

TOMASZ BAJWOLUK\*

## KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI W STREFIE PODMIEJSKIEJ

### CREATING THE SPACE IN THE SUBURBAN ZONE

#### Streszczenie

Strefa podmiejska stała się jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się obszarów, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie dużych aglomeracji miejskich. Presja inwestycyjna na tych terenach związana jest między innymi z ograniczeniem atrakcyjnych terenów w miastach, a także z łatwiejszą dostępnością obszaru pod różnicowane i preferowane przez inwestorów funkcje. Tendencje rozwoju strefy podmiejskiej w przypadku większości miast w Polsce przybrały bardzo spontaniczny charakter. Doprowadziły w wielu przypadkach do rozprzestrzeniania się zabudowy i niekontrolowanego wzrostu przemieszanej i zróżnicowanej strukturalnie tkanki.

*Słowa kluczowe: strefa podmiejska, struktura przestrzenna, układ komunikacji*

#### Abstract

The suburban zone has become one of the most dynamically developing areas, especially these in the immediate vicinity of big agglomerations. The investment pressure in these areas is connected, among others, with the shrinking number of attractive plots in the city and, on the other hand, greater availability of suburban plots, which can be used in diversified, favoured by the investors, ways. The development tendencies of suburban zones around most of Polish cities have assumed a completely spontaneous character. In many cases it has led to the uncontrolled sprawl of mixed and structurally diversified tissue.

*Keywords: suburban zone, spatial structure, communication layout*

---

\* Dr inż. arch. Tomasz Bajwółuk, Instytut Projektowania Miast i Regionów, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

## 1. Wstęp

W ostatnich latach strefa podmiejska stała się jednym z najbardziej dynamicznie rozwijających się obszarów w bezpośrednim sąsiedztwie dużych aglomeracji miejskich. Przyczyna tak znaczącej presji inwestycyjnej na tych terenach związana jest:

- z mniejszym kosztem gruntu,
- możliwością pozyskiwania większych powierzchni działek,
- ograniczeniem atrakcyjnych terenów w centrach miast,
- łatwiejszą dostępnością obszaru pod różnicowane i preferowane przez inwestorów funkcje.

W przypadku zabudowy mieszkaniowej istotnym czynnikiem jest wybór mniej uciążliwego środowiska i subiektywnego kontaktu z naturą, ograniczonego w znacznej części do własnej działki ze względu na brak terenów zieleni publicznej towarzyszących nowej, powstającej tkance.

Tendencje rozwoju strefy podmiejskiej w większości miast w Polsce przybrały bardzo spontaniczny charakter. Doprowadziły do rozprzestrzeniania się zabudowy i wzrostu przemieszanej i różnicowanej strukturalnie tkanki. Analizy przestrzenne tych rejonów wydają się zatem istotne dla stworzenia klarownych zasad i określenia kierunków rozwojowych tej strefy jako naturalnego obszaru rozwoju terytorialnego i przestrzennego miasta.

## 2. Struktura strefy podmiejskiej Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Podmiejska strefa Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w znacznej części uległa przemianom przestrzennym związanym ze wzrostem intensywności zabudowy w ramach dawnych układów osadniczych i powstaniem nowych struktur towarzyszących głównym trasom komunikacyjnym.

Granice tej strefy są elastyczne i trudne do określenia. W zasadzie można by je ograniczyć do gmin w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Krakowa, jednak różnicowane uwarunkowania tego obszaru, zmieniające się preferencje inwestorów i wzrastająca konkurencyjność oferty poszczególnych gmin uruchamia nowe przestrzenie, zmieniając stale zasięg i płynną granicę tej strefy.

Najbardziej dynamicznie rozwijającym się obszarem jest rejon północno-zachodni związany z trasami komunikacyjnymi w kierunku Warszawy, Olkusza i Oświęcimia, a także południowy w kierunku Myślenic tradycyjnie obsługiwany drogą S7, tzw. Zakopianką.

Znacznie mniejszą intensywnością zabudowy charakteryzują się rejony na wschód od Krakowa (kierunek na Proszowice, Sandomierz, Niepołomice) zachowujące nadal swój rolniczy charakter ze słabo wykształconą siecią komunikacyjną, postrzegane jako obszary pozostające pod dużym oddziaływaniem środowiskowym kombinatu metalurgicznego w Nowej Hucie.

