

**Robert Piotr Masztalski  
Piotr Kryczka**



**Przeobrażenia struktury przestrzennej  
małych miast Dolnego Śląska  
po 2000 roku**



**Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej**

Przeobrażenia struktury przestrzennej  
małych miast Dolnego Śląska  
po 2000 roku





Robert Piotr Masztalski  
Piotr Kryczka

**Przeobrażenia struktury przestrzennej  
małych miast Dolnego Śląska  
po 2000 roku**



Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej

Wrocław XII 2020

Recenzenci: Tomasz Ossowicz, Bogusław Wojtyszyn

W pracach badawczych udział brał: Mikołaj Grosel

Opracowanie techniczne: Piotr Kryczka

Opracowanie redakcyjne: Magdalena Józefiak

Redakcja techniczna: Stanisław Gancarz

Skład i łamanie: Jan Kaczorowski

© Copyright by Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej,  
Wrocław 2020

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej książki, zarówno w całości, jak i we fragmentach, nie może być reprodukowana w sposób elektroniczny, fotograficzny i inny bez zgody wydawcy i właścicieli praw autorskich.

Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej  
Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław  
<http://www.oficyna.pwr.edu.pl>  
[oficwyd@pwr.edu.pl](mailto:oficwyd@pwr.edu.pl)

ISBN 978-83-7493-147-2

Druk i oprawa: beta-druk, [www.betadruk.pl](http://www.betadruk.pl)

# Spis treści

<b>1. Wstęp</b>	<b>9</b>
1.1. Wprowadzenie	9
1.2. Cel i zakres badań	10
<b>2. Współczesne kierunki badań obszarów zurbanizowanych</b>	<b>18</b>
2.1. Zmiana narzędzi badawczych wykorzystywanych w badaniach urbanistycznych	18
2.1.1. Dostęp do informacji	18
2.1.2. Metody i narzędzia	22
2.1.3. Standaryzacja danych a indywidualizacja przestrzeni	25
2.2. Miasta i ludność miejska Polski	26
2.3. Administracyjne uwarunkowania kształtowania ładu przestrzennego miast	34
2.4. Chaos przestrzenny a system planistyczny	47
<b>3. Sieć osadnicza Dolnego Śląska</b>	<b>53</b>
3.1. Struktura demograficzna miast	53
3.1.1. Dynamika zmian demograficznych	58
3.1.2. Układ przestrzenny osadnictwa	70
3.2. Miejskie obszary funkcjonalne na Dolnym Śląsku i centra systemu osadniczego	72
3.3. System transportowy	76
3.4. System hydrograficzny	77
3.5. System przyrodniczy	79
3.6. Zasoby mieszkaniowe	80
3.7. Pokrycie planistyczne	82
3.8. Miasta poddane analizie szczegółowej	84

---

<b>4. Analiza struktury funkcjonalno-przestrzennej małych miast Podregionu Wrocławskiego</b>	<b>85</b>
4.1. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Podregionu Wrocławskiego	85
4.1.1. Użytkowanie terenu	87
4.1.2. Sieć drogowa	89
4.1.3. Sieć kolejowa	93
4.2. Analiza szczegółowa struktury funkcjonalno-przestrzennej i rozwoju terytorialnego	95
4.2.1. Jelcz-Laskowice	96
4.2.2. Trzebnica	101
4.2.3. Brzeg Dolny	107
4.2.4. Strzelin	113
4.2.5. Wołów	119
4.2.6. Milicz	123
4.2.7. Syców	128
4.2.8. Środa Śląska	132
4.2.9. Oborniki Śląskie	137
4.2.10. Siechnice	141
4.2.11. Sobótka	147
4.2.12. Kąty Wrocławskie	151
4.2.13. Twardogóra	155
4.2.14. Żmigród	159
4.2.15. Bierutów	162
4.2.16. Międzybórz	166
4.2.17. Wiązów	170
4.2.18. Prusice	175
4.3. Wnioski z analiz	179
<b>5. Synteza i wnioski końcowe</b>	<b>187</b>
<b>Literatura</b>	<b>191</b>
<b>Spis rysunków</b>	<b>198</b>
<b>Spis tabel</b>	<b>203</b>
<b>Summary</b>	<b>204</b>

---

Aneks 1	Schematy etapów rozwoju terytorialnego małych miast Podregionu Wrocławskiego	205
Aneks 2	Schematy struktury funkcjonalno-przestrzennej małych miast Podregionu Wrocławskiego	217
Aneks 3	Dokumentacja fotograficzna	237



# 1. Wstęp

## 1.1. Wprowadzenie

Wydana w 2005 roku monografia pt. *Przeobrażenia struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku* badała zjawiska urbanistyczne występujące w małych miastach Dolnego Śląska w okresie 1945–2000. Po 2000 roku nastąpiło przyspieszenie procesów modernizacyjnych miast polskich, wynikające w największym stopniu ze wsparcia ekonomicznego, jakie uzyskaliśmy po włączeniu Polski w struktury Unii Europejskiej w 2004 roku. Jednak już wcześniej Polska korzystała z tzw. funduszy strukturalnych. W okresie akcesyjnym, przygotowującym nasz kraj do wejścia w skład wspólnoty, realizowane były w latach 2000–2006 programy polityki spójności. Realizowane one były przez 4 fundusze strukturalne: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny, Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej oraz Finansowy Instrument Orientacji Rybołówstwa. Celem takiej pomocy było zminimalizowanie różnic pomiędzy państwami członkowskimi Unii na wszystkich płaszczyznach. Polska skorzystała z tego wsparcia w bardzo dużym wymiarze, ze względu na powierzchnię naszego kraju, największego wśród nowych pretendentów unijnych. Zadaniem funduszy była pomoc dla regionów słabo rozwiniętych, restrukturyzacja obszarów, w których występuje zjawisko przemysłu zanikającego, a także zwalczanie bezrobocia. Wszystkie te działania w największym stopniu dotyczyły miast małych, które najbardziej dotknęła transformacja ustrojowa z 1989 roku. Dzisiaj bardzo łatwo zapominamy, komu w ogromnym stopniu zawdzięczamy aktualny poziom rozwoju naszego



kraju, a wierzymy części polityków przekonujących nas, że to, co nas otacza, to zasługa ich obecnych działań.

Kolejnym powodem do podjęcia prezentowanych w tym opracowaniu badań jest reforma administracyjna kraju z 1999 roku, w wyniku której doszło do zmian w modelu funkcjonowania państwa. W miejsce podziału dwustopniowego kraju (gmina, województwo) wprowadzono wówczas podział trójstopniowy (gmina, powiat, województwo), przy jednoczesnym zwiększeniu stopnia dostępności organów samorządu lokalnego, co miało niebagatelny wpływ na procesy miastotwórcze.

I wreszcie powodem trzecim i najważniejszym jest zmiana paradygmatu urbanistycznego rozwoju miast. Procesy, które zachodzą od początku XXI wieku w obszarze teorii i modeli urbanistycznych, a także niewyobrażalnie szybki rozwój technologii informatycznych ze sztuczną inteligencją na czele, zmieniają sposób myślenia o przekształcaniach i rozwoju miast niemal z dnia na dzień. Przykładowo w ciągu niecałych 20 lat diametralnie zmienił się sposób myślenia o budowaniu systemów komunikacyjno-transportowych miast. Inteligentne systemy transportu z udziałem pojazdów autonomicznych w miastach to dzisiaj już rzeczywistość, mająca swoje pierwsze realizacje. Dotyczy to również zwiększenia świadomości mieszkańców i władz miast w obszarze ekologii, a także wzrostu aktywności społecznej mieszkańców, uczestniczących w działaniach partycypacyjnych. Wszystkie te czynniki są wystarczającym powodem do podjęcia badań nad uzupełnieniem obrazu przekształceń struktur przestrzennych małych miast Dolnego Śląska o to, co miało miejsce po roku 2000.

## **1.2. Cel i zakres badań**

O charakterze urbanizacji w największym stopniu decydują:

- poziom rozwoju cywilizacyjnego,
- demografia,
- poziom dobrobytu ekonomicznego.

XXI wiek to era społeczeństwa informacyjnego. Jako że świat wciąż znajduje się w różnych fazach okresu przejściowego od cywilizacji industrialnej do cywilizacji informacyjnej, definicja tej ostatniej wciąż jest nie do końca sprecyzowana. Badacze dostrzegają tu wiele aspektów, które mogą w różny sposób i w różnym stopniu wpływać na ostateczny kształt tej definicji. Najważniejsze z nich to:

- aspekt ekonomiczny, powodujący zmianę w sposobie pracy i zarabiania pieniędzy,
- aspekt techniczny, oparty głównie na fenomenie Internetu i ciągle rozwijających się technologiach,
- aspekt demokratyczny, pozwalający na wolny dostęp społeczeństwa do informacji, czyli do obiektywnej wiedzy na temat otaczającego świata,
- aspekt edukacyjny, w którym informacja i wiedza stają się głównymi środkami do osiągnięcia sukcesu i władzy.

Niejednolity sposób widzenia powyższych aspektów na różnych kontynentach prowadzi do rozbieżności w końcowej formule definicji społeczeństwa informacyjnego, a tym samym różnorodnego postrzegania jego wpływu na zmiany w sposobie kształtowania miast. Urbanistyczne spojrzenie na problem zmian zachodzących we współczesnym sposobie kształtowania obszarów zurbanizowanych prowadzi nas do konstatacji, iż najistotniejsze dla sprawnego funkcjonowania współczesnego miasta są szeroko rozumiane powiązania komunikacyjne. Komunikacja rozumiana jest tu nie tylko jako sposób poruszania się w zajmowanej przestrzeni fizycznej, ale także powiązania pomiędzy poszczególnymi osobami w grupie społecznej za pomocą urządzeń multimedialnych, również w przestrzeni wirtualnej.

Miejsce przebywania człowieka, w rozumieniu jego miejsca zamieszkania, staje się powoli zjawiskiem drugorzędym i nieistotnym przy prowadzeniu wielu działalności. Powyższe tendencje sugerują, że ruch związany z dojazdami do pracy najprawdopodobniej zostanie w następnych latach w jakimś stopniu zredukowany.

W Europie, ale także w USA, dominują idee ekologiczne i równoważące rozwój struktur zurbanizowanych w lokalnej skali. Nie są one identyczne, ale główne przesłanki i uwarunkowania kształtowania struktur urbanistycznych są podobne, z tym że Stary Kontynent jest bardziej skłonny do budowania struktur opartych na idei solidarności społecznej.

Jednak tylko Europa stara się na dużą skalę realizować programy urbanistyczne dla wszystkich grup społecznych, choć nie zawsze kończy się to sukcesem. Państwa bogatsze, takie jak Wielka Brytania, Niemcy, Francja, Norwegia, Szwecja czy Dania to kraje, które starają się wprowadzać w życie urbanistyczne doktryny, takie jak: *new urbanism*, *urban villages*, *compact city*, *smart city*, uzupełniając je działaniami w mniejszej skali, takimi jak jednostka sąsiedzka, osiedle socjalne, *cobausing* czy *mixed city*.

Dynamika zmian w urbanizacji Europy po 2000 roku znacząco spowolniła. Potwierdza to tezę wyrażoną w *Przeobrażeniach struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku*, że „gwałtowny rozwój miast na kontynencie europejskim należy już do historii. Wiek XXI będzie w tej dziedzinie należał do Azji i Afryki.” (Masztalski 2005, s. 29). Wskazane powyżej idee urbanistyczne, jak również analizy ogólnosiątkowych trendów demograficznych wyrażonych w danych statystycznych w podziale na kontynenty, prowadzą do stwierdzenia, że przekształcenia ilościowe w miastach Europy muszą przejść w fazę przekształceń jakościowych. Fakt ten należy uwzględnić również w planowaniu rozwoju miast w Polsce. W szczególności powinno to być brane pod uwagę w miastach małych, które posiadają węższą ofertę funkcjonalno-przestrzenną niż miasta będące rdzeniem obszarów metropolitalnych w Polsce.

Sieć osadnictwa miejskiego na Dolnym Śląsku w znacznej mierze została ukształtowana w średniowieczu. Historycznie, wiele z istniejących miast uległo zniszczeniom w wyniku pożarów czy wojen. Jednak największe straty w tkance miejskiej tej grupy miast powstały w czasie II wojny światowej i jakiś czas po jej zakończeniu<sup>1</sup>, także w wyniku gwałtownych procesów depopulacyjnych.

Procesy demograficzne zachodzące w analizowanej grupie miast, po bezpośrednio powojennych spadkach liczby ludności, charakteryzowały się w kolejnych dekadach w większości przypadków wzrostem liczby mieszkańców. Zostało to przeanalizowane w poprzednim opracowaniu, badającym zjawiska urbanistyczne w małych miastach Dolnego Śląska. Tam też zawarto prognozy demograficzne WUS we Wrocławiu z 2005 roku, sugerujące, że w pierwszym ćwierćwieczu XXI wieku jedynie nieliczne miasta Dolnego Śląska mogą liczyć na nieznaczny przyrost liczby ludności.

Małe miasta o średniowiecznym rodowodzie i zniszczonej w czasie wojny lub krótko po niej, a nieodbudowanej strukturze miejskiej, są w dalszym ciągu problemem urbanistycznym regionu dolnośląskiego<sup>2</sup>. Uzupełnianie ubytków w ich strukturze przestrzennej przebiegało w 2. poł. XX wieku raczej w przypadkowy sposób i prowadziło z reguły do powstawania chaosu przestrzennego. Zdarzały się także nieliczne pozytywne, choć zarazem dyskusyjne przykłady, jak choćby Lubawka czy Lubań. Małe miasta Dolnego

1 Patrz: Analiza zniszczeń wojennych, Tabela 6. Zestawienie wybranych cech małych miast Dolnego Śląska (Masztalski 2005, s. 81–85).

2 Strzelin, Lubomierz, Międzybórz, Wąsosz, Nowogrodzic, Bierutów, Ścinawa, Pieńsk, Milicz, Brzeg Dolny, Chojnów, Strzegom.

Śląska w większości mają swój czytelny charakter urbanistyczny. Rafał Eysymontt (2009, s. 197) w swoim opracowaniu *Kod genetyczny miasta* mówi o tym w sposób następujący: „Cechą konstytutywną miast śląskich było przede wszystkim modularne konstruowanie planu opartego kolejno na jednostkach od najmniejszych w skali parcelach, poprzez większe – bloki zabudowy, aż do miasta jako całości. Drugim elementem decydującym o charakterze tych miast było wyznaczenie w nich prostokątnych placów i prostokątnych ulic. W tej sieci placów centralną funkcję pełnił plac rynkowy, dodatkowe place wyznaczono dla kościoła farnego i, ewentualnie, usytuowane w skrajach założenia place przy kościołach klasztornych. Tak więc centralnym elementem miasta nie była tak, jak na przykład w miastach promieniście rozbudowanych wokół centralnego kościoła pojedyncza budowla-bryła tworząca zamknięty maszyn, lecz otwarty, publiczny, celowo niezabudowany plac, istnienie którego świadczy o świadomej kompozycji urbanistycznej.”

Po transformacji ustrojowej w Polsce rozpoczął się proces wzrostu świadomości społeczeństwa, w tym także świadomości lokalnej. Pomaga to w kształtowaniu wizerunku miast na miarę potrzeb lokalnych społeczności. Samorządy, które zyskały wiele autonomii, mogą decydować o rozwoju i uwzględniać w swoich dążeniach opinie mieszkańców. Partycypacja społeczna stała się ważnym elementem polityki samorządowej. Jednym z narzędzi wspomagania współdecydowania mieszkańców o rozwoju miast jest budżet obywatelski (Sobol 2017). Obecnie jest to naturalny element polityki, którą stosują zarówno miasta duże, średnie, jak i małe.

W dalszym ciągu istotną zdaje się być kwestia poruszona w poprzednim opracowaniu (Masztalski 2005), a mianowicie w jaki sposób osiągnąć zrównoważony rozwój i sprostać wyzwaniom dynamicznie zmieniającej się urbanizacji naszego świata, w dobie, kiedy zagrożeniem dla miast jest ich niekontrolowany i przypadkowy rozwój, a w gorszym przypadku stagnacja lub regresja. Powstrzymać to zjawisko może świadomość procesów urbanizacyjnych oraz zależności zachodzących między nimi. Zadania realizowane przez władze lokalne, w tym także związane z rewitalizacją miast, muszą wynikać z badań naukowych, które w odpowiedni sposób określą ewentualne szanse, zagrożenia i progi rozwojowe.

Różnorodność architektoniczno-urbanistyczna stanowić może raczej o bogactwie miasta, pod jednym wszakże warunkiem – że twórcy urbanistyki i architektury potrafią w miastach o długiej historii umiejętnie połączyć współczesne tendencje i środki wyrazu architektonicznego z histo-

rycznym dziedzictwem kulturowym miasta. Współcześnie, po wstąpieniu Polski w 2004 roku w struktury Unii Europejskiej, kondycja ekonomiczna polskich miast i gmin stwarza perspektywę rozwoju zrównoważonego, w szczególności po trudnych dla małych miast i obszarów peryferyjnych procesach transformacji ustrojowej. Sprzyjać temu mogą również trendy urbanistyczno-architektoniczne ukierunkowane na tworzenie wielofunkcyjnych, kompaktowych osiedli, współistniejących z systemami zieleni miejskiej. Właśnie dlatego obecnie tak ważna jest problematyka badawcza rozwoju małych miast w kontekście przeobrażeń nie tylko ilościowych, ale i jakościowych. Potrzeba takiego podejścia wynika z faktu, że „w ciągu nieco ponad dekady na Ziemi prawdopodobnie będzie około 8,5 miliarda ludzi, a do 2050 r. prawie 10 miliardów, w porównaniu z 7,7 miliarda obecnie. Niewielka liczba krajów będzie miała udział w większości tego wzrostu. Podczas gdy niektóre kraje nadal szybko rosną, w innych obserwuje się spadek ich populacji. Jednocześnie świat się starzeje, ponieważ globalna długość życia wciąż rośnie, a poziom dzietności nadal spada. Takie zmiany w wielkości i rozmieszczeniu populacji na świecie mają ważne konsekwencje dla osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju i zapewnienia, że nikt nie pozostanie w tyle.” (United Nations 2019, s. 1). Zjawisko depopulacji oraz starzenia się społeczeństwa dotyczy w szczególności małych miast Dolnego Śląska, co stwarza podstawy do dalszego pogłębiania problematyki rozwoju przestrzennego.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, w tym także miasta małego, jest wiele istotnych elementów wpływających na percepcję obszaru zurbanizowanego przez jego mieszkańców. Wśród nich wyróżniamy obszary centralne, które w literaturze są bardzo różnie definiowane, w szczególności w polskich realiach badawczo-naukowych. Centra miast stanowią istotny punkt węzłowy struktury zurbanizowanej. Większość z małych miast Dolnego Śląska, przy wsparciu funduszy unijnych, podjęła się modernizacji tych obszarów. Semantycznie ujmowanie centrum miasta może być zróżnicowane. Literatura anglosaska wskazuje pewne charakterystyczne cechy centrów miast (ang. *town centre*):

- centrum usługowe odpowiadające potrzebom lokalnej społeczności,
- występowanie obiektów rekreacyjnych, rozrywkowych, kulturalnych,
- dostęp do usług publicznych oraz komercyjnych,
- miejsce zatrudnienia i występowania biznesu,

- dostępność przestrzenna realizowana zróżnicowanymi środkami transportu,
- percepcja tej przestrzeni przez lokalną społeczność jako centrum miasta (ATCM 2013, s. 8).

Śleszyński (2004) wskazuje również, że samo pojęcie centrum jest trudne do sprecyzowania, a jego granice do wyznaczenia. Jednak zarówno Murphy i Vance (1954), ale także Wallis (1990) podkreślają, że centrum miasta jest tkanką urbanistyczno-architektoniczną koncentrującą zróżnicowane funkcje. W części małych miast Dolnego Śląska zwrócono szczególną uwagę na dywersyfikację funkcjonalną, w celu intensyfikacji przestrzennej konkurencyjności całej struktury. W kontekście tego szczególnie istotną rolę odgrywa hierarchia w systemach osadniczych, a co się z tym bezpośrednio wiąże hierarchiczna struktura układu miejsc centralnych (lub centrów usługowych w ich przestrzennym wymiarze). Struktury hierarchiczne mogą odnosić się do systemów obsługi przestrzennej mieszkańców w zależności od przyjętej skali odniesienia i tym sposobem np. ośrodki I i II rzędu są centrami elementarnymi lub lokalnymi, ośrodki III rzędu – centrami dzielnicowymi, ośrodki IV rzędu – centrami o znaczeniu miejskim, ośrodki V rzędu – centrami wojewódzkimi, a ośrodki VI rzędu – ośrodkami krajowymi (Damurski i in. 2018). Istotna w tym kontekście może być również addytywność tychże ośrodków, oznaczająca wzajemne sumowanie się funkcji niższego rzędu w ramach ośrodków wyższego rzędu.

Kształtowanie centrów związane jest również z występowaniem obiektów o funkcji centrotwórczych, które posiadają niebagatelną rolę w kształtowaniu struktury przestrzennej miast. Badania nad funkcjami centrotwórczymi należy zatem realizować w odniesieniu do innych funkcji miejskich (przemysłowych, handlowych, społecznych, mieszkaniowych, kulturowych i decyzyjnych), a w konsekwencji – sposobu ich oddziaływania na centrum miasta (Śleszyński 2008).

Poza obszarami o charakterze centrotwórczym, w małych miastach Dolnego Śląska dominują jednostki urbanistyczne o charakterze mieszkaniowym. Jest to zabudowa zarówno jednorodzinna jak i wielorodzinna. W dalszym ciągu występują nieciągłości zabudowy, które są „spadkiem” po działaniach wojennych oraz efektem luźno sytuowanej, modernistycznej tkanki mieszkaniowej. Strefom centralnym, śródmiejskim i stricte mieszkaniowym towarzyszą również tereny zabudowy przemysłowej – część z niej to nowoczesne zakłady pracy, a w innych przypadkach zdekapitalizowane



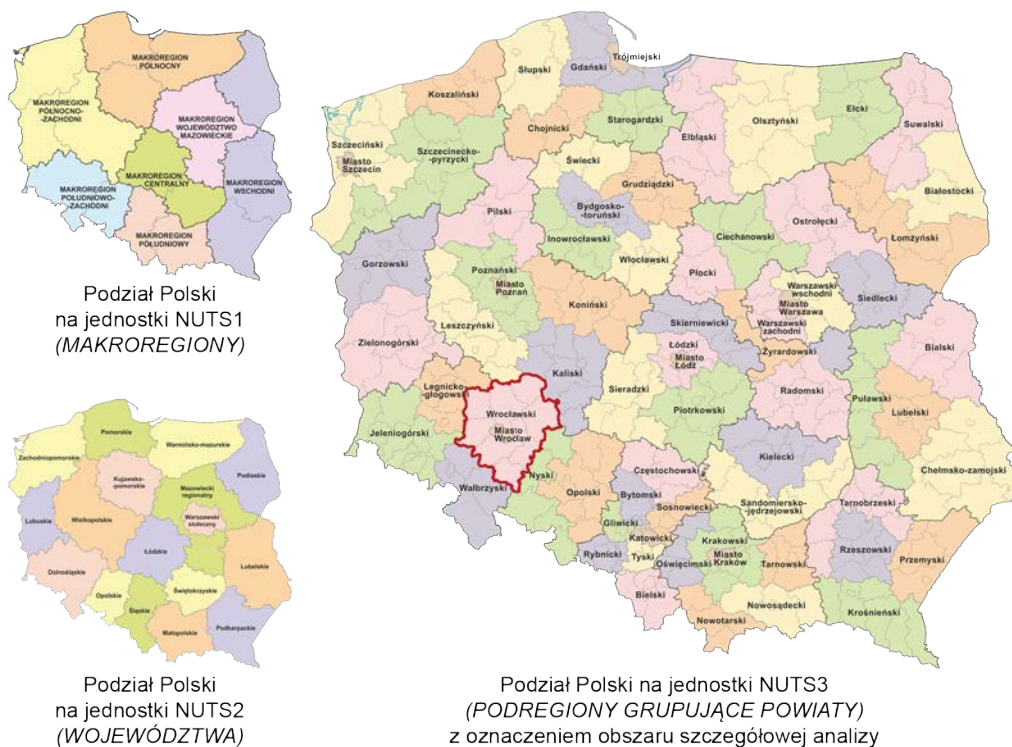
fabryki, które niekorzystnie przeszły procesy restrukturyzacji gospodarki i do dziś nie wróciły do dawnego funkcjonowania.

Głównym celem niniejszego opracowania jest poszerzenie wiedzy urbanistycznej na temat procesów osadniczych zachodzących na Dolnym Śląsku po 2000 roku, a w szczególności analiza rozwoju przestrzennego małych miast Dolnego Śląska. W pracy przeanalizowano zarówno struktury przestrzenne miast, podejmowane działania planistyczne, jak i przemiany ekonomiczno-polityczne, wpływające na kształtowanie jednostek. Przedstawiony opis procesów osadniczych stwarza podstawy do sformułowania odpowiedzi na pytania:

- W jaki sposób przebiegały procesy przekształceń funkcjonalno-przestrzennych małych miast z badanej grupy?
- Jak procesy demograficzne w badanych miastach wpłynęły na rozwój przestrzenny tych jednostek?
- W jakich obszarach działalności urbanistycznej należy koncentrować działania rozwojowe małych miast Dolnego Śląska?

Z grupy małych miast na Dolnym Śląsku wydzielono grupę miast zlokalizowanych w Podregionie Wrocławskim (rys. 1.1). W opracowaniu skupiono uwagę na problematyce rozwoju urbanistycznego, ze szczególnym uwzględnieniem porównania zachodzących transformacji funkcjonalno-przestrzennych przed i po roku 2000. W badaniach uwzględniono metody opisowe i statystyczne, jak również metody dedukcyjne i wnioskowanie empiryczne. Po przeprowadzonej kwerendzie terenowej sporządzono inwentaryzację urbanistyczną oraz opracowano dokumentację fotograficzną. W opracowaniu posłużono się w szczególności technikami analiz przestrzennych w środowisku GIS.

Badania obejmują małe miasta zlokalizowane na Dolnym Śląsku, z odniesieniem do procesów i zjawisk funkcjonalno-przestrzennych występujących w całym kraju. Analizę szczegółową małych miast zrealizowano w Podregionie Wrocławskim. Podregion Wrocławski, według Klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (w skrócie: NUTS), umiejscowiony jest na trzecim poziomie szczegółowości (po makroregionach – NUTS1 i województwach – NUTS2) – jak na rys. 1.1. Podział terytorialny w klasyfikacji NUTS został ustanowiony dla Unii Europejskiej i umożliwia prowadzenie analiz porównawczych danych statystycznych zagregowanych do odpowiedniego poziomu szczegółowości (por. *Rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 roku*



**Rys. 1.1.** Klasyfikacja NUTS 2016 w Polsce wg stanu na 1 stycznia 2018 r. (opracowanie własne na podstawie [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl))

*w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS)). Na Dolnym Śląsku poza Podregionem Wrocławskim zlokalizowane są jeszcze trzy inne Podregiony: Jeleniogórski, Legnicko-Głogowski, Wałbrzyski oraz Podregion Miasto Wrocław.*



## **2. Współczesne kierunki badań obszarów zurbanizowanych**

### **2.1. Zmiana narzędzi badawczych wykorzystywanych w badaniach urbanistycznych**

#### **2.1.1. Dostęp do informacji**

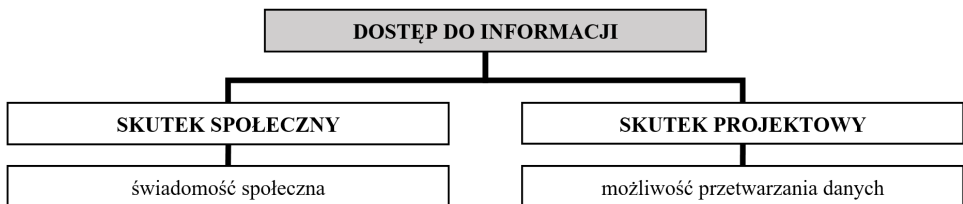
Zmiana podejścia w obecnym pojmowaniu rozwoju (nie tylko przestrzennego, a rozumianego jako strategiczny i zintegrowany) przyczyniła się bezpośrednio do zmiany poziomu technologicznego narzędzi badawczych wykorzystywanych w badaniach urbanistycznych. „Neoliberalna doktryna rozwoju w oczywisty sposób wpłynęła na zmianę tradycyjnych ról i narzędzi w procesie planowania. Wymusiła podejście konkurencyjne, które w urbanistyce rozpowszechniło m.in. strategie oparte na marketingu miejskim, mające na celu zachęcenie inwestorów, organizację globalnych wydarzeń i realizację megaprojektów, a w planowaniu regionalnym zrodziła koncepcje «regionu konkurencyjnego».” (Belof 2014, s. 35). Z oczywistych względów wpływ miała na to koncepcja społeczeństwa informacyjnego (por. Kęsy 2011), a sam dostęp do informacji jest podstawowym elementem uzasadniającym potrzebę planowania, w świetle zasady optimum w sensie Pareto, według argumentów ekonomicznych (por. Ingham 2014).

Richard Klosterman (2015) wskazuje pewnego rodzaju periodyzację w rozwoju metod i technik w badaniach urbanistycznych:

- I era – urbanistyka jako projektowanie (*planning as design*) – od początku aż do lat 60. XX wieku,
- II era – urbanistyka jako nauka stosowana (*planning as applied science*) – w latach 60. i 70. XX wieku,
- III era – urbanistyka jako komunikacja (*planning as communication*) – od lat 80. XX wieku.

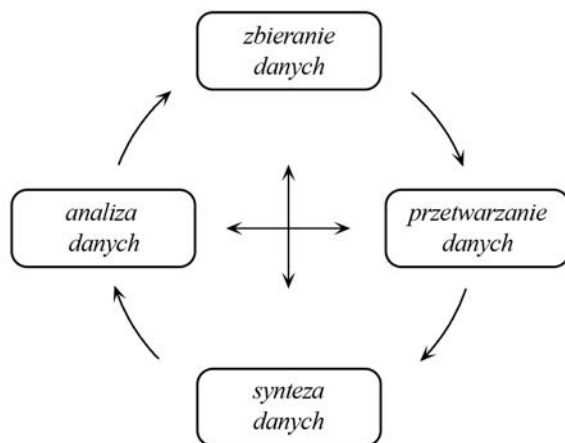
Rozwój urbanistyki, jako sztuki wieloaspektowej komunikacji, trwa do dziś wraz z metodami i technikami badawczymi zwiększającymi dostęp do informacji, w tym także informacji o przestrzeni. Postępujące zwiększanie dostępu do informacji ma dwojakie skutki – jak na rys. 2.1.

W kontekście badań urbanistycznych dostęp do informacji ma szczególnie skutek zarówno społeczny, jak i projektowy. Pierwszy z nich objawia się możliwością zwiększania świadomości społecznej. Wiąże się to również ze wzrastającym zainteresowaniem społeczeństwa otaczającą je przestrzenią. W tym sensie ma to również aspekt ekonomiczno-gospodarczy, wynikający z większego dostępu do informacji np. o potencjalnych terenach inwestycyjnych. Skutek projektowy ma niebagatelny wpływ na możliwość przetwarzania szerokiego spektrum danych przestrzennych, które w coraz większym zakresie udostępniane są w formie otwartych zasobów.



**Rys. 2.1.** Skutki zmian w dostępie do informacji w kontekście badań urbanistycznych (opracowanie własne)

Zasadnicze znaczenie w rozwoju informacji o przestrzeni miała tzw. Dyrektywa INSPIRE (2007), której celem było wprowadzenie systemu infrastruktury informacji przestrzennej – wspólnego dla wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej. Obliguje to wszystkie kraje do tworzenia odpowiedniej infrastruktury danych przestrzennych umożliwiającą ich interoperacyjność w różnych sektorach polityki (Szymgin i Banak 2012). Właściwy rozwój dostępu do informacji powinien uwzględniać systematykę ciągłego zbierania, przetwarzania, syntezy i analizy danych – jak na rys. 2.2. W tak nieprzerwanym procesie dane o przestrzeni mogą być na bieżąco aktu-



**Rys. 2.2.** Operacjonalizacja zbierania, przetwarzania, syntezy i analizy danych (opracowanie własne)

alizowane i analizowane w sytuacji zmian przestrzennych, a w konsekwencji wreszcie udostępniane do publicznego wglądu lub nawet publicznego dostępu z możliwością ich przetwarzania i analizowania.

Choć Dyrektywa INSPIRE została wprowadzona w 2007 roku, to w systemie planowania przestrzennego w Polsce dotychczas brakowało odpowiednich narzędzi legislacyjnych dla wdrażania infrastruktury danych przestrzennych. Dopiero w 2020 roku Ustawa z dnia 16 kwietnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz niektórych innych ustaw wprowadziła zmianę do Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. W ustanowionym w 2020 roku akcie prawnym dodany został rozdział 5a *Zbiory danych przestrzennych*, a jego zapisy obowiązują od 31 października 2020 roku. Jest to pierwszy krok ku systemowej zmianie podejścia do tworzenia infrastruktury informacji przestrzennej w polskim planowaniu przestrzennym i dotyczyć będzie dokumentów planistycznych na szczeblu lokalnym i regionalnym. Niestety, zmiana nakłada obowiązek tworzenia zbiorów danych przestrzennych wyłącznie w zakresie tworzenia lokalizacji przestrzennej danego opracowania (np. granica obszaru objętego planem miejscowym), wraz z niezbędnymi atrybutami, jak również tworzenie części graficznej aktu w formie rastrowej z georeferencją. W dobie wzrastającej cyfryzacji może to być istotne zaniechanie dla rozwoju działalności urbanistycznej w kraju – głównie ze względu na nienarzucony obowiązek realizacji w całości zwektoryzowanych opracowań planistycznych z niezbędnymi atrybutami i metadanymi.

Mimo długiego czasu oczekiwania na wdrażanie Dyrektywy INSPIRE w planowaniu przestrzennym w Polsce, część gmin już teraz bardzo dobrze radzi sobie w tworzeniu infrastruktury danych przestrzennych. Większość miast wojewódzkich w kraju posiada rozbudowane systemy informacji przestrzennej i geoportale prezentujące dane o przestrzeni. Na szczególną uwagę zasługuje dziesięć samorządów gminnych, które podpisały *Porozumienie o współpracy na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego Zachodniego Obszaru Integracji*, w ramach którego pozyskano środki z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2014–2020 dla zadania *Budowa Systemu Informacji Przestrzennej oraz rozwój e-usług publicznych i elektronicznych usług administracyjnych w północno-zachodniej części województwa dolnośląskiego*. Dzięki zaangażowaniu jednostek samorządu terytorialnego zakupiono zintegrowany system informatyczny, wdrożono GIS-owe rozwiązania informacji przestrzennej oraz moduły komunikacji międzywydziałowej. W projekcie udział biorą gminy miejskie: Bolesławiec i Zawidów, gminy miejsko-wiejskie: Lwówek Śląski i Nowogrodzic, gminy wiejskie: Bolesławiec, Gromadka, Osiecznica, Sulików, Warta Bolesławiecka i Zagrodno. Dane przestrzenne zbierane w ramach tego przedsięwzięcia nie tylko ułatwiają zarządzanie przestrzenią, ale także sterowanie społeczno-gospodarcze oraz umożliwiają szerokie udostępnianie informacji.

Obecnie powstaje coraz więcej baz danych zawierających materiały przydatne do badania zurbanizowanych struktur przestrzennych. Dostęp do nich jest szerszy i łatwiejszy – jeśli nie z otwartych zasobów przestrzennych, to poprzez odpowiednie licencje. Rozwój udostępniania danych przestrzennych w Polsce w ostatnich latach był dynamiczny. Wiele informacji przestrzennych zostało udostępnione przez jednostki publiczne (np. dane środowiskowe Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, dane geologiczne w Centralnej Bazie Danych Geologicznych Państwowego Instytutu Geologicznego, dane o zagrożeniu powodziowym Wód Polskich) i okazały się niezbędne przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego czy studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Jednak mnogą ilość zwektoryzowanych danych posiadających niezbędne atrybuty przestrzenne cechowało rozproszenie w wielu różnych witrynach internetowych, co dla mniej sprawnych użytkowników świata wirtualnego mogło stwarzać problemy. Jednak od 2019 roku intensywne prace w ramach geoportalu krajowego<sup>3</sup> spowodowały, że dane te zostały skonsolidowane i udostępnione w jednym miejscu, tworząc tym samym z geoportalu

3 [mapy.geoportal.gov.pl](http://mapy.geoportal.gov.pl)

ogromny hub wiedzy o przestrzeni. Dodatkowym atutem takiego rozwiązania jest wiarygodność danych – są one udostępniane poprzez rządową stronę geoportalu, zatem musiały przejść odpowiednią weryfikację. Większość danych udostępnianych za pomocą geoportalu dostępna jest do podglądu w zewnętrznych usługach sieciowych WMS (*Web Map Service*). Znaczna część danych udostępniania jest również w formie wektorowej i skutecznie można je podłączyć do oprogramowania GIS, a następnie przetwarzać i analizować przy prowadzeniu badań urbanistycznych.

### 2.1.2. Metody i narzędzia

Dynamikę zmian metod, technik i narzędzi w badaniach urbanistycznych trafnie ujął Klosterman (2015, s. 890): „Dzisiaj wszystko się zmieniło. Bogactwo danych przestrzennych jest łatwo dostępne w formie cyfrowej od publicznych i prywatnych dostawców danych. Komputerowe narzędzia planistów pozwalają im szybko analizować te dane i wykorzystywać je do tworzenia atrakcyjnych dokumentów, wykresów i map, które mogą z łatwością dystrybuować wśród klientów i innych specjalistów. W związku z tym prawie niemożliwe jest wyobrażenie sobie planowania bez komputerów i powiązanych technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ICT)<sup>4</sup>. Upowszechnienie komputerowych metod towarzyszących urbanistyce stało się współcześnie codziennością.

W świetle komputerowych metod, technik i narzędzi badawczych ważne jest wskazanie zróżnicowania danych dwuwymiarowych 2D i trójwymiarowych 3D. O ile w Polsce analizy przestrzenne są powszechnie stosowane w przestrzeni 2D, to przetwarzanie i analizowanie danych 3D ciągle budzi pewne trudności, mimo że pojawiają się nawet geoportale prezentujące budynki w formie kubaturowej.

*Brak odpowiedniej implementacji trójwymiarowych analiz przestrzennych wynika z nieumiejscowienia w polskim systemie planowania przestrzennego projektowania urbanistycznego sensu stricto.*

4 Tłum. autorów. W oryginale: *Today all of this has changed. A wealth of spatially-related data is readily available in digital form from public and private data providers. Planners' computer-based tools allow them to analyze these data quickly and use them to produce attractive documents, charts, and maps that they can easily distribute to clients and other professionals. As a result, it is almost impossible to conceive of planning without computers and related information and communication technologies (ICTs).*

Operowanie modelem trójwymiarowym miasta zdaje się być kwintesencją analiz formy urbanistycznej. Obecnie akcentowanie potrzeby wprowadzania trójwymiarowych danych i wizualizacji zapisu planistycznego w formie 3D jest bardzo ograniczone, a w konsekwencji praktycznie prawie niemożliwe. W efekcie debata nad trójwymiarowymi badaniami urbanistycznymi jest czysto akademicka, a użyteczna dopiero na etapie projektowania inwestycji, a w szczególności oceny jej oddziaływania na środowisko. Szczególną sytuacją, w której można je wykorzystać są konkursy urbanistyczno-architektoniczne, które zwyczajowo wymagają opracowania odpowiednich analiz i wizualizacji proponowanych rozwiązań przestrzennych. Jednak nie jest to elementem badania urbanistycznego sensu largo prowadzonego przez jednostki odpowiedzialne za kształtowanie ładu przestrzennego, w szczególności w miastach małej wielkości. Upowszechnienie trójwymiarowych danych przestrzennych w ogólnodostępnym formacie<sup>5</sup> skutkować może ich wykorzystaniem w planowaniu przestrzennym. Zmiana prawa w tym zakresie mogłaby zmierzać do równoczesnego tworzenia planu zagospodarowania w wersji 2D i 3D.

W badaniach urbanistycznych sławą cieszą się geograficzne systemy informacji geograficznej (GIS). Coraz bardziej powszechna jest aplikacja narzędzi z palety GIS (zarówno od firmy ESRI: ArcGIS i ArcScene czy CityEngine, jak i otwartego systemu informacji geograficznej QGIS), które na polskim rynku powoli wypierają rozwiązania typu CAD. Potwierdzeniem tego faktu jest zmiana oprogramowania użytkowanego w ramach niniejszego opracowania. Sporządzone do 2005 roku analizy przestrzenne w systemach CAD stanowiły podstawę dla zawartych na końcu monografii aneksów (Nr 1 *Schematy etapów rozwoju terytorialnego małych miast Podregionu Wrocławskiego* oraz Nr 2 *Schematy struktury funkcjonalno-przestrzennej małych miast Podregionu Wrocławskiego*), jednak najpierw przetworzono je do formatu GIS i ponownie poddano georeferencji. Umożliwiło to powiązanie danych z szeroką gamą otwartych zasobów przestrzennych ułatwiających przeprowadzenie procesu analitycznego.

