

**ANNA GOŁĘDZINOWSKA**

Politechnika Gdańska

**JAROSŁAW CZOCHAŃSKI**

Uniwersytet Gdański

**PRZESTRZENNA INTEGRACJA  
FUNKCJI MIASTA ŚREDNIEJ WIELKOŚCI  
JAKO METODA RÓWNOWAŻENIA ROZWOJU  
W WARUNKACH GOSPODARKI RYNKOWEJ  
(NA PRZYKŁADZIE REGIONU POMORSKIEGO)**

**Abstract: Spatial Integration Functions Medium-sized Towns as a Method of Development Balancing in Conditions of Market Economy (on Example of Pomeranian Region).** The paper describes the relationship between compactness and composition of urban form and the paradigm of sustainable development, in the context of medium-sized towns in Poland.

The starting point are considerations on relationship between different forms of urban landscape, appropriate to a given stage of urban thought, and functioning of the city. Against this background, based on case studies of particularly strong experiencing the effects of economic transformation, the title group of towns is being shown. The crisis of spatial order and its environmental and social derivatives are opposed to remediated aimed at the quality of urban landscape and new functions of areas, which are crucial for the town's identity.

**Key words:** Compact city, medium-sized town, sustainable development, townscape.

## **Wstęp**

Trudno mierzalne wartości estetyczne przestrzeni, rzadko brane są pod uwagę jako wskaźnik określający poziom równowagi w rozwoju. Badacze zwracają uwagę na pewne aspekty braku ładu (np. degradacja przestrzeni

cennych przyrodniczo, dysharmonia form, brak estetyki obiektów) jednak nieomal wyłącznie w kategoriach środowiskowych lub architektonicznych, w oderwaniu od miejskiego „genius locci”. Obecnie, kiedy chaos i brzydota w polskiej przestrzeni, z nieco hermetycznego elementu dyskusji branżowych, urosły do problemu poruszanego w dyskursie publicznym, relacja między wartościami kompozycji urbanistycznej a społecznym i ekonomicznym aspektem równowagi, wydaje się również oczywista.

Celem publikacji jest wskazanie możliwości przełamania braku równowagi w różnych aspektach rozwoju, przez estetyzację przestrzeni miejskiej i powrót do koncepcji rozwoju miasta zwartej. Na tle relacji między jakością krajobrazu miejskiego, funkcjonowaniem miasta a zrównoważonym rozwojem, ukazano specyfikę miast średniej wielkości, które w sposób szczególny zostały dotknięte skutkami transformacji ustrojowej. Rozważania poparto przykładami miast średniej wielkości z obszaru województwa pomorskiego, które zostały dotknięte kryzysami rozwojowymi o zróżnicowanym podłożu.

## **1. Krajobraz a funkcjonowanie miasta**

Krajobraz miasta stanowi wartość trudną do prostego skwantyfikowania w kategoriach ekonomicznych, jednak bez wątpienia jego jakość jest ważnym uwarunkowaniem rozwoju gospodarczego i społecznego [CABE 2001]. Jest także przedmiotem oceny pod względem estetycznym, funkcjonalnym i jakościowym (w zakresie warunków życia), ze strony mieszkańców, jako użytkowników przestrzeni miejskiej. To właśnie ta ocena, jako składowa ogólnej oceny warunków życia, wyrażana jest zachowaniami mieszkańców – napływających do miasta lub opuszczających jego przestrzeń – staje się tym samym podstawą rozwoju miasta lub ograniczania jego znaczenia.

Współczesne miasta stanowią bardzo zróżnicowany zbiór – odmienną strukturę mają miasta „nowego świata”, rozwijane na ekstensywnej ortogonalnej siatce ulic, odmienną historyczne miasta europejskie, rozrastające się wokół zwartej średniowiecznego centrum. Ta zwartość historycznych centrów miast europejskich wynikała przede wszystkim z dawnych uwarunkowań obronnych, jednak jej efektem są pewne charakterystyczne elementy kompozycyjne – np. zwarte pierzeje zabudowy mieszkaniowej, wąskie uliczki prowadzące do centralnie położonego rynku lub głównej ulicy, kościoły i ratusze dominujące w sylwecie całego założenia, a także późniejsze – wplecione w symetrię zabudowy, elementy urządzonej zieleni i publiczne przestrzenie otwarte – place, skwery, aleje. Powiązane na relatywnie niewielkiej przestrzeni obiekty o różnych funkcjach,

mimo architektonicznej, a nawet stylowej odmienności, tworzą strukturę, która jawi się jako atrakcyjna, czego dowodem są próby naśladowania formy miasta europejskiego na innych kontynentach w przestrzeniach projektowanych, w celu stymulowania postaw konsumpcyjnych – np. w parkach rozrywki czy centrach handlowych [Lorens 2005]. Gzell [2011], w kontekście charakterystyki układu przestrzennego i związanych z nią wartości, pisze nawet o marce *Miasta Europejskiego*. Tak tworzone przestrzenie miejskie niosą ze sobą element równowagi i harmonii krajobrazowej, odbieranej przez estetyczny i harmonijny układ elementów tych przestrzeni. Należy jednak pamiętać, że jest to idealizowany obraz historycznego miasta zwarte, którego podtrzymanie ułatwia to, że dzielnice historyczne odgrywają obecnie przede wszystkim rolę turystyczną i reprezentacyjną, a w mniejszym stopniu służą zaspokajaniu podstawowych potrzeb w zakresie miejsca zamieszkania czy dostępu do usług. Uciążliwości związane z wymieszaniem funkcji i koncentracją ludności na niewielkiej przestrzeni (m.in. sytuacja sanitarna, zacienienie pomieszczeń, brak dostępu do terenów zielonych i rekreacyjnych) doprowadziły w przeszłości do powstania koncepcji miasta-ogrodu, z podziałem na jednostki funkcjonalne, separowane pasami zieleni, a później modernizmu, idącego jeszcze dalej w odrzuceniu tradycyjnych struktur miejskich na rzecz podziału poszczególnych stref funkcjonalnych. Całkowicie zmieniono zasady kompozycji miejskiej – głównymi osiami miasta pozostawały ulice, ale już nie w formie gwarnych, wielofunkcyjnych ciągów domkniętych pierzejami zabudowy mieszkalno-usługowej, ale wielopasmowe arterie projektowane na potrzeby intensywnego ruchu samochodowego, odbywającego się między dzielnicami-sypialniami a strefami przemysłowymi i usługowymi miast. Zmieniła się również rola budynków w kompozycji urbanistycznej – w osiedlach modernistycznych różnorodne, ale zwarte kwartały ustąpiły jednostkom sąsiedzkim, projektowanym przez jeden zespół architektoniczny, w których poszczególne obiekty tworzyły rodzaj rzeźbiarskiej kompozycji w otwartej przestrzeni [Jeleński 2004]. Efektem takiego planowania było miasto ekstenzywne, którego funkcjonowanie, jak już wspomniano, było silnie uzależnione od codziennych dojazdów samochodem.

Idea miasta zwarte zaczęła wracać w latach 60., kiedy to ukazały się wyniki badań prowadzonych w USA, wykazujące relacje między formą ukształtowania przestrzeni – a więc i krajobrazu miejskiego a integracją lokalnych społeczności [Cullen 1961; Jacobs 1961]. Wykazały one, że w osiedlach zaplanowanych zgodnie z zasadami funkcjonalizmu takie relacje zanikają, co przyczynia się m.in. do zaniku mechanizmów kontroli społecznej i wzrostu zjawisk negatywnych. Jednocześnie zaczęto zwracać uwagę na ekologiczne warunki życia

mieszkańców, związane bardzo silnie z charakterem intensywności zagospodarowania miasta zwarteo *versus* miasta o mniejszej intensywności zabudowy, ale większej – „rozlanej” formie przestrzennej. Intuicyjne oczekiwania równoważenia rozwoju miasta (jako równowagi funkcji i relacji przestrzeni), prowadziły do dostrzegania powstających zaburzeń i pogarszania ekologicznych warunków życia oraz podejmowania kolejnych prób modyfikacji zasad, kierunków i intensywności rozwoju. W warunkach europejskich, ważne przywołanie idei miasta zwarteo nastąpiło w *Europejskiej Perspektywie Rozwoju Przestrzennego* [1999]. Model rozwoju miasta zakładający zahamowanie rozpraszania zabudowy, wsparcie rewitalizacji i zagospodarowania terenów zdegradowanych, jak również priorytet dla transportu publicznego, rowerowego i pieszego, z jednoczesnym ograniczaniem ruchu samochodowego, został wskazany jako zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju i pożądanym w warunkach europejskich.

