

**URBANISTYKA
I PLANOWANIE
PRZESTRZENNE**
URBAN DESIGN
AND SPATIAL PLANNING

KRZYSZTOF BIEDA

Prof. dr hab. arch.

Podhalańska Państwowa Uczelnia Zawodowa w Nowym Targu

Instytut Nauk Technicznych

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0663-7331>

MIASTO POŚREDNIE WOKÓŁ KRAKOWA — ZAGROŻENIE CZY SZANSA W PRZYSZŁYM ROZWOJU

INTERMEDIATE CITY AROUND KRAKOW — THREAT OR A CHANCE IN FUTURE DEVELOPMENT

STRESZCZENIE

Artykuł prezentuje fenomen *miasta pośredniego* zdefiniowany przez Thomasa Sievertsa w jego książce pt. *Zwischenstadt* (tytuł wydania angielskiego: *Cities Without Cities*). Jest to — według autora — nowa forma osadnicza, która tworzy się pomiędzy obszarami zwartych miast historycznych. Thomas Sieverts, choć nie jest entuzjastą takiego rozwoju, uważa że jest on nieunikniony. Skoro tak, to musimy zmienić dotychczasowy system wartościowania — traktować *miasto pośrednie* nie tylko jako zagrożenie, ale również jako szansę nowego rozwoju i nowe wyzwanie planistyczne. *Miasto pośrednie* rozwija się także w naszym regionie — wokół Krakowa. W artykule wskazano niektóre elementy tego rozwoju — także te, które stwarzają szansę na pozytywne przemiany.

Słowa kluczowe: *miasto pośrednie*, miejskość, gęstość zabudowy, krajobraz

ABSTRACT

The article presents the phenomenon of *intermediate city* defined by Thomas Sieverts in his book titled *Zwischenstadt* (the title of the English edition: *Cities Without Cities*). The *intermediate city* represents — according to the author — a new urban form emerging between historical compact cities. Thomas Sieverts is not enthusiastic about such development, but he believes it to be inevitable. If that was the case we will have to accept it and revise our values. We need to regard the *intermediate city* not only as a threat but also as a chance for new development and new challenge for planning and urban design. The *intermediate city* is emerging also in our region — around Krakow. Some elements of the development are discussed — also the ones offering chances for positive changes.

Keywords: *intermediate city*, urban-ness, urban density, landscape

WSTĘP

Artykuł niniejszy jest poszerzoną wersją referatu wygłoszonego na XVI Międzynarodowej Konferencji Naukowej *Urban Composition of a Resilient City* zorganizowanej przez Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej w marcu 2021 roku. Artykuł prezentuje główne elementy teorii *miasta pośredniego* przedstawionej przez profesora Thomasa Sievertsa w Jego książce *Zwischenstadt* (Sieverts,

2000); tytuł wersji angielskiej: *Cities Without Cities* (2003). Temat podjąłem z kilku przyczyn. „Kultowa” już w kręgach urbanistów i planistów praca Thomasa Sievertsa, wydana po raz pierwszy w 2000 roku, nie doczekała się z jakichś powodów pełnego tłumaczenia na język polski. Tymczasem, po ponad dwudziestu już latach, teoria ta nie tylko nie traci nic ze swej ważności, lecz wręcz przeciwnie — wydaje się być bardzo aktualna właśnie teraz, szczególnie w naszym regionie. Dodatkowym powodem

podjęcia przeze mnie tematu jest mój osobisty dług wdzięczności w stosunku do Autora. Profesor Thomas Sieverts był przed wielu laty opiekunem naukowym mojego stażu stypendialnego — stypendium Aleksandra von Humboldta na Wydziale Architektury TH Darmstadt — gdzie był kierownikiem Katedry Urbanistyki (Fachgruppe Stadt). W ten skromny sposób pragnę wyrazić szacunek i podziękować Profesorowi.