Badania urbanistyczne nadal cechuje próba podejścia systemowego. Dlatego też szczególną rolę odgrywają właśnie analizy przestrzenne – zarówno 2D, jak i 3D, a także modelowanie rozwoju struktur osadniczych. Współ-

---

5 Obecnie udostępniany format danych GML, poprzez jego niski wskaźnik wykorzystania w planowaniu miejscowym, zdaje się być zbiorem danych specjalistycznych, trudnym do przetwarzania w warunkach ograniczonych możliwości i zasobów większości jednostek samorządu terytorialnego.



częściej główną rolę w tym zakresie pełnią modele agentowe (*Agent-Based Models*), modele oparte na regułach (*Rule-Based Models*) czy metody *Space Syntax* (Saeid 2013, Klosterman 2015). W ostatnich latach zauważyć można poszerzenie pola możliwości wyboru narzędzi służących do analizy trójwymiarowej przestrzeni urbanistycznej. Poza powszechnie znanym środowiskiem SketchUp, warto wskazać również na oprogramowanie CityEngine, które kompleksowo może wspomagać badania nad przestrzenią zurbanizowaną. Dodatkowo szczególną rolę w najbliższych latach odgrywać będzie umiejętna aplikacja danych z lotniczego skaningu laserowego LiDAR do analiz 3D i badania tendencji przestrzennych. Dziś powszechnie wykorzystywane są również analizy sieciowe, które umożliwiają racjonalizację rozmieszczenia elementów zagospodarowania w odniesieniu do badania dostępności przestrzennej (por. Chrobak i Kryczka 2018).

GIS zapewnia wiele narzędzi, które są niezbędne przy badaniach urbanistycznych. Dalszy rozwój pełnowartościowych zasobów przestrzennych z pewnością wpłynie pozytywnie na ich użyteczność. Wydaje się jednak, że kluczową rolę w wykorzystaniu tych narzędzi będzie odgrywała zarówno umiejętność przetworzenia ich w celu zarządzania przestrzenią, jak i ogromne wyzwanie, jakim jest zatrzymanie negatywnych skutków zmian klimatu (Klosterman 2015; Chrobak i Kryczka 2020).

Warto przytoczyć ocenę sytuacji przedstawioną przez specjalistę w tej dziedzinie Richarda Klostermana: „Niemniej jednak doświadczenie wykazało, że postęp w dziedzinie planowania wspomaganego komputerowo nie będzie ani szybki, ani łatwy. Zgromadzono ogromną literaturę akademicką na temat modeli i metod wspomaganých komputerowo, odkąd komputery zaczęły wspomagać planowanie w latach 60. XX wieku (...). Na całym świecie opracowywana jest ogromna gama modeli opartych na GIS, ale większość z nich to prototypy akademickie lub «jednorazowe» profesjonalne aplikacje, które nie zostały zaadaptowane gdzie indziej. (...) Instytucje akademickie są doskonałym miejscem do opracowywania modeli, ale nie mogą zapewnić długoterminowego wsparcia wymaganego do ich dalszego stosowania w praktyce zawodowej. Błędne koło utrudniają wysiłki firm komercyjnych zmierzające do opracowania modeli planowania: praktycy są, co zrozumiałe, niechętni do przyjęcia niedojrzałej i mało znanej technologii (...). Zasadniczo przyjęcie modeli i metod komputerowych jest ograniczone paradoksalnym faktem, że dzisiejsi planiści często niewiele planują. Planiści są tak zajęci rutynowymi zadaniami administracyjnymi, (...) że zbyt często nie pomagają społecznościom, którym służą, angażować się w niepewną i kontrowersyjną

politycznie przyszłość. W rezultacie obecne wysiłki zmierzające do opracowania modeli planowania opartych na GIS są częścią większego wysiłku, aby przywrócić tradycję planowania do korzystania z informacji i analiz, aby pomóc społeczeństwu bardziej efektywnie zaangażować się w jego wspólną przyszłość (...)<sup>6</sup> (Klosterman 2015, s. 891–892). Stanowisko Klostermana jest niezwykle wymowne. Wykorzystanie metod cyfrowych w planowaniu i projektowaniu urbanistycznym jest kluczowym elementem poprawności koncepcji. Zdaje się jednak, że wykorzystanie metod, również tych opartych o GIS, nie może stać się celem samym w sobie, a powstający plan musi odzwierciedlać szereg uwarunkowań, również tych przestrzennych.

### 2.1.3. Standaryzacja danych a indywidualizacja przestrzeni

Rozwój zróżnicowanych metod i narzędzi sprzyjających badaniom urbanistycznym powoduje powstawanie wielu nowych danych przestrzennych, często będących wynikiem przetworzenia już istniejących zasobów. Istotnym wyzwaniem jest wprowadzanie ich do otwartych zasobów (na zasadzie możliwości podglądu lub też poboru z możliwością ponownego przetwarzania) i pewnego rodzaju uczytelnienia (Jaroszewicz i in. 2013). Zwiększająca się ilość danych bez odpowiedniej standaryzacji może powodować ich niezrozumienie lub błędną interpretację. W tym kontekście wprowadzenie zmiany Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jest zasadne, w szczególności wraz z rozporządzeniem, o którym mowa w art. 67b tejże ustawy, tj.: „Minister właściwy do spraw budownictwa,

---

6 Tłum. autorów. W oryginale: *Nevertheless, experience has demonstrated that progress in the field of computer-aided planning will not be quick or easy. A vast body of academic literature on computer-aided models and methods has accumulated since computers entered planning in the 1960s (...). An overwhelming array of GIS-based PSS models is being developed around the world but most of them are academic prototypes or 'one off' professional applications that have not been adopted elsewhere (...). Academic institutions are excellent venues for developing models but cannot provide the long-term support required for their continued use in professional practice. Efforts by commercial firms to develop planning models are hindered by a vicious circle: practitioners are understandably reluctant to adopt an immature and poorly known technology; (...) More fundamentally, the adoption of computer models and methods is limited by the somewhat paradoxical fact that today's planners often do little planning. Planners are so occupied by routine administrative tasks such as processing permits, enforcing building codes, and administering regulations that they all too often fail to help the communities they serve engage an uncertain and politically contentious future. As a result, the current effort to develop GIS-based planning models is part of a larger effort to return the planning profession to its traditional concern with using information and analysis to help the public more effectively engage its collective future (...).*



planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa określi, w drodze rozporządzenia, sposób tworzenia oraz prowadzenia, w tym aktualizacji i udostępniania, zbiorów uwzględniający zakres informacyjny, strukturę, format i rozdzielczość przestrzenną danych gromadzonych w zbiorach oraz zakres informacyjny i strukturę metadanych infrastruktury informacji przestrzennej w zakresie zagospodarowania przestrzennego, mając na uwadze zapewnienie spójności i aktualności danych dotyczących aktów, o których mowa w art. 67a ust. 2, oraz zasadę interoperacyjności, o której mowa w przepisach o infrastrukturze informacji przestrzennej.” Szczegółowe określenie charakterystyki danych przestrzennych oraz metadanych opisujących ich strukturę z pewnością ujednotoczy infrastrukturę danych w zakresie planowania przestrzennego.

Proces uszczegółowienia danych oraz zwiększania dostępności informacji o przestrzeni może równocześnie prowadzić do indywidualizacji przestrzeni w projektach urbanistycznych. Im szersza geoinformacja lub zasób danych ją reprezentujący, tym wyższe jest prawdopodobieństwo szczegółowego potraktowania analiz. Wiązać się to może z większą wiedzą na temat przestrzeni zurbanizowanej, co pozytywnie wpłynie na uchwycenie dotychczasowych tendencji zagospodarowania, a w konsekwencji na racjonalne planowanie, oparte o wyniki badań urbanistycznych.

## 2.2. Miasta i ludność miejska Polski

W Polsce mamy obecnie 930 miast (stan na 1 stycznia 2018 roku). W tej grupie najwięcej, bo aż 708, jest miast małych do 20 tysięcy mieszkańców. Miast średnich jest 183, a dużych – powyżej 100 tysięcy mieszkańców, jedynie 39. W ostatnim czasie w miastach polskich zaczyna być coraz wyraźniej widoczne zjawisko starzenia się populacji ich mieszkańców. Maleje liczba urodzeń i liczba dzieci w wieku 0–14 lat. Maleje także udział osób w tzw. wieku mobilnym, a więc między 18 a 44 rokiem życia. Zjawisko to w większym stopniu dotyka miast niż wsi.

Obecnie w Polsce, obok chęci koncentrowania się ludności w miastach, stale obserwujemy zjawisko powiększania się obszarów miejskich poprzez osiedlanie się ludności na terenach podmiejskich. Jest to tendencja wynikająca z faz rozwoju struktury miejskiej. Wśród tych faz wyróżniamy urbanizację, suburbanizację, dezurbanizację i reurbanizację. Miasta polskie balansują

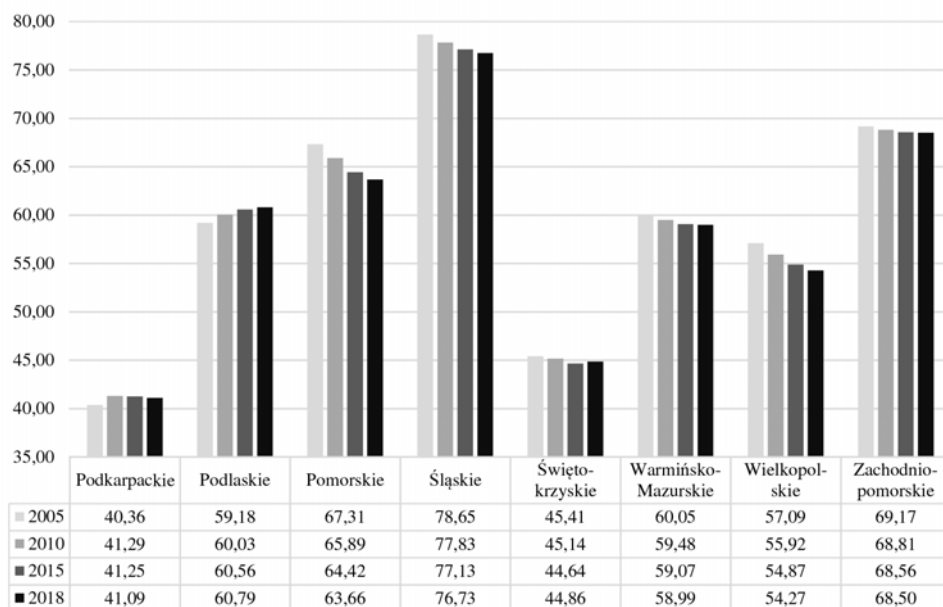
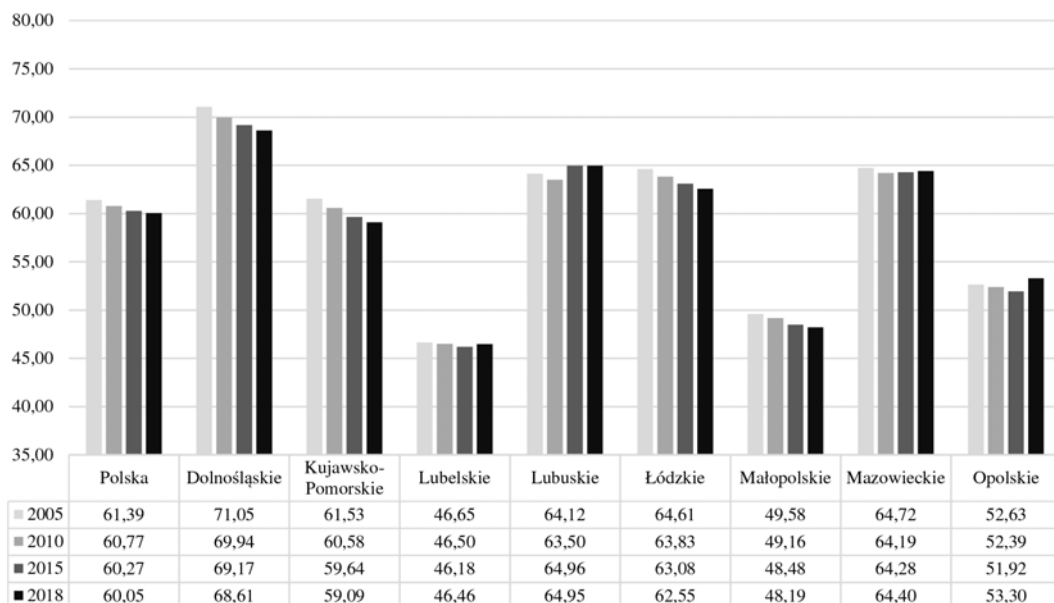
na obszarze wyznaczonym przez suburbanizację i dezurbanizację. W dalszym ciągu charakterystyczne dla naszej rozwijającej się gospodarki rynkowej jest zjawisko rozlewania się zabudowy. Reurbanizacja jest jeszcze przed nami.

Pomimo przesuwania się działań inwestycyjnych na obszary peryferyjne miast Polski nie możemy tej tendencji traktować do końca jako ucieczki przed miastem, a więc przed niechęcią koncentracji. Miasto bowiem w dalszym ciągu zapewnia największy rynek pracy i usług, rozwiniętą infrastrukturę, zewnętrzne korzyści wspólnej lokalizacji. Oznacza to więc, że zjawisko to jest swego rodzaju przekształceniem istniejącej struktury miejskiej z jednoczesnym powiększeniem zespołu osadniczego. Warto więc zastanowić się nad granicą powiększania takiego układu. Coraz łatwiejsze utrzymywanie stałego kontaktu i wymiana danych pomiędzy mieszkańcami różnych jednostek osadniczych sprawia, że miejsce przebywania osoby, w rozumieniu jej miejsca zamieszkania, staje się powoli zjawiskiem drugorzędnym i nieistotnym przy prowadzeniu wielu rodzajów działalności gospodarczej.

Jak więc będzie wyglądała przyszłość zabudowy mieszkaniowej na świecie, w Europie, a jak w Polsce? Zwycięży idea jednostki sąsiedzkiej czy zwarte go compact city? Czy na pewno zależy to od zmiany sposobu funkcjonowania społeczeństwa XXI wieku?

Świat bez wątpienia zrozumiał już, że ogromne anonimowe struktury urbanistyczne są źródłem patologii miejskich. Szukanie współczesnej idei kształtowania struktury urbanistycznej miasta przyjaznego jego mieszkańcom musi rozpocząć się od określenia pakietu podstawowych działań spajających podstawowe, lokalne grupy sąsiedzkie na każdym z kontynentów oddzielnie, ponieważ globalizacja jak dotąd nie spoiła poszczególnych społeczności świata. Pomocne byłoby tu ustalenie zestawu rodzajów aktywności społecznej mieszkańców miasta, prowadzących do poczucia wspólnoty celów i interesów, w przestrzeniach publicznych, jakie występują w poszczególnych krajach. Europa lansuje idee ekologiczne i równoważące rozwój.

Demografowie ONZ nie przewidują w najbliższych 30 latach powstania znaczącej liczby miast 10 milionowych w Europie. Siatka miast kontynentu europejskiego jest bogata w miasta małe i średnie. Rejestrowane w świecie i w Europie zjawiska zwiększania tempa urbanizacji w oczywisty sposób, choć w mniejszej skali, muszą dotyczyć także naszego kraju.



**Rys. 2.3.** Zmiany ludności w miastach w % ogółu ludności w Polsce i w województwach (opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego)

Potwierdzeniem tego faktu są dane statystyczne. Na rysunku 2.3 zaprezentowano zmiany ludności w miastach w % ogółu ludności w Polsce i w poszczególnych województwach w roku 2005, 2010, 2015 i 2018. Średnia w Polsce w 2005 roku wynosiła 61,39%, natomiast w 2018 roku niewiele ponad 60%. Województwami najbardziej zurbanizowanymi są śląskie (78,65% w 2005 i 76,73% w 2018 roku; spadek o 1,92 pkt. proc.) oraz dolnośląskie (71,05% w 2005 i 68,61% w 2018 roku; spadek o 2,44 pkt. proc.). Województwami o najmniejszym udziale ludności miejskiej są natomiast podkarpackie (40,36% w 2005 i 41,09% w 2018 roku; wzrost o 0,73 pkt. proc.) oraz świętokrzyskie (45,41% w 2005 i 44,86% w 2018 roku; spadek o 0,55 pkt. proc.). W prawie wszystkich województwach odnotowany został ubytek ludności miejskiej. Wyjątkami są województwa lubelskie (wzrost o 0,83 pkt. proc.), opolskie<sup>7</sup> (wzrost o 0,67 pkt. proc.), podkarpackie (wzrost o 0,73 pkt. proc.) oraz podlaskie (wzrost o 1,61 pkt. proc.). W większości przypadków wzrost liczby ludności miejskiej może wynikać ze zmian w strukturze jednostek statystycznych.

Zjawisko urbanizacji zachodzi w przestrzeni geograficznej wielopłaszczyznowo (Słodczyk 2012; Parysek 2008). Znaczny ubytek ludności miejskiej w Polsce w dalszym ciągu wynika z postępującego procesu suburbanizacji, który zaciera granice między miastem a pobliskimi terenami wiejskimi (Litwińska 2008). Co ciekawe, obecnie problem ten nie dotyczy wyłącznie największych miast w Polsce, ale także miast klasyfikowanych jako małe i średnie (por. Maciejuk 2015; Zborowski i Raźniak 2013). Galopującą suburbanizację w Polsce egzemplifikuje m.in. analiza migracji w obrębie miast wojewódzkich w kierunku miasto – wieś w podziale na lata: 2000, 2005, 2010, 2015 i 2018 – jak przedstawiono w tabeli 2.1. W analizie zestawiono wymeldowania na wieś z miast wojewódzkich wraz z zameldowaniami z miasta na terenie gmin wokół niego, a następnie wyliczono współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona, wskazujący na podobieństwo w zmianie danych statystycznych. Z 17 analizowanych przypadków aż 11 wyników wskazuje na korelację silną dodatnią (wskaźnik powyżej 0,9), kolejne 4 przypadki wskazują na korelację w procesach migracyjnych (wskaźnik powyżej 0,8). W dwóch przypadkach nie można wskazać jasnej korelacji w analizowanych danych statystycznych, co prowadzi do wniosku o odmienności w występujących tam procesach osadniczych.

<sup>7</sup> Choć w statystyce widoczny jest wzrost liczby ludności miejskiej, to wzrost ten jest pozorny. W 2017 r. granice administracyjne Opola zostały powiększone o 12 sołectw w sąsiedztwie miasta, co spowodowało wzrost liczby ludności miejskiej o ok. 9,2 tys. mieszkańców.

**Tabela 2.1.** Migracje w obrębie miast wojewódzkich w Polsce w kierunku miasto-wieś w 2000, 2005, 2010, 2015 i 2018 r. (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Jednostka ewidencyjna	Wskaźnik kierunek migracji	Wskaźnik w 2000 r.	Wskaźnik w 2005 r.	Wskaźnik w 2010 r.	Wskaźnik w 2015 r.	Wskaźnik w 2018 r.
Województwo kujawsko-pomorskie						
Bydgoszcz	wymeldowania na wieś	1698	2802	2604	2118	2525
Gminy wokół Bydgoszczy	zameldowania z miasta	1369	2459	2256	1883	2200
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,995						
Toruń	wymeldowania na wieś	1297	1831	1687	1355	1653
Gminy wokół Torunia	zameldowania z miasta	744	1204	884	730	932
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,908						
Województwo lubelskie						
Lublin	wymeldowania na wieś	1823	2317	2189	2135	2373
Gminy wokół Lublina	zameldowania z miasta	1312	1789	1792	1741	1793
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,924						
Województwo lubuskie						
Gorzów Wielkopolski	wymeldowania na wieś	595	933	932	788	853
Gminy wokół Gorzowa Wielkopolskiego	zameldowania z miasta	484	826	798	708	759
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,990						
Zielona Góra	wymeldowania na wieś	580	817	893	531	616
Gminy wokół Zielonej Góry	zameldowania z miasta	440	573	657	130	120
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,846						
Województwo łódzkie						
Łódź	wymeldowania na wieś	1916	2488	2824	2243	2726
Gminy wokół Łodzi	zameldowania z miasta	1982	2653	3119	2671	3148
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,958						

cd. tabeli 2.1

Jednostka ewidencyjna	Wskaźnik kierunek migracji	Wskaźnik w 2000 r.	Wskaźnik w 2005 r.	Wskaźnik w 2010 r.	Wskaźnik w 2015 r.	Wskaźnik w 2018 r.
Województwo małopolskie						
Kraków	wymeldowania na wieś	2760	3471	4 402	3605	3886
Gminy wokół Krakowa	zameldowania z miasta	2070	2849	3816	3198	3831
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,947						
Województwo mazowieckie						
Warszawa	wymeldowania na wieś	4737	6145	7429	5644	7043
Gminy wokół Warszawy	zameldowania z miasta	7758	9135	9360	7684	9045
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,865						
Województwo opolskie						
Opole	wymeldowania na wieś	683	790	848	646	637
Gminy wokół Opola	zameldowania z miasta	528	741	815	596	560
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,938						
Województwo podkarpackie						
Rzeszów	wymeldowania na wieś	1047	1268	1115	1175	1344
Gminy wokół Rzeszowa	zameldowania z miasta	770	1027	1050	1134	1306
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,830						
Województwo podlaskie						
Białystok	wymeldowania na wieś	1335	1647	1645	1466	1890
Gminy wokół Białegostoku	zameldowania z miasta	1025	1258	1460	1294	1837
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,932						
Województwo pomorskie						
Gdańsk	wymeldowania na wieś	1313	1902	2412	2194	2586
Gminy wokół Gdańska	zameldowania z miasta	1015	1656	2384	2405	3104
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,969						

cd. tabeli 2.1

Jednostka ewidencyjna	Wskaźnik kierunku migracji	Wskaźnik w 2000 r.	Wskaźnik w 2005 r.	Wskaźnik w 2010 r.	Wskaźnik w 2015 r.	Wskaźnik w 2018 r.
Województwo śląskie						
Katowice	wymeldowania do miast	2741	2799	2898	2726	2921
Gminy wokół Katowic	zameldowania z miasta	5916	6211	6665	5799	6520
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,968						
Województwo świętokrzyskie						
Kielce	wymeldowania na wieś	1207	1386	1522	1197	1390
Gminy wokół Kielc	zameldowania z miasta	690	837	1033	889	752
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,600						
Województwo warmińsko-mazurskie						
Olsztyn	wymeldowania na wieś	789	1330	1365	1084	1523
Gminy wokół Olsztyna	zameldowania z miasta	625	1285	1342	1097	1604
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,990						
Województwo wielkopolskie						
Poznań	wymeldowania na wieś	2767	4959	5406	4711	5486
Gminy wokół Poznania	zameldowania z miasta	3812	5336	5774	5527	7712
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,838						
Województwo zachodniopomorskie						
Szczecin	wymeldowania na wieś	1435	1970	2350	1785	2138
Gminy wokół Szczecina	zameldowania z miasta	1174	2101	1388	1893	2292
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona: 0,361						

W Polsce procesy urbanizacyjne przebiegają i w przyszłości prawdopodobnie będą przebiegać w podobny sposób jak w Europie i zupełnie inaczej niż w pozostałych częściach świata. Fakt ten może być szansą na udane zmiany struktur miejskich, zmierzające do stworzenia przyjaznych przestrzeni publicznych dla mieszkańców. Konieczność zapewnienia wszechstronnej aktywności w przestrzeni publicznej opisuje Fred Kent (założyciel i prezes orga-

nizacji Project for Public Spaces), twierdząc, że: „dobre miejsce musi funkcjonować 12 miesięcy w roku, 18 godzin dziennie. I mówiąc funkcjonować nie mam na myśli tworzenia przyciągającego uwagę dizajnerskiego wizerunku, ale to, by ludzie chcieli tam przebywać i robić różne rzeczy. Stosujemy tu przybliżoną zasadę „potęgi dziesiątki” (ang. *power of ten*), która mówi, że w dzielnicy powinno być co najmniej dziesięć dobrych miejsc, a w każdym z nich do wyboru dziesięć rodzajów aktywności, które można by tam podjąć. Wyzwaniem jest, jak stworzyć takie miejsce i jak, jako projektanci, możemy dokonać tego w oparciu o właściwy program.” (za: Stangel 2013, s. 135).

W tym kontekście warto przypomnieć wybrane stwierdzenia Stanowiska Głównej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej (2010) – organu doradczego Ministra Infrastruktury, która na wniosek Ministra sformułowała „Rekomendowane zasady i zakres reformy praw gospodarki przestrzennej, jako elementu zintegrowanego planowania rozwoju kraju” (przyjęte na XV posiedzeniu Komisji w dniu 26 listopada 2010 roku): „(...) Planowanie przestrzenne – techniki i procedury (...): Wydawanie pozwoleń na budowę na nowych terenach urbanizacji powinno następować wyłącznie na podstawie planu przestrzennego. Należy wyeliminować decyzję o warunkach zabudowy. Uzupełnianie zabudowy obszarów zainwestowania miejskiego, bez zmiany ich funkcji, winno następować na podstawie gminnych przepisów urbanistycznych, bez konieczności sporządzania planu miejscowego, podobną zasadę proponuje przygotowywana inicjatywa legalizacyjna rządu. Gminne przepisy urbanistyczne, poza dopuszczaniem do uzupełniania zabudowy, mogą służyć także poprawie stanu i wyglądu zabudowy już istniejącej. Przepisy te nie powinny być wykorzystywane dla decyzji dotyczących ekspansji zabudowy na nowe tereny. Tereny, na których obowiązywać będą przepisy urbanistyczne należy określać w studium, a następnie w odrębnej uchwale/uchwałach przepisy, na podstawie których będą wydane pozwolenia na budowę. Równolegle konieczne jest wdrożenie krajowych przepisów urbanistycznych (wymogi minimalne, podobne do warunków technicznych budownictwa).”

Doświadczenia ostatnich lat potwierdzają znaną od dziesięcioleci zasadę, że jakość życia i zamieszkiwania w nowo powstałych zespołach zabudowy mieszkaniowej wiąże się ściśle z planowaniem i realizacją w tych zespołach przestrzeni publicznej oraz lokalnej infrastruktury. Nie zależą one wyłącznie od wielkości i jakości samych lokali mieszkalnych oraz rozwiązań architektonicznych. Dobrze urządzone przestrzeń publiczną i obecność lokalnej infrastruktury (obok innych walorów „lokalizacji”) mają także zasadniczy wpływ



na wartość nieruchomości mieszkaniowych. Niestety, znaczącej poprawie jakości i standardów funkcjonalnych i architektonicznych w nowo realizowanych zespołach zabudowy mieszkaniowej na ogół nie towarzyszy poprawa standardów urbanistycznych. Wręcz przeciwnie, w tym zakresie jest zauważalny znaczący regres, będący rezultatem fragmentarycznych i arbitralnych decyzji administracyjnych oraz odstąpienia od powszechnego niegdyś stosowania tzw. normatywu urbanistycznego.

Powrót do właściwej jakości rozwiązań urbanistycznych, w szczególności dotyczących przestrzeni publicznych w nowo realizowanych zespołach zabudowy mieszkaniowej, jest możliwy wyłącznie w warunkach mechanizmów planowania miejscowego, uwzględniającego w szerokim zakresie partycypację społeczną. Szczególnym narzędziem wymagającym sankcji ustawowej powinny być przepisy/standardy urbanistyczne (powszechne na poziomie „minimum” – zdywersyfikowane regionalnie i w zależności od wielkości jednostki osadniczej), podwyższone (w stosunku do wymagań nowych regulacji ustawowych) z inicjatywy gmin w kolejnej generacji studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz konsekwentnie realizowane na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego spójnych z takim studiami.

### 2.3. Administracyjne uwarunkowania kształtowania ładu przestrzennego miast

Prace nad pierwszymi polskimi współczesnymi przepisami regulującymi prawo budowlane i zabudowanie osiedli trwały kilka lat i zostały zakończone w 1928 roku. Prawo to było oparte na wzorze austriackim, jak zresztą zdecydowana większość prawa administracyjnego w tym czasie. Stworzony przepis prawny obowiązywał, z drobnymi zmianami wprowadzonymi w 1936 i 1939 roku, nieformalnie także po wojnie, aż do 1961 roku<sup>8</sup>, a zatem przez 33 lata, co dobrze świadczy o jakości tego prawa.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli w części I „Zabudowanie osiedli” w tytule I – „Plany zabudowania” w artykułach od 7 do 51, regu-

8 Wykształcone przed 1939 rokiem, a odbudowujące Polskę ze zniszczeń wojennych kadry inżynierskie nieformalnie wykorzystywały przepisy ustawy z 1928 roku w obszarach, w których nie istniały uregulowania powojenne.

lowało zasady projektowania przestrzeni urbanistycznych. Dalsze tytuły rozporządzenia obejmowały zagadnienia: podziału (parcelacji) terenów, scalanania działek budowlanych, przekształcania działek zabudowanych wadliwie, wywłaszczania nieruchomości. Część II rozporządzenia regulowała przepisy policyjno-budowlane.

Dekret z dnia 2 kwietnia 1946 r. o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju stanowił, że wszystkie poczynania publiczne i prywatne w zakresie użycia terenu i rozmieszczenia ludności powinny być dostosowane do postanowień planów zagospodarowania przestrzennego.

Innymi ważnymi dla planowania przestrzennego normami prawnymi były:

- Ustawa z dnia 25 czerwca 1948 r. o podziale nieruchomości na obszarach miast i niektórych osiedli – pozwalała na powstanie nowych osiedli mieszkaniowych na tzw. obszarach rozwojowych miast,
- Ustawa z dnia 22 maja 1958 r. o terenach dla budownictwa domów jednorodzinnych w miastach i osiedlach,
- Ustawa z dnia 31 stycznia 1961 r. o planowaniu przestrzennym,
- Ustawa z dnia 31 stycznia 1961 r. o terenach budowlanych na obszarach wsi,
- Ustawa z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym,
- Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane, ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych ustaw,

oraz ostatecznie:

- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która od momentu ustanowienia do września 2020 roku, w mniejszym lub większym stopniu, została zmieniona 59 razy.

Obiecujący projekt Kodeksu urbanistyczno-budowlanego z 2012 roku – mimo bardzo zaawansowanej formy nie wszedł w życie, a prace nad nim toczyły się od 2013 do 2018 roku. Integrował on kwestie planowania przestrzennego z wszelkimi normami budowlanymi. Po rezygnacji ugrupowania rządzącego z procedowania nad kodeksem, przystąpiono do opracowania Prawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Projekt ten został opracowany w odniesieniu do wcześniej sporządzonych założeń, bazujących na merytorycznych przesłankach potrzeby zmian w kształtowaniu rozwoju przestrzennego w Polsce i zahamowania pogłębiającego się chaosu przestrzen-

nego. Projekt powyższej ustawy pojawił się w Internecie w maju 2019 roku i został upubliczniony przez instytucje wzięte pod uwagę przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju w procesie tzw. prekonsultacji. Był to pierwszy szkic ustawy, który nie został skierowany do oficjalnych konsultacji publicznych. W przeciwieństwie do Kodeksu urbanistyczno-budowlanego, Prawo o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dotyczyło wyłącznie kwestii planowania przestrzennego i co należy podkreślić – wyłącznie na szczeblu lokalnym, tj. gminnym. W głównych założeniach Prawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym miały zostać wprowadzone:

- plan ogólny przeznaczenia terenów gminy – zastępujący jako akt prawa miejscowego w granicach administracyjnych gminy obecne studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- plan zabudowy terenów gminy – zastępujący obecne miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, ustalający szczegółowo przeznaczenie terenu oraz zasady jego zagospodarowania,
- gminne standardy urbanistyczne – tzw. normatyw urbanistyczny, który miałby obowiązywać na terenach nieobjętych planem zabudowy, jednak w ramach planu ogólnego przeznaczenia terenów gminy.

W projekcie ustawy pojawiły się także takie elementy, jak ocena aktualności aktów planowania przestrzennego, zintegrowany projekt inwestycyjny, decyzje o rezerwacji terenu inwestycji pod inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, jak również krajowe standardy planistyczne i urbanistyczne w odniesieniu do terenów wyznaczonych przez gminę w planie ogólnym.

Projekt ustawy prawo o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, choć gruntownie odwołujący się do poprzednich systemów planowania przestrzennego w Polsce, nie doczekał się oficjalnego procedowania. Zespół opracowujący projekt został zniesiony przez ministra, a niedługo po tym fakcie powołano nową Główną Komisję Urbanistyczno-Architektoniczną oraz nowy zespół do spraw reformy systemu planowania przestrzennego<sup>9</sup>.

W porządku prawnym oddziałującym na planowanie przestrzenne niebagatelne znaczenie miała nowelizacja ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowa-

---

9 Informacje o zadaniach i członkach zespołu można znaleźć na stronach rządowych: <http://www.gov.pl/web/rozwoj/zespoldoradczydosprawreformysystemuplanowaniprzestrzennego>.

dzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw). Wprowadziła ona m.in.:

- zapisy uchylające dotychczasowe ramy prawne ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w zakresie planowania przestrzennego na szczeblu krajowym – poprzez uchylenie koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
- koncepcję rozwoju kraju, czyli dokument określający scenariusze i wyzwania rozwojowe dla Polski,
- rezygnację z planów zagospodarowania przestrzennego województw i wprowadzenie aspektów przestrzennych do strategii rozwoju województwa, w szczególności poprzez opracowanie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa,
- rezygnację z ramowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego,
- strategię rozwoju ponadlokalnego dla kilku gmin oraz strategię rozwoju gminy jako dokumenty fakultatywne, integrujące elementy społeczno-gospodarcze i przestrzenne.

Procedowanie Ustawy z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (w tle prekonsultacji dotyczących reformy systemu planowania przestrzennego) wiązało się z przeprowadzeniem konsultacji branżowych. W Stanowisku z dnia 28 lutego 2020 r. Zarządu Głównego Towarzystwa Urbanistów Polskich w sprawie reformowania planowania i zagospodarowania przestrzennego skomentowano fakt drogi legislacyjnej obydwu ustaw: „Obecny stan rzeczy charakteryzuje się jeszcze dalej idącym brakiem koordynacji; ustawa o zasadach prowadzenia polityki rozwoju jest już procedowana w Sejmie, podczas gdy propozycje przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym znajdują się w fazie przedprojektowej. Co więcej, w wyniku zmiany ustawy o działach administracji rządowej, kwestie związane z reformowaniem systemu planowania znalazły się w dwóch ministerstwach: Ministerstwie Funduszy i Rozwoju Regionalnego oraz Ministerstwie Rozwoju. W związku z tym jesteśmy zmuszeni ponowić negatywną ocenę sposobu przygotowywania przepisów dotyczących integracji planowania. Nie wolno się bowiem godzić, żeby zmiany w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym były traktowane jako wypadkowe wcześniej uchwalonej ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Takie postępowanie samo w sobie jest zaprzeczeniem idei planowania zintegrowanego a zarazem deprecjonowaniem roli planowa-

nia przestrzennego jako takiego. I nie jest to uwaga hipotetyczna: zakładana w projekcie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju eliminacja koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju (KPZK), wobec braku propozycji zastąpienia jej dokumentem o analogicznej treści i funkcjach, jest tego dobitnym dowodem. Usunięcia KPZK z systemu planistycznego, przy jednoczesnym unieważnieniu z mocy ustawy, bez *vacatio legis*, obowiązującego dokumentu koncepcji mającego perspektywę do roku 2030, będzie odebrane jako drugi już – po unieważnieniu planów miejscowych – akt bezpośredniej destrukcji systemu planowania przestrzennego w Polsce. (...)” (Towarzystwo Urbanistów Polskich 2020).

Z dniem 18 listopada 2015 roku weszła w życie Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji. W przepisie zawartym w art. 41 wprowadziła ona zmiany w Ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, które weszły w życie w tym samym terminie.

Po 2015 roku priorytetem rządu miał być, jak poprzednio, Kodeks urbanistyczno-budowlany oraz ustawa Prawo o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednak w lipcu 2018 roku uchwalono tzw. specustawę mieszkaniową, jednocześnie zmieniono nazwę kodeksu na ustawę inwestycyjną i wstrzymano prace nad nią. W zamian powstawały kolejne specustawy. Specustawa to potoczne określenie ustaw odnoszących się w sposób szczególny do zasad przygotowywania i realizacji inwestycji w danym zakresie, zwykle ze względu na nieefektywność regulacji ogólnych lub procesów administracyjnych w danym obszarze. Jest to akt normatywny, który na pewien czas wyłącza stosowanie obowiązujących na danym obszarze przepisów podstawowych, dotyczących działalności np. w obszarze planowania przestrzennego wprowadzonych ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Specustawa jest uchwalana w takim samym trybie jak inne ustawy, lecz ma nad nimi pierwszeństwo.

Do dzisiaj obowiązują m.in. następujące specustawy:

- specustawa kolejowa – Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- specustawa drogowa – Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych,
- specustawa EURO 2012 – Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012,

- specustawa stoczniowa – Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego,
- specustawa lotniskowa – Ustawa z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowywania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego,
- specustawa o gazoporcie – Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu,
- specustawa powodziowa – Ustawa z dnia 24 czerwca 2010 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi z maja i czerwca 2010 r.,
- specustawa przeciwpowodziowa – Ustawa z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania inwestycji w zakresie budowy przeciwpowodziowych,
- specustawa atomowa – Ustawa z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących,
- specustawa przesyłowa – Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych,

jak również wspomniana wyżej:

- specustawa mieszkaniowa (deweloperska) – Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących.

Omówiony powyżej dynamicznie zmieniający się stan prawny wpływa na strefę funkcjonalno-przestrzenną obszarów zurbanizowanych. Zarówno podejmowane próby reformy systemu planowania przestrzennego, jak i nowelizacja ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, a w końcu również metoda prowadzenia polityki poprzez specustawy, wpływają pośrednio na ład przestrzenny, a w efekcie także na jakość obszarów zurbanizowanych. Małe miasta nie są wyłączone ze zmian w prawodawstwie. W ten sposób polityka przestrzenna prowadzona przez te miasta jest utrudniona, co w warunkach konkurencji większych jednostek osadniczych utrudnia alokację dóbr i właściwy rozwój, w tym także przestrzenny. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym już na samym początku zadań własnych gminy



wymienia obowiązek dbania o ład przestrzenny. Zapis ten zawarty w ust. 1 art. 7 wyżej wymienionej ustawy brzmi następująco:

„1. Zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy. W szczególności zadania własne obejmują sprawy:

1) **ładu przestrzennego**, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej. (...)”.

Także w Ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wyraźnie mówi się o znaczącej roli ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju. Zapis ten ujęto w art. 1 ust. 1 i brzmi następująco:

„1. Ustawa określa:

1) zasady kształtowania polityki przestrzennej przez jednostki samorządu terytorialnego i organy administracji rządowej,

2) zakres i sposoby postępowania w sprawach przeznaczania terenów na określone cele oraz ustalania zasad ich zagospodarowania i zabudowy – **przyjmując ład przestrzenny i zrównoważony rozwój za podstawę tych działań.**”

W art. 1 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zapisano z kolei:

„2. W planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uwzględnia się zwłaszcza:

1) **wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury;**

2) walory architektoniczne i krajobrazowe;

3) wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych;

4) wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;” itd.

Ład przestrzenny w art. 2 wyżej wymienionej ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jest rozumiany jako: „takie ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne”.

