” - dzisiejsza ul. Trudna, przechodząca w Brzeską, „Strasse on Brzesko”) droga wylotowa na zachód, biegnąca dzisiejszą ul. Kazimierza Wielkiego i T. Kościuszki (obie wymienione nazwy pochodzą z planu Bochni i okolic, datowanego na koniec XVIII w, ok 1792). W kierunku północnym wiodącym szlakiem była tzw. trasa salinarna – Salinen strasse nach Sierosławice – dzisiejsza ul. Proszowska. Wiodła ona do składów solnych nad Wisłą w Sierosławicach. Jej początek stanowią dzisiejsza ul. Regis i Konstytucji 3 Maja. Droga łącząca Bochnię z Wieliczką nosząca nazwę Neuer Salz Weg – dziś ul. Chodenicka.

²¹⁴ ibidem

Struktura urbanistyczna wieku XIX²¹⁵

Wariant XIX w. charakteryzował się obszarem miejskim, rozciągniętym do rzeki Raby. Model z 1847 roku ukazuje Bochnię jeszcze przed budową linii kolejowej, a więc przed „podzielaniem” miasta na część północną i południową. Tzw. „trakty józefińskie” (przebijane wg patentu osadniczego cesarza Józefa II) obsadzano drzewami i realizowano w formie alej. Powstająca w sąsiedztwie zabudowa była związana z ich funkcjonowaniem. Jako kolonie dla niemieckojęzycznych osadników – Chodenice i Podedworze posiadały geometryczne rozplanowanie. Kolonia Trinitatis, zabudowana wówczas drewnianymi domami górników, powstała w sąsiedztwie Chodenic z postulatów władz kopalni, które zainicjowały jej budowę z uwagi na przedłużające się prace dotyczące



Mapa 47 Mapa z 1847 roku - struktura urbanistyczna Bochni, źródło mapy: Atlas Historii Miast Polskich BOCHNIA, opracowanie własne

budowy szybu „Trinitatis”. Nazwa zarówno szybu jak i ulicy przetrwała do dziś. W południowo – wschodniej części obecnej Bochni, na terenie podzielonego na działki siedliskowe folwarku, funkcjonowała kolonia Wójtostwo (...) Zabudowa w północnej części miasta to, poza budynkami usługowymi w przeważającej liczbie domy jednorodzinne. Szczególnie intensywnie rozwija się ona oprócz ul. Smyków w rejonie ul. Na Kąty. Pojedyncza zabudowa wielorodzinna, w tym socjalna zlokalizowana jest bez szczególnego kontekstu. Północną część Bochni charakteryzują także rozległe pola niezabudowane, wskazywane jako obszary krajobrazu otwartego, na wybranych polaciach do dziś wykorzystywane rolniczo. Część miasta na południe od dworca PKP charakteryzuje się nagromadzeniem zabudowy, głównie mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej oraz usługowej. Największe zespoły usług różnych branż zlokalizowane są w ścisłym centrum, w tym wszystkie obiekty użyteczności publicznej. Osiedla wielorodzinne, powstałe w II połowie ubiegłego wieku stanowią charakterystyczny krajobraz, w szczególności

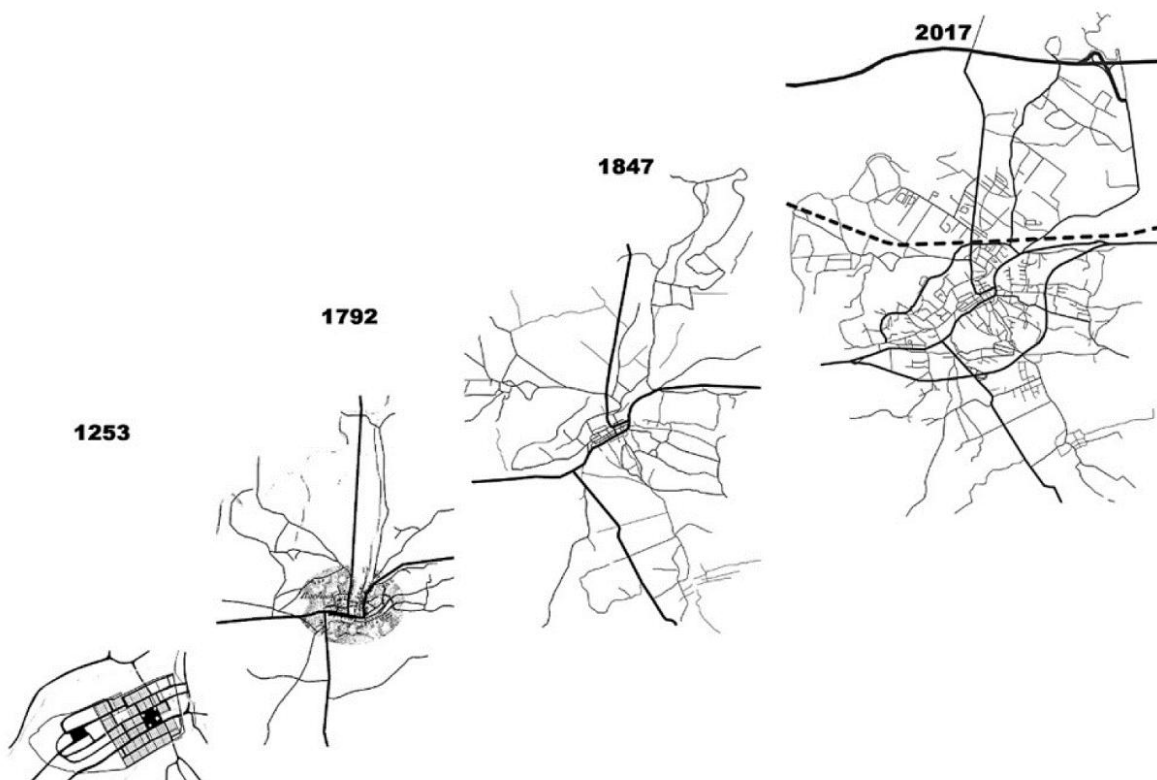
²¹⁵ ibidem

w rejonie dworca PKP (os Słoneczne, dalej Solna Góra) w części na północ od Kolanowa – os. Niepodległości oraz w okolicy ul. Brzeźnickiej. Okoliczne wzgórza np. Uzbornię czy Krzęczków pokrywają zespoły obiektów jednorodzinnych. Zagęszczenie budownictwa zmienia się wraz z odległością od centrum. Najdalej na południe wysunięte są dawne wioski – Dołuszyce i Kurów o niskiej intensywności zabudowy. Obszar południowy miasta charakteryzuje największy procent terenów zieleni wysokiej a także dawnych pól uprawnych, pozostających w użytkowaniu tej funkcji do dnia dzisiejszego.

e) Uwarunkowania naturalne – morfologia terenu, elementy środowiskowe

- **Rzeźba terenu**

Bochnię charakteryzuje szczególnie zróżnicowana morfologia terenu. W kierunku południowym od linii kolejowej występuje zespół wzniesień i zmiennej wysokości poziomów terenu, sięgających rzędu od ok 216 mnpm. w okolicy Rynku do ok 302 mnpm. w rejonie Dołuszy. Natomiast, po północnej stronie trasy kolejowej teren jest niemal płaski, rzędne terenu wynoszą od ok. 192 mnpm do 203 mnpm²¹⁶.



Rysunek 7 Rozwój urbanistyczny Bochni na przestrzeni lat, opracowanie własne

²¹⁶ źródło: wysokosciomierz.pl

- **Wody powierzchniowe**

Największą rzeką Bochni, płynącą wzdłuż północnej granicy miasta jest Raba – dopływ Wisły. Drugą istotną rzeką jest Babica, częściowo skanalizowana w obszarze centralnym miasta. Odnogą Babicy jest Potok Buczkowski, wzdłuż zachodnich terenów miasta płynie Potok Chodenicki, natomiast w części południowej występuje także potok Gróbka. Do obszarów szczególnego zagrożenia powodzią zaliczane są w Bochni okolice Raby w szczególności jej starorzecze²¹⁷.

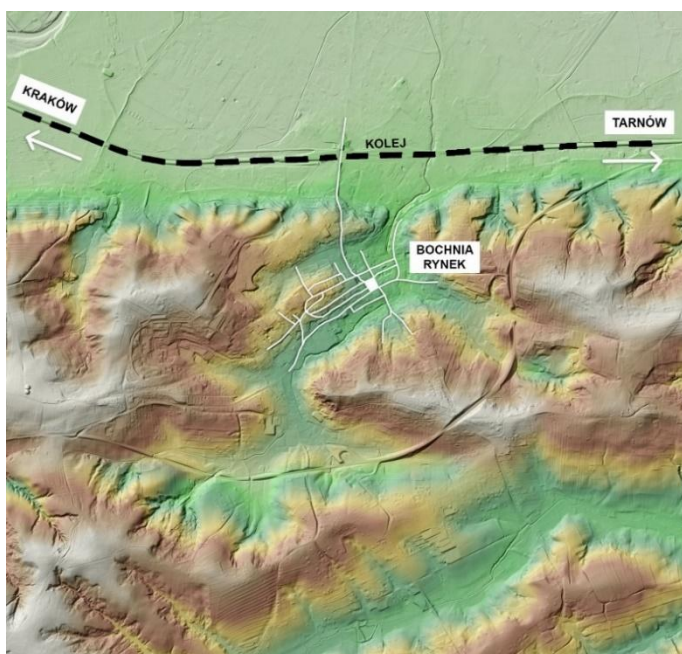
- **Tereny zieleni**

Podstawowy system zieleni Bochni tworzą: Planty Salinarne w obszarze centralnym, Park Rodzinny Uzbornia (na wzgórzu Uzbornia), Las Kolanowski, las przy południowej granicy miasta będący częścią Wiśnicko – Lipnickiego Parku Krajobrazowego, lasek na Łychowie.

- **Tereny osuwiskowe**

Na obszarze miasta występują tereny narażone na osuwanie się mas ziemnych. Jest to związane głównie z ukształtowaniem terenu oraz różnicami wysokości, które występują głównie w

części zachodniej i południowej miasta. Najwięcej osuwisk aktywnych znajduje się w rejonie osiedla Uzbornia, Krzęczków – Łychów, Św. Jana – Murowianka oraz Chodenice²¹⁸



Grafika 11 Morfologia terenu Bochni, źródło mapy: Geoportat.gov.pl, grafika: opracowanie własne

f) Uwarunkowania przestrzenne

- **Indywidualne cechy strukturalne**

Do indywidualnych cech strukturalnych Bochni należy zaliczyć układ lokacyjny z Rynkiem Górnym, zamkiem żupnym i plantami salinarnymi. Osadzenie struktury na zróżnicowanym wysokościowo terenie oraz rozcięcie miasta linią kolejową – oddzielenie terenu płaskiego od pagórkowatego miało zasadniczy wpływ na kolejność rozrostu systemu osadniczego w mieście.

²¹⁷ źródło: hydroportal - https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gmap=gpMZP

²¹⁸ źródło: Państwowy Instytut Geologiczny SOPS, <https://geoportat.pgi.gov.pl/portat/page/portat/SOPO/Wyszukaj3>

W kontekście morfologii terenu ciekawostką jest fakt, iż najbardziej zabudowany obszar miasta znajduje się w na terenie najbardziej górzystym.

- **Główne przestrzenie publiczne**

Wśród najważniejszych przestrzeni publicznych Bochni są:

- Rynek Górny
- Planty Salinarne
- Teren, na którym funkcjonuje tężnia solankowa
- Teren kopalni soli – okolice szybu Campi
- Park Rodzinny Uzbornia
- Plac Turka

- **Stare miasto**

Z Atlasu Historycznego Miast Polskich BOCHNIA²¹⁹ wynika, iż najstarszym fragmentem Bochni jest centralny układ urbanistyczny. Obszar jest klasycznym przykładem lokacji na prawie magdeburskim z kwadratowym rynkiem, ówczesnym ratuszem oraz układem ulic wychodzących z narożników. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się XV wieczny kościół – dziś bazylika mniejsza, p.w. św. Mikołaja wraz z drewniana dzwonnica i otoczeniem. Niewątpliwie, obiekty salinarne takie jak Planty czy Szyb Sutoris także stanowią nierozwalną część starego

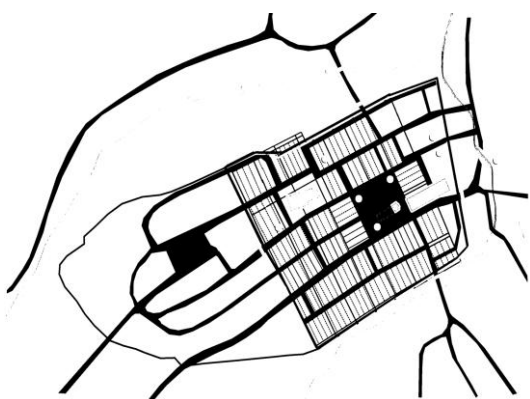


Rysunek 8 Struktura urbanistyczna Bochni, opracowanie własne

²¹⁹ Beiersdorf Zbigniew, Flasz Jan, Krasnowolski Bogusław, Materna Marek, Noga Zdzisław, *Atlas Historyczny Miast Polskich BOCHNIA*, tom V Małopolska, zeszyt 4, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Kraków 2016

miasta Bochni. Najistotniejsze ulice, będące podstawową siecią drogową to ul. Kazimierza Wielkiego, Biała, Bernardyńska, Różana, Regis, Kraszewskiego, Matejki, Oracka, Gołębia, Rzeźnicka czy Sądecka.

- **Obszary i tereny pod ochroną konserwatorską**



Rysunek 9 Schemat systemu komunikacyjnego z czasów lokacji wraz z siatką podziału działek, opracowanie własne

Bochnia, podobnie jak Wieliczka posiada dziedzictwo salinarne oraz różne formy ochrony konserwatorskiej. Wśród najważniejszych znajdują się:

1. Wpis kopalni soli na listę światowego dziedzictwa UNESCO
2. Uznanie obszaru kopalni soli za pomnik historii oraz szereg innych zespołów i obiektów architektonicznych, wśród których istotne są:

- układ urbanistyczny, A-244 z 12.05.1983

- obszar d. żupy solnej, A-218 z 31.05.1980
- zabytkowa część kopalni soli ul. Campi 15, A-238 z 11.12.1981
- park salinarny, A-247 z 07.11.1984
- kościół par. p.w. św. Mikołaja, dzwonnica, otoczenie, A-61 z 22.11.1968
- budynek dawnego klasztoru Dominikanów wraz z otoczeniem, obecnie Muzeum, Rynek 20, [A-2/M] z 29.10.2001
- budynek zwany „Zamkiem Żupnym”, [A-1470/M] z 08.03.2017

g) Obszar śródmiejski w obowiązujących aktach planistycznych

Z pisma Urzędu Miasta Bochnia z dnia 22.12.2023, znak: AiPP.1431.33.2023 odpowiadającym na pytania dotyczące obszaru śródmiejskiego, ujętego w aktach planistycznych miasta, wynika następująca odpowiedź:

1. W Gminie Miasta Bochnia obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu „ŚRÓDMIEŚCIE” uchwalony uchwałą Nr XVII/174/08 Rady Miejskiej w Bochni z dnia 27 lutego 2008 r. i dwukrotnie zmieniony punktowo.

Plan obejmuje obszar o pow. 163 ha, ograniczony:

- od wschodu granicami zewnętrznymi pasów ulic Wygoda, Księcia Józefa

- Poniatowskiego, Trudnej, Gazaris, Placu Bolesława Wstydliviego, ulic Floris i Nad Babicą,*
- od południa granicą południową ulicy Stanisława Fischera, południową granicą działek Nr 6157/3, 6152/1, przez teren działek Nr 6149 i 6146 (pasem szer. 30 m od osi koryta potoku Babica), południowymi granicami działek Nr 6144 i 6682/2, wschodnią granicą ul. Św. Marka, pasem szerokości 30 m od osi potoku Babica przez teren działki Nr 6658/1 (park Uzbomia), wschodnią i południową granicą działki Nr 6658/2, południową granicą działek Nr 6642/4, 6642/2 i 6642/1,*
 - od zachodu granicami zewnętrznymi ulic Gipsowej, Kazimierza Wielkiego, Jana Matejki, Krakowskiej, Świętokrzyskiej, Windakiewicza, Campi, południowo-zachodnią granicą działki Kopalni do północno-zachodniej granicy wydzielonego pasa drogi do kotłowni, południową granicą działki Nr 2889, zachodnimi granicami działek Nr 2889, 2888, 2980, 2981, 3004/1 — działka kolejki, poprzez ulicę Karosek, zachodnią granicą działki Nr 2189 (łącznik pomiędzy ulicą Karosek a ulicą Wodociągową) do ulicy Wodociągowej,*
 - od strony północnej północną granicą terenów kolejowych przylegających do linii kolejowej.*

Granice planu wyznaczyła uchwała Rady Miejskiej o przystąpieniu do sporządzenia planu „Śródmieście”.

- 2. W mieście Bochnia nie zostały określone granice dzielnicy śródmiejskiej w strukturze administracyjnej - nie ma podziału miasta na dzielnice.*
Funkcjonują osiedla jako jednostki pomocnicze Gminy Miasta Bochnia i w ramach takiego podziału wyodrębniono Osiedle ŚRÓDMIEŚCJE — CAMPI. Granice osiedli wyznaczono określając je opisowo w statucie Gminy Miasta Bochnia.
- 3. W mieście Bochnia określono granice obszaru śródmieścia w rozumieniu § 3 pkt 1) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie w Strategii Rozwoju Gminy Miasta Bochnia na lata 2022-2023, poprzez wskazanie graficzne na rysunku nr 5. Schematyczne przedstawienie podstawowych funkcji terenów Gminy. Przyjęto metodę: zabudowę śródmiejską wskazano na tle granic osiedla Śródmieście - Campi.*
W dokumencie planistycznym — Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Miasta Bochnia uchwalonym w 2020 r — wyznaczono strefę funkcjonalną „STREFĘ ŚRÓDMIEJSKĄ STARE MIASTO. Strefa ta obejmuje historyczne centrum Bochni, które opisane jest do rejestru zabytków oraz obszar

wskazany do rewitalizacji. Jego centralnym elementem jest rynek - którego wybiega 9 ulic, tworzących średniowieczny układ szachownicowy. Pierzeję rynku tworzą budynki powstałe w różnych stylach architektonicznych. Strefa ta charakteryzuje się zwartą zabudową oraz dużym udziałem usług w ogólnym zagospodarowaniu terenu. Rynek wraz z ul. Kazimierza Wielkiego stanowią najważniejszy element przestrzeni publicznej miasta. Zabytkowy układ urbanistyczny rynku wraz z wychodzącymi z niego ulicami zachowuje pierwotny kształt od XIII w. i stanowi jeden z najcenniejszych elementów dziedzictwa kulturowego Bochni. W obrębie strefy śródmiejskiej oprócz licznych obiektów zabytkowych, w tym istniejących nadszybi kopalni soli zlokalizowane są także parki miejskie. Planty Salinarne, Park Turka. Tereny zieleni na obszarze śródmieścia są głównym miejscem rekreacji i wypoczynku mieszkańców.”

Granice poszczególnych stref funkcjonalnych stanowią umowny podział obszaru miasta na strefy o odmiennej strukturze funkcjonalno-przestrzennej (część 1. tekstu studium „Kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów” pkt. 5 — str. 138) (...)

h) Sieć komunikacyjna

- **Powiązania komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne**

Obecnie w Bochni kursuje 6 linii transportu wewnętrznego. Komunikacja publiczna w mieście zapewnia podstawową obsługę terenów zabudowanych. Odległe tereny w tym także skrajnie położone osiedla miasta – przy granicach północ – południe (Słomka, Smyków, strefa BSAG przez centrum aż do Kurowa) oraz wschód – zachód, (Chodenice, ul. Partyzantów, ul. Wygoda, ul. Krzeczowska, do osiedla Łychów oraz ul. Brzeźnickiej) są połączone z centrum liniami autobusowymi. Niemniej jednak, część z terenów bliżej centrum nie jest objęta komunikacją publiczną, są to: przeważający obszar osiedla Uzbornia – tylko jeden fragment posiada dostęp do transportu miejskiego – ul. Widok. Także duża część Kolanowa, w tym rejon ul. K. Brodzińskiego. W kwestii połączeń do atrakcji turystycznych – istniejąca linia 1a zapewnia dostęp z centrum miasta do Kopalni Soli – szybu Campi.

- **Drogi główne**

Oś głównego układu komunikacyjnego Bochni stanowią:

drogi krajowe:

- węzeł autostradowy A4,
- nr 94 relacji Kraków – Tarnów
- nr 75 relacji Kraków – Muszynka (do granicy państwa)

drogi wojewódzkie:

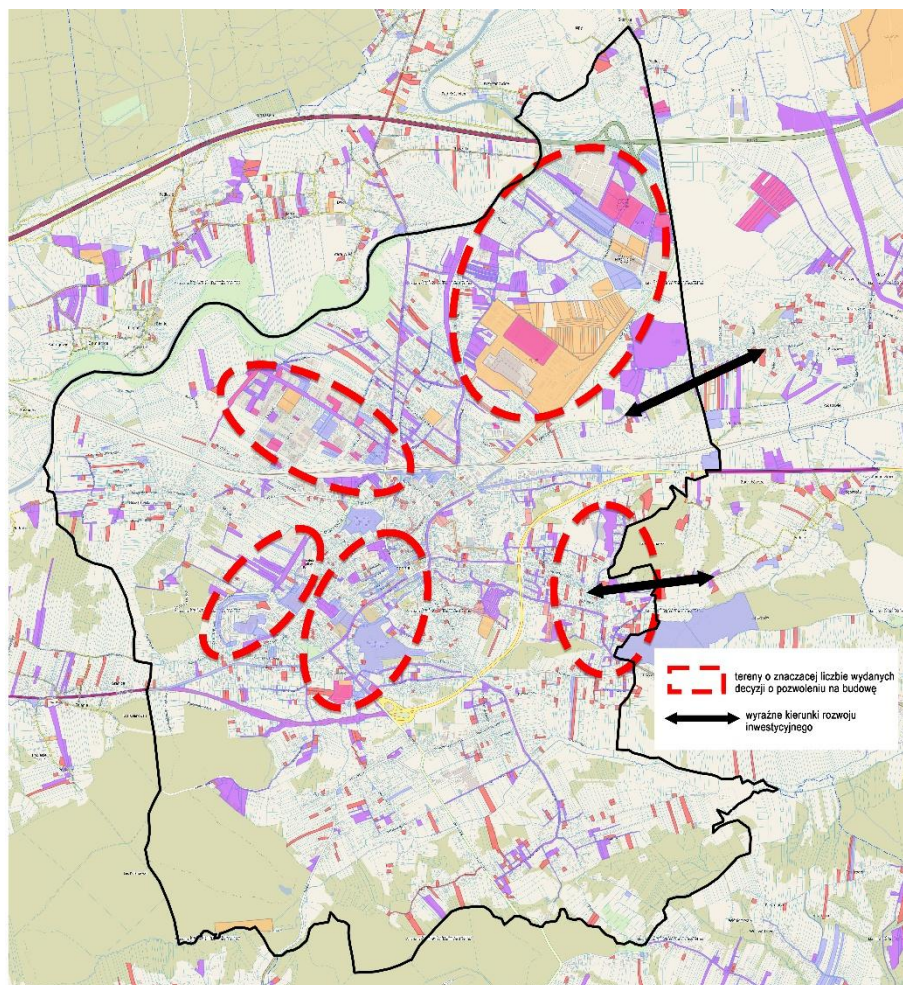
- droga nr 965 relacji Limanowa – Zielona.

- **Kolej**

Przez Bochnię przebiega linia kolejowa nr 91, w kierunku wschód – zachód, relacji Kraków – Tarnów.

i) Tereny inwestycyjne wg statystyk

Decyzje o pozwoleniu na budowę z lat 2020-2025, zestawione na poniższej mapie wskazują, iż najczęściej inwestycji budowlanych realizowanych jest w obrębie Bocheńskiej Strefy Aktywności Gospodarczej – północnej części miasta, oraz w drugiej, co do wielkości strefie usług – w części północno – zachodniej, tj. okolicach ul. Partyzantów. Pod względem inwestycyjnym wyróżnia się ponadto centrum miasta, do czego przyczyniły się, realizowane w ostatnich latach projekty zawarte w programie rewitalizacji. Do terenów poddanych presji inwestycyjnej należy zaliczyć także obszary przy wschodnich granicach miasta, w okolicy Lasu Łychowskiego. Kierunek rozwoju widoczny jest także od wschodu w sąsiedztwie wsi Krzeczów.



j) Wizja rozwoju w dokumentach planistycznych miasta

- **Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**

Główne założenia SUiKZP Miasta Bochnia, przyjętego uchwałą nr XVII/163/20 Rady Miasta Bochnia z dnia 20 lutego 2020 r. w zakresie kierunków zmian w strukturze przestrzennej miasta określono m.in.:

1. Wykształcenie efektywnego systemu transportowego, w tym – poprawę skomunikowania północnej i południowej części miasta, wyznaczenie terenów parkingowych dla obsługi ruchu turystycznego oraz ruchu związanego z dojazdami do pracy w terenach usługowych. Ponadto wytyczenie bezpiecznych tras rowerowych, łączących zespoły zabudowy mieszkaniowej z obiektami turystycznymi, centrum miasta i terenami usług. Wskazano, iż istotne jest dążenie do realizacji drogi gminnej poprzez most drogowy na rzece Rabie, równoległe do istniejącego mostu kolejowego.
2. Rozwój przestrzenny z zachowaniem czytelnej struktury miasta, w tym – wyeksponowanie głównych elementów struktury w celu jednoznacznej ich identyfikacji; wyznaczenie nowych terenów pod zabudowę na obecnych użytkach rolnych w zgodzie z obowiązującymi przepisami; wyznaczenie czytelnego układu przestrzeni publicznych oraz podniesienie ich jakości ze szczególnym uwzględnieniem walorów turystycznych; kształtowanie centrów lokalnych dla poszczególnych rejonów miasta; integracja przestrzenna terenów zieleni; uzyskanie przestrzennej ciągłości struktury terenów zurbanizowanych oraz terenów otwartych przy eliminacji rozpraszania zabudowy z wykorzystaniem terenów posiadających uzbrojenie w media. W tym punkcie określono, iż konieczne jest dążenie do powiększania terenów miejskich w zakresie budownictwa mieszkaniowego poprzez włączenie do Bochni miejscowości Cikowice – oddalonej o 15 km, co ułatwi realizacja budowy mostu na Rabie w Chodenicach. Zarekomendowano także włączenie w obszar miasta wieś Krzeczów.

Ponadto miasto zostało podzielone na strefy funkcjonalne, dla których określono zasady zagospodarowania przestrzennego. Dla *strefy śródmiejskiej i starego miasta* wskazano m.in. konieczność ochrony i rewitalizacji zabytkowego układu urbanistycznego. Dla *strefy miejskiej I* – kształtowanie struktury urbanistycznej w tej części miasta powinno uwzględniać zachowanie właściwych proporcji zabudowy w stosunku do poszczególnych funkcji oraz właściwe rozwijanie układu komunikacyjnego. Dla *strefy miejskiej II* – zakłada, iż konieczne jest uporządkowanie struktury zabudowy, a nową tkankę należy kształtować w nawiązaniu do

lokalnego krajobrazu kulturowego, w oparciu wykształcony układ drogowy z poszanowaniem ruralistycznych układów przestrzennych. Podobne rekomendacje wskazano dla *strefy wielofunkcyjnej* z naciskiem na uzupełnienie tkanki urbanistycznej o tereny zieleni urządzonej i izolacyjnej. Dla *strefy przemysłowej* położono nacisk na rozwiązania zrównoważone promujące innowacyjne i ekologiczne sposoby działania oraz ograniczanie negatywnych skutków dla środowiska.

- **Strategia rozwoju gminy**

Strategia rozwoju miasta, przyjęta została uchwałą nr XLI/407/22 Rady Miasta Bochnia w dniu 24 lutego 2022 roku. Uchwała określa horyzont czasowy strategii na lata 2022 – 2030. Strategia zawiera analizę modelu struktury funkcjonalno – przestrzennej miasta, w odniesieniu do: krótkiej charakterystyki położenia miasta w systemie komunikacji krajowej i wojewódzkiej, ponadto w zakresie występowania złóż kopalin, działalności przemysłowej, potencjału turystycznego miasta, przeciętnej atrakcyjności środowiska. W strategii wskazano obszary i kierunki interwencji *w zakresie infrastruktury społecznej i technicznej, środowiska, turystyki i rekreacji*. W odniesieniu do rekomendacji dotyczących kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej wskazano, iż ogólny kierunek *skupiać się będzie na zachowaniu unikalnych walorów miasta przy jednoczesnym jego rozwoju, z zachowaniem zasad ładu przestrzennego. Służyć temu będzie koncentracja na ograniczaniu rozproszenia budownictwa mieszkaniowego oraz rozdzielenie zagospodarowania poszczególnych terenów zgodnie z ich uwarunkowaniami i potencjałem. Na działania te wpływać będzie szereg czynników zewnętrznych, wśród których do najistotniejszych należy dotychczasowe zagospodarowanie i przeznaczenie terenu, włącznie z wykształconą strukturą osadniczą, dostępność infrastruktury transportowej oraz sieciowej, występowanie zagrożeń osuwiskowych i powodziowych, a także uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego oraz historycznego centrum miasta.*

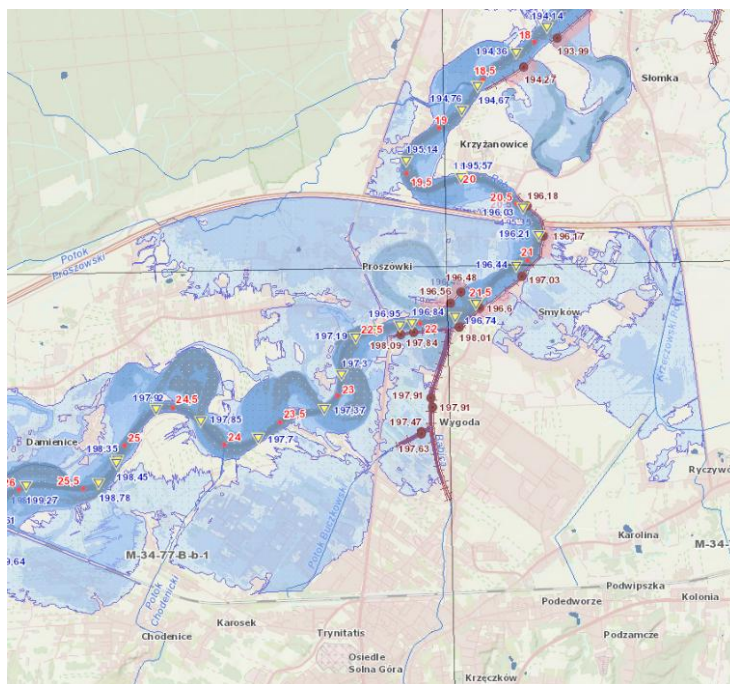
Ustalenia zawarte w rekomendacjach, dotyczących kształtowania polityki przestrzennej są częściowo przełożone z obowiązujących w mieście aktów planistycznych lub strategicznych.

WNIOSKI

Pod względem morfologicznym Bochnia posiada szczególne uwarunkowania. Część miasta na północ od linii kolejowej, położona jest na terenie niemal płaskim z niskim zróżnicowaniem wysokościowym. W części tej znajdują się ciekły wodne, w tym największa – rzeka Raba. Obszar ten nie jest nadmiernie zabudowany, dominuje tu funkcja przemysłowa i usługowa oraz zabudowa jednorodzinna. Znaczny procent opisywanych terenów wykorzystywany jest rolniczo.

Wg udostępnionych modeli hydrologicznych²²⁰, w przypadku wystąpienia powodzi, obliczonej raz na 500 lat tereny przemysłowe oraz obszar strefy aktywności gospodarczej zagrożone są zalaniem. Należy zauważyć, iż potencjalna powódź może wystąpić także na obszarze obecnej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej pomiędzy ul. Proszowską a Wygoda, co związane jest z rzeką Babica i Rowem Buczkowskim. Z drugiej strony – na południe od linii kolejowej miasto,

ze względu na duże różnice poziomów terenu zmagają się z zagrożeniem osuwania się mas ziemnych. Niemniej jednak, obszar ten jest znacznie bardziej zabudowany i zainwestowany niż część północna miasta. Szczegóły zasięgów zagrożeń naturalnych dla Bochni wskazano w Załączniku nr 4 do niniejszej pracy. Strukturalnie Bochnia w swoich granicach podzielona jest na 4 strefy: 1 – teren centralny po południowej stronie torów kolejowych do drogi krajowej nr 94, strefa nr 2 – rolniczo – przemysłowo – mieszkalna po północnej stronie torów do autostrady A4, strefa nr 3



Mapa 49 Mapa terenów zalewowych Bochni, źródło: hydroportal.gov.pl

– rolnicza, na północ od autostrady A4 oraz strefa nr 4 – mieszkaniowo – usługowo – przyrodnicza, na południe od drogi krajowej nr 94. Powiązania między ww strefami oraz dostępność do terenu śródmiejskiego są zróżnicowane (szczegóły opisano w rozdziale relacjonującym wizję w terenie, rozdział III, pkt 3.2.7 niniejszej pracy). Pod względem propozycji rozwoju przestrzennego, zawartych w dokumentach planistycznych – w szczególności Studium uwarunkowań o dążeniu do włączenia miejscowości Cikowice oraz Krzeczów w granice miasta, bardziej korzystne i realne wydają się tereny gminy Krzeczów, bezpośrednio graniczącej z gminą miasta Bochnia od strony wschodniej. Uzasadnione jest to także względami powiązań gospodarczych pomiędzy gminami.

²²⁰ źródło: hydroportal.gov.pl – scenariusz dla wód 500 letnich

2.3.2. Wieliczka

a) Dane ogólne

• Powierzchnia

Powierzchnia miasta wynosi ok. 13,41 km². Orientacyjnie miasto rozciąga się na ok. 3,75 km w osi południkowej oraz ok. 6,15 km w osi równoleżnikowej.

• Ludność

Liczba mieszkańców Wieliczki to ok. 27,506 tys.²²¹ z czego ok. 14,276 tys. stanowią kobiety a 13,230 tys. mężczyźni. Przyrost naturalny od roku 1995 do 2017 miał tendencję zmienną, natomiast od roku 2017 do 2023 ma tendencję rosnącą i jest dodatni²²²



Mapa 50 Lokalizacja Wieliczki na mapie Polski względem Krakowa, źródło mapy: Geoportat.gov.pl, opracowanie własne

b) Usytuowanie

• Położenie

Miasto Wieliczka, siedziba powiatu wielickiego, położone jest w województwie małopolskim na południe od Krakowa.

• Odległość od najbliższych miast

Miasta położone w najbliższym sąsiedztwie Wieliczki (w linii prostej)

- od północnego wschodu: Niepołomice – ok. 11,13 km
- od zachodu: Skawina – ok. 16,9 km
- od południowego wschodu: Dobczyce – ok. 11,84 km
- od północnego zachodu: Kraków – graniczy z gminą Kraków

• Odległości od granic państwowych i portów lotniczych i lotnisk

Porty lotnicze i lotniska (w linii prostej)

- Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II w Balicach, ok. 20,53 km
- Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice im. Wojciecha Korfańtego w Pyrzowicach, ok. 87,23 km

²²¹ źródło: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>

²²² ibidem

- Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka, ok. 140 km

Granice i przejścia graniczne:

- od wschodu z Ukrainą – Medyka, ok. 208,35 km
- od zachodu z Czechami – Cieszyn, ok. 105,8 km
- od północy z Federacją Rosyjską – Bezledy, ok. 489,6 km, z Morzem Bałtyckim – Gdańsk, ok. 493,3 km
- od południa ze Słowacją – rejon Piwnicznej Zdrój, ok. 79 km

c) Podział administracyjny

Miasto Wieliczka podzielone jest na 9 osiedli²²³, są to:

1. Bogucice
2. Kościuszki – Przyszłość – Szymanowskiego
3. Krzyszkowice
4. Lekarka
5. Ogrodowe
6. Sienkiewicza-Asnyka-Pola
7. **Śródmieście**
8. Zadory
9. Zdrojowe

ZAŁĄCZNIK DO STATUTU OSIEDLA ŚRÓDMIEŚCIE

Z punktu widzenia przedmiotu badań niniejszej pracy, szczególnie istotne są granice osiedla Śródmieście. Zgodnie ze statutem osiedla, jego zasięg terytorialny obejmuje ulice: Aywasa, Batorego, Bednarka, Boczna, Bożą Wolę, osiedle Boża Wola, Brata Alojzego Kosiby, Chopina (nr parzyste), Daniłowicza (nr nieparzyste), Dembowskiego nr 1-7 (nr nieparzyste) , nr 2-4 (nr parzyste), Goliana, Górnicza nr 1-13, Górsko (nr nieparzyste), Kilińskiego, Kopernika nr 2-6, Królowej Jadwigi, Kuczkiewicza, Legionów, Limanowskiego, Mickiewicza, Moniuszki, Pocztowa, Piłsudskiego nr



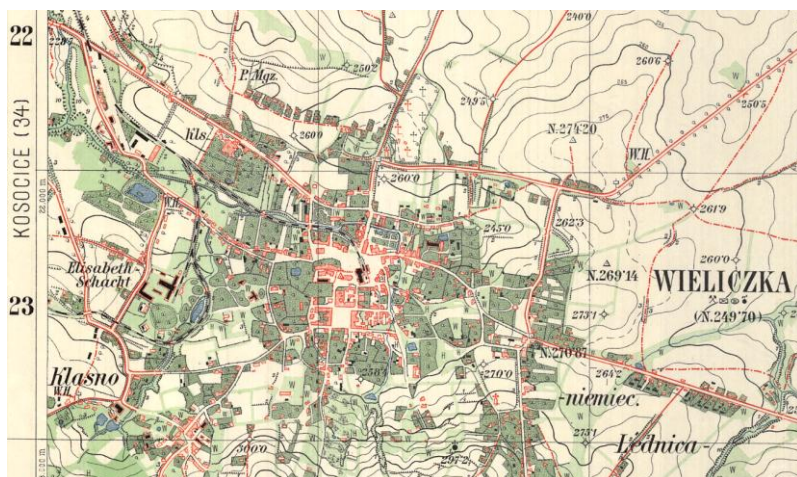
Mapa 51 Obszar Osiedla Śródmieście w Wieliczce, źródło: uchwała Rady Miejskiej w Wieliczce nr XLV/706/2010 z dnia 26.10.2010 r.

²²³ źródło: <https://www.wieliczka.eu/pl/201166/0/osiedla.html>

1-69 (nr nieparzyste), Powstania Warszawskiego, Pl. Kościuszki, Reymonta, Rynek Górny, Skwer Skulimowskiego, Seraf, Sikorskiego, Sienkiewicza nr 1-33, nr 2-44, Słowackiego nr 1-43, nr 2-20, Szpunara, Wąska, Zamkowa, Żwirki i Wigury, dr Tomasz Żywca.

d) Uwarunkowania historyczne i funkcjonalne w procesie kształtowania modelu urbanistycznego

- **Model urbanistyczny i jego przekształcenia**



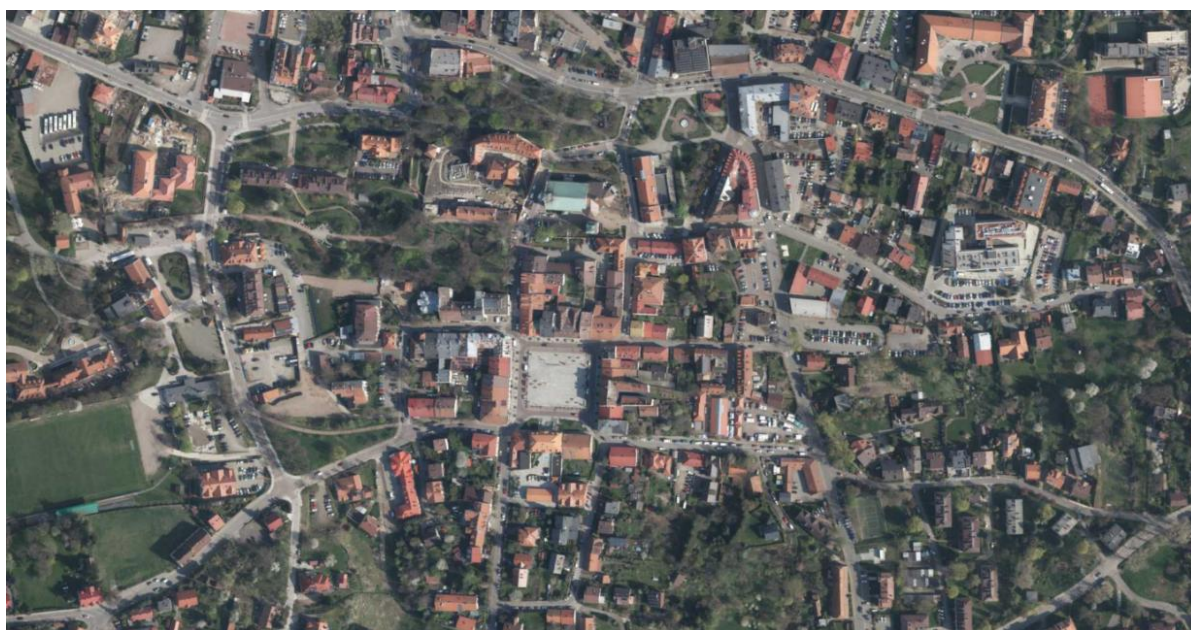
Mapa 52 Wieliczka w roku 1900, źródło: ze zbiorów The Library of Congress, Washington DC, USA, <http://igrek.amzp.pl/>

Początki osady sięgają lat 1123-1127, natomiast lokacja miasta nastąpiła w roku 1290 na prawie frankońskim²²⁴, zmienionym w roku 1361 na prawo magdeburskie. Rozwój miasta od początku oparty był na wydobyciu soli, z której obrót stanowił znaczny procent dochodu całego państwa.