Nowa tkanka koncentruje się również wokół dawnych ośrodków miejskich w bezpośrednim sąsiedztwie Krakowa (Skąpa, Proszowice, Krzeszowice, Świątniki, Wieliczka, Skawina, Niepołomice i Mogilany). Miejsca te ulegają stałym przemianom przestrzennym i z czasem mogą stać się satelitami Krakowa, przejmując rolę lokalnych ośrodków usługowych obsługujących najbliższą sieć osadniczą. Ich rola i znaczenie związane są przede

wszystkim z rozwojem sieci komunikacji zbiorowej, która umożliwiłaby w przyszłości bezkolizyjny dojazd do Krakowa.

Charakterystycznym elementem obszaru podmiejskiego w sąsiedztwie miasta i przestrzeni pomiędzy miastem a ośrodkami lokalnymi jest nowa, rozproszona zabudowa mieszkaniowa, usługowa i produkcyjna o różnej wielkości i formie. W wielu przypadkach jest ona zlokalizowana w obszarze pomiędzy Krakowem a istniejącymi ośrodkami gminnymi, stanowiąc uzupełnienie istniejącej zabudowy lub tworząc zupełnie nową tkankę zabudowy. Ten rodzaj struktury wypełnia dzisiaj znaczne obszary strefy podmiejskiej, stanowiąc w dużym stopniu o odbiorze i charakterze tych rejonów. W zasadzie struktura ta buduje nową przestrzeń o zróżnicowanej formie architektonicznej pozbawionej w znacznej części tożsamości i charakteru miejskiego, a także pewnej nostalgii podmiejskiej wsi.

Zatem strefa ta to już nie miasto z możliwością odnalezienia sieci przestrzeni publicznych, terenami urządzonej zieleni i kontynuacją stref funkcjonalnych, ale konglomerat zróżnicowanej funkcji bez wspólnych zasad kompozycji układu przestrzennego. Wykorzystuje on w znacznym stopniu unikatowe walory krajobrazowe i naturalne terenu, a często jest ograniczony jedynie przez prawnie chronione tereny parków krajobrazowych (rejon północno-zachodni Krakowa) i rezerwatów przyrody, a także doliny istniejących cieków wodnych.

Ze względu na rozproszony charakter zabudowy brakuje miejsc integrujących przestrzeń i współczesnych elementów budujących nową jakość, na przykład w formie połączonych enklaw zabudowy mieszkaniowej czy mieszkaniowo-usługowej.

W żadnym obszarze nie doszło do wytworzenia nowej jakościowo struktury, która stałaby się załącznikiem integrującego układu przestrzennego dającego w efekcie szansę na choć częściowe uporządkowanie tej strefy.

Jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy jest brak koncepcji układu komunikacyjnego stanowiącego z jednej strony uzupełnienie i przebudowę istniejącej sieci drogowej, z drugiej zaś wprowadzającego nowe rozwiązania, które pozwoliłyby na czytelne powiązanie z miastem i wzajemne relacje w ramach poszczególnych fragmentów strefy podmiejskiej.

### 3. Obsługa komunikacyjna

W strefie podmiejskiej Krakowa głównym środkiem transportu jest samochód, który w pełni obsługuje rozproszoną zabudowę, ale w przyszłości będzie zwiększał natężenie ruchu i ograniczał dostępność obszaru.

Zasadniczy układ komunikacyjny terenu podmiejskiego opiera się na istniejących drogach wlotowych do Krakowa. W zasadzie arterie te pełnią funkcję zbiorczą dla sieci lokalnych dróg obsługujących poszczególne fragmenty zabudowy, ale także – jak w przypadku terenów północno-wschodnich – obsługują ruch tranzytowy.

Coraz większe zainwestowanie w tej strefie i brak strategicznych decyzji o modernizacji i rozwoju sieci komunikacyjnej powoduje konflikty funkcjonalne i wzrost uciążliwości towarzyszący większemu natężeniu ruchu kołowego. Za gwałtownym przyrostem liczby samochodów nie nadąża modernizacja układu drogowego. Brakuje miejsc do parkowania, szczególnie w otoczeniu nowych miejsc pracy i usług. Wewnętrzne układy ulic dojazdowych są w dużej części kontynuacją dawnych dróg gospodarczych i nie są przystosowane

do obsługi wzrastającego natężenia ruchu i, co z tym związane, nie spełniają często warunków technicznych.