*Nowa Karta Ateńska. Wizja miast XXI wieku*<sup>1</sup> [2003] przedstawiła z kolei wizję miasta spójnego. Opisana w dokumencie spójność ma przejawiać się w czterech wymiarach:

- spójności w czasie (historyczna ciągłość),
- społecznym,
- ekonomicznym,
- środowiskowym.

Wszystkie te wymiary mają funkcjonować w tej samej przestrzeni, co stanowi jasne odwołanie do opisanej poniżej zasady zrównoważonego rozwoju.

## **2. Struktura miasta w kontekście zasady zrównoważonego rozwoju**

Paradygmat zrównoważonego rozwoju, jako sposobu uzyskania zintegrowanego ładu między sferami ekonomiczną, społeczną i środowiskową, odniesiony do przestrzeni miejskiej, napotyka na specyficzny wymiar ekonomiczny (wartości zasobów przestrzeni i obiektów), modelujący i determinujący zachowania ludzi (właścicieli i inwestorów) wobec składowych tego rozwoju. Współczesny rozwój wielu (nie tylko polskich) miast i ich otoczenia jest zaprzeczeniem fundamentalnych założeń, sformułowanych przez Brundtland, o zaspokajaniu potrzeb współczesnych pokoleń z zachowaniem możliwości

---

<sup>1</sup> Europejska Rada Urbanistów, Lizbona, 20 listopada 2003 r.

zaspokajania potrzeb pokoleń przyszłych, któremu poświęca się dziś wiele uwagi [Kronenberg, Bergier 2010]. Wiąże się to w dużej mierze z trwałością form zagospodarowania miast i zawłaszczeniem przestrzeni pod zabudowę, powstającą w wyniku prymatu czynników ekonomicznych nad społecznymi i środowiskowymi.

Zrównoważony rozwój został zapisany w wielu europejskich strategiach oraz dokumentach o charakterze programowym<sup>2</sup> co jednak nie spowodowało istotnych zmian. Jest to proces i stan, do którego społeczność musi dojrzeć w wyniku zrozumienia jego znaczenia i wartości dla kształtowania warunków życia – w tym tzw. zrównoważonej konsumpcji [Borys, Rogala 2008]. W szczególności presja efektywności ekonomicznej i dążenie do maksymalizacji zysku, które na przełomie XX i XXI w. ujawniły głęboki stan nierównowagi rozwoju i doprowadziły do głębokiego kryzysu (nie tylko w wymiarze ekonomicznym), kształtują warunki rozwoju miasta w sposób specyficzny, stawiający kwestie finansowe ponad wszystkimi innymi składowymi procesów rozwoju – sfer społecznej i środowiskowej. Proces ten w Polsce jest silnie odczuwalny, co w sposób drastyczny wpływa na jakość krajobrazu miejskiego – degradowanego zarówno przez złą jakość nowych osiedli, jak również wprowadzanie dysharmonijnych elementów zagospodarowania w kompozycję starych dzielnic, czy przyzwolenie na degradację poszczególnych obiektów o wysokich walorach architektonicznych, np. umieszczanie nośników reklamowych na eksponowanych elewacjach [Sarzyński 2012]. Problem ten jest szczególnie zauważalny w terenach otwartych zieleni miejskiej, gdzie harmonia krajobrazu (często kształtowana historycznie) zaburzana jest różnymi formami antropogenicznymi (od złej pielęgnacji roślinności, przez źle wkomponowaną zabudowę, po wielkoformatowe nośniki reklamowe).

Rozwój przestrzenny jednostek osadniczych jest jednym z elementów działalności człowieka, który wpływa bezpośrednio na stan i stopień równowagi w środowisku geograficznym, między jego podsystemem przyrodniczym (naturalnym) a podsystemem antropogenicznym (społecznym, gospodarczym, infrastrukturalnym). W oczywisty sposób równowaga ta wiąże się z ideą rozwoju zrównoważonego. Kształtowany jest przez 4 podstawowe czynniki rozwoju: polityczny, społeczny, gospodarczy i środowiskowy. Nie prowadząc dyskusji licznych ujęć i definicji pojęcia tego rozwoju, należy ogólnie przyjąć, że zachodzi on w sposób zrównoważony, gdy cechuje się stabilnością, trwałością i poszanowaniem potrzeb (ich równoważeniem) wszystkich czynników

---

<sup>2</sup> Między innymi przyjęta przez Radę Europy *The UE Sustainable Development Strategy* – 2001.



składowych. Tak przyjmowana równowaga nie jest stanem stałym, opisanym jakimiś jednoznacznymi i powszechnie akceptowalnymi parametrami, określającymi „punkt równowagi”, ale pewnym stanem oscylacji zmian, oznaczających granicę stanów optymalnych tego rozwoju, w zakresie możliwym do akceptacji przez podmioty włączone w ten proces. Rozwój taki może odbywać się w dość szerokim zakresie tolerancji zachodzących zmian, do chwili, gdy zbyt duża presja jednego z czynników nie zaburzy stanu i rozwoju czynników pozostałych. Nadmierny rozwój jednej ze sfer, kosztem pozostałych, destabilizuje stan rozwoju, czyniąc go nie zrównoważonym i nieakceptowanym dla stron podlegających presji i składowych ulegających degradacji. Dla autorów publikacji największe znaczenie ma to, że rozwój ten zachodzi w przestrzeni geograficznej i wiąże się ze sposobem korzystania z jej walorów i zasobów; z charakterem, intensywnością i formami zagospodarowania przestrzeni oraz materialnymi skutkami jej zagospodarowania. Oznacza to, że ocena stanu rozwoju prowadzona jest na podstawie charakteru i zmian zagospodarowania przestrzennego oraz jego środowiskowych, społecznych i gospodarczych efektów.

Z punktu widzenia paradygmatu rozwoju zrównoważonego, charakter miasta zwartej nie jest gwarantem procesów rozwoju toczących się z zachowaniem równowagi między poszczególnymi jego sferami. Problem rozwoju miasta, w kontekście charakteru intensywności zagospodarowania jego obszaru i wymiaru ekologicznego tego zjawiska, poruszał w publikacjach m.in. Przewoźniak [2002, 2005]. Zarówno miasto zwarte, jak i ekstensywnie zagospodarowane, o zabudowie rozproszonej, mogą rozwijać się z zachowaniem równowagi między składowymi tego rozwoju. W każdej sytuacji pogorszenie warunków funkcjonowania jednego z podsystemów miasta (społecznego, gospodarczego, ekologicznego) otwiera możliwości lepszych warunków do rozwoju innych podsystemów, a nadmierny rozwój jednego z nich odbywa się kosztem pozostałych. Dylemat, jaki proces rozwoju i który typ rozwoju miasta należy uznać za bardziej zrównoważony, może być postrzegany skrajnie różnie – w zależności od przyjmowanych kryteriów i podmiotu prowadzącego rozważania oraz jego poglądów proekologicznych, gospodarczych lub społecznych. Ogólną cechą rozwoju obszarów zurbanizowanych, w polskich warunkach planowania i zarządzania rozwojem, jest rozpraszanie infrastruktury w miarę oddalania się od zwartych centrów miast i powstawanie obszarów suburbanalnych, którym należy przypisać cechy braku: równowagi rozwoju, ładu przestrzennego i walorów estetycznych.

### 3. Miasta średniej wielkości jako specyficzne zagadnienie rozwojowe

Polska – na tle Europy Zachodniej – jest krajem słabo zurbanizowanym. Rozwój miast, od średniowiecza do niemal połowy XX w., warunkowany był specyfiką kultury wiejskiej [Gieysztor 1994]. Mimo gwałtownego wzrostu liczby ludności miast, który miał miejsce w latach 60. i 70. XX w. oraz zmian tendencji osadniczych, nastających wraz z rozwojem gospodarki rynkowej, w dalszym ciągu znaczna część populacji kraju mieszka poza dużymi miastami (tab. 1).

Tabela 1

Zmiany liczby mieszkańców miast średniej wielkości wobec populacji kraju w latach 1995–2010

	Rok			
	1995	2000	2005	2010
Łączna populacja Polski	38 609 399	38 253 955	38 157 055	38 200 037
Populacja miast (w granicach administracyjnych)	23 876 667	23 659 690	23 423 740	23 264 383
Udział w populacji Polski	61,84%	61,85%	61,39%	60,90%
Populacja miast > 100 000	11 275 064	11 204 400	11 059 584	10 940 879
Udział w populacji Polski	29,20%	29,29%	28,98%	28,64%
Udział w populacji polskich miast	47,22%	47,36%	47,22%	47,03%
Populacja miast średniej wielkości	10 662 853	10 432 343	10 350 202	10 270 558
Udział w populacji Polski	27,62%	27,27%	27,13%	26,89%
Udział w populacji polskich miast	44,66%	44,09%	44,19%	44,15%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Banku Danych Lokalnych GUS* (2012).