FENOMEN MIASTA POŚREDNIEGO

Termin *miasto pośrednie* jest tłumaczeniem niemieckiego terminu *die Zwischenstadt* (dosłownie: *między-miasto*) wprowadzonego po raz pierwszy przez Thomasa Sievertsa w jego książce pt. *Cities Without Cities* (Sieverts, 2003). Choć swoją koncepcję i fenomen *miasta pośredniego* sformułował on i opisał ponad dwadzieścia lat temu, to wydaje się, że jest ona wciąż bardzo aktualna także i dzisiaj — szczególnie w kontekście naszego regionu. *Miasto pośrednie — die Zwischenstadt* to według autora całkowicie nowa forma osadnicza, która tworzy się pomiędzy obszarami zwartej zabudowy historycznych ośrodków miejskich. Powstają tam nowe formy zabudowy o różnych funkcjach, które na ogół nie kontynuują reguł struktury urbanistycznej centralnych miast historycznych, a często też bardziej powiązane są z rynkiem globalnym niżli ekonomiami lokalnymi. Istotną cechą i różnicą tej nowej formy osadniczej w stosunku do tradycyjnego miasta jest to, że przestrzeń otwartego krajobrazu traci tutaj swą rolę jako „tła” dla zwartej zabudowy historycznego centrum i staje się raczej zbiorem przestrzeni otwartych — wewnątrz krajobrazowych otoczonych przez przestrzeń zabudowaną. Obok nowej zabudowy mieszkaniowej powstają tu obiekty komercji, wytwórstwa, rekreacji i inne, będące często częścią nowych, większych struktur regionalnych, a nawet globalnych. Połączone są rozwijającą się siecią przestrzeni dla komunikacji: dróg, węzłów, parkingów, stacji paliw i innych obiektów obsługi ruchu, komercji, usług gastronomicznych itp. Obiektom towarzyszą zazwyczaj liczne tablice i maszty reklamowe. Tę kategorię przestrzeni w *mieście pośrednim* Thomas Sieverts określa jako „nie-miejsca” (*non-places*).

Autor zastrzega na wstępie, że nie jest on entuzjastą opisanego przez siebie *miasta pośredniego*, ale uważa, że jego powstawanie jest w jakiejś formie nieuniknione. Dotychczasowy model miasta rozumiany jako obszar zwartej zabudowy pozostający w opozycji do otaczającego krajobrazu naturalnego — na którym to modelu wciąż jeszcze oparte jest planowanie i projektowanie urbanistyczne — już dawno w rze-

czywistości nie istnieje. Powstała i rozwija się nowa forma urbanistyczna — *miasto pośrednie*. Skoro tak, to musimy — chcąc nie chcąc — pogodzić się z jego istnieniem i zmienić dotychczasowy system wartościowania. Należy traktować *miasto pośrednie* nie tylko jako zagrożenie, ale także jako szansę nowego rozwoju i nowe wyzwanie w zakresie planowania i projektowania urbanistycznego. Należy poszukiwać jego dodatnich elementów i potencjalnych możliwości pozytywnego rozwoju, zaś cechy i zjawiska negatywne możliwie ograniczać.

Thomas Sieverts badając i oceniając fenomen *miasta pośredniego* odnosi się do kluczowych teorii, „konceptów” jak to formułuje, dominujących we współczesnej debacie na temat dobrego miasta. Są to według niego: *idea miejskości (urban-ness)*, *rola tradycyjnego centrum*, *gęstość zabudowy*, *różnorodność funkcji* i wreszcie *środowisko*. I choć na pierwszy rzut oka, z punktu widzenia wszystkich tych aspektów, *miasto pośrednie* wypada niekorzystnie w porównaniu ze zwartym miastem tradycyjnym, to głębsza analiza „konceptów” skłania jednak do częściowego przynajmniej zrewidowania takich ocen.

I tak *miejskość* według Thomasa Sievertsa (także wielu innych badaczy miasta) nie powinna być oceniana, „mierzona”, wyłącznie w kategoriach przestrzennych, takich jak zwarta struktura zabudowy, ulice oferujące bogactwo aktywności i usług, funkcjonujące w mieście obiekty kultury, oświaty, nauki itp. *Miejskość* to także — a może i przede wszystkim — kategoria społeczna i kulturowa. To otwartość na świat, na inne kultury i wartości, to tolerancja dla innych postaw i religii, to aktywność intelektualna, innowacyjność i inne wartości niematerialne. A w takim ujęciu przewaga miasta tradycyjnego nad *miastem pośrednim* nie musi już być taka oczywista. Przecież w obszarach poza tradycyjnym, zwartym miastem możemy znaleźć na przykład obszary obiektów naukowych i edukacyjnych, jak kampusy uniwersyteckie, obiekty kultury i rekreacji, o bardzo wysokich niekiedy walorach z punktu widzenia szeroko rozumianej *miejskości*. Również ściśle związany z miejskością aspekt *gęstości* zabudowy i zaludnienia nie pozwala na jednoznacznie krytyczną ocenę miasta pośredniego. Thomas Sieverts argumentuje, że gęstość zabudowy mieszkaniowej, która w teorii współczesnego planowania i projektowania urbanistycznego uważana jest za kluczowy element w ochronie zwartego miasta, decyduje w istocie w stopniu niewiele większym niż 10 procent o ogólnej gęstości zabudowy. Nadmiernie egzekwowana gęstość zabudowy mieszkaniowej może natomiast skutkować przetrucaniem wielu towarzyszących mieszkaniom aktywności i funkcji na zewnątrz obszaru ścisłego miasta. Funkcje rekreacji i sportu, ogrodnictwo, a także