Ład przestrzenny to główny cel zagospodarowania przestrzennego w Polsce na wszystkich poziomach planowania – krajowym, regionalnym, lokalnym i funkcjonalnym. Świadczy o tym również treść Uchwały nr 239 Rady Mi-

nistrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, gdzie na stronie 157 zapisano: „Zgodnie z obowiązującą ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym pod pojęciem „ładu przestrzennego” należy rozumieć takie ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania: funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne. W zagospodarowaniu przestrzennym ład przestrzenny oznacza uporządkowanie i harmonię pomiędzy różnymi elementami składowymi przestrzeni i funkcjami struktury przestrzennej, stanowiąc kryterium oceny jakości zmian zagospodarowania w odniesieniu do sprawności procesów społeczno-gospodarczych i jakości życia.”, natomiast na stronie 163: „**Obecne regulacje prawne nie rozwiązują zasadniczych problemów gospodarki przestrzennej. Przeciwnie** – wzmacniają niekorzystne zjawiska, blokując szanse rozwojowe przede wszystkim obszarom zurbanizowanym, sprzyjają rozpraszaniu zabudowy i ekstensywnemu wykorzystaniu przestrzeni, powodują straty cennych przyrodniczo terenów w miastach i ich otoczeniu, stwarzają bariery dla inwestycji publicznych oraz inwestycji prywatnych, **utrudniając modernizację miast i kształtowanie przestrzeni publicznych oraz prowadzenie kompleksowych operacji urbanistycznych o dużej skali.**”

Warto również dodać, że przedmiotowy dokument KPZK 2030 ustalał następujące zasady polityki urbanistycznej kraju (str. 65):

- „ustrojowa zasada zrównoważonego rozwoju – oznacza taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności oraz obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń;
- zasada preferencji regeneracji (odnowy) nad zajmowaniem nowych obszarów pod zabudowę – oznacza intensyfikację procesów urbanizacyjnych na obszarach już zagospodarowanych, tak aby minimalizować ekspansję zabudowy na nowe tereny. W praktyce zasada ta przeciwdziała rozpraszaniu zadań inwestycyjnych, przyczynia się do efektywnego wykorzystania przestrzeni zurbanizowanej, chroniąc jednocześnie przestrzeń wewnątrz miast przed dewastowaniem (zasada odnosi się do recyklingu przestrzeni, użytkowania zasobu);



- zasada partycypacji społecznej (szerokiej i aktywnej) stanowiącej gwarant praworządności i transparentności gospodarowania przestrzenią i procedur planistycznych. Aktywność społeczna jest niezbędna przy formułowaniu w pierwszej kolejności lokalnych strategii, polityk i prawa miejscowego. Efektywność realizowania polityki przestrzennej wymaga wzmacniania jakości kapitału ludzkiego i budowy społeczeństwa obywatelskiego, jak również przyjęcia zasady większej partycypacji społecznej, oznaczającej współudział i współodpowiedzialność podmiotów realizujących politykę rozwoju;
- zasada kompensacji ekologicznej – polega na takim zarządzaniu przestrzenią, planowaniu i realizacji działań polityki rozwojowej, w tym przestrzennej, aby zachować równowagę przyrodniczą i wyrównywać szkody w środowisku wynikające z rozwoju przestrzennego, wzrostu poziomu urbanizacji i inwestycji niezbędnych ze względów społeczno-gospodarczych, a pozbawionych alternatywy neutralnej przyrodniczo.”

Wśród wielu zapisów KPZK 2030 ustala także cele planowania przestrzennego, którymi są:

- „(1) Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.
- (2) Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.
- (3) Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.
- (4) Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.
- (5) Zwiększenie odporności struktury przestrzennej na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.”

Za fundamentalny cel uznać jednak można:

„(6) Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.”

Wraz z wprowadzeniem zmiany ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przestała obowiązywać<sup>10</sup>.

Obowiązująca od 11 lipca 2003 roku Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w art. 1 wyraźnie mówi, że w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym należy uwzględnić walory ekonomiczne przestrzeni. Zaś w art. 2 definiuje m.in. pojęcie „walorów ekonomicznych przestrzeni”. Według ustawy należy przez to rozumieć „cechy przestrzeni, które można określić w kategoriach ekonomicznych”. Narzędziem, które ma służyć temu celowi jest prognoza skutków finansowych uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Prognoza, w teoretycznie słusznych założeniach, ma pomóc władzom samorządowym gmin w podejmowaniu decyzji w zakresie polityki przestrzennej, w odniesieniu do ich możliwości budżetowych. Liczenie potencjalnych korzyści finansowych gminy opiera się przede wszystkim na założeniu, że właściciele nieruchomości objętych planem, sprzedając je przed upływem pięciu lat od dnia uchwalenia planu, będą płacić opłaty adiacenckie oraz w założeniu oddadzą tereny pod komunikację publiczną za darmo (czytaj: w zamian za uzbrojenie). Jediną przewidywalną i realną korzyścią gminy może być opracowanie planu miejscowego dla swoich własnych, komunalnych terenów, a następnie ich sprzedaż za dużo wyższą cenę.

Przepis ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, dotyczący prognozy skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego, jest wymogiem słusznym, porządkującym rynek nieruchomości w zakresie planowania przestrzennego, ale niemożliwym do realizacji w założonym dzisiaj, pełnym zakresie, czyli w konsekwencji demoralizującym. Do czasu powstania katastru nieruchomości opartego o wartości nieruchomości, tzw. kataster fiskalny, regulacja prawna dotycząca prognoz finansowych w obecnym zakresie jest mało przydatna dla samorządowych władz gminnych ze względu na duży stopień dowolności oceny skutków finansowych oraz praktycznie nieistniejący wpływ na budżet gminy.

Zmienne losy administracji planowania przestrzennego w ostatnich 30 latach można prześledzić na podstawie koncepcji organizacyjnych kompe-

---

<sup>10</sup> Czytając powyższe sformułowania zawarte w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 można odnieść wrażenie, że nie spodobały się one ówczesnym urzędnikom ministerialnym, więc je unieważnili.

tencji departamentów ministerstw Rzeczypospolitej Polskiej, zajmujących się tym obszarem aktywności w okresie od początków transformacji do dzisiaj. Sytuacja w tym obszarze zmieniała się dość systematycznie z zastrzeżeniem, że na początku tego okresu zmiany były niezbyt częste, a z biegiem lat ich tempo wzrastało. Lista zmian przedstawia się następująco:

- od 23 października 1987 r. Ministerstwo Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa,
- od 1 stycznia 1997 r. Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast przy Prezesie Rady Ministrów,
- od 30 listopada 1999 r. Ministerstwo Gospodarki,
- od 20 czerwca 2000 r. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Budownictwa,
- od 20 października 2001 r. Ministerstwo Infrastruktury,
- od 31 października 2005 r. Ministerstwo Transportu i Budownictwa (od 23 lutego 2006 r. następuje zmiana statutu i przestaje istnieć Departament Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, a w jego miejsce utworzony zostaje Departament Ładu Przestrzennego i Architektury),
- od 5 maja 2006 r. Ministerstwo Budownictwa,
- od 16 listopada 2007 r. Ministerstwo Infrastruktury,
- od 21 listopada 2011 r. (z mocą obowiązującą od 18 listopada 2011 r.) Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej<sup>11</sup>,
- od 27 listopada 2013 r. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (obsługujące cztery działy administracji rządowej: rozwój regionalny; budownictwo, lokalne planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo; gospodarka morska; transport). Ministerstwo zostało zlikwidowane, a na jego miejsce powstało kolejne,
- od 8 grudnia 2015 r. (z mocą obowiązującą od 16 listopada 2015 r.) Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa (działy: budownictwo, lokalne planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, transport),
- 23 stycznia 2018 r. (z mocą obowiązującą od dnia poprzedniego) zlikwidowano Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa i prze-

---

<sup>11</sup> Z dniem 1 stycznia 2013 r. nastąpił podział na lokalne planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz planowanie regionalne i krajowe.

kształcono je w Ministerstwo Infrastruktury, wyłączając z niego komórki organizacyjne i ich pracowników zajmujących się sprawami działu budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, które przekazano do Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju.

Departament Polityki Przestrzennej w Ministerstwie (jedno z 34 biur i departamentów) odpowiada m.in. za opracowywanie rozwiązań systemowych i propozycji przepisów w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz prowadzenie krajowej polityki przestrzennej, w tym realizację i monitorowanie komponentów przestrzennych strategii i programów.

W dniu 21 listopada 2019 roku, z mocą obowiązującą od 15 listopada 2019 roku, utworzono Ministerstwo Rozwoju, utrzymując dział budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, zajmujący się zagadnieniami:

- architektury,
- budownictwa,
- nadzoru architektoniczno-budowlanego,
- planowania i zagospodarowania przestrzennego,
- geodezji i kartografii,
- rewitalizacji, z zastrzeżeniem art. 23a pkt 2 Ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej,
- wspierania mieszkalnictwa,
- gospodarki nieruchomościami, w tym nieruchomościami Skarbu Państwa,
- infrastruktury komunalnej, z wyjątkiem określenia zasad i warunków zbiorowego zaopatrzenia w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz zbiorowego odprowadzania ścieków,
- rodzinnych ogrodów działkowych,
- infrastruktury informacji przestrzennej.

W 2020 roku sprawami planowania przestrzennego zajmuje się Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju.

Od 1989 roku minęło 30 lat. W tym czasie planowanie i zagospodarowanie przestrzenne zmieniało umowny „adres” 14 razy. Czyli średnio co 26 miesięcy (2 lata i 2 miesiące) przekształcano struktury, kierownictwo, zadania. Nie dziwi więc fakt, że w wyniku tego planowanie i zagospodarowanie przestrzenne nie są obecnie w najlepszej formie.

Brak stabilności systemu administracyjno-prawnego regulującego zagadnienia planowania przestrzennego próbuje ratować się tzw. specustawami, które są bardzo chętnie wykorzystywane do upraszczania procedur administracyjnych i łagodzenia wymogów ustawy branżowej, regulującej procedury i wymagania w planowaniu przestrzennym. Wiele z nich funkcjonuje do dzisiaj i rujnuje wiarygodność przepisu wyjściowego, czyli ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Sama ustawa w obecnym kształcie też ma wiele wad, poczynając od wątpliwej roli i znaczenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, poprzez katastrofalne zapisy o ustalaniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu w drodze decyzji administracyjnej, aż po lekceważone powszechnie kwestie ustalania i wykorzystywania wartości ekonomicznej przestrzeni.

Równie ważnym problemem w planowaniu przestrzennym i urbanistyce jest oddanie pola w obszarze orzekania o zgodności zamierzeń inwestycyjnych z przepisami prawa na wszystkich poziomach organom sądowniczym<sup>12</sup>. Prowadzi to do kuriozalnych sytuacji, w których taki sam problem jest rozstrzygany na różne sposoby, zależnie od właściwości miejscowej, a orzeczenia kolegiów odwoławczych czy sądów administracyjnych różnią się zasadniczo w spornych kwestiach. Przy niedoskonałym, pełnym luk prawnych, niedoprecyzowanym, stwarzającym możliwości wielu interpretacji prawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, obecna działalność Samorządowych Kolegiów Odwoławczych i Sądów Administracyjnych powoduje jedynie coraz większe rozchwianie procesów i procedur planistycznych, tworząc klimat niespójności, niestabilności i braku zaufania do zajmujących się tą dziedziną gospodarki osób.

Jednym z istotniejszych mankamentów procesów planistycznych w Polsce jest dowolność interpretacyjna obowiązujących przepisów prawa i brak spójnej linii orzeczniczej w sprawach urbanistycznych rozpatrywanych przez sądy administracyjne. Przykładem może tu być powszechne stosowanie obowiązującej linii zabudowy w projektach decyzji o warunkach zabudowy. Nadużywane wbrew regulacjom prawnym, logice i interesowi społecznemu.

W rozumieniu regulacji zawartych w Polskiej Normie PN-B-01027 z 2002 roku, obowiązującej w procedurze planistycznej na mocy § 3 pkt 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie oznaczeń i nazewnictwa stosowanych w decyzji o ustaleniu lokalizacji

---

<sup>12</sup> Organami odwoławczymi w sprawach urbanistycznych są Samorządowe Kolegium Odwoławcze, składające się z prawników (w przypadku pracowników etatowych) oraz Sądy Administracyjne (Wojewódzki i Naczelny).

inwestycji celu publicznego oraz w decyzji o warunkach zabudowy, stosuje się podstawowe jednobarwne oznaczenia graficzne, dotyczące granic i linii regulacyjnych oraz elementów zagospodarowania przestrzennego określone w Polskiej Normie PN-B-01027 z dnia 11 lipca 2002 r. Tablica 2 owej normy zatytułowana *Oznaczenia graficzne granic i linii regulacyjnych* w pozycji 2.1 i 2.2 ustala dwa rodzaje linii zabudowy: obowiązującą linię zabudowy i maksymalną nieprzekraczalną linię zabudowy. Obie są stosowane w praktyce urbanistycznej i dla urbanisty nie ulega wątpliwości, że obowiązująca linia zabudowy jest poważnym, mocno prawnie osadzonym ograniczeniem swobody inwestowania i stosuje się ją w wyjątkowych przypadkach, jak np. na obszarach konserwatorskiej ochrony zabytków, czy zespołach intensywnej zabudowy śródmiejskiej, co potwierdził Naczelny Sąd Administracyjny już w 2007 roku w wyroku NSA II OSK 779/07.

Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 2011 roku (sygnatura akt NSA II OSK 496/10) rozszerza powyższą interpretację przyjmując, że analiza i ocena, czy nowa zabudowa jest możliwa do skorelowania z zabudową na obszarze analizowanym w zakresie ładu przestrzennego, nie może być nadmiernie sformalizowana i arbitralna oraz prowadzić do zniweczenia zamierzenia objętego wnioskiem inwestora poprzez ograniczanie jego działań w drodze pozaustawowej. Orzecznictwo to jest praktycznie nieznanie służbom planistyczno-urbanistycznym gmin, a tym samym ignorowane przez organy wydające decyzje o warunkach zabudowy.

## 2.4. Chaos przestrzenny a system planistyczny

Współcześnie możemy obserwować w Polsce postępujący chaos przestrzenny, który ugruntowany jest w nieszczelnych zapisach ustaw kształtujących polski system planistyczny. W opozycji do tego faktu stoi współczesna urbanistyka z szeroko zakrojonymi teoriami i nurtami. Zjawiska zachodzące w polskich przestrzeniach trafnie opisuje Gzell: „Powszechnie zauważalnym faktem staje się komercjalizacja przestrzeni nowego miasta. Ale warto sprawdzić, czy należy przeciwstawiać komercjalizacji przestrzeni kompozycję urbanistyczną. Taka opinia o ich wykluczaniu się istnieje i ma wskazywać na „niedzisiejszą” tęsknotę urbanisty za urbanistyczną utopią, w której pieniądze i piękno nie byłyby od siebie uzależnione.” (Gzell 2020, s. 110–111). W późniejszym fragmencie dodaje: „Komercja w skrajnej formie oznacza, że wszystko może być na sprzedaż, czyli może nastąpić całkowita prywatyza-



cja przestrzeni. Zważywszy na to, że przestrzeń jest dobrem jednostkowym i powszechnie używanym, musi ona mieć status dobra publicznego, to znaczy charakteryzować się musi brakiem konkurencji i brakiem wykluczalności z konsumpcji. Obowiązek dostarczania tak rozumianej przestrzeni, na poziomie społecznie akceptowalnym, prawo nakłada na władze publiczne, z czego wynika obowiązek planowania rozwoju, wykonywania planów, udzielanie pozwoleń na budowę itp., żeby pozostać w kręgu spraw stricte przestrzennych.” (Gzell 2020, s. 110–111). Chociaż polskie prawo faktycznie wskazuje na kształtowanie przestrzeni publicznych jako dobra wspólnego, to z drugiej strony prawodawca nie wykształcił mechanizmów ekonomicznie uzasadnionych, które umożliwiałyby gminom realizację przestrzeni publicznej. Gzell kontynuuje: „Władza musi też pamiętać, że czym innym niż interes publiczny jest interes grupowy, przy którego realizacji mamy do czynienia z odbieraniem uczestnikom innych niż członkowie grupy prawa do użytkowania przestrzeni. Są to podstawy przestrzegania porządku prawnego, pilnującego reglamentacji dóbr społecznie ważnych. To także są sprawy w kręgu zainteresowań współczesnej urbanistyki, choć widzimy, że trudności w definiowaniu interesu publicznego i uzgadnianiu poglądów na jego istotę są źródłem kryzysu w gospodarowaniu przestrzenią w stopniu niewiele mniejszym niż partykularyzm indywidualnych i grupowych podmiotów prywatnych. Tworzenie ładu przestrzennego powinno stać się powszechnie zauważalnym procesem, a próby osiągania sukcesu (zwłaszcza w dziedzinie prawa, a szczególnie w zakresie regulacji zagadnień własności terenów) należy ponawiać bez względu na wspomniane wyżej trudności.” (Gzell 2020, s. 110–111).

Polska przestrzeń jest źle zarządzana, a chaos i brak ładu przestrzennego negatywnie wpływają na szeroko rozumianą jakość życia mieszkańców – oceniała Najwyższa Izba Kontroli (2015–2017). W największym stopniu wynika to z sukcesywnego odbierania urbanistom i planistom przestrzennym przynależnego im z racji wykształcenia i doświadczenia, ale także danego zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, prawa do decydowania, zgodnie z najlepszą wiedzą urbanistyczną, o kierunkach zrównoważonego rozwoju przestrzeni i zasadach kształtowania ładu przestrzennego.

Według Izby wadliwie zarządzana przestrzeń prowadzi do: niekontrolowanej urbanizacji, lokowania inwestycji na obszarach zagrożonych powodzią, braku pełnej ochrony zabytków przyrody, dewastacji ładu przestrzennego oraz niskiej oceny atrakcyjności polskich miast dla inwestorów. NIK przeprowadziła szereg kontroli oceniających różne etapy planowania i zago-

spodarowania przestrzennego w gminach, w tym przeznaczanie obszarów pod budownictwo mieszkaniowe czy realizację innych inwestycji. Inspektorzy wskazali, że studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy nie jest aktem prawa miejscowego (sic!), a co za tym idzie ustalenia zawarte w tym dokumencie wiążą organy gminy jedynie na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które obecnie pokrywają zaledwie ok. 30% powierzchni kraju.

„W praktyce studium uwarunkowań nie pełni funkcji narzędzia kształtowania polityki przestrzennej na terenie gminy” – ocenił NIK. Zwróciła też uwagę, że dokumenty określające politykę przestrzenną gmin są często nieaktualne i niekompletne. Kontrole wykazały, że w wielu gminach funkcjonowały studia opracowane i uchwalone na podstawie nieobowiązującej już Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym. Izba poinformowała także, że kontrola w 24 gminach w największym stopniu dotkniętych powodzią z 2010 roku wykazała, że w opracowanych przez gminy studiach jedynie niecałe 10% powierzchni gmin określono jako tereny zagrożone powodzią. Ponadto w ocenie NIK miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego mają niewielki wpływ na zapewnianie ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju gmin. „Ciągłe na niskim poziomie utrzymuje się tempo wzrostu powierzchni objętych MPZP. Z kolei brak aktualnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego powoduje chaos przestrzenny i brak trwałych reguł gospodarowania przestrzenią w gminach” – stwierdzono w raporcie.

Izba wskazała również, że gminy nie podejmują prac nad uchwalaniem miejscowych planów ze względu na związane z tym koszty oraz groźbę wypłaty potencjalnych odszkodowań, w związku ze zmianą dotychczasowego przeznaczenia terenu. Warto jednocześnie wskazać, że ku zmianie tego stanu może zmierzać inicjatywa ustawodawcza, która leży po stronie rządu. Według ustaleń NIK na 70% powierzchni kraju podstawowym instrumentem gospodarowania przestrzenią stały się faktycznie decyzje administracyjne, które nie muszą być zgodne ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. W ocenie Izby nie gwarantuje to zachowania ładu przestrzennego i nie prowadzi również do zrównoważonego rozwoju.

NIK wskazał, że w efekcie gospodarowania przestrzenią gminy na podstawie decyzji następuje „dezintegracja przestrzeni, niekontrolowany proces ekspansji miast na tereny niezabudowane, a społeczność lokalna pozbawiona jest udziału w ustalaniu zasad ładu przestrzennego i sposobów gospodaro-



wania i korzystania z przestrzeni.” Jednocześnie Izba zaapelowała o bezwzględne podjęcie działań, prowadzących do zmiany systemu planowania i zagospodarowania przestrzennego w Polsce.

Na razie ład przestrzenny w naszym kraju kształtują decyzje o warunkach zabudowy. Każda decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego lub warunków zabudowy jest dokumentem wspomagającym erozję zasad właściwego kształtowania ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju w zagospodarowaniu przestrzennym naszych miast. Rozpraszenie zabudowy ułatwane przez decyzje o warunkach zabudowy oraz „specustawy” demoluje istniejący system prawny planowania przestrzennego w Polsce. Znaczy to, że wadliwy system planowania przestrzennego powoduje niekontrolowaną suburbanizację, która generuje straty w aspekcie społecznym, gospodarczym i przestrzennym. Wniosek jest oczywisty: należy pilnie zlikwidować konstrukcję prawną opartą na decyzji administracyjnej ustalającej warunki zabudowy w oparciu o subiektywne rozstrzygnięcia, czy planowana inwestycja harmonizuje z dotychczasowym sposobem wykorzystania terenów sąsiadujących z nieruchomością, która zaprzecza idei planowania.

Według Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk dla nieistniejącego już Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju (Śleszyński i in. 2018) wciąż istnieją gminy, które nie posiadają studium. Na koniec 2017 roku było to 9 samorządów. Wśród nich trzy gminy wiejskie i dwie miejsko-wiejskie nie rozpoczęły jeszcze procedury jego sporządzenia. Jedna trzecia gmin prowadzi procedurę częściowej lub całkowitej aktualizacji swojego studium. Dane wskazują jednak na wyhamowanie w ostatnim roku wyraźnej zwyczajki aktualizacji dokumentów. Rysunek studium w formacie GIS lub CAD z georeferencją w 2017 roku posiadało 19,4% gmin (wzrost o blisko 7 p.p. względem 2016 roku). Liderem w tej kwestii są województwa świętokrzyskie (27,5%) oraz śląskie (26,9%). Ponownie najniższe wyniki osiągają województwa we wschodniej części kraju – w województwie podlaskim formę taką ma jedyne 9,4% dokumentów.

Pomimo pozytywnej tendencji ponad 6% gmin wciąż nie posiada żadnego planu miejscowego dla swojego terenu. Dodatkowo około 40% planów opiera się o nieobowiązującą już ustawę sprzed 25 lat.

Z końcem 2017 roku w Polsce odnotowano 51 561 planów. Największa liczba obowiązujących dokumentów znalazła się w Gdańsku (653), Wrocławiu (416) i Żukowie (341). Miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego objętych było jedynie 30,5% powierzchni. Jednak tylko 18,8% wykonano na podstawie obowiązującej ustawy z 2003 roku. Najwyż-

sze pokrycie planistyczne mają województwa małopolskie (66,9%), śląskie (69,4%) oraz dolnośląskie (63,3%). Na przeciwnym biegunie znajdują się samorzady w województwach lubuskim (9,2%), podkarpackim (8,9%) oraz kujawsko-pomorskim (6,5%). Powierzchnia objęta planami miejscowymi w miastach na prawach powiatu wyniosła na koniec 2017 roku blisko 47,3%. W grupie dziesięciu największych miast największe pokrycie planistyczne odnotował Gdańsk (65,6%) oraz Wrocław (57,4%).

Po długookresowym spadku (trwającym w latach 2004–2015), w roku 2016 i 2017 zanotowano wzrost wydanych decyzji o warunkach zabudowy, w szczególności dla budownictwa jednorodzinnego. W roku 2017 było to 22,7 tys. decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz 145,5 tys. decyzji o warunkach zabudowy. Z tego 65% przypadło na indywidualną zabudowę jednorodziną. Liczba decyzji o warunkach zabudowy w przeliczeniu na powierzchnię była najwyższa w miastach na prawach powiatu, gdzie wyniosła aż 4,3%. Łącznie od 2003 roku w Polsce wydano ponad 2 mln decyzji o warunkach zabudowy, z czego decyzje odmowne stanowiły ok. 5%.

Obecnie obowiązująca procedura ustalania warunków zabudowy i zagospodarowania terenu zostało zmieniona Ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która weszła w życie 11 lipca 2003 roku. Wiązało się to z unieważnieniem wszystkich opracowań planistycznych wykonanych przed 1 stycznia 1994 roku. Uniezależnienie wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu od miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miało zapewnić inwestorom możliwość kontynuowania realizacji budynków zabudowy jednorodzinnej na terenach nie do końca zrealizowanych osiedli mieszkaniowych zabudowy jednorodzinnej. W wersji ustawy z 1994 roku ustalenie warunków zabudowy następowało na podstawie planu miejscowego.

Unieważnienie znacznej ilości opracowań planistycznych w 2003 roku w kontekście bardzo realnego zablokowania procesów inwestycyjnych realizujących jednorodziną zabudowę mieszkaniową, skłoniło ustawodawcę do wprowadzenia mechanizmu ratunkowego w postaci uwolnionego od miejscowego planu procesu ustalania warunków zabudowy dla pojedynczych, uzupełniających istniejącą zabudowę mieszkalną niezabudowanych jeszcze działek, w osiedlach jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Zagospodarowanie nowych terenów budowlanych w oczywisty sposób miało wymagać sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

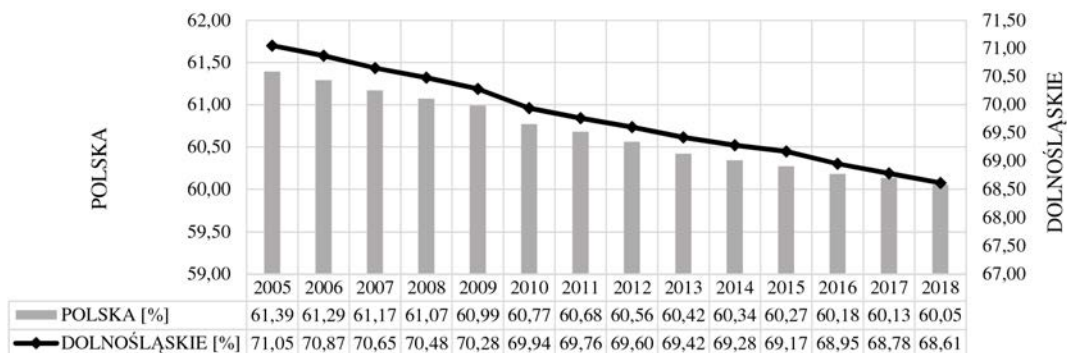
Ta prowizorka, w przedziwny sposób wkomponowana w Ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zrobiła w ostatnich latach zawrotną karierę, umożliwiając wbrew szlachetnym intencjom jej autorów, realizację niemal każdej inwestycji!

Równoległe, poprzez zezwalanie na realizowanie zabudowy mieszkaniowej gdziekolwiek, w oparciu o decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, w obecnym stanie prawnym odbiera się prawo lokalnej społeczności samorządowej do uczestniczenia w procesie kształtowania przestrzeni, które jest zagwarantowane w przepisach art. 6, 11 i 17 Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Sytuacji tej nie zmieniła tzw. specustawa mieszkaniowa przyjęta w 2018 roku, a wręcz przeciwnie – umożliwiła spotęgowanie tego procesu.

## 3. Sieć osadnicza Dolnego Śląska

### 3.1. Struktura demograficzna miast

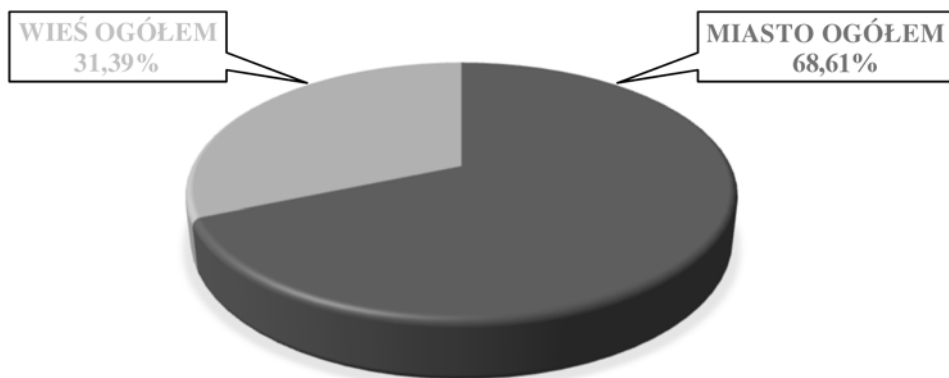
Procesy demograficzne w niebagatelnym stopniu wpływają na sieć osadniczą. Podstawową jednostką opisującą tę sieć są granice administracyjne. Jednak obecnie w Polsce obserwuje się zjawiska, których opis znacząco wykracza poza standardowe pojęcie miasta jako tworu ograniczonego (bardzo często niefizyczną) barierą administracyjną. Wskazuje na to wskaźnik liczby ludności w miastach w procencie ogółu ludności. Zarówno w Polsce jak i w województwie dolnośląskim wskaźnik ten jest wysoki, tzn. w Polsce w 2018 roku wyniósł niewiele ponad 60%, a na Dolnym Śląsku prawie 69% – jak na rys. 3.1.



Rys. 3.1. Odsetek ludności miejskiej w stosunku do ogółu mieszkańców Dolnego Śląska oraz całej Polski (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Koncentracja osadnictwa miejskiego odbywa się obecnie kosztem rozwoju przestrzennego na tereny peryferyjne, a nawet poza granicami miast. Wiąże się to z wieloma bardzo często negatywnymi efektami – zarówno w wymiarze gospodarczo-infrastrukturalnym, ale także w wymiarze społecznym (EEA 2006). Ludność miejska zaludnia przestrzenie wiejskie, niegdyś stanowiące obszary żywicielskie dla miasta, zmieniając mechanizmy funkcjonalno-przestrzenne występujące w tej przestrzeni (Kajdanek 2011). Wpływ zjawiska dekoncentracji terenów miejskich jest trendem obecnym w Polsce od wielu lat. Tempo ubytku ludności w granicach administracyjnych miast w agregacji danych dla całego kraju w latach 2005–2018 wynosi 102,2%, natomiast na Dolnym Śląsku wartość ta jest większa i wynosi 103,5%.

Można też sądzić, że kształtowanie się osadnictwa na obszarach peryferyjnych jest charakterystyczne dla rozwijających się gospodarek wolnorynkowych. Wiąże się to przede wszystkim z możliwością czerpania korzyści majątkowych i zysków z tańszych cen gruntów, a tym samym uzyskaniem lepszej pozycji społecznej. Dodatkowym atraktorem takich zachowań przestrzennych jest rozwój mobilności, zarówno w zakresie transportowym, ale także w wymiarze niematerialnym – związanym z rozwojem sieci. Mimo sukcesywnej depopulacji miast w granicach administracyjnych, największy udział miejsca zamieszkania Dolnoślązaków nadal dotyczy miast – 68,61%, natomiast terenów wiejskich ponad dwukrotnie mniejszy – 31,39% – jak na rys. 3.2.



**Rys. 3.2.** Miejsce zamieszkania Dolnoślązaków w układzie miasto–wieś w 2018 r. (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Na miejską sieć osadniczą Dolnego Śląska składa się 91 miast – jak w tabeli 3.1. Względem 2000 roku jest to przyrost o jedno miasto, tj. Olszynę, która otrzymała prawa miejskie w 2005 roku. W strukturze demograficznej największych miast dolnośląskich nie nastąpiły zmiany. Miasta z pierwszej dziesiątki utrzymały swoje pozycje w hierarchii. Największy przyrost liczby ludności, a w konsekwencji można powiedzieć, że największymi wygranymi ze wszystkich miast na Dolnym Śląsku są Siechnice (wzrost w pozycji między rokiem 2000 a 2018 o 33 miejsca) oraz Kąty Wrocławskie (wzrost w pozycji między rokiem 2000 a 2018 o 21 miejsc). Są to właśnie małe miasta, które swoją atrakcyjność zawdzięczają dobremu dostępowi komunikacyjnemu, ale przede wszystkim bardzo bliskiemu umiejscowieniu przy stolicy województwa. Niestety, analogicznie interpretując największe spadki w pozycji miast między 2000 a 2018 rokiem, można stwierdzić, że największymi przegranymi są miasta zlokalizowane przede wszystkim na terenach wzdłuż Sudetów, m.in. spadek o 7 pozycji – Polanica Zdrój i Głuszycza, spadek o 6 pozycji – Lubawka i Duszniki Zdrój, spadek o 5 pozycji – Gryfów Śląski, Szklarska Poręba oraz Łądek-Zdrój. W tabeli 3.1 oznaczono dynamikę zmian pozycji miast na terenie Dolnego Śląska między 2000 a 2018 rokiem.

**Tabela 3.1.** Liczba ludności miast województwa dolnośląskiego w 2000 r. i 2018 r. oraz dynamika zmian ich pozycji (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Lp.	Miasto	Liczba ludności [os.]		Pozycja w 2018 r. względem 2000 r.
		2000 r.	2018 r.	
1	Wrocław	640 614	640 648	–
2	Wałbrzych*	131 675	112 594	–
3	Legnica	107 416	99 752	–
4	Jelenia Góra	90 130	79 480	–
5	Lubin	78 863	72 581	–
6	Głogów	70 575	67 615	–
7	Świdnica	61 624	57 310	–
8	Bolesławiec	41 731	38 935	–
9	Oleśnica	37 323	37 242	–
10	Dzierżoniów	35 697	33 344	–
11	Oława	31 045	32 927	▲ (2)

cd. tabeli 3.1

Lp.	Miasto	Liczba ludności [os.]		Pozycja w 2018 r. względem 2000 r.
		2000 r.	2018 r.	
12	Zgorzelec	34 104	30 521	▼ (1)
13	Bielawa	32 106	30 055	▼ (1)
14	Kłodzko	29 361	26 954	–
15	Jawor	24 827	23 056	▲ (1)
16	Świebodzice	23 708	22 830	▲ (1)
17	Polkowice	21 841	22 487	▲ (3)
18	Nowa Ruda	25 357	22 246	▼ (3)
19	Lubań	23 049	21 168	▼ (1)
20	Kamienna Góra	22 115	19 136	▼ (1)
21	Bogatynia	19 536	17 559	–
22	Strzegom	17 191	16 153	▲ (1)
23	Jelcz-Laskowice	15 158	15 792	▲ (3)
24	Złotoryja	16 822	15 655	–
25	Boguszów-Gorce	17 224	15 444	▼ (3)
26	Ząbkowice Śląskie	16 674	15 072	▼ (1)
27	Chojnów	14 447	13 426	–
28	Trzebnica	11 998	13 322	▲ (6)
29	Brzeg Dolny	12 926	12 492	▼ (1)
30	Strzelin	12 663	12 435	–
31	Wołów	12 363	12 425	–
32	Góra	12 730	11 859	▼ (3)
33	Milicz	12 269	11 357	▼ (1)
34	Kowary	12 074	10 957	▼ (1)
35	Syców	10 749	10 420	▲ (1)
36	Bystrzyca Kłodzka	11 009	10 189	▼ (1)
37	Kudowa-Zdrój	10 357	9 954	–
38	Środa Śląska	8 811	9 484	▲ (3)
39	Oborniki Śląskie	8 274	9 109	▲ (4)
40	Lwówek Śląski	9 983	8 870	▼ (3)
41	Ziębice	9 668	8 759	▼ (2)
42	Chocianów	8 354	7 911	–
43	Siechnice	3 979	7 892	▲ (33)

cd. tabeli 3.1

Lp.	Miasto	Liczba ludności [os.]		Pozycja w 2018 r. względem 2000 r.
		2000 r.	2018 r.	
44	Pieszyce*	9 663	7 136	▼ (4)
45	Sobótka	6 688	6 957	▲ (8)
46	Kąty Wrocławskie	5 236	6 948	▲ (21)
47	Żarów	6 913	6 755	▲ (2)
48	Twardogóra	6 878	6 716	▲ (2)
49	Gryfów Śląski	7 389	6 641	▼ (5)
50	Szklarska Poręba	7 388	6 611	▼ (5)
51	Piława Górna	6 959	6 457	▼ (3)
52	Żmigród	6 461	6 449	▲ (4)
53	Głuszycza	7 245	6 381	▼ (7)
54	Polanica-Zdrój	7 092	6 357	▼ (7)
55	Piechowice	6 529	6 222	▼ (1)
56	Przemków	6 701	6 149	▼ (4)
57	Lubawka	6 705	6 063	▼ (6)
58	Pieńsk	6 037	5 848	▲ (1)
59	Stronie Śląskie	6 447	5 741	▼ (2)
60	Lądek-Zdrój	6 474	5 622	▼ (5)
61	Szczawno-Zdrój	5 825	5 608	▼ (1)
62	Ścinawa	6 041	5 589	▼ (4)
63	Szczytna	5 361	5 163	▼ (1)
64	Jaworzyna Śląska	5 302	5 141	-
65	Bolków	5 661	5 001	▼ (4)
66	Bierutów	5 210	4 871	▲ (2)
67	Jedlina-Zdrój	5 269	4 851	▼ (1)
68	Karpacz	5 300	4 633	▼ (3)
69	Duszniki-Zdrój	5 315	4 629	▼ (6)
70	Leśna	4 815	4 484	▼ (1)
71	Olszyna	x	4 359	miasto od 2005 r.
72	Nowogrodzic	4 128	4 235	▲ (2)
73	Zawidów	4 575	4 217	▼ (1)
74	Świeradów-Zdrój	4 719	4 183	▼ (3)
75	Mieroszów	4 768	4 106	▼ (5)



cd. tabeli 3.1

Lp.	Miasto	Liczba ludności [os.]		Pozycja w 2018 r. względem 2000 r.
		2000 r.	2018 r.	
76	Mirsk	4 250	3 902	▼ (3)
77	Wojcieszów	4 092	3 676	▼ (2)
78	Prochowice	3 691	3 620	▼ (1)
79	Niemcza	3 269	2 974	▼ (1)
80	Węglińiec	3 179	2 860	▼ (1)
81	Złoty Stok	3 036	2 787	▼ (1)
82	Wąsosz	2 803	2 672	▲ (1)
83	Międzylesie	2 883	2 591	▼ (1)
84	Bardo	2 945	2 563	▼ (3)
85	Radków	2 591	2 418	▼ (1)
86	Międzybórz	2 285	2 352	–
87	Świerzawa	2 520	2 291	▼ (2)
88	Wiązów	2 250	2 257	▼ (1)
89	Prusice	2 212	2 232	▼ (1)
90	Lubomierz	1 765	1 990	–
91	Wleń	1 968	1 778	▼ (2)

\* Zmiany administracyjne/statystyczne jednostki ewidencyjnej.

### 3.1.1. Dynamika zmian demograficznych

W województwie dolnośląskim zlokalizowanych jest 91 miast, jednak znaczna większość z nich – aż 72 miasta (79%) to miasta małe, a 18 ze wszystkich małych miast jest umiejscowionych w Podregionie Wrocławskim. Największym pod względem liczby ludności miastem jest Wrocław – stolica województwa. Kolejnym, największym demograficznie miastem jest Wałbrzych – ponad 5,5-krotnie mniejszy demograficznie niż Wrocław. W grupie miast największych (od 50 do 150 tys. mieszkańców) znajduje się tylko 5 miast – Wałbrzych (112 594 os.), Legnica (99 752 os.), Jelenia Góra (79 480 os.), Lubin (72 581 os.) oraz Głogów (67 615 os.). Spośród 91 miast w 2018 roku tylko 17 zwiększyło liczbę ludności w porównaniu do roku 2000 (18,7%), przy czym 82,4% stanowiły miasta małe, a 11 z tych miast jest zlokalizowanych w Podregionie Wrocławskim – jak w tab. 3.2.