Biorąc pod uwagę średnią z lat 1995–2010, omawiana grupa miast została dotknięta wyludnieniem (tab. 1), jednak w porównaniu do zmiany populacji Polski oraz populacji zamieszkałej w miastach ujętych ogółem, udział ludności miast średniej wielkości pozostaje stabilny. Opierając się na kryterium zmiany liczby ludności miasta średniej wielkości można podzielić na trzy grupy:

- miasta dotknięte szybkim spadkiem liczby mieszkańców, spowodowanym bezrobociem i niską jakością życia lub wprost przeciwnie – gentryfikacją ograniczającą dostępność oferty mieszkaniowej w obszarze miasta;
- miasta stabilne, które jeszcze przed transformacją ustrojową posiadały zróżnicowaną bazę ekonomiczną lub gdzie luka, dotycząca miejsc pracy

i dochodów samorządu, spowodowana upadkiem lub restrukturyzacją dominującego zakładu pracy, została wypełniona przez nowe firmy, głównie małe i średnie;

- miasta szybko rozwijające się – znajdujące się na przedmieściach dużego miasta lub związane z nim sprawnym połączeniem komunikacyjnym – przede wszystkim kolejowym [Golędzinowska 2012].

Liczba ludności obsługiwanej przez miasta stabilne i szybko rozwijające się *de facto* rośnie, ponieważ na obszarach otaczających gmin występuje zjawisko suburbanizacji [KPZK 2030 2011]. Tak więc, większość miast średniej wielkości zachowuje swoją tradycyjną rolę zaplecza usługowego dla otaczających mniejszych miast i obszarów wiejskich, a jakość ich przestrzeni publicznych wpływa na warunki życia znacznej części populacji kraju.

#### **4. Wartość krajobrazu miast średniej wielkości w warunkach gospodarki rynkowej**

Po przełomie ustrojowym 1989 r., małe i średnie miasta stanęły w obliczu przededefiniowania swojej roli i miejsca w strukturach przestrzennych regionów, poszukując nowych impulsów rozwoju oraz szans na poprawę warunków życia społeczności lokalnej. Wiązało się to w szczególności z przywróceniem samorządu terytorialnego w 1990 r. oraz upadkiem państwowych zakładów produkcyjnych, które często stanowiły główny element bazy ekonomicznej.

W 1999 r. większości miast średniej wielkości<sup>3</sup> przypisano nową rolę – stolic powiatów. Dzięki tej zmianie planowano stworzyć „warunki do odbudowy więzi lokalnych i do restytucji roli małych i średnich miast jako aktywnych ośrodków życia zbiorowego, do kreowania rozwoju regionalnego” [Kulesza 2000, s. 84].

Elementem tworzenia nowych strategii rozwoju ośrodków średniej wielkości była m.in. weryfikacja potencjału krajobrazu miejskiego. U progu transformacji był on silnie zdegradowany – zarówno kompozycyjnie, przyrodniczo, jak i pod względem odbioru społecznego. Powojenna odbudowa i rozwój dokonywana była

---

<sup>3</sup> Na potrzeby niniejszej pracy przyjęto definicję na podstawie projektu *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* z 2005 „Do kategorii miast średniej wielkości (364 – w 2002 r.) należy zaliczyć miasta o liczbie mieszkańców zawierającej się między 10 tys. a 100 tys. Do tej dość zróżnicowanej grupy wchodzi – ze względu na pełnione funkcje – także miejscowości mniejsze, lecz będące siedzibami powiatów”.



często w formie wielkopłytowych standaryzowanych osiedli, dysharmonijnych wobec kameralnej skali i struktury tych ośrodków [por. Adamczewska-Wejchert, Wejchert 1986; Gzell 1996]. Istniejące przestrzenie publiczne, pozbawione odpowiedniej oprawy i w pewien sposób zdevaluowane skompromitowaniem w poprzednim systemie politycznym pojęcia *dobra wspólnego*, były stopniowo zawłaszczane przez inne funkcje – przede wszystkim komunikację, później (w warunkach gospodarki rynkowej) również usługi i budownictwo deweloperskie. Ponadto, większość centrów miast tej skali została przecięta drogami o randze wojewódzkiej lub krajowej, bez zapewnienia drogi obwodowej, która przejmowałaby ruch tranzytowy. To co według modernistycznych koncepcji miało zapewnić dobrą obsługę komunikacyjną, w warunkach gwałtownego wzrostu liczby samochodów stało się barierą trwale rozrywającą spójność organizmu miejskiego i drastycznie obniżającą jakość ekologicznych warunków życia mieszkańców.

Mimo wymienionej negatywnej specyfiki, istotną cechą miast średniej wielkości jest rozległość ich strefy zurbanizowanej, czyniąca zasadnym poruszanie się pieszo do znaczącej ilości celów znajdujących się na ich terenie. Tak więc, niezależnie od rozwoju układów komunikacyjnych i lat wdrażania zasady podziału funkcjonalnego, są to w znacznym stopniu miasta zwarte lub sprowadzenie ich do modelu miasta zwartego jest prostsze niż w przypadku rozległych organizmów miejskich.

Niezależnie od ograniczonych zasobów finansowych, miasta średniej wielkości należały do polskich pionierów przywracania atrakcyjności historycznym dzielnicom. Wśród ośrodków, które jeszcze przed możliwościami pozyskania środków unijnych zdecydowały się na opracowanie i wdrożenie kompleksowych programów rewitalizacji znajdowały się wówczas 40-tysięczny Sopot czy 35-tysięczny Dzierżoniów. Pierwszym miastem, które z kolei zaczęło wprowadzać metodę Town Centre Management<sup>4</sup> był 60-tysięczny Bełchatów. Ponadto, od przełomu XX/XXI w., w omawianej grupie miast zauważalne jest zaangażowanie relatywnie dużych sił i środków w odnowę lub budowę centralnych placów, parków i innych form przestrzeni publicznych<sup>5</sup>. Fenomen

---

<sup>4</sup> Zapoczątkowany w latach 80. w Wielkiej Brytanii system kompleksowych i długofalowych działań, podejmowanych przez sektor publiczny wraz z sektorem prywatnym, których celem jest ożywienie, rozwój i wzrost znaczenia obszarów centralnych aglomeracji.

<sup>5</sup> Zjawisko to potwierdzają ogólnopolski oraz regionalne (woj. śląskie, pomorskie, opolskie, zachodniopomorskie) konkursy na najlepiej zagospodarowane przestrzenie publiczne.

o tyle zadziwiający, że odbywa się w warunkach degradacji roli przestrzeni publicznych w polskich realiach prawno-organizacyjnych. Zjawisko to dodatkowo wzmacnia na sile, po wstąpieniu do Unii Europejskiej i pojawieniu się możliwości zdobycia środków finansowych na inwestycje wpisujące się w Politykę Spójności. Inwestycje takie, niejako z definicji, powinny być traktowane jako zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

## **5. Równoważenie rozwoju przez przestrzenną integrację funkcji**

W momencie odrodzenia samorządów lokalnych i przekazania w ich ręce władztwa planistycznego, małe i średnie miasta, a także gminy wiejskie, zaczęły konkurować ze swymi dużymi sąsiadami o mieszkańców i inwestorów. Jak podkreślano w licznych publikacjach, u progu transformacji administracja młodych samorządów lokalnych była jednak słabo przygotowana merytorycznie do prowadzenia samodzielnej polityki rozwoju [m.in. Jędraszko 2005; Kochanowski 1996], czego skutki w formie narastającego chaosu przestrzennego odczuwalne są do dzisiaj. Ten z kolei rodzi konsekwencje natury środowiskowej (zaburzone funkcjonowanie ekosystemów, ubytek różnorodności biologicznej) i gospodarczej (wysokie koszty utrzymania infrastruktury), ale również społecznej (brak poczucia tożsamości lokalnej, zanik więzi i relacji społecznych).

W zakresie miast średniej wielkości, różne metody łagodzenia sytuacji kryzysowej (zachwiania równowagi w rozwoju) omówione zostaną na przykładzie otoczenia aglomeracji Trójmiasta – układu miast Rumia – Reda – Wejherowo (miasta szybko rozwijające się) oraz Tczewa (miasto stabilne).