często różnego rodzaju aktywności w sferze kultury, muszą być realizowane poza obszarem miasta, zwiększając tym samym zajęcie przestrzeni miejskiej, a także — co istotne — zwiększając zapotrzebowanie na transport. W *mieście pośrednim* natomiast wiele tego rodzaju aktywności i potrzeb może być realizowane w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Obserwujemy tam w ogóle proces integracji wielu funkcji miejskich. Szczególnie istotne znaczenie może mieć rozwój nowych form produkcji żywności na obszarach i w strukturach zintegrowanych z zabudową mieszkaniową. Potencjał dla takiego właśnie rozwoju wydaje się być znacznie wyższy w *mieście pośrednim* niżli w zwartych strukturach miejskich. Aspekt *środowiska* — który dotyczy zarówno jakości środowiska mieszkaniowego, jak i ogólnie, oddziaływania zabudowy miejskiej na środowisko — wydaje się być również bardziej korzystny dla *miasta pośredniego*. Posiada ono naturalny potencjał dla tworzenia się i kreowania nowego typu krajobrazu kulturowego, krajobrazu gdzie tkanka urbanistyczna — zabudowa — pozostaje ściśle zintegrowana z obszarami zieleni. Otwarte obszary zielone otaczają zabudowę, zaś tkanka zabudowy tworzy ramy dla obszarów krajobrazu naturalnego. Struktura obszarów zieleni w coraz większym stopniu definiuje strukturę urbanistyczną.

Wizja rozwoju miasta w symbiozie z krajobrazem zielonym — miasta rozczłonkowanego — nie jest nowa. Wielu planistów, urbanistów, architektów postulowało w przeszłości wyjście poza ramy tradycyjnego miasta. Taką wizję przedstawił choćby Ebenezer Howard w swoim projekcie *Miasta Ogrodu*. Proponował on — jak wiadomo — porzucić intensywnie zabudowane miasto tradycyjne i realizować nowe obszary miejskie o mniejszej gęstości i pozostające w symbiozie z otaczającym krajobrazem zielonym. Jeszcze bardziej radykalną wizję zaprezentował Frank Lloyd Wright w swoim projekcie *Broadacre City*. Postulował on całkowite odejście od tradycyjnego, zwartego miasta historycznego i rozwój nowej formy krajobrazu zurbanizowanego, gdzie wszystkie funkcje miejskie byłyby zintegrowane i pozostawały w symbiozie z krajobrazem zielonym. Również miasto przemysłowe Tony'ego Garniera — *Cite Industrielle* — było w istocie propozycją porzucenia zwartego miasta historycznego. W „rozczłonkowanej” strukturze nowego miasta jego poszczególne elementy funkcjonalne otoczone byłyby obszarami zielonymi.

Najsłabszym punktem idei *miasta pośredniego* wydaje się być kwestia transportu. Autor nie oferuje tutaj żadnych konkretnych rozwiązań. Postuluje ogólnie ograniczanie ruchu samochodów indywidualnych oraz wspieranie różnych form transportu publicznego, także nowych rozwiązań technicznych. Wskazuje

na potencjał rozwoju ruchu pieszego i rowerowego w obszarach ośrodków miejskich w ramach *miasta pośredniego*, między innymi dzięki wzajemnej bliskości różnych funkcji. Istotne możliwości w tym względzie oferują koncepcje *Transit Oriented Development* (Dunphy et al., 2004,) w myśl których wokół przystanków szybkiej komunikacji rozwijałyby się ośrodki lokalne oparte w znacznym stopniu o ruch pieszego i rowerowego. Sieciowa struktura *miasta pośredniego* i jego mała gęstość sprzyjają niestety rozwojowi ruchu samochodów indywidualnych. Tkwi tutaj niebezpieczeństwo żywiołowego, masowego rozwoju motoryzacji w obszarach *miasta pośredniego*. Już obecnie wskaźniki motoryzacji w obszarach pozamijskich są wyższe niż w miastach centralnych, gdzie struktura przestrzenna, ale także i szybciej zmieniające się preferencje i świadomość środowiskowa mieszkańców nie sprzyjają rozwojowi tej formy transportu. Niezależnie od bardziej prośrodowiskowych rozwiązań transportu, jak autobus na żądanie czy *Car-Sharing* i *Carpooling*, najbardziej obiecującym kierunkiem działań w zakresie rozwoju korzystnych dla środowiska form transportu są działania, których celem byłyby stopniowe zmiany w sferze społecznej i kulturowej, tak by ograniczenie użytkowania samochodu oraz zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego były efektem zmieniających się postaw i preferencji mieszkańców. Takim zmianom sprzyjać mogą w przyszłości w *mieście pośrednim* pogłębiające się procesy integracji różnych funkcji miejskich i mieszkań, a zatem tworzenie się obszarów o większej *dostępności*. *Dostępność* (*accessibility*) rozumiana jest tutaj jako możliwość dogodnego osiągnięcia celów podróży związanych z codziennymi potrzebami mieszkańców bez konieczności użycia samochodu indywidualnego (Żakowska, Bieda, 2014).