**Tabela 3.2.** Liczba ludności miast Dolnego Śląska w 2018 r. w stosunku do stanu z 2000, 2005, 2010 i 2015 r. (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Lp.	MIASTO	LATA											
		2000	2018/2000	2005	2018/2005	2010	2018/2010	2015	2018/2015	2018	2018-2000		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1	Wrocław	640 614	100,01%	635 932	100,74%	630 691	101,58%	635 759	100,77%	640 648	34		
2	Wałbrzych*	131 675	85,51%	126 465	89,03%	121 146	92,94%	115 453	97,52%	112 594	-19 081		
3	Legnica	107 416	92,87%	105 750	94,33%	103 417	96,46%	100 886	98,88%	99 752	-7 664		
4	Jelenia Góra	90 130	88,18%	87 017	91,34%	84 015	94,60%	81 010	98,11%	79 480	-10 650		
5	Lubin	78 863	92,03%	76 953	94,32%	75 516	96,11%	73 352	98,95%	72 581	-6 282		
6	Głogów	70 575	95,81%	69 139	97,80%	69 630	97,11%	68 666	98,47%	67 615	-2 960		
7	Świdnica	61 624	93,00%	60 322	94,69%	60 548	94,65%	58 377	98,17%	57 310	-4 314		
8	Bolesławiec	41 731	93,30%	40 984	95,00%	40 309	96,59%	39 373	98,89%	38 935	-2 796		
9	Oleśnica	37 323	99,78%	36 928	100,85%	37 079	100,44%	37 450	99,44%	37 242	-81		
10	Dzierżoniów	35 697	93,41%	34 809	95,79%	35 017	95,22%	33 946	98,23%	33 344	-2 353		
11	Oława	31 045	106,06%	30 903	106,55%	31 810	103,51%	32 572	101,09%	32 927	1 882		
12	Zgorzelec	34 104	89,49%	33 082	92,26%	32 588	93,66%	31 350	97,36%	30 521	-3 583		
13	Bielawa	32 106	93,61%	31 327	95,94%	31 778	94,58%	30 652	98,05%	30 055	-2 051		
14	Kłodzko	29 361	91,80%	28 361	95,04%	28 780	93,66%	27 656	97,46%	26 954	-2 407		
15	Jawor	24 827	92,87%	24 415	94,43%	24 386	94,55%	23 650	97,49%	23 056	-1 771		
16	Świebodzice	23 708	96,30%	23 172	98,52%	23 323	97,89%	23 053	99,03%	22 830	-878		
17	Polkowice	21 841	102,96%	22 290	100,88%	22 827	98,51%	22 535	99,79%	22 487	646		
18	Nowa Ruda	25 357	87,73%	24 397	91,18%	24 001	92,69%	22 823	97,47%	22 246	-3 111		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	[10	11	12
19	Lubań	23 049	91,84%	22 267	95,06%	22 341	94,75%	21 580	98,09%	21 168	-1 881
20	Kamienna Góra	22 115	86,53%	21 535	88,86%	20 778	92,10%	19 663	97,32%	19 136	-2 979
21	Bogatynia	19 536	89,88%	19 112	91,87%	18 931	92,75%	18 117	96,92%	17 559	-1 977
22	Strzegom	17 191	93,96%	16 834	95,95%	16 994	95,05%	16 526	97,74%	16 153	-1 038
23	Jelcz-Laskowice	15 158	104,18%	15 253	103,53%	15 829	99,77%	15 853	99,62%	15 792	634
24	Złotoryja	16 822	93,06%	16 549	94,60%	16 529	94,71%	15 951	98,14%	15 655	-1 167
25	Boguszów-Gorce	17 224	89,67%	16 707	92,44%	16 614	92,96%	15 869	97,32%	15 444	-1 780
26	Ząbkowice Śląskie	16 674	90,39%	16 311	92,40%	16 122	93,49%	15 403	97,85%	15 072	-1 602
27	Chojnów	14 447	92,93%	14 426	93,07%	14 372	93,42%	13 825	97,11%	13 426	-1 021
28	Trzebnica	11 998	111,04%	12 177	109,40%	12 618	105,58%	13 099	101,70%	13 322	1 324
29	Brzeg Dolny	12 926	96,64%	12 836	97,32%	12 763	97,88%	12 420	100,58%	12 492	-434
30	Wolów	12 363	100,58%	12 309	101,02%	12 595	98,73%	12 522	99,31%	12 435	72
31	Strzelin	12 663	98,12%	12 223	101,65%	12 632	98,36%	12 498	99,42%	12 425	-238
32	Góra	12 730	93,16%	12 628	93,91%	12 627	93,92%	12 217	97,07%	11 859	-871
33	Milicz	12 269	92,57%	12 069	94,10%	11 981	94,79%	11 593	97,96%	11 357	-912
34	Kowary	12 074	90,75%	11 881	92,22%	11 806	92,81%	11 287	97,08%	10 957	-1 117
35	Syców	10 749	96,94%	10 745	96,98%	10 490	99,33%	10 474	99,48%	10 420	-329
36	Byszczyca Kłodzka	11 009	92,55%	10 475	97,27%	10 655	95,63%	10 357	98,38%	10 189	-820
37	Kudowa-Zdrój	10 357	96,11%	10 227	97,33%	10 463	95,14%	10 180	97,78%	9 954	-403
38	Środa Śląska	8 811	107,64%	8 793	107,86%	9 239	102,65%	9 337	101,57%	9 484	673

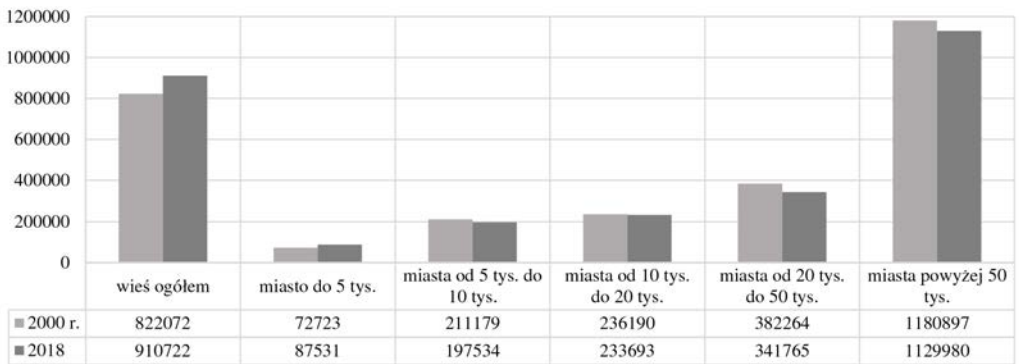
1	2	3	4	5	6	7	8	9	[10	11	12
39	Oborniki Śląskie	8 274	110,09%	8 461	107,66%	8 811	103,38%	9 108	100,01%	9 109	835
40	Lwówek Śląski	9 983	88,85%	9 717	91,28%	9 480	93,57%	9 102	97,45%	8 870	-1 113
41	Ziębice	9 668	90,60%	9 249	94,70%	9 319	93,99%	9 000	97,32%	8 759	-909
42	Chocianów	8 354	94,70%	8 227	96,16%	8 310	95,20%	8 073	97,99%	7 911	-443
43	Stechnice	3 979	198,34%	3 841	205,47%	5 276	149,58%	6 791	116,21%	7 892	3 913
44	Pieszycy*	9 663	73,85%	9 523	74,93%	9 693	73,62%	9 628	74,12%	7 136	-2 527
45	Sobótka	6 688	104,02%	6 769	102,78%	7 022	99,07%	6 972	99,78%	6 957	269
46	Kąty Wrocławskie	5 236	132,70%	5 415	128,31%	6 011	115,59%	6 621	104,94%	6 948	1 712
47	Żarów	6 913	97,71%	6 865	98,40%	7 010	96,36%	6 875	98,25%	6 755	-158
48	Twardogóra	6 878	97,64%	6 883	97,57%	6 841	98,17%	6 796	98,82%	6 716	-162
49	Gryfów Śląski	7 389	89,88%	7 173	92,58%	7 100	93,54%	6 777	97,99%	6 641	-748
50	Szklarska Poręba	7 388	89,48%	7 106	93,03%	7 020	94,17%	6 703	98,63%	6 611	-777
51	Pilawa Górna	6 959	92,79%	6 804	94,90%	6 805	94,89%	6 633	97,35%	6 457	-502
52	Żmigrod	6 461	99,81%	6 597	97,76%	6 571	98,14%	6 487	99,41%	6 449	-12
53	Głuszyca	7 245	88,07%	7 026	90,82%	6 909	92,36%	6 526	97,78%	6 381	-864
54	Polanica-Zdrój	7 092	89,64%	6 928	91,76%	6 808	93,38%	6 521	97,49%	6 357	-735
55	Piechowice	6 529	95,30%	6 512	95,55%	6 589	94,43%	6 443	96,57%	6 222	-307
56	Przemków	6 701	91,76%	6 584	93,39%	6 548	93,91%	6 317	97,34%	6 149	-552
57	Lubawka	6 705	90,43%	6 559	92,44%	6 459	93,87%	6 192	97,92%	6 063	-642
58	Pieńsk	6 037	96,87%	5 854	99,90%	5 957	98,17%	5 940	98,45%	5 848	-189

1	2	3	4	5	6	7	8	9	[10	11	12
59	Stronie Śląskie	6 447	89,05%	6 262	91,68%	6 100	94,11%	5 861	97,95%	5 741	-706
60	Łądek-Zdrój	6 474	86,84%	6 206	90,59%	6 120	91,86%	5 804	96,86%	5 622	-852
61	Ścinawa	6 041	92,83%	5 965	94,02%	5 942	94,38%	5 721	98,02%	5 608	-433
62	Szczawno-Zdrój	5 825	95,95%	5 505	101,53%	5 897	94,78%	5 699	98,07%	5 589	-236
63	Szczytna	5 361	96,31%	5 265	98,06%	5 346	96,58%	5 281	97,77%	5 163	-198
64	Jaworzyna Śląska	5 302	96,96%	5 214	98,60%	5 267	97,61%	5 178	99,29%	5 141	-161
65	Bolków	5 661	88,34%	5 408	92,47%	5 517	90,65%	5 155	97,01%	5 001	-660
66	Bierutów	5 210	93,49%	5 102	95,47%	5 093	95,64%	4 973	97,95%	4 871	-339
67	Jedlina-Zdrój	5 269	92,07%	5 144	94,30%	5 072	95,64%	4 970	97,61%	4 851	-418
68	Duszniki-Zdrój	5 315	87,17%	5 123	90,44%	5 039	91,94%	4 787	96,78%	4 633	-682
69	Karpacz	5 300	87,34%	5 058	91,52%	5 045	91,75%	4 882	94,82%	4 629	-671
70	Leśna	4 815	93,13%	4 742	94,56%	4 713	95,14%	4 606	97,35%	4 484	-331
71	Olszyna	-	-	4 749	91,79%	4 539	96,03%	4 400	99,07%	4 359	-
72	Nowogrodzic	4 128	102,59%	4 056	104,41%	4 205	100,71%	4 259	99,44%	4 235	107
73	Zawidów	4 575	92,17%	4 427	95,26%	4 404	95,75%	4 272	98,71%	4 217	-358
74	Świeradów-Zdrój	4 719	88,64%	4 575	91,43%	4 519	92,56%	4 261	98,17%	4 183	-536
75	Mieroszów	4 768	86,12%	4 524	90,76%	4 509	91,06%	4 212	97,48%	4 106	-662
76	Mirsk	4 250	91,81%	4 154	93,93%	4 205	92,79%	3 998	97,60%	3 902	-348
77	Wojcieszów	4 092	89,83%	3 964	92,73%	3 906	94,11%	3 760	97,77%	3 676	-416
78	Prochowice	3 691	98,08%	3 715	97,44%	3 701	97,81%	3 635	99,59%	3 620	-71

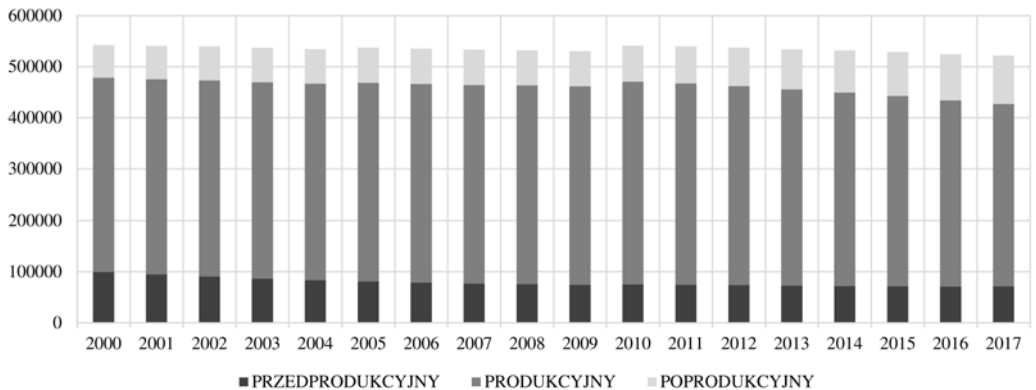
1	2	3	4	5	6	7	8	9	[10	11	12
79	Niemcza	3 269	90,98%	3 146	94,53%	3 154	94,29%	3 062	97,13%	2 974	-295
80	Węgliniec	3 179	89,97%	3 071	93,13%	3 091	92,53%	2 946	97,08%	2 860	-319
81	Złoty Stok	3 036	91,80%	2 947	94,57%	3 019	92,32%	2 899	96,14%	2 787	-249
82	Wąsosz	2 803	95,33%	2 828	94,48%	2 780	96,12%	2 771	96,43%	2 672	-131
83	Międzylesie	2 883	89,87%	2 789	92,90%	2 760	93,88%	2 678	96,75%	2 591	-292
84	Bardo	2 945	87,03%	2 875	89,15%	2 800	91,54%	2 639	97,12%	2 563	-382
85	Radków	2 591	93,32%	2 470	97,89%	2 518	96,03%	2 447	98,81%	2 418	-173
86	Międzybórz	2 285	102,93%	2 333	100,81%	2 388	98,49%	2 328	101,03%	2 352	67
87	Świerzawa	2 520	90,91%	2 455	93,32%	2 431	94,24%	2 333	98,20%	2 291	-229
88	Wiązów	2 250	100,31%	2 225	101,44%	2 379	94,87%	2 310	97,71%	2 257	7
89	Prusice	2 212	100,90%	2 201	101,41%	2 293	97,34%	2 239	99,69%	2 232	20
90	Lubomierz	1 765	112,75%	1 812	109,82%	2 027	98,17%	1 915	103,92%	1 990	225
91	Wleń	1 968	90,35%	1 888	94,17%	1 854	95,90%	1 831	97,11%	1 778	-190



Dość stabilną strukturę osadniczą obrazuje uszeregowanie miast względem liczby mieszkańców w 2000 i 2018 roku – według tzw. Prawa Zipfa (por. Zipf 1949; Mlek-Galewska 2003). Linie te prawie w całości nakładają się na siebie. Oczywiście, sytuacja demograficzna poszczególnych miast ulega zmianom (patrz: tab. 3.1), jednak w kontekście całej struktury osadniczej wykres prezentuje dość stabilny system sieci miast na Dolnym Śląsku. Największe zróżnicowanie ilościowe dotyczy miast największych (z lewej strony wykresu), mimo tego utrzymały one swoją rangę – jak na rys. 3.3.



**Rys. 3.4.** Liczba mieszkańców wsi i miast Dolnego Śląska według ich wielkości (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

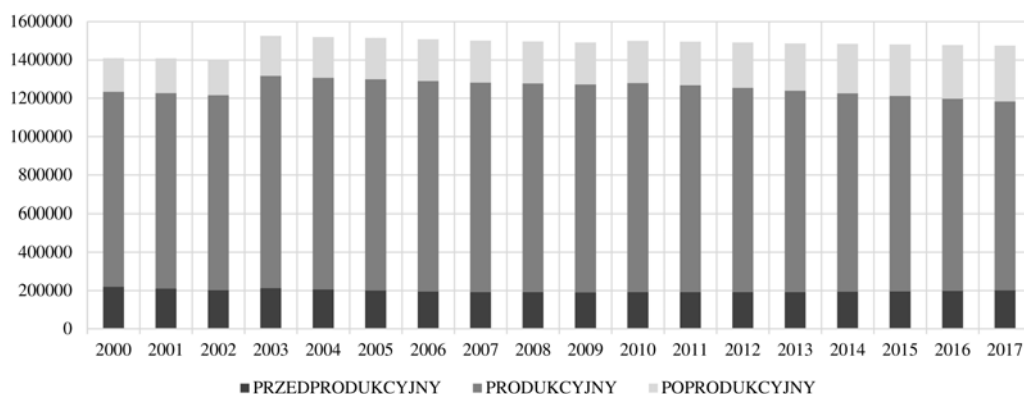


**Rys. 3.5.** Liczba ludności w latach 2000–2017 wg ekonomicznych grup wieku w miastach Dolnego Śląska liczących do 19 999 ludności (opracowanie własne na podstawie danych GUS)



Zarówno w roku 2000, jak i obecnie na Dolnym Śląsku najbardziej zaludnione są miasta. Jednak w dezagregacji danych na poszczególne grupy ilościowe liczby ludności miast oraz wsi ogółem, największy odsetek mieszkańców dotyczy miast przekraczających 50 tys. liczby ludności (38,9% ogólnej liczby Dolnoślązaków w 2018 roku), natomiast kolejną kategorią są tereny wiejskie (31,4%). Miasta od 20 do 50 tys. mieszkańców uzyskują udział 11,8% w ogólnej liczbie osób zameldowanych na terenie Dolnego Śląska, natomiast miasta małe, do 20 tys. mieszkańców (ogółem) – 17,9% (z czego 8,1% stanowią miasta od 10 do 20 tys. mieszkańców, 6,8% miasta od 5 do 10 tys. mieszkańców, natomiast 3,0% miasta do 5 tys. mieszkańców) – jak na rys. 3.4. Największą dynamiką zmian tego wskaźnika cechują się tereny wiejskie, które po 2000 roku odnotowały przyrost liczby ludności prawie o 11%, przy jednoczesnym ubytku liczby ludności na terenie miast największych (powyżej 50 tys. mieszkańców) w wysokości –4,3% oraz miast od 20 do 50 tys. w wysokości –10,6%.

Od dłuższego czasu zauważalny jest proces starzenia się społeczeństwa. Zjawisko to zapoczątkowane zostało jeszcze przed rokiem 2000 i trwa do dziś. Udział grupy ludności w wieku poprodukcyjnym w ostatnich latach jest mniejszy w małych miastach Dolnego Śląska niż w przypadku miast o ludności przekraczającej 20 tys. osób – jak na rys. 3.5 i 3.6. Udział ludności poprodukcyjnej dla miast małych w 2000 roku wynosił 11,8%, a w 2018 roku aż 18,1%. W miastach powyżej 20 tys. mieszkańców udział ten w 2000 roku wynosił 12,5%, a w 2018 roku 19,8%. Dodatkowo, niekorzystne



**Rys. 3.6.** Liczba ludności w latach 2000–2017 wg ekonomicznych grup wieku w miastach Dolnego Śląska liczących powyżej 20 000 mieszkańców (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

tendencje w miastach Dolnego Śląska pokazują wskaźniki obciążenia demograficznego. W każdej kategorii wzrasta obciążenie demograficzne grupy w wieku produkcyjnym, tzn. mężczyzn w wieku od 18 do 64 lat oraz kobiet w wieku od 18 do 59 lat – jak w tabeli 3.3.

Matematycznym potwierdzeniem widocznej w przestrzeni podmiejskiej Wrocławia suburbanizacji jest analiza migracji w kierunku miasto – wieś. W tym celu poddano analizie gminy leżące na terenie Podregionu Wrocławskiego w rozbiciu na gminy miejskie, wiejskie, miejskie części gmin miejsko-wiejskich i wiejskie części gmin miejsko-wiejskich. W ramach tych gmin weryfikowano liczbę zameldowań z miast, natomiast w przypadku miasta centralnego – Wrocławia – analizowano liczbę wymeldowanych na wieś. Dane dla gmin Podregionu Wrocławskiego agregowano do poszczególnych roczników, tj. 2000, 2005, 2010, 2015, 2018 – jak w tabeli 3.4.

**Tabela 3.3.** Wskaźniki obciążenia demograficznego w miastach Dolnego Śląska w 2002 r. i 2017 r. (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Miasta o liczbie ludności	średnia w 2002 r.	średnia w 2017 r.	3 – 2
1	2	3	4
ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym			
do 4999 osób	59,0	61,8	2,8
5000–9999 osób	58,6	62,4	3,8
10 000–19 999 osób	55,5	65,2	9,6
powyżej 20 000 osób	54,0	67,3	13,3
ogółem miasta	57,1	63,8	6,7
województwo dolnośląskie	56,9	63,4	6,5
ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku przedprodukcyjnym			
do 4999 osób	65,8	139,9	74,1
5000–9999 osób	71,0	145,1	74,1
10 000–19 999 osób	65,8	142,3	76,5
powyżej 20 000 osób	75,5	156,9	81,4
ogółem miasta	69,5	145,5	76,1
województwo dolnośląskie	72,7	129,6	56,9
ludność w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym			
do 4999 osób	23,2	35,7	12,5
5000–9999 osób	24,0	36,5	12,4
10 000–19 999 osób	21,9	38,2	16,3
powyżej 20 000 osób	23,0	40,9	17,9
ogółem miasta	23,2	37,5	14,3
województwo dolnośląskie	24	35,8	11,8

Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona między wymeldowaniami z Wrocławia i zameldowanymi w miastach Podregionu Wrocławskiego wynosi 0,986. Wartość ta jest korelacją silną dodatnią, co statystycznie potwierdza silne powiązanie między przenoszeniem się z Wrocławia na tereny podmiejskie oraz inne obszary Podregionu Wrocławskiego.

**Tabela 3.4.** Migracje w Podregionie Wrocławskim w kierunku miasto-wieś w 2000, 2005, 2010, 2015 i 2018 r. (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Jednostka ewidencyjna	Lata				
	2000 r. [os.]	2005 r. [os.]	2010 r. [os.]	2015 r. [os.]	2018 r. [os.]
Liczba zameldowanych z miast					
Bierutów – miasto	21	21	18	17	18
Bierutów – obszar wiejski	27	32	46	17	35
Borów	20	24	31	25	31
Brzeg Dolny – miasto	74	35	90	74	96
Brzeg Dolny – obszar wiejski	30	37	49	39	68
Cieszków	24	20	17	26	35
Czernica	116	347	491	487	713
Długolęka	322	523	674	896	1 290
Dobroszyce	38	54	62	72	92
Domaniów	43	57	33	32	23
Dziadowa Kłoda	22	42	21	8	19
Jelcz-Laskowice – miasto	129	118	138	67	73
Jelcz-Laskowice – obszar wiejski	71	109	146	85	122
Jordanów Śląski	13	24	24	8	26
Kąty Wrocławskie – miasto	46	47	108	113	92
Kąty Wrocławskie – obszar wiejski	94	343	420	357	512
Kobierzyce	155	364	567	508	619
Kondratowice	18	23	25	11	20
Kostomłoty	26	52	71	30	33
Krośnice	70	49	42	26	50
Malczyce	57	50	55	38	21
Mietków	17	28	35	28	23
Międzybórz – miasto	4	14	7	7	7

cd. tabeli 3.4

Jednostka ewidencyjna	Lata				
	2000 r. [os.]	2005 r. [os.]	2010 r. [os.]	2015 r. [os.]	2018 r. [os.]
Międzybórz – obszar wiejski	34	17	17	20	22
Miękinia	91	150	318	328	720
Milicz – miasto	51	28	50	36	50
Milicz – obszar wiejski	80	59	89	94	124
Oborniki Śląskie – miasto	111	96	151	79	101
Oborniki Śląskie – obszar wiejski	126	115	253	148	190
Oleśnica – gmina	118	141	225	167	207
Oleśnica – miasto	85	161	222	193	297
Oława – gmina	156	100	275	222	161
Oława – miasto	157	225	283	137	152
Prusice – miasto	20	9	9	8	11
Prusice – obszar wiejski	30	46	49	41	47
Przeworno	16	14	21	20	13
Siechnice – miasto	0	0	277	303	341
Siechnice – obszar wiejski	175	295	346	425	519
Sobótka – miasto	60	67	74	47	56
Sobótka – obszar wiejski	27	36	77	58	52
Strzelin – miasto	49	28	45	25	46
Strzelin – obszar wiejski	71	71	114	75	77
Syców – miasto	61	33	33	34	22
Syców – obszar wiejski	45	30	82	71	77
Środa Śląska – miasto	47	52	55	33	48
Środa Śląska – obszar wiejski	56	61	90	80	60
Trzebnica – miasto	64	75	104	101	107
Trzebnica – obszar wiejski	72	40	167	127	148
Twardogóra – miasto	27	18	29	8	13
Twardogóra – obszar wiejski	39	42	63	43	79
Udanin	16	36	19	27	11
Wiązów – miasto	14	6	13	10	14
Wiązów – obszar wiejski	29	20	29	26	36
Wińsko	53	66	79	41	72
Wisznia Mała	140	111	243	188	213
Wołów – miasto	76	71	59	31	43

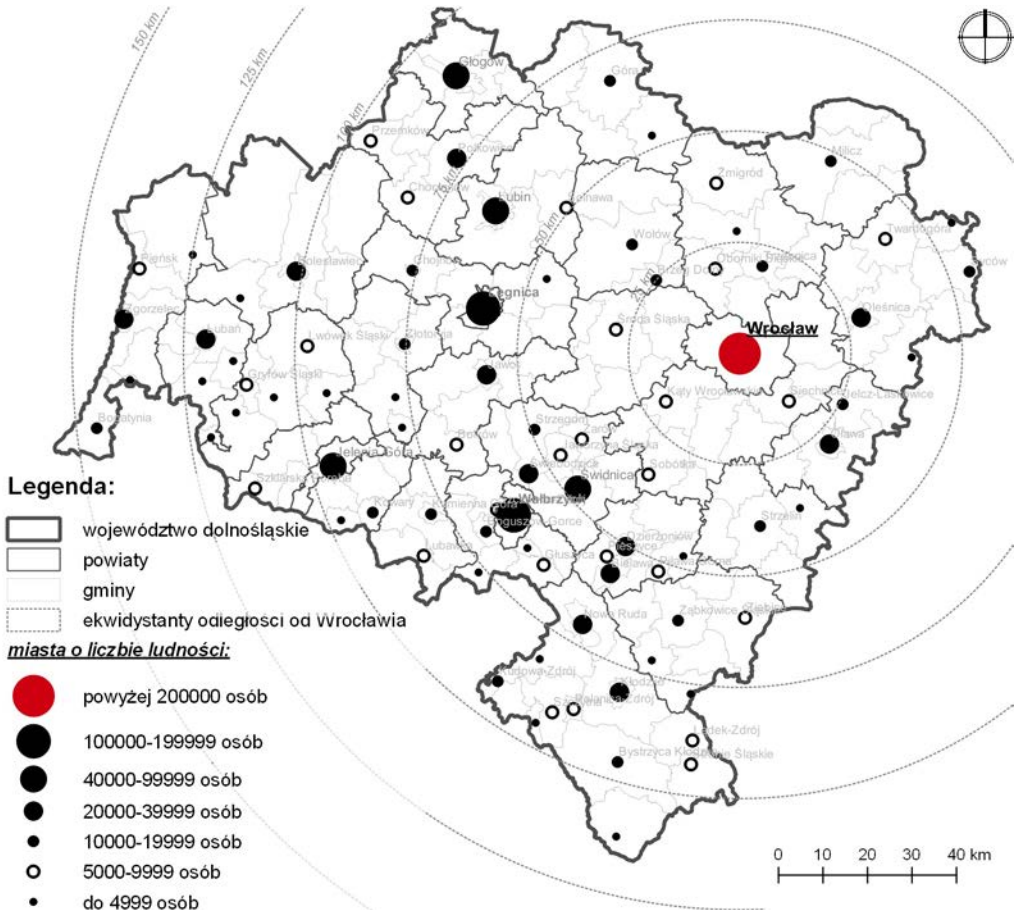
cd. tabeli 3.4

Jednostka ewidencyjna	Lata				
	2000 r. [os.]	2005 r. [os.]	2010 r. [os.]	2015 r. [os.]	2018 r. [os.]
Wołów – obszar wiejski	95	65	102	66	67
Zawonia	33	55	76	35	68
Żmigród – miasto	23	7	23	28	19
Żmigród – obszar wiejski	58	45	58	25	66
Żórawina	92	92	263	197	291
SUMA	3934	4996	7652	6568	8658
Liczba wymeldowanych na wieś					
Wrocław	2100	3033	4037	3476	4759
Współczynnik regresji korelacji liniowej Pearsona	0,986				

### 3.1.2. Układ przestrzenny osadnictwa

Miasta na terenie Dolnego Śląska rozlokowane są w układzie hierarchicznym, determinowanym głównie przez ich wielkość mierzoną uwarunkowaniami demograficznymi – jak na rys. 3.7. Głównym ośrodkiem polaryzującym rozwój społeczno-ekonomiczny województwa dolnośląskiego jest Wrocław. Jest to największe miasto Dolnego Śląska – liczy ponad 640 tys. mieszkańców. Podobnie jak w poprzednich latach, kolejnymi pod względem liczby ludności miastami są: Wałbrzych (ponad 112 tys. mieszkańców), Legnica (prawie 100 tys. mieszkańców) oraz Jelenia Góra (prawie 80 tys. mieszkańców). Biorąc pod uwagę potencjał ludnościowy i gospodarczy, to właśnie te miasta w dalszym ciągu są subcentrami koncentrującymi rozwój regionu.

W strukturze przestrzennej województwa dolnośląskiego, poza zagęszczeniem występowania osadnictwa wokół Wrocławia, widoczna jest także policentryczna koncentracja osadnictwa na osi Legnicy i Głogowa wraz z Lubinem, Polkowicami i Jaworem oraz pozostałymi małymi miastami w ich sąsiedztwie. Kolejnymi istotnymi obszarami o zintensyfikowanym występowaniu miast jest oś sudecka, obejmująca w szczególności wiele miast uzdrowiskowych oraz miasta zlokalizowane w rejonie makroregionu Przedgórze Sudeckiego.



Rys. 3.7. Struktura miast Dolnego Śląska w 2018 r. wg liczby mieszkańców (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Odległość Wrocławia od osi legnicko-głogowskiej powoduje konkurencyjność tych obszarów względem siebie. Istotne w tym zakresie jest wskazanie, że Wołów i Środa Śląska znajdują się mniej więcej w połowie odległości między tymi ośrodkami. Strefa oddziaływania między nimi jest jednak trudna do ustalenia, co powoduje niejednoznaczne wyniki w zakresie analizy oddziaływania tych miast na obszarze ścierania się oddziaływania ich wpływów. Analizę tego typu dodatkowo utrudnia zróżnicowanie oddziaływania twardych czynników infrastrukturalno-gospodarczych od czynników miękkich dotyczących preferencji i zachowań przestrzennych użytkowników.

Drugim pod względem liczby ludności miastem dolnośląskim jest Wałbrzych. Miasto niegdyś skoncentrowane na górnictwie, które (jak obecnie można stwierdzić) zwycięsko przeszło przez bezrobocie strukturalne, nadal jest silnym ośrodkiem miejskim. Wynika to z korzystnego położenia w bliskości z granicą Czech oraz sąsiedztwa terenów atrakcyjnych przyrodniczo. Konkurencyjnie położona względem Wałbrzycha jest Jelenia Góra, która posiada znakomite umiejscowienie względem Gór Izerskich i Karkonoszy.

### 3.2. Miejskie obszary funkcjonalne i centra systemu osadniczego na Dolnym Śląsku

Układ przestrzenny osadnictwa determinowany jest obecnie przez szerokie pojmowanie struktury miejskiej, wraz z elementami morfologiczno-funkcjonalnymi kształtującymi całość tej struktury, często wykraczającymi poza standardowe, statystyczne rozumienie miasta. Zjawisko to było definiowane wielokrotnie i w sposób zróżnicowany. Jednak determinantami współczesnego definiowania miasta jest zrozumienie faktu, że zmiany przestrzenne w obecnych czasach wykraczają poza granice administracyjne, co bezpośrednio wiąże się z określaniem granicy stref wpływu miasta centralnego (Bitner 2010). Jednak system miejski to przede wszystkim szeroko rozumiane przepływy i wzajemne relacje, które charakteryzuje ciągła dynamika – również związana ze stanem gospodarki (Witkowski 2007). Dlatego też współcześnie za najbardziej użyteczną terminologię można uznać tę, którą wypracowała Komisja Europejska oraz Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju – OECD, gdzie określono następujące elementy opisujące całość struktury miejskiej:

- miasto (*city*),
- centrum miasta (*urban centre*),
- aglomeracja miejska (*greater city*)<sup>13</sup>,
- strefa dojazdów (*commuting zone*),

a analiza tych elementów składa się finalnie na miejski obszar funkcjonalny (*functional urban area*) (por. Dijkstra, Poelman 2017).

---

<sup>13</sup> Termin dotychczas nie zyskał jednoznacznego tłumaczenia w języku polskim. Oprócz aglomeracji miejskiej można także wskazać termin *szersze miasto*.



Morfologiczno-funkcjonalne rozumienie struktur osadniczych jest możliwe do implementacji na terenie województwa dolnośląskiego. W związku z pracami podjętymi nad nowym planem zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego (uchwalonym w czerwcu 2020 roku) przeprowadzono prace studialne dotyczące delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych (por. Instytut Rozwoju Terytorialnego 2018). Opracowanie, bazując na dorobku *Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym* (por. Powiat Wrocławski 2015), wyznacza obszary funkcjonalne w oparciu o metody analiz wskaźnikowych i zależności funkcjonalno-przestrzennych. W studium tym wskazano cztery miejskie obszary funkcjonalne:

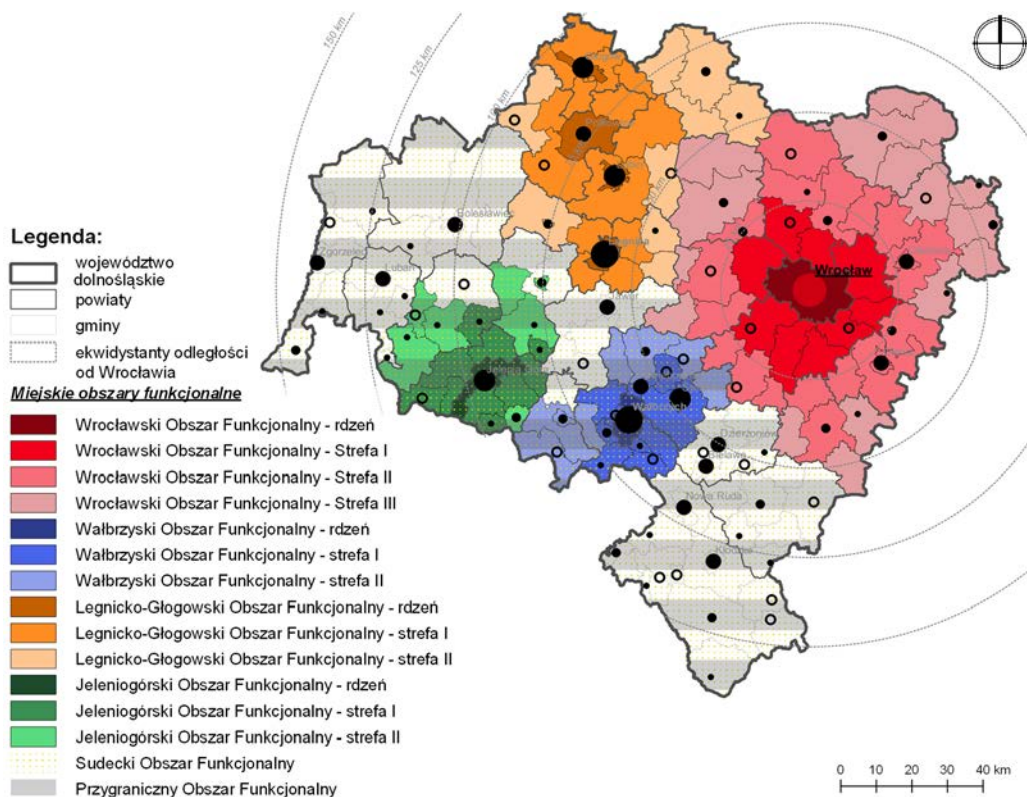
- Wrocławski Obszar Funkcjonalny (WrOF),
- Legnicko-Głogowski Obszar Funkcjonalny (LGOF),
- Wałbrzyski Obszar Funkcjonalny (WOF),
- Jeleniogórski Obszar Funkcjonalny (JOF) – jak na rys. 3.8.

Wrocławski Obszar Funkcjonalny został podzielony na rdzeń oraz strefy oddziaływania, tj. I – centralna strefa intensywnego rozwoju, II – wewnętrzna strefa silnego rozwoju, III – zewnętrzna strefa stabilnego rozwoju.

Rdzeniem WrOF jest Wrocław, a w jego ramach stworzono trzy strefy oddziaływania. Rdzeniem LGOF są: Legnica, Głogów, Polkowice i Lubin, a w obrębie tego obszaru wyodrębniono wyłącznie dwie strefy oddziaływania. WOF, podobnie jak LGOF, posiada więcej niż jeden rdzeń i są nim Wałbrzych oraz Świdnica. Również tutaj wyznaczono dwie strefy oddziaływania. W przypadku JOF rdzeniem jest Jelenia Góra, także z dwiema strefami oddziaływania.

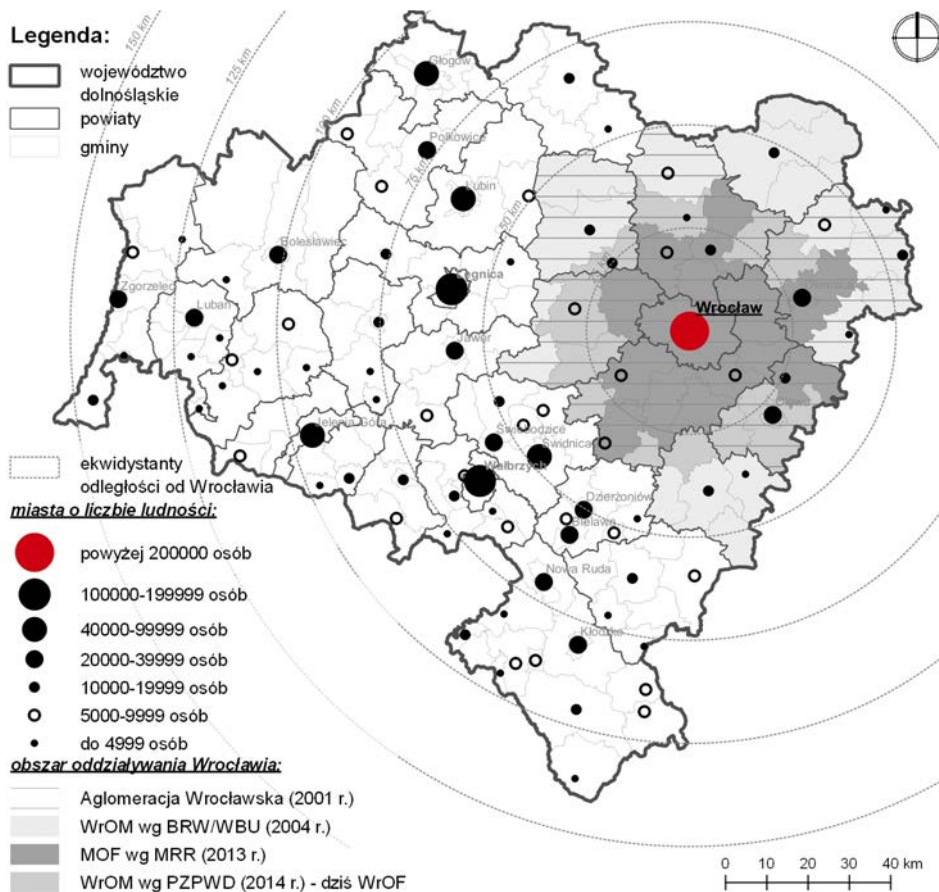
Mimo delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych, na terenie województwa dolnośląskiego występują również zjawiska funkcjonalne o specyficznym znaczeniu w regionie. Dla nich również określono obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej, tzn. Sudecki Obszar Funkcjonalny, Przygraniczny Obszar Funkcjonalny oraz Obszar Funkcjonalny cenny przyrodniczo. Sudecki Obszar Funkcjonalny oraz Przygraniczny Obszar Funkcjonalny zlokalizowane są w południowej i zachodniej części województwa dolnośląskiego i dotyczą występowania sudeckiego łańcucha górskiego oraz pogranicza Polski z Niemcami i Czechami. Obszar Funkcjonalny cenny przyrodniczo skorelowany jest z występującymi na terenie województwa formami ochrony przyrody, które omówiono w podrozdziale 3.5.