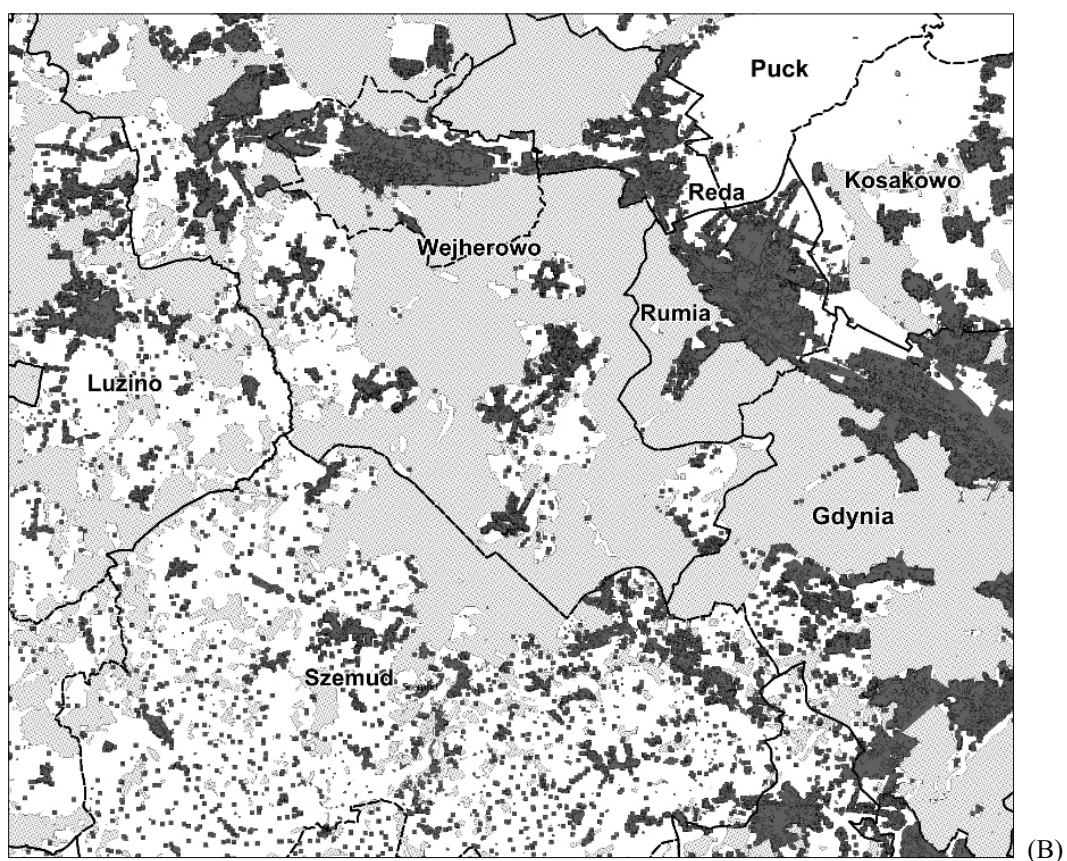
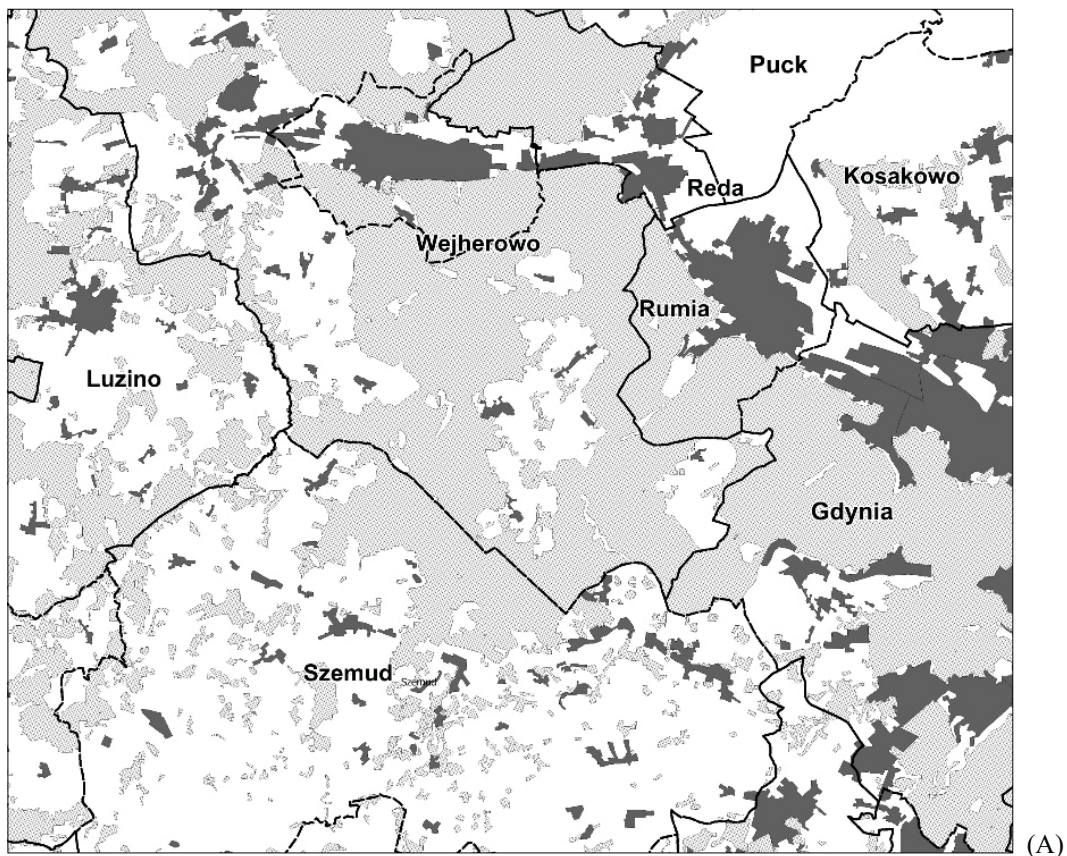
Przypadek położonego na północ od Gdyni układu Rumia – Reda – Wejherowo, pod względem genezy powstania, jest unikatowy w skali kraju. Istotnym uwarunkowaniem rozwoju jest położenie w przestrzeni o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych: w ciągu pradolin Redy – Łeby i Kaszubskiej, dalej na wschód łączącym się z wybrzeżem Zatoki Puckiej. Pradolina Redy – Łeby sąsiaduje bezpośrednio z rozległym płatem ekologicznym lasów oliwsko-darżlubskich, które częściowo wchodzą na obszary miast, wpływając na wysoki udział lasów w ich powierzchni. *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego (2009)* ustala połączenie lasów oliwsko-darżlubskich z ponadregionalnym przymorskim południowobałtyckim korytarzem ekologicznym przez regionalny korytarz ekologiczny Pradoliny

Redy–Łeby oraz subregionalny – Doliny Zagórskiej Strugi. Występujące tu rzeki: Reda, Cedron i Zagórska Struga nie stanowią elementów dominujących w krajobrazie, jednak istotnie go urozmaicają, zarazem odgrywając ważną rolę połączeń między lasami a brzegiem morskim. Charakterystyczny układ krajobrazowy krawędzi Pojezierza Kaszubskiego z licznymi dolinami rzecznyymi, pradolinami i relatywnie dużymi obszarami leśnymi, stanowi o specyfice całego otoczenia aglomeracji trójmiejskiej, wywierając wpływ na rozwój i zagospodarowanie przestrzenne oraz charakter miast.

Najstarsze z miast – Wejherowo, które jednocześnie domyka cały układ aglomeracyjny od strony północnej, zostało założone w 1643 r., a jego tożsamość krajobrazowa była silnie związana z kalwarią ufundowaną przez założyciela miasta na lesistych wzgórzach po południowej stronie pradoliny. Mimo genezy nowożytnej, miasto posiada zwarty układ historycznej dzielnicy z rynkiem oraz przylegającymi do niego ratuszem i kościołem farnym. Silny postęp urbanizacji tego obszaru nastąpił po 1957 r., kiedy to do Wejherowa doprowadzono z Trójmiasta Szybką Kolej Miejską (tzw. SKM). Równoległe do rozwoju infrastruktury postępowały zmiany organizacyjne. W 1954 r. prawa miejskie uzyskała Rumia, natomiast w 1967 Reda. Oba miasta powstały z połączenia kilku wsi, wskutek czego, już u zarania ich nowego statusu pozbawione były jednego z kluczowych elementów charakterystycznych miasta europejskiego – centralnie położonego rynku, wokół którego skupione byłyby najważniejsze obiekty. Ze względu na niedobór mieszkań oraz dobre skomunikowanie z Trójmiastem stały się przestrzenią intensywnej budowy osiedli blokowych oraz zabudowy jednorodzinnej, wypełniając niezainwestowane przestrzenie międzymiejskie (ryc. 1 A-B). Druga z wymienionych form zagospodarowania często odbywała się w warunkach silnych niedoborów infrastrukturalnych – bez kanalizacji czy utwardzonych ciągów komunikacyjnych, pozbawionych chodników i elementów zieleni ulicznej.