MIASTO POŚREDNIE W REGIONIE MAŁOPOLSKIM

Miasto pośrednie niepostrzeżenie rozwija się również w naszym regionie, choć w odmiennej nieco formie i przy odmiennych uwarunkowaniach niż te, do których odnosi się Thomas Sieverts. Małopolskie obszary wiejskie o rozproszonej zabudowie i drobnej strukturze produkcji rolnej w coraz większym stopniu stają się odległymi „przedmieściami” (*eks-urbiami*) większych ośrodków miejskich w regionie.

W *mieście pośrednim* wokół Krakowa, obok powszechnie krytycznie ocenianych procesów chaotycznego „rozlewania się” miasta centralnego (*urban sprawl*), rysują się także, choć trudno może na razie dostrzegalne, pozytywne oznaki rozwoju w pożądanym kierunku. Na przykład w obsza-

rach wiejskich o rozproszonej zabudowie i drobnej skali gospodarstw odchodzenie od tradycyjnej produkcji rolnej związanej z intensywną eksploatacją pastwisk skutkuje szybką regeneracją zieleni wysokiej. Maskuje ona częściowo nie zawsze atrakcyjną zabudowę, „łagodząc” jej negatywne oddziaływanie w krajobrazie.

Rosnące aspiracje mieszkańców w zakresie estetyki bezpośredniego otoczenia domu, zakładanie coraz bardziej celowo planowanych ogrodów przydomowych, również sprzyjają integracji wizualnej zabudowy i otaczającego krajobrazu zielonego. Rozwijająca się w wielu rejonach, w wyniku odchodzenia od tradycyjnego rolnictwa, drobna przedsiębiorczość, jak agroturystyka, inne usługi turystyczne i nowe formy aktywności gospodarczej, sprzyjają rozwojowi w sferze materialnej i kulturowej społeczności, a więc wzmocnieniu tych walorów, które Thomas Sieverts wskazuje jako potencjał i szansę rozwoju *miasta pośredniego*.

Jednym z przykładów pozytywnej transformacji i integracji obszarów *miasta pośredniego* w regionie była wspólna inicjatywa szeregu gmin podhalańskich w celu stworzenia, w oparciu o istniejącą modernizowaną infrastrukturę, tzw. Podhalańskiej Kolei Aglomeracyjnej, łączącej w pierwszym etapie miejscowości Zakopane, Poronin, Biały Dunajec, Szaflary i Nowy Targ. Kolej otwarta w 2018 roku okazała się sukcesem znacznie przekraczającym oczekiwania. Łączy centralne obszary miejscowości i może stać się początkiem („zaczynem”) rozwoju typu *Transit Oriented Development*. Konieczne jest jednak, by w ślad za inwestycją kolejową nastąpił rozwój wielofunkcyjnych ośrodków zorientowanych, poprzez sieci przestrzeni publicznych, na przystanki i przyjaznych dla ruchu pieszych. Inicjatywa jest też zapewne sukcesem lokalnej integracji działań gmin; współpracy, która w przyszłości będzie niezbędnym warunkiem celowego rozwoju i kreowania *miasta pośredniego*.

W tej kategorii mieszczą się również koncepcje i działania związane z budową Kolei Aglomeracyjnej z Krakowa przez Myślenice (Spiryka, 2017). I tutaj rysuje się możliwość stworzenia osi integrujących rozwój *miasta pośredniego*. Niezależnie od

efektu odbarczenia drogi zakopiańskiej przez kolej, „nanizane” na trasę kolei ośrodki lokalne o różnej specyfice funkcji, mogłyby być pozytywnym elementem i impulsem rozwojowym dla krakowskiego *miasta pośredniego*. W chwili obecnej trwają prace koncepcyjne nad wariantami przebiegu kolei. Wokół przystanków przewiduje się uruchomienie zorientowanych na kolej linii autobusów lokalnych.

PODSUMOWANIE

Teoria Thomasa Sievertsa odnosi się przede wszystkim do modelu miasta europejskiego i charakterystycznej dla Środkowej Europy struktury osadniczej, którą tworzy sieć różnej wielkości ośrodków miejskich. Wielkość „oka” sieci wynosi na ogół kilkanaście do kilkudziesięciu kilometrów (w przeszłości była to odległość dziennej podróży pieszo lub konno pomiędzy osadami). Jest to zapewne struktura bardziej korzystna z punktu widzenia poszukiwania pozytywnych kierunków w rozwoju *miasta pośredniego* niżli np. w krajach rozwiniętych, tzw. „nowego świata” — Ameryce Północnej, Australii, gdzie obserwujemy bardziej intensywne, ale też bardziej „monotonne” przestrzenne procesy „rozlewania się” miast.