W strefie podmiejskiej w obrębie dawnych i nowych struktur przestrzennych nie istnieją ciągi piesze, a na znacznych odcinkach brakuje chodników i poboczy towarzyszących sieci drogowej. Powoduje to zagrożenie dla mieszkańców i eliminuje, a wręcz uniemożliwia ruch pieszych. Konsekwencją tego stanu rzeczy jest obniżenie podstawowych standardów jakości życia i specyficzna alienacja mieszkańców, których poruszanie ogranicza się tylko do własnego samochodu.

Obsługa poprzez publiczne środki transportu w zasadzie jest szczątkowa. Związana jest z liniami autobusowymi i prowizorycznym transportem prywatnymi „busami”. Komunikacja kolejowa przebiega tylko po istniejących trasach w kierunku Katowic, Tarnowa i Warszawy, jednak ze względu na małą częstotliwość i ograniczony dostęp, a także coraz większe odległości zabudowy od przystanków nie jest konkurencyjna dla indywidualnych środków transportu.

Przez wiele lat niemodernizowany tabor kolejowych połączeń lokalnych, zaniedbane i mało atrakcyjne obszary przy poszczególnych stacjach i przystankach wymagają znacznych nakładów i stworzenia koncepcji integracji przestrzeni.

Ze względu na zasięg obszarowy i bezkolizyjność sieć lokalnych szybkich połączeń kolejowych mogłaby stać się alternatywą połączeń z miastem i elementem wzrostu dostępności wybranych obszarów w strefie podmiejskiej. Rozwój jej wymaga jednak koncepcji w skali całej strefy podmiejskiej i związany jest nie tylko z projektem sieci tras i lokalizacją przystanków, ale z szerszą wizją klarownego rozwoju przestrzennego terenu z określeniem granic oddziaływania i dostępności, a także jako uzupełnienie tras komunikacji drogowej.

Jest to istotne ze względu na rozbudowę połączeń drogowych w kierunku północnym (trasa S7) i wschodnim (autostrada A4) i coraz większe zainteresowanie tymi obszarami nowych inwestorów.

#### 4. Podsumowanie

Strefa podmiejska jest obszarem bardzo dynamicznych przemian przestrzennych i poddana jest dużej presji inwestycyjnej. Należy ją traktować jako całość przestrzenną i funkcjonalną, pozostającą w ścisłym związku z miastem.

Przemiany zachodzące w tym obszarze mają znaczący wpływ na rozwój i rozprzestrzenianie się miasta, a także na jego funkcjonowanie i odbiór wizualny. Ze względu na znaczne rozproszenie zabudowy strefa ta ulega stałemu powiększaniu, co stwarza wrażenie coraz większej dominacji w przestrzeni.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej zabudowy można wyodrębnić pewne prawidłowości, które są charakterystyczne dla wielu ośrodków miejskich. Należą do nich:

- koncentracja zabudowy usługowej wzdłuż tras wylotowych z miasta,
- nowa zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna powstająca jako odrębne zamknięte enklawy,
- uzupełniająca zabudowa mieszkaniowa i mieszkaniowo-usługowa lokalizowana wzdłuż istniejącego nieczytelnego i słabo wykształconego układu komunikacyjnego,
- powstanie zabudowy przemysłowej i przemysłowo-składowej o zróżnicowanej powierzchni w formie wyodrębnionych stref lub rozproszonych pojedynczych zespołów,

- znaczna ilość istniejącej zróżnicowanej przestrzennie zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej,
- rozproszenie usług podstawowych lub ich brak,
- rozwój zabudowy na podstawie istniejącej struktury małych miast i wsi.

## 5. Wnioski

Strefa podmiejska obecnie podlega znacznym przekształceniom. Jej rozwój powinien być monitorowany i przebiegać zgodnie z dokumentami planistycznymi, gdyż w przeciwnym razie ulegnie ona nieodwracalnym zmianom, a w wielu przypadkach także niekorzystnym deformacjom przestrzennym.