Po przejściu na system gospodarki rynkowej proces urbanizacji obszaru nabrał jeszcze większego tempa (ryc. 1 A-B), obejmując także rozległe przestrzenie wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego, w granicach sąsiadujących gmin wiejskich, a ponadto (szczególnie wzdłuż DK nr 6) rozpoczął się intensywny rozwój zabudowy usługowej. Początkowo były to hurtownie, różnego rodzaju warsztaty i inne małe firmy prowadzone przez lokalnych przedsiębiorców, później centra handlowe i niewielkie osiedla deweloperskie. Biorąc pod uwagę dane z lat 1995–2012, Wejherowo pozostało stabilne pod względem liczby mieszkańców. Duży udział w powierzchni miasta mają obszary

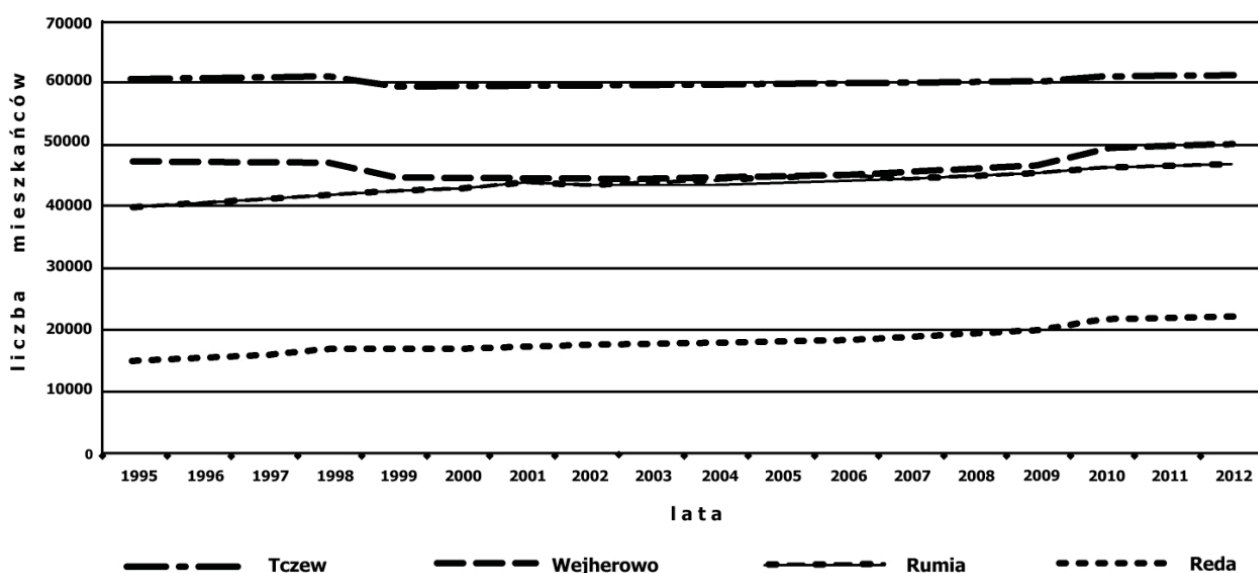




Ryc. 1. Presja urbanizacji w paśmie miast Rumia – Reda – Wejherowo oraz w ich najbliższym otoczeniu; A) stan ok. 2000 r., B) stan w 2012 r.

Źródło: Opracowanie własne.

cenne przyrodniczo (Trójmiejski Park Krajobrazowy, Puszcza Darżłubska) lub kulturowo (układ urbanistyczny Starego Miasta, układ krajobrazowy Kalwarii Wejherowskiej i Parku Przebendowskich), w związku z tym podaż terenów budowlanych była najniższa, a przestrzeń dostępna często objęta wieloma wytycznymi konserwatorskimi. Analizując dane dotyczące liczby mieszkań oraz ich powierzchni za ten sam okres, nie ulega jednak wątpliwości, że mimo wymienionych ograniczeń miasto było przestrzenią intensywnej aktywności inwestycyjnej. W 1999 r. centrotwórcza funkcja Wejherowa została wzmocniona przez przywrócenie statusu stolicy powiatu. Za sprawą wielorodzinnego budownictwa mieszkaniowego Reda odnotowała procentowo największy wzrost liczby mieszkańców, istotnie wzrosła również liczba mieszkańców Rumia, co nie zmieniło percepcji tych dwóch ośrodków jako „sypialni” Trójmiasta (ryc. 2–4).

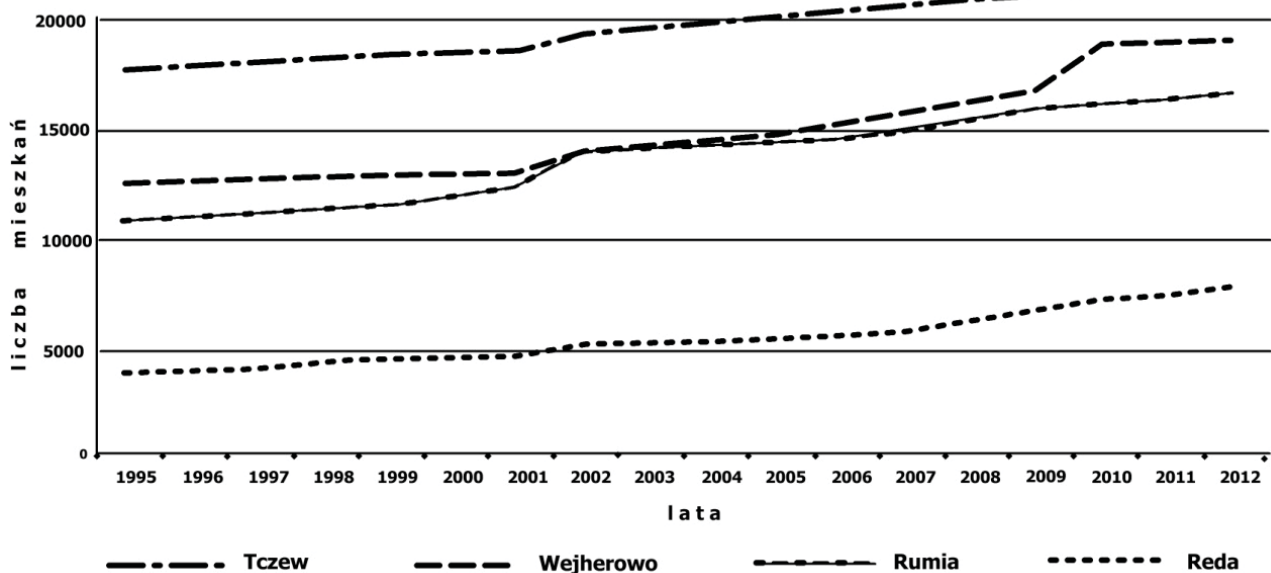


Ryc. 2. Liczba mieszkańców analizowanych miast w latach 1995–2012

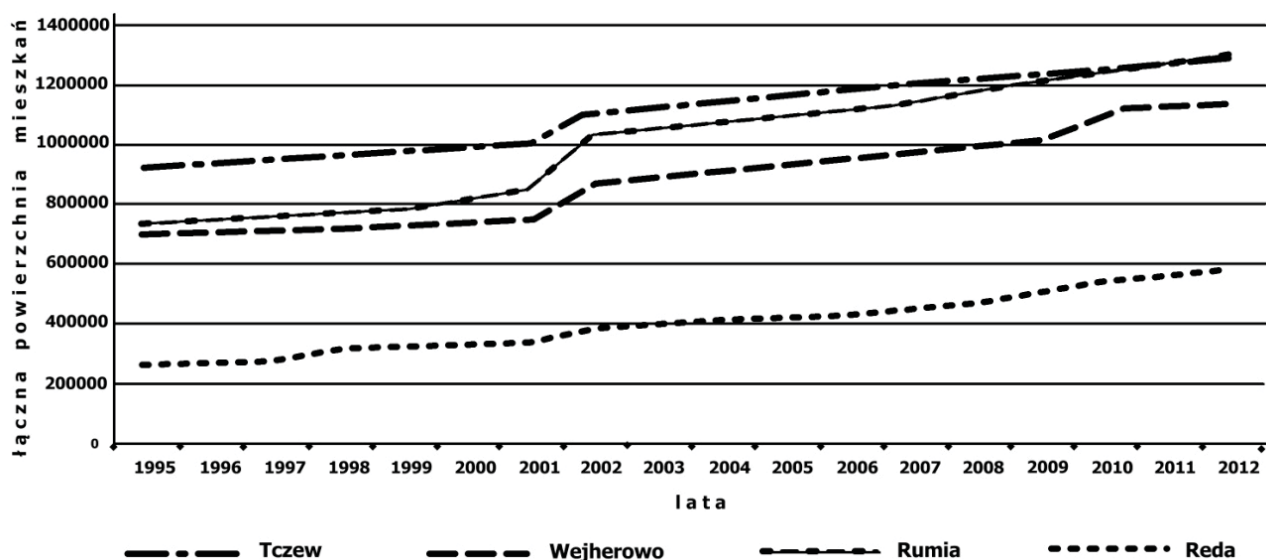
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych (ryc. 2–4).