Kopalnia soli w Wieliczce wchodziła w skład jednego z najlepiej prosperujących przedsiębiorstw państwowych zwanych Żupami Krakowskimi. Na XIII wiek datuje się także początki Zamku Żupnego w Wieliczce, który był siedzibą zarządu kopalń Wieliczki i Bochni. Pierwotnie miasto otoczone było murem obronnym z 21 basztami z bramą Krakowską i drugą Kłosowską. Układ urbanistyczny Wieliczki cechuje szachownicowa siatka z centralnie usytuowanym rynkiem, z którego narożników odchodzą po dwie ulice w układzie prostokątnym. Pod względem gospodarczym, oprócz wydobycia soli rozwinął się również handel i rzemiosło, powstały cechy. Rozrost terytorialny miasta nastąpił w II połowie XIV oraz XV wieku. Powiększony obszar Wieliczki obejmował przyległe wsie tj. Kłosów, Lednicę i Marcinkowice. W roku 1784 uruchomiono drogę do pobliskiego Gdowa, w jej sąsiedztwie zbudowano kolonię józefińską – Lednicę Niemiecką, położoną na południowo-wschodnim przedmieściu Wieliczki, na terenie dzisiejszej wsi Lednica Dolna. Istotnym wydarzeniem w historii miasta jest powstanie kościoła Franciszkanów – Reformatorów w XVII (w granicach miasta Lednica Dolna i Lednica Niemiecka znalazły się w roku 1934). Kolejnym chronologicznie faktem, mającym bezpośredni wpływ na rozwój

²²⁴ źródło: <https://www.wieliczka.eu/pl/201172/0/historia.html>

strukturalny miasta było uruchomienie linii kolejowej do Krakowa w roku 1857. Należy też zwrócić uwagę na otwarcie Szkoły Górniczej w 1861 oraz ustanowienie Wieliczki jako siedziby powiatu w roku 1867. Po I wojnie światowej, odbudowa zniszczeń objęła założenie plant na Rynku Dolnym – rok 1933. W czasie II wojny światowej miasto było zamieszkiwane w dużej mierze przez ludność żydowską, jednak po otwarciu getta krakowskiego nastąpiła ich relokacja do Krakowa. Po zakończeniu II wojny rozpoczęła się dynamiczna odbudowa miasta i rozwój instytucjonalny. W obszar Wieliczki włączono kolejne wsie, w roku 1954 Bogucice wraz z częścią Czarnochowic oraz Krzyszkowice w roku 1973. Dnia 8 września 1978 roku kopalnia soli w Wieliczce została wpisana na listę światowego dziedzictwa UNESCO natomiast w roku 1994 Wieliczkę uznano za pomnik historii. W czasach współczesnych, w szczególności po roku 2000 następuje dalszy dynamiczny rozwój struktur miejskich. Do ważniejszych inwestycji należy zaliczyć budowę obiektów kulturalno – edukacyjno – sportowych i związanych z dziedzictwem lokalnym a także rozwój infrastruktury technicznej. W 2011 roku ukończono kompleks Centrum Edukacyjno-Rekreacyjnego „Solne Miasto” w 2014 Wielicką Arenę Lekkoatletyczną oraz tężnię solankową a w 2018 wielicką Mediatekę.

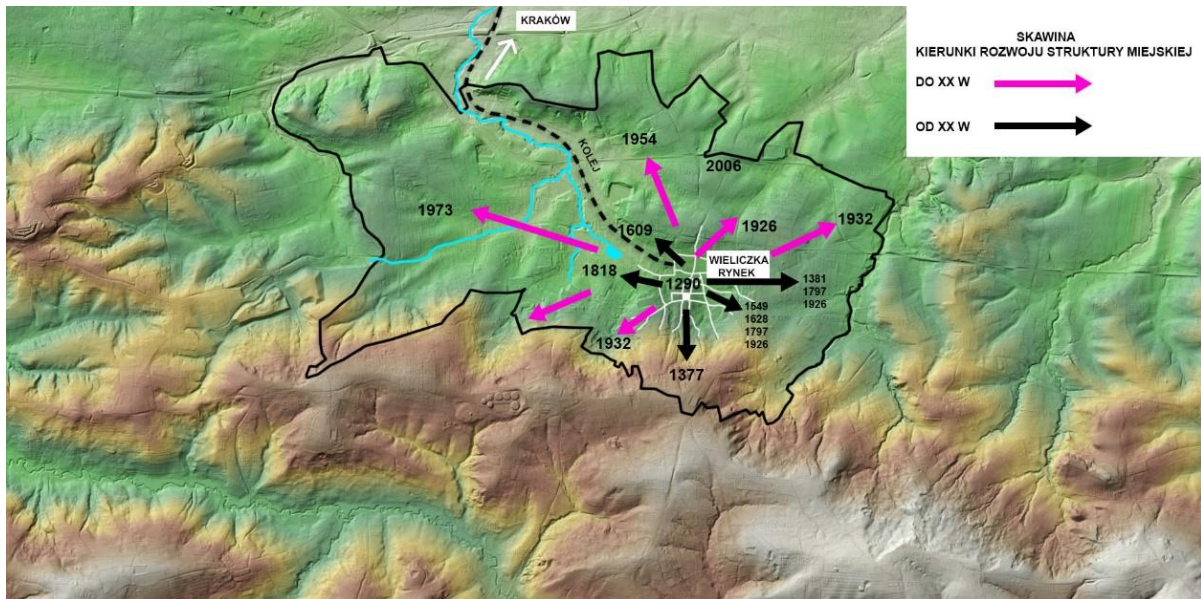


Mapa 53 Widok historycznej części Wieliczki na ortofotomapie z roku 2023, źródło: Geoportat. gov.pl

e) Uwarunkowania naturalne – morfologia terenu, elementy środowiskowe

- **Rzeźba terenu**

Morfologia terenu Wieliczki charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem wysokościowym.



Grafika 12 Kierunki ekspansji przestrzennej Wieliczki, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne na podstawie Atlasu Historycznego Miast Polskich

Wysokość bezwzględna w rejonie Rynku wielickiego wynosi ok. 256²²⁵ m.n.p.m. Początkowo – ok. roku 1377, rozwój struktur urbanistycznych następował w kierunku południowym poprzez adaptację terenów bezpośrednio przylegających do Rynku i dalej do wzniesień. Obecne, południowe granice miasta w rejonie ul. Kopernika łączącej się z ul. Rożnowską położone są na wysokości ok. 357 m. n.p.m. Granica wzdłuż potoku Miodówka – osiedle Ogrodowe wznosi się do ok. 274 m. n.p.m. Rozszerzenie granic miasta w kierunku wschodnim i włączenie Lednicy Dolnej nastąpiło w latach 80-tych roku 1300. Tutaj wysokość nad poziomem morza wynosi obecnie od 249 do 260 m.n.p.m. Kolejny etap rozwoju przestrzennego miał miejsce w kierunku północnym w wieku XIV-XV. To tereny obecnego Osiedla Zadory, wys. ok 253 m.n.p.m. Wiek XVI – XVII to dalsza ekspansja na wschód w kierunku Mierzączki i dalej Lednicy Dolnej. Początek wieku XX to rozwój ponownie w kierunku północnym. A w czasach najbardziej współczesnych, roku 1973 doszło do wchłonięcia w obszar Wieliczki wsi Krzyszkowice, Marcinkowice oraz Grabówki. Skrajne granice północne Wieliczki usytuowane są na wysokości ok. 220 – 259 m.n.p.m. natomiast granice zachodnie w rejonie Koszutki, ul. Krzemienieckiej i Sadowej leżą na wysokości ok. 290-353 m.n.p.m.

- **Wody powierzchniowe**

Głównym ciekim wodnym Wieliczki jest rzeka Serafa – prawy dopływ Wisły. Na terenie miasta występują także potoki: Grabówka, Midówka, Krzyszkowice i rzeczka Zabawka.

²²⁵ źródło: wysokościomierz.pl

- **Tereny zieleni**

Podstawowe obszary otwarte w strukturze zieleni Wieliczki bazuje na następujących terenach:

Publiczna zieleń miejska, urządzona:

- Planty
- Park pod Baranem
- Park Kingi
- Park Adama Mickiewicza
- Psia Górka - wzniesienie w rejonie szkoły mistrzostwa sportowego

Lasy:

- Las Krzyszkowicki

Doliny rzek i potoków:

- Dolina rzeki Serafy
- Dolina Miodówki
- Dolina Zabawki
- Dolina potoku Krzyszkowice

f) Uwarunkowania przestrzenne

- **Indywidualne cechy strukturalne**

Powierzchnia Wieliczki wynosi ok. 13,4 km². Od północnego zachodu jej granica przebiega po fragmencie autostrady A4, którą poprzedza Las Krzyszkowski. Północną część miasta odcina autostrada A4. Istniejące połączenie kolejowe z Krakowem, biegnie od północnego – zachodu i kończy bieg w centralnej części miasta. Krańce zachodnio – południowe – rejon ul. Kopce charakteryzują rozległe obszary zieleni i niewielki procent zabudowy, głównie rozproszonej. Podobnie przy granicach południowych występuje zabudowa ekstensywna, w przewadze jednorodzinna. Powyższy stan rzeczy determinują duże różnice terenu, co pokazano na grafice nr 12. Do indywidualnych cech struktury urbanistycznej Wieliczki należy zaliczyć kompleks zabudowy salinarnej, usytuowany w centralnej części miasta, obejmującej obiekty historyczne i współczesne, związane z działalnością kopalni soli. Chodzi, m.in. o istniejące budynki szybów w tym: Szyb Regis na północ od Rynku Górnego, Szyb Daniłowicza po stronie zachodniej, Szyb Paderewskiego czy główny szyb kopalni – Św. Kingi. Ponadto w układzie urbanistycznym znajduje się prostokątny Rynek Górny otoczony zabudową pierzejową w postaci rzędów 2-3 kondygnacyjnych kamienic (pierwotnie budynków drewnianych) odbudowanych po zniszczeniach wojennych w II połowie XIX wieku. W miejscu dawnego ratusza, stoi obecnie

najwyższy budynek wśród istniejącej zabudowy – Pałac Przychockich, którego bryła, w ostatnich latach została przebudowana i podniesiona o jedną kondygnację, ujętą w dachu mansardowym. Oprócz Rynku Górnego istniał kiedyś także Rynek Dolny zwany Solnym, gdzie handlowano solą – dziś jego istnieniu świadczy zielony skwer przed wejściem do Szybu Regis – Plac Tadeusza Kościuszki. Kolejnym historycznym obiektem, wyjątkowym na skalę światową jest zamek żupny wraz z ogrodem – obecnie Plantami Salinarnymi. Należy także wspomnieć o budynku dawnej szkoły górniczej a także budynku Warzelnicy soli jako budynkach charakterystycznych dla Wieliczki. Niemniej ważną rolę w kształtowaniu lokalnego obrazu miasta miał Kościół św. Klemensa w centrum a także klasztor pw. Stygmatów św. Franciszka wraz z ogrodem klasztornym, na wzgórzu przy ul. Brata Alojzego Kosiby. Do współczesnych obiektów identyfikujących miejsce zalicza się także tężnia solankowa, usytuowana w kompleksie zabudowań kopalni. Opisując cechy strukturalne miasta, należy zauważyć, iż relatywnie niewiele jest osiedli z wielkiej płyty. Są one usytuowane w północno – wschodniej części miasta. Bardzo dużo jest natomiast terenów intensywnej zabudowy jednorodzinnej (wschód, północ) Zagrożenie rozlewaniem się miasta można zaobserwować na krańcach północnych – ul. Zbożowa, gdzie występuje tzw. „zabudowa łanowa”. Tereny zieleni i rekreacji a także tereny otwarte – pokryte zielenią niską, znajdują się w szczególności w centralno – zachodniej części miasta oraz w granicach północnych (fragment) i południowych (Park pod Baranem)

- **Główne przestrzenie publiczne**

Do głównych przestrzeni i budynków publicznych i półpublicznych w rejonie centralnym Wieliczki należy zaliczyć:

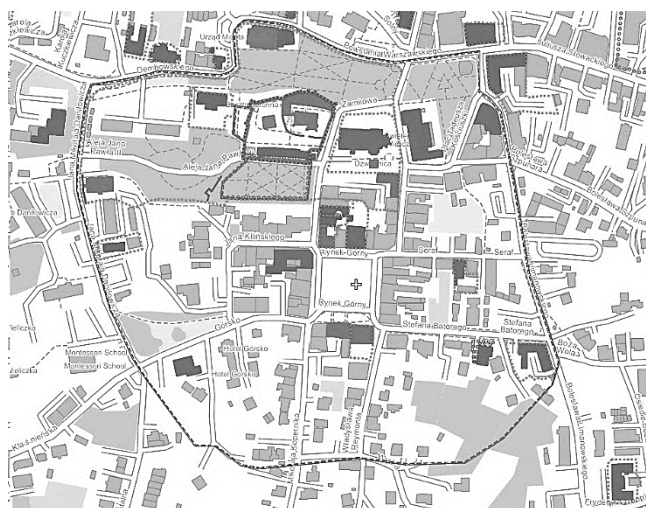
- Rynek Górny (główny plac miejski)
- Rynek dolny – dawny, przy ul. Bednarka dziś Plac Targowy
- Rejon Zamku Żupnego
- Parki miejskie – jw.
- Plac Kościuszki
- Rejon uzdrowiska Kopalnia Soli Wieliczka wraz z zabudowaniami i tężnią solankową
- Muzeum Żup Krakowskich
- Centrum Kulturalno – Społeczne
- Centrum Rekreacyjno – sportowe Solne Miasto
- Kampus Wielicki – centrum edukacyjno – kulturalne
- Kościół św. Klemensa



Rysunek 10 Struktura urbanistyczna Wieliczki, opracowanie własne

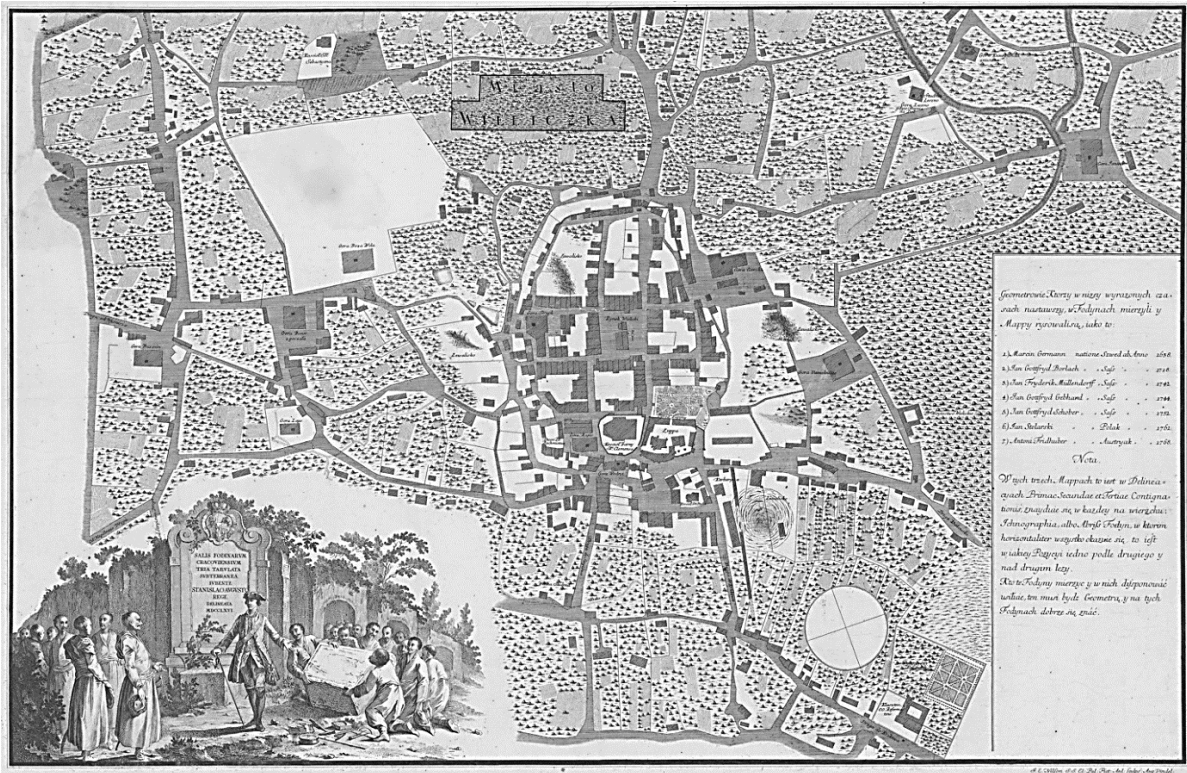
Stare miasto

Wieliczka posiada bogate źródła dokumentujące rozwój przestrzenny, w tym mapy datowane na XVIII wiek. Należy podkreślić, że historyczny układ urbanistyczny miasta widnieje w rejestrze zabytków, jego zasięg obszarowy został określony w karcie rejestrowej nr A-447 z dnia 22.06.1977. W obrębie obszaru rejestrowego znajdują się także zespoły zabudowy, objęte indywidualnie odrębnymi wpisami. Wśród zespołów zabudowy położonych na terenie układu historycznego znajdują się:



Mapa 54 Zabytkowy układ urbanistyczny, wpisany do rejestru zabytków, źródło: zabytek.gov.pl

- zespół Zamku Żupnego (A-579) obejmujący: dom pośród żupy, dom żupny, relikwiny muru obwodowego, relikwiny kuchni zamkowej, wozownia, relikwiny obwodu obronnego zamku, park zamkowo - żupny, pozostałości miejskiego muru obronnego,
- Kościół par. p.w. św. Klemensa (A-198) dzwonnica, ogrodzenie, otoczenie



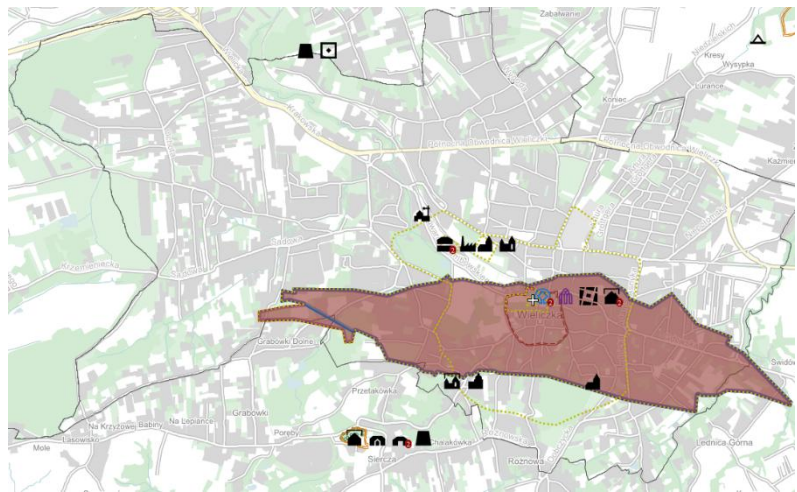
Mapa 55 Wieliczka w roku ok. 1768, źródło: Bibliotek Narodowa

- **Obszary i tereny pod ochroną konserwatorską**

Wieliczkę określa bogate dziedzictwo historyczne, związane, przede wszystkim z żupą solną oraz formami ochrony konserwatorskiej. Wśród najważniejszych znajdują się:

3. Wpis kopalni soli na listę światowego dziedzictwa UNESCO
4. Uznanie obszaru kopalni soli za pomnik historii

Inne wpisy dotyczące obszarów, układów i zespołów zabudowy oraz niektóre budynki użyteczności publicznej:



Mapa 56 Zasięg obszarowy UNESCO i Pomnika historii w Wieliczce, źródło: <https://mapy.zabytek.gov.pl/nid/>

- Układ urbanistyczny historycznego miasta, A-447 z 22.06.1977 [A-632/M]
- Kościół par. p.w. św. Klemensa, dzwonnica, ogrodzenie, otoczenie, A-198 z 31.10.1970 [A-276/M]

- Kościół p.w. św. Sebastiana, otoczenie, drzewostan, A-199 z 30.10.1970 [A-277/M]
- Zespół klasztorny OO. Franciszkanów - Reformatów: kościół p.w. św. Franciszka z Asyżu, klasztor, ogród włoski, dziedziniec odpustowy ze Stacjami Męki Pańskiej, dziedziniec gospodarczy, A-173 z 21.02.1970 [A-271/M]
- Zespół synagogi ul. Wiejska: synagoga, d. szkoła żydowska, A-570 z 20.11.1987 [A-340/M] –
- Zespół zamku żupnego: dom pośród żupy, dom żupny, relikw muru obwodowego, relikw kuchni zamkowej, wozownia, relikw obwodu obronnego zamku, park zamkowo - żupny, pozostałości miejskiego muru obronnego, A-579 z 15.03.1988 [A-528/M]
- Kopalnia Soli, A-580 z 02.04.1976 [A-1261/M]
- Budynek nadszybia „Górsko”, ul. Górsko, A-543 z 04.07.1986 [A-542/M]
- Budynek nadszybia „Regis”, pl. Kościuszki/ul. Sikorskiego, A-544 z 04.07.1986 [A-543/M]
- Batorego 15/Limanowskiego, OSP, otoczenie, A-714 z 26.08.1996 [A-419/M]
- Daniłowicza 12, d. Sąd Grodzki, A-529 z 04.04.1986 [A-583/M]
- Daniłowicza 13, dom salinarny Markszejderów, ogrodzenie z bramą, ogród, A-567 z 16.10.1987 [A-521/M]
- Dembowskiego 1/Mickiewicza 2, zespół domu salinarnego: dom salinarny, wozownia, A-573 z 07.12.1987 [A-525/M]
- Dembowskiego 2, d. Szkoła Górnicza i Muzeum Salinarne, A-522 z 14.10.1985 [A-576/M]
- Budynek dworca kolejowego, ul. Dembowskiego 59, A-626 z 13.11.1990 [A-484/M]
- pl. Kościuszki1/Słowackiego, dom, d. Hotel „Pod Złotym Aniołem”, A-563 z 14.09.1987 [A-517/M]
- Limanowskiego 34, d. szpital salinarny, A-572 z 07.12.1987 [A-524/M]
- Mickiewicza 12, budynek d. starostwa, A-630 z 18.04.1991 [A-488/M]
- Powstania Warszawskiego 1, budynek magistratu i d. kordegardy, A-548 z 31.07.1986 [A-545/M]
- Powstania Warszawskiego 14, Sukiennice, A-627 z 17.04.1991 [A-485/M]
- Rynek Górny 1/Reymonta, dom, d. apteka salinarna, A-724 z 11.09.1997 [A-411/M]
- Rynek Górny 2, pałac Przychockich, A-533 z 13.05.1986 [A-531/M]
- Słowackiego 16, 18/20 i 22, zespół pałacu Konopków, A-510 z 27.06.1985:

Słowackiego 22 - pałac z tarasem ogrodowym i dziedzińcem, Słowackiego 18/20 -
oficyna, d. browar, Słowackiego 16 - d. budynki służbowe) [A-565/M]

- Żeromskiego 1, 3, 4, zespół Turówki: budynek Turówki, oficyna pd., oficyna zach., aleja
dojazdowa, A-531 z 25.04.1986 [A-529/M]

g) Obszar śródmiejski w obowiązujących aktach planistycznych

Zgodnie z odpowiedzią Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka, pismo znak: WGU.1431.28.2023 z
dnia 14.12.2023 w Wieliczce nie funkcjonuje prawnie wyznaczony obszar śródmiejski

(...)

*Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego – obszar A obejmuje miasto Wieliczka w
jego granicach administracyjnych. Na terenie Miasta i Gminy Wieliczka nie ma wydzielonego
obszaru śródmieścia i nie ma uchwalonego MPZP nazwany jako „Śródmieście”.*

*Zgodnie z nowelizacją Ustawy o Planowaniu Przestrzennym z dnia 27 marca 2003r.
(Dz.U.2023 poz 977 t.j.) art.2 pkt 23, dodany przez art. 1 pkt 2 lit. g ustawy z dnia 7 lipca
2023r (Dz. U. 2023 poz. 1688) zmieniającej nin. Ustawę z dniem 24 września 2023r, będzie
można określić obszary zabudowy śródmiejskiej (art.13a ust. 4 pkt 2 lit b). Planowane jest
określenie obszaru zabudowy śródmiejskiej w nowo sporządzanych aktach planistycznych.*

h) Sieć komunikacyjna

- **Powiązania komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne**

Zgodnie z informacjami podanymi w oficjalnym portalu Miasta Wieliczka, obecnie w mieście
kursuje 13 linii autobusowych, miejskich Wielickiej Komunikacji Miejskiej, ponadto
funkcjonują też połączenia Krakowskiej Komunikacji Miejskiej – 4 linie, oraz Małopolskich
Linii Dowozowych – 7 tras. Zapewnione są także połączenia z lotniskiem Balice. Należy
zauważyć, iż dzięki niezwykle bogatej ofercie transportu lokalnego, miasto jest dobrze
skomunikowane. Istotny jest również fakt, iż oferta jest regularnie rozszerzana oraz zintegrowana
z trasami kolejowymi. Z centrum miasta realizowane są połączenia do głównych osiedli w
kierunku ościennych gmin wiejskich takich jak: Brzegi (północny wschód) m.in. przez osiedle
Lekarka, Dobranowice (południowy wschód) m.in. poprzez osiedle Asnyka. Szczegóły w
Załączniku nr 3.

- **Drogi główne**

Podstawową sieć komunikacji drogowej Wieliczki tworzą: autostrada A4 – tuż przy północnej
granicy miasta oraz zjazd z autostrady A4, w kierunku Krakowa – tzw. Węzeł Wielicki. Przez

j) Wizja rozwoju w dokumentach planistycznych miasta

• **Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**

W obowiązującym akcie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przyjętego uchwałą Rady Miejskiej w Wieliczce, nr LIV/662/2018 z dnia 11.09.2018 nie wyznaczono obszaru śródmiejskiego. W projektowanym Studium, wyłożonym ponownie do publicznego wglądu w od 5.07.2023, do 4.08.2023 roku jako główne kierunki rozwoju struktury przestrzennej, wskazano m.in. utrzymanie dotychczas wyznaczonych terenów inwestycyjnych przy jednoczesnym ograniczeniu powierzchni rozpraszania zabudowy. Ponadto Studium określa konieczność wzmocnienia powiązań komunikacyjnych z regionem oraz dalszą koncentrację i rozwój Wielickiej Strefy Aktywności Gospodarczej. Kolejnym elementem głównych założeń rozwojowych jest koncentracja usług w tym lokalnych w centrum miasta i wyraźnego kształtowania przestrzeni publicznych stanowiących obszary reprezentacyjne. Odnośnie komunikacji zarekomendowano rozwój wszystkich rodzajów infrastruktury drogowej o znaczeniu lokalnym, regionalnym i krajowym. Kolejne istotne wnioski ze studium:

(...) założone maksymalne zapotrzebowanie w skali gminy na nową zabudowę mieszkaniową i usługową w perspektywie do 2030 r. jest mniejsze niż suma terenów przewidzianych pod zabudowę w jednostkach osadniczych i planach miejscowych.

(...) Ze względu na bogate walory kulturowe i historyczne, a szczególnie na lokalizację unikalnej kopalni soli, miasto Wieliczka, posiada wszelkie predyspozycje dla kontynuacji rozwoju funkcji turystycznych i sanatoryjno – leczniczych. W celu osiągnięcia dynamicznego rozwoju pozostałych dziedzin gospodarczych miasta, studium zakłada potrzebę aktywizacji przestrzeni publicznych przez wprowadzenie i utrzymanie istniejących funkcji usługowych szczególnie w pierzejach rynku, wzdłuż głównych ulic miejskich oraz w okolicy dworca kolejowego. Nacisk na zagospodarowanie sąsiedztwa centrum oraz dróg głównych wynika z konieczności niedopuszczania do degradacji przestrzeni będących wizytówką miasta i gminy.

(...) Analizując istniejące tereny przemysłowe oraz procesy ekonomiczne z nimi związane nie wprowadza się nowych terenów produkcji, utrzymując dotychczas wyznaczone tereny o tej funkcji. Nowe obiekty zabudowy przemysłowej lokalizowane będą poza granicami ścisłego centrum, w wyznaczonych obszarach wzdłuż drogi krajowej nr 4 oraz w południowej części miasta.

(...) Biorąc pod uwagę rozwój miasta, sytuację demograficzną oraz analizę ruchu budowlanego utrzymuje się rezerwy terenowe dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wolnostojącej, bliźniaczej i szeregowej w zachodniej i północno – wschodniej części miasta, jako poszerzenie i

uzupełnienie terenów już istniejących. Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej zostają wyznaczone w północnej części miasta i wymagają wyposażenia w odpowiednią infrastrukturę komunikacyjną, techniczną oraz zakres usług podstawowych takich jak: usługi handlu, zdrowia, szkolnictwa oraz rekreacji w zieleni.

(...) Kształtowanie nowych jednostek urbanistycznych powinno być oparte o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, obejmujące obszary zabudowy o średniej intensywności z przewagą zabudowy wielorodzinnej

(...) Centrum miasta Wieliczka kształtować się będzie głównie w oparciu o funkcje turystyczne o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Ważnym wskaźnikiem decydującym o takim kierunku polityki przestrzennej jest dotychczasowy ruch turystyczny oraz tendencje w jego rozwoju. Niezbędna jest kontynuacja tworzenia zwartej aktywnej strefy turystycznej, opartej o tereny Kopalni Soli oraz historycznego centrum miasta, m.in. poprzez kształtowanie i wzbogacenie przestrzeni publicznych wytwarzanych wokół Rynku Górnego, jako wielofunkcyjnej przestrzeni, gdzie krzyżuje się wiele ścieżek pieszych i szlaków turystycznych, powinno być poprzedzone zmianami organizacyjnymi ruchu kołowego.

(...) Istniejący, nieopodal Rynku Górnego, plac targowy powinien zostać przekształcony w wielofunkcyjną przestrzeń publiczną, z możliwością lokalizacji obiektów tymczasowych. Przy wykorzystaniu ukształtowania terenu, a w szczególności różnic wysokości, dopuszcza się zagospodarowanie przestrzeni pod placem targowym na parking podziemny, zapewniający dodatkowe miejsca postojowe do obsługi przestrzeni śródmieścia.

Zakładając dynamiczny rozwój turystyki oraz rozwój społeczno - gospodarczy należy odpowiednio przystosować centrum miasta pod względem usługowym: handlowym i gastronomicznym. Rozwój funkcji turystyczno – rekreacyjnej w centrum miasta musiał będzie pociągać za sobą konieczność tworzenia bazy hotelowej, bazy sanatoryjnej, obiektów obsługi gastronomicznej i obsługi turystyki.

- **Strategia rozwoju**

Strategia Rozwoju Miasta i Gminy Wieliczka na lata 2023 – 2030, w zakresie planowania przestrzennego, w tym rozwoju struktury urbanistycznej jest niezwykle konkretna, zawiera warianty działań w dwóch scenariuszach. Uchwalenie strategii miało miejsce w dniu 26 stycznia 2023 r, uchwałą Rady Miasta i Gminy Wieliczka nr XLIX/713/2023. Szczegółowy opis modelu strukturalno – przestrzennego całej gminy, w tym miasta Wieliczka odnosi się diagnozy stanu istniejącego z poszerzeniem o prognozy demograficznych, analizę inwestycji miejskich, oraz zagrożeń naturalnych. Ustalenia i rekomendacje dla polityki przestrzennej w mieście dotyczą

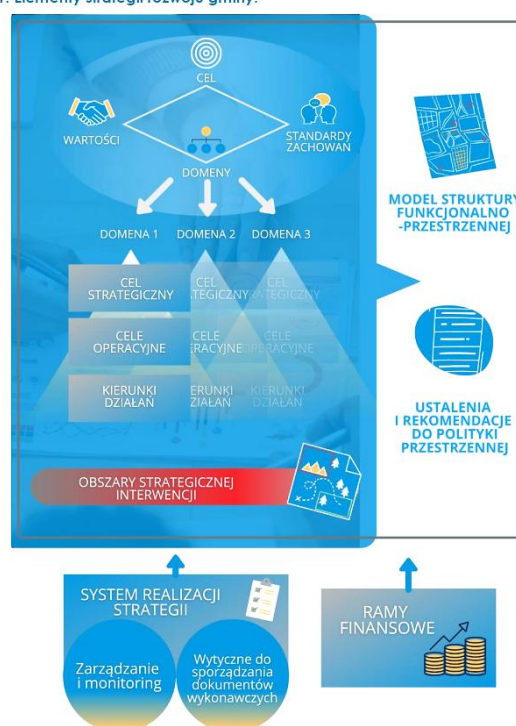
konkretnych kontekstów, rozpatrzonych dal sieci osadniczej, w tym, m.in. ograniczenie rozwoju zabudowy mieszkaniowej w okolicach dróg A4 i DK 94 z uwagi na hałas, drgania, zanieczyszczenie powietrza, przy jednoczesnym wykorzystaniu terenów już uzbrojonych; kreowanie funkcjonalnych przestrzeni publicznych zintegrowanych ze strukturą zieleni w celu ograniczenia generowania dodatkowego ruchu do centrum środkami komunikacji indywidualnej; skoordynowanie rozwoju zabudowy mieszkaniowej jak i usług komercyjnych w celu zapobieganiu niekontrolowanemu rozlewaniu się zabudowy mieszkaniowej w tym niefunkcjonalnych osiedli. Cały dokument zawiera indywidualną metodykę, w której model struktury przestrzennej gminy jest „beneficjentem” przyjętych działań.

WNIOSKI

Wieliczka jest bogatym miastem, w pełni wykorzystującym swój potencjał turystyczny, wynikający z dziedzictwa salinarnego oraz położenia w sąsiedztwie stolicy Małopolski. W kwestii rozwoju struktury urbanistycznej, miasto ma rezerwy przestrzenne dla potencjalnego rozrostu tkanki miejskiej w obrębie własnych granic, jednak z uwagi na ukształtowanie terenu występuje tu zagrożenie osuwaniem się mas ziemnych. Ponadto znacząca część terenu Wieliczki, w strefie podziemnej, stanowi obszar kopalni soli, w związku z tym zdarzają się tu także typowe skutki działalności górniczej. Powyższe dotyczy głównie południa miasta. Obecna tkanka śródmiejska osadzona jest na obszarach chronionych konserwatorsko, związanych, przede wszystkim z działalnością kopalni soli,

natomiast tereny rozwojowe obecnie kształtują się w kierunkach – na północ, bliżej Krakowa oraz na zachód, w kierunku Kosocic. Powiązania terenów wydzielonych jednostek pomocniczych gminy ze śródmieściem są zróżnicowane, miasto nie zostało podzielone linia

Rysunek 1. Elementy strategii rozwoju gminy.



Grafika 13 Struktura strategii rozwoju Wieliczki, źródło: załącznik do uchwały Rady Miasta i Gminy Wieliczka nr XLIX/713/2023 z dnia 26 stycznia 2023 r.

kolejową, wyraźny jest natomiast podział przestrzenny spowodowany układem głównej sieci grobowej, w tym drogi krajowej nr 94.

2.3.3. Skawina

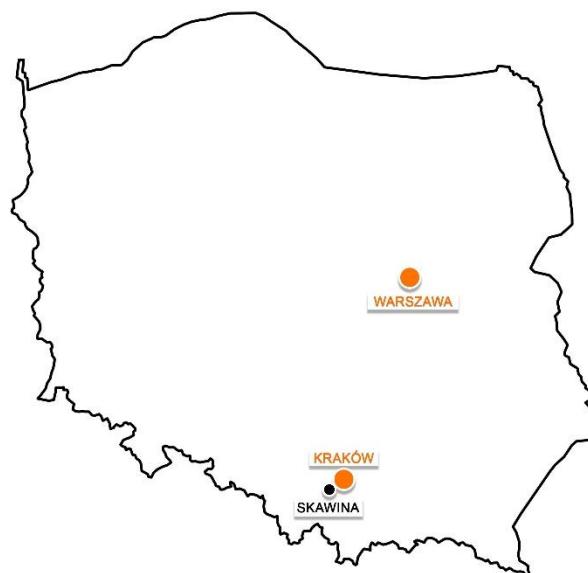
a) Dane ogólne

• Powierzchnia

Powierzchnia miasta wynosi ok. 20,5 km². Orientacyjnie miasto rozciąga się na ok. 5,36 km w osi południkowej oraz ok. 6,27 km w osi równoleżnikowej.

• Ludność

Liczba mieszkańców Skawiny to 24,028 tys.²²⁶ z czego 12,542 tys. stanowią kobiety a 11,486 tys. mężczyźni. Przyrost naturalny od roku 1995 do 2018 był zmienny, natomiast od roku 2019 jest ujemny²²⁷



Mapa 58 Lokalizacja Skawiny na mapie Polski względem Krakowa, źródło mapy: Geoportals.gov.pl, opracowanie własne

b) Usytuowanie

• Położenie

Miasto Skawina, siedziba powiatu skawińskiego, położone jest w województwie małopolskim na północny południe od Krakowa.

• Odległość od najbliższych miast

Miasta położone w najbliższym sąsiedztwie Bochni (w linii prostej)

- od wschodu: Wieliczka – ok. 16,9 km
- od południowego zachodu: Kalwaria Zebrzydowska – ok. 15,85 km
- od południowego wschodu: Myślenice – ok. 17 km
- od północy: Kraków (Swoszowice) – ok. 7 km

• Odległości od granic państwowych i portów lotniczych i lotnisk

Porty lotnicze i lotniska (w linii prostej)

Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II w Balicach – ok. 11,3 km

²²⁶ źródło: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>

²²⁷ źródło: <https://www.polskawliczbach.pl/Skawina>

Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice im. Wojciecha Korfatego w Pyrzowicach – ok. 76,5 km

Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka – ok. 158,25 km

Granice i przejścia graniczne:

od wschodu z Ukrainą – Medyka, ok. 225 km

od zachodu z Czechami – Cieszyn, ok. 89,45 km

od północy z Federacją Rosyjską – Bezledy, ok. 492,6 km

z Morzem Bałtyckim – Gdańsk, ok. 491,87 km

od południa ze Słowacją – rejon Piwnicznej Zdrój, ok. 89,2 km

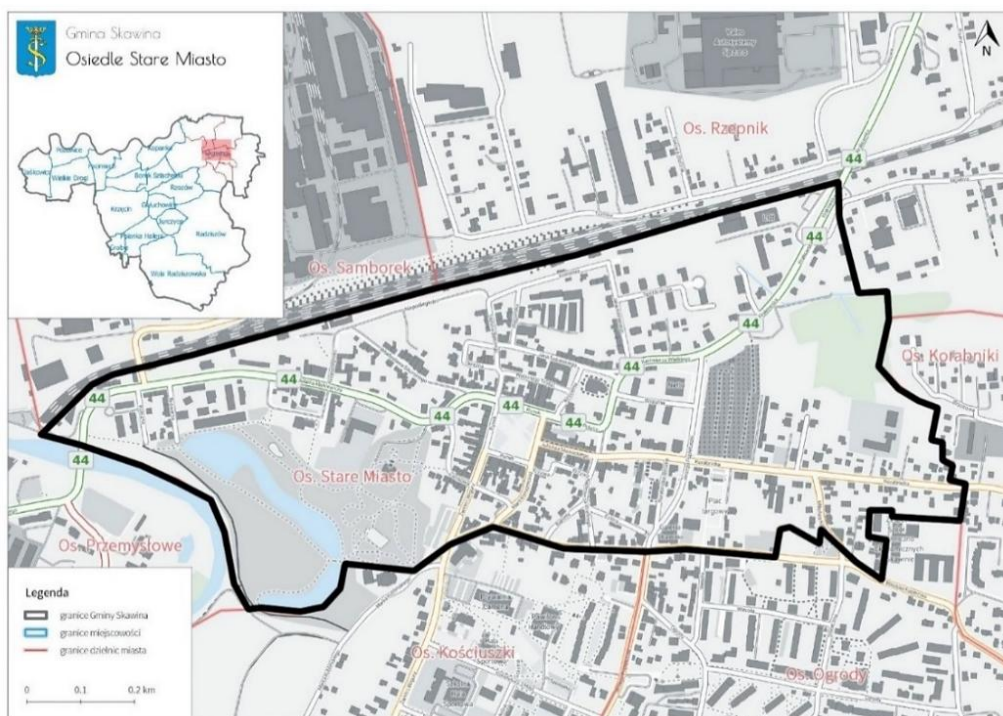
c) Podział administracyjny

Zgodnie z uchwałą nr XXXI/436/17 Rady Miejskiej w Skawinie²²⁸ z dnia 21 czerwca 2017 roku w sprawie uchwalenia statutów jednostek pomocniczych Gminy Skawina, miasto zostało podzielone na 9 jednostek pomocniczych – osiedli, są to:

- 1) Osiedle nr 1 Przemysłowe
- 2) Osiedle nr 2 Stare Miasto**
- 3) Osiedle nr 3 Kościuszki
- 4) Osiedle nr 4 Ogrody
- 5) Osiedle nr 5 Korabniki
- 6) Osiedle nr 6 Bukowskie
- 7) Osiedle nr 7 Samborek
- 8) Osiedle nr 8 Rzepnik
- 9) Osiedle nr 9 Radziszowskie

²²⁸źródło:

https://www.archiwum.gminaskawina.pl/index.php?option=18&action=articles_show&art_id=14&menu_id=30&page=41



Mapa 59 Granice osiedla Stare Miasto w Skawinie, źródło: Statut Osiedla nr 2, uchwała Rady Miejskiej nr XXXI/436/17 z dnia 21 czerwca 2017 r.