**Rys. 3.8.** Koncepcje delimitacji obszarów funkcjonalnych na terenie województwa dolnośląskiego (opracowanie własne na podstawie: Instytut Rozwoju Terytorialnego 2018)

Jak wspomniano na początku rozdziału, morfologiczno-funkcjonalne rozumienie osadnictwa było definiowane w sposób zróżnicowany, co w konsekwencji wpłynęło również na niejedolite rozumienie strefy oddziaływania Wrocławia – jak na rys. 3.9. „Po wejściu w życie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r., a wraz z nią nowych obowiązków związanych z opracowaniem planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego jako części planu zagospodarowania przestrzennego województwa, w 2004 r. na podstawie porozumienia z dnia 16 lutego 2004 r. przystąpiono do wspólnych prac służb planistycznych miasta Wrocławia (Biuro Rozwoju Wrocławia) i województwa dolnośląskiego (Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, obecnie Instytut Rozwoju Terytorialnego), zmierzających do sporządzenia takiego dokumentu. W początkowej fazie oznaczało to przede wszystkim weryfikację granic potencjalnego obszaru



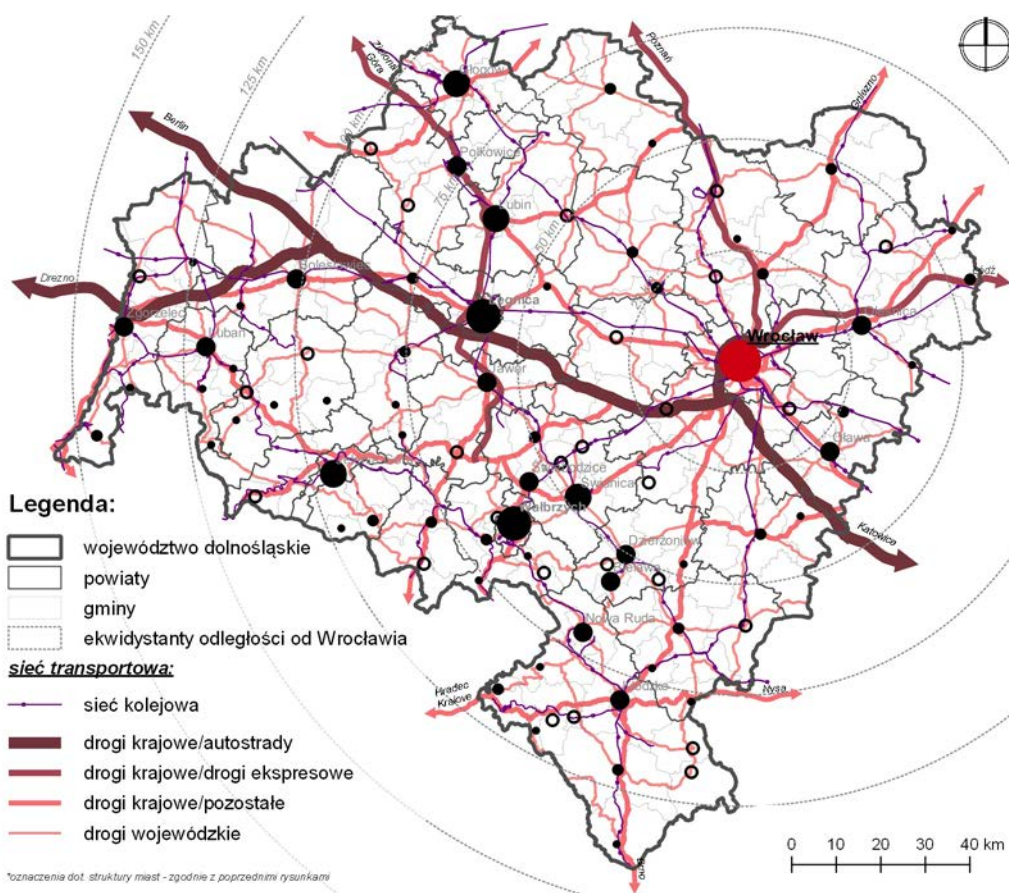
**Rys. 3.9.** Koncepcje delimitacji obszaru funkcjonalnego Wrocławia (opracowanie własne na podstawie: Starostwo Powiatowe we Wrocławiu i in., *Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym*, Wrocław 2015)

metropolitalnego. Uwzględniając m.in. wolę gmin oraz powiązania funkcjonalne pomiędzy stolicą województwa a zewnętrzną strefą jej wpływów, zaproponowano szerszy zasięg obszaru niż wskazywał to Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego z 2002 r. Na tym etapie w skład Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego weszły miasto Wrocław oraz gminy podregionu wrocławskiego (tj. gminy należące do powiatów: milickiego, oleśnickiego, oławskiego, średzkiego, trzebnickiego, wołowskiego, wrocławskiego oraz strzebińskiego).” (Powiat Wrocławski 2015, s. 21).

### 3.3. System transportowy

Z pewnością system transportowy jest czynnikiem integrującym obszary funkcjonalne, zarówno w wymiarze endogenicznym jak i egzogenicznym. Ponadto rozmieszczenie miast na Dolnym Śląsku musi być rozpatrywane w kontekście ich położenia względem głównych szlaków komunikacyjnych. Miasta Dolnego Śląska na tle sieci transportowej województwa zaprezentowano na rys. 3.10.

Trzon układu komunikacyjnego województwa dolnośląskiego w dalszym ciągu tworzy autostrada A4, która po 2000 roku była wielokrotnie modernizowana, jednak nadal nie doczekała się realizacji konkretnego wariantu-



Rys. 3.10. Miasta Dolnego Śląska na tle sieci transportowej województwa (opracowanie własne)

wania jej nowego przebiegu. Wraz z autostradą A4 istotną rolę nadal pełni autostrada A18, której obecnym oznakowaniem jest droga krajowa nr 18, co wynika z faktu, że południowa jezdnia nie posiada standardu autostrady, natomiast północny jej przebieg został zrealizowany w 2006 roku. Planowane dostosowanie do standardów definicyjnych autostrady może mieć miejsce do 2023 roku. Po 2000 roku zrealizowano również inne istotne dla regionu trakty komunikacyjne. Należy wspomnieć przede wszystkim o Autostradowej Obwodnicy Wrocławia – autostrada A8 wraz z jej dalszym przebiegiem jako drogi ekspresowej S8, jak również droga ekspresowa S3, oddawana etapami do użytku oraz nowa droga ekspresowa S5, łącząca Wrocław z Poznaniem.

Większość z miast, bo aż 87 z 91, jest osiągalna siecią dróg krajowych i wojewódzkich, tzn. drogi te przebiegają przez te miasta lub położone są w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Poza głównymi traktami komunikacyjnymi zlokalizowane są 4 miasta (Karpacz, Lubomierz, Sobótka i Wleń) zaliczane do grupy miast małych, natomiast układ dróg niższej kategorii umożliwia swobodny dostęp do nich.

### 3.4. System hydrograficzny

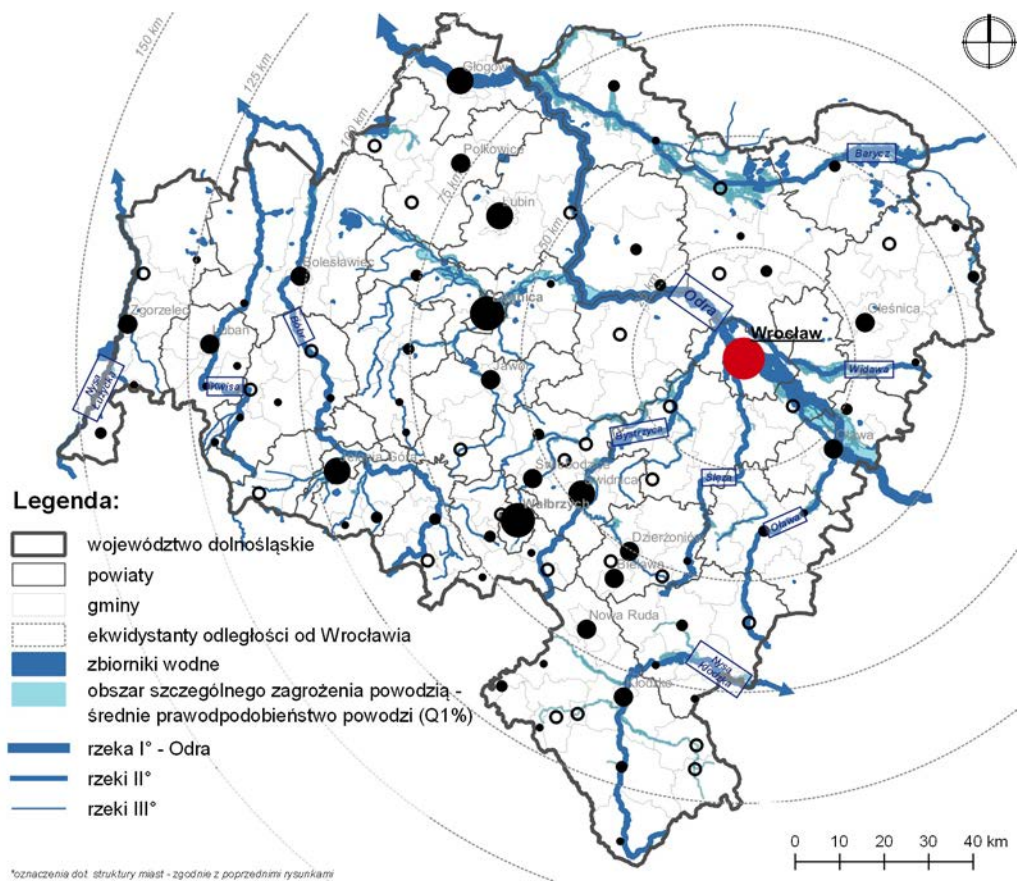
Województwo dolnośląskie położone jest w dorzeczu Odry. Jest ona główną rzeką pierwszego rzędu, która w związku z wieloletnimi zaniedbaniami inwestycyjnymi straciła znaczenie jako element transportu związanego z żeglugą śródlądową. Rzeki drugiego rzędu to: Widawa, Ślęza, Oława, Nysa Łużycka, Nysa Kłodzka, Kwisa, Bystrzyca, Bóbr oraz Barycz – jak na rys. 3.11.

System hydrograficzny województwa jest bardzo bogaty. Wiąże się to jednak z powstawaniem terenów narażonych na zalanie. Zgodnie z najnowszą nomenklaturą są to tereny szczególnego zagrożenia powodzią, które wynikają z map zagrożenia powodziowego (MZP) i map ryzyka powodziowego (MRP)<sup>14</sup>. Opracowania te są efektem tzw. dyrektywy powodziowej Unii Europejskiej i zostały sporządzone dla całego kraju. Zawierają one dane dotyczące prawdopodobieństwa wystąpienia powodzi raz na 100 lat, raz na 500

---

<sup>14</sup> Podstawa prawna sporządzenia map: Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, Rozporządzenie Ministra Środowiska, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministra Administracji i Cyfryzacji oraz Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 21 grudnia 2012 r. w sprawie opracowywania map zagrożenia powodziowego oraz map ryzyka powodziowego.





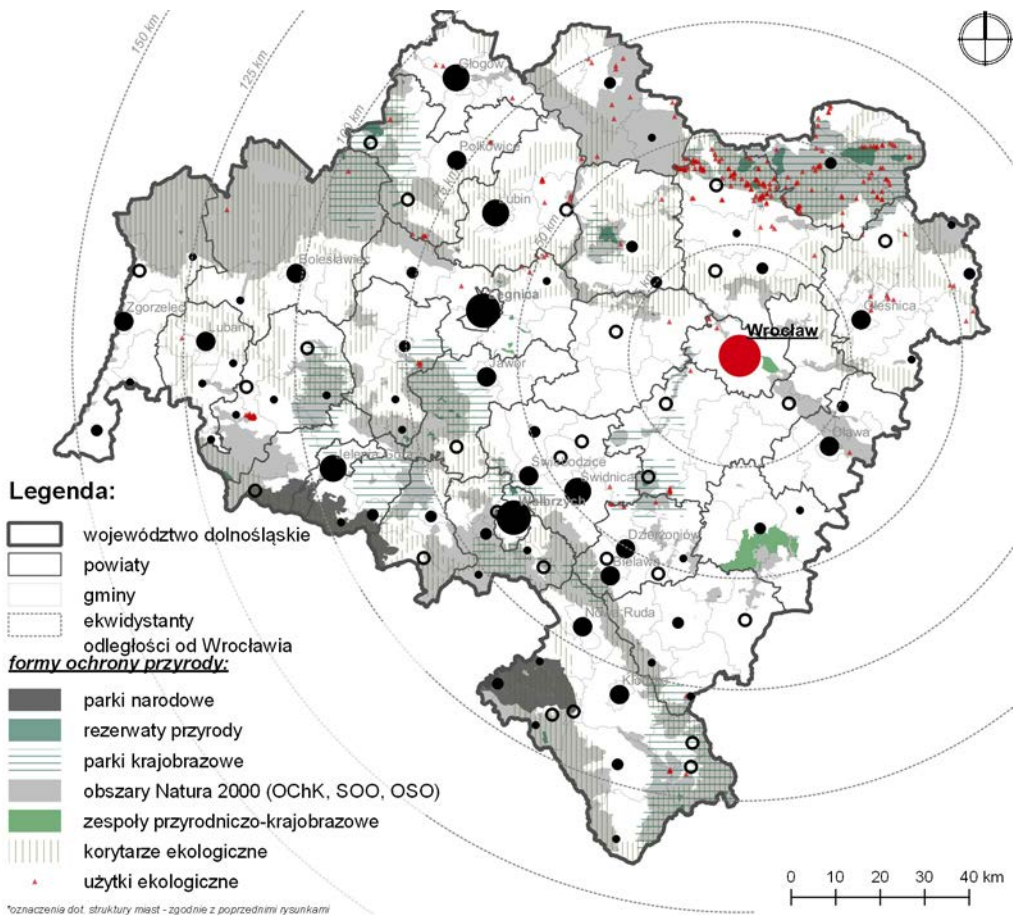
**Rys. 3.11.** Miasta Dolnego Śląska na tle głównych rzek województwa i obszarów szczególnego zagrożenia powodzią (opracowanie własne na podstawie danych Hydroportalu Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej)

lat oraz scenariuszy w przypadku przerwania wałów przeciwpowodziowych. Na terenie województwa dolnośląskiego szczególnie zagrożone powodzią są obszary w sąsiedztwie Odry, zwłaszcza na południowy wschód od Wrocławia oraz północne fragmenty wzdłuż Baryczy, a także obszary w sąsiedztwie Nysy Kłodzkiej.

W kontekście systemu hydrograficznego istotne jest również wskazanie, że górski przebieg rzek na południu województwa oraz współwystępujący z terenami leśnymi przebieg rzek na północy Dolnego Śląska stanowi istotny walor krajoznawczo-rekreacyjny. Jest on szczególnie wykorzystywany w obrębie Doliny Baryczy, Bystrzycy i Nysy Kłodzkiej, gdzie intensywnie rozwija się turystyka wraz z niezbędnym zapleczem.

### 3.5. System przyrodniczy

Na system przyrodniczy Dolnego Śląska składają się m.in. obszary objęte formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Wśród obszarów tych wyróżniamy: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz ochrona gatunkowa poszczególnych roślin, zwierząt i grzybów.



Rys. 3.12. Miasta Dolnego Śląska na tle form ochrony przyrody (opracowanie własne na podstawie danych Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska we Wrocławiu)

Na terenie Dolnego Śląska znaleźć można wszystkie formy ochrony przyrody. Ich intensywne występowanie dotyczy przede wszystkim łańcucha górskiego Sudetów oraz terenów wzdłuż Doliny Baryczy – jak na rys. 3.12. Zróżnicowanie terenów cennych przyrodniczo, jak również odmienny sposób ich zagospodarowania powoduje, że Dolny Śląsk jest miejscem atrakcyjnym przyrodniczo. Poszczególne regiony województwa mają zróżnicowaną dostępność do takich obszarów, jednak system przyrodniczy województwa stwarza możliwość kształtowania korytarzy ekologicznych istotnych dla całej struktury osadniczej. Umożliwia to zachowanie odpowiednich procesów ekologicznych i bioróżnorodności oraz ochronę walorów krajobrazu w wymiarze zarówno lokalnym jak i globalnym.

### 3.6. Zasoby mieszkaniowe

Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji wprowadziła do Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nakaz sporządzania bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę, będących odpowiedzią na odpowiednie analizy ekonomiczne, środowiskowe, społeczne i prognozy demograficzne. Bilans ten powinien wyrażać zapotrzebowanie gminy na nową zabudowę w powierzchni użytkowej zabudowy. W związku z tym analiza wskaźników dotyczących zasobów mieszkaniowych wyrażanych w powierzchni użytkowej stanowi istotną podstawę do prognozowania dalszego rozwoju przestrzennego miast. Przykładowe wskaźniki zasobów mieszkaniowych w miastach Dolnego Śląska w kategoriach ich wielkości przedstawiono w tabeli 3.5.

W zagregowanych danych w kategoriach wielkościowych miast wszystkie kategorie uzyskują wzrosty w wartości wskaźników przeciętnej powierzchni użytkowej jednego mieszkania i przeciętnej powierzchni użytkowej mieszkania na jedną osobę. W obydwu przypadkach największe przyrosty wartości wskaźników uzyskały miasta w wielkości od 5000 do 9999 mieszkańców, co może być skorelowane z rozwojem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Najmniejszą dynamiką cechują się miasta o liczbie ludności wynoszącej 10 000–19 999 osób. Przeciętna liczba osób przypadająca na jedną izbę jest podobna w obrębie wszystkich kategorii miast i dynamika zmian też jest zbliżona we wszystkich kategoriach. Wartości wskaźników pokazują zwiększające się standardy ilościowe mieszkań. Coraz większa powierzchnia

**Tabela 3.5.** Wskaźniki zasobów mieszkaniowych w miastach Dolnego Śląska w 2002, 2003 i 2017 r. (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

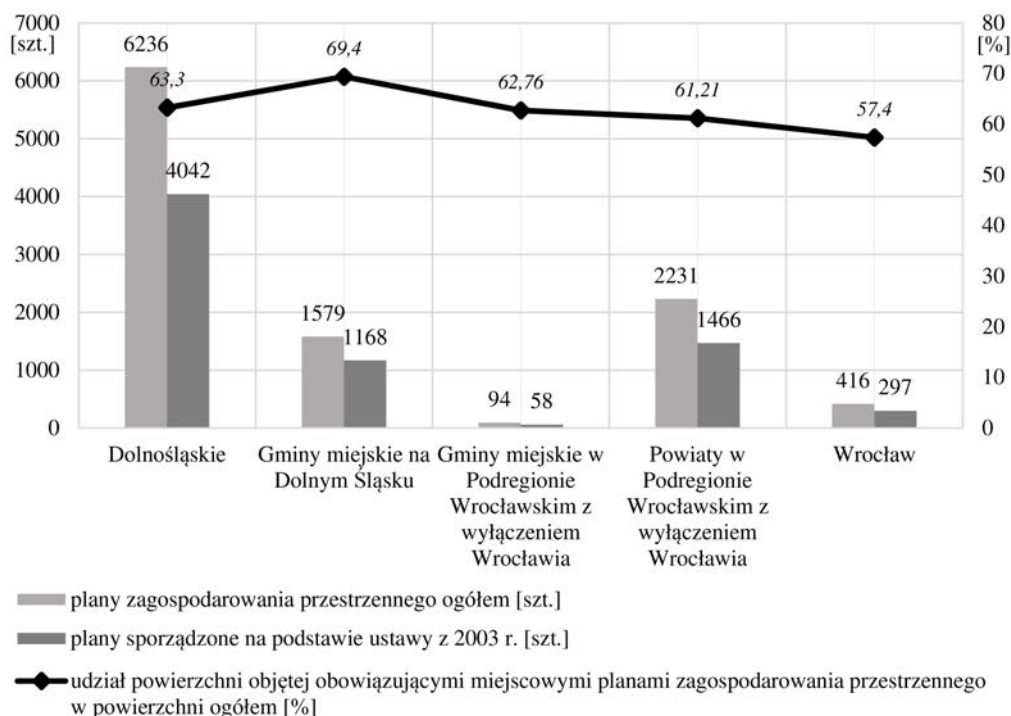
Miasta o liczbie ludności	Średnia w 2002 r.	Średnia w 2003 r.	Średnia w 2018 r.	4 – 3
1	2	3	4	5
przeciętna powierzchnia użytkowa 1 mieszkania [m <sup>2</sup> ]				
do 4999 osób	65,56	66,11	69,32	3,21
5000–9999 osób	65,52	66,04	69,63	3,58
10 000–19 999 osób	61,62	62,06	64,93	2,87
powyżej 20 000 osób	58,92	59,01	61,66	2,65
ogółem miasta	62,91	63,31	66,38	3,08
przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania na 1 osobę [m <sup>2</sup> ]				
do 4999 osób	22,27	22,82	26,91	4,09
5000–9999 osób	22,13	22,64	27,74	5,09
10 000–19 999 osób	21,03	21,41	25,45	4,04
powyżej 20 000 osób	20,87	21,22	25,54	4,32
ogółem miasta	21,58	22,02	26,41	4,38
przeciętna liczba osób na 1 izbę [os.]				
do 4999 osób	–	0,82	0,72	–0,11
5000–9999 osób	–	0,82	0,70	–0,12
10 000–19 999 osób	–	0,83	0,71	–0,12
powyżej 20 000 osób	–	0,82	0,70	–0,12
ogółem miasta	–	0,82	0,71	–0,12

użytkowa mieszkań przypadająca na jedną osobę może wynikać zarówno z powstawania nowych mieszkań o większych kubaturach, ale także z niekorzystnych tendencji demograficznych (np. umieralność) oraz migracji. Analizy społeczno-ekonomiczne w ramach realizacji bilansów terenów przeznaczonych pod zabudowę powinny próbować stawić czoła odpowiedzi na to zagadnienie i zweryfikować, który czynnik w decydującym stopniu wpływa na inwestycje mieszkaniowe.



### 3.7. Pokrycie planistyczne

Dokumenty planistyczne mają niebagatelne znaczenie w kształtowaniu rozwoju. To dzięki nim możliwa jest realizacja nowych inwestycji w sposób chroniący interesy osób trzecich, z uwzględnieniem szeregu niezbędnych uwarunkowań. Województwo dolnośląskie jest w czołówce pokrycia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. W 2017 roku tylko cztery województwa przekroczyły połowę pokrycia powierzchni administracyjnej – województwo śląskie (69,4%), województwo małopolskie (66,9%), województwo dolnośląskie (63,3%) oraz województwo lubelskie (56,7%) (Śleszyński i in. 2018). Należałoby jednak zwrócić uwagę, że wysoka wartość pokrycia planami miejscowymi niesie za sobą wiele konsekwencji, zatem polityka przestrzenna gmin powinna być raczej oparta o racjonalizację realizacji dokumentów planistycznych w kontekście faktycznego zapotrzebowania inwestycyjnego, bądź na zasadach polityki opartej o wariant „interaktywny” inicjacji swobodnego rozwoju (por. Ossowicz 2019).



Rys. 3.13. Wybrane wskaźniki planistyczne w 2017 r. na Dolnym Śląsku (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Na Dolnym Śląsku nadal obowiązuje wiele planów miejscowych zrealizowanych na mocy aktu sprzed dnia 27 marca 2003 roku, kiedy przyjęto ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Stwarza to realne podstawy dotyczące z jednej strony aktualności tych opracowań, z drugiej z kolei ich jakości graficznej w odniesieniu do zwiększającego się stanu cyfryzacji lokalnego planowania przestrzennego (Śleszyński i in. 2018). Największe pokrycie planistyczne na Dolnym Śląsku odnotowują gminy miejskie (69,4%), przy czym udział gmin miejskich w Podregionie Wrocławskim wynosi 62,8% – jak na rys. 3.13.

### 3.8. Miasta poddane analizie szczegółowej

W związku z morfologiczno-funkcjonalnym rozumieniem współczesnych struktur miejskich, do analizy szczegółowej przeobrażeń struktury przestrzennej małych miast wybrano te z nich, które zlokalizowane są w Podregionie Wrocławskim – jak w tabeli 3.6. Jest to obszar charakteryzujący się największą dynamiką zmian w zakresie demograficzno-przestrzennym. Podregion Wrocławski składa się z 18 miast małych, 2 miast średnich (Oleśnica i Oława) oraz ośrodka o znaczeniu ponadregionalnym (Wrocław). W tabeli 3.6 określono symbole wyróżniające miasta, grupując je parami względem największej liczby ludności w 2018 roku. Symbole te są tożsame z symbolami stosowanymi w Aneksach nr 1 i 2.

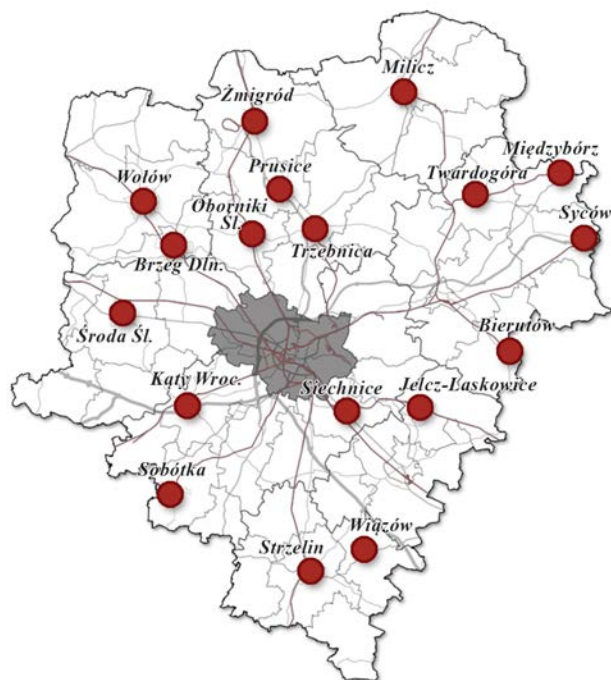
**Tabela 3.6.** Miasta Dolnego Śląska w granicach Podregionu Wrocławskiego, w których przeprowadzono analizę zmian struktury przestrzennej po 2000 r. (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Lp.	Miasto	Liczba ludności [os.]		Symbol wyróżniający miasto
		2000 r.	2018 r.	
1	Jelcz-Laskowice	15 158	15 792	A1
2	Trzebnica	11 998	13 322	A2
3	Brzeg Dolny	12 926	12 492	B1
4	Strzelin	12 663	12 435	B2
5	Wołów	12 363	12 425	C1
6	Milicz	12 269	11 357	C2
7	Syców	10 749	10 420	D1

cd. tabeli 3.6

Lp.	Miasto	Liczba ludności [os.]		Symbol wyróżniający miasto
		2000 r.	2018 r.	
8	Środa Śląska	8 811	9 484	D2
9	Oborniki Śląskie	8 274	9 109	E1
10	Siechnice	3 979	7 892	E2
11	Sobótka	6 688	6 957	F1
12	Kąty Wrocławskie	5 236	6 948	F2
13	Twardogóra	6 878	6 716	G1
14	Żmigród	6 461	6 449	G2
15	Bierutów	5 210	4 871	H1
16	Międzybórz	2 285	2 352	H2
17	Wiązów	2 250	2 257	I1
18	Prusice*	2 212	2 232	I2

\* Zmiany administracyjne/statystyczne jednostki ewidencyjnej.



Rys. 3.14. Lokalizacja miast Dolnego Śląska w granicach Podregionu Wrocławskiego, w których przeprowadzono analizę zmian struktury przestrzennej po 2000 roku (opracowanie własne)

## **4. Analiza struktury funkcjonalno- -przestrzennej małych miast Podregionu Wrocławskiego**

### **4.1. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Podregionu Wrocławskiego**

Podregion Wrocławski (wg NUTS 3) zlokalizowany jest w centralnej, wschodniej i we fragmencie północnej części województwa dolnośląskiego. Według klasyfikacji NUTS, która w Polsce obowiązuje od 2005 roku (Rozporządzenie... 2016/2066), graniczy z trzema podregionami na terenie województwa dolnośląskiego (Wałbrzyskim, Jeleniogórskim i Legnicko-Głogowskim), dwoma podregionami w województwie wielkopolskim (Leszczyńskim i Kaliskim) oraz jednym podregionem w województwie opolskim (Nyskim). Wewnątrz Podregionu Wrocławskiego wydzielono Podregion Miasto Wrocław, jako jednostkę statystyczną obejmującą wyłącznie miasto metropolitalne. Podregion obejmuje ok. 34% powierzchni całkowitej województwa dolnośląskiego.

Na strukturę osadniczą podregionu składa się miasto centralne – Wrocław (obejmujące Podregion Miasto Wrocław), dwa miasta średniej wielkości (Oleśnica i Oława) oraz 18 miast małych, które poddano analizie struktury funkcjonalno-przestrzennej w dalszych częściach pracy. Uzupełnieniem sieci osadniczej są gminy wiejskie i wiejskie części gmin miejsko-wiejskich, w których występują strefy ruralistyczne o dominującym – zagrodowym charakte-

rze zagospodarowania<sup>15</sup>. Łącznie w grudniu 2018 roku Podregion Wrocławski zamieszkiwało 596 794 osób (w miastach 223 679, na wsiach 373 115), natomiast miasto Wrocław 640 648 osób. Dane te pokazują istotne znaczenie Wrocławia w kontekście demograficznym, ale i mającym szczególne znaczenie funkcjonalno-przestrzenne. Dotyczy to przede wszystkim gęstości zaludnienia, jak i wartości sumarycznej liczby ludności statystycznie wyższej niż na znacznie większym terytorium podregionu. Relacje między liczbą kobiet i mężczyzn są raczej stabilne, tzn. współczynnik feminizacji wynosi 104 kobiety na 100 mężczyzn, przy czym warto odnotować fakt, że wskaźnik ten jest wyższy na terenach miejskich niż na obszarach wiejskich.

W Podregionie Wrocławskim występują zróżnicowane formy zagospodarowania, a struktura funkcjonalno-przestrzenna determinowana jest przez układ poszczególnych części systemu tworzącego całość, w tym m.in. użytkowanie terenu w wymiarze morfologicznym oraz fizjonomiczno-kompozycyjnym, jak również system transportowy – zarówno drogowy, jak i kolejowy<sup>16, 17</sup> oraz inne elementy infrastruktury technicznej.

Na terenie Podregionu można wskazać zarysowujące się tendencje w terytorialnym rozkładzie miast. Wyniki zobrazowano na uproszczonym<sup>18</sup> schemacie sąsiedztwa (por. Wojtyszyn 2010) miast w Podregionie Wrocławskim w postaci tzw. mapy ciepła, służącej do szukania w promieniu o długości 10 000 m punktów reprezentujących centralne obszary miast (rys. 4.1).

Zauważalny jest wyższy stopień gęstości występowania miast na obszarze północno-zachodnim Podregionu, jednak poprzez większe skoncentrowanie ich rozkładu przestrzennego struktura ta wydaje się mozaikowa. Warto

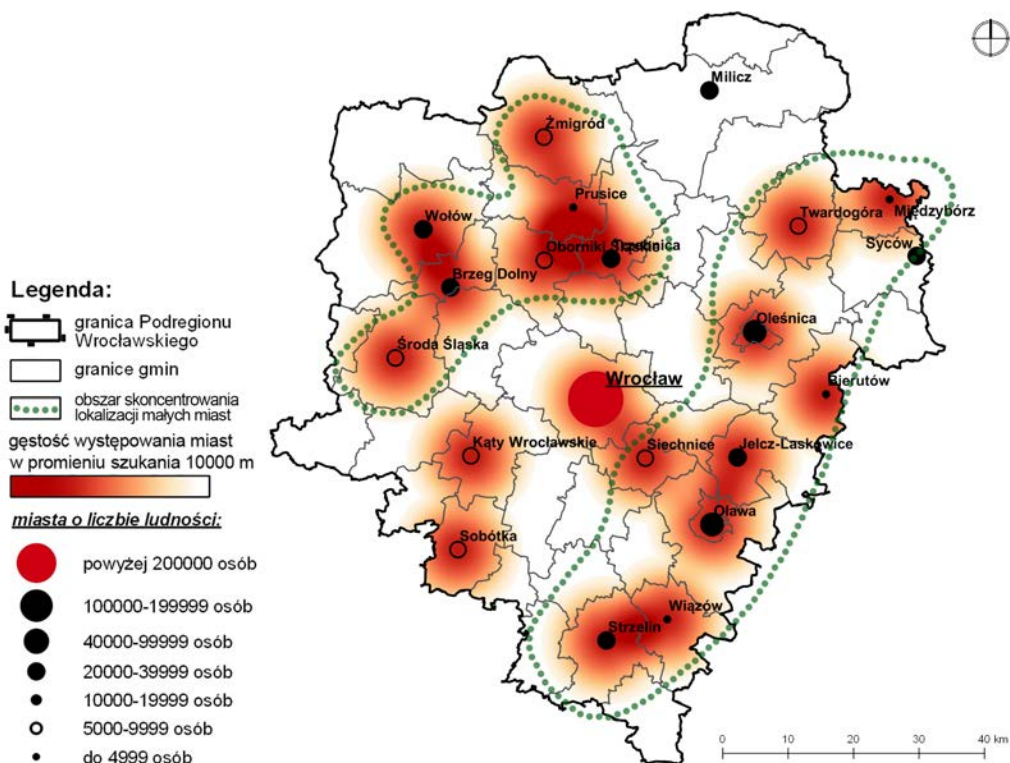
---

15 Ze względu na postępujące procesy suburbanizacji Wrocławia sytuacja ta zmieniła się w szczególności w gminach wiejskich sąsiadujących z Wrocławiem (Zathey 2002).

16 Niestety, w ostatnich latach znacząco zmarginalizowany został system transportu wodnego, a tym samym szlak żeglugowy Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW). W celu działań zmierzających do poprawy żeglugi śródlądowej warto odnotować dwie inwestycje, tj. stopień wodny Malczyce położony we wsi Rzeczyce w gminie Środa Śląska, zmierzający do poprawienia ODW do III/IV klasy żeglowności, jak również tożsame zadanie dotyczące modernizacji stopnia wodnego Brzeg Dolny.

17 W opracowaniu intencjonalnie nie wyszczególniono rozbudowy systemu transportu lotniczego w Podregionie Wrocławskim, który jest szczególnym rodzajem inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Najważniejszym elementem tego systemu jest Port Lotniczy Wrocław-Strachowice im. Mikołaja Kopernika, który w ramach szeregu inwestycji „EURO 2012” uzyskał nowy terminal obsługujący ruch wewnątrz krajowy i międzynarodowy.

18 Schemat uwzględnia wyłącznie lokalizację centralnych obszarów miast z pominięciem elementów zagospodarowania, takich jak układ transportowy czy bariery przestrzenne.



Rys. 4.1. Sąsiedztwo miast w Podregionie Wrocławskim w promieniu szukania 10 000 m (opracowanie własne)

jednocześnie zauważyć pasmowy układ miast na linii Strzelin–Syców, gdzie lokalizacja miast jest bardziej równomierna. Jednocześnie analiza wskazuje peryferyjne położenie Milicza z dala od innych ośrodków miejskich.

#### 4.1.1. Użytkowanie terenu

Jednym z podstawowych elementów analizy struktury funkcjonalno-przestrzennej jest inwentaryzacja urbanistyczna, a co za tym idzie sposób użytkowania gruntów. Odzwierciedla to rysunek Inwentaryzacji urbanistycznej Podregionu Wrocławskiego – na końcu monografii. Metody pozyskiwania danych o zagospodarowaniu bywają różne, w szczególności można podkreślić analizę danych kartograficznych, przetwarzanie fotogrametryczne ze skaningu laserowego czy wykorzystanie otwartych zasobów z geograficznych systemów informacji przestrzennej. W latach 2012–2014 Główny Urząd Sta-



**Tabela 4.1.** Użytkowanie gruntów w Podregionie Wrocławskim w latach 2012–2014 (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Kategoria użytkowania gruntów [ha]	Lata			Dynamika zmian w latach 2012–2014	
	2012	2013	2014	4 – 2	%
1	2	3	4	5	6
Powierzchnia ogółem	643 198	643 198	643 198	0	100,00%
Użytki rolne razem	437 503	436 715	436 191	-1312	99,70%
Lasy	152 171	152 458	152 481	310	100,20%
Grunty zadrzewione i zakrzewione	4555	4553	4605	50	101,10%
Grunty pod wodami razem	5890	5976	5987	97	101,65%
Tereny mieszkaniowe	5266	5407	5537	271	105,15%
Tereny przemysłowe	3055	3108	3156	101	103,31%
Tereny inne zabudowane	2305	2325	2373	68	102,95%
Tereny zurbanizowane niezabudowane	1077	1059	1054	-23	97,86%
Tereny rekreacji i wypoczynku	1560	1592	1602	42	102,69%
Tereny komunikacyjne – drogi	20 334	20 557	20 746	412	102,03%
Tereny komunikacyjne – kolejowe	2033	2010	1996	-37	98,18%
Tereny komunikacyjne – inne	42	43	48	6	114,29%
Użytki kopalne	434	440	441	7	101,61%
Użytki ekologiczne	3897	3881	3891	-6	99,85%
Tereny różne	2513	2515	2532	19	100,76%

tystyczny gromadził dane o użytkowaniu gruntów w gminach. Niestety, w późniejszych latach nie kontynuowano pozyskiwania tych danych. W związku z tym poniżej (tab. 4.1) przedstawiono zagregowane dane o kategoriach zagospodarowania i dynamice ich zmian w analizowanym Podregionie Wrocławskim w latach, w których GUS poniższe dane pozyskiwał.

Całkowita powierzchnia Podregionu Wrocławskiego wynosi 643 198 ha. Najwięcej, bo ponad 67% tego obszaru w 2014 roku zajmowały użytki rolne. Jednocześnie należy wskazać, że w ciągu trzech analizowanych lat kategoria użytków rolnych odnotowała sumarycznie największy ubytek przestrzenny (ponad 1300 ha), który najbardziej skorelowany jest z dużym przyrostem terenów komunikacyjnych, a w znacznie mniejszym stopniu terenów zurbanizowanych (mieszkaniowych, przemysłowych i innych).

Podregion Wrocławski posiada udział terenów leśnych wyraźnie wyższy w porównaniu do środkowopółdniowej części Dolnego Śląska (prawie

24% w 2014 roku, co stanowi wzrost w stosunku do 2012 roku). Największe kompleksy leśne zlokalizowane są na północy Podregionu, w szczególności w sąsiedztwie Doliny Baryczy (powiat milicki) oraz Doliny Jezierzycy, Wzgórz Trzebnickich oraz Obniżenia Ścinawskiego (w powiatach wołowskim, brzeskim i trzebnickim). Na północy dominują również śródlądowe wody powierzchniowe – tzw. Stawy Milickie.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna Podregionu Wrocławskiego, a zarazem kierunki rozwoju osadnictwa, zostały zawarte w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego – Perspektywa 2020, w skrócie PZPWD (Uchwała nr XLVIII/1622/14... 2014)<sup>19</sup>. W świetle istotnych elementów sieci osadniczej w PZPWD, Wrocław jest ośrodkiem metropolitalnym posiadającym szeroki katalog specjalizacyjny usług i funkcji przemysłowych, natomiast wszystkie pozostałe miasta Podregionu Wrocławskiego, zarówno małej, jak i średniej wielkości, zostały określone jako ośrodki równoważenia rozwoju we wrocławskim obszarze metropolitalnym. Niektórym z miast przypisano specyfikację kształtowania ośrodka usługowego, jak np.: ośrodka sportu i rekreacji w Oleśnicy i Sobótce, ośrodka turystycznego w Miliczu i Trzebnicy, dodatkowo również w Miliczu ośrodka szkolnictwa wyższego, a także głównych ośrodków pracy o profilu przemysłowym w Oleśnicy, Oławie, Jelczu-Laskowicach, Kobierzycach (gm. wiejska), Środzie Śląskiej i Wołowie.

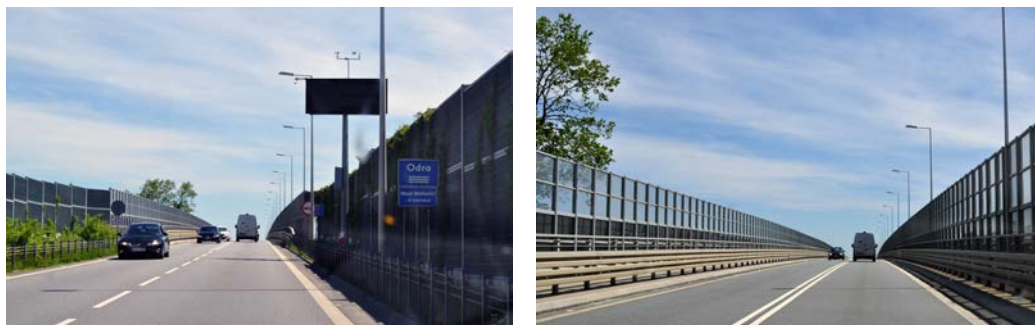
#### 4.1.2. Sieć drogowa

Struktura funkcjonalno-przestrzenna Podregionu Wrocławskiego jest zróżnicowana, a wiąże się z tym również zjawisko dostępności komunikacyjnej. Jak wskazano w poprzednim rozdziale dotyczącym użytkowania terenu, w ostatnich latach nastąpił znaczny przyrost powierzchni zajętych przez tereny komunikacyjne, a w szczególności sieć drogową. Jest to związane z pracami dotyczącymi rozbudowy systemu drogowego, które intensywnie postępują od czasu wejścia Polski do Unii Europejskiej<sup>20</sup> w 2004 roku, jak

19 W trakcie finalizowania prac badawczych nad niniejszą monografią, w dniu 16 czerwca 2020 r. Sejmik Województwa Dolnośląskiego przyjął uchwałę nr XIX/482/20 w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego. W monografii występują odniesienia zarówno do obecnie obowiązującego planu, jak i planu archiwalnego z 2014 r.

20 Przed wstąpieniem do Unii Europejskiej Polska była beneficjentem funduszy przedakcesyjnych, które uwzględniały potrzeby w zakresie infrastruktury i ochrony środowiska (ISPA oraz Fundusz Spójności), jednak największą dynamikę inwestycyjną można było odnotować





Rys. 4.2. Most drogowy na Odrze w Brzegu Dolnym

również uzyskania przez miasto Wrocław możliwości współorganizowania Mistrzostw Europy w piłce nożnej „EURO 2012”. Choć nie wszystkie zaplanowane inwestycje drogowe zostały zrealizowane do 2012 roku, na terenie Wrocławia jak również Podregionu Wrocławskiego pojawiły się istotne inwestycje infrastrukturalne, realizujące politykę przestrzenną w zakresie sieci transportowej.