Praca jest w istocie polemiką z wciąż jeszcze dominującą w oficjalnym nurcie planowania i projektowania urbanistycznego doktryną, w myśl której należy bronić tradycyjnego modelu zwartego miasta i chronić pozostający w kontraście z jego tkanką urbanistyczną, otaczający tę tkankę, krajobraz otwarty. I chociaż jest to wizja wciąż bardzo atrakcyjna i zapewne bliska sercu każdego planisty i architekta, to rzeczywisty rozwój przestrzenny i dokonujące się zmiany we wszystkich sferach naszego życia zmuszą nas — wcześniej czy później — do rewizji tego modelu. W tym względzie teoria Thomasa Sievertsa dostarcza bardzo przydatnej platformy dla dyskusji na temat przyszłości miasta. Teoria, po ponad dwudziestu latach, nie traci na aktualności. Wydaje się nawet, że w naszym regionie teoria *miasta pośredniego* coraz bardziej na aktualności zyskuje.



II. 1a. Rozproszona zabudowa na obszarach porolniczych (powiat myślenicki) — lata 70. ubiegłego wieku, (fot. K. Bieda).

III. 1a. Scattered buildings — post-agricultural area (Myślenice County) in the 1970s. (photo: K. Bieda).



II. 1b. Fragment tego samego krajobrazu w roku 2021. Zieleń stopniowo „łagodzi” negatywne oddziaływanie wizualne zabudowy, (fot. K. Bieda).

III. 1b. The same area in 2021. The greenery is gradually ‘moderating’ the negative visual impact of buildings, (photo: K. Bieda).



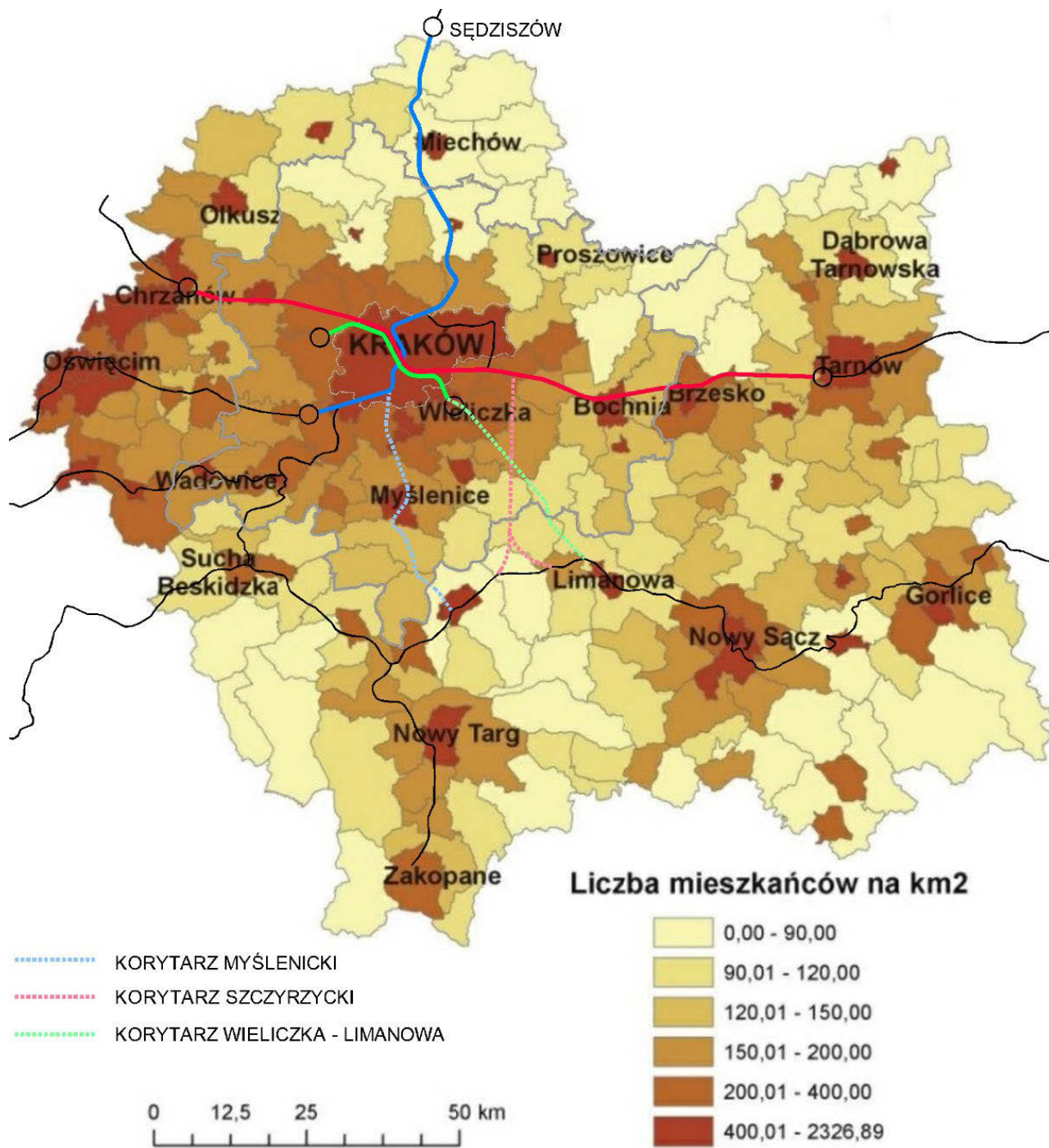
II. 2. Odnowiony dworzec kolejowy (obecnie także przystanek Podhalańskiej Kolei Aglomeracyjnej) w Nowym Targu, (fot. Ł. Bobek); <https://gazetakrakowska.pl/nowy-targ-zakonczył-sie-remont-dworca-kolejowego-nowy-dworzec-robi-wrazenie/ar/c3-15068920>, (dostępne: 2.09.2021).