W związku z badaniem terenu śródmiejskiego, będącego wiodącym tematem przedmiotowej pracy, analizie zostanie poddano zasięg obszarowy osiedla Stare Miasto (mapa nr 59)

d) Uwarunkowania historyczne i funkcjonalne w procesie kształtowania modelu urbanistycznego

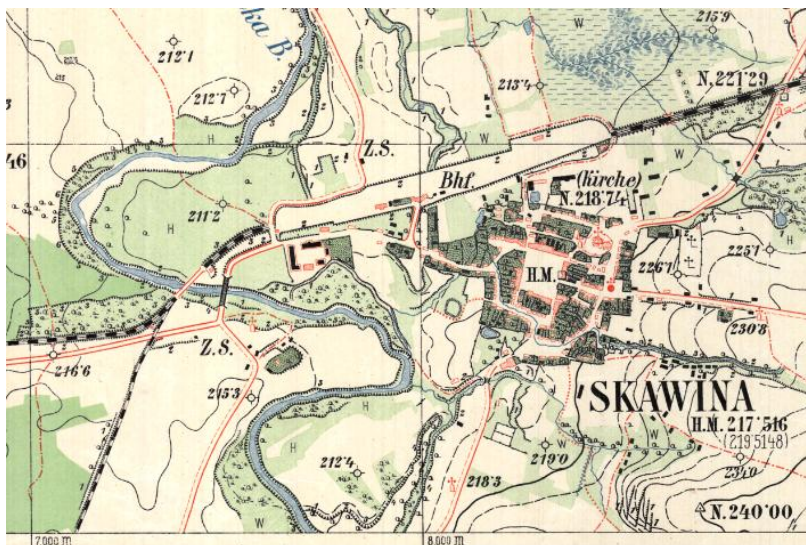
- **Model urbanistyczny i jego przekształcenia**

Model urbanistyczny Skawiny bazuje na planie lokacji z 22.05.1364 na prawie magdeburskim z prostokątnym rynkiem oraz układem komunikacyjnym i parcelacją charakterystyczną dla lokacji na prawie niemieckim. Z uwagi na położenie, rozwój miasta rozpoczął się na prawym brzegu rzeki Skawinka i postępował w kierunku południowym i wschodnim. Do podstawowych obiektów użyteczności publicznej osadzonych w tkance miejskiej, mających wpływ na kształt przestrzenny miasta²²⁹, należy zaliczyć m.in. kościół parafialny na północ od rynku²³⁰ powstały w XIV wieku, a także zniszczony podczas oblężenia Szwedów – 1655 r. Zamek Kazimierzowski, zlokalizowany na usypanym wzgórzu w obrębie dzisiejszego parku miejskiego. Zasadniczą rolę w kształtowaniu się struktury urbanistycznej odegrał układ komunikacji kołowej obejmujący

²²⁹ Obiekty użyteczności publicznej, których ślady istnieją do dnia dzisiejszego w przebudowanych, odbudowanych formach

²³⁰ pierwotnie zbudowany

główne trakty handlowe, w szczególności zorientowane na Kraków w relacji północ – zachód oraz zbudowana w latach 1884-86 linia kolejowa wraz z budynkiem dworca z roku 1890. Wśród wydarzeń mających wpływ na rozwój miasta, należy wskazać pożary – w czasie wspomnianego już potopu szwedzkiego oraz kolejne w roku 1509²³¹ i 1815 r, kiedy spłonęła centralna część średniowiecznego centrum. Najważniejsze obiekty publiczne, kształtujące strukturę Skawiny, to m.in. budynek urzędu



Mapa 60 Skawina w roku 1900, źródło: ze zbiorów The Library of Congress, Washington DC, USA, <http://igrek.amzp.pl/>

powiatowego²³², będącego siedzibą władz administracyjnych oraz pełniącego funkcję sądu powszechnego pierwszej instancji zbudowany w 1855 r. Kolejne, ważne budynki to: budynek OSP z 1878 r, Browar parowy z 1895 roku oraz budynek Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” powstały na przełomie XIX i XX wieku. Do dnia dzisiejszego funkcjonuje budynek TG Sokół, usytuowany najprawdopodobniej w miejscu, gdzie pierwotnie zlokalizowany był Zamek kazimierzowski. Rozwój miasta w wieku XX naznaczony był m.in. działaniami II wojny światowej oraz kierunkiem wyznaczonym przez władze państwowe w latach powojennych. Podczas wojny zniszczeniom uległy stacja kolejowa, zakłady przemysłowe oraz część zabudowy mieszkaniowej. Od II połowy lat 40-tych XX wieku, gospodarkę miasta ukierunkowano na przemysł, co w sposób znaczący odbiło się na strukturze miejskiej. Z uwagi na dogodne położenie na szlaku kolejowym, tuż przy Krakowie, zdecydowano o budowie elektrowni, rozbudowie huty aluminium oraz o budowie zakładów produkcyjnych prefabrykatów budowlanych. Po otwarciu w roku 1954 Huty Aluminium, która stała się jednym z kluczowych zakładów, w ramach realizowanego ówczesnie planu 6-letniego²³³, a także Elektrowni Skawina w roku 1957, miasto stało się jednym z ważniejszych ośrodków przemysłu ciężkiego na terenie

²³¹ źródło: <https://sztetl.org.pl/pl/miejscowosci/s/572-skawina/96-historia-miejscowosci/67008-historia-miejscowosci>

²³² źródło: <https://sdm.upjp2.edu.pl/miejscowosci/skawina>, Stanisław Witecki, "Skawina", [w:] "Sakralne Dziedzictwo Małopolski", 2024

²³³ źródło: <https://www.gminaskawina.pl/aktualnosci/2024/01/43-rocznica-zamknienia-wydzialu-elektrolizy-huty-aluminium-w-skawinie>

ówczesnego województwa krakowskiego. Odnosząc się do działalności Huty Aluminium, należy podkreślić, iż miała ona zasadniczy wpływ na aspekt środowiskowy. Do lat 80-tych ubiegłego wieku huta produkowała do 55 tys. ton aluminium rocznie. Z uwagi na wysoce szkodliwy proces produkcji na bazie elektrolizy z użyciem fluoru wodoru, środowisko naturalne oraz teren wokół zakładu został skażony i uznany za teren klęski ekologicznej. Wygaszenie produkcji huty – wydziału elektrolizy nastąpiło w roku 1981. W dziejach Skawiny ważnym wydarzeniem dla kształtowania się obecnej struktury miejskiej było utworzenie Strefy Aktywności Gospodarczej – Skawińskiego Obszaru Gospodarczego – Parku Technologicznego²³⁴ w roku 2013-2014. SOG zlokalizowano na ponad 50-ciu hektarach, na terenie nieczynnego składowiska odpadów Elektrowni Skawina, które było użytkowane w latach 60-tych i 70-tych ubiegłego wieku. Strefa SOG obejmuje głównie tereny poprodukcyjne zlokalizowane po północnej i zachodniej stronie linii kolejowej. Obecnie teren SOG stanowi przestrzeń działalności dużych firm produkcyjnych z kapitałem polskim i zagranicznym. Szczegółowe rozmieszczenie obszarów funkcjonalnych wraz z opisem funkcji i przeznaczenia umieszczono w części dotyczącej „Wizji rozwoju w dokumentach planistycznych i strategicznych” Skawiny niniejszego opracowania.

Skawina jest częścią Aglomeracji Krakowskiej jak również wchodzi w skład Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.

e) Uwarunkowania naturalne – morfologia terenu, elementy środowiskowe

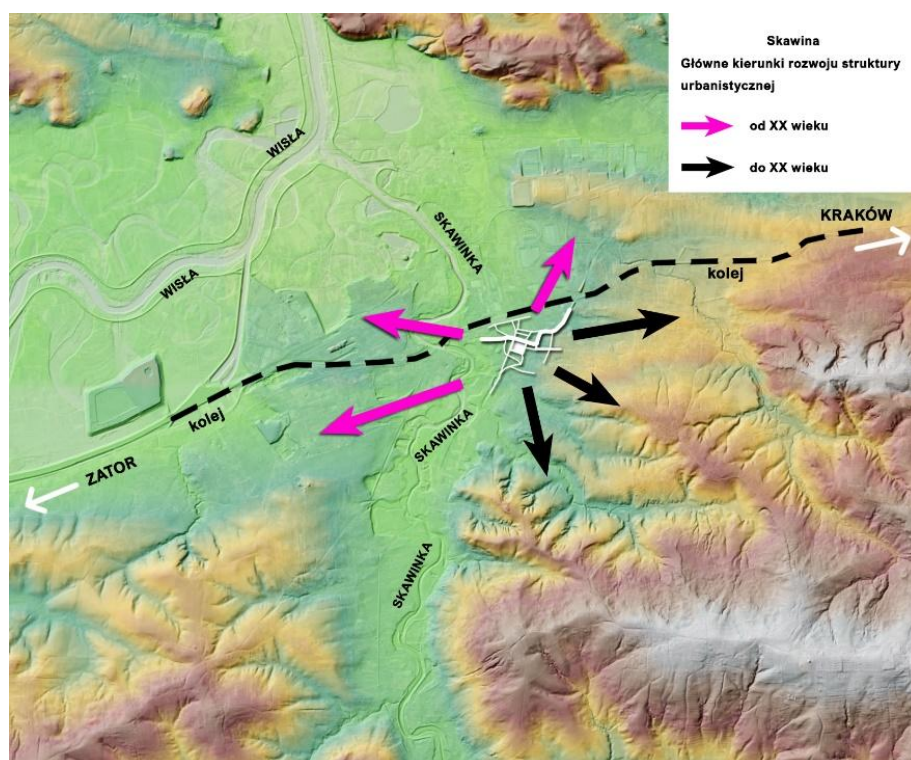
• **Rzeźba terenu**

Skawina rozwinęła się w sąsiedztwie rzeki Skawinki, będącej prawym dopływem Wisły. Oprócz Skawinki przez miasto przebiega także rzeczka Rzepnik oraz Sidzinka. Po północnej stronie linii kolejowej wybudowano w latach 50-tych ubiegłego wieku żeglowny kanał wodny – Kanał Łaczański, łączący miejscowość Łaczany ze Skawiną. Ukształtowanie terenu wskazuje na zróżnicowaną formę morfologiczną. Na terenach wypłaszczonych – północnych, wzdłuż linii kolejowej rozwinęła się funkcja przemysłowa miasta. Teren wyraźnie wznosi się w kierunku wschodnim i południowym. Różnice poziomów sięgają od 216 n.p.m. (49.975378, 19.826219) – rejon Rynku do 287 n.p.m. (49.961676, 19.855522) w okolicy granicy wschodniej miasta – rejonu ul. Wyspiańskiego²³⁵. Zabudowane wzniesienia wschodniej Skawiny są charakterystycznym krajobrazem miasta. Dojścia do zabudowy mieszkaniowej, głównie wielorodzinnej umożliwiają liczne schody terenowe i pochylnie. Na lewym brzegu Skawinki zróżnicowanie poziomów kształtuje się do wysokości mniej więcej 225 n.p.m. (49.963473,

²³⁴ Źródło: <https://www.terenynwestycyjne.info/wiadomosci/skawina-obszar-gospodarczy-zamiast-skladowiska-smieci-juz-przyciaga-inwestorow>

²³⁵ Źródło: wysokościomierz.pl

19.793142) w okolicy dawnej huty aluminium. Dolina rzeki Skawinki w części na południe od torów kolejowych pozostała wolna od zabudowy. Na wysokości starego miasta w rejonie starorzecza utworzono w jej meandrach park miejski oraz tzw. Błonia Skawińskie, czyli tereny rekreacyjne, służące wszystkim użytkownikom przestrzeni publicznych. Podsumowując opisany stan istniejący, pod względem ukształtowania terenu Skawina jest obszarem zróżnicowanym wysokościowo. Zabudowa mieszkaniowa i administracyjna usytuowana jest na wzniesieniach po południowej stronie linii kolejowej, natomiast rozwój przemysłu nastąpił w kierunku północnym, na obszarach o minimalnej różnicy poziomów.



Mapa 61 Morfologia terenu Skawiny wraz z kierunkami rozwoju struktury urbanistycznej.
Źródło mapy: Geoportall gov.pl, opracowanie własne

• Wody powierzchniowe

Główne ciekii wodne²³⁶ miasta to:

- Rzeka Skawinka, prawy dopływ Wisły wraz ze swoim starorzeczem, usytuowanym w obrębie parku miejskiego
- Kanał Łączany – Skawina
- Potok Sidzinka, dopływ Wisły
- Potok Rzepnik, dopływ Skawinki

²³⁶źródło:

https://www.archiwum.gminaskawina.pl/index.php?option=16&action=news_show&news_id=12994&menu_id=560

- Potok Brzozówka, dopływ Skawinki
- Potok Lutówka, dopływ Skawinki
- **Tereny zieleni**
 - Park miejski
 - Skawińskie Błonia
 - Skawiński Obszar Łąkowy – Natura 2000
 - Użytek ekologiczny „Zimowit na Rzepniku”

f) Uwarunkowania przestrzenne

- **Indywidualne cechy strukturalne**

Podstawowe cechy tkanki urbanistycznej Skawiny określa lokalizacja Rynku, umiejscowionego centralnie w jednostce wraz z zabudową historyczną oraz kwartały zabudowy wielorodzinnej przylegające do centrum od strony południowo – wschodniej. Dalszą część struktury tworzy zabudowa jednorodzinna, w tym, także usytuowana wzdłuż głównych traktów sieci komunikacyjnej. Linia kolejowa relacji wschód – zachód, dzieli miasto, mniej, więcej w połowie na część północną i południową. Wyraźnym elementem całości obrazu miasta jest dzielnica przemysłowa wraz z zespołami obiektów produkcyjnych i usługowych, położonych w strefie aktywności gospodarczej na północ od rynku oraz linii kolejowej. Rzeka Skawinka i jej dolina spaja dwie części miasta – wschodnią i zachodnią.

- **Główne przestrzenie publiczne**

Do najważniejszych przestrzeni i obiektów publicznych Skawiny należy zaliczyć:

- rynek – główny plac miejski
- ratusz
- kościół św. Apostołów Szymona i Judy Tadeusza
- kościół Narodzenia NMP
- park miejski im. Marsz. Józefa Piłsudskiego
- budynek byłego Towarzystwa Gimnastycznego Sokół
- Błonia Skawińskie
- Skawińskie Centrum Komunikacyjne – zespół zabudowy dworca PKP wraz z infrastrukturą i parkingiem park & ride
- zespół kościoła parafialnego pw. Św. Szymona i Judy przy ul. Kościelnej
- kościół pw. Nawiedzenia Najświętszej Maryi Panny





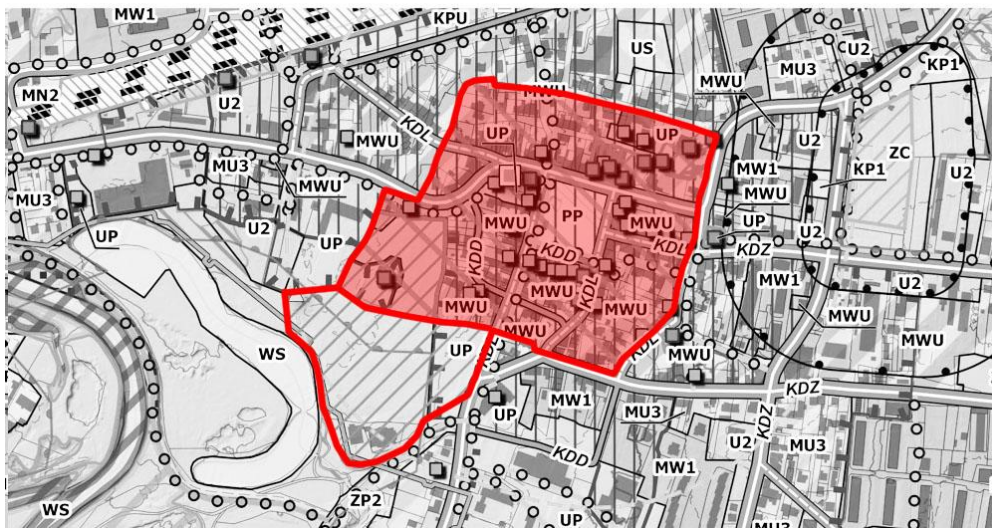
Rysunek 11 Struktura urbanistyczna Skawiny, opracowanie własne

- basen Camena, Centrum Kultury i Sportu przy ul. dr. Jerzego Polańskiego
- cmentarz parafialny w Skawinie, parafii św. Apostołów Szymona i Judy Tadeusza
- plac targowy

- **Stare miasto**

Obszar starego miasta Skawiny, pochodzący z ok 1364 r, posiada wpis do rejestru zabytków nr. A-1573/M z dnia 04.03.2022, zasięg obszaru pokazano na mapie nr 62

-  teren historycznego układu urbanistycznego wpisany do rejestru zabytków
-  teren historyczny wpisany do rejestru zabytków



Mapa 62 Teren historycznego układu urbanistycznego. Źródło: SUiKZP Skawiny, opracowanie własne

- **Obszary i tereny pod ochroną konserwatorską**

Wg wykazu obiektów wpisanych do rejestru zabytków województwa małopolskiego²³⁷ w Skawinie widnieje 12 wpisów rejestrowych. Do najważniejszych zespołów przestrzennych należy zaliczyć:

- historyczny układ urbanistyczny, [A-1573/M] z 04.03.2022
- park miejski [A-467] z 08.03.1982
- zespół stacji kolejowej: dworzec, budynek mieszkalny, d. dom dróżnika, A-703 z 14.11.1995 [A-431/M]
- kościół p.w. ś Szymona i Judy, cmentarz przykościelny, figura MB Niepokalanie Poczętej, ogrodzenie, drzewostan, A-650 z 22.10.1992 [A-356/M]
- Skawina-Korabniki, gm. Skawina, zespół dworski, ul. Wyspiańskiego 1: dwór, spichlerz, stodoła, młyn, stajnie, park ze stawami, A-466 z 18.01.1982 [A-626/M]

g) Obszar śródmiejski w aktach planistycznych



Zgodnie z odpowiedzią urzędu miejskiego w Skawinie, pismo znak: OR.1431.163.2023 z dnia 14.12.2023, kwestia śródmieścia na terenie miasta kształtuje się następująco:

²³⁷ Wykaz obiektów wpisanych do rejestru zabytków nieruchomości Województwa Małopolskiego, stan na czerwiec 2024

1. W mieście Skawina nie istnieje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nazwany jako „Śródmieście” (bądź podobnie: „część śródmiejska”, „teren śródmiejski”, „dzielnica śródmiejska” itp.). Na obszarze miasta Skawina obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przyjęty uchwałą nr XIIN/456/13 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 12 grudnia 2013 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Skawina w jego granicach administracyjnych.
2. W mieście Skawina nie określono granic dzielnicy śródmiejskiej w strukturze administracyjnej. Centrum miasta znajduje się w graniach Osiedla nr 2 Stare Miasto.
3. W dniu 25 października 2023 r. Rada Miejska w Skawinie uchwałą nr LXI/880/23 przyjęła studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Skawina. W Kierunkach zagospodarowania przestrzennego - załącznik nr 2 do ww. uchwały wprowadzono Strefę śródmiejską. Zgodnie z pkt 20 rozdziału 3.1. Ustalenia ogólne: Ze względu na istniejącą strukturę intensywnej zabudowy, na obszarze funkcjonalnego śródmieścia wprowadza się **Strefę śródmiejską**, w której obowiązują regulacje dotyczące warunków zabudowy śródmiejskiej, określone w przepisach odrębnych.
4. W dniu 24 maja 2023 r. Rada Miejska w Skawinie podjęła uchwałę nr LVI/813/23 w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części Miasta Skawina. Ww. plan miejscowy będzie opracowywany na

RYC. 1 STREFA ŚRÓDMIEJSKA ORAZ STREFA CENTRUM MIASTA SKAWINA



 strefa centrum miasta Skawina
 strefa śródmiejska

Mapa 63 Strefa centrum i strefa śródmieścia w Skawinie wg Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, źródło: UM Skawina

podstawie ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 977 ze zm.) zatem w świetle obowiązujących przepisów prawa w sporządzanym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Skawina zostanie wyznaczony zgodnie z art. 2 pkt 23 ww. ustawy, **obszar zabudowy śródmiejskiej**.

Teren śródmieścia

W wskazanym w pkt 3 powyższego pisma Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, Skawina posiada wyznaczony obszar śródmiejski oraz obszar centrum miasta. Zasięg stref pokazano na mapie nr 63.

Teren centrum

Poza wskazanym w Studium terenem centrum miasta Skawina, obowiązuje także obszar centrum określony w uchwale Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 12.12.2013 r, w sprawie *uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Skawina w jego granicach administracyjnych*. Należy podkreślić, iż strefa centrum ze Studium nie pokrywa się w całości ze strefą centrum określoną w planie miejscowym.



Mapa 64 „Obszar przestrzeni publicznej - obszar centrum miasta” wg mpzp, uchwała nr XIIIN/465/13 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 12.12.2013, źródło: UM Skawina, opracowanie własne

h) Sieć komunikacyjna

- **Powiązania komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne**

W Skawinie kursuje 5 wewnętrznych linii Skawińskiej Komunikacji Gminnej oraz 14 linii autobusowych Krakowskiej Komunikacji Miejskiej. Analizując sieć komunikacji publicznej należy zauważyć, iż większość terenów zurbanizowanych ma zapewnioną obsługę transportem miejskim lub aglomeracyjnym oraz kolejką podmiejską do dworca PKP. Niemniej jednak wyraźny brak wygodnego dostępu do połączeń miejskich, występuje w rejonie zabudowy jednorodzinnej pomiędzy linią kolejową a ul. Korabnicką a także na południowym wschodzie w rejonie Bardynówki i ul. Batalionów Chłopskich. Szczegóły w Załączniku nr 3.

- **Drogi główne**

Główny układ drogowy Skawiny obejmuje

drogi krajowe:

- droga krajowa DK 44: (Kraków) – Skawina – (Oświęcim) – obwodnica północna miasta

drogi wojewódzkie:

- droga wojewódzka DW 953 Skawina – Rzozów – Jurczyce – Polanka Hallera – Grabie – Przytkowice – (Kalwaria Zebrzydowska) – ulice: Krakowska, Kazimierza Wielkiego, Pokoju, Rynek, Adama Mickiewicza, Józefa Piłsudskiego

Pozostałe ulice to drogi powiatowe i gminne.

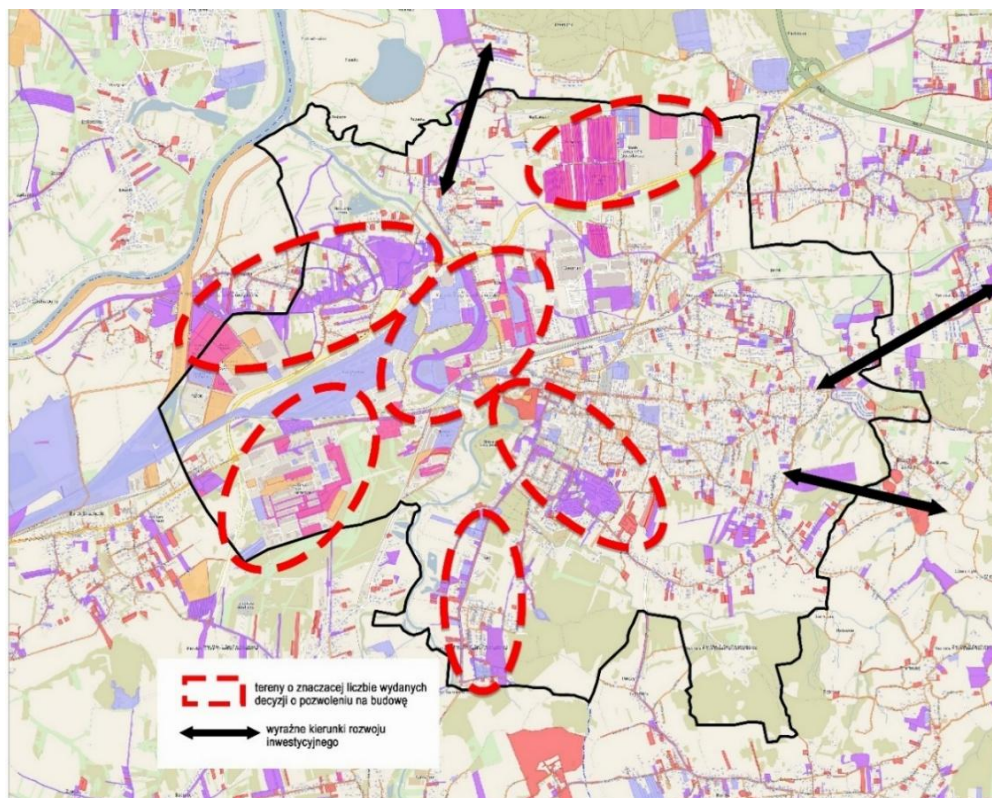
- **Kolej**

Linie kolejowe pasażerskie:

nr 94 (Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim (dwutorowa))

nr 97 Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka - Zakopane (jednotorowa)

i) Tereny inwestycyjne wg statystyk



Mapa 65 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: <https://krakowski.e-mapa.net/>, wskazanie obszarów i kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne

Jak pokazano na mapie nr 65, tereny o największej intensywności ruchu inwestycyjnego, znajdują się w północno – zachodniej części miasta, w rejonie strefy aktywności gospodarczej, przy ul. Fierdolfa Nila oraz dawnej wsi Kopanka. Teren centralny miasta, po północnej stronie torów kolejowych także ulega przekształceniom. Większa liczba pozwoleń na budowę wydana został także dla terenu w okolicy północnej granicy miasta – strefy gospodarczej przy ul. Podporucznika Mieczysława Majdzika. Kierunki rozwoju dla mniejszych inwestycji, widoczne są przy granicach wschodnich Skawiny.

j) Wizja rozwoju w dokumentach planistycznych i strategicznych

- **Studium Uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**

Najnowszy akt Studium, przyjęto uchwałą Rady Miejskiej w Skawinie nr LXI/880/23 z dnia 25 października 2023 r. W odniesieniu do rozwoju przestrzennego, Studium utrzymuje Skawinę jako miasto przemysłowe będące satelitą gospodarczą Krakowa.

- *Na dalszy rozwój Gminy Skawina wpływ ma szereg uwarunkowań, które determinują przyszłą politykę władz samorządowych. Najważniejszym czynnikiem kształtującym dalszy rozwój Gminy jest bezpośrednio sąsiedztwo Krakowa, który jest ośrodkiem ponadregionalnym, silnie oddziałującym na gminy podmiejskie, w szczególności położone w „Krakowskim Obszarze Metropolitalnym” (KOM)*
- *Na rozwój Gminy istotny wpływ będzie nadal miał fakt funkcjonowania na jej terenie trzech stref przemysłowych:*
 - *Strefy Aktywności Gospodarczej (SAG) o powierzchni 180 ha;*
 - *Skawińskiego Obszaru Gospodarczego (SOG) o powierzchni 50 ha;*
 - *Obszaru Gospodarczego „Huta” o powierzchni 60 ha.*

Kształtowanie struktury urbanistycznej Gminy Skawina oparte zostaje na następujących zasadach, m.in.:

- *poprawa jakości życia mieszkańców następować będzie zarówno poprzez rozwój infrastruktury społecznej, technicznej i komunikacyjnej, ale także poprzez rozdzielenie funkcji mieszkaniowych i przemysłowych. Istotnym elementem podniesienia standardów zamieszkania będzie także tworzenie przestrzeni publicznych oraz poprawa dostępności usług podstawowych (optymalizacja połączeń), sportu, rekreacji oraz rozwój niebiesko – zielonej infrastruktury (w szczególności w terenach o największej intensywności zabudowy)*

(...)

- ograniczanie zajmowania nowych gruntów pod zabudowę oraz rewitalizację terenów zdegradowanych, w tym przemysłowych i ponowne włączenie ich w strukturę osadniczą;
- tworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznych oraz dążeniu do poprawy standardów zamieszkania;
- wykształceniu centrów poszczególnych miejscowości, stanowiących miejsca o kluczowym znaczeniu dla ich rozwoju, tworzeniu przestrzeni publicznych sprzyjających integracji społecznej;
- maksymalizacji dostępności komunikacyjnej z uwzględnieniem preferencji dla transportu zbiorowego i rowerowego oraz ruchu pieszego m.in. poprzez rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej;

(...)

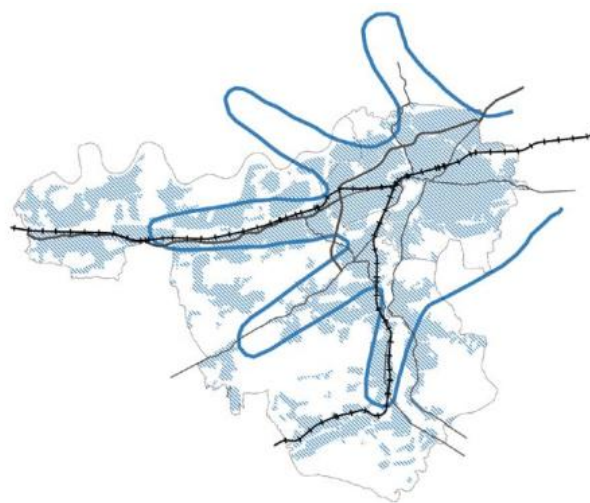
- w odniesieniu do miasta Skawina - przyjęcia zasady tzw. „miasta zwartego” z równoczesnym zachowaniem terenów zieleni pozwalających na poprawę standardu życia mieszkańców

W bilansie przestrzennym, dotyczącym zapotrzebowania na nowe obszary inwestycyjne, zredukowano łączną powierzchnię terenów przeznaczonych pod zabudowę.

(...) Biorąc pod uwagę wyniki bilansu, a w szczególności znaczne rezerwy terenów inwestycyjnych, w Studium ograniczono tereny inwestycyjne o 491 ha. Wycofane tereny to głównie tereny zagrożone procesami osuwiskowymi lub położone w znacznej odległości od terenów inwestycyjnych i sieci infrastruktury technicznej i komunikacyjnej. Równocześnie, biorąc pod uwagę strukturę funkcjonalno - przestrzenną, dostępność komunikacyjną i poziom wyposażenia w infrastrukturę, nowe tereny inwestycyjne wskazano na powierzchni 284 ha. Sumarycznie, zasięg terenów inwestycyjnych został w Studium ograniczony o 207 ha.

• Strategia rozwoju

Strategia rozwoju Gminy Skawina na lata 2021-20230 przyjęła Rada Miejska uchwałą nr XIV N/154/21 w dniu 6 grudnia 2021 r. Strategia odnosi się bezpośrednio – w formie rekomendacji, do zapisów ustaleń w



Rys. V.2. Schemat modelu rozwoju

Grafika 14 Schemat modelu rozwoju Gminy Skawina, źródło: Strategia Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021-2023

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, które w momencie uchwalania Strategii było w trakcie opracowania. Model rozwojowy wskazano nie tylko w założeniach merytorycznych, ale także rozrysowano na schemacie rysunkowym i załącznikach graficznych.

(...) Przyjmuje się jako paradygmat policentryczny model rozwoju gminy, z tego powodu należy w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy oraz innych dokumentach gminy wskazać i promować wymiar lokalny rozwoju, a także planować usługi (zarówno komercyjne jak i publiczne) w zasięgu dojścia pieszego lub dojazdu rowerem.

Jako priorytet uznano, uzupełnienie i intensyfikację zabudowy w granicach miasta Skawina, a także jej rozwój wzdłuż trzech głównych pasm rozwojowych wskazanych poniżej na schemacie. Kluczowym wyzwaniem w kontekście roku 2030 będzie również przełamanie północnej bariery przestrzennej (rzeka Wisła) i funkcjonalne powiązanie Skawiny z terenami na północ od Wisły m.in. gminą Liszki poprzez budowę mostu drogowego oraz mostu kolejowego wraz z linią prowadzącą do lotniska w Balicach oraz rozwój obszaru koncentracji działalności gospodarczej poprzez m.in. jego efektywne skomunikowanie z gminami ościennymi. Symbolicznie koncepcję rozwoju przedstawiono na schemacie dłoni. Śródreczę dłoni symbolizuje miasto Skawinę, z którego wyprowadzone są pasma rozwojowe. Pierwsze główne pasmo rozwojowe - palec środkowy, skierowane zostało na zachód wzdłuż linii kolejowej nr 94 oraz drogi krajowej nr 44 w sąsiedztwie Kanału Łączany-Skawina. Drugie główne pasmo rozwojowe - palec mały, poprowadzone zostało na południe wzdłuż linii kolejowej nr 97. Trzecie główne pasmo rozwojowe - palec serdeczny w kierunku południowo-zachodnim wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 953. Przedstawiony na schemacie kciuk symbolizuje powiązanie Skawiny z Krakowem wzdłuż Wisły w kierunku Tyńca, a palec wskazujący przyszłe połączenie z gminą Liszki i otwarcie na północ mostem drogowym i linią kolejową. Zakłada się, iż połączenie z Krakowem przez Tyniec przyjmie charakter połączenia rowerowego, kulturowego, krajobrazowego oraz potencjalnie w zakresie komunikacji publicznej. Nie zakłada się wzmocnienia osadnictwa lub sieci drogowej na tym kierunku. Główne połączenie z miastem Kraków na modelu rozwoju (ręka) obrazuje przedramię. Schemat nawiązuje do idei rozwoju Kopenhagi miasta o zrównoważonej gospodarce, z silną preferencją transportu publicznego oraz powiązań pieszych i rowerowych. Istotnym zadaniem będzie wyznaczenie w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy obszarów wymagających ochrony przed zabudową w tym obszarów wymagających ochrony krajobrazu. Zakłada się, że przy planowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej gminy jako priorytet przyjęta zostaną zasada budowy zwartej i zróżnicowanej, wielofunkcyjnej tkanki obszaru zurbanizowanych zgodnie ze strategią Transit Oriented

Development. Zabudowa gminy powinna tworzyć ciągły system wewnątrz urbanistycznych, składających się z istniejącej i nowopowstałej zabudowy uzupełnianych przestrzeniami infrastruktury błękitno-zielonej, z tego powodu należy w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy czytelnie wyznaczyć przestrzenie urbanizowane i określić ich relacje z błękitno-zieloną infrastrukturą.

WNIOSKI

Skawina jest miastem przemysłowym, którego gospodarka oparta jest na Strefach Aktywności Gospodarczej, zlokalizowanych w części północnej. Miasto doświadczyło podziału przez linię kolejową oraz drogę krajową (nr 94). Tereny z zabytkowym układem urbanistycznym funkcjonują w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej. W strukturze centralnej znajduje się kilka osiedli z wielkiej płyty. Powiązania z obszarem centrum są wyraźne dla południowej części miasta. Część północna natomiast, ma charakter typowo przemysłowy, mimo to, rozwija się tu także zabudowa mieszkaniowa, głównie jednorodzinna. Morfologia terenu wyróżnia się wyraźnie znacznym stopniem zmiennych wysokości. W szczególności dotyczy to południa miasta, podczas gdy obszar północny pozostaje raczej płaski. Graniczące z doliną rzeki Skawinki tereny znajdują się częściowo w strefach zalewowych. Ambitne założenia zawarte w Strategii Rozwoju Gminy odwołują się do modelu Kopenhagi oraz Transit Oriented Development²³⁸ z dążeniem w kierunku Krakowa oraz zacieśniania z nim współpracy gospodarczej.

3. BADANIE CECH ŚRÓDMIEJSKICH WYBRANYCH MIAST

3.1. Cechy przestrzeni o charakterze śródmiejskim

Biorąc pod uwagę czynniki charakteryzujące śródmieście, wskazane przez Jana Macieja Chmielewskiego²³⁹ a także nawiązując do pozostałych, przytoczonych definicji tego obszaru, można precyzyjnie wyodrębnić zestaw cech wyróżniających go na tle struktury miejskiej. **Śródmieście stanowi przestrzeń centralną, intensywnie zabudowaną zwartą zabudową, posiadającą elementy tożsamości kulturowej i dziedzictwa historycznego. Śródmieście określa ponadto nagromadzenie różnorodnych funkcji o charakterze miejskim oraz otwarty system przestrzeni publicznych, komunikacyjnie dostępny. W obrębie śródmieścia zawiera się teren najstarszego układu urbanistycznego jednostki miejskiej – często,**

²³⁸ Calthorpe, Peter *the Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, Nowy Jork 1993.

²³⁹ Rozdział II dysertacji

wpisany do rejestru zabytków. Funkcje śródmiejskie dotyczą zarówno zabudowy jak i aktywności społecznej. Badanie terenów o cechach śródmiejskich, stanowiących treść przedmiotowego rozdziału, ma na celu przygotowanie materiału badawczego pod opracowywaną metodę wyznaczania śródmieść. Analizując poszczególne składowe ww definicji, należy wskazać, iż lokalizacja przedmiotowego obszaru, we wszystkich miastach jest dość intuicyjna, stanowi najczęściej okolicę środka jednostki, czyli miejsca, z którego wywodzą się główne drogi sieci komunikacyjnej oraz do którego można dotrzeć z każdej części miasta. Ponadto jest terenem kojarzonym jako element identyfikacji tożsamościowej, gdzie znajdują się obiekty charakterystyczne, głównie użyteczności publicznej np. o funkcji administracyjnej, kulturowej, edukacyjnej czy zdrowotnej. Niekoniecznie dotyczy to wyłącznie budynków, takimi elementami są także przestrzenie publiczne takie jak rynek, park, plac targowy, skwer itp. W ten kontekst nie wpisuje się funkcja przemysłowa czy produkcyjna, wielkoskalowa, której nie można przypisać cech miejskich. Oprócz samego występowania funkcji na danym obszarze miasta, szczególnie ważne jest ich wyraźne zgrupowanie, powodujące aktywizację przestrzeni publicznych. Kwestie kryteriów samej zabudowy w rejonie śródmiejskim, wyznacza parametr intensywności i zwartości. Integralnym etapem badawczym, przyjętym na potrzeby opracowania jest odszukanie pierwotnego założenia urbanistycznego (w całości lub części) istniejącego w danej jednostce miejskiej. Istotnym elementem badań, na etapie przygotowawczym, staje się weryfikacja dotychczasowych metod lub praktyk delimitacji terenów śródmieść, zastosowanych przez samorządy miast²⁴⁰, będących przedmiotem niniejszej pracy. Innym ważnym zagadnieniem jest poznanie świadomości mieszkańców w zakresie umiejscowienia śródmieścia miasta, w którym żyją lub pracują. W tym celu przeprowadzono badanie społeczne. Pod kątem wymienionych elementów, w dalszej części przedmiotowej pracy wykonano badania, aby nakreślić właściwą metodykę identyfikacji granic śródmiejskich.

3.1. Wizyty badawcze

Zasadniczym elementem badania była obserwacja cech śródmiejskich podczas wizji studialnych na terenach miast będących przedmiotem opracowania. W trakcie wizyt, szczególną uwagę zwrócono na fizjonomię struktury przestrzenną wraz z jej morfologią a także na ogólne zasady funkcjonowania. Celem, było również wytypowanie najbardziej aktywnych obszarów i terenów usługowych o największej koncentracji funkcji. Istotne było zwłaszcza uchwycenie zależności funkcjonowania miasta z poziomu użytkownika przestrzeni publicznej. Znaczącym zakresem obserwacji objęto układ urbanistyczny obszaru centralnego, w tym place, skwery, tereny

²⁴⁰ Część II, rozdział III, pkt 4.1 dysertacji

działalności urzędów publicznych itp. Zwrócono także uwagę na widoczne elementy tożsamościowe. Wnioski z obserwacji opisano poniżej, dokumentację zdjęciową dołączono w załączniku nr 5, do niniejszej dysertacji.

3.1.1. Mińsk Mazowiecki

Wizyty badawcze w dniach: 16.07.2023, 19.01.2024

Pod względem uwarunkowań naturalnych, w zakresie morfologii terenu, obszar Mińska Mazowieckiego można określić jako płaski, bez wyraźnych różnic wysokościowych. W układzie przestrzennym, centralną część miasta determinuje przebieg drogi krajowej DK 92 - ulicy Warszawskiej, która dzieli miasto, orientacyjnie przez środek, na obszar północny i południowy. Droga stanowi wyraźną barierę komunikacyjną w ruchu pieszym. Po obu jej stronach zlokalizowane są najważniejsze przestrzenie publiczne miasta. Cechy śródmiejskie, widoczne są po południowej stronie DK 92, jest to Plac Stary Rynek, będący współcześnie zaaranżowanym placem publicznym. Obszar placu zaprojektowano uwzględnieniem elementów stałych, takich jak stopnie terenowe, usytuowane na planie owalu wyposażone w siedziska. Ponadto na placu znajdują się obiekty małej architektury – pomniki oraz układ zieleni niskiej i wysokiej. Inną ważną przestrzenią publiczną, posiadającą wyraźne, w tym, historyczne odniesienia do



Mapa 66 Ogólny podział funkcjonalny Mińska Mazowieckiego 1) zwarta zabudowa wielofunkcyjna na osi historycznej 2) zabudowa mieszkaniowo-usługowa z przewagą wielorodzinnej 3) zabudowa głównie mieszkaniowa jednorodzinna 4) zabudowa produkcyjno-usługowa 5) tereny otwarte, zielenie. Źródło: opracowanie własne

śródmieścia jest Plac Kilińskiego – dawny Rynek miejscowości Sandomierz. Prostokątny plac jest dziś skwerem, porośniętym zielenią niską i wysoką z centralnym, okrągłym utwardzeniem pośrodku, stanowiącym zakończenie osi kompozycyjnej ulicy Piłsudskiego. Ścieżki komunikacyjne skierowane są do narożników skweru. Plac Kilińskiego otaczają ulice pn. Plac Kilińskiego oraz Marszałka Józefa Piłsudskiego, granice zieleni parkowej z 3 stron zamykają miejskie parkingi. Do istotnych terenów przestrzeni centralnej należy także zaliczyć dolinę rzeki Srebrnej, uregulowanej w rejonie Parku Dernałowiczów, będącym największym z kolei, najbardziej charakterystycznym założeniem parkowym na terenie Mińska Mazowieckiego. W jego bezpośrednim sąsiedztwie, naprzeciwko Placu Stary Rynek funkcjonuje kościół rzymskokatolicki – Sanktuarium Narodzenia NMP. Park Dernałowiczów to zespół dworsko – parkowy, wpisany do rejestru zabytków. Zabudowa wypełniająca strukturę centrum, posiadająca cechy śródmiejskie oraz charakterystyczną fizjonomię jest, mimo wszystko zróżnicowana. Dotyczy to względów funkcjonalnych, stylistycznych jak i wysokościowych. Linie zabudowy nie wszędzie są utrzymane. Zwarte pierzeje ulic można zaobserwować na fragmentach wzdłuż ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego, Zygmunta Kazikowskiego, Warszawskiej, Spółdzielczej, Tadeusza Kościuszki, Romualda Traugutta, Józefa Mireckiego, Konstytucji 3 Maja a także w pierzejach Placu Stary Rynek. Budynki w środkowej części miasta stanowią głównie obiekty mieszkalno – usługowe, o wysokości nieprzekraczającej 5 kondygnacji nadziemnych. Przeważająca część z nich ma charakter współczesny – proste bryły przekryte dachami o zróżnicowanych geometriach. Estetyka elewacji w większości pozbawiona detalu architektonicznego, oparta jest na kolorowych tynkach strukturalnych. Niewielki procent budynków posiada szlachetniejsze wykończenia, takie jak cegła klinkierowa czy kamień na cokole (np. budynek kawiarni Ekler na rogu ul. Warszawskiej i Bulwarnej) W części centralnej oraz przy krańcach wschodnich, występuje znaczne nagromadzenie zabudowy wielorodzinnej z II połowy ubiegłego wieku, tzw. „wielkiej płyty”. Budownictwo jednorodzinne występuje w przewadze na północy i zachodnie. W strukturze urbanistycznej miasta, widoczne są także obiekty historyczne - jednorodzinne domy drewniane, najczęściej w złym stanie technicznym usytuowane np. wzdłuż ul. Warszawskiej. Południowy fragment Mińska oddzielony jest od reszty miasta linią kolejową przebiegającą w osi wschód – zachód. Podstawowymi elementami obiektów infrastruktury komunikacyjnej są budynki dworcowe (PKP) oraz przylegające do nich parkingi publiczne W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się także dworzec PKS. Do najbardziej aktywnych terenów Mińska Mazowieckiego – czyli rejonów z największą liczbą użytkowników, należy zaliczyć okolice Urzędu Miasta i Starostwa Powiatowego, czyli ul. Konstytucji 3 Maja na

rogu z Kościuszki. W rejonie tym funkcjonują 2 galerie handlowe. W odległości ok 500m od ww. urzędów funkcjonuje miejskie targowisko, przyciągające mieszkańców każdego dnia tygodnia.