Po 2000 roku zrealizowano wiele działań na rzecz infrastruktury drogowej. W szczególności należy podkreślić niektóre działania inwestycyjne na szczeblu krajowym w ciągu komunikacyjnym autostrady A4 (w tym m.in. rozbudowa fragmentów jednojezdniowych), budowę Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (w skrócie AOW) wraz z drogą ekspresową S8 z Wrocławia w kierunku Łodzi (inwestycja „zblizająca” przestrzennie Oleśnicę i Syców, a pośrednio także Twardogórę i Międzybórz z Wrocławiem), budowa nowego węzła komunikacyjnego „Wrocław Północ”, który stanowi początek niedawno oddanej do użytku drogi ekspresowej S5 z Wrocławia do Poznania (krzyżującej się również z AOW). Realizacja tej ostatniej inwestycji znacząco zmieniła sytuację przestrzenną północy Podregionu Wrocławskiego (w szczególności Trzebnicy, Prusicy i Żmigrodu), skracając czas przejazdu do miasta centralnego. Wśród inwestycji w ciągach dróg krajowych o znaczącym oddziaływaniu na funkcjonowanie Wrocławia (posiadającego wszystkie drogi na jego obszarze we własnym zarządzie), należy wskazać przede wszystkim Śródmiejską Obwodnicę Wrocławia w ciągu dróg krajowych nr 5 i 94. W tym zakresie jednymi z największych wyzwań były realizacja estakady „Gądowianka” (2003 rok), Mostu Milenijnego (2004 rok),

---

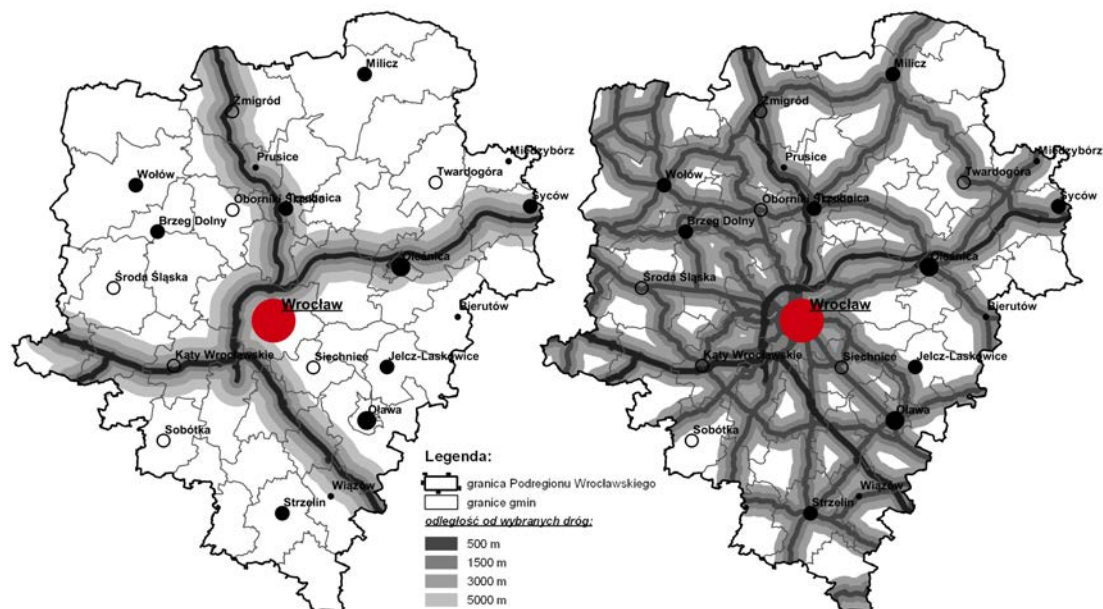
po akcesji. Innym programem, niezwiązanym z działaniami infrastrukturalnymi, był fundusz PHARE dedykowany w szczególności dostosowaniu administracji publicznej do standardów unijnych.

a następnie realizacja fragmentu północnego przebiegu Obwodnicy Śródmiejskiej od Mostu Milenijnego do skrzyżowania z ulicą Żmigrodzką. Obecnie Śródmiejska Obwodnica Wrocławia nie jest w pełni trasą obwodową ze względu na brak realizacji jej północnego i wschodniego fragmentu, co od wielu lat było elementem polityki przestrzennej miasta, jak i województwa (Masztalski i Kryczka 2018).

Programy infrastrukturalne województwa ze wsparciem w postaci funduszy unijnych podążały również za dynamiką rozwoju dróg krajowych. W tym kontekście należy wskazać działania implementacyjne tzw. Obwodnicy Aglomeracyjnej, która w pełnym przebiegu (po całkowitej realizacji) stworzy pierścień komunikacyjny łączący miasta leżące w maksymalnej odległości ok. 30 km od Wrocławia. Inwestycja ta będzie oddziaływać na Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie, Trzebnicę, Oleśnicę, Jelcz-Laskowice, Oławę i Kąty Wrocławskie, a pośrednio także na wszystkie pozostałe miasta Podregionu Wrocławskiego. Obwodnica Aglomeracyjna obejmuje już istniejące fragmenty dróg wojewódzkich, projektowane i zrealizowane części tras obwodowych miast, ale także wykonany w latach 2011–2013 most drogowy na Odrze w Brzegu Dolnym, który zastąpił dotychczasową przeprawę promową (rys. 4.2). Docelowy układ transportowy regionu, który został określony w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego (Uchwała nr XLVIII/1622/14... 2014) i kontynuowany w Planie z 2020 roku (Uchwała nr XIX/482/20... 2020), sprzężony ma być z systemem kolejowym i ma przybrać kształt promienisto-pierścieniowy. Planowanym efektem jest zwiększenie mobilności mieszkańców, a w rezultacie także dostępności przestrzennej w poszczególnych częściach aglomeracji wrocławskiej i jej sąsiedztwa – co obejmuje teren Podregionu Wrocławskiego.

Wśród innych istotnych inwestycji realizowanych przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego należy wskazać Wschodnią Obwodnicę Wrocławia (w skrócie WOW). Inwestycja jest realizowana w etapach od 2007 roku i wraz z wariantowymi przebiegami w sąsiedztwie autostrady A4, AOW oraz fragmentem drogi krajowej nr 98 (tzw. łącznik Długołęka) ma docelowo stworzyć pierścień, obsługujący dynamicznie rozwijające się tereny na południe i wschód od granic Wrocławia. W ramach inwestycji pozostało powiązać południowy fragment WOW od ronda w Iwinach do AOW, jak również zrealizować odcinek od ronda w Łanach do Długołęki.

Sukcesywne realizowanie inwestycji infrastrukturalnych z zakresu sieci drogowej znacząco polepszyło funkcjonowanie Podregionu Wrocławskiego po 2000 roku. Jednak nadal rozwój podregionu przebiega ze zróżnicowaną



**Rys. 4.3.** Ekwidystanty odległości od autostrad i dróg ekspresowych (z lewej strony) oraz wszystkich dróg krajowych i wojewódzkich (z prawej strony) w Podregionie Wrocławskim (opracowanie własne)

intensywnością, w zależności od jego części, co doprowadza do polaryzacji struktur osadniczych, a w efekcie nierówności w rozwoju przestrzennym. Bezpośrednio wiąże się z tym zjawisko dostępności przestrzennej – w tym przypadku korzystania z sieci transportowej. Na rysunku 4.3 wskazano uproszczone ekwidystanty odległości (500 m, 1500 m, 3000 m i 5000 m) od autostrad i dróg ekspresowych. Siedem małych miast znajduje się w 5-kilometrowym buforze od tych dróg – wraz z możliwością ich bezpośredniego włączenia się do nich, ze względu na występujące tam bezkolizyjne węzły komunikacyjne. Pięć kolejnych miast znajduje się w odległości większej niż 5 km (do ok. 15 km), natomiast sześć małych miast położonych jest odległości większej niż 15 km. Jednak, po uwzględnieniu w analizie pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich okazuje się, że ekwidystanty odległości od sieci transportowej obejmują w całości strukturę osadniczą małych miast Podregionu Wrocławskiego. W ramach przeprowadzonej analizy można również wskazać obszary niedoborów infrastrukturalnych, gdzie sieć transportowa ma znacznie mniejszą gęstość niż na terenie innych obszarów podregionu. Dotyczy to w szczególności wschodniej i północno-wschodniej części regionu. Sytuacja ta może zmienić się po zrealizowaniu brakujących

fragmentów WOW oraz Obwodnicy Aglomeracyjnej na wschód od Wrocławia. Odmiennie uwarunkowania determinują rozrzedzoną sieć transportową na północno-wschodnim fragmencie podregionu, gdzie występuje szereg cennych przyrodniczo obszarów chronionych (lasy, zróżnicowane formy ochrony przyrody), a w konsekwencji mniejsza mieszkaniowa antropopresja na tereny, ze względu na brak możliwości zabudowy na ich obszarach<sup>21</sup>. Ten stan zagospodarowania jest przeciwieństwem południowego i południowo-zachodniego fragmentu podregionu, w szczególności obszarów w sąsiedztwie Wrocławia, gdzie następuje gęste zainwestowanie, a w ślad za nim gęstsza sieć komunikacyjna.

### 4.1.3. Sieć kolejowa

Sieć kolejowa w strukturze funkcjonalno-przestrzennej regionu jest istotnym elementem sieci transportowej (rys. 4.4). Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego trafnie diagnozuje sytuację sieci kolejowej na terenie Dolnego Śląska, tzn.: „województwo posiada bardzo dobrze rozwiniętą sieć kolejową, obsługującą jego najważniejsze ośrodki gospodarcze i turystyczne; czynnych jest tu 1779 km linii kolejowych; przez obszar Dolnego Śląska przebiegają magistrale kolejowe objęte transportowymi umowami międzynarodowymi: AGC (E-30 Zgorzelec–Wrocław–Katowice–Kraków–Przemyśl i E-59 Świnoujście–Szczecin–Wrocław–Chałupki) oraz AGTC (CE-59 Świnoujście–Szczecin–Wrocław–Opole–Chałupki, C-59/1 Nowa Sól–Żagań–Węgliniec–Zgorzelec–Zawidów, C-59/2 Wrocław–Międzyziesie oraz CE-30 Zgorzelec–Wrocław–Katowice–Medyka), które wykazują najwyższą efektywność; wskutek zmniejszenia się znaczenia transportu kolejowego w ruchu pasażerskim i towarowym zlikwidowano lub zawieszono ruch na wielu odcinkach szlaków kolejowych województwa, a brak odpowiednich nakładów inwestycyjnych na ich modernizację i utrzymanie spowodował degradację stanu technicznego większości linii; w ostatnich latach został uruchomiony proces przejmowania linii kolejowych przez władze samorządowe województwa, służący poprawie standardu i dostępności połączeń kolejowych o znaczeniu aglomeracyjnym i regionalnym” (Uchwała nr XLVIII/1622/14... 2014, s. 26).

21 Na poziom zainwestowania w tej części podregionu mają również wpływ złożone procedury formalno-prawne, zmierzające do wyłączenia gruntów chronionych z możliwością przeznaczenia na inne cele (m.in. zmiana przeznaczenia chronionych gruntów rolnych i leśnych na cele nierolnicze i nieleśne, procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko itp.).



**Rys. 4.4.** System transportu kolejowego w Podregionie Wrocławskim (opracowanie własne)

W Podregionie Wrocławskim prawie wszystkie małe miasta są osiągalne koleją. Miastami z utrudnioną dostępnością komunikacyjną w ruchu kolejowym są Prusice, Sobótka i Wiązów, gdzie sieć nie istnieje lub została zdegradowana. Wśród inwestycji w zakresie modernizacji i rozbudowy sieci kolejowej o znaczeniu aglomeracyjnym należy wskazać odnowę linii kolejowej Wrocław – Świdnica przez stację w Sobótce (linia kolejowa nr 285) oraz linii kolejowej z Wrocławia do Jelcza-Laskowic przez gminę Czernica (linia kolejowa nr 292). Warto także podkreślić, że w ramach inwestycji „EURO 2012” zrealizowano rewaloryzację dworca kolejowego we Wrocławiu oraz zmodernizowano linię E59 z Wrocławia w kierunku Poznania.

Wśród problematyki sieci kolejowej w małych miastach Podregionu Wrocławskiego znajduje się również zagadnienie integracji dworców i sta-



cji kolejowych ze strukturą przestrzenną miast. Szczegółowe wyniki badań zaprezentowano w rozdziale „Analiza szczegółowa struktury funkcjonalno-przestrzennej i rozwoju terytorialnego”, gdzie odniesiono się do terytorialnego rozkładu elementów sieci kolejowej.

## **4.2. Analiza szczegółowa struktury funkcjonalno-przestrzennej i rozwoju terytorialnego**

Analiza szczegółowa struktury funkcjonalno-przestrzennej i rozwoju terytorialnego została przeprowadzona w oparciu o mieszane metody badawcze. Analiza składa się z następujących, wzajemnie uzupełniających się elementów:

- ogólnej charakterystyki małych miast Podregionu Wrocławskiego,
- schematów struktury funkcjonalno-przestrzennej analizowanych miast,
- schematów etapów rozwoju terytorialnego,
- ujęcia ilościowego danych statystycznych dotyczących sytuacji demograficzno-społecznej,
- wniosków z dynamiki zmian struktury przestrzennej małych miast w odniesieniu do sytuacji przestrzennej tych miast przed rokiem 2000, również w oparciu o dokumentację fotograficzną,
- analizy SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku.

Ogólna charakterystyka małych miast objętych analizą osadzona jest w kontekście znaczenia funkcjonalno-przestrzennego poszczególnych ośrodków w Podregionie Wrocławskim oraz ich powiązań w relacji z otoczeniem, w tym także z Wrocławiem. Obrana metoda opisu wynika ze szczegółowej charakterystyki oraz zobrazowania kontekstu historycznego małych miast Dolnego Śląska w monografii *Przeobrażenia struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku* (Masztalski 2005).

W tej części opracowania szczególnie istotne były metody analizy zmian zagospodarowania, bazujące na detekcji różnic w opracowaniach mapowych, w szczególności ogólnodostępnych danych z lat 1880–2019, tj. ortofotomapy, mapy topograficzne, Bazy Danych Obiektów Topograficznych (BDOT10k), jak również map historycznych. Metody te umożliwiają rozpatrywanie w analizie dynamiki zmian zagospodarowania przestrzennego, co starano

się uwzględnić i zobrazować w schematach struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz schematach etapów rozwoju terytorialnego. W następnym kroku badawczym zweryfikowano pod względem ilościowym powierzchnie obszarów zurbanizowanych w latach 2000–2015. Ze względu na brak jednoznacznych danych w postaci opracowań mapowych prezentujących dane dla badanych roczników, przeprowadzono symulację wsteczną powierzchni zurbanizowanych dla 1995 roku oraz prognozę dla 2018 roku. Symulacje zostały opracowane na podstawie analizy danych, z wykorzystaniem prawa wzrostu wykładniczego, na zasadzie próbkowania danych rzeczywistych (por. Kryczka 2019). Kolejno porównano strukturę funkcjonalno-przestrzenną oraz wyliczone powierzchnie obszarów zurbanizowanych z danymi ilościowymi dotyczącymi sytuacji demograficznej oraz procesów migracyjnych, jak również pozyskiwanymi przez małe miasta środkami unijnymi w różnych programach operacyjnych. W konsekwencji starano się wyciągnąć wnioski z dynamiki zmian w strukturze przestrzennej poszczególnych miast.

Jako podsumowanie rozwoju funkcjonalno-przestrzennego małych miast po 2000 roku przedstawiono analizy SWOT uwzględniające mocne i słabe strony dotychczasowego rozwoju oraz szanse i zagrożenia, wynikające z uwarunkowań zewnętrznych.

#### 4.2.1. Jelcz-Laskowice



**Rys. 4.5.** Lokalizacja Jelcza-Laskowic na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

Jelcz-Laskowice zlokalizowany jest w kierunku południowo-wschodnim od Wrocławia w odległości ok. 25 km (jak na rys. 4.5). Jest miastem największym pod względem demograficznym i zajętej powierzchni zurbanizowanej z małych miast Podregionu Wrocławskiego. Zlokalizowany jest w powiecie oławskim, w odległości ok. 10 km od Oławy i 20 km od Oleśnicy. Miasto posiada stosunkowo dobre powiązanie transportowe ze stolicą województwa. Przez Jelcz-Laskowice przebiega droga wojewódzka nr 455. Ponadto w Jelczu-Laskowicach znajduje

się dworzec kolejowy, który zapewnia połączenia kolejowe z Wrocławiem z częstotliwością średnio raz na godzinę w godzinach szczytu, a podróż trwa około 30 minut. Miasto sąsiaduje z rzeką Odrą, występują tu również zbiorniki wodne stanowiące atrakcję turystyczną w regionie. Miasto powstało w 1987 roku z połączenia dwóch historycznych osad wiejskich i rozwijającego się obszaru przemysłu samochodowego. Znajduje się tu zespół pałacowo-folwarczny z parkiem przypałacowym, w skład którego wchodzi przede wszystkim wpisany do rejestru zabytków neoklasycystyczny pałac rodu Saurma-Jeltsch, będący obecną siedzibą Urzędu Miasta i Gminy.

### **Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku**

Jelcz-Laskowice to miasto, które swój najbardziej dynamiczny rozwój przestrzenny odnotowało w czasach powojennych, kiedy na terenie dawnych fabryk związanych z przemysłem zbrojeniowym utworzono zakłady samochodowe. Do 2001 roku zakłady te funkcjonowały jako Jelczańskie Zakłady Samochodowe S.A., a później zostały przejęte przez spółki niezależne. W 2008 roku sąd we Wrocławiu ogłosił upadłość gospodarczą jednego z przedsiębiorstw dawnego Jelcza. Demografia miasta przez wiele lat była silnie związana z funkcjonowaniem ww. zakładów. W roku 2000 miasto zamieszkiwało niewiele ponad 15 tys. mieszkańców i do 2018 roku bezwzględna wartość wzrosła o 634 osoby, do ogólnej liczby 15 792 mieszkańców – jak na rys. 4.6.

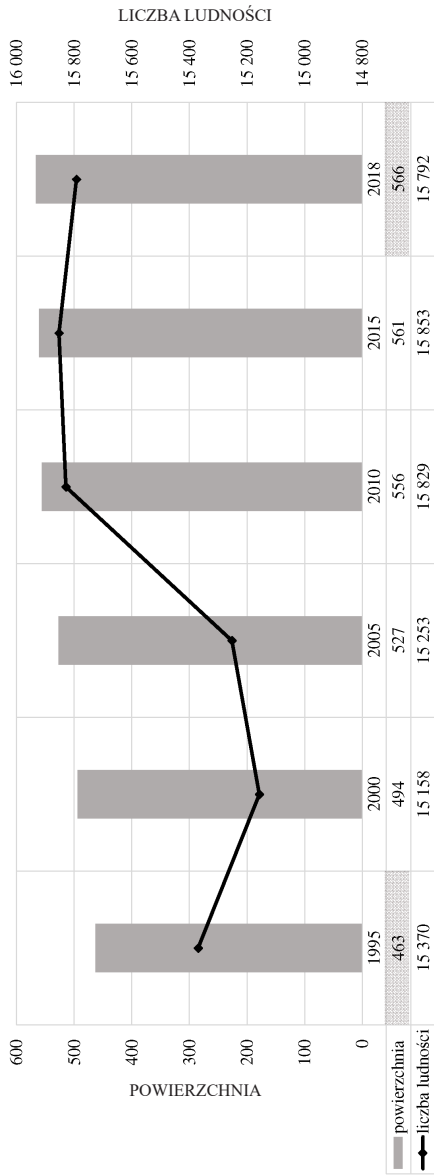
Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1706 ha. Wraz ze wzrostem demograficznym Jelcza-Laskowic rosła również wartość powierzchni zurbanizowanej – w okresie od roku 2000 do 2018 wzrosła o ok. 72 ha, jednak w ostatnich latach widać znaczne spowolnienie w przyroście powierzchni zurbanizowanej. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2790 osoby na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 926 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto w swojej strukturze przestrzennej jest dość zwarte, a tym samym posiada znaczące rezerwy pod dalszy, a w świetle danych statystycznych zdawałoby się również, że niezbędny rozwój przestrzenny. Sytuacja ta jednak jest o wiele bardziej skomplikowana, co bezpośrednio wynika z analizy morfologicznej miasta. Część miasta na południe od ulicy Wrocławskiej znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, co w sposób znaczący wpływa na możliwości inwestycyjne. Mimo to wątpliwą prognozę demograficzną miasta podkreśla wartość wskaźnika salda migracji



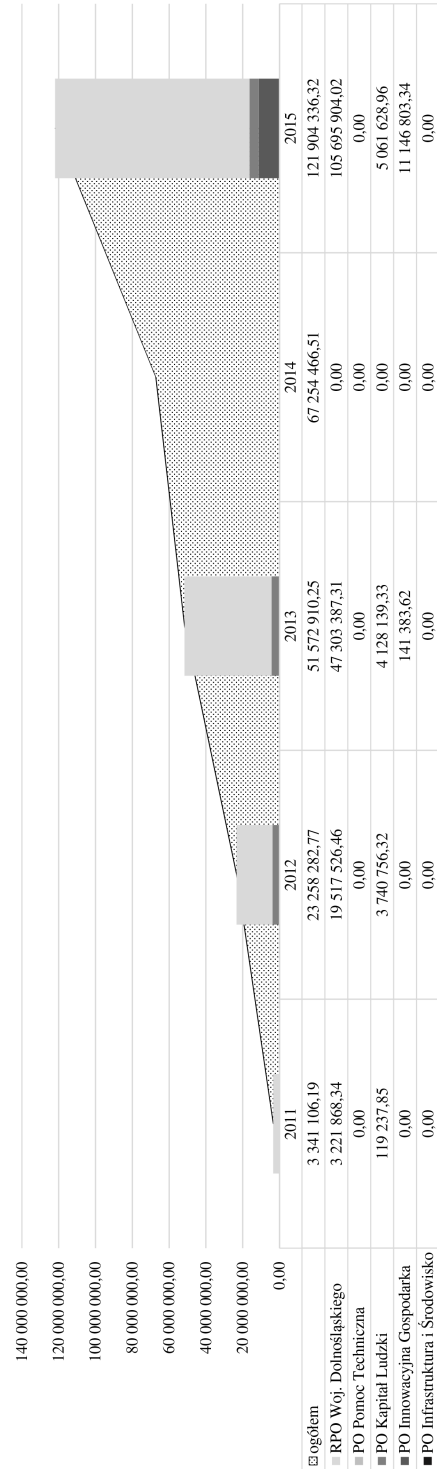
ogółem na 1000 mieszkańców, który w 2018 roku wyniósł  $-6,31$  i w ciągu ostatniej dekady przez większość czasu osiągał wartości ujemne. Ponadto ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniosła 63,8 osoby i jest średnią wartością w kontekście wyników uzyskiwanych w Podregionie Wrocławskim.

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną Jelcza-Laskowic można określić jako mozaikową. Połączenie dwóch osiedli, jak również rozwinięcie zakładów produkcyjnych na zachód od ówczesnego zainwestowania spowodowało, że w Jelczu-Laskowicach nie wytworzyła się przestrzeń centralna o funkcjach centrotwórczych, umożliwiającą integrację lokalnej społeczności, tak jak miało to miejsce w szczególności na terenie miast o rodowodzie średniowiecznym. Wiąże się to również z wiejskim pochodzeniem tego obszaru oraz faktem, że w czasach przedwojennych miasto nie istniało w obecnej postaci urbanistycznej, a ówczesna powierzchnia zurbanizowana była dwukrotnie mniejsza od tej w czasach powojennych. Obecnie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta zauważyć można tendencje w kształtowaniu się dwóch lokalnych centrów usługowych. Pierwszym z nich jest wydłużony obszar między ulicami Oławską i Józefa Bożka. Obszar ten intensywnie zaczął rozwijać się po 2000 roku w związku z lokalizacją obiektów handlu wielkopowierzchniowego, ale też zarezerwowaniu przestrzeni pod skwer. Jednak jego zagospodarowanie zielenią niską i nieatrakcyjnymi obiektami małej architektury w sąsiedztwie ruchliwej ulicy nie pozwala wytworzyć tam pełnowymiarowej przestrzeni publicznej dla mieszkańców największego z małych miast Podregionu Wrocławskiego. Kolejnym obszarem predysponowanym pod obiekty o funkcji centrotwórczej jest bezpośrednio sąsiedztwo parku i pałacu, w którym umiejscowiony jest Urząd Miasta i Gminy, na terenie historycznej części Laskowic Oławskich. Niestety, modernizacja tkanki budowlanej pałacu nie została uzupełniona o pełnowartościowe procesy rewaloryzacyjne części folwarcznej, która posiada potencjał pod rozwój obiektów publicznych o funkcjach uzupełniających, atrakcyjnych dla mieszkańców miasta. Występują tam również rezerwy terenowe, możliwe do przekształcania w kierunku placu publicznego.

Najbardziej intensywna zabudowa mieszkaniowa widoczna jest w centralnej części miasta, po obu stronach ulicy Oławskiej. Są to modernistyczne bloki mieszkaniowe, które w ostatnich latach przechodzą sukcesywną modernizację. Obszar ten jest również nasycony największą ilością obiektów usługowych, w tym także publicznych. Na osi tego traktu znajduje się nowoczesny budynek Miejsko-Gminnego Centrum Sportu i Rekreacji, oddany



**Rys. 4.6.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.7.** Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011. do 2015 r. w gminie Jelcz-Laskowice - z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

do użytku w 2015 roku, jak również gabinety medyczne, obiekty sakralne i obiekty handlowe. Prostopadle do ulicy Oławskiej udało się również wyznaczyć ulicę o typowo handlowym charakterze – ulicę Żwirki. Poza obiektami spożywczymi zlokalizowane są tu również lokale gastronomiczne. Widoczne są zmiany w odniesieniu do roku 2000 – przystąpiono do rewaloryzacji zabudowy, niemniej jednak w przestrzeni zauważalne są współczesne trendy motoryzacyjne. Dotyczą one zdominowania obszarów współdzielonego użytkowania miejscami parkingowymi, a nawet tzw. dzikim parkowaniem. Podkreślają to dodatkowo wskaźniki parkingowe, w których widoczne jest, że liczba samochodów osobowych w 2018 roku na 1 000 ludności powiatu oławskiego (649,1 szt.) jest wyższa, niż średnia wartość w województwie dolnośląskim (628,7 szt.), a nawet w Polsce (610,0 szt.).

Działania inwestycyjne wzdłuż ulicy Oławskiej wpłynęły również na lokalizację nowych inwestycji mieszkaniowych na tym obszarze. W ostatnich latach, w przeciwieństwie do dotychczasowych tendencji, powstało kilka nowych obiektów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Część z nich posiada również partery usługowe, aktywizujące i dodatkowo pobudzające nowe przemieszczenia piesze. Poza tym obszarem rozwija się zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Po 2000 roku na tzw. Osiedlu Fabrycznym powstały również nowe zakłady produkcyjne. Wśród nich jest m.in. siedziba Toyoty, w której produkowane są podzespoły samochodowe.

Układ transportowy miasta nie należy do najbardziej korzystnych. Droga wojewódzka nr 455 przebiega przez zurbanizowaną część Jelcza, a ulica Oławska biegnąca z Jelcza do Laskowic Oławskich obsługuje ruch ponadlokalny. Dotychczas zaplanowana w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego obwodnica Jelcza-Laskowic, będąca jednocześnie częścią planowanej obwodnicy aglomeracyjnej, nie została zrealizowana. Korzystna jest natomiast lokalizacja linii kolejowej nr 277 z Opoła do Wrocławia, która jest dwutorową linią o kategorii pierwszorzędnej.

Poprawa warunków infrastrukturalnych oraz środowiska na terenie Jelcza-Laskowic możliwa była również dzięki dofinansowaniom unijnym. Miasto aktywnie i z sukcesami bierze udział w konkursach na rzecz finansowania projektów z programów operacyjnych, stając się jednocześnie beneficjentem coraz większych środków inwestycyjnych (rys. 4.7). W 2011 roku gmina uzyskała bardzo niski wskaźnik całkowitej wartości zrealizowanych projektów unijnych w kontekście wartości uzyskiwanych w Podregionie Wrocławskim (niewiele ponad 3,3 mln zł), natomiast w 2015 roku wartość środków osiągnęła prawie 122 mln zł. Jest to znaczny przyrost.

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
WEWNĘTRZNE	Bliskość Wrocławia oraz zadowalające położenie w układzie transportowym podregionu	Przestrzeń zdominowana przez ruch samochodowy i miejsca do parkowania
	Występowanie elementów atrakcyjnych przyrodniczo, w tym rekreacyjnych zbiorników wodnych	Zbyt mały udział usług z zakresu obsługi turystyki i rekreacji
	Pozytywna sytuacja demograficzna	Niezadowalające tendencje migracyjne
	Rozwój aktywności gospodarczej na terenie miasta i gminy	Ograniczenia w rozwoju przestrzennym wynikające z morfologii miasta
ZEWNĘTRZNE	SZANSE	ZAGROŻENIA
	Zainteresowanie inwestycyjne związane z aktywnością gospodarczą w sąsiedztwie osi drogi krajowej nr 94	Zaniechanie kształtowania preferencyjnych warunków i ulg dla przedsiębiorców w związku ze zmianami prawa
	Działania inwestycyjne związane z realizacją obwodnicy aglomeracyjnej	Większa konkurencyjność pobliskich miast, zarówno małych jak i średnich
	Tendencje w rozwoju agroturystyki oraz czynnej turystyki	Nieprzystosowanie miasta do zmian klimatu

#### 4.2.2. Trzebnica

Trzebnica zlokalizowana jest na północ od Wrocławia w odległości ok. 24 km (jak na rys. 4.8). Jest miastem powiatowym, drugim co do wielkości z małych miast Podregionu Wrocławskiego. Posiada bardzo dobre powiązanie transportowe ze stolicą województwa. Od niedawna funkcjonuje droga ekspresowa S5, która znacząco skróciła czas dojazdu do miasta. Ponadto w Trzebnicy znajduje się dworzec kolejowy i autobusowy, które za-



Rys. 4.8. Lokalizacja Trzebnicy na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

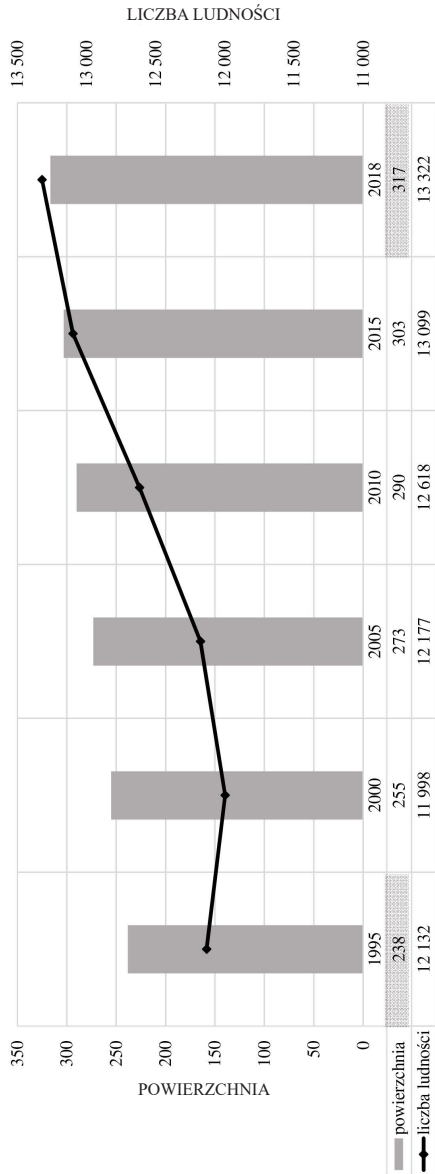
pewniąją połączenia komunikacyjne. Miasto zlokalizowane jest na obszarze Wzgórz Trzebnickich, które stanowią atrakcję turystyczną w regionie. W niedalekiej odległości (ok. 10 km) znajdują się konkurencyjne pod względem turystyczno-krajobrazowym Oborniki Śląskie – na zachód, a także o wiele mniejsze Prusice – na północ. W mieście zlokalizowana jest Bazylika i Sanktuarium św. Jadwigi będące pod opieką siostr boromeuszek. Bazylika jest miejscem spoczynku Henryka I Brodatego.

### **Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku**

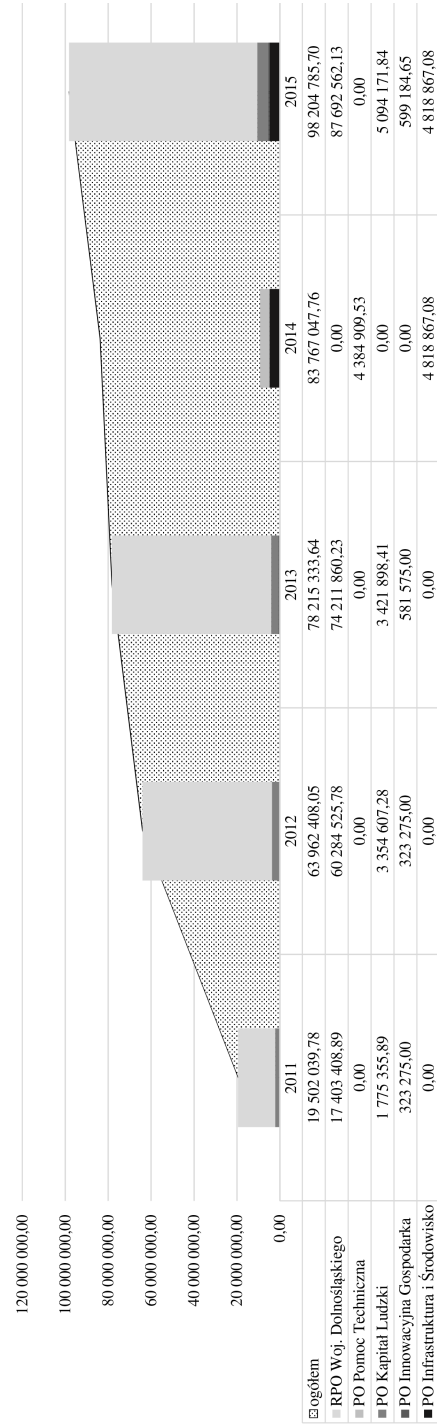
Trzebnica jest miastem, które znacząco ucierpiało w wyniku działań związanych z II wojną światową. Odzwierciedla to stan demografii miasta. W 1939 roku Trzebnica była zamieszkiwana przez ok. 8500 mieszkańców, natomiast w 1946 roku liczba ta spadła niemal trzykrotnie. Bardzo szybko jednak sytuacja demograficzna zaczęła poprawiać się i w połowie lat 70. XX w. miasto osiągnęło liczbę ludności sprzed wojny.

W roku 2000 Trzebnicę zamieszkiwało prawie 12 000 mieszkańców i do 2018 roku wartość ta sukcesywnie wzrastała – do niemal 13 500 mieszkańców – jak na rys. 4.9.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1061 ha (w roku 2000 wynosiła 835 ha). Wraz ze wzrostem demograficznym Trzebnicy rosła również wartość powierzchni zurbanizowanej – w okresie od roku 2000 do 2018 wzrosła o ok. 62 ha. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 4202 osoby na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 1256 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto w swojej strukturze przestrzennej jest dość kompaktowe, a tym samym posiada znaczące rezerwy pod dalszy, a w świetle danych statystycznych zdawałoby się również, że niezbędny rozwój przestrzenny. Sytuacja ta jednak jest o wiele bardziej skomplikowana, co bezpośrednio wynika z morfologii miasta położonego na terenie Wzgórz Trzebnickich oraz znaczących dla regionu upraw sadowniczych. Dodatkowo pozytywną sytuację demograficzną miasta wzmacnia saldo migracji ogółem na 1000 mieszkańców, które w 2018 roku wyniosło +4,07. Ponadto ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniosła 72 osoby i od roku 2006 utrzymuje stałą tendencję wzrostową, co należy uznać za niepokojące zjawisko obciążające grupę ekonomiczną w wieku produkcyjnym.



**Rys. 4.9.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.10.** Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 r. do 2015 r. w gminie Trzebnica – z uwzględnieniem części większej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)



Obecna zabudowa starego miasta Trzebnicy podlega ciągłym procesom rewaloryzacji. Widoczne jest to w szczególności na rynku, gdzie zarówno pierzeje otaczające plac jak również ratusz przeszły modernizację po 2000 roku. Zwrócono uwagę nie tylko na tkankę architektoniczno-budowlaną, ale także rewaloryzację przestrzeni współtworzącej centrum miasta. Mimo że rynek nadal osiągalny jest dla ruchu samochodowego, to wprowadzono jednak na nim segregację funkcjonalną. W centralnej części placu wyznaczono przestrzeń pieszą towarzyszącą ratuszowi, jak również usługom zlokalizowanym w parterach pierzei rynkowych. Wyznaczono również miejsca parkingowe oraz uporządkowano zieleń – część z zieleni wysokiej usunięto na rzecz drzew o kulistym pokroju. W ratuszu miejsce znalazła siedziba Muzeum Regionalnego, natomiast Urząd Miejski w dalszym ciągu zlokalizowany jest ok. 500 m dalej, między ulicami Wincentego Witosa oraz Ignacego Daszyńskiego.

Działania rewaloryzacyjne w centrum miasta wpłynęły również na lokalizację nowych inwestycji mieszkaniowych na jego obszarze. Przed rokiem 2013 dobudowano kwartał zabudowy, domykający istniejącą, południowo-zachodnią pierzeję rynku, jak również budynki mieszkaniowe wielorodzinne w sąsiedztwie ulic: Obornickiej, Przemysławowej i Stefana Żeromskiego, jak i w pobliżu Stawów Trzebnickich oraz rezerwatu przyrody Las Bukowy – przy ul. Janusza Korczaka. Mimo tych inwestycji nadal najczęściej wybieranym sposobem zamieszkiwania w Trzebnicy jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna – wolnostojąca, rozwijająca się w szczególności na dwóch osiach, tj. wschód–zachód i północ–południe.

Również okolice rynku nabierają historycznego charakteru. Poprzez modernizację przestrzeni aktywizowane są również małe przedsiębiorstwa, które zlokalizowane są w zabudowie towarzyszącej ulicom przyrynkowym. W 2013 roku zrealizowano „Fontannę na deptaku” przy ul. Solnej i Daszyńskiego, uatrakcyjniając tym samym system przestrzeni publicznej. Działania te są szczególnie istotne ze względu na lokalizację atraktorów ruchu na osi ul. Ignacego Daszyńskiego, które „zapraszają” do przemieszczeń pieszych w centrum miasta.

Zabudowa zrealizowana po 2000 roku nawiązuje skalą i gabarytami, podziałami architektonicznymi oraz stylistyką do zabudowy istniejącej. W przestrzeni nadal widoczne są budynki zrealizowane na przełomie wieku w tzw. stylu pseudotyrolskim. Modernizacja tej zabudowy, jak również wewnątrz kwartałów uwzględniła zarówno potrzeby przestrzeni rekreacyjnych, ale także potrzeby osób niepełnosprawnych – wizualizuje to przykład wną-



trza u zbiegu ulic: Michała Drzymały, Żołnierzy Września oraz Kościelnej, gdzie w miejsce schodów wprowadzono dodatkowe pochylnie.

Początek XXI wieku przyniósł także zmiany w strukturze handlu detalicznego. Wcześniej występujące nieliczne i małe obiekty handlowe zlokalizowane w sąsiedztwie wielorodzinnych budynków mieszkalnych na południe od rynku, zostały uzupełnione przez obiekty handlu wielkopowierzchniowego. Wpisały się one w strukturę przestrzenną rozwijającego się miasta, jednak nie są zlokalizowane w jego ścisłym centrum. Dwa ogniska ich występowania skupione są na północy miasta, niedaleko Szpitala św. Jadwigi Śląskiej, jak również na południu – nieopodal dworca kolejowego. W związku z lokalizacją jednego z takich obiektów w odległości ok. 200 m na południe od rynku, przeniesiono miejskie targowisko na północ miasta w odległości ok. 1,5 km od rynku. Zmiana lokalizacji targowiska, a także utrzymywanie się współczesnych obiektów handlowych obrazuje również tendencje przestrzenne w modelu zachowań społecznych.

Poza obiektami administracji (zarówno gminnej, jak i powiatowej) oraz obiektami usługowymi, handlowymi i zdrowia, w przestrzeni miejskiej zlokalizowane są również inne usługi, które zachowały swoje miejsce po 2000 roku. Jest to m.in. Kongregacja Sióstr Miłosierdzia św. Karola Boromeusza, jak i wyremontowane w 2014 roku Gminne Centrum Kultury, bazujące na tradycji kulturalnej Kina Polonia.