III. 2. Renovated railway station (at present also Podhale Rapid Transit station) in Nowy Targ, (photo: Ł. Bobek); <https://gazetakrakowska.pl/nowy-targ-zakonczył-sie-remont-dworca-kolejowego-nowy-dworzec-robi-wrazenie/ar/c3-15068920>, (accessed: 2.09.2021).



II. 3. Koncepcja zespołu zabudowy o różnych funkcjach wokół stacji Podhalańskiej Kolei Aglomeracyjnej w Nowym Targu (zgodnie z zasadą *Transit Oriented Development*). Autorzy: D. Wilkus i in. — projekt dyplomowy (studia II stopnia) na kierunku Architektura w Instytucie Nauk Technicznych PPWSZ (obecnie PPUZ) w Nowym Targu, 2019.

III. 3. *Transit Oriented Development* — buildings of various functions around Rapid Transit rail station in Nowy Targ. Design: D. Wilkus et al. — Master's Degree project in Architecture, Institute of Technical Sciences PPWSZ (presently PPUZ) in Nowy Targ, 2019.



II. 4. Region Małopolski — gęstości zaludnienia w relacji do proponowanych tras Kolei Aglomeracyjnej. Autor: W. Spyrka.

III. 4 The Lesser Poland region — population densities in relation to proposed Rapid Transit rail routes. Author: W. Spyrka.

INTERMEDIATE CITY AROUND KRAKOW — THREAT OR A CHANCE IN FUTURE DEVELOPMENT

INTRODUCTION

This article is an extended version of a paper presented on the 16th International Academic Conference *Urban Composition of a Resilient City* organized by the Faculty of Architecture of the Cracow University of Technology in March 2021. The article outlines the main concepts of the theory of *intermediate city* presented by professor Thomas Sieverts in his book *Zwischenstadt* (2000). The title of English edition: *Cities Without Cities* (2003). I have chosen the topic for several reasons. The work by Thomas Sieverts, “iconic” already among planners and urban designers, has not been fully translated into Polish language. Yet, after more than twenty years the theory has not lost its validity but on the contrary remains very relevant; especially in our region. An additional reason for taking up the subject is my personal debt to the Author. Professor Thomas Sieverts was many years ago the supervisor of my scholarship studies (Alexander von Humboldt) at the Faculty of Architecture TH Darmstadt, where he was the head of Fachgruppe Stadt (the Urban Design Chair). This is my modest way of paying tribute to Professor.

THE PHENOMENON OF INTERMEDIATE CITY

The term *intermediate city* is an English translation of the German term *Zwischenstadt* introduced for the first time as the title of the book by Thomas Sieverts (2000). The English language edition of the book is titled *Cities Without Cities* (2003). The concept and phenomenon of the *Zwischenstadt* presented over twenty years ago remain still valid today; especially in regard to our region. *Intermediate city — Zwischenstadt* is according to the author an entirely new form of a city developing/emerging between historic/old compact urban areas. New forms of buildings emerging in the *Zwischenstadt* usually do not continue urban structure of the historic city centres and often are connected with global markets rather than local economies. An important feature of the emerging new urban structures is that open green landscape is no longer a background for the built up areas but rather becoming an integral part of the new fabric. The least aesthetically attractive parts of the new landscapes seem to be growing networks for traffic; roads, nodes, car parking areas as well as developing alongside commercial sites. The author terms the new transportation areas *non-places*.