Zdjęcie 1 Dworzec PKP w Mińsku Mazowieckim, lipiec 2023, foto: własne



Zdjęcie 2 Przejście dworca PKP w Mińsku Mazowieckim, lipiec 2023, foto: własne

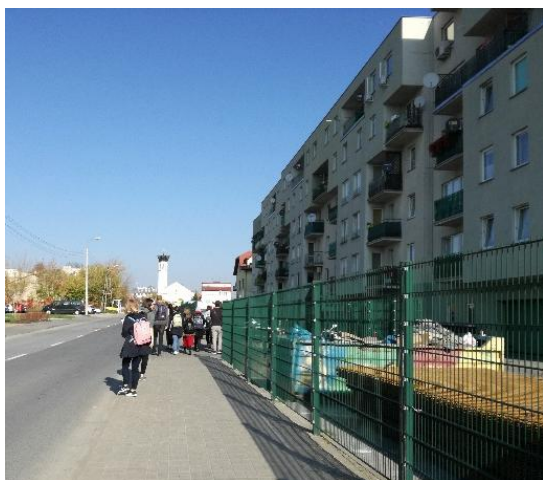
Pod względem fizjonomii należy wyróżnić także nowe budownictwo wielorodzinne, zlokalizowane we wschodniej części ul. Warszawskiej. Podsumowując powyższe wnioski, można stwierdzić, iż najbardziej śródmiejski charakter mają tereny o zabudowie najbardziej intensywnej tj. fragmenty ulic, z pierzejami w zwartej zabudowie wraz z kwaterami o charakterze usługowym, co dotyczy m.in. ul. Warszawskiej, Konstytucji 3 Maja, Kazikowskiego, Kościuszki, Piłsudskiego czy Daszyńskiego. Ogólny odbiór przestrzeni centralnej w Mińsku zaburzają nieskoordynowane lokalizacje osiedli wielorodzinnych z II połowy XX wieku, usytuowane bokiem do głównych pierzei ulic. Istotnym elementem jest fakt lokalizacji linii kolejowej relacji zachód – wschód w południowej części miasta.

3.1.2. Piaseczno

Wizyty badawcze w dniach: 16.10.2019, 09.12.2022, 17.01.2023, 24.03.2023

Piaseczno określa małe zróżnicowanie terenu pod względem wysokościowym. Teren miasta ma charakter silnie zurbanizowanej, intensywnie zabudowanej przestrzeni z wyraźnie wykształconą strefą centralną. Najbardziej reprezentacyjne tereny publiczne skoncentrowane są liniowo na osi północ – południe, wzdłuż ul. Puławskiej, przechodzącej w ul. Tadeusza Kościuszki. Występuje tu znaczna koncentracja usług, zarówno komercyjnych jak i siedzib instytucji publicznych. Uwagę zwraca nieduża skala zabudowy w centrum oraz bezpośrednie sąsiedztwo parku Książąt Mazowieckich. Pod względem fizjonomicznym z uwagi na wysokość zabudowy, najmocniej wyróżniają się tereny przy granicach północnych miasta. Dotyczy to w szczególności intensywnie zabudowanego osiedla w rejonie ul. Bocianiejskiej, Strusiej czy Tukanów. Podobnie jest z osiedlami przy Alei Róż, ul. Kusocińskiego czy ul. Wojska Polskiego. Wyraźnie nieintuicyjne w Piasecznie, jest powiązanie obszaru centralnego z dworcem kolejowym. Sytuację tą powodują szeregi zabudowy mieszkaniowej – grodzonej, blokującej czytelną komunikację ze

wspomnianym już dworcem. Dworzec PKP. W ostatnich latach, obiekt ten przeszedł proces rewitalizacji i prezentuje dziś wysokie walory estetyczne. Najwięcej cech śródmiejskich w tym, w szczególności nagromadzenie różnorodnych funkcji, zaobserwowano w rejonie ulic: Puławskiej, Chyliczkowskiej, fragmencie Jana Pawła II, Tadeusza Kościuszki, Sierakowskiego, Kilińskiego, częściowo przy ul. Ludwika Czajewicza czy Wojska Polskiego. Najbardziej zwarta zabudowa, w tym zwarte pierzeje występują przy ul. Puławskiej, na fragmencie Chyliczkowskiej, Tadeusza Kościuszki czy Henryka Sienkiewicza. Komunikacja kolejowa jest w Piasecznie niezwykle ważnym elementem powiązań z Warszawą, z uwagi na znaczącą liczbę użytkowników dojeżdżających codziennie do pracy. Sama okolica dworca nie jest specjalnie przyjazna użytkownikowi, stanowi rozległy teren dedykowany komunikacji kołowej wraz z parkingami po obu stronach torowiska. Obszar funkcjonuje także jako węzeł przesiadkowy dla lokalnych linii autobusowych. W mieście można zaobserwować także trend korzystania z komunikacji rowerowej przez mieszkańców jako elementu codziennych dojazdów do pracy. Niemniej jednak, zorganizowanych ścieżek rowerowych jest niewiele. Przez Piaseczno przepływa rzeka Perełka, jednak zupełnie nie jest wykorzystywana do celów rekreacyjnych dla mieszkańców, jej dolina jest zaniedbana i świadczy o niewykorzystanym potencjale. W kwestii terenów zieleni



Zdjęcie 3 Pierzeja ul. Dworcowej, październik 2019, foto własne



Zdjęcie 4 Dolina rzeki Perelki w Piasecznie, październik 2019, foto własne

urządzonej, najbardziej reprezentacyjny wydaje się, wspomniany już, zabytkowy Park Księżąt Mazowieckich. System terenów zieleni tworzą również skwery: Park Zachodni, Skwer przy Młynarskiej. Do najbardziej popularnych terenów rekreacyjnych Piaseczna, zaliczyć należy także Górki Szymona przy południowych granicach miasta. To akwen kilku stawów otoczony obecnie zrewitalizowanym założeniem zieleni urządzonej, z trasami spacerowymi, miejscami piknikowymi, placem zabaw. Znaczącym fragmentem granic południowo – wschodnich Piaseczna jest rzeka Jeziorka mająca naturalny charakter, bez wyraźnych ingerencji człowieka w jej dolinę. Podsumowując, najbardziej aktywne przestrzenie publiczne Piaseczna ze znaczącą

liczbą usług, zlokalizowane są tradycyjnie w rejonie siedzib wydziałów urzędu miasta – głównie ul. Tadeusza Kościuszki, przy szkołach – ul. Szkolna, Jana Pawła, przy nowopowstałej Bibliotece Głównej, w rejonie dworca kolejowego przy ul. Dworcowej a także targowiska – między ul. Szkolna a Fabryczną. W dniach wolnych od pracy mieszkańcy, w znacznej liczbie spędzają czas w Parku Książąt Mazowieckich bądź na Górkach Szymona. Należy podkreślić, iż w okresie letnim, dużą popularnością cieszy się także kolej wąskotorowa kursująca z centrum – ul. Wojska Polskiego w kierunku Tarczyna przez Zalesie Dolne.

3.1.3. Grodzisk Mazowiecki

Wizyty badawcze w dniach: 29.07.2023, 14.01.2024, 26.10.2024

Spacery badawcze po Grodzisku Mazowieckim pozwoliły na zaobserwowanie funkcji miejskich, w tym cech śródmiejskich w wizytowanych częściach miasta. Pod względem ukształtowania terenu, miasta nie wyróżniają duże różnice poziomów, teren jest raczej płaski. W strukturze urbanistycznej wyraźnie odznaczają się dwie linie kolejowe – PKP (relacja wschód – zachód) z zabytkowym dworcem oraz kolejka Warszawskiej Kolei Dojazdowej, mająca swój początek w zajezdni przy ul. Stefana Batorego. Po północnej stronie torów PKP zlokalizowane są tereny o funkcji produkcyjnej, w tym – zakład produkcji farmaceutycznej Gedeon Richter Polska Sp.z.o.o.. W części wschodniej, przy ul. Chrzanowskiej i Transportowej znajduje się strefa aktywności gospodarczej. Zlokalizowano tu obiekty m.in. Poczty Polskiej, PKP Cargo, producenta rozwiązań energetycznych dla przemysłu Danfoss Poland Sp. z o.o. czy producenta pasz Trouw Nutrition Polska Sp. z o.o. Na północ od wskazanej wyżej strefy zlokalizowany jest miejski Zakład Gospodarki Komunalnej, oczyszczalnia ścieków oraz lokalny PSZOK. Opisanie wyżej tereny mają charakter skrajnie przemysłowy z zabudową wielkopowierzchniową. Główny



Zdjęcie 6 Deptak Plac Wolności, styczeń 2024, foto: własne



Zdjęcie 5 Deptak 11 Listopada, lipiec 2023, foto: własne

obszar miejski rozciąga się na południe od torów PKP. Strukturę urbanistyczną, kreują rozległe tereny z zabudową jednorodziną oraz szerokie kliny zabudowy mieszkaniowej, wielorodzinnej z czasów PRL (przy ul. Królewskiej, Kopernika, osiedle Bairda, osiedle Kopernika, ponadto

osiedle przy ul. Marii Skłodowskiej Curie oraz zespół osiedlowy pomiędzy ulicami Wólczyńską, Sadową, Montwiłła i Sienkiewicza) Subiektywny odbiór przestrzeni w części centralnej Grodziska Mazowieckiego, naznaczony jest dziedzictwem artysty malarza Józefa Chełmońskiego²⁴¹, które zdaje się być motywem przewodnim lokalnej tożsamości kulturalnej. W strefie urbanistycznej, mocno oddziałuje fakt, iż miasto w obecnym kształcie, nie posiada rynku centralnego. Niemniej jednak czytelny układ przestrzenny jasno wskazuje, że rolę tę, pełnił kiedyś Plac Króla Zygmunta Starego, przecięty dziś pod skosem dwiema drogami wojewódzkimi. Obszar posiadający najwięcej cech śródmiejskich sytuuje się w rejonie deptaków 11 Listopada i Placu Wolności oraz ulic: Harcerskiej, Spółdzielczej, Henryka Sienkiewicza, części 1 Maja, Żyrardowskiej, Królewskiej czy Nadarzyńskiej. Wskazane rejony ulic posiadają na w swoich obrębach zabudowę zwartą, pierzejową. Do najaktywniejszych przestrzeni miejskich, pod względem liczby użytkowników należy niewątpliwie deptak Plac Wolności, szczególnie atrakcyjny w okresie letnim z ukwieconym ogrodem deszczowym, który połączony jest z ciągiem pieszym 11 Listopada, wiodącym do dworca PKP. Ponadto, bardzo popularny wśród mieszkańców i odwiedzających jest także miejski Park Skarbków z imponującymi pomnikami przyrody i tętnią solankową. Znaczącą rolę rekreacyjną pełnią także Stawy Goliana, zlokalizowane przy osiedlu „wielkopłytowym” Lutniana. Podobnie Stawy Walczewskiego stanowią unikalny walor środowiskowy Grodziska Mazowieckiego. Zorganizowano tu sporo atrakcji dla mieszkańców, głównie sporotowo – rekreacyjnych. Pod względem aktywności lokalnej istotne jest także targowisko przy ul. Spokojnej oraz zespół rekreacyjno – sportowy z halą widowiskową, pływalnią i boiskami sportowymi przy Alei Mokronoskich. Intensywna zabudowa mieszkaniowa, wielorodzinna rozwija się w rejonie ul. Bałtyckiej w części wschodniej miasta, natomiast przykład skrajnie intensywnej zabudowy szeregowej, jednorodzinnej o charakterze łańcowym występuje przy ul. Reymonta, Pułaskiego czy Siennej. Podobny charakter zabudowy występuje także na południu w okolicy ul. Szczęsnej czy Chałubińskiego.

3.1.4. Sochaczew

Wizyty badawcze w dniach: 29.07.2023, 20.01.2024, 26.10.2024

Struktura urbanistyczna Sochaczewa uformowana jest osiowo, wzdłuż rzeki Bzury bądź też – wzdłuż ciągu ulic: 15 Sierpnia, Romualda Traugutta, Alei 600-lecia, Kolejowej i Wyszogrodzkiej, relacji północ – południe. W subiektywnym odbiorze, środkowa część miasta składa się z obszaru centrum, określonego przez kwartały zwartej zabudowy oraz wyraźnymi

²⁴¹Chełmoński Józef (1849 – 1914) polski malarz, tworzący w okresie późnego pozytywizmu i Młodej Polski, przedstawiciel nurtu realistycznego w malarstwie

cechami tożsamościowymi. Przedmiotowy teren zorientowany w okolicy ul. Warszawskiej (prowadzącej do ruin Zamku Książąt Mazowieckich) niewątpliwie posiada cechy śródmiejskie. Wyraźne, zwarte pierzeje ulic Warszawskiej, Romualda Trugutta, Władysława Reymonta, Stanisława Staszica czy Gabriela Narutowicza w znaczącej większości mają aktywne usługi w parterach. Opisany obszar charakteryzuje również występowanie wielu obiektów użyteczności publicznej w tym lokalnych urzędów i obiektów kultury. W sąsiedztwie zaakcentowany jest Plac Tadeusza Kościuszki ze skwerem Jana Pawła II oraz Parkiem im. Fryderyka Chopina. Wymienione obiekty prezentują rangę najważniejszych przestrzeni publicznych w mieście. Samo wzgórze zamkowe stanowi historyczną dominantę w tkance urbanistycznej, przedpole natomiast zagospodarowane zostało stałym amfiteatrem z zadaszeniem o współczesnej formie. Gęsta, zwarta zabudowa wzdłuż ul. Warszawskiej, od północy i wschodu obudowana jest zespołami bloków z wielkiej płyty – osiedlami przy ul. Senatorskiej, Osiedlem Polna (I-III), Osiedlem Warszawskim, od południa blokami przy ul. 1 Maja oraz Osiedlem Ogrody i Osiedlem Piecowym. Zachodnią część miasta określa dolina Bzury oraz zgrupowania, wzdłuż



Zdjęcie 7 Zabudowa pierzejowa w Sochaczewie, ul. S. Staszica, lipiec 2023, foto: własne

zachodniej granicy intensywnej zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej. Szczególną wartość lokalnego dziedzictwa, stanowi Muzeum Kolei Wąskotorowej przy ul. Towarowej. Aktywność kolejki wąskotorowej – zwanej dziś Pociągiem Retro²⁴² ma dziś charakter turystyczny, w tkance miejskiej zachowano trasę torów, usytuowaną osiowo w relacji – północ-południe.

Linia kolejowa w Sochaczewie zlokalizowana w części południowej biegnie trasą skracającą na wschód w kierunku Warszawy. Podobnie jak, w innych, analizowanych w niniejszej pracy miastach, także tutaj, nastąpił podział przestrzeni na dwie części po obu stronach linii. W Sochaczewie z uwagi na usytuowanie, linia kolejowa odcięła nieznaczny fragment miasta. Niemniej jednak, także tutaj, po jednej ze stron – w tym wypadku od południa, funkcjonują tereny produkcyjno – przemysłowe. Budynek dworca kolejowego, wpisany do wojewódzkiej ewidencji

²⁴² źródło: <https://sochaczew.stacjamuzeum.pl/pociag-retro/>

zabytków w ostatnich latach został odrestaurowany i oddany do użytku w roku 2023²⁴³. Teren wokół dworca stanowi rozległy parking, natomiast zabudowa w pierzei ul. Sienkiewicza, głównie mieszkaniowa jednorodzinna uzupełniona niskimi budynkami handlowymi prezentuje niski standard. Teren kolejowy w kierunku zabytkowej wieży ciśnień, zabudowany jest obiektami magazynowo - składowymi, ze znaczną powierzchnią parkingową typu „park & ride”, występują tu także przestrzenie zdegradowane. Przez tory poprowadzonych zostało 5 przejazdów komunikacji kołowej, w tym: 2 wiadukty na trasie nr 705 – przedłużenie ul. Żyrardowskiej oraz Obwodnica Północna, przejazd naziemny łączący ul. Okrzei i Bojowników, przejazd ul. Fabryczną oraz Boryszewską. Odnosząc się do wzajemnych powiązań obszarów położonych po dwóch stronach Bzury, na uwagę należy wskazać, iż w Sochaczewie funkcjonują 2 przejazdy mostowe – ul. Płocka i Obwodnica Południowa oraz 2 kładki piesze.

3.1.5. Nowy Dwór Mazowiecki

Wizyty badawcze w dniach: 15.07.2023, 13.01.2024, 27.10.2024

Wizje w terenie w Nowym Dworze Mazowieckim wskazały, iż „życie miasta” koncentruje się w największym stopniu w jego najstarszej części, w szczególności w rejonie ul. Warszawskiej i Zakroczymskiej. Znacząca aktywność mieszkańców występuje w okolicy parku miejskiego. Ulice Sukienna, Targowa i Zachodnia mają sporo przestrzeni zdegradowanych. W trakcie wizyt badawczych można było odnieść wrażenie, iż rozwój struktury urbanistycznej – intensywnej, wysokiej zabudowy wielorodzinnej następuje w kierunku północnym, powyżej targowiska miejskiego. Cechy śródmiejskie, w tym identyfikujące strefę nagromadzenie funkcji można odnaleźć w rejonie ulic: Warszawskiej, Zakroczymskiej, Modlińskiej lub Partyzantów. Przy wymienionych ulicach występuje zwarta zabudowa pierzejowa z dużą liczbą usług w parterach. W ogólnym odbiorze miasto ma przyjazną, niedużą skalę – większość zabudowań nie przekracza wysokości 4-5 kondygnacji, natomiast w części centralnej budynki mają 1-2 kondygnacje nadziemne. Zabudowa w kierunku wschodnim od centrum stanowi osiedla bloków wielorodzinnych z wielkiej płyty. Im dalej na wschód – przechodzi w budynki jednorodzinne, wolnostojące lub zabudowę szeregową. Szczególnie ul. Bohaterów Modlina w swojej północnej pierzei wskazuje niezbudowane przestrzenie, dedykowane nowej zabudowie. Część miasta, gdzie odczuwalna jest presja inwestycyjna to rejon pomiędzy Lasem Dębinka, ul. Wojska Polskiego, Mickiewicza i Małą. Rozwijają się tu różne typy zabudowy w szczególności jednorodzinna, w tym szeregowa i bliźniacza oraz wielorodzinna. Odnosnie wysokości terenu –

²⁴³ źródło: <https://pkp.pl/pl/pkp-aktualnosci/3393-zmodernizowany-zabytkowy-dworzec-w-sochaczewie-znow-sluzy-podroznym>

wyduje się on płaski. Przeprawa przez Narew w kierunku Modlina, sprawia wrażenie wyjazdu z miasta. Przejazd drogą nr 85 prowadzi z jednej strony do założenia urbanistycznego Stary Modlin, z drugiej do terenu Twierdzy Modlin. Stary Modlin to obszar osiedla domów jednorodzinnych, na którym jedynymi charakterystycznymi przestrzeniami publicznymi są – rejon szkoły podstawowej nr 3 oraz kościół parafialny św. Maksymiliana Kolbego. Obok kościoła powstał niedawno prywatny parking dla chętnych korzystających z lotniska Warszawa – Modlin. Najistotniejsza jest jednak stacja kolejowa Modlin z zabytkowym dworcem i parkingiem park&ride. Odcinek drogi 85 między Starym Modlinem a Twierdzą Modlin – ul. Generała Wiktora Thomee, jest okolicą kilku parkingów dla korzystających z lotniska. Twierdza Modlin i jej okolica to unikatowe miejsce na skalę europejską. Poza oczywistym walorem dziedzictwa historycznego w postaci pozostałości obiektów warownych stanowiących dziś atrakcję turystyczną, obszar pełny jest zieleni oraz nadrzecznych ekosystemów Wisły i Narwi.



Zdjęcie 8 Uwarunkowania naturalne, powiązane z cechami tożsamościowymi - ujście Narwi do Wisły z widokiem na starą prochownię. Foto: własne, październik 2024

Zabudowa wokół Twierdzy to głównie budynki wielorodzinne, przede wszystkim 4-kondygnacyjne bloki z wielkiej płyty, pochodzące z II połowy ubiegłego wieku. Pod względem architektonicznym, kompozycyjnym i estetycznym wyróżnia się natomiast założenie o nazwie „Bloki carskie”. To wpisane do rejestru zabytków osiedla oficerskie żołnierzy rosyjskich, zbudowane w latach 1898 – 1900. Aktualnie budynki są nadal



Zdjęcie 9 Elementy tożsamościowe NDM - jeden z bloków carskich przy ul. Pułkownika Edwarda Malewicza. Foto: własne, październik 2024

zamieszkałe, stanowią obecnie formę mieszkań socjalnych. Ciekawostką jest fakt, iż życie toczy się tu, w strukturze częściowo zdegradowanej. Niektóre budynki zostały zrewitalizowane, jednak wyłącznie w zakresie remontów elewacji. Układ komunikacyjny pomiędzy blokami traktowany jest przez mieszkańców jako otwarta przestrzeń parkingowa. Bezpośrednie sąsiedztwo osiedla to



Zdjęcie 10 Elementy tożsamościowe NDM - budynek zabytkowy na terenie Osiedla oficerskiego, foto własne, październik 2024

także bloki o historycznym rodowodzie, zbliżonych kubaturach, jednak powstałe później, poddane nieudanej termomodernizacji i otynkowanie pastelowymi tynkami. Dużym walorem rekreacyjno – przestrzennym Modlina jest Park Trzech Kultur, zlokalizowany między osiedlem oficerskim a Twierdzą.

Port lotniczy Warszawa – Modlin to najdalej wysunięta część Nowego Dworu Mazowieckiego w kierunku na północno-zachodnim. Stanowi on odrębny obiekt komunikacyjny. Konsekwencją jego funkcjonowania jest wzmożony ruch samochodowy, a co za tym idzie szereg parkingów dla samochodów osobowych przeznaczonych

dla użytkowników lotniska. Należy się spodziewać, iż z biegiem czasu – w miarę rozwoju portu lotniczego tego typu terenów parkingowych będzie przybywało. Teren lotniska nie jest obiektem utożsamianym z Nowym Dworem Mazowieckim a bezpośrednio z Modlinem. Na terenie starej części miasta nie widać też szczególnych powiązań ani informacji, dotyczących tego międzynarodowego portu lotniczego. Podsumowując wizyty studialne, można powiedzieć, że Nowy Dwór mazowiecki podzielony jest na 3 odrębne części: 1) miasto Nowy Dwór Mazowiecki, 2) Modlin i 3) lotnisko Warszawa – Modlin, które funkcjonują niezależnie od siebie i nie są ze sobą szczególnie powiązane.

3.1.6. Wyszaków

Wizyty badawcze w dniach: 16.07.2023, 13.01.2024, 27.10.2024

Podczas wizji lokalnych w Wyszakowie najwięcej cech śródmiejskich zaobserwowano w obszarze skoncentrowanym w obrębie ulic: Kościuszki (droga krajowa nr 62) 1 Maja, Wąskiej, Gen. Józefa Sowińskiego, 11 Listopada, Ignacego Daszyńskiego, Świętojańskiej oraz w okolicy ul. 3 Maja. Na wskazanym obszarze znajduje się znacząca liczba usług o zróżnicowanych funkcjach. Do najważniejszych należy zaliczyć obiekty użyteczności publicznej, w tym siedziby urzędów, sąd rejonowy, ośrodku kultury, kompleksy oświatowe. Ponadto, w tej części miasta

zlokalizowane są także najważniejsze przestrzenie publiczne, w tym Plac Miejski²⁴⁴, Park Karola Ferdynanda Wazy, główne szlaki komunikacyjne: np. ul. Gen. Józefa Sowińskiego czy ul. Ignacego Daszyńskiego. Szczególny charakter przestrzeni posiada fragment miasta wzdłuż ul. I.



Zdjęcie 11 Zabudowa pierzejowa przy ul. I. Daszyńskiego w Wyszkowie, styczeń 2024, foto: własne



Zdjęcie 12 Zabudowa pierzejowa przy ul. Świętojańskiej w Wyszkowie, styczeń 2024, foto: własne

Daszyńskiego i Świętojańskiej. Widać tu charakterystyczną zabudowę pierzejową o małej skali, stworzoną głównie z budynków mieszkalnych – jednorodzinnych lub ich przebudowanych form.

Całość tworzy indywidualny klimat małego miasteczka. Jak wynika z uwarunkowań, opisanych w rozdziale II, niniejszej części dysertacji, rejon ul. I. Daszyńskiego w strefie południowej, pełnił niegdyś rolę rynku miejskiego – placu targowego. Obszar ten nie jest dziś szczególnie zaznaczony w sylwetce miasta, pełni rolę węzła komunikacyjnego oraz parkingu. Pod względem funkcji mieszkalnej, należy wskazać, iż największe skupiska zabudowy mieszkaniowej, wielorodzinnej usytuowane są w strefie centralnej i są to zarówno osiedla z „wielkiej płyty” jak i nowe apartamentowce. Obiekty te nie przekraczają najczęściej liczby 6 kondygnacji nadziemnych. Zabudowa jednorodzinna zlokalizowana jest głównie przy zachodnich granicach miasta, między ul. Pułtuską i Żytnią oraz wschodnich, między ul. H. Sienkiewicza, Mazowiecką i Białostocką. Tereny inwestycyjne Wyszkowa, z wyraźnym trendem funkcji mieszkaniowej, jednorodzinnej to rejon zachodni przy granicy z miejscowością Rybienko Nowe. Ponadto strefa północna miasta, posiadająca nadal funkcje rolniczą będzie stopniowo przekształcana. Świadczy



Zdjęcie 14 Teren u wlotu ul. I. Daszyńskiego, dawny plac targowy, styczeń 2024, foto: własne



Zdjęcie 13 Dawny plac targowy Wyszkowa, widok w kierunku południowym, styczeń 2024, foto: własne

²⁴⁴ W roku 2020 Plac Miejski w Wyszkowie dostał nominację Towarzystwa Urbanistów Polskich w konkursie na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną

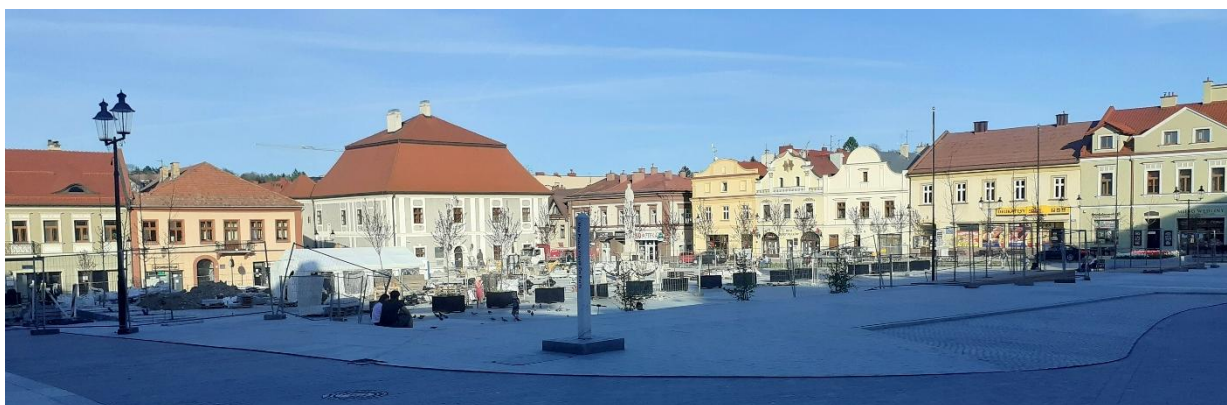
o tym zabudowa jednorodzinna przy ul. Przemysłowej. Przemysł i usługi wielkopowierzchniowe w Wyszkanie skoncentrowane są także na północy w okolicy ul. Leśnej i Towarowej. Pod względem najbardziej aktywnych terenów rekreacyjnych, niewątpliwie najbardziej popularnym dla mieszkańców jest, wspomniany już Park Karola Ferdynanda Wazy, zlokalizowany na lewym brzegu Bugu. Na prawym jego brzegu, także atrakcyjnym rekreacyjnie terenem jest zabytkowa część Rybienka Leśnego, z rozległym terenem leśnym. W kwestii komunikacji, miasto charakteryzuje promienisty układ sieci drogowej z licznymi rondami w głównych punktach na przecięciach tras. Miasto nie uniknęło wyraźnego podziału linią kolejową. W przypadku Wyszkania, w przeciwieństwie do innych miast, analizowanych w niniejszym opracowaniu, podział ten nastąpił na część wschodnią i zachodnią. Rejon dworca PKP nie jest pozytywną wizytówką miasta z uwagi na znaczne zaniedbanie przestrzeni i niskiej jakości usługi na jego terenie. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się pętla autobusowa z małym budynkiem, także o obniżonych walorach estetycznych. Niemniej jednak, strefa ta posiada znaczny potencjał i w przypadku podjęcia działań rewitalizacyjnych, może być w przyszłości impulsem rozwojowym dla Wyszkania. Pod względem ukształtowania terenu, miasto nie określa wyraźnego zróżnicowania wysokościowe. Ograniczenia rozwojowe z uwagi na uwarunkowania naturalne, zlokalizowane są przy brzegach Bugu w kontekście jego stref zalewowych. W trakcie wizji terenowych, zaobserwowano, iż tereny przyrzeczne w większości są wolne od zabudowy i brak jest oznak presji inwestycyjnej w tym zakresie. Elementy tożsamościowe Wyszkania, odnoszące się do jego dziedzictwa, można odnaleźć w formie pomników oraz tablic informacyjnych, zlokalizowanych w różnych częściach miasta.

3.1.7. Bochnia

Wizyty badawcze w dniach: 09.05.2021, 22.02.2024, 19.05.2024

Miasto Bochnia ma wyraźnie wykształcony układ urbanistyczny w trefie centralnej. Założenie miejskie, oparte na prostokątnym rynku z tradycyjną siatką ulic, wychodzących z jego narożników. Przestrzeń centralną, gdzie cechy śródmiejskie są bardzo wyraźnie widoczne i odczuwalne można wskazać m.in. pomiędzy ulicami: Kazimierza Wielkiego, Różaną, Bernardyńską, Kraszewskiego, T. Kościuszki. To obszar o silnych uwarunkowaniach pochodzących z czasów średniowiecznych. Bochnia jest miastem salinarnym, jedną z żup krakowskich o ponad 700 letniej historii. Struktura urbanistyczna jest z tym faktem silnie związana. W przestrzeni miasta do dziś funkcjonuje wiele obiektów świadczących o tradycji wydobycia soli na tym terenie. Wyróżniające się w przestrzeni miejskiej obiekty kopalni, po zakończeniu wydobycia przekształcono w strefę turystyczną, gdzie odbiorcom oferowane są

podziemne trasy dydaktyczne, ale także uzdrowisko z bazą hotelową. Do najważniejszych elementów kopalni należy zaliczyć, położony po wschodniej stronie Rynku Szyb Sutoris, przy ul. Solnej oraz Planty Salinarne wraz z zabudowaniami po stronie północno – zachodniej. W obrębie plant, w budynku dawnej kuźni funkcjonuje dziś Centrum Informacji Turystycznej w sąsiedztwie tężni solankowej. Istotnym dla miasta budynkiem, związanym z dziedzictwem salinarnym jest – obecnie zrujnowany po nieudanych przebudowach, zamek żupny, usytuowany po wschodniej stronie plant przy ul. Regis. Na terenie centralnej części miasta, widać także wiele śladów po nieistniejących już obiektach świadczących o lokalnym dziedzictwie. Ważne budynki użyteczności publicznej funkcjonują w strefie centralnej, w tym m.in. siedziby lokalnego samorządu (ul. Kazimierza Wielkiego) także sąd rejonowy i Muzeum im. prof. S. Fischera przy ul. T. Kościuszki. Podobnie budynki kultury i oświaty także zlokalizowane są w centrum, np. Kino Regis, Miejski Dom Kultury czy Biblioteka Powiatowa. W Bochni powstało kilka osiedli wielorodzinnych z wielkiej płyty. Do największych należy zaliczyć osiedle przy ul. Legionów Piłsudskiego (zachodnia granica miasta) osiedle Świętego Jana (przy granicy wschodniej) Bliżej centrum znajduje się osiedle Murowianka, dalej osiedle Słoneczne i Solna Góra. Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, w większych skupiskach kumuluje się głównie w rejonie Uzborni (ul. Sądecka, Gen. H. Dąbrowskiego, Zalesie Dolne) oraz na północy między ul. Proszowską a Wygodą. Tereny inwestycyjne, na których realizowane są nowe budynki mieszkaniowe, zarówno



Zdjęcie 15 Bocheński Rynek w trakcie procesu rewitalizacji, maj 2021, foto: własne

wielorodzinnej jak i jednorodzinnej, szeregowej położone są w rejonie ul. Brzeźnickiej (wschód) oraz przy obwodnicy KN2 (zachód) W przypadku obiektów jednorodzinnych, wolnostojących, najliczniej powstają na obszarze Kolanowa (północna strona obwodnicy DK94), a także Kurowa (południowa strona DK94). Pod względem ukształtowania terenu miasto jest wyjątkowo mocno zróżnicowane. Aspekt ten jest wyraźnie odczuwalny w przestrzeni. Liczne wzniesienia występują w strefie centralnej i południowej, natomiast teren niema płaski rozlega się w części

północnej. Właśnie na północy znajduje się Strefę Aktywności Gospodarczej w sąsiedztwie autostrady A4 oraz rzeki Raby.

3.1.8. Wieliczka

Wizyty badawcze w dniach: 24.05.2023, 18.02.2024

Wieliczka to miasto posiadające markę rozpoznawalną w całej Polsce oraz poza jej granicami. Stosunkowo nieduża miejscowość, kojarzona jest jednoznacznie z unikatowym obiektem techniki – Kopalnią Soli Wieliczka, pochodzącą z XIII, w która w czasach eksploatacji surowca była podstawowym źródłem dochodu dla miasta. Obecnie ta sama kopalnia, mimo zaprzestania wydobycia nadal jest znaczącym źródłem dochodu dla miasta, wskutek jej przekształcenia w obiekt turystyczny, uzdrowiskowy i częściowo komercyjny. Istotnym jest fakt, iż miasto powstało dzięki działalności kopalni, co wiązało się z budową na jego terenie innych obiektów salinarnych, w tym nadszybi, budynku warzelni soli itp. Wyróżniającym się obiektem architektonicznym w strukturze urbanistycznej Wieliczki jest Zamek Żupny – dawna siedziba zarządu Żup Krakowskich wraz z ogrodem zamkowym. Nie mniej istotne są także obiekty sakralne powstałe od najwcześniejszych lat rozwoju, wśród nich kościoły św. Klemensa wraz z obiektami towarzyszącymi czy klasztor św. Franciszka. Wszystkie wymienione wyżej obiekty stanowią mocno popularne cele turystyczne, co przekłada się na aktywizację przestrzeni publicznych wokół nich. Prywatne pałace budowane w kolejnych stuleciach – np. Pałac Przychodzickich przy Rynku Górnym czy Pałac Konopków przy ul. Słowackiego, świadczyły o prestiżu miejsca. Budynek dawnej Szkoły Górniczej i jednocześnie Muzeum Salinarne to przykład działalności edukacyjnej na terenie miasta historycznego. Przeważająca liczba siedzib władz miejskich, urzędów, szkół oraz innych usług publicznych zlokalizowana jest w centralnej części Wieliczki, w rejonie Rynku Górnego, głównej ul. Edwarda Dembowskiego oraz ul. Juliusza Słowackiego. Największą aktywnością użytkowników cieszą się przestrzenie z zabudową salinarną oraz duża powierzchnia parków miejskich w tym Planty, Park Św. Kingi, Park Adama Mickiewicza, Park pod Baranem. Dzisiejszy obraz miasta w szczególności jego centralna część, nacechowany jest historią. Wieliczka nie podzieliła losu większości ważnych miasteczek dawnej Galicji i nie została przecięta w poprzek linią kolejową. Kolej została doprowadzona jako połączenie z Krakowem od strony zachodniej i zakończona w centrum miasta w bliskim sąsiedztwie zamku żupnego. Najprawdopodobniej dzięki ochronie konserwatorskiej miasto uniknęło także „wciskania” zabudowy wielorodzinnej z tzw. wielkiej płyty do centrum miasta. Na obecną strukturę urbanistyczną miało wpływ także przykrycie – skanalizowanie rzeki Serafy w środkowym fragmencie, która w przeszłości opływała najstarszy układ urbanistyczny. W

kwestii morfologii terenu w Wieliczce występują znaczące różnice wysokości na terenie niemal całego miasta. Są one wyraźnie odczuwalne w południowej i południowo – zachodniej części, przy czym spadki istnieją już w okolicach Rynku. W kwestiach presji wzrostu terenów budowlanych znacząca tendencja utrzymuje się na północnych terenach miasta z wyraźnym dążeniem w kierunku Krakowa. Rejon ul. Zbożowej to przykład zabudowy łańcuchowej, z minimalną ilością usług w okolicy. Zabudowa wielorodzinna „z wielkiej płyty” zlokalizowana jest na wschód od Rynku.



Zdjęcie 17 Widok na warzelnię soli, luty 2024, foto własne

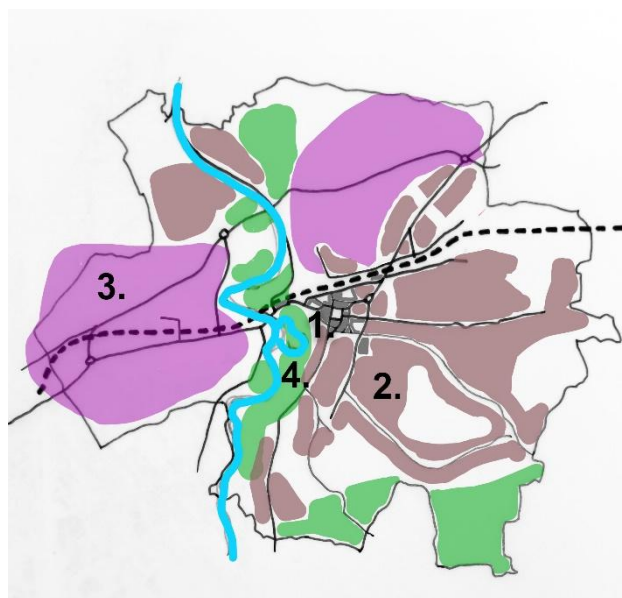


Zdjęcie 16 Zabudowa Wieliczki w okolicy Kolonii Górniczej, widoczne znaczce różnice poziomu terenu, luty 2024, foto własne

3.1.9. Skawina

Wizyty badawcze w dniach: 09.05.2021, 24.05.2023, 18.02.2024

Skawina jest miastem przemysłowym znanym w przeszłości głównie z działającej tu huty aluminium. W trakcie wizyt badawczych, obejmujących główne przestrzenie publiczne, w centralnej części miasta zaobserwowano, iż największa aktywność mieszkańców widoczna jest w rejonie Rynku, urzędów (ratusza i kamienicy Rynek 14) Parku Miejskiego, Centrum Kultury i Sportu przy ul. dr J. Polańskiego, w rejonie ul. Korabnickiej, Słowackiego oraz 29 Listopada. Jednym z bardziej uczęszczanych miejsc jest także rejon dworca PKP i ul. Kolejowa. Wielu



Mapa 67 Ogólny podział funkcjonalny Skawiny 1) Stare miasto 2) Zabudowa mieszkaniowo-usługowa 3) zabudowa produkcyjno-przemysłowa z usługami 4) tereny otwarte, zielenie, źródło: opracowanie własne

użytkowników można zaobserwować także przy ul. Popiełuszki, w tym w okolicy ronda z ul.

Krakowską co dotyczy zarówno dyskontu spożywczego jak i cmentarza parafialnego. Niewątpliwie kościoły katolickie w tym pw. Św. Apostołów Szymona i Judy Tadeusza są popularne wśród mieszkańców, głównie w dniach wolnych od pracy. Bardzo charakterystycznym elementem struktury przestrzennej Skawiny są zmienne wysokości terenu oraz adaptacja wzniesień pod zabudowę. Na wschód od Rynku, krajobraz Skawiny określają osiedla wielorodzinne, głównie z tzw. „wielkiej płyty” powstałe w II połowie XX wieku. Są to z reguły niewysokie bloki – do 5 pięter, przeważnie 4 klatkowe, choć występują także punktowce (ul. Wesoła) Podobne osiedla występują m.in. przy ul. Ogrody, Słonecznej, Wesołej a także przy ul. W. Witosa, Głowackiego, Dąbrowskiego, Pułaskiego czy Kościuszki. Obszary te, mają niewielki zasób usług, miejscami występują skupiska małych sklepów, głównie spożywczych. Wyraźny podział miasta wytwarza trasa linii kolejowej na północ o Rynku. Oddzielenie części miasta od jego centrum – obszaru śródmiejskiego jest bardzo problematyczne z uwagi na funkcje, które znajdują się na północ od torów. W przeważającym procencie działają tu obiekty produkcyjno-usługowe, wybudowane na terenie Strefy Aktywności Gospodarczej. Są to m.in. fabryka autosystemów Valeo, Teamtechnik Production Technology – producent zautomatyzowanych rozwiązań branży automotive, Vesuvius – producent ceramiki, materiałów ogniotrwałych i systemów kontroli dla zastosowań przemysłowych, Panattoni czy Vivasanit – oferujący wyposażenie łazienek, systemy techniki grzewczej oraz systemy instalacyjne a także wiele innych. W omawianym rejonie znajdują się także magazyny przemysłowe. Na lewym brzegu rzeki Skawinki funkcjonuje m.in. producent betonu, zakład przerobu złomu a także wielka stacja elektroenergetyczna „Skawina”. W sąsiedztwie znajduje się Skawiński Obszar Gospodarczy, zawierający siedziby kilkunastu podmiotów oraz PSZOK. Pośród ww zakładów istnieją osiedla zabudowy jedno i wielorodzinnej – m.in. osiedle Rzepnik i osiedle Samborek. Poszukując powiązań komunikacyjnych północnej części Skawiny z jej obszarem posiadającym cechy śródmiejskie, należy stwierdzić, iż Skawina posiada kilka przepraw – przejazdów przez torowisko. Niemniej jednak negatywnym faktem jest brak możliwości łatwego i bezpiecznego pokonania pieszo linii kolejowej oraz sąsiadującej z nią bezpośrednio drogi z terenów osiedli mieszkaniowych. Przykładem tego stanu rzeczy jest przejście na osiedlu Rzepnik. Prowizoryczne przejście przez tory jest niedostosowane dla ruchu pieszego i nie spełnia standardów bezpieczeństwa. Przejazd kołowy (droga publiczna, ul. Krakowska) odbywa się ponad torami poprzez estakadę. Tutaj funkcjonują strome schody bez windy. Osiągnięcie poziomu drogi np. dla osób niepełnosprawnych jest w tym miejscu niemożliwe. Otwarty w roku



Rysunek 12 Przejazdy kołowe i przejścia piesze przez linie kolejową na terenie Skawiny. Opracowanie własne

2021 przystanek kolejowy Skawina Jagielnia, posiada kładkę pieszą ponad torami oraz schody wyposażone w windy.