Zrealizowana w latach 90. XX wieku obwodnica miejska drogi krajowej z Wrocławia do Poznania straciła dotychczasowe znaczenie w związku ze zrealizowaniem drogi ekspresowej S5. Tym samym droga krajowa nr 5, ale także większość ulic miejskich, odseparowane zostały od uciążliwego ruchu tranzytowego. Jednocześnie dość bliska lokalizacja miasta od drogi ekspresowej, jak i drogi krajowej, nadal stwarza dogodne połączenie komunikacyjne z Trzebnicą, zarówno dla turystów jak i mieszkańców. Do Trzebnicy biegnie również jednotorowa linia kolejowa nr 326 z dworcem w układzie czołowym, będąca jednocześnie ostatnią stacją pociągów w kierunku północnym. Miejskowa kategoria linii sprawia, że czas podróży nie jest konkurencyjny wobec przejazdów samochodowych, bo trwa średnio niewiele ponad 45 minut, natomiast podobna trasa z Obornik Śląskich, lecz realizowana na linii magistralnej – dwutorowej, zajmuje niecałe 30 minut. Wysoki udział przemieszczeń Trzebnica – Wrocław stwarza podstawy do przerehabilitacji transportu kolejowego na tej trasie, który stanie się atrakcyjną alternatywą dla transportu indywidualnego.

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

		MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
WENĘTRZNE		Umiejscowienie w układzie terytorialnym Podregionu Wrocławskiego	Słaba specjalizacja sektora usługowego
		Występowanie zabytków o klasie międzynarodowej (Bazylika i Sanktuarium św. Jadwigi, stanowisko archeologiczne <i>Homo Erectusa</i> )	Zbyt mały udział sektora usług obsługi turystyki
		Powab krajobrazu i ukształtowanie terenu	Niekonkurencyjny transport kolejowy
		Bezpośrednie powiązanie kolejowe z Wrocławiem	Przestrzenie publiczne w obszarach socjalistycznego modernizmu lat siedemdziesiątych
		Zróżnicowanie architektoniczne i funkcjonalne	Uwarunkowania ekofizjograficzne w dalszym rozwoju przestrzennym, tj. problematyka ukształtowania terenu w lokalizacji niezbędnych terenów
		Postępujące prace rewitalizacyjne	mieszkaniowych wobec korzystnej sytuacji demograficznej miasta
		Historyczny układ przestrzenny uwzględniający rodowód uzdrowiskowy	
		SZANSE	ZAGROŻENIA
ZEWNĘTRZNE		Tendencje migracyjne z zagranicy	Możliwość zahamowania pozytywnych trendów migracyjnych, wynikających z postaw społecznych i niechęci do przeprowadzek
		Pozytywne nastawienie do turystyki pielgrzymkowej i zwiedzania istotnych obiektów o wysokich wartościach kulturowych	Zatrzymanie korzystnej sytuacji demograficznej w związku z brakiem możliwości ekspansji przestrzennej, wynikającej z uwarunkowań fizjograficznych oraz wytycznych rozwojowych zawartych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
		Moda na turystykę krajobrazową	Brak dofinansowań zewnętrznych na procesy rewitalizacji w wymiarze globalnym
		Lokalizacja inwestycji i miejsc pracy w związku z obecnym zainteresowaniem inwestycyjnym (np. Vermeiren)	Konkurencyjność Obornik Śląskich w zakresie turystyki i mieszkalnictwa
		Dalszy rozwój Wrocławia wpływający na zyski lokalizacyjne Trzebnicy	Tendencje dotyczące starzenia się społeczeństwa i niewłaściwa polityka prorodzinna

Poprawa warunków infrastrukturalnych, środowiska, jak również budujących kapitał ludzki w Trzebnicy, możliwe były także dzięki dofinansowaniom unijnym. Miasto aktywnie i z sukcesami bierze udział w konkursach na rzecz finansowania projektów z programów operacyjnych, stając się jednocześnie beneficjentem coraz większych środków inwestycyjnych. W 2011 roku gmina uzyskała ponad 19,5 mln zł w różnych programach, natomiast w 2015 roku wartość środków przekroczyła 98 mln zł. Jest to wzrost wartości projektów o prawie 79 mln zł. Największy udział projektów unijnych w Trzebnicy realizowany został w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego – jak na rys. 4.10.

### 4.2.3. Brzeg Dolny

Brzeg Dolny zlokalizowany jest na północny-zachód od Wrocławia w odległości ok. 30 km (jak na rys. 4.11). Znajduje się w powiecie wołowskim, w odległości ok. 10 km od Wołowa. Jest trzecim co do wielkości z małych miast Podregionu Wrocławskiego. Dzięki realizacji w 2013 roku mostu drogowego przez Odrę w miejscu dawnej przeprawy promowej, stanowiącego fragment tzw. obwodnicy aglomeracji wrocławskiej oraz innym inwestycjom drogowym, miasto posiada coraz lepsze powiązania transportowe ze stolicą województwa oraz z regionem. Ponadto w Brzegu Dolnym znajduje się dworzec kolejowy zapewniający dogodne połączenie zarówno z Wrocławiem, jak i Wołowem, a w dalszej odległości z Głogowem. Miasto sąsiaduje z doliną rzeki Odry i obszarem Natura 2000 „Łęgi Odrzańskie”. Przez wiele lat determinantą rozwojową miasta były zakłady chemiczne „Rokita”, zlokalizowane na północnym wschodzie – w otoczeniu lasów oraz linii kolejowej, dzielącej na dwie części strukturę przestrzenną miasta. W mieście znajduje się wiele obiektów atrakcyjnych pod względem architektoniczno-krajobrazowym.

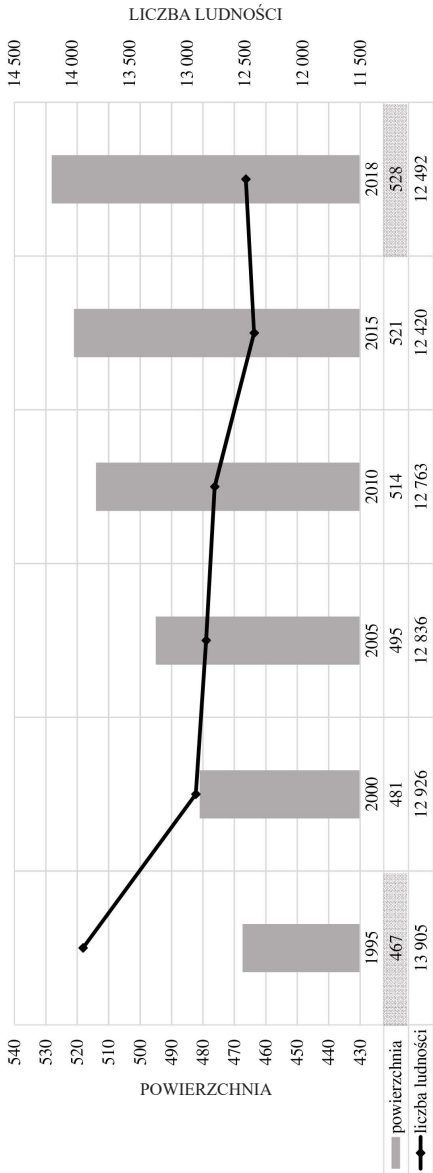


**Rys. 4.11.** Lokalizacja Brzegu Dolnego na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

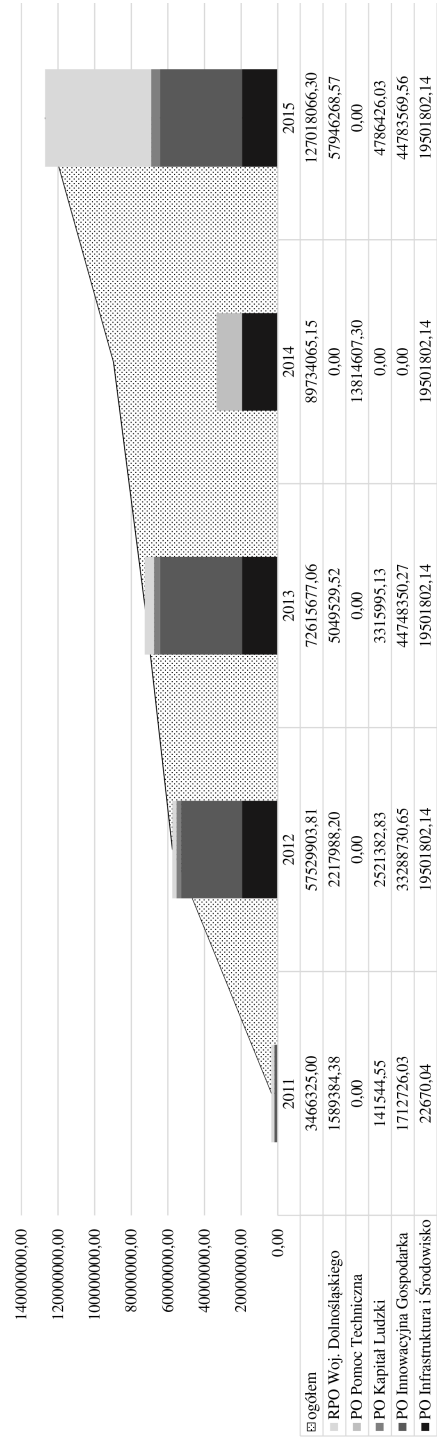
### Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku

Brzeg Dolny w czasach przedwojennych był niewielką osadą liczącą niewiele ponad 2000 mieszkańców. Dopiero lata 60. XX wieku związane z powiększeniem granic oraz intensywnym rozwojem przemysłu spowodowały pozytywne tendencje demograficzne miasta, których intensyfikacja trwała do 1995 roku i osiągnęła wartość 13 905 mieszkańców, co stanowiło prawie siedmiokrotny wzrost liczby ludności w porównaniu z 1939 rokiem. Wiązało się to z konieczną rozbudową przestrzenną oraz rozwojem niezbędnego zaplecza obsługującego mieszkańców. Niestety, rok 1995 był jednocześnie punktem granicznym we wzroście liczby ludności. Od tego roku liczba ta sukcesywnie spada. Odnotowano niewielki wzrost (o ok. 72 osoby) w latach 2015–2018, jednak nie można tych wartości jednoznacznie odczytywać jako tendencji wzrostowych, a raczej jako prawdopodobny scenariusz stagnacji demograficznej. W 2000 roku Brzeg Dolny zamieszkiwało 12 926 osób, natomiast w 2018 roku liczba ta zmalała do 12 492 mieszkańców – jak na rys. 4.12.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1720 ha i od 2000 roku nie uległa zmianie. Omówiony powyżej spadek liczby ludności nie był skorelowany ze spadkiem powierzchni zurbanizowanej. Wręcz przeciwnie, od 1995 roku sukcesywnie wzrasta powierzchnia zurbanizowana Brzegu Dolnego. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2366 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 726 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Jednak istnieją czynniki przestrzenne, które w znaczący sposób mogą limitować ten rozwój. Dotyczą one w szczególności umiejscowienia w strukturze przestrzennej parku przypałacowego, stanowiącego istotną wartość konserwatorsko-krajobrazową, a w efekcie także kulturową. Dodatkowo miasto jest podzielone na pół linią kolejową i występują tu ograniczenia w możliwości odpowiedniego powiązania rozwijających się części miasta. W tym kontekście jest również zasadna wątpliwość zapotrzebowania na dalszy rozwój przestrzenny w sytuacji niekorzystnych wskaźników demograficznych. Wątpliwą sytuację demograficzną podkreślają również fluktuujące wartości wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców. W 2018 roku wartość ta była dodatnia i wynosiła +0,80, natomiast w latach 2005, 2006, 2009, 2013, 2016, 2017 kolejno: -4,28, -4,69, -7,52, -6,97, +1,85, +0,64. Pokazuje to zróżnicowanie w zakresie migracji – zarówno wewnętrznych jak i zagranicznych.



**Rys. 4.12.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.13.** Calkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Brzeg Dolny – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Wskaźnik liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniósł 67,7 osób i od roku 2010 utrzymuje stałą tendencję wzrostową. Jednocześnie od 2009 roku systematycznie wzrasta współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi i w roku 2018 wyniósł on 28,4.

Istotnym wyzwaniem dla miasta po 2000 roku jest proces depopulacji oraz modernizacja tkanki budowlanej, która powstała w wyniku zapotrzebowania inwestycyjnego na budownictwo mieszkaniowe wraz z rozrostem zakładów chemicznych. Dynamiczny rozwój gospodarczy miasta w latach 40.–70. XX wieku wymusił powstanie nowej części zurbanizowanej, na północ od historycznego rynku. Jednocześnie wraz z rozwojem przestrzennym Brzegu Dolnego nie wykształcił się silny wielofunkcyjny ośrodek usługowy o znaczeniu ponadlokalnym, a nawet i lokalnym.

Z tego względu dziś strukturę przestrzenną Brzegu Dolnego możemy odczytywać jako policentryczną z pewnego rodzaju specjalizacjami. Centralnym elementem przestrzennym jest zabytkowy park przypałacowy. Na południe od niego w kierunku rzeki Odry znajduje się historyczne centrum miasta. Umiejscowiony jest tam rynek z kościołem, a przez jego centralną część przebiega droga wojewódzka nr 341 prowadząca z Lubięża do Pęgowa przez Brzeg Dolny. Niecałe 300 m na wschód od rynku zlokalizowany jest zabytkowy kompleks pałacowy rodu von Hoym, w którym mieści się siedziba Urzędu Miasta oraz Dolnobrzeskiego Ośrodka Kultury. Na wschód od parku oraz linii kolejowej znajduje się ogromny kompleks zabudowy przemysłowej, funkcjonujący w ramach Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest-Park” Podstrefa Brzeg Dolny, zawierający tereny PCC Rokita. Na północ od parku zlokalizowane są tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej, powstałe głównie w pierwszej połowie XX wieku oraz tereny na zachód od parku, które obecnie cieszą się największym zainteresowaniem inwestycyjnym.

Rozproszenie zabudowy, które rozpoczęto przed 2000 rokiem jest kontynuowane. Zarówno w istniejącej oraz planowanej strukturze przestrzennej i funkcjonalnej miasta nie można wyznaczyć jednoznacznych działań zmierzających do integracji przestrzennej poszczególnych fragmentów zabudowy. Dodatkowym elementem jest trudna sytuacja morfologiczna miasta, zawierająca wielkoobszarowe tereny zabytkowe (park) oraz inne bariery przestrzenne (kolej, lasy, rzeka). Rozwój zabudowy wielorodzinnej po 2000 roku zdecydowanie widoczny jest na zachodzie miasta. Ponadto w układzie przestrzennym zachodniego fragmentu nie znajdziemy widocz-



**Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku**

	<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>	Zaplecze usług publicznych i turystyczno-rekreacyjnych – w szczególności istniejący kompleks sportowo-hotelowy	Stagnacja demograficzna wynikająca z restrukturyzacji gospodarki i monokultury przemysłowej oraz starzenie się społeczeństwa
	Zainteresowanie inwestycyjne zarówno w zakresie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej, ale również usług	Niekorzystna lokalizacja centrum administracyjnego, z dala od rynku sąsiadującego z zabudową mieszkaniową i innych atraktorów przestrzennych, mogących przyciągać mieszkańców
	Atrakcja turystyczna w postaci poddanego rewaloryzacji zespołu pałacowo-parkowego	Rozbita struktura przestrzenna
	Coraz lepsze powiązania transportowe z regionem i stolicą województwa	Zachwiane proporcje funkcjonalno-przestrzenne między strefą produkcji a strefą obsługi
	Istniejąca infrastruktura techniczna umożliwiająca rozwój przemysłu	Niewykorzystanie potencjału rzeki Odry
	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
<b>ZEWNĘTRZNE</b>	Wzrost znaczenia rzeki Odry i potencjał inwestycyjny państwa w zakresie udrożnienia szlaku wodnego	Zaniechanie dalszych nakładów inwestycyjnych na rzekę Odrę
	Zapotrzebowanie na specjalizację funkcji przemysłowych i nowe technologie	Negatywne nastawienie do dotychczasowych form prowadzenia przemysłu, w tym także przemysłu ciężkiego
	Moda na turystykę krajoznawczą	Brak zainteresowania inwestycyjnego poza ośrodkami regionalnymi

nych cech zarysowującego się centrum nowego miasta. Co prawda niedawno pojawiły się tu wielkopowierzchniowe obiekty handlowe, a powstały w 1993 roku kompleks hotelowo-sportowy w sąsiedztwie obiektów oświaty nadal funkcjonuje, niemniej w przestrzeni nadal niewidoczne jest miejsce umożliwiające integrację lokalnej społeczności, uwzględniające potrzeby zróżnicowanego katalogu funkcjonalnego. Na obszarze rozwijającego się zachodniego fragmentu miasta nadal znajduje się wiele wolnego miejsca, które mogłoby być przedefiniowane w kierunku holistycznego centrum na terenie występowania największego zagęszczenia mieszkańców. Wraz z centrum administracyjnym zlokalizowanym w historycznej części miasta,





**Rys. 4.14.** Tablica informacyjna o realizacji inwestycji ze środków unijnych.  
Tablica umiejscowiona w parku przypałacowym (fot. autorów)

mogłyby się wzajemnie uzupełniać, tworząc tym samym odpowiednią hierarchizację struktury usługowej Brzegu Dolnego.

Brak śródmieścia w Brzegu Dolnym, w tradycyjnym tego słowa rozumieniu, implikuje dodatkowe konflikty przestrzenne. Skupione są one wokół tzw. styku zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Istniejące tereny przemysłowe oddzielone są od zabudowy mieszkaniowej lasami oraz terenami kolejowymi, co łagodzi różnicowanie funkcjonalne. Nowa zabudowa powstała po roku 2000 zaczęła również wypełniać obszary historyczne. Na terenie historycznej części miasta powstał nowy kwartał zabudowy mieszkaniowej z usługami w parterach.

Na szczególną uwagę zasługują procesy rewaloryzacyjne, które realizowane są na terenie Brzegu Dolnego. Wyróżnić tutaj można dwa zjawiska widoczne w przestrzeni. Pierwszym z nich jest utrzymanie dobrego stanu technicznego obiektów zmodernizowanych na przełomie XIX i XX wieku. W szczególności dotyczy to zabudowy w historycznej części miasta. Drugą tendencją są postępujące procesy rewaloryzacyjne, zarówno w historycznej części, jak i na terenie modernistycznych osiedli. Na terenie osiedli została przeprowadzona termomodernizacja oraz poprawiono jakość infrastruktury

drogowej. Dodatkowym atutem jest utrzymanie zieleni, w tym także zieleni wysokiej, którą zasadzono na początku XII wieku, a dziś w pełnej okazałości współtworzy strukturę kompozycyjną miasta.

Wśród działań rewaloryzacyjnych szczególne znaczenie miały środki unijne, które umożliwiły realizację wielu inwestycji publicznych służących mieszkańcom. W latach 2011–2015 w Brzegu Dolnym najczęściej realizowano projekty w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, a w 2015 roku wartość projektów ogółem wyniosła niewiele ponad 127 mln zł. Wśród wielu inwestycji realizowanych przy udziale środków unijnych udało się również przeprowadzić budowę ścieżek przyrodniczo-edukacyjnych i punktów widokowych w zabytkowym parku krajobrazowym, w ramach zadania pn. *Remont i przebudowa zespołu pałacowo-parkowego w Brzegu Dolnym* (rys. 4.13 i 4.14).

#### 4.2.4. Strzelin

Strzelin jest najbardziej wysuniętym na południe miastem Podregionu Wrocławskiego, w odległości ok. 37 km od Wrocławia, jak na rys. 4.15. Jest miastem powiatowym, a w odległości ok. 12 km od niego zlokalizowane jest jedno z najmniejszych miast podregionu – Wiązów. Strzelin umiejscowiony jest pomiędzy autostradą A4 (ok. 19 km na wschód) oraz drogą krajową nr 8 (ok. 17 km na zachód), a przez miasto w kierunku wschód–zachód przebiega droga krajowa nr 39, umożliwiającą swobodny dostęp do ważniejszych po-



**Rys. 4.15.** Lokalizacja Strzelina na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

wiązań komunikacyjnych regionu. Ponadto w Strzelinie znajduje się dworzec kolejowy zapewniający dogodne połączenie zarówno z Wrocławiem (ok. 30 minut ze stacji Strzelin do Wrocławia Głównego), jak i z południem województwa dolnośląskiego. Strzelin położony jest nad rzeką Oławą oraz umiejscowiony na skraju Równiny Wrocławskiej i malowniczych Wzgórz Strzeleńskich. Miasto znacznie ucierpiało w trakcie II wojny światowej i do

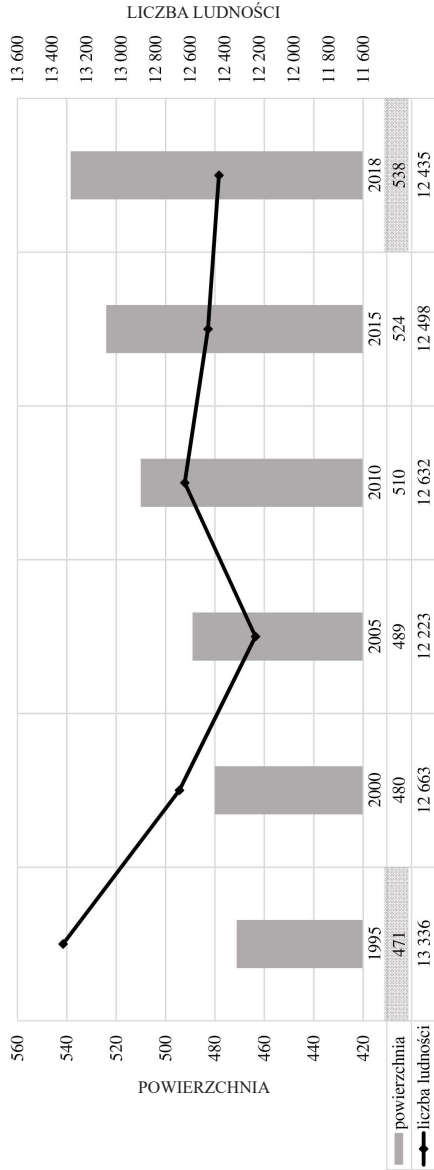
dziś przestrzeń historyczna Strzelina nie odzyskała dawnego, małomiasteczkowego blasku.

### **Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku**

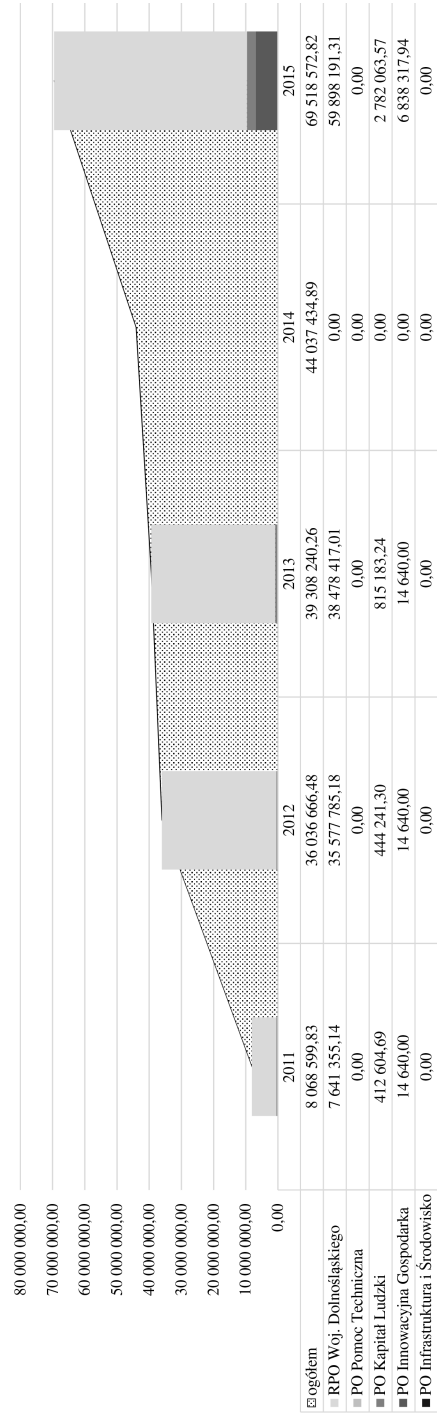
Strzelin w czasach przedwojennych był istotnym ośrodkiem przemysłowo-usługowym, który zamieszkiwało ponad 12 tys. osób. II wojna światowa spowodowała ponad dwukrotny spadek liczby mieszkańców i dopiero 40 lat po jej zakończeniu liczba ta osiągnęła wartość bliską tej z 1939 roku. Po 1945 roku liczba ludności Strzelina systematycznie rosła. Jednak, podobnie jak w sytuacji Brzegu Dolnego, swoją maksymalną wartość osiągnęła w 1995 roku (13 336 osób) i przez następną dekadę spadła o ponad 1100 osób, osiągając w 2005 roku wartości 12 223 mieszkańców. W roku 2010 odnotowano co prawda wzrost liczby mieszkańców o ponad 400 osób, by znów w kolejnych latach wartość ta spadała do 12 435 mieszkańców w 2018 roku (jak na rys. 4.16).

Administracyjna powierzchnia miasta wynosi 1034 ha. Omówiony powyżej spadek liczby ludności nie był skorelowany ze spadkiem powierzchni zurbanizowanej. Wręcz przeciwnie, od 1995 roku sukcesywnie wzrasta powierzchnia zurbanizowana Strzelina. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2311 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 1203 osoby na km<sup>2</sup>. Miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Wyznaczono je również w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a następnie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które pokrywają powierzchnię miasta w 100%. Zainteresowanie inwestycyjne przedstawione w formie zwiększającej się powierzchni terenów zurbanizowanych w ostatnich latach jest również odpowiedzią na pozytywne wartości wskaźnika salda migracji na 1000 osób, który w 2017 roku wyniósł +0,16, a w 2018 roku +1,85. Jednocześnie warto podkreślić, że w poprzednich latach wartości te były ujemne. Od 2009 roku systematycznie wzrasta współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi i w 2018 roku wyniósł on 30,2.

Blisko 90% zabudowy historycznego centrum miasta zostało zniszczonych podczas II wojny światowej. Zniekształciło to jedną z najważniejszych przestrzeni – historyczny rynek, który w latach 60.–80. XX wieku rozpoczęto zabudowywać modernistycznymi budynkami z prefabrykowanych bloków. Przestrzeń placu stała się anonimowa, nieprzyjazna i nieproporcjonalna. Powstałe plany miejscowe, próbujące przywrócić historyczny kli-



**Rys. 4.16.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.17.** Calkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011. do 2015 r. w gminie Strzelin - z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)



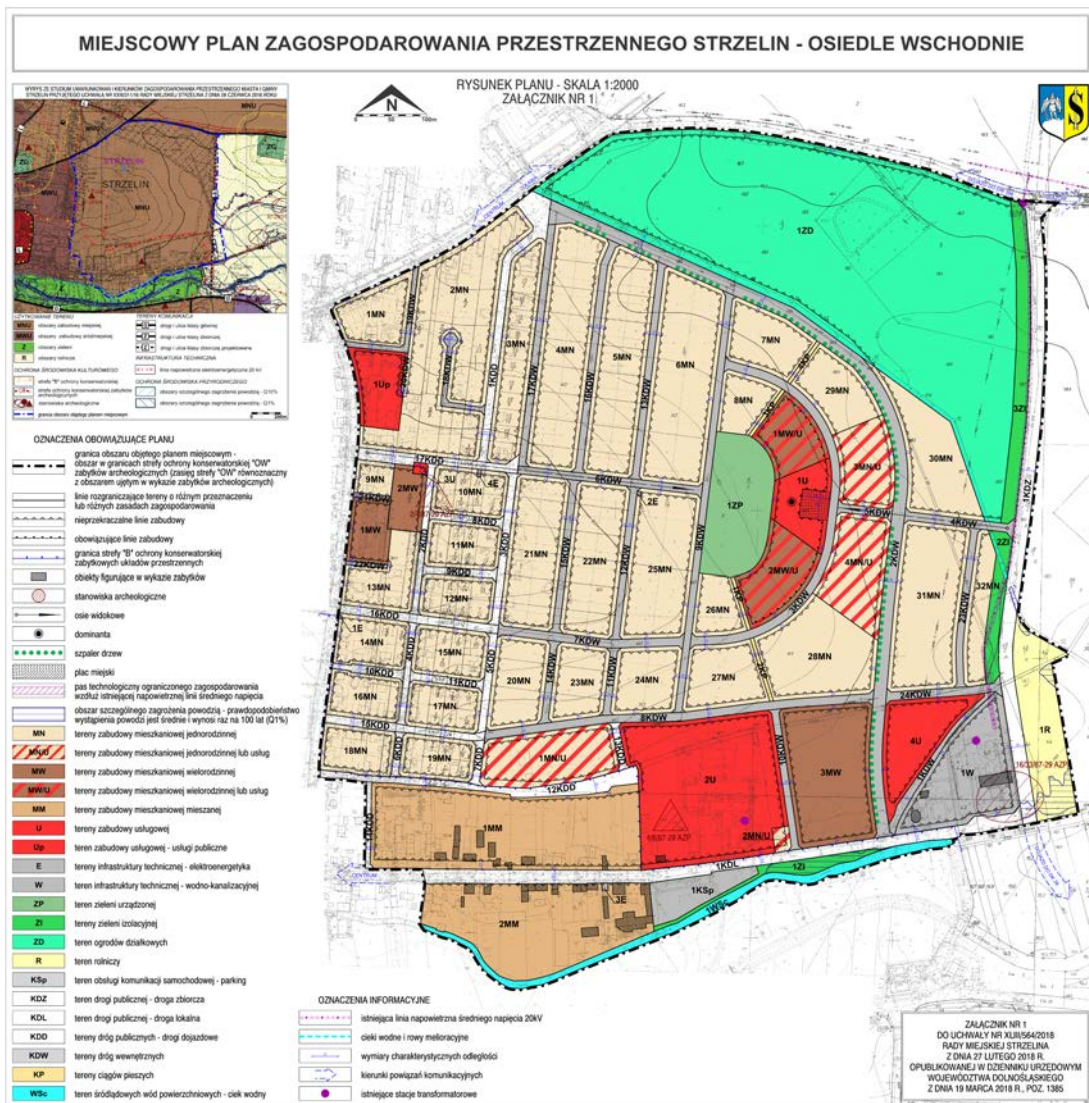
**Rys. 4.18.** Zespół sześciu kamienic w południowo-wschodnim narożniku rynku (fot. autorów)

mat tego obszaru, przez wiele lat nie były realizowane. Jednak w ostatnich latach nastąpiły dynamiczne zmiany w przestrzeni rynkowej. Ruiny wieży ratuszowej w 2011 roku doczekały się odbudowy. Przestrzeń centralna miasta stała się również interesująca dla prywatnych inwestorów. W 2017 roku zrealizowano blok w południowo-wschodnim narożniku rynku. Zespół sześciu kamienic nawiązuje podziałami parcelacyjnymi, formą i gabarytami do zabudowy sprzed 1945 roku – jak na rys. 4.18.

Centrum rynku nadal zajmowane jest przez skwer, wyposażony w zielen i obiekty małej architektury. Dawne targowisko miejskie, które mieściło się na obszarze kwartału zabudowy przyrynkowej, dzięki pozyskaniu środków unijnych zostało przeniesione o ok. 550 m na północ od rynku i umiejscowione w sąsiedztwie kompleksu sportowo-rekreacyjnego Aquapark Granit – również zrealizowanego w ramach środków unijnych. Swoje miejsce po 2000 roku zachowały natomiast ważne obiekty administracyjne (Urząd Miasta i Gminy, Starostwo Powiatowe) – z dala od centrum, na zachód od rynku. W strukturze przestrzennej miasta, na zachodzie, nadal dominują tereny przemysłowe, w ramach których funkcjonują kamieniołomy i kopalnia granitu.

Po 2000 roku rozwój przestrzenny miasta skupiony był głównie wokół zabudowań niskointensywnych – domów jednorodzinnych lub mniejszych willi miejskich. Pojawiły się również pojedyncze inwestycje zabudowy wie-





**Rys. 4.19.** Załącznik nr 1 do uchwały nr XLIII/564/2018 Rady Miejskiej Strzelina z dnia 27 lutego 2018 r. opublikowanej w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego z dnia 19 marca 2018 r., poz. 1385

lorodzinnej. W tym czasie Strzelin dość intensywnie zaczął rozwijać się w kierunku wschodnim oraz południowym (wzdłuż ulic Sosnowej i Źródlanej). Próba uporządkowania działalności inwestycyjnej w tym rejonie (narastająca liczba wydawanych decyzji o warunkach zabudowy) skutkowałą uchwaleniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – jak

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>	Bliskość Wrocławia i dobre połączenia komunikacyjne (kolejowe i drogowe)	Anonimowa, nieproporcjonalna i nieprzyjazna przestrzeń centralna miasta
	Specjalizacja aktywności gospodarczej w przemyśle przetwórczym i wydobywczym (surowce naturalne) oraz w usługach	Brak funkcji centrotwórczych w centrum miasta
	Atrakcyjna przyrodniczo i krajobrazowo okolica	Przeskalowany bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę w dokumentach planistycznych
	Próby przywrócenia historycznej tkanki urbanistyczno-budowlanej oraz rozwinięta baza sportowo-rekreacyjna	Wskaźniki demograficzne nieodpowiadające tendencjom przestrzennym dotyczącym lokalizacji nowej zabudowy mieszkaniowej
	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
<b>ZEWNĘTRZNE</b>	Moda na aktywne spędzanie czasu; wykorzystanie katalogu sportowo-rekreacyjnego	Rezygnacja Unii Europejskiej z finansowania działań związanych z rewitalizacją
	Wykorzystanie środków unijnych oraz dofinansowań zewnętrznych na rozwój przestrzeni miejskiej	Negatywne nastawienie do integracji przestrzennej z otoczeniem oraz wymiany doświadczeń rewitalizacyjnych
	Narastające zainteresowanie ludzi młodych do budowania kapitału społecznego i realizacji inicjatyw oddolnych	Niekorzystne zmiany polityki rozwoju, modyfikujące wzrost gospodarczy oparty o zasady polaryzacyjno-dyfuzyjne
	Innowacyjność gospodarcza jako nowoczesny model rozwoju przemysłu	

na rys. 4.19. Projekt nowego osiedla mieszkaniowego o powierzchni blisko 60 ha skupiony jest wokół lokalnego ośrodka usługowego, składającego się z dwuogniskowej przestrzeni, opartej o projektowany teren usług i plac miejski (o wymiarach 40 m × 40 m) oraz zieleni parkową, które otoczone będą zabudową mieszkaniową wielorodzinną w centrum założenia oraz, w znacząco dominującym udziale, zabudową mieszkaniową jednorodziną. Dotychczasowe tendencje przestrzenne stwarzają podstawy do twierdzenia, że mimo negatywnych trendów demograficznych, w ciągu dłuższej perspektywy, zaplanowane osiedle może zostać kompleksowo zagospodarowane i stanowić konkurencję dla centrum Strzelina.

Szczególnie istotną rolę w rozwoju przestrzennym Strzelina odegrały środki unijne. Władze miasta realizują projekty z funduszy unijnych w coraz większym zakresie, a ich wartość w 2015 roku osiągnęła prawie 70 mln zł. To



właśnie fundusze europejskie mogą być impulsem rozwojowym w kształtowaniu przestrzeni publicznej i strategii jej dalszej rewitalizacji – jak na rys. 4.19. Wśród projektów z Programu Regionalnego Funduszy Europejskich, oprócz targowiska i aquaparku, niedawno rozpoczęto również rewitalizację ciągów komunikacyjnych wraz z terenami przyległymi – pierzeja wschodnia rynku w Strzelinie. Celem projektu było przywrócenie wartości i funkcji społecznych istotnej, aczkolwiek zdegradowanej, przestrzeni miejskiej. Działania dotyczące przywrócenia mieszkańcom Strzelina rynku, a zarazem ogólnomiejskiego punktu spotkań i integracji, wymagają nadal sporych nakładów inwestycyjnych oraz konsekwentnie realizowanej długofalowej strategii. Podejmowane w tym zakresie inicjatywy z pewnością zmierzają w tym kierunku, co dodatkowo buduje potencjał rozwojowy miasta.

#### 4.2.5. Wołów

Wołów zlokalizowany jest w północno-zachodniej części Podregionu Wrocławskiego, w odległości ok. 45 km od Wrocławia (jak na rys. 4.20). Jest miastem powiatowym, w odległości ok. 9 km od niego znajduje się Brzeg Dolny, z kolei ok. 20 km dzieli go od Obornik Śląskich. Na terenie miasta krzyżują się aż cztery drogi wojewódzkie (o numerach: 338, 339, 340, 343), jednak umiejscowienie Wołowa w strukturze przestrzennej Podregionu Wrocławskiego jest peryferyjne. Miasto zlokalizowane jest również poza umieszczoną w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego obwodnicą aglomeracyjną – mimo to dostępność po zrealizowaniu tego traktu komunikacyjnego nie powinna być zmniejszona. Dużym atutem miasta jest dostępność kolejowa. Przez Wołów przebiega magistralna, dwutorowa linia kolejowa nr 273 relacji Wrocław–Szczecin. Przez miasto przepływa rzeka Juszka, która na północny zachód od miasta wpływa na tereny Parku Krajobrazowego Doliny Jezierzycy. Miasto zlokalizowane jest na terenie Wzgórz Trzebnickich, dominują tu krajobrazy leśne, łąki i pola uprawne. Wołów znacznie ucierpiał w trakcie II wojny światowej.