Dlatego można by podjąć próbę stworzenia przestrzennej koncepcji rozwoju całej strefy podmiejskiej z uwzględnieniem indywidualnych uwarunkowań poszczególnych jej części. Taka koncepcja powinna być kompromisem podejmowanych działań w gminach bezpośrednio sąsiadujących z aglomeracją krakowską, co pozwoli na zrównoważony rozwój tych obszarów z korzyścią dla ich mieszkańców. Opracowanie to mogłoby być wykonane w konwencji studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i zawierać, oprócz części studialnej, także wytyczne przestrzenne do kształtowania struktury tych rejonów, szczególnie na styku poszczególnych gmin.

Istotnym elementem analiz i decyzji musi być komunikacja, która z jednej strony powinna stworzyć możliwości obsługi i dostępności poszczególnych rejonów strefy podmiejskiej i połączenia z centrum miasta, z drugiej zaś dać szansę na racjonalne porządkowanie i kształtowanie tych obszarów.

## 1. Introduction

Over the last few years the suburban zone has become one of the most dynamically developing areas in the immediate vicinity of big agglomerations. The reason for such immense investment pressure in these areas is connected with the following factors:

- lower land prices,
- possibility of acquiring bigger plots,
- shrinkage of attractive plots in city centres,
- easier availability of suburban plots which can be used in diversified, favoured by investors ways.

In case of residential development, the decisive factor is the less harsh environment and the subjective contact with nature, even if it is limited to a home garden, since no public green spaces are created along with the new tissue. The suburban development tendencies in most Polish cities have assumed a completely spontaneous character. It has led to the uncontrolled sprawl of mixed and structurally diversified tissue.

Hence, the spatial analyses of suburban zones seem vital for establishing clear rules and determining development directions seen as natural factors of their growth.

## 2. The structure of the suburban zone within Kraków Metropolitan Area

The suburban zone of Kraków Metropolitan Area to a great extent has been spatially transformed due to increasing development within the old settlement systems as well the development of new structures along main communication routes.

The borders of the zone are flexible and difficult to determine. Actually, they could be limited to the communes in the immediate vicinity of Kraków, yet diversified characteristics of the region, changing preferences of investors as well as increasingly competitive offers of particular communes are still creating new space, which makes the range and borders of the zone ever-changing.

The most dynamically developing areas are the north-west regions serviced by the Warszawa, Olkusz and Oświęcim communication routes as well as the southern one, in the vicinity of Myślenice, connected with the S7 road, so called Zakopianka.

Far less intensive development is typical of the regions located east of Kraków (in Proszowice, Sandomierz, Niepołomice directions). The area has preserved its rural character with the poorly developed road network. The considerable impact of the steelworks plant in Nowa Huta is recognised as an important factor responsible for the character of the region.

The new tissue is also concentrated around old urban settlements in the immediate vicinity of Kraków (Skala, Proszowice, Krzeszowice, Świątniki, Wieliczka, Skawina, Niepołomice and Mogilany). The places are subject to continuous spatial transformations and with time they may become Kraków's satellites and function as local service centres for the nearest settlement arrangements. Their function and importance is mainly connected with the development of the public communication network, which could enable a safe and easy access to the city centre in the future.

A characteristic element of the suburban zone and the area between the city and local "nodes" is new, mixed-use, scattered development: residential, service and production

characterised by diversified scale and architectural form. Quite frequently the new development fills in the space between the city and the already existing commune settlements functioning either as a complement to the old development or creating a completely new tissue. Actually, this type of structure creates new space with diversified architectural form deprived of its identity and urban character, but also without the nostalgic atmosphere of the village.

Thus, the zone does not belong to the city any more, since one can not find there either arranged public spaces and organised green areas or functional zones typical of the city. On the contrary, it is a conglomerate of diversified functions without common rules of urban planning. To a great extent it makes use of the unique qualities of the natural environment and its landscape values. The only restrictions are sometimes the borders of the national parks or conservation areas (in the north-west part of Kraków).

Due to its scattered character, the zone lacks elements which integrate the space or modern landmarks creating a new quality, such as the interconnected enclaves of residential or residential and service development.

None of the zones has created a new quality of structure, which could become a core integrating the spatial layout and consequently, introducing, even if only partially, the spatial order into the zone.

One of the factors responsible for this situation is a lack of the communication layout which would, on the one hand, complement and re-build the already existing road network, and on the other, introduce new solutions. The new solutions are necessary to clarify the mutual connections between the city and its suburbs as well as between the suburban zones.