Opisując indywidualne cechy struktury urbanistycznej Skawiny należy wskazać, iż Rynek, mimo, iż pochodzi z XIVw, zachował swoje charakterystyczne cechy. Czworoboczny, prostokątny plac posiada zwarte pierzeje, zabudowane obiektami mieszkalno-usługowymi – do 4 kondygnacji oraz budynkami administracji samorządowej. Dachy są tu głównie dwuspadowe, usytuowane kalenicowo względem płyty Rynku. Dominantą w układzie pozostaje ratusz miejski z wieżą a także bryła zabytkowego kościoła pw. Św. Apostołów Szymona i Judy (także posiadająca charakterystyczną wieżę zakończoną szpiczastym dachem). Stare miasto funkcjonuje dziś jako centrum usługowe, charakteryzuje się wzmożonym ruchem samochodowym w związku z faktem, iż wzdłuż północnej pierzei Rynku przebiega jedna z

głównych tras sieci drogowej miasta. Kwartały zabudowy, na obszarze starego miasta posiadają duży stopień zwartości, głównie od strony dróg publicznych. Wnętrza kwartałów także są częściowo zabudowane, przede wszystkim obiektami towarzyszącymi, gospodarczymi. Obszary przylegające określa zmienna funkcja oraz stopniowa zmiana zwartości, dochodząca do stanu ekstensywnego (na południu ul. Bukowska, na północy ul. Krakowska) czy wręcz rozproszonego (ul. Stanisława Wyspiańskiego – wschodnia granica miasta, ul. Podbory – północna strona linii kolejowej) Ocenę jakości przestrzeni publicznych i półpublicznych w Skawinie determinuje kilka czynników. Czytelny układ urbanistyczny obszaru o cechach śródmiejskich i cenne obiekty historyczne nadają miastu lokalnego charakteru. Pozytywne w odbiorze jest wyraźne dążenie do zwiększania terenów zieleni urządzonej, w szczególności dużą wartość pod względem funkcji rekreacyjnej reprezentuje (częściowo zabytkowy) Park Miejski. Do negatywnych elementów obrazu miasta należy zaliczyć niskie jakościowo powiązania terenów północnych z obszarem centralnym, chaotyczny układ osiedli z wielkiej płyty, wzmożony ruch samochodowy w rejonie Rynku i wszechobecny bałagan reklamowy.

3.2. Analiza funkcji, intensywności i zwartości zabudowy miast objętych badaniem

Zgodnie z przyjętą definicją, obszar śródmiejski charakteryzuje się nagromadzeniem różnorodnych funkcji o charakterze miejskim. W związku z powyższym, w ramach analizy poszczególnych miast **zidentyfikowano obszary występowania usług o największej liczbie i różnorodności**. W badaniu zwrócono uwagę na lokalne funkcje miejskie, w tym m.in. siedziby władz samorządowych, sądów, instytucji publicznych, kulturalnych oraz komunikacji miejskiej i regionalnej tym dworców PKP. Elementem działań analitycznych, była weryfikacja miejsc działalności gospodarczej²⁴⁵, prowadzonej w parterach budynków, mająca bezpośredni wpływ na aktywność użytkowników oraz ożywienie przestrzeni publicznej. W ramach prac, zweryfikowano dane opublikowane w publicznych bazach danych²⁴⁶. W dalszej kolejności, analizie poddano czynniki **intensywności i zwartości zabudowy** – wymieniane jako właściwe cechy przestrzeni o charakterze śródmiejskim²⁴⁷. Należy podkreślić, iż ich identyfikacja stanowi jeden z najistotniejszych elementów delimitacji obszaru śródmiejskiego. Na przedmiotowym etapie badań, obejmującym zakres dziewięciu miast, zastosowano analizę z użyciem map zasadniczych oraz danych ewidencyjnych, a następnie zweryfikowano powyższe informacje bazowe podczas wizji w terenie. Istotą badania aspektów intensywności i zwartości zabudowy

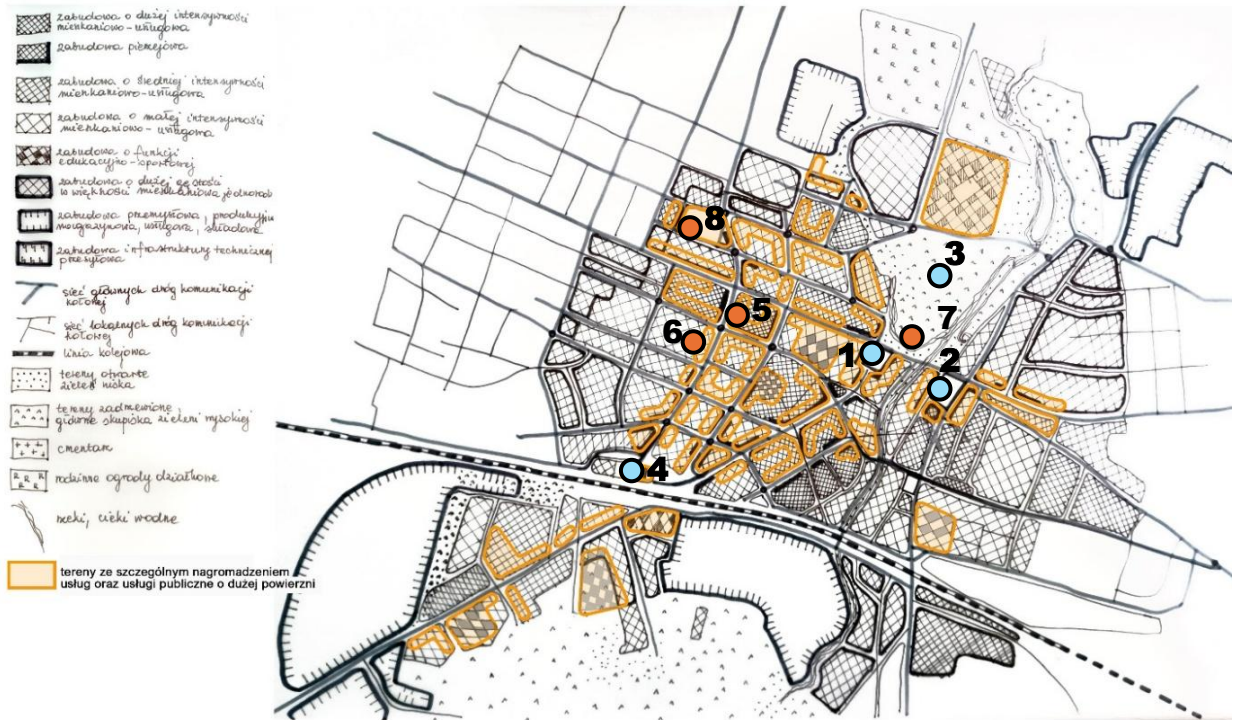
²⁴⁵ W tym danych z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej oraz miejskich i powiatowych geoportali.

²⁴⁶ Miejskie i powiatowe geoportale wraz z ich stronami internetowymi oraz geoportal krajowy

²⁴⁷ Definicja zawarta w części II, rozdziale I, pkt 1.2. dysertacji

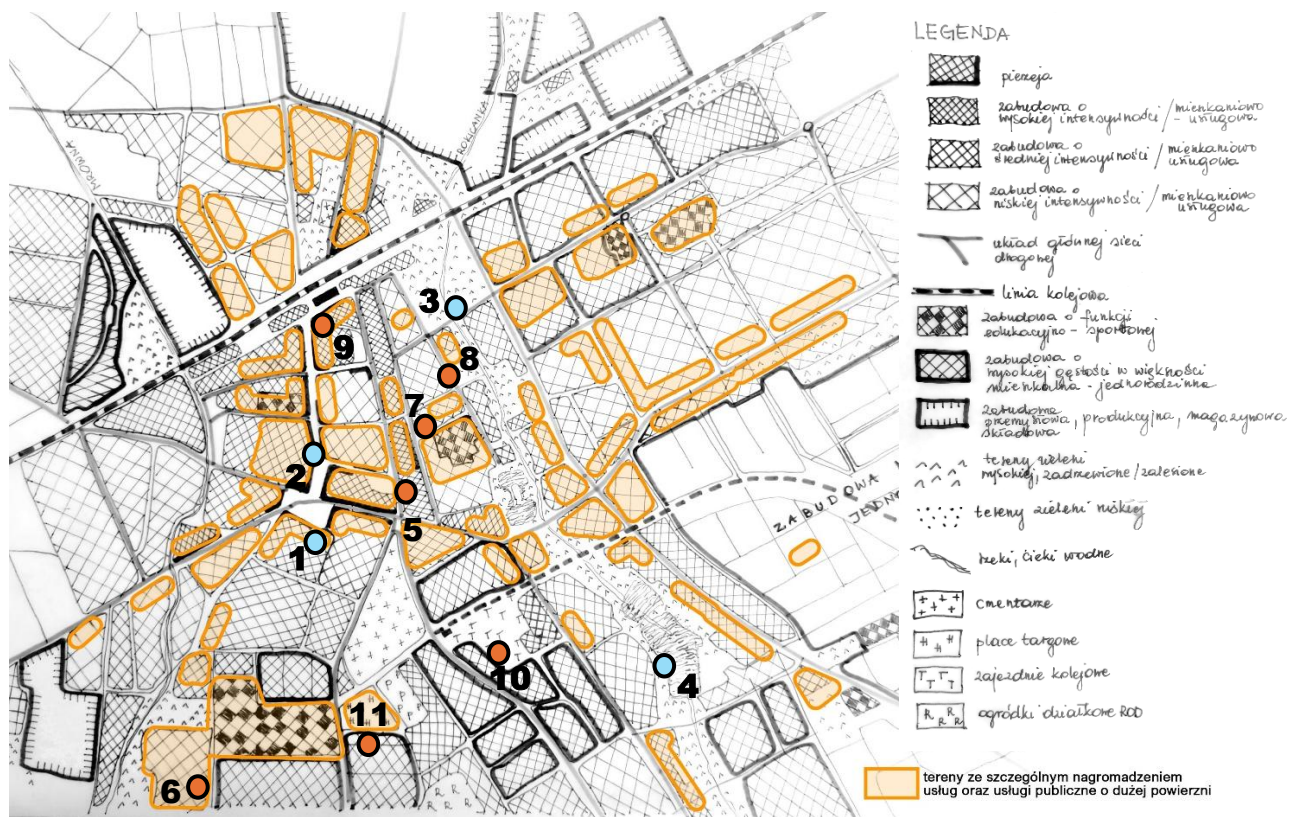
(a więc czynników, wymagających docelowo precyzyjnego opisu bądź wyznaczenia w sposób matematyczny) w trakcie wizyt terenowych, było odszukanie miejsc, gdzie ich oddziaływanie stawało się wyraźnie doświadczalne. Uzyskane wyniki obserwacji w odniesieniu do stanu istniejącego, w sposób syntetyczny przedstawiono w formie rysunkowej, zamieszczonej poniżej.

MIŃSK MAZOWIECKI



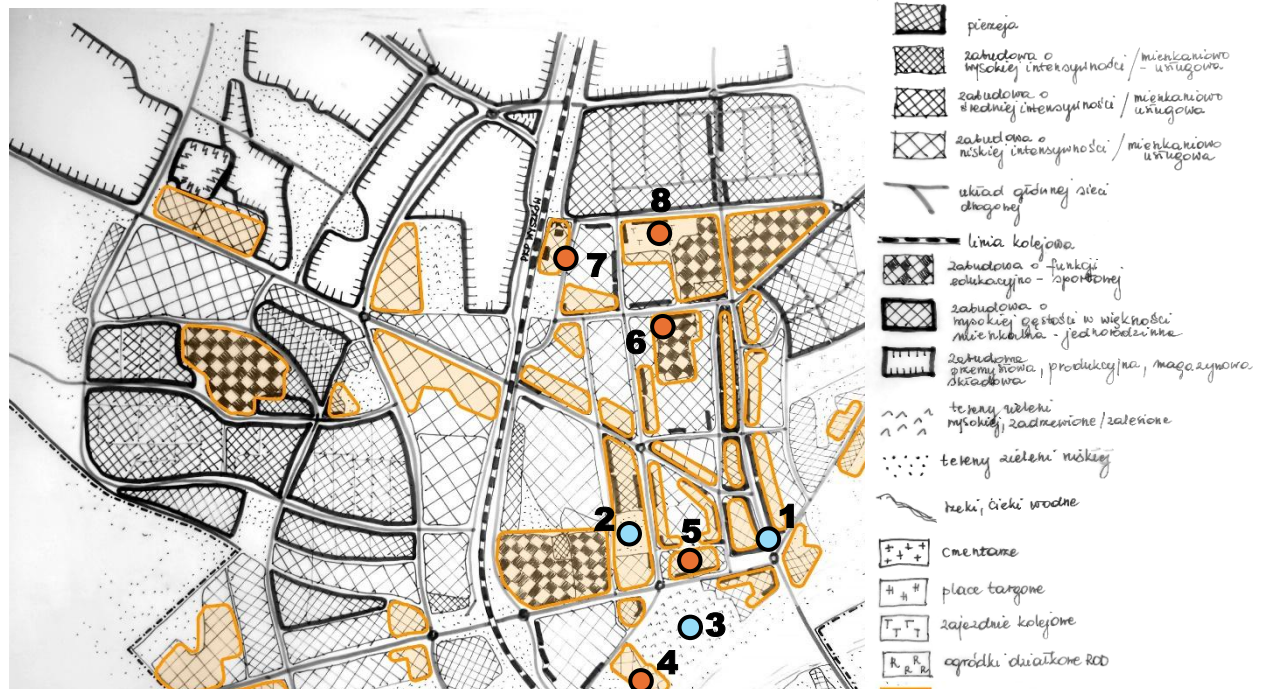
Rysunek 13 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Mińska Mazowieckiego. Główne przestrzenie publiczne: 1 – Rynek dawnego Sandomierza, 2 – obecny stary Rynek, 3 – Park Dernałowiczów. 4 – Dworzec PKP, Główne ośrodki usług: 5 – Urząd Miejski i Starostwo Powiatowe, 6 – Sq Rejonowy, 7 – dom kultury, 8 – targowisko, opracowanie własne

GRODZISK MAZOWIECKI



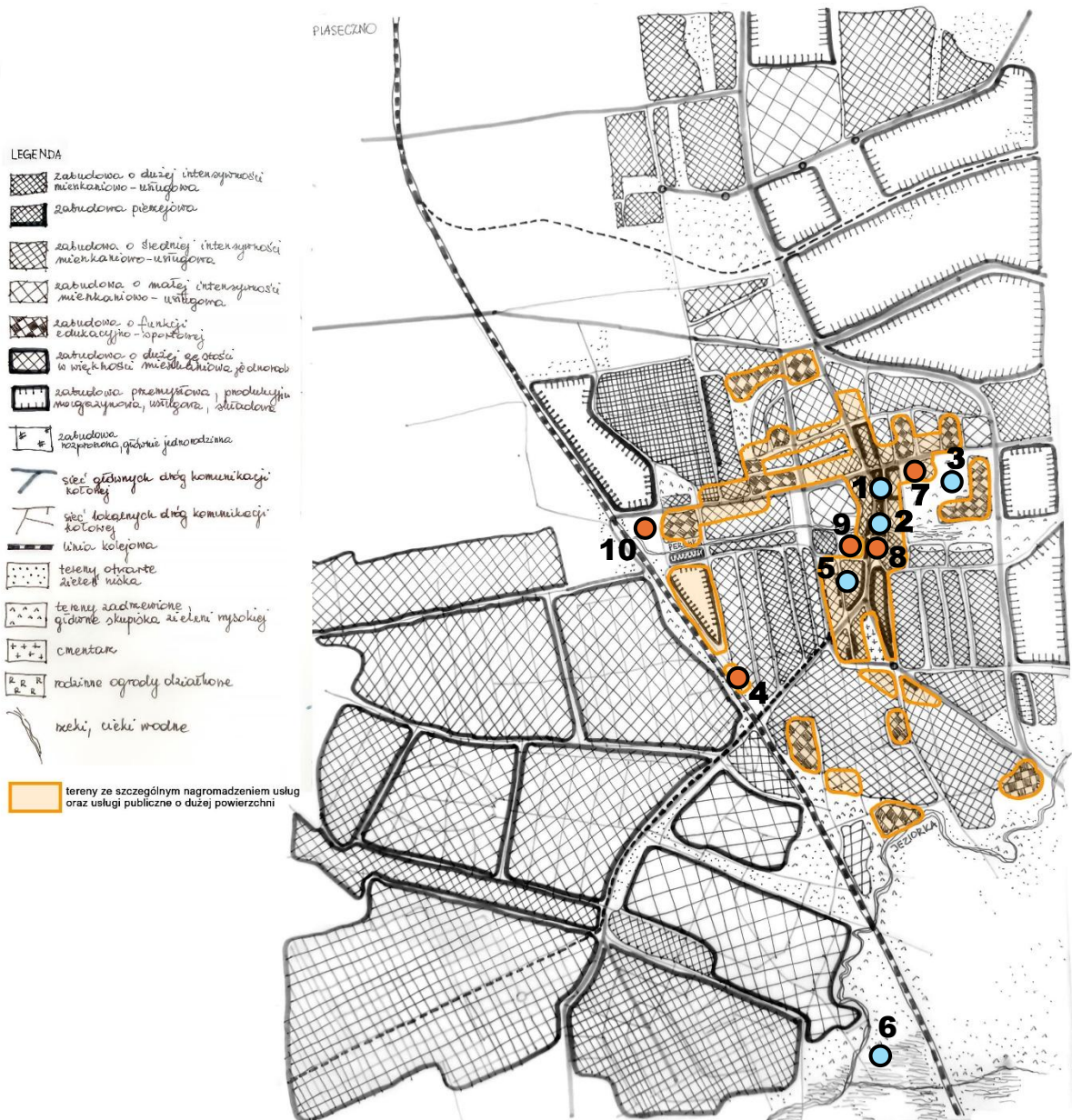
Rysunek 14 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Grodziska Mazowieckiego. Główne przestrzenie publiczne: 1 – Plac Zygmunta Starego, 2 – Deptak, Plac Wolności, 3 – Park im. Skarbków, 4 – Stawy Walczewskiego. Główne ośrodki usług: 5 – Urząd Miejski, 6 – Starostwo Powiatowe, 7 – Sąd Rejonowy, 8 – Mediateka, 9 – Dworzec PKP, 10 – Zajezdnia WKD, 11 – targowisko, opracowanie własne

WYSZKÓW



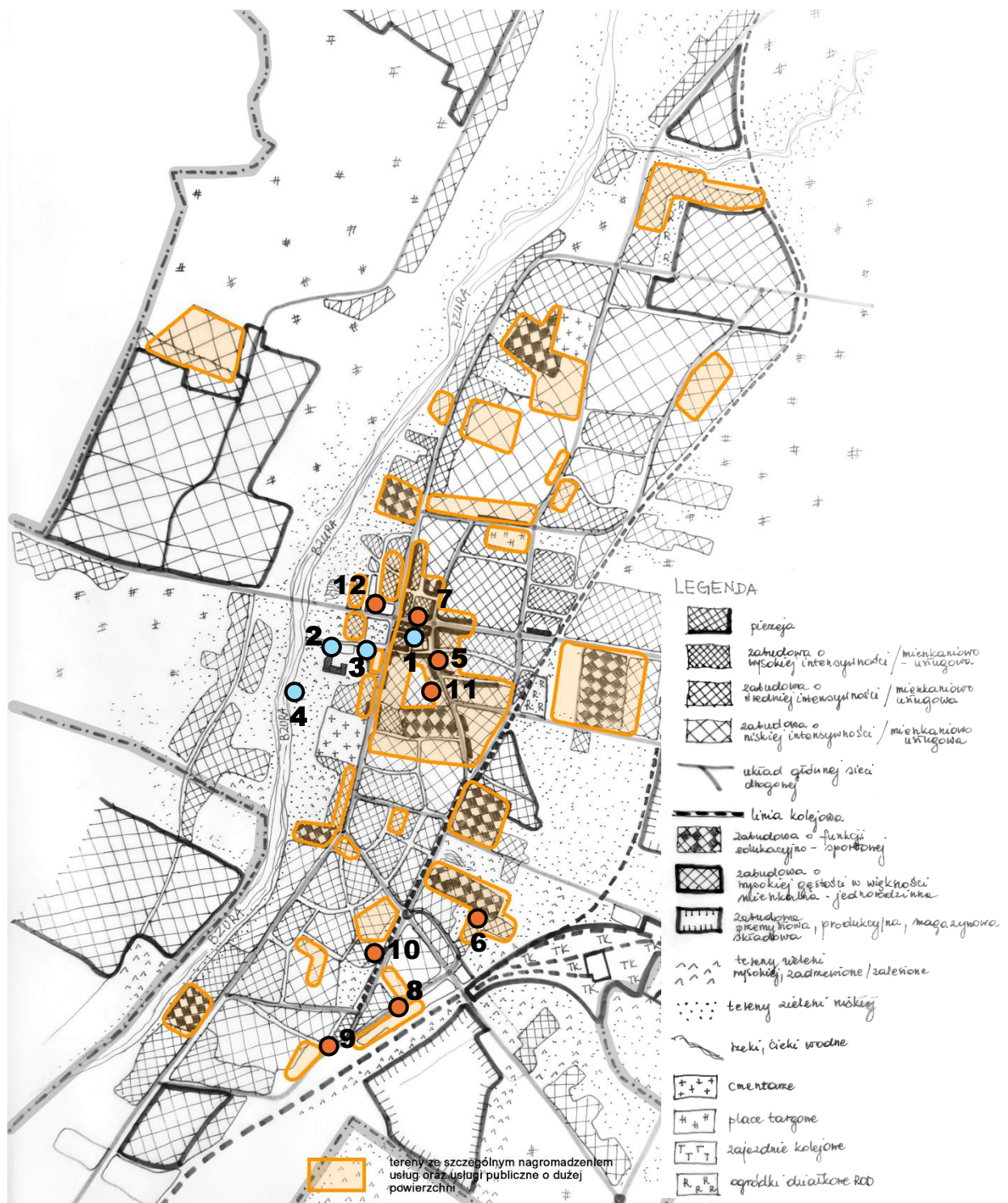
Rysunek 15 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Wyszakowa. Główne przestrzenie publiczne: 1 – dawny rynek - ul. Daszyńskiego, 2 – plac miejski – centrum, 3 – Park Miejski im. Ferdynanda Karola Wazy. Główne ośrodki usług: 4 – Urząd Miejski i Starostwo Powiatowe, 5 – Sąd Rejonowy, 6 – Ośrodek Kultury Hutnik, 7 – dworzec PKP 8 – targowisko, opracowanie własne

PIASECZNO



Rysunek 16 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Piaseczna. Główne przestrzenie publiczne: 1 – Rynek, 2 – Skwer im. Stefana Kisielewskiego, 3 – Park Miejski, 4 – Dworzec PKP, 5 – Dworzec Kolei Wąskotorowej, 6 – Górki Szymona. Główne ośrodki usług: 7 – Starostwo Powiatowe, 8 – Urząd Miasta, 9 – Sąd Rejonowy, 10 – targowisko, opracowanie własne.

SOCHACZEW



Rysunek 17 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Sochaczewa: 1 – Plac T. Kościuszki, 2 – Wzgórze zamkowe z ruinami zamku Księżąt Mazowieckich, 3 – Amfiteatr, 4 – Bulwary nad Bzurą. Główne ośrodki usług: 5 – Urząd Miejski, 6 – Starostwo powiatowe, 7 – Biblioteka miejska, 8 – Dworzec PKP, 9 – Wieża Ciśnień, 10 – Muzeum Kolei Wąskotorowej, 11 – Sąd Rejonowy, 12 – Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą, opracowanie własne

BOCHNIA



Rysunek 18 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Bochni, główne przestrzenie publiczne: 1 – Rynek Górny, 2 – Szyb Campi – główny szyb kopalni soli Bochnia, 3 – Planty Salinarne, 4 – Dworzec PKP, 5 – Skwer Plac Turka, 6 – Park rodzinny Uzbornia

Po wykonaniu analizy rozmieszczenia funkcji, stwierdzono konieczność zarekomendowania bardziej zobiektywizowanych kryteriów oceny cech funkcjonalnych badanych obszarów. Dlatego za zasadne uznano wprowadzenie lub doprecyzowanie dwóch pojęć: „aktywny parter miejski” i „podstawowa usługa ogólnodostępna”. Ich definicje podano w pkt. 6 niniejszego rozdziału, przy szczegółowym opisie proponowanej metody wyznaczania śródmieść. Podobne wnioski dotyczą badania intensywności i zwartości zabudowy. Aby jednoznacznie określić powyższe parametry dla potrzeb metody, również opisano kilka przydatnych pojęć, tj.: „kwartał intensywności”, „ciąg śródmiejskiej zabudowy pierzejowej”, „zabudowa zwarta”²⁴⁸. Ponadto, aby prawidłowo wyznaczyć ww czynniki, koniecznym było zastosowanie metody matematycznych obliczeń, wspomaganych pomiarami z użyciem oprogramowania GIS i CAD, co pokazano w części eksperymentalnej.

3.3. Badanie metodą map mentalnych

Celem poznania, gdzie kształtuje się obszar śródmieścia w świadomości mieszkańców poszczególnych miast, przeprowadzono badanie społeczne **metodą geoankiety**. Aby uzyskać wskazane dane, opracowano ankietę internetową, zawierającą odniesienia do geograficznych danych lokalizacyjnych. Pisma przewodnie wraz z linkami do ankiet, przesłano do urzędów miast oraz starostw powiatowych wszystkich miast biorących udział w badaniu, w dniach 15.05.2024 – 23.05.2024 poprzez e-puap. Uzyskane odpowiedzi w czasie od maja do lipca 2024, podsumowano i zestawiono w dalszej części niniejszego rozdziału. Z uwagi na małe zainteresowanie niektórych miast: Mińsk Mazowiecki, Wyszaków, Skawina, ankiety rozesłano także drogą mailową lub poprzez e-puap do następujących podmiotów:

- Wyszaków: Centrum Edukacji Zawodowej i Ustawicznej „Kopernik”, I Liceum Ogólnokształcącego im. Cypriana Kamila Norwida, Wyszakowski Ośrodek Kultury „Hutnik”, Zespół Szkół Nr 3 im. Jana Kochanowskiego, Wyszakowskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego Spółka z.o.o.
- Mińsk Mazowiecki: Liceum Ogólnokształcące im. Polskiej Macierzy Szkolnej, Zespół Szkół Ekonomicznych, Zespół Szkół im. Marii Skłodowskiej – Cure, Miejska Biblioteka Publiczna
- Skawina: Centrum Kultury i Sportu, Zespół Szkół Techniczno – Ekonomicznych.

Łączny wynik uzyskanych odpowiedzi – wypełnionych ankiet, dotyczących subiektywnej oceny położenia terenu śródmieścia w terminie maj – sierpień 2024 jest następujący:

²⁴⁸ Część III, rozdział 4.2.1

- Mińsk Mazowiecki: 2
- Piaseczno: 32
- Grodzisk Mazowiecki: 17
- Sochaczew: 15
- Nowy Dwór Mazowiecki: 37
- Wyszaków: 13
- Bochnia: 34
- Wieliczka: 50
- Skawina: 17

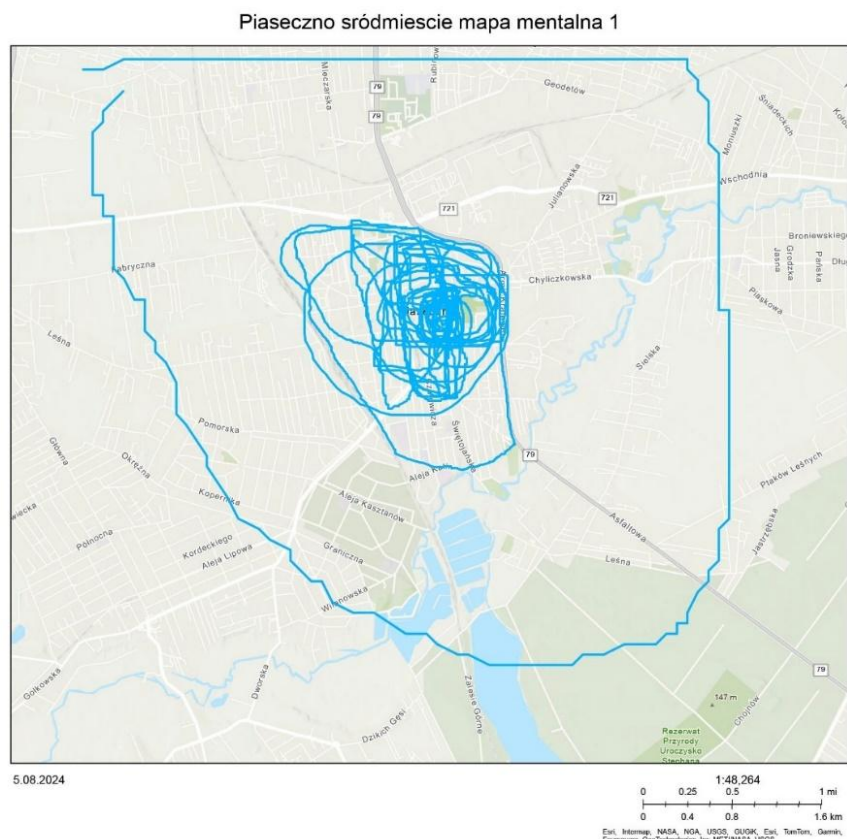
Szczegóły uzyskanych wyników

Mińsk Mazowiecki

Z uwagi na wypełnienie przez mieszkańców tylko 2 ankiet, wyniki zostają pominięte, gdyż nie dają wiarygodnego obrazu porównawczego.

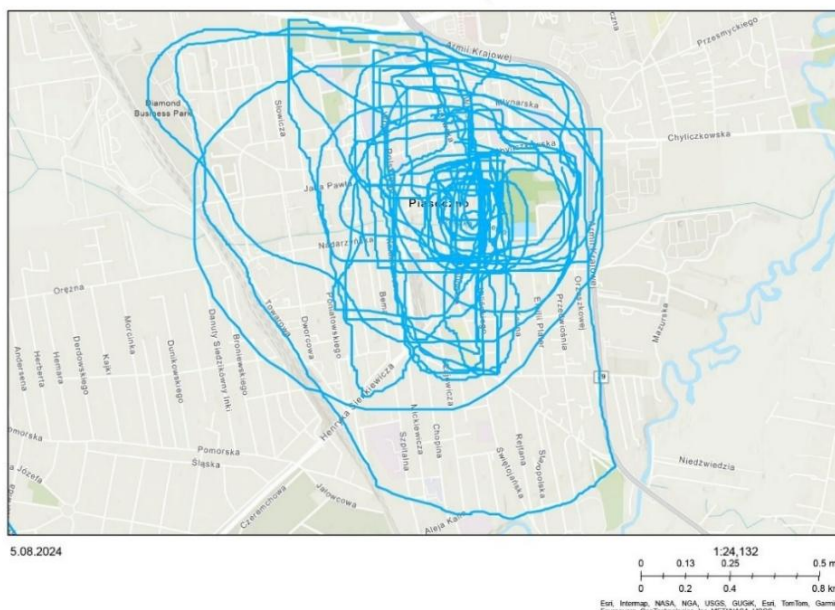
Piaseczno

Wynik zbiorczy z 32 ankiet



Mapa 68 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Piaseczna - zbliżenie na teren centralny, źródło: opracowanie własne

Piaseczno śródmieście mapa mentalna 3



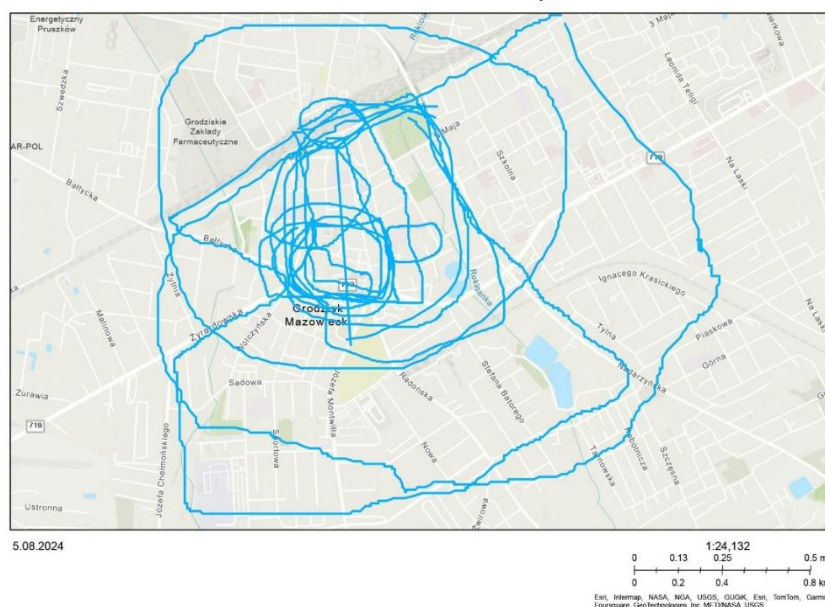
Mapa 69 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Piaseczna, źródło: opracowanie własne

Podsumowanie: dla przeważającej liczby mieszkańców biorących udział w badaniu w obszar śródmieścia zalicza się teren centralny miasta z ulicami: T. Kościuszki, Puławską, Jana Pawła II, częściowo Chylickowską i Nadarzyńską. Ponadto do obszaru śródmiejskiego większość mieszkańców zalicza Skwer Kisiela oraz Park miejski.

Grodzisk Mazowiecki

Wynik zbiorczy z 17 ankiet

Grodzisk Mazowiecki śródmieście mapa mentalna



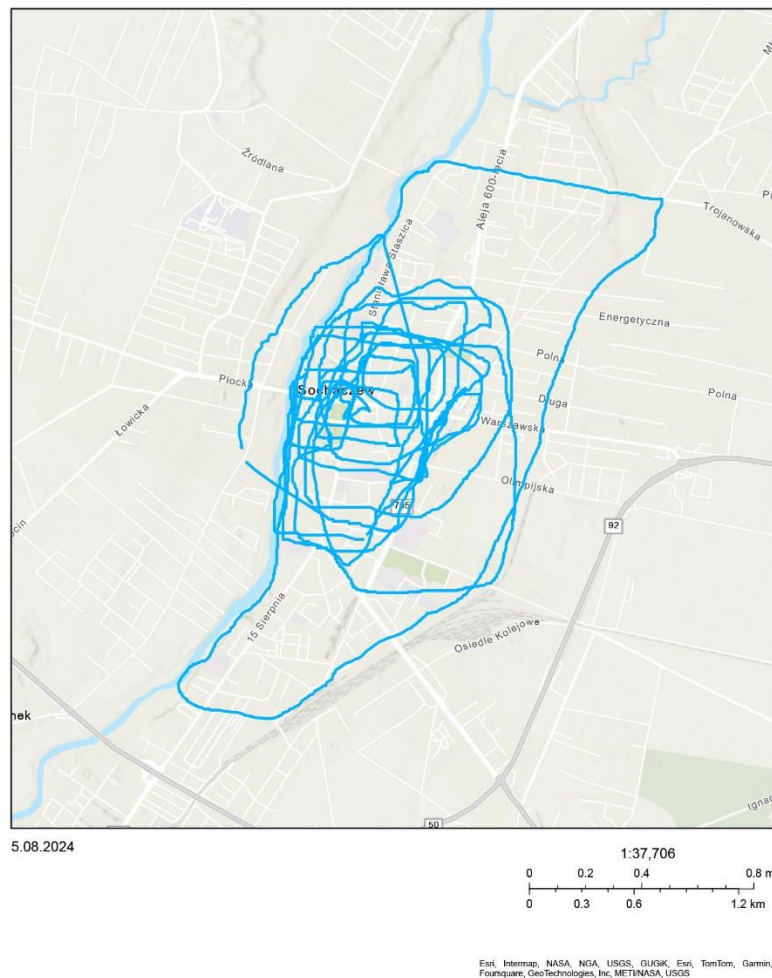
Mapa 70 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Grodziska Mazowieckiego, źródło: opracowanie własne

Podsumowanie: zgodnie z dołączoną mapą mentalną, percepcja mieszkańców Grodziska Mazowieckiego traktuje obszar śródmieścia w sposób różnorodny. Większość mieszkańców wskazała, iż śródmieście znajduje się w terenie pomiędzy ulicami: Żyrardowską, Obrońców Getta, Harcerską i Tadeusza Kościuszki. Część zaliczyła do śródmieścia także Park Skarbków i teren dworca PKP.

Sochaczew

Wynik zbiorczy z 15 ankiet

Sochaczew śródmieście mapa mentalna



Mapa 71 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Sochaczewa, źródło: opracowanie własne

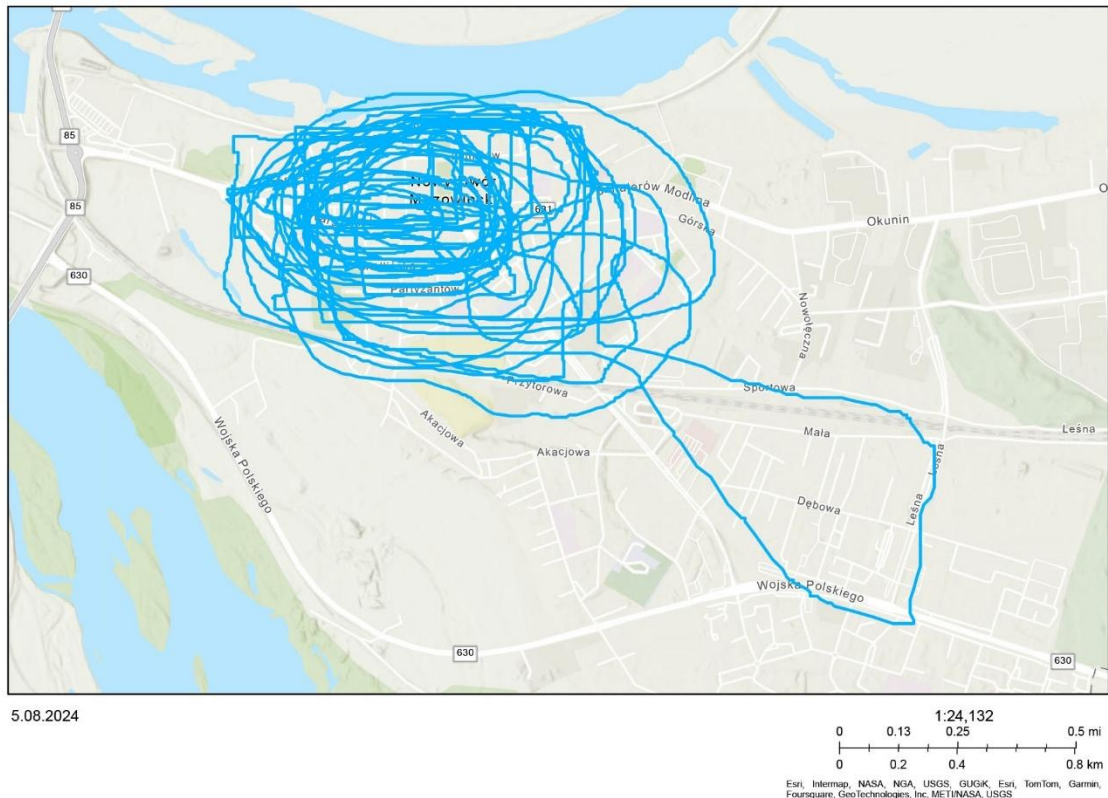
Podsumowanie: Z wyjątkiem jednej ankietowanej osoby, wszyscy wskazali jako zachodnią granicę śródmieścia rzekę Bzurę. Znacząca część określiła, iż śródmieście znajduje się na obszarze pomiędzy ulicami: od północy – Polną, od wschodu Al. 600-lecia i Marszałka Józefa Poniatowskiego. Od południa określenie granicy było dla ankietowanych najbardziej zróżnicowane – od ul. Licealnej poprzez Księcia Ziemowita, Prezydenta Ryszarda

Kaczorowskiego do Władysława Reymonta. Od strony zachodniej granicę stanowi wspomniana już rzeka Bzura.

Nowy Dwór Mazowiecki

Wynik zbiorczy z 37 ankiet

Nowy Dwór Mazowiecki mapa mentalna 3



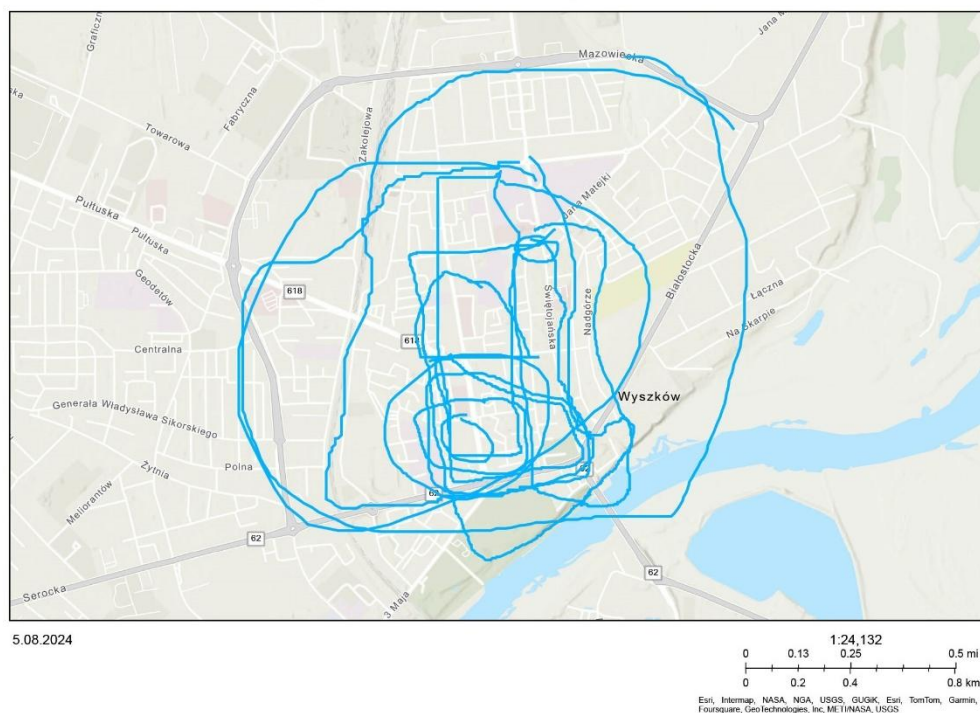
Mapa 72 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Nowego Dworu Mazowieckiego,
Źródło: opracowanie własne

Podsumowanie: Teren śródmieścia Nowego Dworu Mazowieckiego niemal wszyscy ankietowani wskazali jako obszar zawierający zabytkowe stare miasto, oraz przestrzeń ograniczoną: od północy rzeką Narew, od zachodu ulicami Modlińską i Zachodnią, od południa linia kolejową. Od wschodu natomiast, osoby biorące udział w badaniu wykazali spore zróżnicowanie od ul. Śniadeckich, poprzez ul. Inżynierską, Chemików, Sempołowską, Modlińską po ul. Spacerową. Jedna osoba określiła obszar śródmiejski rozszerzając jego zakres wzdłuż ul. Spacerowej, do ul. Leśnej, Wojska Polskiego i Sportową.

Wyszków

Wynik zbiorczy z 13 ankiet.