Pod względem gospodarczym, obszar ten przeszedł transformację dość łagodnie. Dzięki wspomnianym już dogodnym połączeniom z Trójmiastem oraz wysokiej aktywności gospodarczej mieszkańców, Rumia, Reda, ani Wejherowo nie zostały dotknięte bezrobociem strukturalnym. Problemem była natomiast jakość środowiska – zarówno rozumianego jako stan zasobów przyrodniczych, jak i kulturowych (tab. 2). Sytuacja kryzysowa w znacznej mierze była konsekwencją dezintegracji struktur miejskich, choć należy podkreślić, że nie była to jej jedyna przyczyna.





Ryc. 3. Liczba mieszkańców w latach 1995–2012



Ryc. 4. Łączna powierzchnia mieszkań w latach 1995–2012

W przypadku Wejherowa pierwszym dużym projektem dotyczącym podniesienia jakości przestrzeni było „Zachowanie i udostępnienie dziedzictwa Pomorza poprzez utworzenie Parku Kulturowego w Wejherowie”, zrealizowane w latach 2006–2008. Rewitalizacją objęto także centrum starego miasta (fot. 1). Konsultacje społeczne przeprowadzone na potrzeby Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Wejherowa (2008) potwierdziły, że mieszkańcom zależy na dalszym podniesieniu jakości przestrzeni publicznych – w szczególności tych o charakterze rekreacyjnym. Wśród priorytetów wskazano m.in. modernizację

Parku Miejskiego im. A. Majkowskiego i zagospodarowanie ciągu wzdłuż rzeki Cedron. Pierwszy z projektów zrealizowano w latach 2009–2010, natomiast w latach 2008–2011 zrealizowano ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż fragmentu rzeki Cedron.

Tabela 2

Zaburzenia zrównoważonego rozwoju  
i przyjęte strategie naprawcze w przypadkach Wejherowa, Redy i Rumi

<b>Wejherowo</b>		
Aspekty braku równowagi w rozwoju	Środowiskowy	Degradacja obszarów cennych kulturowo i przyrodniczo położonych w centralnej części miasta
	Społeczny	Koncentracja mieszkańców niezaradnych życiowo na obszarze Starego Miasta
	Gospodarczy	–
Przyjęta strategia naprawcza	Integracji funkcji	Wprowadzenie nowych funkcji społecznych na obszarze Starego Miasta
	Jakość krajobrazu	Estetyzacja przestrzeni kluczowych dla tożsamości miasta: Kalwarii Wejherowskiej, parku miejskiego oraz Starego miasta
<b>Reda</b>		
Aspekty braku równowagi w rozwoju	Środowiskowy	Rozlewanie struktur zabudowy kosztem obszarów zieleni, układ przestrzenny skłaniający do poruszania się samochodem osobowym
	Społeczny	Brak poczucia tożsamości lokalnej i więzów lokalnych
	Gospodarczy	–
Przyjęta strategia naprawcza	Integracji funkcji	Wykorzystanie korytarza ekologicznego na potrzeby przestrzeni rekreacji – integrującej przestrzeń miasta oraz jego mieszkańców
	Jakość krajobrazu	Nowe zagospodarowanie korytarza ekologicznego – park miejski
<b>Rumia</b>		
Aspekty braku równowagi w rozwoju	Środowiskowy	Rozlewanie struktur zabudowy kosztem obszarów zieleni, układ przestrzenny skłaniający do poruszania się samochodem osobowym
	Społeczny	Brak poczucia tożsamości lokalnej i więzów lokalnych
	Gospodarczy	–
Przyjęta strategia naprawcza	Integracji funkcji	Wykorzystanie korytarza ekologicznego na potrzeby przestrzeni rekreacji – integrującej przestrzeń miasta oraz jego mieszkańców; uzupełnienie obiektami użyteczności publicznej – sportowymi oraz siedzibą organizacji pozarządowych
	Jakość krajobrazu	Nowe zagospodarowanie korytarza ekologicznego – park miejski

Opracowanie własne.



Fot. 1. Fragment objętego rewitalizacją Starego Miasta w Wejherowie

Źródło: A. Golędzinowska (fot. 1–3).

W Redzie na potrzeby integracji przestrzennej i społecznej struktur miasta wykorzystano pasmo korytarza ekologicznego wzdłuż rzeki o tej samej nazwie, które przecina amorficzne struktury zurbanizowane nieomal w połowie wysokości obszaru miasta. Dzięki wsparciu z funduszy unijnych utworzono park miejski spajający oba osiedla z przestrzeniami rekreacyjnymi dla różnych grup użytkowników. W przypadku tego miasta polityka czynienia miasta bardziej kompaktowym ma również wymiar zagrażający zrównoważonemu rozwojowi – w pobliżu nowego parku, przy ujściu kanału Łyskiego do rzeki Redy powstało osiedle, które spowodowało znaczne zwięźnienie istniejącego korytarza ekologicznego i zajęcie dna pradoliny stanowiącego obszar migracyjny zarówno wzdłuż doliny, jak i do obszarów leśnych Puszczy Darżlubskiej.

Podobna polityka integracji struktur miejskich miała miejsce w Rumi. Między dawnymi wsiami, w centrum obecnego miasta, wzdłuż Zagórskiej Strugi, również istniały tereny przemysłowe. Na przełomie XX/XIX w. nastąpiła ich kompleksowa odnowa – utworzono park miejski o rozbudowanym programie użytkowym obejmującym m.in. ścieżki rowerowe, miejsca zabaw dla dzieci i młodzieży czy przystań kajakową (fot. 2). Towarzysząca parkowi zabudowa również wzmacnia jego śródmiejskie oddziaływanie, łącząc ważne funkcje śródmiejskie. Znajdującą się w parku zabytkową willę przeznaczono na siedzibę organizacji pozarządowych, natomiast w bezpośrednim jego



sąsiedztwie zlokalizowano kompleks Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji. Lokalny Program Rewitalizacji (2009) przewiduje dalszy rozwój osi przestrzeni publicznych integrujących miasto wzdłuż Zagórskiej Strugi jednak nie udało się pozyskać finansowania na ten cel w ramach funduszy na lata 2007–2013, w związku z czym inwestycja nie została jeszcze rozpoczęta [Gołędzinowska, Sołtys 2011].



Fot. 2. Park miejski w Rumi – próba podniesienia atrakcyjności krajobrazowej miasta na podstawie, pozostałych w jego geometrycznym centrum, terenów biologicznie aktywnych

Nieco inna jest specyfika braku równowagi w rozwoju Tczewa, ośrodka przemysłowego, położonego na południe od aglomeracji Trójmiasta, wokół którego presja urbanizacyjna jest zauważalnie mniejsza (choć także znaczna), niż w pn. otoczeniu aglomeracji (ryc. 5, tab. 3). Przez wieki tożsamość miasta lokowanego na prawie lubeckim związana była z Wisłą – dotyczyło to zarówno miejsc pracy mieszkańców, jak i kompozycji układu urbanistycznego. W połowie XIX w., w efekcie budowy linii kolejowej do Gdańska, a następnie zakładów przemysłowych w sąsiedztwie dworca, punkt ciężkości miasta zaczął się odsuwać od rzeki, niemniej pozostawała ona wciąż ważna dla lokalnej