### **3. Communication routes and public transport service**

In Kraków suburban zone the main means of transport is a car which enables easy access to the scattered development, yet in the future, it will be responsible for increasing traffic volume and restricting the area accessibility.

The basic communication layout of the suburban zone is based on the existing roads leading to Kraków. They not only collect the traffic from local roads but also function as transit roads (especially in the north-east regions).

Continuously increasing investment in the area accompanied by a lack of strategic decisions concerning modernisation and development of the road network result in the functional conflicts and growing discomfort caused by the increasing volume of traffic.

The road network modernisation can not keep up with the rapidly growing number of cars. There is not enough parking space, especially around new work and service facilities. The roads within the premises are most often transformed service roads and they neither comply with the standards nor are able to service the increasing volume of traffic.

In the suburban zone, both within old and new structures, there are no pedestrians routes, pavements or roadsides. It is not only dangerous for the locals but practically eliminates any pedestrian traffic. Consequently, the standard of living is lowered and the car over-dependence causes specific alienation of locals.

The public transport service (i.e. buses and so-called mini-buses – private vans) is insufficient. The train service is limited to few lines (Katowice, Tarnów and Warszawa) and



due to insufficient frequency and limited access as well as relatively long distances between stations and settlements, it can not compete with private cars.

For many years suburban trains haven't been modernised. The derelict and unattractive areas around the stations call for considerable funds and the plan of spatial integration.

Due to a wide range and safety, the local network of fast trains might become an alternative for a car. It would considerably improve the suburban zone accessibility. Yet, its development requires a general plan concerning the whole suburban zone, which would include not only the rail network and the location of stations but also a broader vision of clear spatial development of the area with its spheres of influence and accessibility restrictions. The rail network could complement the existing road network.

It is important due to the north- and east-bound road development (the S7 road and the A4 motorway).

#### **4. Recapitulation**

The suburban zone is characterised by extremely dynamic spatial changes and is subject to considerable investment pressure. It should be treated as spatial and functional unity closely connected with the city. The changes taking place in the area have a significant influence on the city: its development, sprawling, functioning and the way it is seen as a spatial entity. Due to its scattered development, the zone is constantly growing and seems to be more and more spatially overwhelming.

In the functional and spatial structure of the development one can discern certain rules typical of cities. They are as follows:

- concentration of service development along roads,
- new residential development (single- and multi-family housing) in the form of closed enclaves,
- the residential and service development complementing the existing one located along and poorly developed road network,
- industrial development forming isolated zones or scattered single clusters,
- considerable quantity of spatially diversified housing and farm development,
- scattered or lacking basic services,
- development based on the existing structure of small towns and villages.

#### **5. Conclusions**

The suburban zone nowadays is subject to considerable transformations. Its development should follow spatial planning to prevent its irreversible changes and in many cases undesired spatial deformations.

That is why one should make an attempt to create the urban plan of the whole suburban zone which would take into consideration characteristics of its particular parts. The plan should especially focus on the communes in the immediate vicinity of Kraków in order to ensure their balanced development which would be advantageous for their inhabitants. The plan could have the form of an analysis of conditions and directions of spatial development



and include guidelines determining the structure of the regions, especially these located on the borderlines between communes.

The crucial element of the analyses and decisions should be communication, which on one hand should facilitate the access to the suburbs, on the other – should function as a factor introducing rational order into the spatial development of the area.

#### Literatura/Bibliography

- [1] *Encyklopedia Krakowa*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa–Kraków 2000.
- [2] Makiela Z., Marszał T. (red.), *Infrastruktura techniczno-ekonomiczna w obszarach metropolitalnych*, Biuletyn KPZK PAN, z. 222, Warszawa 2005.
- [3] Markowski T., *Zarządzanie rozwojem miast*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 1999.
- [4] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Małopolskiego, 2003.
- [5] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa, UMK 2003.
- [6] Zuziak Z., *Plany i projekty dla obszarów metropolitalnych: między podejściem selektywnym i strukturalnym*, [w:] *Planowanie przestrzenne a wyrównywanie szans w obszarach rozszerzonej Unii Europejskiej*, E. Węclawowicz-Bilska, Z. Zuziak (red.), Czasopismo Techniczne, z. 2-A/2005, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2005.