Wyszków śródmieście mapa mentalna

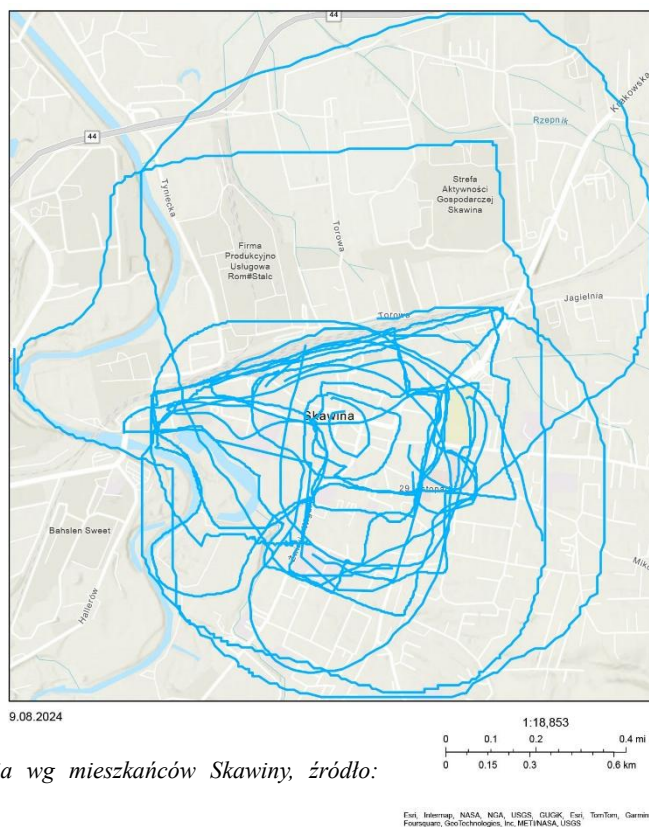


Mapa 73 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Wyszkowa, źródło: opracowanie własne

Podsumowanie: mieszkańcy Wyszkowa, zaznaczyli śródmieście w sposób mocno zróżnicowany. Większość zaznaczyła, iż pytany obszar znajduje się pomiędzy ulicami Pułuska, 11 Listopada, T. Kościuszki, Białostocką, I. Daszyńskiego.

Skawina

Wynik zbiorczy z 17 ankiet



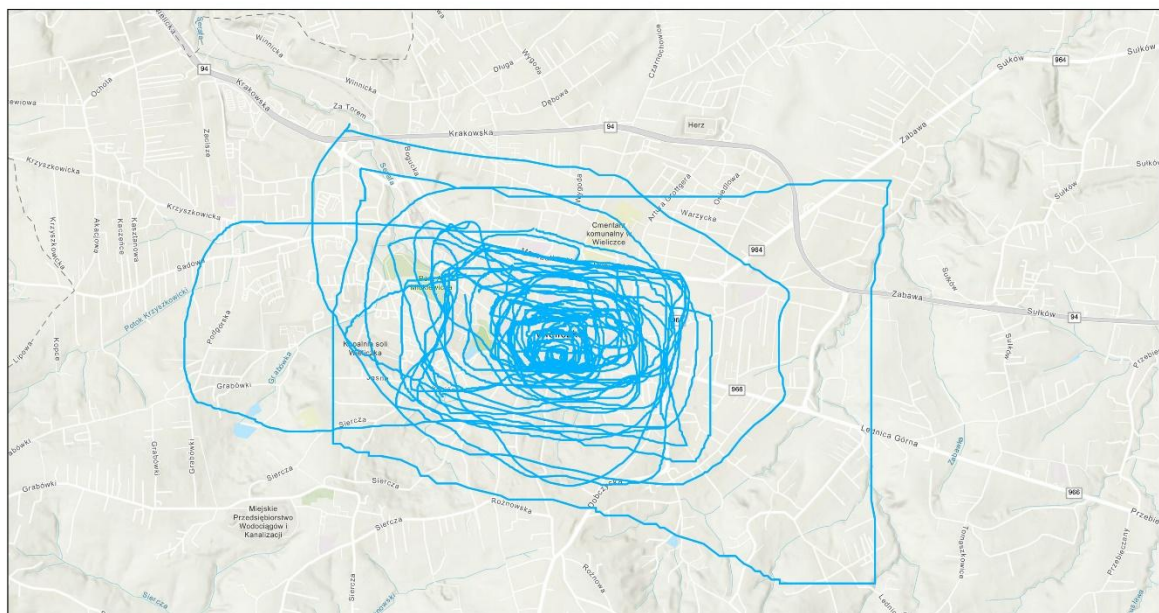
Mapa 74 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Skawiny, źródło: opracowanie własne

Podsumowanie: Znacząca część mieszkańców Skawiny wskazała, iż północna granica śródmieścia zamyka się na linii kolejowej uwzględniając budynek dworca PKP. Dwoje ankietowanych wskazało inaczej – objęło dodatkowo strefę aktywności gospodarczej. W podsumowaniu zbiorczym, większość zaznaczonych na mapie terenów obejmuje obszar zlokalizowany pomiędzy ulicami: od wschodu: ul. Księdza Jerzego Popiełuszki, od południa ul. T. Kościuszki/ Konstytucji 3 Maja (3 uczestników rozszerzyło zakres aż po rejon ul. Spacerowej) Od strony zachodniej granica okazała się najbardziej nieoczywista. Część osób biorących udział w badaniu wskazała jako granicę rzekę Skawinkę lub okolice jej starorzecza, część rejon ul. Żwirki i Wigury i Adama Mickiewicza.

Wieliczka

Wynik zbiorczy z 50 ankiet

Wieliczka śródmieście mapa mentalna



Mapa 75 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Wieliczki, źródło: opracowanie własne

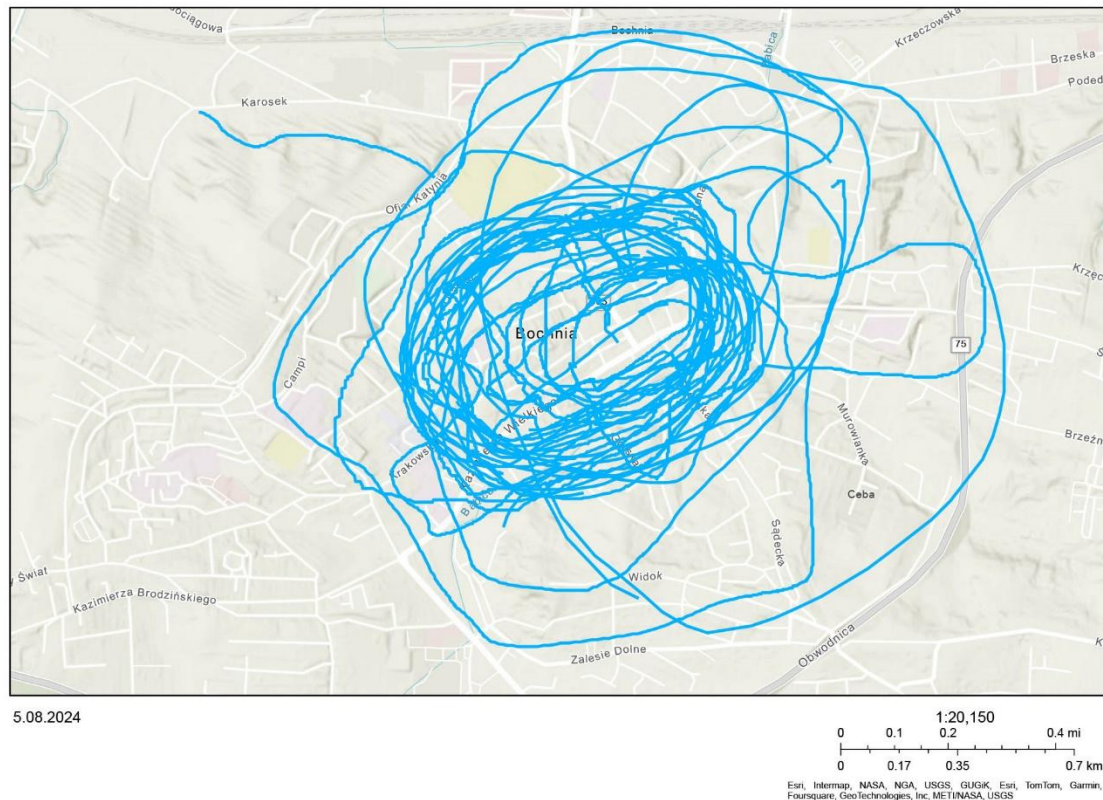
Podsumowanie: najliczniejsza grupa ankietowanych spośród wszystkich miast objętych badaniem. Większość wskazała, iż orientacyjny obszar śródmieścia zamyka się w rejonie ulic: - od północy ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego, od wschodu ul. A. Asnyka i Lednicką, od południa wzdłuż ul. Św. Sebastiana, przez Park pod Baranem do ul. Czubinów, od zachodu ul. Jasną, Jana Matejki po Trakt Św. Kingi. Inny – mniejszy obszarowo wariant śródmieścia wyznaczony

wyraźnie przez ankietowanych dotyczy terenu pomiędzy ul. Daniłowicza, Sienkiewicza, w osi ul. Górniczej, południową pierzeją rynku.

Bochnia

Wynik zbiorczy z 34 ankiet

Bochnia śródmieście mapa mentalna



Mapa 76 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Bochni, źródło: opracowanie własne

Podsumowanie: dość czytelnie kształtuje się obszar śródmieścia wśród ankietowanych, obejmuje on teren zawarty pomiędzy ulicami: od północy ul. Oracką, od wschodu ul. Trudną i Fischera, od południa wzdłuż potoku Babica, od zachodu ul. Świętokrzyską.

Wnioski

W każdym z badanych miast, obszar śródmiejski, wg subiektywnej świadomości mieszkańców, kształtuje się w okolicy najstarszych części miasta. Niemal wszyscy wskazali w obrębach wyrysowanych terenów obszary wpisane do rejestru zabytków, usytuowane w centralnych częściach, w okolicy urzędów miast oraz najbardziej charakterystycznych obiektów dziedzictwa lokalnego, np. przeważający rejon kopalni soli w Wieliczce, czy ruiny zamku w Sochaczewie. Znaczącą rolę w świadomości lokalnej społeczności odrywają także parki miejskie – Piaseczno, Wyszków, Skawina oraz dworce PKP – Wieliczka, Skawina, Grodzisk Mazowiecki. Wskazane

przez mieszkańców zakresy będą stanowiły bazową podstawę poszukiwań śródmieścia w dalszej części niniejszego opracowania.

4. METODYKA WYZNACZANIA SRÓDMIEŚĆ

Przed przystąpieniem do finalnego opracowania metodyki wyznaczania terenów śródmiejskich oraz eksperymentalnego jej zastosowania, wykonana została weryfikacja dotychczasowych praktyk, stosowanych przez samorządy miast biorących udział w badaniu. Poniżej opisano szczegóły podjętego badania wraz z podsumowaniem uzyskanych wyników.

4.1. Weryfikacja metod wyznaczania obszarów śródmiejskich stosowanych przez samorządy lokalne badanych miast

Aby poznać, jakimi metodami kierują się jednostki samorządu lokalnego wyznaczając obszary śródmiejskie, widniejące w aktach planistycznych i strategicznych przeprowadzono badanie, **metodą sondażową** – zadanie pytań w trybie udzielenia informacji publicznej. W dniu 12.12.2023 do Urzędów Miast, ujętych w niniejszej pracy, wysłane zostały pisma z prośbą o udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące śródmieść oraz przyjętej metody ich wyznaczania. Uzyskane od poszczególnych urzędów odpowiedzi zawarto w Załączniku nr 6 do niniejszej dysertacji. Treść pytań była następująca:

- 1) Czy w mieście (...) istnieje **miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego nazwany jako „Śródmieście”** (bądź podobnie: „część śródmiejska”, „teren śródmiejski”, „dzielnica śródmiejska” itp.) Jeśli tak, to jaką metodą wyznaczono granice tego planu?
- 2) Czy w mieście (...) zostały określone granice **dzielnicy śródmiejskiej** w strukturze administracyjnej? Jeśli tak, to jaką metodą te granice wyznaczono?
- 3) Czy w mieście (...) w określono **granice obszaru śródmieścia** w rozumieniu § 3 pkt 1) *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* w dokumencie planistycznym lub strategicznym, obowiązującym obecnie w gminie np. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, Mpszp, Strategii rozwoju itp. Jeśli tak, to jaką metodą te granice wyznaczono?
- 4) Czy w mieście (...) planowane jest wyznaczenie **granic obszaru zabudowy śródmiejskiej** w myśl Art. 2 pkt 23 najnowszej zmiany ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Dz. U z 2023 r. poz. 977 z późn. zm.?

Uzyskano odpowiedzi od wszystkich Urzędów Miast biorących udział w badaniu, w czasie od 14.12.2023 do 28.12.2023. Wyniki wskazują, iż spośród 9 badanych miast, tylko 2 – Sochaczew i Wieliczka, nie mają żadnych prawnych odniesień, dotyczących bezpośrednio obszaru śródmiejskiego. Z 7, które podają odniesienia do śródmieścia, jedynie 2 wskazują metodę wyznaczenia granic terenów śródmiejskich²⁴⁹ na swoim terenie. W pierwszym przypadku, tj. w Mińsku Mazowieckim, gdzie granice przedmiotowego obszaru wyznaczono w mpzp, wskazano, iż wybrana metoda *opierała się częściowo o historyczny układ zabudowy śródmiejskiej a także z uwagi na granice uchwały intencyjnej w sposób uznaniowy*. Drugie miasto, w którym zastosowano metodyczne podejście do wyznaczenia obszaru śródmiejskiego to Bochnia, gdzie w Strategii Rozwoju Gminy Miasta Bochnia na lata 2022 – 2023 przyjęto metodę, iż *zabudowę śródmiejską wskazano na tle granic osiedla Śródmieście – Campi*. Nie podano natomiast na jakiej podstawie zostały wyznaczone granice osiedla Śródmieście – Campi. W dokumentach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, widnieją odniesienia do obszaru śródmiejskiego lub zabudowy śródmiejskiej w 4 badanych miastach (Grodzisk Mazowiecki, Piaseczno, Skawina, Bochnia) W 3 miastach, podobne wskazania określono w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (Mińsk Mazowiecki, Nowy Dwór Mazowiecki, Piaseczno, Wyszaków) Na uwagę zasługuje fakt, iż 1 miasto ma zapisy dotyczące obszaru śródmiejskiego w dokumencie Strategii Rozwoju Gminy – Bochnia. Badanie wykazało ponadto, iż 3 miasta mają wydzieloną jednostkę pomocniczą – osiedle, nazwane Śródmieściem (Wieliczka i Bochnia – tutaj Śródmieście – Campi) lub Starym Miastem (Skawina)

Podsumowując uzyskane wyniki badania, należy podkreślić, iż żadne z miast ujętych w badaniu nie posiada metody wyznaczania obszaru śródmiejskiego, którą można byłoby powtórzyć lub zastosować w innych jednostkach miejskich. Zidentyfikowane w Bochni i Mińsku Mazowieckim metody, należy zaliczyć do sposobów uznaniowych, niewynikających z konkretnej, powtarzalnej sekwencji działań lub zadań. Stan ten dowodzi, iż istnieje potrzeba opracowania metodologii wyznaczania obszarów śródmiejskich w miastach o badanej wielkości. Potrzeba ta, nabiera znaczenia w świetle obowiązku opracowania przez gminy planów ogólnych w rozumieniu art. 13a ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, gdzie dopuszczone jest określenie obszaru śródmiejskiego.

²⁴⁹ w obu przypadkach w rozumieniu §3, pkt 1) *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*

4.2. Proponowana Metoda Wyznaczania Śródmieść (MWS)

Badania przeprowadzone w niniejszej części pracy, rozdziałach II – III, wykazały, iż żadne z przyjętych kryteriów, nie pozwalają wskazać jednoznacznie w jaki sposób wiarygodnie wyznaczyć teren śródmieścia. W związku z powyższym, w kolejnym etapie prac nad własną metodą, zaproponowano podejście, polegające na z rozszerzonej sekwencji działań dla osiągnięcia celu głównego przedmiotowego opracowania. Należy podkreślić, iż proponowana metoda dotyczy miast o powierzchni od ok. 12 do ok. 30 km² oraz orientacyjnej liczbie mieszkańców od ok. 20 tys. do ok. 55 tys. Zakłada się, iż przedmiotowa metoda nie sprawdzi się w miastach dużych oraz wielkich miastach metropolitalnych z uwagi na odmienną specyfikę uwarunkowań, w tym, m.in. podziały administracyjne (dzielnice i ich samorządy) oraz inną problematykę rozwojową. Proponowana metoda nie znajdzie także zastosowania w jednostkach bardzo małych – od kilku do kilkunastu tysięcy mieszkańców, gdzie potencjalny obszar śródmiejski może stanowić obszar całego miasta bądź jego przeważającą część.

Zgodnie z wnioskami zawartymi w części I, rozdziale II pkt 1.3 niniejszej pracy, pojęcie śródmieścia będące podstawą dla badanej metodologii określa definicja: *śródmieście – to centralny fragment miasta, stanowiący jedną, niepodzieloną przestrzeń, zawierający system otwartych przestrzeni publicznych, powszechnie dostępnych; obszar intensywnie zabudowany zwartą zabudową, posiadający elementy tożsamości kulturowej i dziedzictwa historycznego w tym najstarszy układ urbanistyczny – wpisany lub niewpisany do rejestru zabytków oraz zawierający nagromadzenie różnorodnych funkcji, w szczególności usług o charakterze miejskim.*

W oparciu o powyższy zapis, w celu delimitacji śródmieść przyjęto konieczność wyodrębnienia:

- 1) terenów o charakterystycznej fizjonomii, posiadających układ otwartych przestrzeni publicznych, usytuowanych centralnie, niepodzielonych
- 2) terenów wielofunkcyjnych o najwyższym stopniu nagromadzenia usług, w tym w szczególności użyteczności publicznej
- 3) terenów o wysokim wskaźniku intensywności zabudowy a także wskaźniku zwartości zabudowy co determinuje m.in. występowanie śródmiejskiej zabudowy pierzejowej²⁵⁰
- 4) zabytkowych układów urbanistycznych wpisanych lub niewpisanych do rejestru zabytków, oraz innych założeń świadczących o dziedzictwie tożsamościowym i historycznym, w tym – zespołów pałacowych, parków, cmentarzy itp.

²⁵⁰ Definicja w słowniku pojęć metody wyznaczania śródmieść

W dalszej części pracy, przyjęto, iż zestawienie wyników, wszystkich powyższych działań (opisanych w pkt 1-4) pozwoli na wskazanie granic terenu śródmieścia w wybranych jednostkach miejskich.

Aby w pełni wyjaśnić pojęcia występujące w poszczególnych etapach działań metodycznych, wprowadzono następujący, autorskie wyjaśnienie przyjętych terminów.

4.2.1. MWS – Słownik pojęć

Kwartał intensywności to wydzielony obszar w strukturze miejskiej, zawarty pomiędzy drogami publicznymi lub innymi formami przestrzeni publicznych z uwzględnieniem skwerów, parków, ciągów pieszo – jezdnych oraz elementów przyrodniczych takich jak ciekі wodne itp. Za kwartał intensywności, przyjmuje się także teren usytuowany na działce narożnej, określony przez min. 2 pierzeje, otoczony z 3 stron drogami publicznymi lub innymi formami przestrzeni publicznych z uwzględnieniem skwerów, parków, ciągów pieszo-jezdnych oraz elementów przyrodniczych takich jak ciekі wodne itp.

Aktywny parter miejski to pierwsza kondygnacja nadziemna w budynku w obrębie której funkcjonuje nie mniej niż jeden wydzielony lokal usługowy, w którym prowadzona jest działalność gospodarcza o charakterze podstawowej usługi ogólnodostępnej, publicznej lub komercyjnej. Wejście do lokalu usługowego musi być zapewnione z poziomu komunikacji publicznej. Do aktywnych parterów miejskich zalicza się działalność o powszechnym dostępie, np. użyteczności publicznej (przykł. urzędy, obiekty kultury, obiekty handlu itp.) Do aktywnych parterów miejskich nie zalicza się obiektów ogrodzonych z dostępem przez furtkę lub szlaban bądź system elektroniczny np. domofon, licznik parkingowy itp.

Podstawowa usługa ogólnodostępna, przyjęto, iż rozumie się przez to powszechną usługę, świadczoną przez zarejestrowany podmiot w dni robocze, przeznaczoną dla użytkowników przestrzeni publicznej. Do podstawowych usług publicznych zalicza się w szczególności: działalność handlową, kawiarnie, restauracje, usługi opieki zdrowotnej, usługi edukacyjne, biblioteki, czytelnie, usługi administracji lokalnej, usługi pocztowe, siedziby NGO, itp.

Ciąg śródmiejskiej zabudowy pierzejowej: przyjęto, iż rozumie się przez to rząd budynków²⁵¹, usytuowanych wzdłuż drogi publicznej bądź drogi zapewniającej im dojszcie lub dojazd,

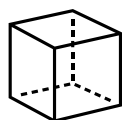
²⁵¹ Minimalna liczba budynków, tworzących ciąg zabudowy pierzejowej nie jest jednoznacznie określona z uwagi na występujące, różnorodne warianty koncentracji usług. Zasadą przy określaniu ciągu zabudowy pierzejowej powinno być zestawienie działalności w parterach budynków, kreujących stałą, tj. codzienną aktywność użytkowników, przynajmniej w standardowych godzinach pracy w robocze dni tygodnia.

stojących w jednej linii zabudowy, tworzących wspólnie definicję przestrzenną w formie ściany, posiadających funkcję usługową w tym, w sumie przynajmniej 2 aktywne partery miejskie²⁵².

Zabudowa zwarta: należy przez to rozumieć w szczególności ciąg śródmiejskiej zabudowy pierzejowej, oraz zgrupowanie budynków w obrębie kwartału intensywności, gdzie odległości pomiędzy budynkami nie przekraczają 25 metrów²⁵³. Zwartość zabudowy względem kwartału intensywności określa ponadto najwyższy wskaźnik procentowy powierzchni zabudowy względem kwartału intensywności²⁵⁴.

4.2.2. MWS – Etapy

Bazując na zebranych informacjach, zawartych w części I, niniejszej pracy oraz biorąc pod uwagę elementy składowe, wynikające z definicji śródmieścia, proponuje się metodę złożoną wymienionych niżej etapów:



Etap 1 Analiza fizjonomiczna

Należy przeprowadzić analizę urbanistyczną istniejącej zabudowy przy pomocy dostępnych, publicznych narzędzi, umożliwiających identyfikację fizjonomii struktury. Celem tego działania jest wytypowanie przestrzeni, wyraźnie wyróżniających się od reszty tkanki miejskiej. Przy wskazaniu charakterystycznych, cech strukturalnych należy wziąć pod uwagę następujące czynniki: indywidualny układ urbanistyczny, wysokość zabudowy, występowanie zwartych pierzei, teren o

²⁵² Przyjęte 2 aktywne partery miejskie odnoszą się w przyjętej definicji śródmieścia do *nagromadzenie różnorodnych funkcji, w szczególności usług o charakterze miejskim*. W celu określenia minimalnej liczby *nagromadzenia różnorodnych funkcji* przyjęto na potrzeby niniejszej pracy, iż „minimum” będą stanowić „co najmniej 2”. Jest to wynik obserwacji funkcjonowania obiektów usługowych podczas wizyt studialnych w analizowanych miastach. Ponadto, zgodnie z definicją widniejącą w Słowniku Języka Polskiego PWN – słowa „nagromadzenie” nie odnosi się do elementów występujących pojedynczo

²⁵³ Przy ustalaniu tego parametru przeanalizowano definicję „obszaru zwartej zabudowy” – obecnie nieobowiązującej, wskazanej w ustawie z dnia 10 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych, Dz.u. z 2015, poz. 1338 (Rozdział II, pkt. 1.2 niniejszej pracy) gdzie określono, iż za taki, rozumie się obszar „wyznaczony przez obwiednię prowadzoną w odległości 50m od zewnętrznych krawędzi skrajnych budynków tworzących zwartą zabudowę lub po zewnętrznych granicach działek, na których położone są te budynki, jeśli ich odległość od tych granic jest mniejsza niż 50 metrów.” Podczas wizyt studialnych, przeprowadzonych na potrzeby przedmiotowego opracowania oraz badania przestrzennej percepcji ciągu zabudowy pierzejowej uznano, iż odległość 50m powinna być znacząco zmniejszona. Pogląd ten odnosi się bezpośrednio do procenta powierzchni zabudowy względem kwartału intensywności. W dalszej części pracy, badania wykazały, iż najwyższą zwartość tkanki miejskiej względem k.i. wykazuje zabudowa w odległości do 25m.

²⁵⁴ Dla każdego z miast przyjęto indywidualny próg minimalny z uwagi na indywidualne uwarunkowania, przy czym w żadnym

znacząco większej intensywności zabudowy, układ ulic, place miejskie, skwery miejskie. Wskazane cechy mogą, ale nie muszą występować łącznie.

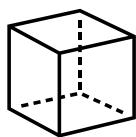
Przykłady powszechnie dostępnych narzędzi, pozwalających na ocenę ww aspektów są m.in.:

- Geoportal. gov.pl, sekcja 3d

Link: https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/Imgp_2.html?gmap=imap3d

- Warszawa ukośna: <https://ukosne.um.warszawa.pl/>

Niezbędnym działaniem przy implementacji analizie fizjonomii zabudowanych obszarów jest wizja w terenie, podczas której konieczne jest zaobserwowanie szczególnych obszarów zabudowy z poziomu człowieka. Ostatecznie, wyróżnione tereny, należy zestawić na mapie ewidencyjnej bądź zasadniczej z nakładką ewidencyjną. Elementem końcowym niniejszego działania, powinien być wyodrębniony obszar wynikowy dla etapu nr 1. Obszar ten powinien być jednym, niepodzielonym fragmentem miasta.

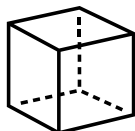


Etap 2 Identyfikacja obszarów wielofunkcyjnych oraz tereny szczególnego nagromadzeniem funkcji.

Na tym etapie metody, konieczne jest wskazanie na mapie miasta obszarów, gdzie zachodzi występowanie znaczącego zgrupowania funkcji w rozumieniu usług publicznych, komercyjnych – nieuciążliwych, niebędących usługami o charakterze produkcji wielkopowierzchniowej, składu, magazynowania, garażowania itp. Za obszary wielofunkcyjne przyjęto zgrupowanie obiektów usługowych, posiadających w szczególności, aktywne partery miejskie, w liczbie pozwalającej na zakwalifikowanie terenu, na którym się znajdują do klasy przeznaczenia „U” z kodem klasy z przedziału od 2_1 do 2_13 z wyłączeniem 2_2 (w rozumieniu Rozporządzenia w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego²⁵⁵), Dopuszczalna jest kwalifikacja terenu uwzględniająca klasę „U” jw., w połączeniu z inną klasą. Do kwalifikacji obszarów szczególnego nagromadzenia usług, przy wyznaczaniu terenu śródmieścia nie zalicza się obiektów tymczasowych. Po wyznaczeniu terenów opisanych w niniejszym działaniu należy wyodrębnić obszar wynikowy

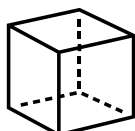
²⁵⁵ Rozporządzenie ministra rozwoju i technologii z dnia 17 grudnia 2021 w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, poz. 2404.

dla etapu nr 2. Obszar ten nie musi być jednym, niepodzielonym fragmentem miasta – powinien stanowić zestawienie terenów określonych w niniejszym etapie. Wyznaczanie terenów wielofunkcyjnych, należy rozpocząć od obszarów możliwie centralnie usytuowanych, posiadający w swoim obrębie otwarte tereny publiczne takie jak skwery, place miejskie itp.



Etap 3 Określenie intensywności i zwartości zabudowy względem kwartałów intensywności.

Podstawą obliczenia stopnia intensywności jest wyznaczenie **kwartałów intensywności** (KI) zgodnie z przyjętą definicją²⁵⁶ - w zakresie obszarów wynikowych etapu 1 i 2 (suma obszaru 1 i 2). W rejonie wyznaczonych KI należy obliczyć nadziemną intensywność zabudowy względem kwartału oraz zwartość zabudowy wyrażoną w procencie powierzchni zabudowanej i odległości budynków względem siebie. Do obszaru wynikowego należy włączyć także ciągi zabudowy pierzejowej, w przypadku, gdy są one jednoznacznie zdefiniowane w strukturze urbanistycznej (nawet jeśli kwartał, w obrębie którego są położone, nie został zaliczony do najbardziej intensywnych lub zwartych) Po wyznaczeniu terenów opisanych w niniejszym działaniu należy wyodrębnić obszar wynikowy dla etapu nr 3. Wynik nie musi być jednym, niepodzielonym fragmentem miasta.



Etap 4 Zestawienie obszaru historycznego układu urbanistycznego oraz historycznych zespołów zabudowy, świadczących łącznie o dziedzictwie i tożsamości lokalnej

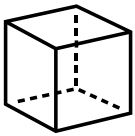
Przy ustalaniu granic terenu śródmiejskiego, należy włączyć w jego obszar udokumentowane historyczne stare miasto, np. wyrażone jako układ urbanistyczny²⁵⁷ (w szczególności, jeśli zostało określone wpisem do rejestru zabytków) a także zlokalizowane w sąsiedztwie²⁵⁸ obszary i zespoły zabudowy historycznej posiadające wpis do rejestru zabytków. Strefy ścisłej i pośredniej ochrony konserwatorskiej, nie stanowiące układu urbanistycznego mogą być włączone w obszar śródmiejski, jeśli wystąpi uzasadnienie wynikające z pozostałych korekt metody. W szczególności nie należy włączać w śródmieście,

²⁵⁶ Patrz pkt 2.3.1.

²⁵⁷ W granicach możliwych do odtworzenia na podstawie źródeł historycznych

²⁵⁸ Wynikającym z wyznaczonych kwartałów intensywności

zabytkowych założeń ruralistycznych, w tym m.in. pastwisk gromadzkich, układów zabudowy zagrodowej, siedlisk itp. nawet jeśli posiadają one wpis do rejestru zabytków. Włączanie w obszar śródmiejski zabytkowych układów urbanistycznych nie dotyczy wszelkich form otulin stref ochrony konserwatorskiej. Otulina strefy konserwatorskiej lub jej część może zostać włączona w obszar śródmiejski o ile wystąpi uzasadnienie wynikające z pozostałych kroków metody. W przypadku obszarów UNESCO oraz pomników historii – ich teren bądź jego część może zostać włączona w obszar śródmiejski o ile wystąpi uzasadnienie wynikające z pozostałych kroków metody. Zabytkowe parki posiadające wpis do rejestru zabytków, stanowiące element układu urbanistycznego należy włączyć w obszar śródmiejski. Po wyznaczeniu terenów opisanych w niniejszym działaniu należy wyodrębnić obszar wynikowy dla etapu nr 4. Obszar ten nie musi być jednym, niepodzielonym fragmentem miasta – powinien stanowić zestawienie terenów określonych w niniejszym etapie, zlokalizowanych, przynajmniej częściowo, w rejonie obszarów wynikowych etapów 1-4, bądź bezpośrednio do nich przylegających.



Etap 5 Wyznaczenie śródmieścia

Należy wykonać zestawienie obszarów wynikowych etapów 1 – 4. Śródmieście to teren będący częścią wspólną wymienionych wyżej obszarów wynikowych; powinno być terenem możliwie zwartym, niepodzielonym, określonym granicami. Zabytkowy układ urbanistyczny miasta, powinien zostać włączony w obszar śródmiejski w całości, niezależnie od pozostałych etapów. W celu uczynienia lub uspołnienia obszaru, dopuszczalne jest włączenie fragmentów przestrzeni, niestanowiących części wspólnej etapów 1-4, jednak pod warunkiem, gdy są elementem obszarów wynikowych przynajmniej 2 innych etapów lub gdy są elementem obszaru wynikowego jednego etapu, otoczonego z każdej strony innym obszarem wynikowym.

4.3. Test MWS

Aby przeprowadzić testy i weryfikację założeń, do dalszych etapów prac wytypowano 5 miast, ujętych w niniejszym opracowaniu. Przy wyborze kierowano się zróżnicowaną sytuacją planistyczno-przestrzenną i prawną danej jednostki miejskiej. W pierwszej kolejności wybrano miasta, nieposiadające wyznaczonych śródmieść, ani odniesień do

obszarów zabudowy śródmiejskiej w ich obowiązujących dokumentach planistycznych (Sochaczew, Wieliczka) Drugie kryterium dotyczyło przykładów, gdzie tereny śródmiejskie były jednoznacznie wskazane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (Piaseczno i Skawina) W województwie mazowieckim zbadano jedno miasto dodatkowo (Mińsk Mazowiecki) gdzie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego znajdują się zapisy dotyczące zabudowy śródmiejskiej, wyznaczonej w sposób uznaniowy²⁵⁹.

Wyniki przeprowadzonego testu – weryfikacji zaproponowanej metody na wytypowanych do jej zastosowania 5 jednostkach miejskich, pokazano na załącznikach w kolejności:

- Zał. MS.1 – Wieliczka 1a – 1e
- Zał. MS.2 – Sochaczew 2a – 2e
- Zał. MS.3 – Piaseczno 3a – 3e
- Zał. MS.4 – Skawina 4a – 4e
- Zał. MS.5 – Mińsk Mazowiecki 5a – 5e

CZĘŚĆ III – WYNIKI TESTÓW I WNIOSKI Z BADAŃ

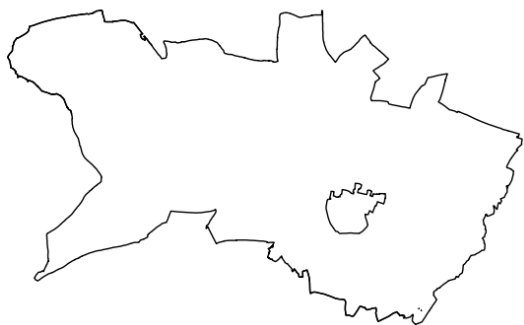
1. WYNIKI BADAŃ

1.1. Wyniki uzyskane dzięki zastosowaniu opracowanej metody wyznaczania śródmieść (MWS)

We wszystkich miastach wytypowanych do wyznaczenia śródmieścia, obszar ten został wyznaczony. Z zestawienia wyników można wywnioskować, iż teren śródmieścia powierzchniowo zamyka się w granicach od 16,14 ha w Skawinie do 52,14 ha w Piasecznie. Największy obszar wykazuje Mińsk Mazowiecki – ok. 127 ha, co wynika z przyjętego obrysu, historycznego układu urbanistycznego²⁶⁰, włączonego bezpośrednio w teren śródmieścia.

²⁵⁹ Odpowiedź Urzędu Miasta Mińska Mazowieckiego z dnia 27.12.2023 r, pismo znak: WO.1431.105.2023, zał. nr 6e

²⁶⁰ Historyczny układ urbanistyczny Mińska Mazowieckiego nie jest wpisany do rejestru zabytków, w celu wyznaczenia śródmieścia przyjęto obrys udokumentowany w źródłach (opisany na rys. MS.2.9b) pochodzący z 1795 r.



*Rysunek 21 Śródmieście Wieliczki (ok. 25,39 ha)
w obrysie granic miasta, opracowanie własne*



*Rysunek 22 Śródmieście Skawiny (ok. 16,14 ha) w
obrysie granic miasta, opracowanie własne*



*Rysunek 23 Śródmieście Piaseczna (ok. 52,14 ha)
w obrysie granic miasta, opracowanie własne*



*Rysunek 24 Śródmieście Sochaczewa (ok. 19,49 ha) w
obrysie granic miasta, opracowanie własne*



*Rysunek 25 Śródmieście Mińska Mazowieckiego (ok. 127,34 ha) w obrysie
granic miasta, opracowanie własne*

W ujęciu procentowym, w relacji do powierzchni miasta, tereny śródmieść kształtują się na poziomie: Piaseczno ok. 3,19 %, Sochaczew ok. 0,75%, Wieliczka ok. 1,89%, Skawina ok. 0,78% oraz Mińsk Mazowiecki 9,65%. Analizując uzyskane wyniki, należy stwierdzić, iż pod względem lokalizacji, żaden z wytypowanych obszarów nie przylega do granicy miasta²⁶¹. W przypadku odległości śródmieść od dworców kolejowych, uzyskano zróżnicowane wskazania. W Mińsku Mazowieckim, podobnie jak w Wieliczce, obszar śródmiejski graniczy z terenem głównego dworca PKP. W Skawinie odległość ta wynosi ok 180m a w Piasecznie ok 450 m. W Sochaczewie śródmieście jest oddalone od głównego przystanku komunikacji kolejowej o ok 1,25 km (w linii prostej) – najdalej spośród wszystkich analizowanych miast.

Podsumowując powyższe wnioski można zauważyć, iż w czterech z pięciu przypadków powierzchnia śródmieścia nie przekracza 5% powierzchni miasta. Odległości od głównych dworców kolejowych nie są znaczące. Lokalizacja przystanków, najczęściej przylega do śródmieścia lub jest oddalona o ok kilkaset metrów. Wśród analizowanych miast, dystans ten nie przekracza odległości 1,25 km.

1.2. Porównanie wyznaczonych śródmieść z obszarami śródmiejskimi z obowiązujących dokumentów planistycznych miast

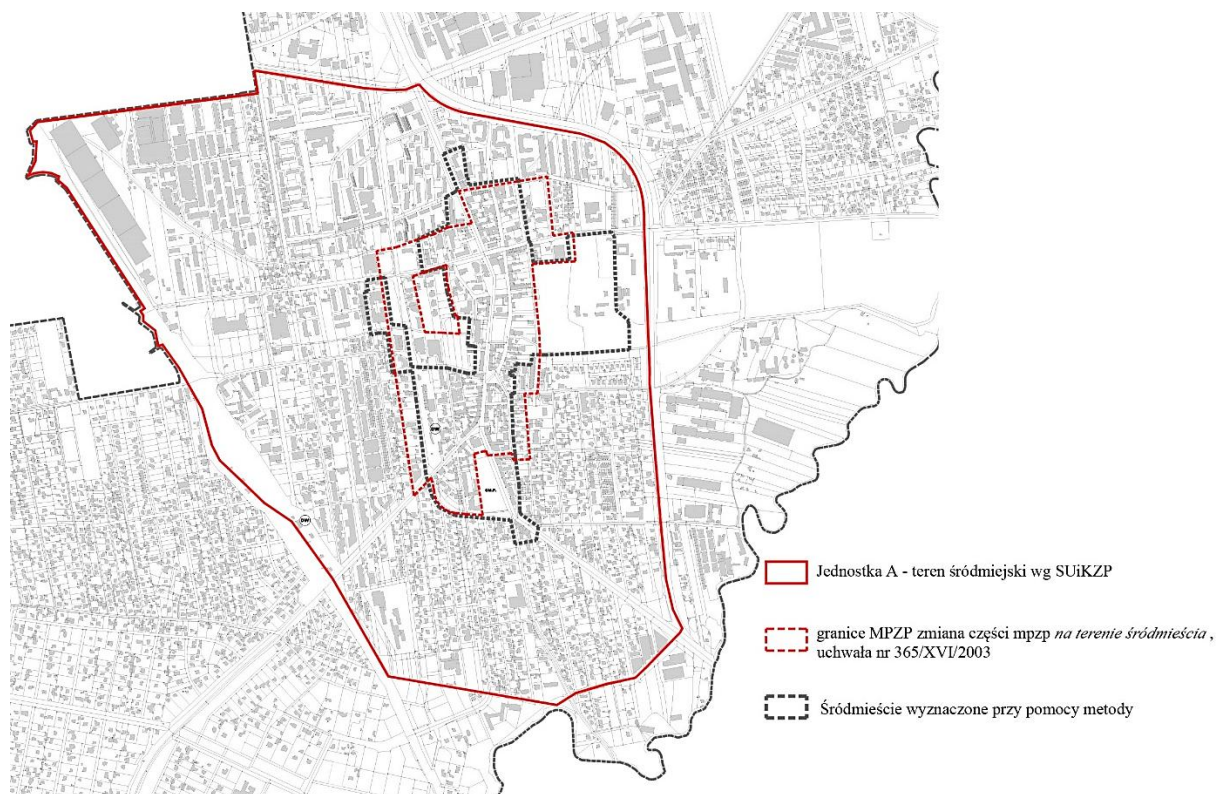
Spośród miast wybranych do testów, trzy posiadają formalni wyznaczone tereny śródmiejskie.

Piaseczno

W dniu 20.11.2003 Rada Miejska w Piasecznie przyjęła uchwałę nr 365/XVI/2003 w sprawie zmiany w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta Piaseczno – **na terenie śródmieścia**. Teren przedmiotowego mpzp, przyjęto do porównania z obszarem wyznaczonym metodą MWS. W dokumentach planistycznych Piaseczna tj. uchwale nr 1296/LXXVII/2023 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 15 marca 2023 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Piaseczno dla rejonu centrum miasta – Etap II oraz uchwale nr 1399/LXXIV/2023 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 30 sierpnia 2023 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Piaseczno dla rejonu centrum miasta – Etap III, określono **strefy zabudowy śródmiejskiej** w rozumieniu przepisów odrębnych. Określone w powyższych mpzp strefy, to pojedyncze kwartały, nie tworzące znaczącego obszaru, jednak znajdujące się w obrębie obszaru wskazanego w mpzp z roku 2003. Z kolei w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania

²⁶¹ Obszar śródmiejski, zlokalizowany częściowo w granicy miasta wyznaczono w SUiKZP i MPZP w Piasecznie, o czym mowa w pkt. 1.2.

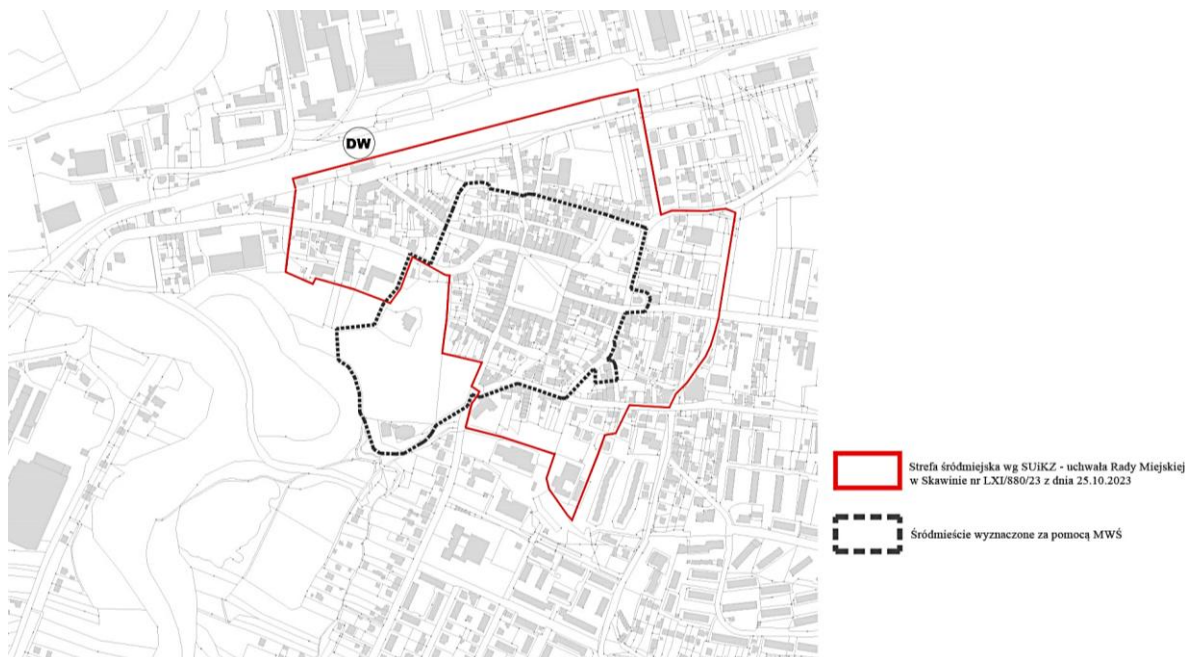
przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno (przyjętego uchwałą nr 1589 LII 2014 z dnia 29.10.2014 w sprawie zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno) ustalono **strefę śródmiejską miasta Piaseczno**. Poniżej zestawienie obszarów śródmiejskich wskazanych w aktach planistycznych Piaseczna w wyniku uzyskanym za pomocą MWŚ, opisaną w niniejszej dysertacji.