Thomas Sieverts makes it clear that he is not in favour of dispersed urban development. He is keen on the compact model of the historical European city as most urban designers and architects, but emergence of the *Zwischenstadt* is inevitable and we have to put up with entirely new type of urban landscape. The traditional urban model seen as areas of compact dense urban development contrasted by surrounding green landscape — on which model our planning and urban design are still based — in reality does not exist any more. New urban form — the *intermediate city* — has been emerging and growing. If that is the case we have to confront the reality and change our present value systems. The *intermediate city* has to be regarded not only as a threat but also as an opportunity — a chance for new development and a new planning and urban design challenge. We have to look for its positive aspects and potentials for positive development. We have to attempt to reduce its negative features and negative impact.

Thomas Sieverts in his analysis of the phenomenon of *intermediate city* examines five key theories — ‘concepts’ — as he terms them, dominating the present dispute on a ‘good city’. They are: *urban-ness, centrality, density, mixed-use* and *ecology*. And though, superficially, the *intermediate city* in the light of all these aspects seems to be much less attractive than our historical cities, a closer analysis of the concepts shows the emerging new type of urban landscape in a more positive light.

For example, the key concept for the ‘good city’ — *urbanity*, must be considered not only in purely spatial categories, such as attractive street space, squares, densities, etc. As social scientists argue, it should also be disputed in social cultural categories such as openness to various ideas and views, tolerance, intellectual agility and such like. In such comparison the *intermediate city* can look much more favourable. It may for instance include educational, scientific or cultural functions; campuses, musical centres, museums, exhibitions and such like. Places that may offer higher *urban-ness* than many historical centres. Even the concept of *density*, crucial to urban planning today, under closer examination may put the *intermediate city* in a better light. Housing density, an important aspect of most planning policies, makes according to the author only just over 10% of overall city density. Overly high housing density on the other hand can

result in 'exporting' housing related uses outside. Recreation, sport, gardening, but also various cultural activities are functions often performed outside the proper city area due to its too high density. An important side effect is growing demand for transport. In the *intermediate city* many of the functions can be performed in close proximity of homes. In particular, new forms of food production close to housing can play important part of local economies. A potential for development of urban agriculture is for obvious reasons much higher in the *intermediate city* than in the compact urban structure of traditional cities. Generally, integration of various functions with housing can be an advantage of the *intermediate city*. The concept of *ecology* is most difficult. Need to reduce traffic and energy consumption will have to be addressed in the new dispersed landscape. But also here the *intermediate city* offers potential for creating and developing new type of cultural landscape, where urban tissue — built up areas can be closely integrated with green areas. Open green areas are surrounded and defined by settlement. On the other hand built up areas provide frame for open natural landscapes. The structure of green landscape areas increasingly defines urban structure.

A vision of a city developing in symbiosis with green landscape is not new. Many planners, urban designers, architects in the past proposed to get break up the limits of the traditional dense city. Such a vision was presented by Ebenezer Howard in his *Garden City* concept. He proposed to abandon the traditional densely built up city and create new urban structures of much lower density developing in symbiosis with surrounding green landscape. Much more radical vision presented Frank Lloyd Wright in his *Broadacre City*. He proposed to eliminate traditional compact cities and develop new forms of urbanised landscape spreading over entire area of the United States. All city functions in the Broadacre City would be integrated and would remain in symbiotic relation with green landscape. Also the industrial city — *Cite Industrielle* — was in fact a proposal to abandon congested historic city. In the functionally fragmented structure of the industrial city its functional elements would be surrounded by green areas.

The question of transportation seems so far to be the weakest part of the *intermediate city*. The author is not offering here any concrete solutions. He generally postulates to reduce individual car traffic and to encourage various forms of public transport; including new technical solutions. He points to potential for increasing pedestrian movement

and biking in the central areas within the *intermediate city*; due to close vicinity of various functions. Significant opportunities in that regard offer *Transit Oriented Development* (TOD) solutions, with local centres around transit stations based on pedestrian movement and biking. Generally however, a network structure of the *intermediate city* and its low density provide convenient conditions and encouragement for individual car use. It may result in a surge of unwanted mass motorisation in the *intermediate city*. Already, car ownership indicators in the suburban areas are higher than in the central cities where dense urban structure is less encouraging for use of individual car. Also, increasing environmental awareness of urban population and accordingly changing movement preferences, encourage alternatives to car traffic. Apart from all the environmentally friendly transport solutions such as *Call-Bus*, *Car-Sharing* and *Carpooling*, the most promising potential offer longer term social and cultural changes leading to increasing environmental awareness and preferences. Such changes in the *intermediate city* may be stimulated in the future by ongoing integration of various functions with housing, thus by increasing local *accessibility*. *Accessibility* in this context can be defined as a possibility of convenient access to all daily activities without necessity of using individual car.