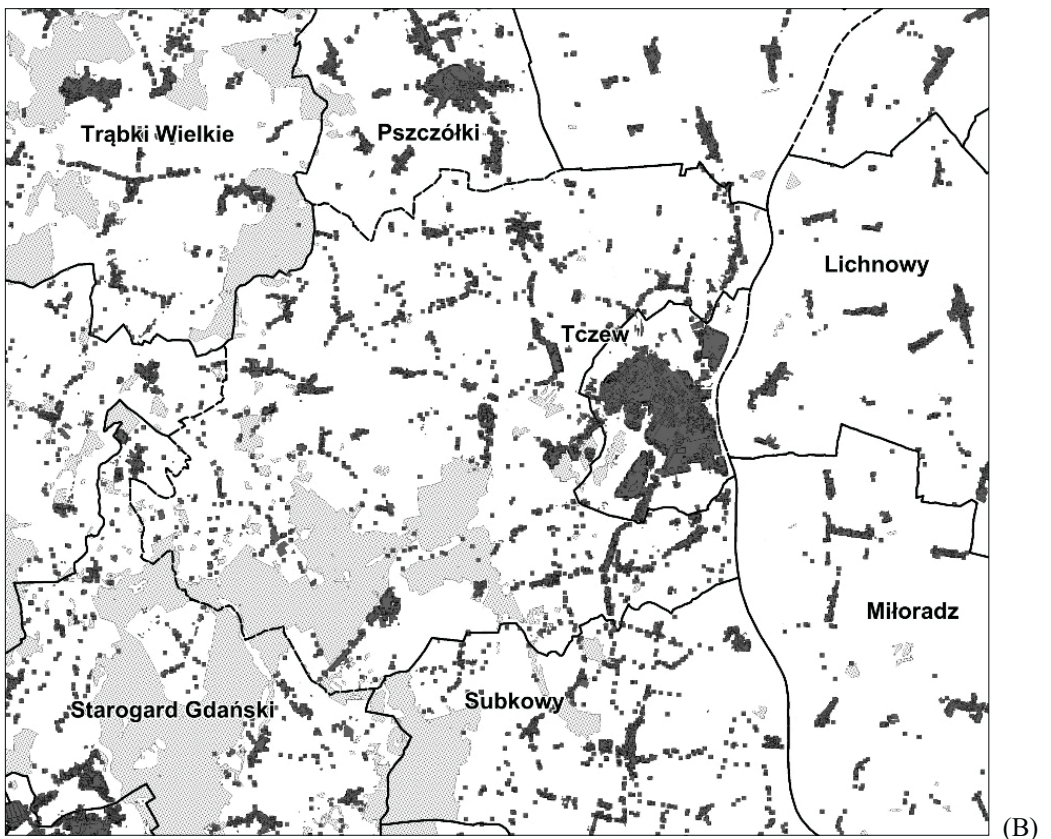
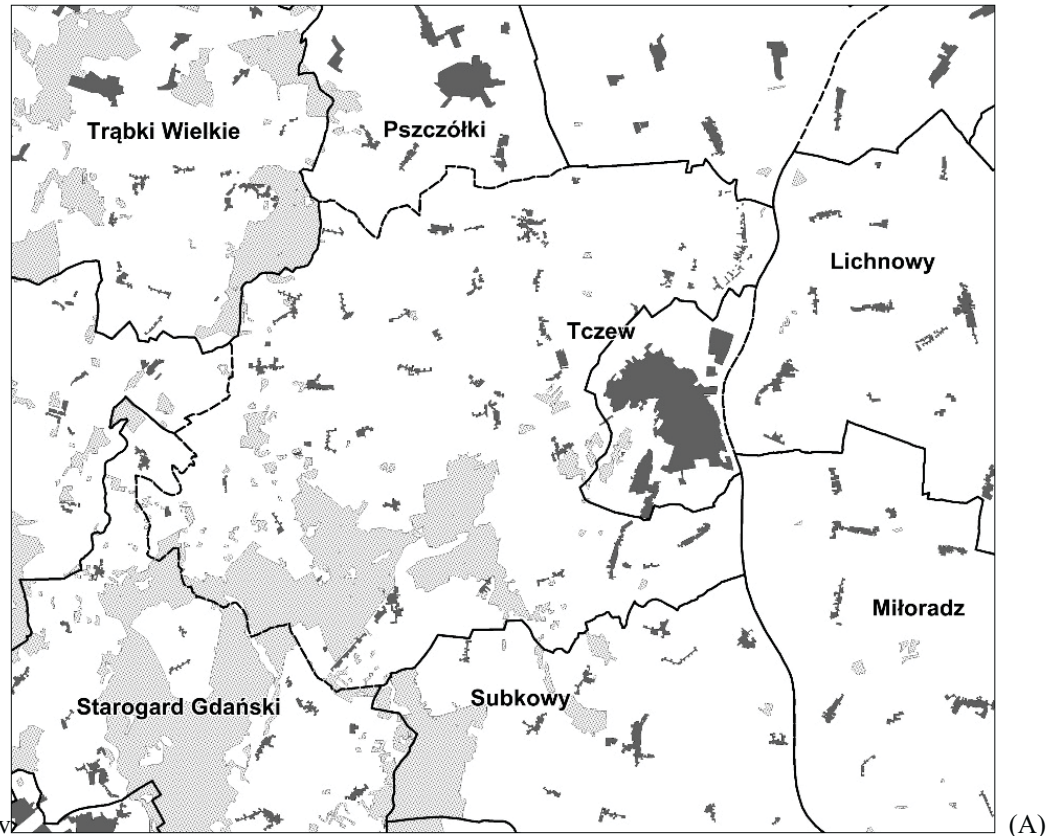
gospodarki. Co więcej, w 1898 r. zdecydowano o utworzeniu parku miejskiego, w sąsiedztwie miasta lokacyjnego. W latach 60. zdecydowano o budowie nowego przebiegu DK nr 1, co miało wyprowadzić z miasta ruch tranzytowy. W wyniku postępującej urbanizacji (m.in. budowy osiedla Suchostrzygi) nowa „obwodnica” stała się już drogą wewnętrzną miasta. Dalsza marginalizacja dzielnicy nadwiślańskiej miała miejsce w latach 90. Po masowych zwolnieniach u głównego pracodawcy w mieście znaczna część mieszkańców podjęła własną działalność gospodarczą w sferze usług, jednak podmioty te najczęściej lokalizowane były na nowych osiedlach w zachodniej i południowej części miasta [*Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Tczewa* 2006]. Ponadto, stan toru wodnego na Wiśle uniemożliwił przywrócenie funkcji transportowych, natomiast stan sanitarny funkcji rekreacyjnych – zarówno rzeki, jak i przyległych obszarów miasta.

W połowie lat 90. władze rozpoczęły politykę przywracania atrakcyjności Starego Miasta. Działania te, oprócz racjonalizacji polityki przestrzennej, mają służyć poprawie sytuacji społecznej, ekologicznej i gospodarczej w mieście. Pierwsze działania zostały zrealizowane ze środków własnych miasta. Ich celem była poprawa stanu technicznego i podniesienie bezpieczeństwa przestrzeni publicznych Starego Miasta. Prace obejmowały przede wszystkim remonty placów Hallera (1995 r.) i Św. Grzegorza (1996 r.) oraz modernizację ulic Dąbrowskiego (1996–1997 r.) i Wyszyńskiego (1997 r.). W 1999 r. przystąpiono do modernizacji stuletniego Parku Miejskiego, natomiast w 2003 r. rozpoczęto prace nad stworzeniem nowej przestrzeni publicznej – Bulwaru Nadwiślańskiego (fot. 3), która ponownie skierowała „punkt ciężenia” miasta w kierunku Wisły.

Oprócz podniesienia jakości ogólnodostępnych przestrzeni integracji i rekreacji, funkcją dzielnicy, która ma podnieść jej konkurencyjność wobec skupisk usług i handlu, położonych w innych częściach miasta, jest kultura. W latach 1997–2002 przeprowadzono modernizację Tczewskiego Domu Kultury, natomiast w latach 2006–2007 przeprowadzono modernizację Muzeum Wisły w Tczewie, połączoną z przekształceniem jej w Centrum Wystawienniczo-Regionalne Dolnej Wisły „Fabryka Sztuk”.

W latach 2009–2013 dzięki unijnej dotacji zrealizowano projekt „Rewitalizacja strefy A obszaru zdegradowanego Starego Miasta w Tczewie”, w wyniku którego wybudowano sieć powiązań pieszych między centralnym punktem Starego Miasta – Placem Hallera a Bulwarem Nadwiślańskim. Ponadto, poprawie uległ stan wielu budynków mieszkalnych, ale przede wszystkim wdrożono wiele projektów „miękkich” dotyczących sfery społecznej i gospodarczej.





Ryc. 5. Presja urbanizacji w Tczewie oraz najbliższym otoczeniu

A) stan ok. 2000 r., B) stan w 2012 r.

Źródło: Opracowanie własne.