Mapa 77 Porównanie śródmieścia wyznaczonego metodą (MWŚ) względem obowiązującego obszaru śródmiejskiego wg SUIKZP Piaseczna, opracowanie własne

Skawina

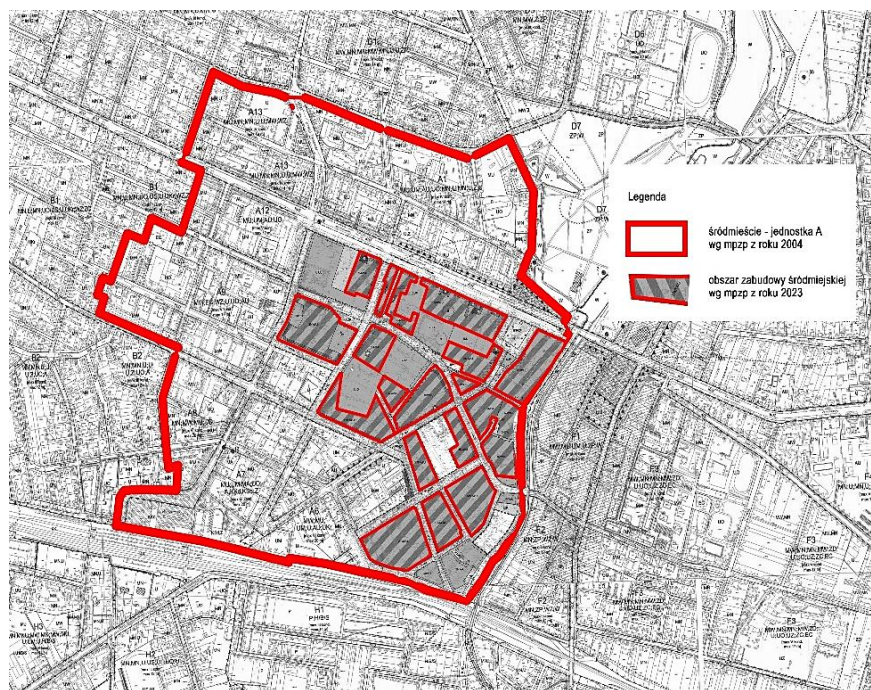
W Skawinie obowiązującym aktem planistycznym, określającym **strefę śródmiejską** jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Skawina, przyjęte uchwałą Rady Miejskiej nr LXI/880/23 w dniu 25.10.2023 r. Wyznaczona w Studium strefa funkcjonuje jako obszar „zabudowy śródmiejskiej” w rozumieniu przepisów odrębnych, określających dedykowane zasady zabudowy.



Mapa 78 Porównanie śródmieścia wyznaczonego metodą MWS względem obowiązującego obszaru śródmiejskiego wg SUiKZ Skawiny, opracowanie własne

Mińsk Mazowiecki

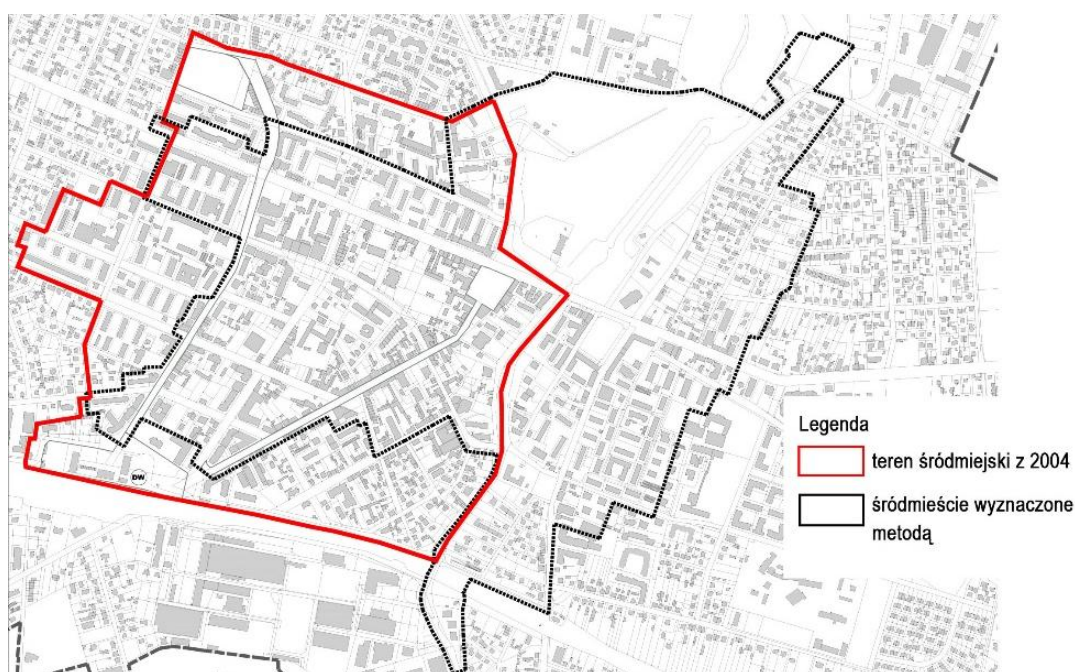
Plan zagospodarowania przestrzennego, który pierwotnie określał „wielofunkcyjny obszar śródmiejski z koncentracją usług, administracji i funkcji prestiżowych oraz z zabudową mieszkaniową wielorodzinną i jednorodziną (o zwiększonej intensywności)” przyjęto uchwałą Nr XX/223/04



Rysunek 26 Śródmieścia w aktach planistycznych Mińska Mazowieckiego, opracowanie własne

Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 19 lipca 2004 r. Ówczesna wersja planu, który na przestrzeni lat był wielokrotnie modyfikowany, ustalała jednostkę „A” – Centrum, złożonej z obszarów funkcjonalno – przestrzennych od „A1” do „A13”. Jak wskazał UM Mińska

Mazowieckiego²⁶² jednostka A objęła „obszar śródmieścia” w granicach terenu położonego na zachód od rzeki Srebrnej (historyczny Sandomierz), między linią kolejową Warszawa -Terespol, ul. Chełmońskiego, od zachodu ul. Licealną i dalej ul. Piękną, Kopernika i ul. Świętokrzyską, a od wschodu ul. Parkową. Wspomniane wyżej modyfikacje mpzp, dotyczyły także granic terenu śródmieścia, tj. stopniowo zmniejszono jego zasięg, poprzez odejmowanie kolejnych obszarów funkcjonalno – przestrzennych. Obecnie obowiązującym, miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w którym określono granice strefy zabudowy śródmiejskiej to mpzp części miasta Mińsk Mazowiecki – Obszar środkowo – wschodni, uchwalony uchwałą Nr LXII.542.2023 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 26 czerwca 2023 r. Jego granice zawierają się w obszarze z roku 2004. Porównanie dotychczasowych terenów śródmiejskich z uzyskanym wynikiem dzięki metodzie pokazano na mapach poniżej.



Mapa 79 Porównanie śródmieścia wyznaczonego metodą (MWS) względem obowiązującego obszaru śródmiejskiego wg MPZP Mińska Mazowieckiego

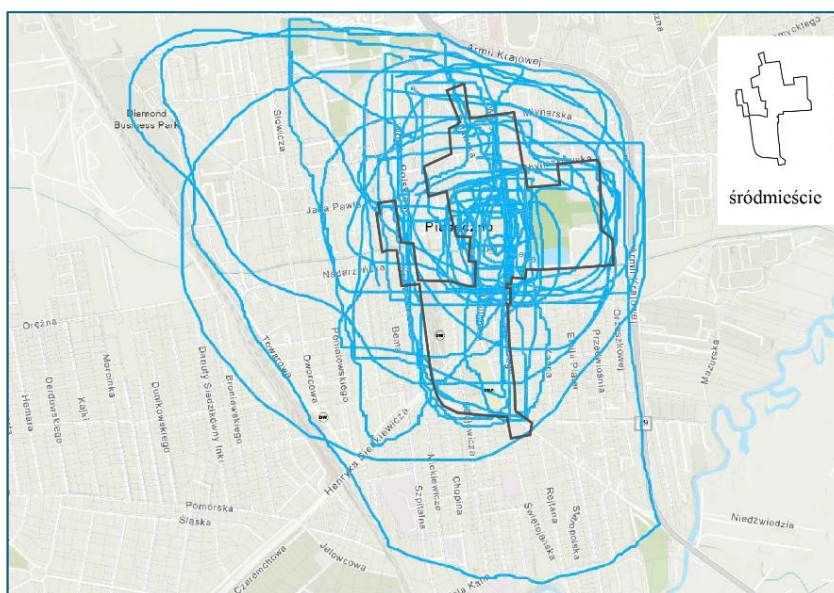
Wnioski z powyższego porównania wskazują, iż każde z wyznaczonych śródmieść zawiera się w obrębie terenów śródmiejskich, wyznaczonych indywidualnie przez jednostki samorządu terytorialnego. Dwa z trzech porównanych obszarów są znacząco mniejsze od tych, wynikających ze SUiKZP. Śródmieście Mińska Mazowieckiego w części zachodniej zawiera się w rejonie wyznaczonym w mpzp ale rozszerzenie zasięgu o zabytkowy park aż do granic miejskich z XVIII wieku, powoduje, iż sumarycznie nowe śródmieście jest większe od

²⁶² Odpowiedź Urzędu Miasta Mińska Mazowieckiego z dnia 27.12.2023 r, pismo znak: WO.1431.105.2023, zał. nr 6c

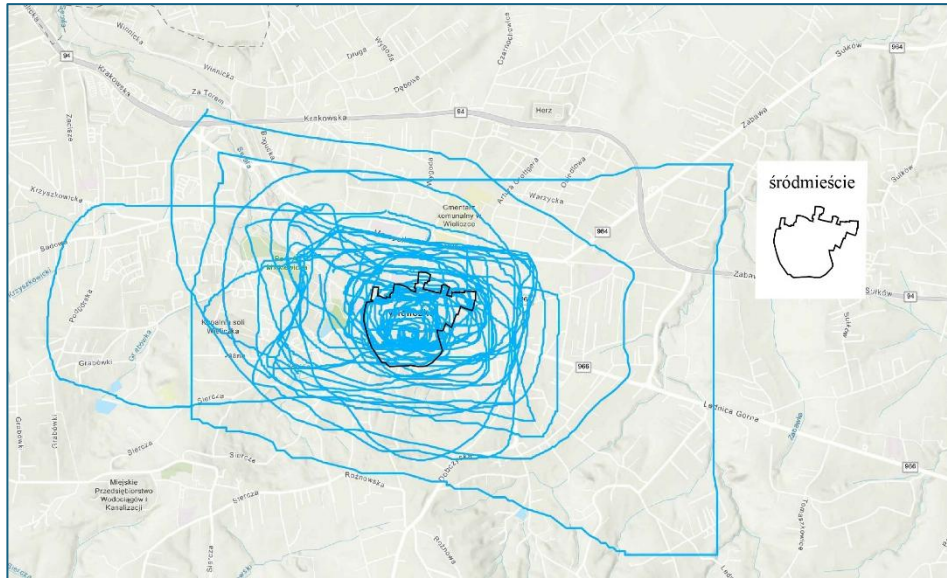
obowiązującego. Warto podkreślić, iż wg MWS regułą stanowi lokalizacja terenu śródmiejskiego – zawsze, jest ono skoncentrowane się w rejonie centralnym miasta, jego „sercu” początku urbanistycznego funkcjonowania. W przypadku obszarów wyznaczonych w obowiązujących aktach planistycznych, można zaobserwować podejście zróżnicowane – określające teren śródmieścia w sposób dowolny, dopuszczający jego lokalizację także w granicy miasta (przykład Piaseczna)

1.3. Porównanie wyznaczonych śródmieść z obszarami śródmiejskimi wskazanymi przez mieszkańców na mapach mentalnych

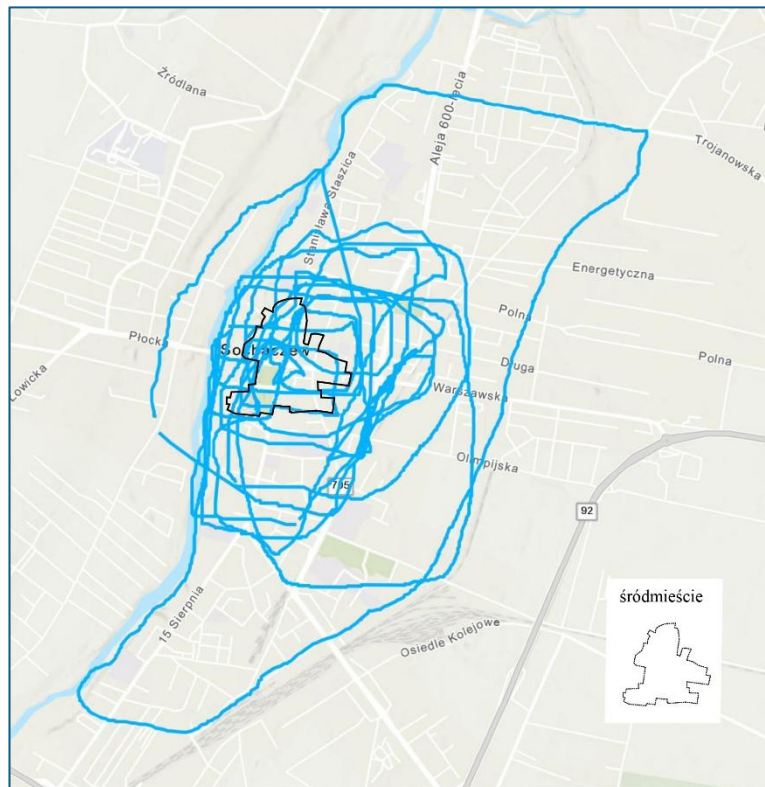
Poniżej zestawiono wyniki śródmieść, wyznaczonych metodą MWS w relacji do map mentalnych, uzyskanych od mieszkańców, biorących udział w badaniu społecznym. Wnioskiem z badania jest fakt, iż wszystkie uzyskane granice śródmieść zawierają się w obszarach intuicyjnych wyborów osób, które wypełniły geoankiety. Ponadto, w relacji do przeważającej liczby wskazań, śródmieścia uzyskane za pomocą metody są wyraźnie mniejsze powierzchniowo. W żadnym z miast, nie wykazano obszaru znacząco rozbieżnego lokalizacyjnie od wyborów użytkowników. Powyższe wnioski wskazują, iż obszary centralne, zawierające elementy tożsamościowe miasta, kojarzone są z jego pierwotnym układem przestrzennym i silnie rezonują jako wyraźny punkt odniesienia dla mieszkańców.



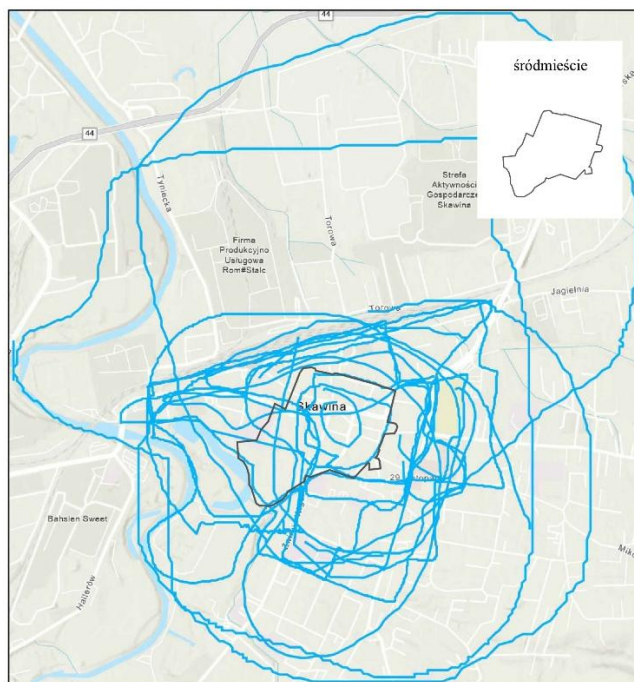
Mapa 80 Mapa mentalna śródmieścia wg mieszkańców Piaseczna w porównaniu z terenem wyznaczonym metodą MWS



Mapa 81 Mapa mentalna śródmieścia wg mieszkańców Wieliczki w porównaniu z terenem wyznaczonym metodą MWS



Mapa 82 Mapa mentalna śródmieścia wg mieszkańców Sochaczewa w porównaniu z terenem wyznaczonym metodą MWS



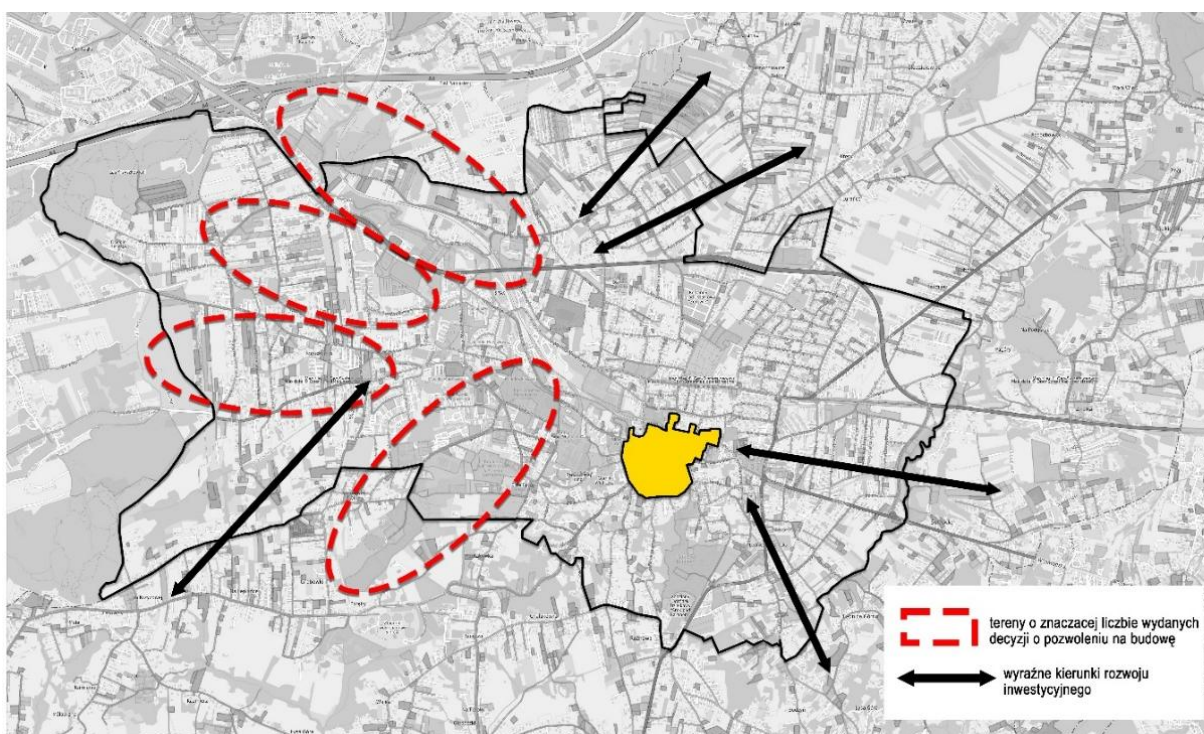
Mapa 83 Mapa mentalna śródmieścia wg mieszkańców Skawiny w porównaniu z terenem wyznaczonym metodą MWS

1.4. Metoda wyznaczania śródmieść jako narzędzie w planowaniu struktur urbanistycznych małych miast

Opisana w niniejszej dysertacji metoda wyznaczania śródmieść poprzez zawarte w niej etapy działań, może stanowić przydatne narzędzie w planowaniu przestrzennym w wielu aspektach. Mimo, iż nadrzędnym celem użycia metody jest identyfikacja konkretnego obszaru (stanowiącego najstarszy – silnie tożsamościowy, centralny, wielofunkcyjny teren powiązanych ze sobą przestrzeni publicznych) zastosowanie poszczególnych jej elementów, także w innych częściach struktury miejskiej, może ułatwić bardziej świadome planowanie rozwoju, w tym tworzenie powiązań i kształtowanie centrów. Cytowany w niniejszej pracy prof. Stanisław Juchnowicz, podkreślał, iż bazą strategii rozwojowych, powinno być ustalenie granic strefy śródmiejskiej, w celu właściwego poznania układu z każdego okresu jego przemian. Znajomość potencjałów i limitów śródmieścia w określonych granicach, ułatwia podejmowanie strategicznych decyzji, np. z zakresu decentralizacji nagromadzonych funkcji administracyjnych czy planowania terenów dedykowanych niedużym centrom lokalnym i osiedlowym. Projektowanie nowych, mniejszych ośrodków lokalnych, w świetle intensywnej rozbudowy terenów oddalonych od obszaru śródmiejskiego, powinno uwzględniać czytelną komunikację i dostęp do śródmieścia. W szczególności w terenach rozwojowych bądź częściach miast poddawanych silnej presji inwestycyjnej, gdzie przewidywane są rewitalizacje bądź znaczące przebudowy, istotnym jest zadbanie o zapewnienie kontaktu ze strefą niosącą przekaz

tożsamościowy. Historyczna przestrzeń rezonująca na użytkowników, stanowi wartościowy punkt odniesienia i identyfikuje miasto jako miejsce do życia. Świadomość ta, staje się szczególnie istotna, w świetle zjawiska chaotycznych podziałów gruntów i rozlewającej się zabudowy na terenach po-rolniczych, włączanych z czasem w granice miast. Licznie odralniane pod zabudowę grunty na obrzeżach jednostek miejskich, od lat tworzą dysfunkcje infrastrukturalne, a przede wszystkim społeczne. Chodzi głównie o brak łatwego dostępu do usług, zapewniających podstawową jakość i komfort życia. Powyższe dotyczy zarówno obiektów administracji, edukacji czy ośrodków zdrowia, ale przede wszystkim – ujętych w słowniku autorskiej metody wyznaczania śródmieść „podstawowych usług ogólnodostępnych”. Pośród analizowanych w niniejszej dysertacji miast, w każdym, zaobserwowano przykłady występowania ww negatywnych zjawisk. Przyczyn tych skutków można zdiagnozować wiele, jednak nie ma wątpliwości, że we wszystkich, badanych miastach, na terenach poddanych procesom intensyfikacji zabudowy, w większości brakowało, czytelnych połączeń z obszarem śródmieścia. Powiązania te bywały też utrudnione, wskutek braku bezpiecznej infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego oraz słabej organizacji komunikacji publicznej. Powyższe bezpośrednio przekłada się na brak integracji przestrzeni, sukcesywne rozpraszanie zabudowy oraz brak czytelnego modelu urbanistycznego, co utrudnia efektywne zarządzanie przestrzenią. W trakcie testowania metody, badania wykazały szeroki zakres działań analitycznych, pozwalających na elementarne poznanie trendów, zachodzących w strukturach miejskich. Wykonanie kolejnych etapów wyznaczania docelowego śródmieścia, umożliwiło poznanie terenów ze znaczącym zagęszczeniem różnorodnych funkcji, w tym usług zarówno publicznych jak i komercyjnych. Zestawienie obszarów silnie rozwijających się pod względem ekspansji zabudowy, pozwala określić deficyty, stojące na przeszkodzie ich zrównoważonego rozwoju. Dzięki zebraniu powyższych danych, łatwiejsze jest planowanie modelu rozwojowego jednostki urbanistycznej, w tym zapewnienie ciągłości przestrzeni publicznych oraz kształtowanie węzłów miejskości. Szczególnie ważne jest przeznaczanie stref pod zabudowę z uwzględnieniem racjonalnej rozbudowy infrastruktury technicznej z poszanowaniem aspektów środowiskowych. Weryfikację powiązań terenów inwestycyjnych ze śródmieściem pokazano na przykładzie Wieliczki. Na grafice nr 15, wskazano tereny poddane presji inwestycyjnej dla zabudowy wielofunkcyjnej z przewagą zabudowy mieszkaniowej. Widoczne też są kierunki dalszej ekspansji. Przy głębszej analizie, dzięki identyfikacji śródmieścia można zaobserwować strefy rozwijające się bez zauważalnej z nim relacji. W szczególności, przy granicach północnych tamtejsza, rozproszona zabudowa (w tym także tzw. „łanowa”) powiązana jest raczej z ościenną wsią niż terenem miejskim.

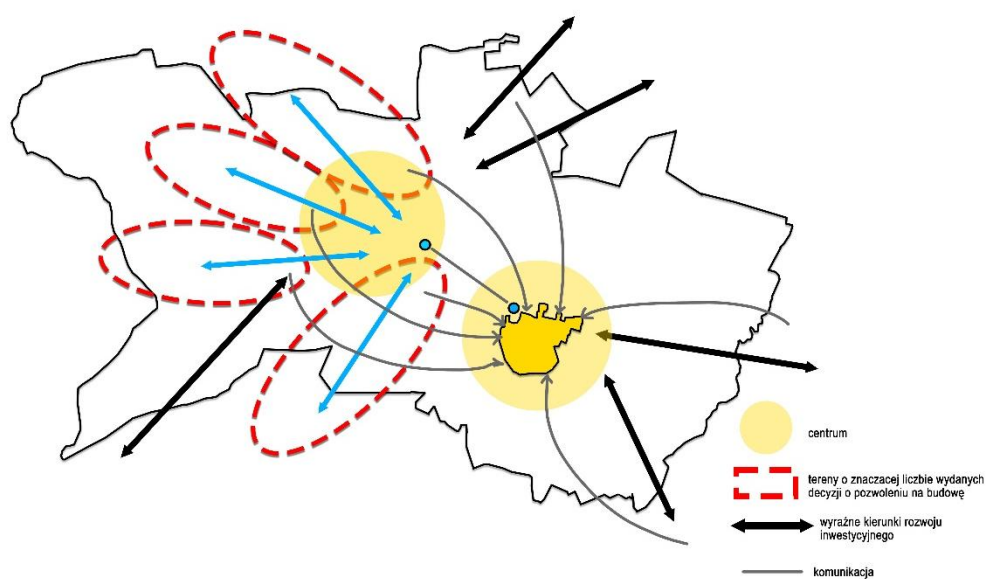
Istotny jest też aspekt uwzględniania racjonalnego planowania rozwoju transportu z dbałością o łatwy dostęp do tzw. „serca miasta” jakim niewątpliwie jest śródmieście. W pierwszej kolejności, ważne jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej poprzez środki transportu publicznego, dalej dla komunikacji rowerowej i pieszej. Wieliczka przez swoje położenie, ma akurat dobrze rozbudowany system komunikacji publicznej (co pokazano w załączniku nr. 3 – Wieliczka) także z powodu swojego turystycznego potencjału. Miasto to, jest chętnie wybierane do zamieszkania, m.in. z uwagi na bliskość i łatwy dostęp do miejsc pracy w metropolii, o czym świadczą wydane w ostatnich latach pozwolenia na budowę. Niemniej jednak, wciąż rozwijające się strefy inwestycyjne nie są pozbawione zjawisk negatywnych, w tym brakiem powiązań ze śródmieściem. Kolejnym aspektem badawczym, w kontekście potencjalnej kontynuacji prac nad obszarem śródmiejskim z użyciem metody MWS, jest zagadnienie kształtowania centrum. W przypadku małych i średnich miast – o czym wspomniano w przedmiotowej dysertacji, centrum i śródmieście są ze sobą przeważnie powiązane. Przy analizie funkcji, wykonując kolejny krok badawczy można podjąć próbę programowania przekształceń centrów, w tym np. poprzez podejście do zmian uwzględniających integrację ze śródmieściem.



Grafika 15 Model strukturalny Wieliczki z wyznaczonym śródmieściem, w relacji do aktualnych trendów rozwojowych, źródło mapy: <https://wieliczka.e-mapa.net>, opracowanie własne

1.4.1. Identyfikacja potencjałów metody MWS ze wskazaniem obszarów jej zastosowania

Biorąc pod uwagę metodyczne podejście do wyznaczania obszarów śródmiejskich, dające się przełożyć na różnorodne jednostki o podanym zakresie terytorialnym, MWS może być stosowana np. w trakcie opracowywania planów ogólnych lub strategii rozwoju gmin. Wyznaczony teren śródmieścia, ze względu na swój nieduży odsetek powierzchni względem całego miasta (w większości przypadków) w aktach planistycznych może być interpretowany jako obszar obowiązywania szczególnych przepisów dotyczących nasłoneczniania²⁶³. Inną możliwością wykorzystania MWS jest tworzenie modeli urbanistycznych w tym, planowanie przekształceń struktur centralnych oraz lokalnych centrów usługowych. Śródmieście w modelach, zwykle, stanowi punkt początkowy, od którego zaczynają się kierunki rozwoju. Innym przykładem zastosowania MWS w praktyce, mogą być programy rewitalizacji a także strategie rozwoju gmin. W każdym z wymienionych opracowań, programowanie zmian lub wizji strategicznych powinno opierać się o relacje z obszarem śródmiejskim.



Grafika 16 Model planistyczny rozwoju centrów na przykładzie Wieliczki, opracowanie własne

1.5. Odpowiedź na pytania badawcze

W rozdziale I niniejszej dysertacji, postawiono pytania badawcze. W świetle wniosków uzyskanych w trakcie badań, odpowiedzi są następujące:

²⁶³ Obwieszczenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 15 kwietnia 2022 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, § 60, ust. 1-3.

Pytanie badawcze nr 1

Czy samorządy miast objętych opracowaniem, w procesach planistycznych zastosowały konkretną metodę wyznaczania śródmieść, jeśli tak, to na czym ona polegała?

Jak wynika z uzyskanych odpowiedzi udzielonych bezpośrednio przez wydziały planowania jednostek samorządowych biorących udział w badaniu²⁶⁴, żadne z dziewięciu miast, przy opracowywaniu aktów planistycznych, nie miało zastosowanej konkretnej, powtarzalnej metody wyznaczania śródmieść. Dwa z miast, tj. Bochnia i Mińsk Mazowiecki, mają wyznaczone obszary śródmiejskie metodą uznaniową, bez podania szczegółów na czym ona dokładnie polegała. W Bochnia wskazano, iż w Strategii Rozwoju obszar śródmiejski wyznaczono na podstawie granic osiedla Śródmieście – Campi. Należy podkreślić, iż wskazane w przez samorządy granice obszaru śródmieścia, odnoszą się bezpośrednio do pojęcia terenu zabudowy śródmiejskiej, wskazanej w ustawie²⁶⁵ oraz rozporządzeniu²⁶⁶.

Pytanie badawcze nr 2

Jak wyznaczyć obszar śródmieścia, w sposób, mogący mieć zastosowanie w różnych polskich miastach średniej wielkości?

Zgodnie z wynikami badań, zawartych w przedmiotowej dysertacji, dzięki zastosowaniu MWS, można precyzyjnie wskazać granice śródmieścia. Użycie metody MWS, na wybranych przykładach wykazało, iż możliwe jest jej zastosowanie w różnych miastach średniej wielkości. Ponadto, metoda jest powtarzalna.

Pytanie badawcze nr 3

Czy użycie metody wyznaczania śródmieść może przyczynić się do bardziej racjonalnego planowania struktur przestrzennych średnich miast, w tym implementacji zasad idei miasta zwarteego?

Idea miasta zwarteego, określanego też miastem kompaktowym może być implementowana w miastach o różnej wielkości²⁶⁷, przy czym zasadność wprowadzania założeń miasta zwarteego, nie jest przedmiotem niniejszego opracowania. Niemniej jednak, trzeba podkreślić, iż proces

²⁶⁴ Zestawienie w załączniku nr 6

²⁶⁵ Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym

²⁶⁶ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki ich usytuowanie.

²⁶⁷ Denis Malgorzata, *Wybrane zagadnienia małe miasto zwarte, plusy i minusy*, *Przestrzeń i Forma*, nr 34, str. 151-162, 2018

wprowadzania zasad kompaktowości w jednostce miejskiej, wymaga szczegółowego poznania ich uwarunkowań strukturalnych oraz predyspozycji rozwojowych. Podczas opracowywania metody MWS, znacząca część ww aspektów, została ujęta i przeanalizowana jako elementarny zakres prac badawczych. Celem prawidłowego przekształcania modelu urbanistycznego rozwijającego się miasta, w tym wdrażania nowych idei niezbędne jest poznanie zasięgu terenów najbardziej aktywnych, wielofunkcyjnych – kluczowych także, pod względem tożsamościowym całego organizmu miejskiego. Bez tej podstawowej wiedzy, planowanie procesów, w szczególności, zasadniczych przemian infrastrukturalnych, warunkujących wzajemne powiązania określonych przestrzeni, jest utrudnione. Biorąc pod uwagę powyższe kwestie można zakładać, iż do wdrażania zasad idei miasta zwartej może przyczynić się użycie metody MWS.

1.6. Weryfikacja hipotez badawczych

Hipoteza badawcza nr 1

Metoda wyznaczania śródmieść, oparta na sekwencji działań analitycznych, praktycznych i przestrzennych **może zostać zastosowana dla każdej jednostki miejskiej**, spełniającej kryteria porównawcze w szczególności w zakresie skali, powierzchni i populacji²⁶⁸.

Opracowaną metodę zastosowano eksperymentalnie w pięciu miastach, wybranych w części II, rozdziale 4, pkt. 4.3 (załączniki nr MWS 1-5). W każdym z miast, śródmieście jednoznacznie wyznaczono. Hipoteza została zweryfikowana pozytywnie.

Hipoteza badawcza nr 2

Zastosowanie metody wyznaczania śródmieść, będącej celem nadrzędnym niniejszej dysertacji **może być przydatne w planowaniu przekształceń struktur urbanistycznych średnich miast, mimo ich indywidualnych uwarunkowań rozwojowych.**

Jak wykazano w pkt 1.4. przedmiotowego rozdziału, opracowana metoda MWS, może mieć zastosowanie w planowaniu przestrzennym średniej wielkości, polskich miast. Wyniki badań, w szczególności rozszerzonych analiz rozdziału III dysertacji, umożliwiły poznanie wybranych jednostek miejskich w stopniu pozwalającym na jednoznaczne wskazanie granic śródmieścia, co przekłada się na planowanie rozwoju struktur urbanistycznych w duchu zrównoważonego rozwoju. Hipoteza została zweryfikowana pozytywnie.

²⁶⁸ Porównywanie miasta 30 tys. z metropolią np. populacji 1 miliona mieszkańców jest bezcelowe, z uwagi na odmienne uwarunkowania i procesy przekształceń, jakim podlegają

Hipoteza badawcza nr 3

Implikacja elementów metody wyznaczania śródmieść na terenach poddanych presji inwestycyjnej **może ułatwić planowanie** przekształceń struktur urbanistycznych w średnich polskich miastach.

Zastosowanie MWS może ułatwić planowanie przekształceń struktur urbanistycznych, jednak w celu jednoznacznego potwierdzenia hipotezy, wymagana jest kontynuacja badań, dotyczących czynników, nieobjętych badaniem przedmiotowej dysertacji.

2. PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Wspomniany już, w niniejszej dysertacji prof. Zbigniew Zuziak, podkreślał znaczenie trzech, głównych idei planowania urbanistycznego: równoważenia rozwoju, dobra publicznego i sprawiedliwości społecznej.²⁶⁹ Pisał o konieczności prowadzenia rozległych badań, w kontekście zmian w strukturach urbanistycznych oraz tworzenia koncepcji modelowych interpretujących owe zmiany, a ponadto, o potrzebie prowadzenia eksperymentów, pozwalających sprawdzić słuszność tych modeli. Odnosząc się do zagadnienia rozwoju śródmieść, wskazywał na jego szczególne znaczenie, podkreślając rolę śródmieścia w przestrzennej strukturze miasta oraz wagę strukturalnych przemian dotyczących policentrycznej struktury miejskiej²⁷⁰. W kontekście przeprowadzonych, w niniejszej dysertacji badań oraz ich wyników, należy podkreślić, iż opracowana metoda wyznaczania śródmieść MWS, stanowi próbę odpowiedzi, zarówno na wyzwanie, wskazane przez prof. Zuziaka, jak i na potrzeby współczesnych jednostek miejskich, funkcjonujących w sposób niezintegrowany. Jak wykazano w przedmiotowym opracowaniu, wymuszone powiększanie terenów zabudowy, zwłaszcza w rejonach granicznych, nieprzystosowanych do funkcji miejskiej wiąże się z brakiem dostępności i rozbitą siatką przestrzeni publicznych. Przyczyną tego jest brak strategicznego planowania, bez refleksji o konsekwencjach. Jak pisze prof. Krystyna Solarek *przestrzenie publiczne są największą wspólną wartością w przestrzeniach miasta*²⁷¹, *są też dobrem i zasobem o strategicznym znaczeniu dla społeczności lokalnych*²⁷². Kształtowanie przemian strukturalnych w miastach przy pomocy analitycznych narzędzi badawczych oraz strategicznych planów

²⁶⁹ **Zuziak Zbigniew Karol**, *Naukowe oblicze urbanistyki. Z notatek na temat modeli architektury miasta i gospodarowania przestrzenią. Architektura i Urbanistyka Nauka, pod redakcją Sławomira Gzella*. Wydawnictwo Naukowe PWN SA, Warszawa 2019, str. 87

²⁷⁰ Ibidem

²⁷¹ **Solarek Krystyna**, *Trzy wymiary integracji w planowaniu dostępnych miast*. Studia KPZK, Warszawa 2017, str. 21

²⁷² Karta Przestrzeni Publicznych, przyjęta na II Kongresie Towarzystwa Urbanistów Polskich i Związku Miast Polskich w 2009

przestrzennych, musi uwzględniać zasady zrównoważonego planowania. Sprawiedliwy dostęp do kluczowych funkcji miejskich, a przede wszystkim śródmiejskich, przy zapewnieniu powiązań ze strefą historyczną, powinien być priorytetem w podejmowanych działaniach. Wnioski z badań zawartych w niniejszej pracy wskazują, iż należy nadal poszukiwać skutecznych rozwiązań w dążeniu do kreowania funkcjonalnych i komfortowych przestrzeni do życia dla mieszkańców i użytkowników miast. Presja inwestycyjna, szczególnie w małych i średnich miastach, pojawia się nie zawsze w miejscach na to przygotowanych i gotowych do udźwignięcia nowej zabudowy. Rolą świadomego planowania i programowania rozwoju struktur urbanistycznych jest zahamowanie procesów destrukcyjnych – w szczególności dla środowiska przyrodniczego, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości rozwoju. W sytuacjach inwestycyjnego nacisku, poznanie wzajemnych zależności, związanych z predyspozycjami naturalnymi w relacji do historycznych stref przestrzennych miasta, pozwala na podejmowanie bardziej racjonalnych decyzji. Dotyczy to, w szczególności, rozbudowy sieci infrastruktury technicznej, w tym nadmiernej komunikacji kołowej, która w konsekwencji zamiast łączyć i zapewniać dostęp – tworzy bariery. Podsumowując przeprowadzone rozważania i całość badań, należy podkreślić, iż istotą działań planistycznych powinno być, w każdym przypadku, dążenie zarówno do zapewnienia komfortu życia użytkowników przestrzeni publicznych, jak i kreowaniu oraz wzmocnieniu bezpośrednich relacji z dziedzictwem miasta, które ta przestrzeń im zapewnia.