THE INTERMEDIATE CITY IN THE LESSER POLAND REGION

The *intermediate city* is emerging, somewhat surreptitiously, in our region. The processes due to different social, economic and cultural conditions differ slightly from those described by Thomas Sieverts. The rural areas of the Krakow region characterised by dispersed housing and small scale agriculture are increasingly turning distant *exurbs* of the larger urban centres.

In the *intermediate city* around Krakow we observe with growing concern all the characteristic symptoms of *urban sprawl*. The processes are critically assessed and countered by the regional and urban planning strategies. However, we also register some tiny symptoms of positive change. For example, in the rural areas of small scale dispersed building structure, reduction of traditional forms of agriculture and intensive use of pasture results in progressing recuperation of greenery, trees and forests. Trees help to disguise and partly camouflage buildings, reducing their not always welcome impact on landscape.

Growing aesthetic sensitivity and aspirations of residents in regard to surroundings of their homes, building purposefully planned gardens also contributes to better visual integration of buildings and surrounding green landscape. New local, small scale business activities such as agrotourism, ecologic food production and other service activities contribute to economic and cultural development of local communities enhancing qualities Thomas Sieverts regards as a potential and a development chance of future *intermediate city*.

An example of a positive change and an integration of the *intermediate city* in the region can be the common initiative of several Podhale municipalities aiming at developing the so called Podhale Agglomeration Railway (Podhalańska Kolej Aglomeracyjna). Based on modernized old infrastructure the new rail — Rapid Transit — interconnects the municipalities of Zakopane, Poronin, Biały Dunajec, Szafłary and Nowy Targ. Operating since 2018 the new rail — Rapid Transit — proved to be a success beyond all expectations. It interconnects the centres of the localities and may become the beginning of the so called *Transit Oriented Development*. However, the train investment will have to be followed by respective development of local centres around the stations; multifunctional built up areas, pedestrian friendly and oriented through networks of public space on the stations. The initiative has to be seen as a successful cooperation and integration of efforts of the involved municipalities. Such integrated acting will be in the future necessary in the efforts to create and develop a better *intermediate city*.

A similar example provide concepts for the construction of a new agglomeration railway from Krakow via Myślenice to Zakopane (Spyrka, 2017). The investment has also a potential to become an axis of transit oriented urban centres integrating future *intermediate city* around Krakow. Apart from the welcome effect of traffic relieving on the Zakopane freeway local transit oriented centres of various mixed uses along the rail would catalyse future integrated development of *intermediate city*. Presently, several alternatives of future rail corridors are being examined. Around the rail stations are planned local bus networks oriented on transit.

CONCLUSION

Thomas Sieverts in his concepts and theory refers predominantly to the European city model and to characteristic for Central Europe settlement structure — a network of different size urban centres. The distances between the centres the ‘mesh’ of the network average between a dozen and several dozen kilometres (in the past a distance possible to cover by foot or on horse in one day). Such ‘inherited’ settlement structure seem to be more suitable for attempting to develop positive concepts for future *intermediate city* than it is the case in the developed regions of the so called New World; the Americas and Australia, where we observe more intense but more spatially ‘monotonous’ urban sprawl processes.

The theory and the concept of the *intermediate city* — *the Zwischenstadt* — presents in fact a strong polemic against the still dominant in the planning and urban design doctrine, according to which we should protect the traditional compact city and the surrounding, contrasting it, open landscape. Although such vision remains still very attractive and ‘touching the heart’ of most planners and architects, the reality of spatial development and the ongoing changes in all spheres of our life, will force us — sooner or later — to revise the model. In that context the theory of Thomas Sieverts provides us with useful platform for discussion on the future of our cities. After over twenty years the theory does not seem to be less valid. It seems, that in our region the concept of *intermediate city* becomes even more valid today.

REFERENCES

- Dunphy, R. et al. (2004), *Developing Around Transit — Strategies and Solutions That Work*, Washington D.C.: ULI—the Urban Land Institute.
- Sieverts, T. (2003), *Cities without Cities — an Interpretation of the Zwischenstadt*, London, New York: Spon Press; wydanie niemieckie (2000), *Zwischenstadt*, Szwajcaria: Birkhauser.
- Spyrka, W. (2017), *Planowanie korytarzy osiedleńczych w oparciu o sieć transportu zbiorowego — przykład pasma Doliny Raby*, praca doktorska, Kraków: Politechnika Krakowska, Wydział Architektury.
- Żakowska, L., Bieda, K. (2014), *Accessibility as a Criterion for Urban Design of Neighbourhood Areas*, Porto: CITA 7 Annual Conference Bridging Implementation Gap.