## Zaburzenia zrównoważonego rozwoju i przyjęte strategie naprawcze dla Tczewa

Tczew		
Aspekty braku równowagi w rozwoju	Środowiskowy	Degradacja obszarów cennych przyrodniczo, zły stan sanitarny rzeki i jej nabrzeży, podział przestrzenny miasta zwiększający potrzebę poruszania się samochodami osobowymi
	Społeczny	Bezrobocie strukturalne skutkujące podziałem społecznym – lokalizacja nowych podmiotów gospodarczych (przedsiębiorczy mieszkańcy) na obrzeżach miasta, koncentracja mieszkańców niezaradnych życiowo na obszarze Starego Miasta
	Gospodarczy	Obniżenie znaczenia potencjalnie atrakcyjnego dla oferty usługowej Starego Miasta
Przyjęta strategia naprawcza	Integracji funkcji	Wzmocnienie znaczenia Starego Miasta przez wprowadzenie nowych funkcji w zakresie kultury, rekreacji oraz wspierania przedsiębiorczości. Realizacja programów przeciwdziałających wykluczeniu społecznemu
	Jakość krajobrazu	Nowe zagospodarowanie obszarów wzdłuż Wisły, parku miejskiego, estetyzacja murów miejskich oraz przestrzeni publicznych Starego Miasta

Źródło: Opracowanie własne.



Fot. 3. Panorama Starego Miasta w Tczewie wraz z Bulwarem Nadwiślańskim

## Podsumowanie i wnioski

Wysoka jakość krajobrazu miasta oraz zwarty układ funkcjonalny nie są gwarantami zrównoważonego rozwoju. Między tymi trzema zagadnieniami występuje jednak wiele oddziaływań. Tę prawidłowość potwierdza wiele współczesnych dokumentów, wskazujących pożądane kierunki rozwoju miast europejskich.

Obecnie *zrównoważony rozwój miast* jest pojęciem, którego analiza i planowanie musi wykraczać poza ich granice administracyjne. W kontekście specyfiki układu osadniczego Polski, miasta średniej wielkości odgrywają istotną rolę. Brak równowagi w rozwoju może być, w tego typu ośrodkach, niwelowany narzędziami administracyjno-finansowymi i działaniami przypisanymi różnym szczeblom administracji – w zależności od zdiagnozowanego problemu oraz miejsca instytucji odpowiedzialnych za jego rozwiązanie w polskim systemie prawnym. Przykład Wejherowa pokazuje, że wobec presji inwestycyjnej zagrożającej środowisku naturalnemu, najskuteczniejszą prewencją okazują się wielkoprzestrzenne formy ochrony (np. parki krajobrazowe) i formy gospodarowania zasobami przyrody (Lasy Państwowe), administrowane przez instytucje szczebli ponadlokalnych. Z kolei brak równowagi w zakresie rozwoju społecznego i gospodarczego skutecznie niwelowany jest na poziomie lokalnym. Ważną rolę w takich procesach naprawczych odgrywa estetyczna i funkcjonalna jakość przestrzeni, wpływająca na postawy społeczne oraz atrakcyjność inwestycyjną. Interesującym zjawiskiem, w tym kontekście, jest wykorzystywanie przestrzeni otwartych – zachowanych w związku z ustaleniami o charakterze ponadlokalnym, dotyczącymi ochrony środowiska przyrodniczego – na potrzeby osiągnięcia celów rozwoju społecznego. Dużym zagrożeniem dla harmonii krajobrazu i rozwoju zrównoważonego jest suburbanizacja, rozwijająca się w otoczeniu miast różnej wielkości, w którym to procesie wielkość miasta nie decyduje o występowaniu samego zjawiska, a tylko o jego zasięgu i intensywności.

Wśród przypadków analizowanych w publikacji można wskazać takie, w których podjęcie działań naprawczych było zdeterminowane przez świadomość potrzeb rozwojowych (np. zielone centrum Rumi, początki rewitalizacji w Tczewie), natomiast częstym motywem podjęcia prac była możliwość pozyskania finansowania na określony cel i zakres działań, w ramach Polityki Spójności UE. Wykorzystanie przez miasta zewnętrznych środków finansowych i ich związek z polityką unijną powinny być oceniane jako potencjalnie pozytywna determinanta równoważenia rozwoju miast średniej wielkości.



## Literatura

- Adamczewska-Wejchert H., Wejchert K., 1986, *Małe miasta: problemy urbanistyczne stale aktualne*. Arkady, Warszawa.
- Aktualizacja Lokalnego Programu Rewitalizacji Obszarów Miejskich dla Miasta Rumi*, 2010, Nr LXX/459/2010 Rady Miejskiej Rumi z 15 lutego 2010 r.
- Bank Danych Lokalnych* [www.stat.gov.pl].
- Borys T., Rogala P. (red.), 2008, *Jakość życia na poziomie lokalnym, ujęcie wskaźnikowe*. UNDP, Warszawa.
- CABE (*Commision for Architecture and the Built Enviroment*), 2001, The value of urban design, [http://www.designcouncil.org.uk/Documents/Documents/Publications/CABE/the-value-of-urban-design.pdf].
- Cullen G., 1961, *The Concise Townscape*. Architectural Press, Oxford.
- Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego*, 1999, Komisja Europejska, Poczdam.
- Gieysztor A., 1994, *Miasto polskie, miasto Rzeczypospolitej, miasto europejskie*, [w:] *Miasta polskie w dwusetlecie prawa o miastach*, E. Kaltenberg Kwiatkowska (red.). Polskie Towarzystwo Socjologiczne, Sekcja Socjologii Miasta, Warszawa, s. 9–11.
- Goleźdinowska A., 2012, *Public Space in Medium-sized Town – Role in Development Policy*. 48<sup>th</sup> ISOCARP Congress, Perm.
- Goleźdinowska A., Sołtys J., 2011, *River Valley in Planning Documents. The Case of Towns in the Northern Part of Gdańsk Agglomeration*, [w:] *Sensitive Approach to Water in Urban Environment*, A. Januchta-Szostak (red.). Wyd. Politechniki Poznańskiej, s. 261–276.
- Gzell S., 1996, *Fenomen małomiejskości*. Akapit DTP, Warszawa.
- Gzell S., 2011, *Suburbanizacja a projektowe strategie urbanistyczne*, [w:] *Miasto zwarte. Problem terenów granicznych*, S. Gzell (red.). “Urbanista”, Warszawa, s. 5–20.
- Jacobs J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities*. Random House, New York.
- Jeleński T., 2004, *Sztuka kształtowania historycznych wnętrz miejskich na tle przemian w kulturze: idee-zadania-narzędzia*. Praca doktorska, Politechnika Krakowska, Wydział Architektury.
- Jędraszko A., 2005, *Zagospodarowanie przestrzenne w Polsce – drogi i bezdroża regulacji ustawowych*. Unia Metropolii Polskich, Wyd. PLATAN, Warszawa.

- Kochanowski M., 1996, *Nowe uwarunkowania rozwoju i kształtowania miast polskich*, [w:] *Nowe uwarunkowania rozwoju i kształtowania miast polskich*, M. Kochanowski (red.). Biuletyn KPZK PAN, z. 175, Warszawa.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, 2011, dokument przyjęty przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 r., MRR.
- Kronenberg J., Bergier T. (red.) 2010, *Wyzwania zrównoważonego rozwoju w Polsce*. Fundacja Sendzimira, Kraków.
- Kulesza M., 2000, *Transformacja ustroju administracyjnego Polski*. *Sudia Iuridica* XXXVIII/2000, Warszawa, s. 79–86.
- Lokalny Program Rewitalizacji*, 2009, *Aktualizacja lokalnego programu rewitalizacji obszarów miejskich dla miasta Rumi*, Rumia, mnsc.
- Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Tczewa*, 2006, Tczew, mnsc.
- Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Wejherowa na lata 2008–2015*, 2009, P Lorens, Gdańsk, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Lorens P., 2005, *Tematyzacja przestrzeni publicznej miasta*, [w:] *Przemiany miasta*, B. Jałowiecki, A. Majera, M. Szczepański (red.). Wokół socjologii Aleksandra Wallisa, Scholar, Warszawa, 103–124.
- Nowa Karta Ateńska. Wizja miast XXI wieku*, 2003, *Europejska Rada Urbanistów*, Alinea, Firenze, [polska edycja Towarzystwo Urbanistów Polskich].
- Przewoźniak M., 2002, *Kształtowanie środowiska przyrodniczego miast. Przykłady z regionu gdańskiego*. Wyd. Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Przewoźniak M., 2005, *Ekologiczne aspekty suburbanizacji – teoria i realia*, [w:] *Problemy suburbanizacji*, P. Lorens (red.). Biblioteka urbanisty, t. 7., Wyd. „Urbanista”, Warszawa, s. 127–134.
- Sarzyński P., 2012, *Wrzask w przestrzeni. Dlaczego w Polsce jest tak brzydko?* Wyd. „Polityka”, Warszawa.
- Zaktualizowana Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (projekt)*, 2005, [<http://www.fundusze-strukturalne.gov.pl/informator/npr2/dokumenty%20strategiczne/kpz.pdf>].