BILIOGRAFIA

1. **Adamczewska – Wejchert Hanna**, *Materiały pomocnicze do wykładu pt. Zasady budowy miast*, IUPP, WAPW, Warszawa 1977, str. 184
2. **Adamczewska – Wejchert Hanna, Wejchert Kazimierz**, *Małe miasta*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1986
3. **Avermaete Tom, Gosseye Janina**, *Urban design in the 20th Century*, gta Verlag, ETH Zurich Institute for the History and Theory of Architecture Department of Architecture, 2021, str 17
4. **Beiersdorf Zbigniew, Flasz Jan, Krasnowolski Bogusław, Materna Marek, Noga Zdzisław**, *Atlas Historyczny Miast Polskich BOCHNIA, tom V Małopolska, zeszyt 4*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie, Kraków 2016
5. **Bogucka Maria, Samsonowicz Henryk**, *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo, Wrocław 1986
6. **Calthorpe, Peter** *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*, Princeton Architectural Press, Nowy Jork 1993.
7. **Chmielewski Jan Maciej**, *Teoria Urbanistyki w Projektowaniu i Planowaniu Miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2001
8. **Czarnecki Władysław**, *Planowanie miast i osiedli, tom I*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1965, str. 125
9. **Denis Małgorzata**, *Wybrane zagadnienia małe miasto zwarte, plusy i minusy*, *Przestrzeń i Forma*, nr 34, str. 151-162, 2018
10. **Gimpel Dioniza** pod redakcją Henryka Samsonowicza, *Dzieje Wyszkowa*, Warszawa 1984, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych im. St. Herbsta Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Wyszowskiej
11. **Gołąb Ryszard**, *Ilustrowana monografia miasta Nowego Dworu Mazowieckiego z historią Twierdzy Modlin*, wydanie na zlecenie Burmistrza Miasta Nowy Dwór Mazowiecki w P.P. EVAN, rok 2006
12. **Górczak Zbyszko**, *Najstarsze lokacje miejskie w Wielkopolsce (do 1314 r.)* Wydawnictwo WBP, Poznań 2002, str. 125
13. **Gzell Sławomir**, *Fenomen małomiejskości 1996*, Wydawnictwo Akapit-Dtp, Warszawa 1996

14. **Hiller Bill, Hanson Julienne**, *The social logic of space*. Cambridge university press, 1984, 1989
15. **Hiller Bill, Hanson Julienne, Peponis John**, *Syntatic Analysis of Settlements*, Arch & Comport /Arch. Behav. Vol 3, n3, p 217-231, 1987
16. **Juchnowicz Stanisław**, *Śródmieścia miast polskich. Studia and ukształtowaniem i rozwojem centrów*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich Wydawnictwo PAN, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk 1971
17. **Juchnowicz Stanisław**, *Metoda wyznaczania zasięgu obszaru centrów miejskich. Niektóre problemy struktury funkcjonalno – przestrzennej*, Zeszyt Naukowy Politechniki Krakowskiej nr 12, Kraków 1965
18. **Kazimierski Józef**, redakcja *Dzieje Grodziska Mazowieckiego*, Wydawnictwa Geologiczne, Warszawa 1989, str.129
19. **Kwiatkowski Bogusław**, *Dzieje Sochaczewa. Tom 5. Dwudziestolecie międzywojenne (1918-1939)*, Wydawnictwo Ojców Franciszkanów Niepokalanów, Sochaczew 2014
20. **Langer Piotr**, *Rewitalizacja obszarów śródmiejskich w małych miastach – projekty i ich realizacja*, Czasopismo Techniczne, Zeszyt 12, 3-A/2012, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2012, str. 251 – 265
21. **Lorens Piotr** *Współczesne procesy rozwoju miast i obszarów miejskich*, Studia komitetu przestrzennego zagospodarowania kraju PAN, nr 2015/164, Gdańsk 2015
22. **Lorens Piotr**, *Rewitalizacja miast: planowanie i realizacja*, Wydawnictwo Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2010
23. **Lorens Piotr, Justyna Martyniuk – Pęczek**, *Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, Miasto Metropolia Region, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2009
24. **Majewska Anna**, *Przekształcenia małych miast w Polsce na przykładzie specyfiki miast mazowieckich w strefie podmiejskiej Warszawy*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2021
25. **Malisz Bolesław**, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Arkady, Warszawa 1981, str. 76
26. **Mirecka Małgorzata** redakcja, praca zbiorowa, *Rola partycypacji społecznej w kształtowaniu miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2023
27. **Mirecka Małgorzata** redakcja, opracowanie zbiorowe, *Wizja planów struktury w polityce rozwoju na przykładzie Piaseczna*, rozdział 5 Dominika Grabowska-Ropek, Politechnika Warszawska, 2020

28. **Niezabitowska Elżbieta Danuta**, *Metody i techniki badawcze w Architekturze*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2014
29. **Nowakowski Maciej**, *Centrum miasta*, Arkady, Warszawa 1990, str. 8
30. **Nowakowski Maciej, Bańkowska Barbara**, *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910-2010)* Oficyna Naukowa, Warszawa 2013, str. 174 – 179
31. **Ranells John**, *The Core of the City - A Pilot Study of Changing Land Uses in Central Business Districts*, Columbia University Press, New York 1956, s 51-53
32. **Racoń-Leja Kinga, Poklewski-Koziell Damian, Marmolejo Duarte Carlos**, *Strategia uspokojenia ruchu w obrębie Golbuskiej Starówki*, Teka Komisji Urbanistyki i Architektury PAN, tom LII/1/2024, Kraków 2024, str. 367-385
33. **Russocki Stanisław**, pod redakcją, *Dzieje Sochaczewa i Ziemi Sochaczewskiej studia i materiały*, Książka i Wiedza, Warszawa 1970
34. **Solarek Krystyna**, *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki PAN, Nr 4/2011, Komitet Architektury i Urbanistyki PAN, Warszawa 2011, str. 57
35. **Solarek Krystyna**, *Struktura przestrzenna strefy podmiejskiej Warszawy. Determinanty współczesnych przekształceń*, *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Seria Architektura*, zeszyt 13, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2013
36. **Solarek Krystyna**, *Urban Design in Town Planning Current Issues and Dilemmas from the Polish and European Perspective*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2019, str. 71
37. **Solarek Krystyna**, *Trzy wymiary integracji w planowaniu dostępnych miast*. Studia KPZK, Warszawa 2017, str. 21
38. **Siuchniński Mateusz** – pod redakcją, *Miasta Polskie w Tysiącleciu, tom II*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich – Wydawnictwo Wrocław, Warszawa, Kraków 1966
39. **Śleszyński Przemysław**, *Raport Instytutu Geografii i Planowania Przestrzennego PAN*, Warszawa 2021,
40. **Świątek Małgorzata**, *Wprowadzenie do hydrologii wód powierzchniowych i locji śródlądowej*, II Kongres Bezpieczeństwa Wodnego Szczecin Polska 2017
41. **Tołwiński Tadeusz**, *Urbanistyka tom 2, Budowa miasta współczesnego*, Wydawnictwo Zakładu Urbanistyki Politechniki Warszawskiej, Warszawa 1939, str. 56-59
42. **Wejchert Kazimierz**, *Miasteczka polskie jako zagadnienie urbanistyczne*, Wydawnictwo Ministerstwa odbudowy nr 8, Warszawa 1947, str. 92

43. **Wejchert Kazimierz**, *Przestrzeń wokół nas*, Wydawnictwo Fibak Noma Press, Katowice 1993
44. **Wejchert Kazimierz**, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1984, str. 60
45. **Zuziak Zbigniew Karol**, *Węzły miejskości a modele przestrzenne struktur miejskich. Z notatek nt. synergii w urbanistycznych konstrukcjach śródmieść*. *Budownictwo i Architektura* 17(3) (2018) str. 108
46. **Zuziak Zbigniew Karol**, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, monografia, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki. Architektura, Kraków 1998
47. **Zuziak Zbigniew Karol**, *Rewitalizacja a urbanistyka strategiczna*, *Problemy Ekologii*, tom 12, nr 2, str. 80-84, Wydawnictwo Górnśląska Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. Kardynała Augusta Hlonda, 2008
48. **Zuziak Zbigniew Karol**, *Naukowe oblicze urbanistyki. Z notatek na temat modeli architektury miasta i gospodarowania przestrzenią. Architektura i Urbanistyka Nauka, pod redakcją Sławomira Gzella*. Wydawnictwo Naukowe PWN SA, Warszawa 2019, str. 87

Uchwały, akty planistyczne

49. Uchwała nr LVIII.511.2023 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 13 marca 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Mińsk Mazowiecki – Obszar A
50. Uchwała nr LXII.542.2023 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 26 czerwca 2023 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Mińsk Mazowiecki – Obszar środkowo – wschodni
51. Uchwała nr XX / 223 / 04 r. Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 19 lipca 2004 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Mińsk Mazowiecki
52. Uchwała nr LXIV.566.2023 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 11 września 2023 r. w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Mińsk Mazowiecki
53. Uchwała nr XLIV/422/14 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 22 września 2014 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Mińsk Mazowiecki.

54. Załącznik do uchwały Nr XI.118.2015 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 30 listopada 2015 r. *Strategia Rozwoju Miasta Mińsk Mazowiecki do roku 2025*
55. Uchwała Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim Nr 381/2005 z dnia 9 lutego 2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w mieście Grodzisk Mazowiecki
56. Uchwała nr 588/2010 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 3 marca 2010 roku w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Grodzisk Mazowiecki
57. Uchwała nr 692/2014 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 26 lutego 2014 r w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju gminy Grodzisk Mazowiecki na lata 2014-2024”
58. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Nowy Dwór Mazowiecki zatwierdzony Uchwałą Nr XIV/154/03 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Mazowieckim z dnia 29 grudnia 2003 r.,
59. Uchwała nr XIII/173/99 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Mazowieckim z dnia 30.XII.1999 w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
60. Uchwała Rady Miejskiej Nowego Dworu Mazowieckiego nr XXXVIII/451/2018 z dnia 6 marca 2018 r., przyjmująca Strategię rozwoju Nowego Dworu Mazowieckiego
61. Uchwała nr 365/XVI/2003 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 20.11.2003 w sprawie zmiany w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego miasta Piaseczno na terenie śródmieścia
62. Uchwała nr 1296/LXVII/2023 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 15 marca 2023 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Piaseczno dla rejonu centrum miasta – Etap II
63. Uchwała nr 1399/LXXIV/2023 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 30 sierpnia 2023 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części miasta Piaseczno dla rejonu centrum miasta – Etap III
64. Uchwała nr 1589/LII/2014 Rady Miejskiej w Piasecznie z dnia 29 października 2014 roku w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno
65. Uchwała nr 1052/XXXVI/2017 Rady Miejskiej w Piasecznie, z dnia 5 lipca 2017, w – aktualizacja "Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta i Gminy Piaseczno na lata 2004-2015", przyjętej uchwałą Rady Miejskiej nr 841/XXXVII/2005 w dniu 02.06.2005r.

66. Uchwała nr XLII/482/22 Rady Miejskiej w Wyszowie z dnia 24 lutego 2022r w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Wyszowa dla wybranych terenów położonych przy ulicach: Komisji Edukacji Narodowej, Przemysłowej, Zakolejowej, Stefana Okrzei, Tadeusza Kościuszki, Towarowej, Pułtuskiej, Świętojańskiej – etap II
67. Uchwała nr XXVIII/280/2016 Rady Miejskiej w Wyszowie z dnia 26.10.2016 r w sprawie uchwaleniu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wyszów
68. Uchwała nr XXVIII/280/16 Rady Miejskiej w Wyszowie z dnia 27 października 2016 r w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wyszów
- Uchwała nr LII/599/22 Rady Miejskiej Wyszowa, w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Wyszów na lata 2022-2030
69. Uchwała nr XXXVIII/407/23 Rady Miejskiej w Sochaczewie z dnia 30 maja 2023, w sprawie zmiany Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sochaczewa
70. Uchwała Rady Miejskiej w Sochaczewie nr XLII/423/23 z dnia 29.09.2023 w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Miasta Sochaczew na lata 2024 – 2030
71. Uchwała nr XLVI/763/2010 Rady Miejskiej w Wieliczce z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Wieliczka - obszar "A"
72. Uchwała Rady Miejskiej w Wieliczce, nr LIV/662/2018 z dnia 11.09.2018 w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Wieliczka
73. Projekt Studium wg uchwały intencyjnej Rady Miejskiej w Wieliczce nr XXVIII/341/2016 z dnia 29 listopada 2016 r
74. Uchwała nr XVII/174/08 Rady Miejskiej w Bochni z dnia 27 lutego 2008 r w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „ŚRÓDMIEŚCIE” w Bochni
75. Uchwała nr XVII/163/20 Rady Miasta Bochnia z dnia 20 lutego 2020 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bochnia
76. Uchwała nr LII/525/23 Rady Miasta Bochnia z dnia 26 stycznia 2023 roku w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju Gminy Miasta Bochni na lata 2022-2030

77. uchwałą nr XIIN/456/13 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 12 grudnia 2013 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Skawina w jego granicach administracyjnych.
78. Uchwała nr LXI/880/23 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 25 października 2023 r w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Skawina.
79. Uchwała nr XIV N/154/21 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 6 grudnia 2021 r. w sprawie uchwalenia Strategii Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021-2030
80. Uchwała nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego,
81. Uchwała nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003, Plan Zagospodarowania Województwa Małopolskiego w roku 2003,
82. Uchwała nr XLVII/732/18 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 marca 2018 r. zmieniono obowiązujący plan wojewódzki, co wpłynęło także na nowe ustalenia w sprawie terenu KOM
83. Uchwała nr XVI.181.2020 Rady Miasta Mińsk Mazowiecki z dnia 9 marca 2020 r w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego Statutu Miasta Mińsk Mazowiecki
84. Uchwała Rady Miejskiej w Piasecznie nr 1246/XLI/2017 z dnia 13 grudnia 2017r w sprawie uchwalenia statutu Gminy Piaseczno,
85. Uchwała Rady Miejskiej nr 779/2018 z dnia 26 września 2018 w sprawie uchwalenia statutu Gminy Grodzisk Mazowiecki,
86. Uchwała nr XI/94/19 Rady Miejskiej w Sochaczewie, z dnia 7 października 2019 r. w sprawie w sprawie zmiany statutu Miasta Sochaczewa
87. Uchwała nr VI/50/2003 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Mazowieckim z dnia 27 marca 2003 r w sprawie:uchwalenia jednolitego tekstu Statutu Miasta Nowy Dwór Mazowiecki
88. Uchwała nr XXIII/255/16 2003 Rady Miejskiej w Nowym Dworze Mazowieckim w sprawie utworzenia jednostki pomocniczej Gminy Nowy Dwór Mazowiecki – Osiedla nr 9 i nadania mu statutu
89. Uchwała nr: LI/385/10 Rady Miejskiej w Wyszku z dnia 29 kwietnia 2010 r w sprawie uchwalenia statutów Osiedli utworzonych na terenie miasta Wyszku oraz późniejszych uchwał zmieniających
90. Uchwała Rady Miasta Bochnia nr. XXI/201/20 z dnia 25 czerwca 2020 w sprawie zmiany statutu Gminy Miasta Bochnia

91. Uchwała nr XXXI/436/17 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 21 czerwca 2017 roku w sprawie uchwalenia statutów jednostek pomocniczych Gminy Skawina

Akty prawne – ustawy i rozporządzenia

92. Ustawa z dnia 27 marca 2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, tj. Dz. U z 2023 r, poz. 977 z późn. zm.

93. Ustawa z dnia 7 lipca 1994, prawo budowlane tj. Dz.U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.

94. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie

95. Obwieszczenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 15 kwietnia 2022 w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków

96. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 8 grudnia 2023 r, w sprawie projektu ogólnego gminy, dokumentowania prac planistycznych w zakresie tego planu oraz wydawania z niego wypisów i wyrysów

97. Ustawa z dnia 10 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych, Dz. u. z 2015, poz. 1338

98. Norma PN-ISO 9836 "Właściwości użytkowe w budownictwie - Określanie i obliczanie wskaźników powierzchniowych i kubaturowych"

INDEX

Spis załączników

Załączniki metody (MWS)

Zał. MS.1 – Wieliczka 1a – 1e

Zał. MS.2 – Sochaczew 2a – 2e

Zał. MS.3 – Piaseczno 3a – 3e

Zał. MS.4 – Skawina 4a – 4e

Zał. MS.5 – Mińsk Mazowiecki 5a – 5e

Załącznik nr 1 – Zestawienie miast, stanowiących próbę badawczą

Załącznik nr 2 – Rzeźba terenu – punkty wysokościowe

Załącznik nr 3 – Lokalny transport publiczny, analiza dostępności terenów badanych miast, pod względem obsługi przez środki komunikacji publicznej

Załącznik nr 4 – Elementy naturalnych zagrożeń środowiskowych dla badanych jednostek miejskich

Załącznik nr 5 – Dokumentacja zdjęciowa z wizyt badawczych

Załącznik nr 6 – Zestawienie odpowiedzi z badania metod wyznaczania obszarów śródmiejskich zastosowanych przez j.s.t. ujętych w opracowaniu

Zał. 6a – odpowiedź Urzędu Miasta Mińska Mazowieckiego

Zał. 6b – odpowiedź Burmistrza Grodziska Mazowieckiego

Zał. 6c – odpowiedź Urzędu Miejskiego w Sochaczewie

Zał. 6d – odpowiedź Urzędu Miejskiego w Nowym Dworze Mazowieckim

Zał. 6e – odpowiedź Urzędu Miejskiego w Wyszakowie

Zał. 6f – odpowiedź Urzędu Miasta i Gminy Piaseczno

Zał. 6g – odpowiedź Urzędu Miasta Bochnia

Zał. 6h – odpowiedź Urzędu Miasta i Gminy Wieliczka

Zał. 6i – odpowiedź Burmistrza Miasta i Gminy Skawina

Spis map

Mapa 1 Miasta województwa mazowieckiego wg kryteriów wyboru do próby badawczej, źródło mapy: Google Maps, opracowanie własne	48
Mapa 2 Miasta województwa małopolskiego wg kryteriów wyboru do próby badawczej, źródło mapy: Google Maps, opracowanie własne	49
Mapa 3 Studium Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Warszawy, źródło mapy: Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie, Warszawa 2011, opracowanie własne	50
Mapa 4 Krakowski Obszar Metropolitalny wg Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, obowiązujący od 2003 do roku 2018, źródło: https://bip.malopolska.pl/umwm	51
Mapa 5 Krakowski Obszar Metropolitalny wg Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, uchwalony w roku 2018, źródło: https://bip.malopolska.pl/umwm	52
Mapa 6 Lokalizacja Mińska Mazowieckiego na mapie Polski, względem Warszawy, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne	55

Mapa 7 Etapy rozwoju struktury urbanistycznej Mińska Mazowieckiego, źródło: Dzieje Mińska Mazowieckiego 1421-1971, Marian Benko, redaktor naczelny Józef Kazimierski, wyd. Książka i Wiedza, Warszawa 1976	58
Mapa 8 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: https://minskmazowiecki.e-mapa.net/ , wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne	64
Mapa 9 Tereny rezerw przeznaczone pod zabudowę wg Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Mińska Mazowieckiego, schemat nr 7.	65
Mapa 10 Zabudowa ulicowa przy ul. Klonowej dawnej wsi Anielina, powyżej postępująca budowa osiedli grodzonych, źródło: Geoportal.gov.pl	67
Mapa 11 Lokalizacja Piaseczna na mapie Polski, względem Warszawy, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne	68
Mapa 12 Piaseczno w latach 1932, źródło mapy: http://igrek.amzp.pl/ mapy archiwalne Polski i Europy Środkowej, Pracownia Zbiorów Kartograficznych i Reprografii Cyfrowej Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu	71
Mapa 13 fragment planu Piaseczna z roku 1925, źródło mapy: piaseczno.eu	75
Mapa 14 Układ urbanistyczny Piaseczna wpisany do rejestru zabytków w roku 2021, źródło: https://mapy.zabytek.gov.pl/nid/	75
Mapa 15 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: https://piaseczynski.e-mapa.net/ , wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne	78
Mapa 16 Lokalizacja Grodziska Mazowieckiego na mapie Polski, względem Warszawy, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne	83
Mapa 17 Plac Zygmunta Starego, dawny rynek, źródło: Openstreetmap.org	87
Mapa 18. Sekwencja trzech placów publicznych w centralnym punkcie Grodziska Mazowieckiego, źródło: Geoportal gov.pl	87
Mapa 19 Grodzisk i Jordanowice na mapie z 1843, źródło: ze zbiorów Archiwum Państwowego w Poznaniu, http://igrek.amzp.pl/11810433	89
Mapa 20 Jednostka A - Część Śródmiejska, wg załącznika do mpzp Nr 381/2005 z dnia 9 lutego 2005 r., źródło: UM Grodzisk Mazowiecki	92
Mapa 21 Tereny zabudowy śródmiejskiej w obowiązującym SUIKZP Grodziska Mazowieckiego z roku 2023.	92

Mapa 22 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: https://grodziski.e-mapa.net/ , wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne.....	94
Mapa 23 Lokalizacja Sochaczewa na mapie Polski, względem Warszawy, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne	97
Mapa 25 Centralna część Sochaczewa na mapie z roku	103
Mapa 24 Sochaczew w I połowie XVII wieku, źródło: Dzieje Sochaczewa i Ziemi Sochaczewskiej studia i materiały, Książka i Wiedza, Warszawa 1970	103
Mapa 26 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: https://sochaczewski.e-mapa.net/ , wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne.....	106
Mapa 27 Tereny zalewowe w rejonie rzeki Bzury, źródło mapy: isok.gov.pl	109
Mapa 28 Lokalizacja Nowego Dworu Mazowieckiego na mapie Polski,	110
Mapa 29 Osiedle Centrum Miasta na mapie Nowego Dworu Mazowieckiego, źródło mapy: Openstreetmap.org, opracowanie własne	112
Mapa 30 Formy ochrony przyrody na terenie Nowego Dworu Mazowieckiego, źródło: https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy	114
Mapa 31 Nowy Dwór na mapie z roku 1797, źródło: Archiwum Główne Akt dawnych, album nr 341-8, http://agadd2.home.net.pl/metrykalia/402/album/341-8/index.html	116
Mapa 32 Rysunek planu miasta z roku 1797 wskazująca stan własności, źródło: Ilustrowana monografia miasta Nowego Dworu Mazowieckiego z historią Twierdzy Modlin, Ryszard Gołąb rok 2006	117
Mapa 33 Obrys strefy ścisłej ochrony konserwatorskiej, zabytkowego układu urbanistycznego NDM. Źródło: mpzp z dnia 29.12.2003, UM Nowy Dwór Mazowiecki	117
Mapa 34 Fragment mapy z roku 1934 z zaznaczonymi blokami carskimi, źródło mapy: Archiwum WIG. http://igrek.amzp.pl/	118
Mapa 35 Jednostka śródmiejska na mapie MPZP z roku 2003, źródło: UM Nowy Dwór Mazowiecki.....	119
Mapa 36 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: https://nowydwormazowiecki.e-mapa.net/ , wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne	121
Mapa 37 Granice miasta wg SUiKZP z roku 1999 oraz propozycja ich zmian, źródło: UM Nowy Dwór Mazowiecki.....	122

Mapa 38 Granice miasta z roku 1999, granice proponowane w SUIKZP oraz stan obecny, na rok 2024, źródło mapy UM Nowy dwór Mazowiecki, opracowanie własne.....	122
Mapa 39 Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi z prawdopodobieństwem raz na 100 lat, źródło: isok.gov.pl.....	124
Mapa 40 Tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi z prawdopodobieństwem raz na 500 lat, źródło: isok.gov.pl.....	124
Mapa 41 Lokalizacja Wyszkowa na mapie Polski, względem Warszawy, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne	124
Mapa 42 Fragment mapy – Wyszków skala 1:5000, źródło: Dzieje Wyszkowa, Dioniza Gimpel pod redakcją Henryka Samsonowicza, Warszawa 1984, Mazowiecki Ośrodek Badań Naukowych im. St. Herbsta Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Wyszkowskiej.....	127
Mapa 43 obszary Natura 2000 i Dolina Białego Bugu i Ostoja Nadbużańska na terenie Wyszkowa. Źródło mapy: serwis GDOŚ opracowanie własne	128
Mapa 44 Wyszków - mapa z roku 1911, źródło Cyfrowa Biblioteka Polona	130
Mapa 45 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: https://wyszkow.e-mapa.net/ , wskazanie kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne.....	133
Mapa 46 Lokalizacja Bochni na mapie Polski względem Krakowa, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne	137
Mapa 47 Mapa z 1847 roku - struktura urbanistyczna Bochni, źródło mapy: Atlas Historii Miast Polskich BOCHNIA, opracowanie własne	140
Mapa 48, Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: https://bochnia.e-mapa.net/ , wskazanie obszarów i kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne	147
Mapa 49 Mapa terenów zalewowych Bochni, źródło: hydro portal. gov.pl	150
Mapa 50 Lokalizacja Wieliczki na mapie Polski względem Krakowa, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne	151
Mapa 51 Obszar Osiedla Śródmieście w Wieliczce, źródło: uchwała Rady Miejskiej w Wieliczce nr XLV/706/2010 z dnia 26.10.2010 r.	152
Mapa 52 Wieliczka w roku 1900, źródło: ze zbiorów The Library of Congress, Washington DC, USA, http://igrek.amzp.pl/	153
Mapa 53 Widok historycznej części Wieliczki na ortofotomapie z roku 2023, źródło: Geoportal.gov.pl.....	154

Mapa 54 Zabytkowy układ urbanistyczny, wpisany do rejestru zabytków, źródło: zabytek.gov.pl	158
Mapa 55 Wieliczka w roku ok. 1768, źródło: Bibliotek Narodowa.....	159
Mapa 56 Zasięg obszarowy UNESCO i Pomnika historii w Wieliczce, źródło: https://mapy.zabytek.gov.pl/nid/	159
Mapa 57 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: https://wieliczka.e-mapa.net/ , wskazanie obszarów i kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne	162
Mapa 58 Lokalizacja Skawiny na mapie Polski względem Krakowa, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne	166
Mapa 59 Granice osiedla Stare Miasto w Skawinie, źródło: Statut Osiedla nr 2, uchwała Rady Miejskiej nr XXXI/436/17 z dnia 21 czerwca 2017 r.....	168
Mapa 60 Skawina w roku 1900, źródło: ze zbiorów The Library of Congress, Washington DC, USA, http://igrek.amzp.pl/	169
Mapa 61 Morfologia terenu Skawiny wraz z kierunkami rozwoju struktury urbanistycznej. Źródło mapy: Geoportal gov.pl, opracowanie własne	171
Mapa 62 Teren historycznego układu urbanistycznego. Źródło: SUiKZP Skawiny, opracowanie własne	174
Mapa 63 Strefa centrum i strefa śródmieścia w Skawinie wg Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, źródło: UM Skawina.....	175
Mapa 64 „Obszar przestrzeni publicznej - obszar centrum miasta” wg mpzp, uchwała nr XIIN/465/13 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 12.12.2013, źródło: UM Skawina, opracowanie własne	176
Mapa 65 Działki – oznaczone kolorem, dla których wydano decyzje o pozwoleniu na budowę w latach 2020-2025, źródło mapy: https://krakowski.e-mapa.net/ , wskazanie obszarów i kierunków rozwoju inwestycyjnego: opracowanie własne	177
Mapa 66 Ogólny podział funkcjonalny Mińska Mazowieckiego 1) zwarta zabudowa wielofunkcyjna na osi historycznej 2) zabudowa mieszkaniowo-usługowa z przewagą wielorodzinnej 3) zabudowa głównie mieszkaniowa jednorodzinna 4) zabudowa produkcyjno-usługowa 5) tereny otwarte, zielen. Źródło: opracowanie własne	183
Mapa 67 Ogólny podział funkcjonalny Skawiny 1) Stare miasto 2) Zabudowa mieszkaniowo- usługowa 3) zabudowa produkcyjno-przemysłowa z usługami 4) tereny otwarte, zielen, źródło: opracowanie własne.....	197

Mapa 68 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Piaseczna - zbliżenie na teren centralny,.....	208
Mapa 69 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Piaseczna, źródło: opracowanie własne	209
Mapa 70 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Grodziska Mazowieckiego, źródło: opracowanie własne.....	209
Mapa 71 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Sochaczewa, źródło: opracowanie własne	210
Mapa 72 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Nowego Dworu Mazowieckiego, źródło: opracowanie własne	211
Mapa 73 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Wyszkowa, źródło: opracowanie własne	212
Mapa 74 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Skawiny, źródło: opracowanie własne	212
Mapa 75 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Wieliczki, źródło: opracowanie własne	213
Mapa 76 Mapa mentalna obszaru śródmieścia wg mieszkańców Bochni, źródło: opracowanie własne	214
Mapa 77 Porównanie śródmieścia wyznaczonego metodą (MWS) względem obowiązującego obszaru śródmiejskiego wg SUiKZP Piaseczna, opracowanie własne.....	226
Mapa 78 Porównanie śródmieścia wyznaczonego metodą MWS względem obowiązującego obszaru śródmiejskiego wg SUiKZP Skawiny, opracowanie własne.....	227
Mapa 79 Porównanie śródmieścia wyznaczonego metodą (MWS) względem obowiązującego obszaru śródmiejskiego wg MPZP Mińska Mazowieckiego	228
Mapa 80 Mapa mentalna śródmieścia wg mieszkańców Piaseczna w porównaniu z terenem wyznaczonym metodą MWS	229
Mapa 81 Mapa mentalna śródmieścia wg mieszkańców Wieliczki w porównaniu z terenem wyznaczonym metodą MWS	230
Mapa 82 Mapa mentalna śródmieścia wg mieszkańców Sochaczewa w porównaniu z terenem wyznaczonym metodą MWS	230
Mapa 83 Mapa mentalna śródmieścia wg mieszkańców Skawiny w porównaniu z terenem wyznaczonym metodą MWS	231

Spis zdjęć

Zdjęcie 1 Dworzec PKP w Mińsku Mazowieckim, lipiec 2023, foto: własne.....	185
Zdjęcie 2 Przestrzenie dworca PKP w Mińsku Mazowieckim, lipiec 2023, foto: własne.....	185
Zdjęcie 3 Dolina rzeki Perełki w Piasecznie, październik 2019, foto własne.....	186
Zdjęcie 4 Pierzeja ul. Dworcowej, październik 2019, foto własne	186
Zdjęcie 5 Deptak 11 Listopada, lipiec 2023, foto: własne	187
Zdjęcie 6 Deptak Plac Wolności, styczeń 2024, foto: własne.....	187
Zdjęcie 7 Zabudowa pierzejowa w Sochaczewie, ul. S. Staszica, lipiec 2023, foto: własne....	189
Zdjęcie 9 Uwarunkowania naturalne, powiązane z cechami tożsamościowymi - ujście Narwi do Wisły z widokiem na starą prochownię. Foto: własne, październik 2024	191
Zdjęcie 10 Elementy tożsamościowe NDM - jeden z bloków carskich przy ul. Pułkownika Edwarda Malewicza. Foto: własne, październik 2024.....	191
Zdjęcie 11 Elementy tożsamościowe NDM - budynek zabytkowy na terenie Osiedla oficerskiego, foto własne, październik 2024.....	192
Zdjęcie 12 Zabudowa pierzejowa przy ul. I. Daszyńskiego w Wyszku, styczeń 2024, foto: własne.....	193
Zdjęcie 13 Zabudowa pierzejowa przy ul. Świętojańskiej w Wyszku, styczeń 2024, foto: własne.....	193
Zdjęcie 14 Dawny plac targowy Wyszku, widok w kierunku południowym, styczeń 2024, foto: własne	193
Zdjęcie 15 Teren u wlotu ul. I. Daszyńskiego, dawny plac targowy, styczeń 2024, foto: własne	193
Zdjęcie 16 Bocheński Rynek w trakcie procesu rewitalizacji, maj 2021, foto: własne	195
Zdjęcie 17 Zabudowa Wieliczki w okolicy Kolonii Górniczej, widoczne znaczące różnice poziomu terenu, luty 2024, foto własne	197
Zdjęcie 18 Widok na warzelnię soli, luty 2024, foto własne	197

Spis grafik

Grafika 1 Zasada wyznaczania zasięgów zabudowy śródmiejskiej, źródło: UM st. Warszawy .	24
Grafika 2 Kryteria i schemat delimitacji zasięgu minimum zabudowy śródmiejskiej, źródło: UM st. Warszawy	25
Grafika 3 Kryteria i schemat delimitacji zasięgu maksimum zabudowy śródmiejskiej, źródło: UM st. Warszawy	25

Grafika 4 Plakat TUP informujący o forum dyskusyjnym w związku z delimitacją obszaru śródmiejskiego Krakowa. Źródło: TUP Kraków	26
Grafika 5 Schemat rozrostu koncentrycznego jednostki miejskiej, źródło: Budowa miasta współczesnego, Tadeusz Tołwiński	30
Grafika 6 Możliwości rozwoju miasta Nidzicy, rok 1960, Źródło: Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910-2010) Maciej Nowakowski, Barbara Bańkowska.....	38
Grafika 7 Wynik analizy progowej - określenie linii progowych, Źródło: Zarys teorii kształtowania układów osadniczych, Autor Bolesław Malisz.....	39
Grafika 8 Urban transect – podział na strefy, Źródło: https://www.cnu.org/publicsquare/2020/12/10/your-guide-unifying-urban-theory	43
Grafika 9 Strefy polityki rozwoju Piaseczna. Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Piaseczno	79
Grafika 10 Rynek w Grodzisku Mazowieckim w roku 1877, źródło: Dzieje Grodziska Mazowieckiego, Kazimierski Józef redakcja, Wydawnictwa Geologiczne, Warszawa 1989	87
Grafika 11 Morfologia terenu Bochni, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, grafika: opracowanie własne	142
Grafika 12 Kierunki ekspansji przestrzennej Wieliczki, źródło mapy: Geoportal.gov.pl, opracowanie własne na podstawie Atlasu Historycznego Miast Polskich	155
Grafika 13 Struktura strategii rozwoju Wieliczki, źródło: załącznik do uchwały Rady Miasta i Gminy Wieliczka nr XLIX/713/2023 z dnia 26 stycznia 2023 r.	165
Grafika 14 Schemat modelu rozwoju Gminy Skawina, źródło: Strategia Rozwoju Gminy Skawina na lata 2021-2023	179
Grafika 15 Model strukturalny Wieliczki z wyznaczonym średnicem, w relacji do aktualnych trendów rozwojowych, źródło mapy: https://wieliczka.e-mapa.net , opracowanie własne.....	233
Grafika 16 Model planistyczny rozwoju centrów na przykładzie Wieliczki, opracowanie własne	234
 Spis rysunków	
Rysunek 1 Struktura urbanistyczna Mińska Mazowieckiego, opracowanie własne	59
Rysunek 2 Struktura urbanistyczna Piaseczna, opracowanie własne.....	74
Rysunek 3 Struktura urbanistyczna Grodziska Mazowieckiego, opracowanie własne	88
Rysunek 5 Struktura urbanistyczna Sochaczewa, opracowanie własne.....	102

Rysunek 6 Struktura urbanistyczna Nowego Dworu Mazowieckiego, opracowanie własne ...	115
Rysunek 7 Struktura urbanistyczna Wyszkowa, opracowanie własne	129
Rysunek 8 Rozwój urbanistyczny Bochni na przestrzeni lat, opracowanie własne.....	141
Rysunek 9 Struktura urbanistyczna Bochni, opracowanie własne.....	143
Rysunek 10 Schemat systemu komunikacyjnego z czasów lokacji wraz z siatką podziału działek, opracowanie własne	144
Rysunek 11 Struktura urbanistyczna Wieliczki, opracowanie własne	158
Rysunek 12 Struktura urbanistyczna Skawiny, opracowanie własne.....	173
Rysunek 13 Przejazdy kołowe i przejścia piesze przez linie kolejową na terenie Skawiny. Opracowanie własne.....	199
Rysunek 14 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Mińska Mazowieckiego. Główne przestrzenie publiczne: 1 – Rynek dawnego Sandomierza, 2 – obecny stary Rynek, 3 – Park Dernałowiczów. 4 – Dworzec PKP, Główne ośrodki usług: 5 – Urząd Miejski i Starostwo Powiatowe, 6 – Są Rejonowy, 7 – dom kultury, 8 – targowisko, opracowanie własne.....	201
Rysunek 15 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Grodziska Mazowieckiego. Główne przestrzenie publiczne: 1 – Plac Zygmunta Starego, 2 – Deptak, Plac Wolności, 3 – Park im. Skarbków, 4 – Stawy Walczewskiego. Główne ośrodki usług: 5 – Urząd Miejski, 6 – Starostwo Powiatowe, 7 – Sąd Rejonowy, 8 – Mediateka, 9 – Dworzec PKP, 10 – Zajezdnia WKD, 11 – targowisko, opracowanie własne.....	202
Rysunek 16 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Wyszkowa. Główne przestrzenie publiczne: 1 – dawny rynek - ul. Daszyńskiego, 2 – plac miejski – centrum, 3 – Park Miejski im. Ferdynanda Karola Wazy. Główne ośrodki usług: 4 – Urząd Miejski i Starostwo Powiatowe, 5 – Sąd Rejonowy, 6 – Ośrodek Kultury Hutnik, 7 – dworzec PKP 8 – targowisko, opracowanie własne	202
Rysunek 17 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Piaseczna. Główne przestrzenie publiczne: 1 – Rynek, 2 – Skwer im. Stefana Kisielewskiego, 3 – Park Miejski, 4 – Dworzec PKP, 5 – Dworzec Kolei Wąskotorowej, 6 – Górki Szymona. Główne ośrodki usług: 7 – Starostwo Powiatowe, 8 – Urząd Miasta, 9 – Sąd Rejonowy, 10 – targowisko, opracowanie własne.....	203
Rysunek 18 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Sochaczewa: 1 – Plac T. Kościuszki, 2 – Wzgórze zamkowe z ruinami zamku Księżąt Mazowieckich, 3 – Amfiteatr, 4 – Bulwary nad Bzurą. Główne ośrodki usług: 5 – Urząd Miejski, 6 – Starostwo powiatowe, 7 – Biblioteka miejska, 8 – Dworzec PKP, 9 – Wieża Ciśnień, 10	

– Muzeum Kolei Wąskotorowej, 11 – Sąd Rejonowy, 12 – Muzeum Ziemi Sochaczewskiej i Pola Bitwy nad Bzurą, opracowanie własne.....	204
Rysunek 19 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Bochni, główne przestrzenie publiczne: 1 – Rynek Górny, 2 – Szyb Campi – główny szyb kopalni soli Bochnia, 3 – Planty Salinarne, 4 – Dworzec PKP, 5 – Skwer Plac Turka, 6 – Park rodzinny Uzbornia	205
Rysunek 20 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Wieliczki, główne przestrzenie publiczne: 1 – Rynek Górny, 2 – obiekty kopalni oraz usługi związane z jej działalnością, 3 – Przystanek PKP Wieliczka – Rynek Kopalnia, 4 – Przystanek PKP Wieliczka – Park, 5 – Park im. A. Mickiewicza.....	206
Rysunek 21 Elementy strukturalno-funkcjonalne centralnej części Skawiny, główne przestrzenie publiczne: 1 – Rynek, 2 – Park Miejski, 3 – dworzec PKP, 4 – rzeka Skawinka, 5 – strefy przemysłowo – usługowe, opracowanie własne.....	206
Rysunek 22 Śródmieście Wieliczki (ok. 25,39 ha) w obrysie granic miasta, opracowanie własne	224
Rysunek 23 Śródmieście Skawiny (ok. 16,14 ha) w obrysie granic miasta, opracowanie własne	224
Rysunek 24 Śródmieście Piaseczna (ok. 52,14 ha) w obrysie granic miasta, opracowanie własne	224
Rysunek 25 Śródmieście Sochaczewa (ok. 19,49 ha) w obrysie granic miasta, opracowanie własne	224
Rysunek 26 Śródmieście Mińska Mazowieckiego (ok. 127,34 ha) w obrysie granic miasta, opracowanie własne.....	224
Rysunek 27 Śródmieścia w aktach planistycznych Mińska Mazowieckiego, opracowanie własne	227
 Spis tabel	
Tabela 1 Wykaz miast spełniających pierwsze kryterium delimitacji położonych w Województwie Mazowieckim, źródło: https://warszawa.stat.gov.pl	46
Tabela 2 Wykaz miast spełniających pierwsze kryterium delimitacji położonych w Województwie Małopolskim, źródło: https://krakow.stat.gov.pl	46
Tabela 3 Zestawienie okresów lokacji wybranych miast położonych w Województwie Mazowieckim wytypowanych w fazie pierwszej, źródła: wg przypisów	47

Tabela 4 Zestawienie okresów lokacji wybranych miast położonych w Województwie

Małopolskim wytypowanych w fazie pierwszej, źródło: wg przypisów.....48

Tabela 5 Strategia Rozwoju Gminy Miasto Sochaczew na lata 2024 – 2030108

Spis źródeł internetowych

1. https://sarp.warszawa.pl/wordpress/wp-content/uploads/2020/04/Prezentacja-zabudowa-s%CC%81ro%CC%81dmiejska_24_03_2020_OWSARP-i-MOIA.pdf
2. <https://encyklopedia.pwn.pl/szukaj/%C5%9Br%C3%B3dmie%C5%9Bcie.html>
3. <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/zespol-staromiejski;4001137.html>
4. <https://www.britannica.com/biography/Camillo-Sitte>
5. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19500580523/O/D19500523.pdf>
6. <https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism>
7. <https://www.cnu.org/publicsquare/2020/12/10/your-guide-unifying-urban-theory>
8. <https://mbp-plonsk.pl/plonski-wortal-historyczny/kalendarium-plonska/>
9. <https://www.minsk-maz.pl/743,historia-i-symbole-miasta>
10. <https://piaseczno.eu/kalendarium/>
11. <https://wolomin.org/historia-wolomina/>
12. <http://mbc.cyfrowemazowsze.pl/Content/55839/00060173%20-%20Historia%20Pruszkowa%20-%20Kopia.pdf>
13. <https://www.wyszkow.pl/info/zawartosc/76>
14. <https://www.nowydwormaz.pl/55,historia-miasta>
15. http://250lat.andrychow.eu/?page_id=28
16. <https://www.wieliczka.eu/pl/201172/0/historia.html>
17. <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-article-BPK6-0021-0023>
18. <https://www.gorlice.pl/pl/356/0/historia-miasta.html>
19. <https://www.mapofpoland.pl/Olkusz,opis.html>
20. <http://bochnia.eu/turystyka/przewodnik-po-miescie/historia/akt-lokacyjny/>
21. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/kategoria/1905>
22. [https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica,](https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica)
23. https://www.polskawliczbach.pl/Minsk_Mazowiecki
24. <https://polona.pl>
25. https://www.minsk-maz.pl/743,historia-i-symbole-miasta_
26. http://mzm-minskmaz.pl/historia-minska-mazowieckiego/_
27. <https://minskmaz.com/informator/kalendarium-historyczne>
28. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19981571031/O/D19981031.pdf>
29. <http://igrek.amzp.pl/12579>
30. <https://mapy.zabytek.gov.pl/nid/>
31. <https://mminskmazowiecki.e-mapa.net/>
32. <https://minskmazowiecki.e-mapa.net/>

33. <https://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/widok/viewobszarchronionegokrajobrazu.jsf?fop=PL.ZIPOP.1393.OCH>
K.112
34. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>
35. <https://www.polskawliczbach.pl/Piaseczno>
36. <https://www.wysokosciomierz.pl/>
37. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>
38. https://www.polskawliczbach.pl/Grodzisk_Mazowiecki
39. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>
40. <https://www.polskawliczbach.pl/Sochaczew>
41. <https://sochaczew.pl/system-informacji-przestrzennej.html>
42. <https://sochaczew.pl/historia-miasta.html>
43. <https://zabytek.pl/pl/obiekty/sochaczew-ruiny-zamku>
44. <https://mwkz.pl/delegatury-plock>
45. https://www.polskawliczbach.pl/Nowy_Dwor_Mazowiecki
46. <https://www.nowydwormaz.pl/55,historia-miasta>
47. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19520270185/O/D19520185.pdf>
48. <https://wody.isok.gov.pl>
49. <https://www.polskawliczbach.pl/Wyszkow, GUS 2022>
50. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19540430191>
51. <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU19610590326>
52. <https://siskom.waw.pl/obwodnica-tir.htm>
53. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>
54. <https://geoportal.pgi.gov.pl/portal/page/portal/SOPO/Wyszukaj3>
55. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>
56. <https://www.wieliczka.eu/pl/201166/0/osiedla.html>
57. <https://www.wieliczka.eu/pl/201172/0/historia.html>
58. <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/teryt/tablica>
59. <https://www.polskawliczbach.pl/Skawina>
60. https://www.archiwum.gminaskawina.pl/index.php?option=18&action=articles_show&art_id=14&menu_id=30&page=41
61. <https://sztetl.org.pl/pl/miejscowosci/s/572-skawina/96-historia-miejscowosci/67008-historia-miejscowosci>
62. <https://sdm.upjp2.edu.pl/miejscowosci/skawina>
63. <https://www.gminaskawina.pl/aktualnosci/2024/01/43-rocznica-zamkniecia-wydzialu-elektrolizy-huty-aluminium-w-skawinie>
64. <https://www.terenyinwestycyjne.info/wiadomosci/skawina-obszar-gospodarczy-zamiast-skladowiska-smieci-juz-przyciaga-inwestorow>
65. https://www.archiwum.gminaskawina.pl/index.php?option=16&action=news_show&news_id=12994&menu_id=560
66. <https://sochaczew.stacjamuzeum.pl/pociag-retro/>

67. <https://pkp.pl/pl/pkp-aktualnosci/3393-zmodernizowany-zabytkowy-dworzec-w-sochaczewie-znow-sluzy-podroznym>
68. <https://aplikacja.ceidg.gov.pl/ceidg/ceidg.public.ui/search.aspx>