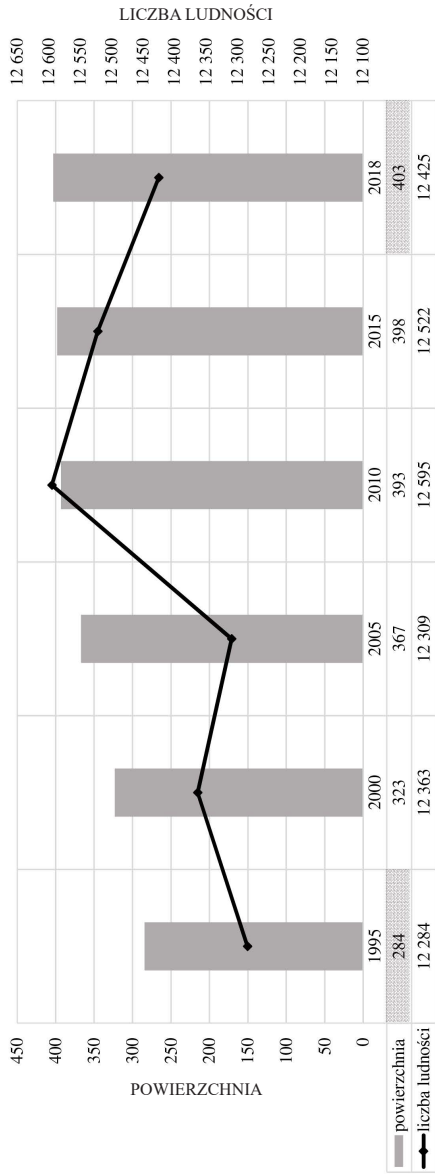
**Rys. 4.20.** Lokalizacja Wołowa na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

### Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku

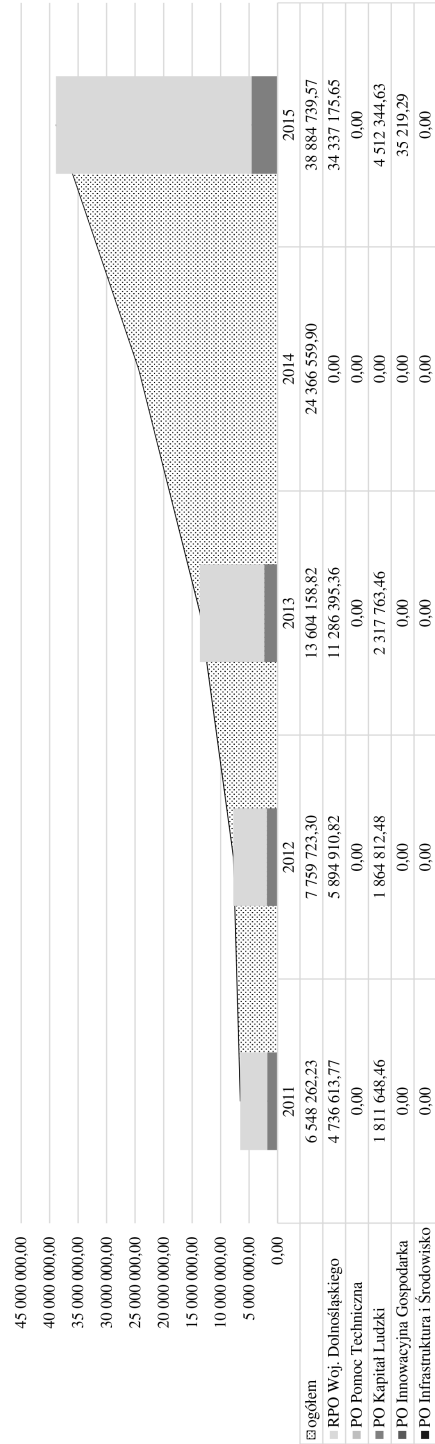
Wołów po II wojnie światowej pełnił funkcję lokalnego ośrodka usługowo-przemysłowego, który musiał poradzić sobie z dość konkurencyjną lokalizacją Brzegu Dolnego – mocno rozwijającego się miasta. W 1939 roku Wołów zamieszkiwało 7,4 tys. osób. II wojna światowa spowodowała ponad dwukrotny spadek liczby mieszkańców i dopiero w połowie lat 50. XX wieku osiągnęła wartość bliską tej z 1939 roku. Po 1945 roku liczba mieszkańców Wołowa systematycznie rosła. Jednak swoją maksymalną wartość osiągnęła w 2000 roku (12 363 osób) i w ciągu kolejnych 5 lat spadła o ponad 50 osób, by w 2010 roku ponownie uzyskać znaczący przyrost. Od tego momentu w kolejnych latach wartość ta zaczęła sukcesywnie maleć – jak na rys. 4.21.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1854 ha. Powierzchnia zurbanizowana miasta od 2000 do 2018 roku wzrosła o 80 ha. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 3083 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 670 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada bardzo duże rezerwy pod dalszy rozwój. Jednak istnieją czynniki przestrzenne, które w znaczący sposób mogą ten rozwój limitować. Dotyczą one w szczególności zachodnich obszarów miasta, gdzie w granicach Parku Krajobrazowego Doliny Jezierzycy znajdują się tereny podmokłe. Natomiast w północnej i północno-wschodniej części zlokalizowane są większe areale lasów. Wątpliwą sytuację demograficzną podkreślają również fluktuujące wartości wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców. W 2018 roku wartość ta była ujemna i wyniosła -1,21, natomiast w latach poprzednich osiągała wartości zarówno dodatnie (w 2008 roku +4,41), jak i ujemne (w 2016 roku -6,49). Liczby te pokazują zróżnicowanie w zakresie migracji – zarówno wewnętrznych, jak i zagranicznych. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym jest podobna do średniej w Podregionie Wrocławskim i w 2018 roku wyniosła 63,8 osoby, natomiast współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2018 roku wyniósł 27,2 osoby.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej Wołowa najbardziej odznacza się historyczna część miasta o dość regularnym układzie zabudowy z centralnie umiejscowionym placem rynkowym, na terenie którego znajduje się historyczny ratusz – obecna siedziba Urzędu Miejskiego. Na południe od placu rynkowego, aczkolwiek w granicach dawnych murów miejskich, zlokalizowany jest dawny zamek piastowski z ok. XIV wieku. W granicach starego miasta



Rys. 4.21. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i Głównego Urzędu Statystycznego)



Rys. 4.22. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Wołów – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

znajduje się również jedna z pierwszych wśród małych miast Podregionu Wrocławskiego wyłącznie pieszych ulic handlowych – ulica Piastów Śląskich. Stare miasto w Wołowie od 2000 roku poddawane jest procesom rewaloryzacyjnym. Tkanka budowlana jest sukcesywnie modernizowana, jednak przestrzeń placu rynkowego nadal oczekuje na nadanie nowych walorów oraz wprowadzenie odpowiedniej segregacji funkcjonalnej. W obecnym kształcie przestrzeń obrzeżna rynku zdominowana jest przez miejsca parkingowe.

Po 2000 roku zabudowa mieszkaniowo-usługowa Wołowa rozwinęła się w szczególności w sąsiedztwie dróg wojewódzkich, tworząc tym samym promieniście rozchodzącą się strukturę z rdzeniem w postaci historycznego centrum miasta. Rozwój zabudowy związany był przede wszystkim z budynkami mieszkaniowymi jednorodzinny. Po 2000 roku nie stworzono kompleksowo zagospodarowanych terenów zabudowy wielorodzinnej. W strukturze miasta pojawiło się kilka obiektów handlu wielkopowierzchniowego,

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>	Położenie geograficzne w rejonie o wysokich wartościach krajobrazowych	Położenie peryferyjne względem głównych traktów komunikacyjnych
	Walory turystyczne i występowanie usług obsługujących funkcje turystyczne	Wyznaczenie terenów predysponowanych pod rozwój mieszkalnictwa i przemysłu na terenach sąsiadujących z Parkiem Krajobrazowym Doliny Jezierzycy
	Stabilny rozwój mieszkalnictwa w ostatnich latach	Niestabilna sytuacja demograficzna na terenie miasta
	Występowanie na terenie miasta zabytków kultury, m.in. zamku piastowskiego	Konkurencyjność małych miast zlokalizowanych w pobliżu (m.in. Brzeg Dolny i Oborniki Śląskie)
<b>ZEWNĘTRZNE</b>	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
	Wzrastające zainteresowanie inwestycyjne w regionie	Niekorzystne trendy demograficzne
	Wysoka dostępność do Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego	Zaniechanie dalszych nakładów inwestycyjnych na rzekę Odrę
	Współpraca gmin w zakresie rozwoju infrastruktury sportowo-rekreacyjnej na terenie Podregionu Wrocławskiego	Tendencje mieszkańców w zakresie energetyki, powodujące niską emisję zanieczyszczającą środowisko
	Wzrost mobilności mieszkańców w zakresie poszukiwania pracy i miejsc do życia	

wyznaczono obszar targowiska miejskiego, jak również zbudowano ośrodek sportu i rekreacji. Jednak struktura funkcjonalno-przestrzenna Wołowa jest podzielona przez dolinę rzeki i znajdujące się na południe od historycznego centrum ogrody działkowe. Obecne kierunki rozwoju zabudowy zawarte w dokumentach planistycznych wskazują na zachodzie miasta obszary pre-dysponowane pod mieszkalnictwo (fragment południowo-zachodni) oraz pod funkcje przemysłowe – w sąsiedztwie istniejącej zabudowy przemysłowej i zakładu karnego.

W rozwoju miasta szczególną rolę odegrały fundusze unijne. W latach 2011–2015 w Wołowie realizowano najczęściej projekty w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego. W roku 2015 wartość projektów ogółem wyniosła prawie 38,9 mln zł i jest to przyrost o ponad 32 mln zł względem 2011 roku – jak na rys. 4.22.

#### 4.2.6. Milicz

Milicz zlokalizowany jest w północnej części Podregionu Wrocławskiego, w odległości ok. 59 km od Wrocławia (jak na rys. 4.23). Jest miastem powiatowym, wysuniętym najdalej na północ Podregionu Wrocławskiego. Jest to też obszar o najniższej gęstości występowania małych miast w podregionie – najbliższej położone małe miasto to Twardogóra w odległości ok. 27 km. Na terenie miasta krzyżuje się droga krajowa nr 15 oraz drogi wojewódzkie nr 439 i 448, jednak podobnie jak w przypadku Wołowa, umiej-



**Rys. 4.23.** Lokalizacja Milicza na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

scowienie Milicza w strukturze przestrzennej Podregionu Wrocławskiego jest peryferyjne. Miasto znajduje się również poza ujętą w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego obwodnicą aglomeracyjną. Przez Milicz przebiega linia kolejowa nr 281 z Oleśnicy do Chojnic. Niestety, jest to linia jednotorowa, a sam dworzec umiejscowiony jest 1,5 km od historycznego rynku oraz prawie 2 km od siedziby Urzędu Miasta. Milicz jest miastem, które swój urok zawdzięcza atrakcyjności położenia i bogatej historii. Jego najcenniejszym walorem jest jednak dostępność

przepiękných krajobrazów naturalnych. W mieście i jego sąsiedztwie występują: Park Krajobrazowy Dolina Baryczy, Obszar Natura 2000 „Dolina Baryczy” (ptasi), Obszar Natura 2000 „Ostoja nad Baryczą” (siedliskowy), rezerwat „Stawy Milickie”, jak również wiele użytków ekologicznych i pomników przyrody.

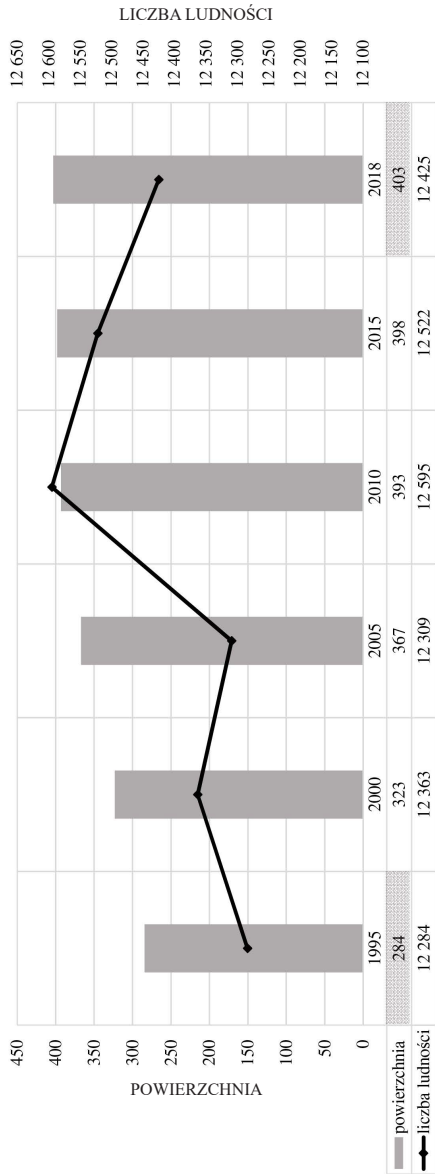
### **Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku**

W 1939 roku Milicz zamieszkiwało 5390 osób. Jednak wartość liczby mieszkańców w 1945 roku spadła do 2929. Największy przyrost liczby ludności Milicz odnotował w latach 70. XX wieku, stając się istotnym ośrodkiem przemysłu spożywczego. Po II wojnie światowej maksymalna liczba ludności Milicza wyniosła 12 538 osób w 1995 roku i od tego czasu zaczęła systematycznie maleć. W 2000 roku liczba mieszkańców Milicza wyniosła 12 269 osób, a w 2018 roku już niewiele ponad 11,3 tys. – jak na rys. 4.24. Trendy demograficzne dla miasta są bardzo niekorzystne, w ciągu ostatnich 18 lat bezwzględna liczba mieszkańców zmalała prawie o 1000 osób.

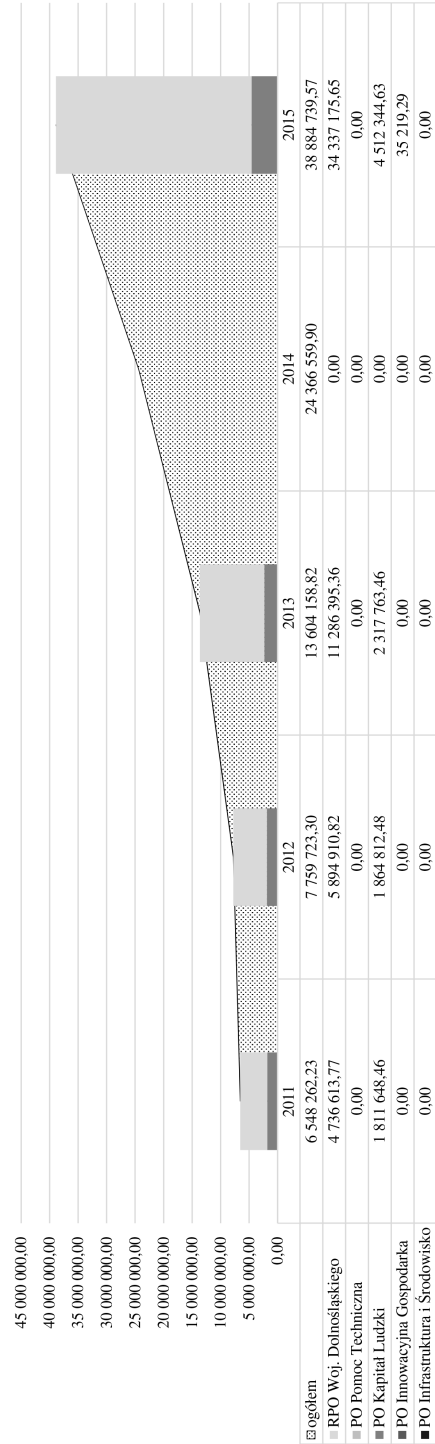
Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1350 ha. Spadek demograficzny miasta nie był skorelowany ze stagnacją rozwoju przestrzennego. W okresie od roku 2000 do 2018 powierzchnia zurbanizowana wzrosła o 120 ha. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2458 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 841 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto w swojej strukturze przestrzennej jest dość kompaktowe, a tym samym posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Analiza warunków ekofizjograficznych i morfologicznych miasta pozwala jednak stwierdzić, że ma ono ograniczone obszary rozwoju. Wynika to przede wszystkim z występowania wielu form ochrony przyrody, jak również lasów, które wyznaczają potencjalną granicę urbanizacji. Dodatkowo niekorzystną sytuację demograficzną miasta podkreślają wartości salda migracji ogółem na 1000 osób, które w 2018 roku wyniosło –5,86 osób. Wartość wskaźnika ludności w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniosła 78,3 osoby i od roku 2005 utrzymuje stałą tendencję wzrostową. Jest to wartość najwyższa w całym Podregionie Wrocławskim, co stwarza niepokojące warunki dla przyszłego rozwoju gospodarczego miasta, a w efekcie także możliwego rozwoju przestrzennego.

Obecna zabudowa starego miasta Milicza po 2000 roku została zmodernizowana, a część prac budowlanych trwa obecnie. Plac rynkowy, jeden





Rys. 4.24. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i Głównego Urzędu Statystycznego)



Rys. 4.25. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Milicz – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)





**Rys. 4.26.** Przedszkole Samorządowe w Miliczu zrealizowane z funduszy unijnych (fot. autorów)

z największych w Podregionie Wrocławskim, bo posiadający wymiary ok. 89 m × 85 m, również został poddany rewaloryzacji. Niestety, prawie połowa placu zajęta jest przez parking oraz ulicę. Segregacja funkcjonalna zrealizowana w ten sposób ograniczyła występowanie odpowiedniego zagospodarowania małą architekturą z zielenią towarzyszącą, które dodatkowo uatrakcyjniłyby tę przestrzeń. Pierzeje rynkowe prawie w całości posiadają partery usługowe, które mają wysoki potencjał dla współtworzenia jakości tej przestrzeni. Dodatkowym elementem, który ogranicza funkcjonalność przestrzeni rynkowej jest brak funkcji administracyjnych. Obecny Urząd Miasta umiejscowiony jest ponad 800 metrów na południe od rynku, gdzie w ostatnich latach intensywnie rozwija się zabudowa mieszkaniowo-usługowa.

Najczęściej wybieranym typem zabudowy są budynki mieszkaniowe jednorodzinne wolnostojące, które rozwijają się po obu stronach osi drogi krajowej nr 15. Po 2000 roku w strukturze miasta powstało jednak kilka obiektów mieszkaniowych wielorodzinnych. Są one umiejscowione przy modernistycznych blokach mieszkalnych w sąsiedztwie ulicy Adama Mickiewicza – nieopodal Urzędu Miasta oraz zabudowy związanej z usługami publicznymi (m.in. ośrodek kultury, sąd rejonowy, zespół szkół, kryta pływalnia) i usługami komercyjnymi (m.in. obiekty handlu wielkopowierzchniowego, gastronomii, zdrowia).

**Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku**

		<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>		Bogactwo i zróżnicowanie przyrodnicze w mieście i w jego bliskim sąsiedztwie	Peryferyjne położenie miasta w strukturze funkcjonalno-przestrzennej podregionu
		Stale rozwijająca się branża turystyczna wraz z zapleczem usługowym	Odległość dworca kolejowego od centrum; jednotorowa linia kolejowa
		Rozwinięty katalog usług, w tym publicznych	Rozproszenie zabudowy
		Linia kolejowa, drogi krajowe i wojewódzkie oraz powiązania z Krotoszynem	Bariery rozwoju aktywności gospodarczej, wynikające z bogactwa przyrodniczego
		<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
<b>ZEWNĘTRZNE</b>		Korzystanie ze środków unijnych	Trendy demograficzne na peryferiach podregionu
		Wzrastająca moda na produkty regionalne	Kłęski żywiolowe degradujące bogactwo przyrodnicze
		Wzrastająca moda na aktywną turystykę (kajakarstwo, rowery)	Konkurencyjność turystyczna innych regionów, w tym także oddalonych od Podregionu Wrocławskiego
		Marka Doliny Baryczy i Stawów Milickich w regionie	

Początek XXI wieku przyniósł właśnie zmiany w strukturze handlu. Wcześniej występujące małe obiekty handlowe zostały uzupełnione przez obiekty handlu wielkopowierzchniowego. Wpisały się one w strukturę przestrzenną rozwijającego się miasta, jednak nie są zlokalizowane w jego historycznym centrum. Ich lokalizacja jest dość przypadkowa, towarzyszy głównie większym zespołom zabudowy. Mimo tego, w przestrzeni miasta, w południowo-wschodnim kierunku od rynku, zlokalizowano targowisko miejskie, znajdujące się pod zarządem Zakładu Usług Komunalnych w Miliczu. Teren ten został kompleksowo wyposażony w media oraz podzielony na odpowiednie strefy handlu.

Na początku 2000 roku pojawiało się zatem pytanie „Czy Milicz ma szanse i możliwości na wykreowanie się na lokalnego lidera koncentracji osadnictwa?”. Analiza rozwoju przestrzennego miasta, zarówno w wymiarze ilościowym jak i jakościowym, nie pozostawia dziś żadnych wątpliwości. Sytuacja demograficzna miasta, niewielkie wzrosty terenów zurbanizowanych, a w konsekwencji także znaczne oddalenie od innych ośrodków w systemie osadniczym, wskazują na niewystarczający potencjał Milicza w tymzakresie.

Milicz jest beneficjentem funduszy unijnych w ramach różnych programów operacyjnych. Wśród nich zrealizowano zarówno tzw. zadania „miękkie” – budujące kapitał ludzki oraz „twarde” – infrastrukturalne. Wśród istotnych działań należy wyróżnić projekt finansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013 pn. *Modernizacja Przedszkola Samorządowego w Miliczu*, który następnie rozwinęto i uzupełniono o projekt pn. *Nowe miejsca opieki nad dziećmi do lat 3 w powiecie milickim – adaptacja pomieszczeń z rozbudową obiektu Przedszkola Samorządowego w Miliczu na potrzeby organizacji żłobka*. W efekcie obydwu projektów udało się zwiększyć dostępność do usług oświaty na najniższym poziomie edukacji, jak również znacznie podniesiono standard usług społecznych poprzez stworzenie nowoczesnych, kompleksowo wyposażonych obiektów edukacyjnych. Obiekt przedszkolny (rys. 4.26) zlokalizowany jest przy ulicy Grunwaldzkiej i stanowi świadectwo racjonalnego gospodarowania i zarządzania finansami w odniesieniu do potrzeby kształtowania rozwoju miasta wraz z jednoczesną dostępnością do podstawowych usług. Ciekawa bryła obiektu, jak również zagospodarowanie terenu wokół z pewnością zwiększają jego atrakcyjność.

W latach 2011–2015 w Miliczu najczęściej realizowano projekty w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego. W 2011 roku łączna wartość sfinalizowanych projektów wyniosła ponad 14,8 mln zł, natomiast w 2015 roku wzrosła do ponad 68,0 mln zł, co stanowi przyrost o ponad 53 mln zł względem 2011 roku i jednoznacznie uwiadczenia trendy wzrostowe – jak na rys. 4.25.

#### 4.2.7. Syców

Syców zlokalizowany jest we wschodniej części Podregionu Wrocławskiego, w odległości ok. 58 km od Wrocławia (jak na rys. 4.27). Jest miastem w powiecie oleśnickim. Posiada bardzo dobre powiązanie transportowe ze stolicą województwa. Od 2012 roku funkcjonuje droga ekspresowa nr S8, która znacząco skróciła czas dojazdu do miasta z Wrocławia. Ponadto w Sycowie znajduje się dworzec autobusowy, który zapewnia dobre połączenia komunikacyjne. Przez miasto przebiega linia kolejowa nr 181 z Wielunia do Oleśnicy. Niestety, jest to linia jednotorowa, niezelektryfikowana, która obecnie nie jest użytkowana w ruchu pasażerskim. Miasto

usytuowane jest między Wzgórzami Twardogórskimi i Ostrzeszowskimi – na terenach o bardzo dużej lesistości. Ujęta w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego obwodnica aglomeracyjna nie obejmuje Sycowa, niemniej jednak przebieg drogi S8 bardzo mocno warunkuje wysoką dostępność przestrzenną – zarówno bezpośrednio do Wrocławia, jak i do miast w zasięgu obwodnicy aglomeracyjnej. W części wschodniej granice administracyjne miasta są tożsame z granicami województwa dolnośląskiego i województwa wielkopolskiego.



**Rys. 4.27.** Lokalizacja Sycowa na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

### Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku

Tkanka zurbanizowana centrum Sycowa po II wojnie światowej znacząco ucierpiała. Odzwierciedla to również stan demografii. W 1946 roku miasto zamieszkiwało niewiele ponad 2100 osób, natomiast w połowie lat 90. XX w. liczba ludności wynosiła prawie 10,5 tys. mieszkańców. Tendencja wzrostowa stanu demografii miasta trwała do 2000 roku, a następnie trend został załamany i rozpoczął się sukcesywny spadek liczby mieszkańców Sycowa. W 2018 roku liczba ludności względem 2000 roku zmniejszyła się o 329 osoby i wyniosła 10 420 mieszkańców – jak na rys. 4.28.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1705 ha. Powierzchnia zurbanizowana miasta od 2000 do 2018 roku wzrosła o 83 ha. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2567 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 611 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada bardzo duże rezerwy terenowe. Rozwój przestrzenny miasta został określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, jak również w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które w całości pokrywają miasto w granicach administracyjnych. Plany miejscowe wyznaczają bardzo wiele obszarów perspektywicznego rozwoju – w szczególności zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, które już dziś

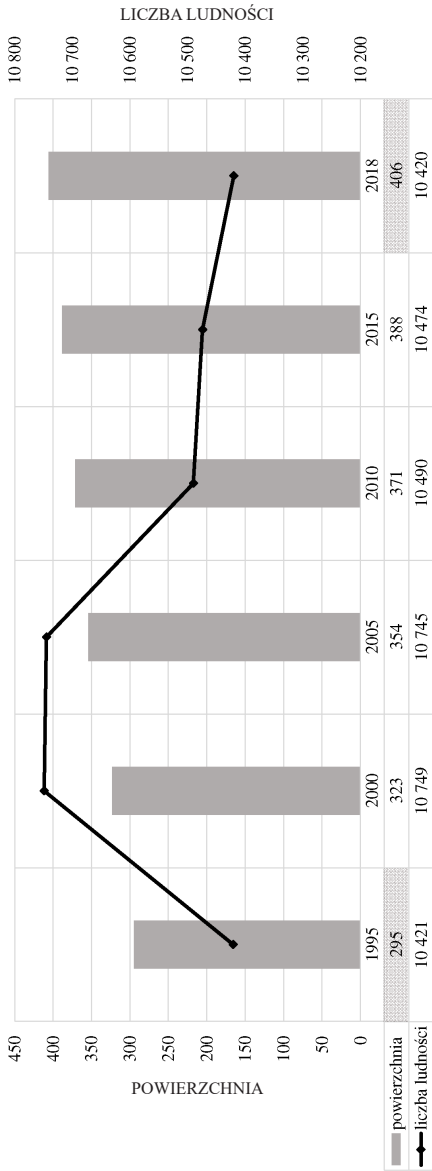
mogą być zabudowywane. Faktem jest, że dotychczas w znacznej mierze udaje się jednak realizować nową zabudowę w sąsiedztwie istniejącej, co ogranicza dodatkowe koszty realizacji infrastruktury technicznej. Dodatkowym atutem planów miejscowych obowiązujących na terenie miasta jest zachowanie istniejących terenów zieleni, w tym również stworzenie zielonej strefy buforowej wzdłuż rzeki Młyńska Woda, które łącznie stworzą system klina napowietrzającego. Wątpliwą sytuację demograficzną podkreślają również stale ujemne wartości wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, który w 2018 roku wyniósł  $-3,07$  osób. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym jest niewiele wyższa niż średnia w Podregionie Wrocławskim i w 2018 roku wynosiła 68,7 osób, natomiast współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2018 roku wyniósł 28 osób.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej Sycowa najbardziej odznacza się historyczny układ urbanistyczny. Mimo powojennych strat w tkance architektoniczno-budowlanej, układ i rozplanowanie urbanistyczne zostały zachowane i nadal są czytelne. Główny plac rynkowy po wojnie stracił zabudowę śródrynkową, a w efekcie został przemianowany na plac Wolności, który obecnie stanowi miejsce ze znaczącym udziałem miejsc parkingowych. Na terenie starego miasta pojawiło się wiele modernistycznych budynków, a po 2000 roku w szczególności rozwinęła się uproszczona w formach architektonicznych zabudowa usługowa – związana zwłaszcza z handlem detalicznym.

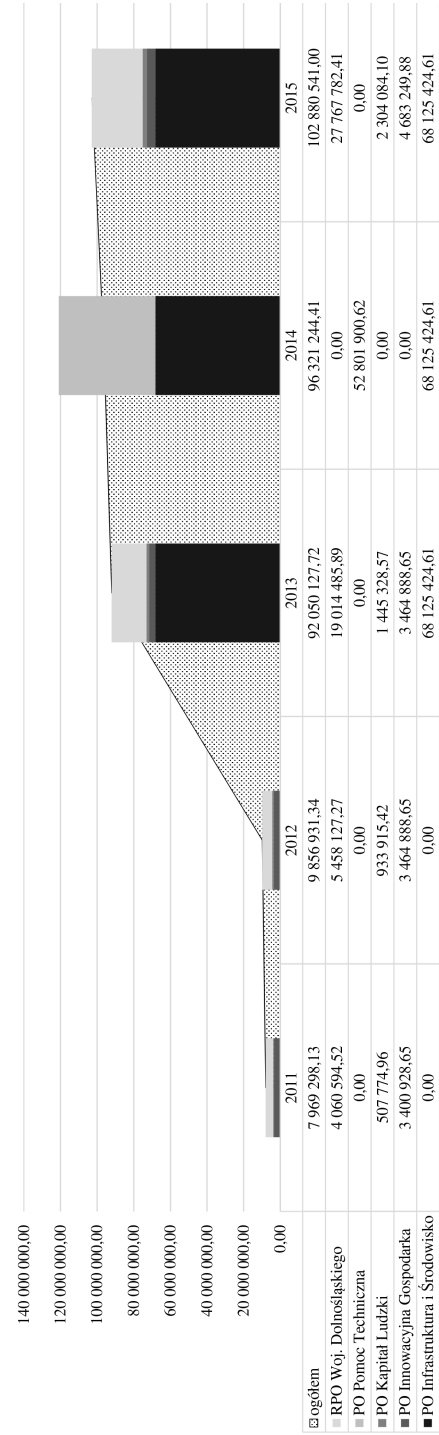
Po 2000 roku zabudowa mieszkaniowo-usługowa Sycowa rozwinęła się w szczególności w sąsiedztwie dróg wojewódzkich, tworząc tym samym oś rozwojową od południowego zachodu w kierunku północnego wschodu. Rozwój zabudowy związany był przede wszystkim z budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi. W strukturze miasta pojawiło się kilka obiektów handlu wielkopowierzchniowego, w 2013 roku wyznaczono również obszar targowiska miejskiego, zrealizowanego przy wsparciu funduszy unijnych. Obecne kierunki rozwoju zabudowy zawarte w dokumentach planistycznych wskazują zachód miasta jako obszar predysponowany pod mieszkalnictwo (fragment południowo-zachodni i północno-wschodni) oraz pod funkcje przemysłowe – w ok. 550-metrowym buforze od drogi ekspresowej S8.

W rozwoju miasta szczególną rolę odegrały programy operacyjne z funduszy unijnych, z budżetu których zrealizowano nie tylko targowisko miejskie, ale również inne projekty publiczne. W latach 2011–2015 w Sycowie najczęściej realizowano projekty w ramach Programu Operacyjnego Infrastruk-





**Rys. 4.28.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.29.** Calkowita wartosc zrealizowanych projektow unijnych ogolem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Syców – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)



### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>	Struktura przestrzenna miasta uwzględniająca potrzeby ciągłości przyrodniczej	Niefunkcjonująca linia kolejowa
	Tereny oraz obiekty sportu i rekreacji (basen, boiska, miejski ośrodek sportu i rekreacji)	Niewystarczający potencjał inwestycyjny, który ogranicza możliwości sfinansowania północnej obwodnicy miasta
	Wysoka dostępność komunikacyjna w ruchu samochodowym (trasy: S8, DW448, DW449)	Brał usług obsługujących funkcje sportowo-turystyczne
	Umiejscowienie miasta na styku trzech województw	Negatywne tendencje demograficzne
<b>ZEWNĘTRZNE</b>	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
	Zainteresowanie inwestycyjne na terenach wzdłuż tras szybkiego ruchu związane z aktywnością gospodarczą	Zmniejszenie bazy surowców naturalnych w regionie
	Zainteresowanie oraz moda na zamieszkiwanie na terenach atrakcyjnych przyrodniczo	Zaniechanie przez zarządców linii kolejowych nakładów inwestycyjnych na kolej
	Dofinansowania z Unii Europejskiej na ochronę i kształtowanie środowiska	Zmiana w pojmowaniu obszarów zurbanizowanych jako miejskich obszarów funkcjonalnych w odniesieniu do zrównoważonego kształtowania zabudowy na terenie Podregionu
	Wzrost znaczenia lokalnego rzemiosła, w szczególności branży stolarskiej	

tura i Środowisko. W 2015 roku wartość sfinalizowanych projektów ogółem wyniosła prawie 102,9 mln zł, co stanowi przyrost o prawie 95 mln zł względem 2011 roku – jak na rys. 4.29.

#### 4.2.8. Środa Śląska

Środa Śląska zlokalizowana jest na zachód od Wrocławia w odległości ok. 31 km (jak na rys. 4.30). Jest miastem powiatowym o rodowodzie wczesnośredniowiecznym. Posiada bardzo dobre powiązanie transportowe ze stolicą województwa. Na południe od centrum miasta przebiega droga krajowa nr 94. Ponadto przez miasto przebiega również linia kolejowa, jednak jest

ona oddalona od centrum o prawie 3,5 km, w związku z czym jej dostępność w ruchu pieszym z obszaru najgęstszej zabudowy mieszkaniowej jest utrudniona. Miasto umiejscowione jest w połowie drogi między Wrocławiem a Legnicą. Jest atrakcyjne pod względem turystycznym. W XX wieku odnaleziono tu jedno z ówczesnie najcenniejszych dóbr archeologicznych, tzw. skarb średzki. W Środzie Śląskiej znajduje się również jeden z najstarszych kościołów na Śląsku – gotycki kościół św. Andrzeja. Miasto słynie także ze święta wina, które odbywa się cyklicznie we wrześniu.



**Rys. 4.30.** Lokalizacja Środy Śląskiej na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

### Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku

Liczba ludności Środy Śląskiej w 1939 roku wynosiła prawie 6,5 tys. mieszkańców, jednak po II wojnie światowej populacja miasta spadła prawie o połowę. Pozytywnym trendem powojennym był stały wzrost liczby ludności, który trwa do dziś. Dynamika wzrostu w początkowej fazie (do lat 80. XX wieku) była najwyższa, jednak obecnie liczba mieszkańców Środy Śląskiej stabilnie wzrasta. W 2000 roku wartość ta wynosiła 8811 osób, a 18 lat później zwiększyła się o prawie 700 osób – jak na rys. 4.31.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1494 ha. Wzrost liczby ludności spowodował również wzrost powierzchni zurbanizowanej, jednak nie był on tak dynamiczny, jak w przypadku innych miast podregionu, które nie mogą pochwalić się tak dobrą sytuacją demograficzną. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2221 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 635 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Faktycznie, miasto w ostatnim czasie rozwijało się w kierunku północnym – wzdłuż ulicy prowadzącej do dworca kolejowego, jak również w kierunku zachodnim, tworząc nowe enklawy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy

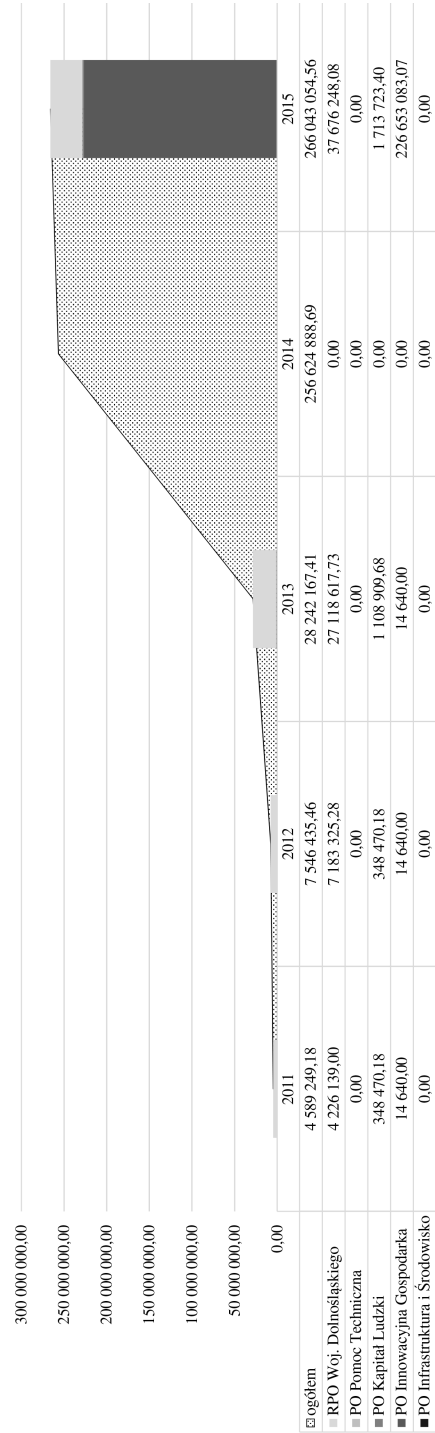
Środa Śląska wyznacza ogromne arealy przestrzeni ukierunkowanych na rozwój mieszkalnictwa na obszarze północno-wschodnim. Jednak ten kierunek nie został jeszcze uaktywniony, a pojawiające się tam inwestycje mieszkaniowe zdają się być rozproszone. Obszar ten jednak posiada już zaplecze sportowo-rekreacyjne, w jego sąsiedztwie powstał średzki park wodny (aquapark z 2012 roku), jak również staw z funkcjonującą przystanią kajakową. Pozytywną sytuację demograficzną podkreśla dodatkowo wartości wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, która od 2010 roku jest stale dodatnia, a w 2018 roku wyniosła +5,63. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniosła 64,9 osób i od wielu lat utrzymuje stałą tendencję wzrostową. Jednocześnie współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi, w porównaniu z innymi miastami jest średni i w 2018 roku wyniósł 25,6.

W rozwoju przestrzennym Środy Śląskiej istotną rolę odegrały funkcje związane z aktywnością gospodarczą. W sąsiedztwie miasta, ale także w jego granicach administracyjnych, wzdłuż drogi krajowej nr 94 lokalizują się zakłady przemysłowe, często o specjalizacji wysokich technologii, które umożliwiają Środzie Śląskiej dalszy rozwój, m.in. Röben, BASF, Saatbau, Eldisy, a niegdyś na większą skalę Coca-Cola. Z pewnością może to wynikać z tendencji lokalizacyjnych, dogodnych powiązań komunikacyjnych, zysku ze zjawiska skali prowadzonej działalności, ale także z polityki przestrzennej miasta i gminy. Pozytywne trendy demograficzne związane są z pewnością z dostępnością do zróżnicowanego katalogu zatrudnienia, zaplecza sportowo-rekreacyjnego, ale także malowniczego krajobrazu zurbanizowanego, jaki tworzy historyczna część miasta z wrzecionowatym układem rynkowym.

Stare miasto zostało odbudowane dość szybko po zniszczeniach II wojny światowej. Za pozytywną tendencję należy również uznać próby ciągłej rewaloryzacji zabudowy historycznej, która ochroniona jest przed dekapitalizacją. Jednak część z budynków podczas modernizacji straciła elementy architektury regionalnej, np. dach budynku przy pl. Wolności 79 utracił tzw. wole oko w połąci dachowej. W przestrzeni można odnaleźć również pozytywne tendencje. Modernistyczny i przeskalowany obiekt dworca autobusowego został wyburzony i w jego miejsce powstał nowy dworzec o bardzo prostej stylistyce, uwzględniającej jednak tradycje budowlane miasta. W jego sąsiedztwie powstały również obiekty handlowe z towarzyszącymi im parkingami. Przestrzeń wokół dworca jest szczególnie istotna w przestrzeni miasta, ponieważ bezpośrednio graniczy z historyczną częścią Środy Śląskiej, która wykazuje niebagatelne walory architektoniczno-urbanistyczne.



**Rys. 4.31.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.32.** Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Środa Śląska – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<b>WEWNĘTRZNE</b>	Obszar starego miasta z obiektami średniowiecznej architektury oraz przyjazny klimat z zapleczem sportowo-rekreacyjnym	Brak centrum dyspozycyjno-usługowego między centrum miasta a dworcem kolejowym
	Rezerwy terenowe pod rozwój aktywności gospodarczej oraz spore zainteresowanie inwestycyjne stwarzające oferty miejsc pracy; występowanie Podstrefy LSSE	Niedostatecznie rozwinięta baza usług obsługujących aktywność gospodarczą, w tym także baza noclegowa, gastronomiczna i konferencyjna
	Pozytywne trendy demograficzne	Utracenie wartości architektonicznych przy modernizacji niektórych obiektów
	Lokalizacja miasta w sąsiedztwie drogi krajowej nr 94, między Wrocławiem a Legnicą,	Brak walorów krajobrazu naturalnego na terenie miasta
	Działalność promocyjna miasta, w szczególności „Święto Wina w Mieście Skarbów”	Wszechobecne reklamy o niestandardowych gabarytach i materiałach
<b>ZEWNĘTRZNE</b>	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
	Dalsze wspieranie działań gminy poprzez środki unijne	Brak środków zewnętrznych na rewaloryzację obiektów dziedzictwa kulturowego
	Pozyskiwanie inwestorów oraz wspieranie partnerstwa publiczno-prywatnego	Kryzys ekonomiczny powodujący zaniechanie dalszych inwestycji
Ogólne trendy wspierające rolnictwo ekologiczne możliwe do implementacji na terenie gminy	Zmiana struktury pracodawców zmierzająca do poszukiwania pracowników wyspecjalizowanych, wykwalifikowanych lub posiadających specyficzne wykształcenie	

Impulsem rozwojowym dla miasta stały się również środki unijne, które wykorzystano w inny sposób niż w pozostałych małych miastach. Ze środków tych uruchomiono gminną komunikację zbiorową, której celem było szersze wykorzystanie transportu publicznego. Struktura przestrzenna samego miasta wymagała wprowadzenia komunikacji zbiorowej, w szczególności ze względu na oddalenie dworca kolejowego od centrum. Dodatkowym argumentem przemawiającym za zasadnością wprowadzenia takiego rozwiązania była potrzeba rozszerzenia dostępności, a zarazem także osiągalności, zakładów produkcyjnych, w których pracują mieszkańcy gminy. W efekcie zakupiono mikrobusy (rys. 4.33), które efektywnie obsługują potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Ogólna wartość projektów unijnych zrealizowanych w latach 2011–2013 jest niższa niż w latach 2014–2015, kiedy znacząco wzrosła i w 2015 roku osiągnęła łącznie ponad 266 mln zł – jak na rys. 4.32.



Rys. 4.33. Autobusy gminne w Środzie Śląskiej (fot. autorów)

#### 4.2.9. Oborniki Śląskie

Oborniki Śląskie zlokalizowane są na północ od Wrocławia w odległości ok. 26 km (jak na rys. 4.34). W ich sąsiedztwie znajduje się Trzebnica – stolica powiatu, do którego przynależą Oborniki Śląskie (w odległości ok. 12 km), Brzeg Dolny (w odległości ok. 17 km) oraz Wołów (w odległości ok. 20 km). Na terenie miasta krzyżują się dwie drogi wojewódzkie (340 i 342). Miasto ciągle nie doczekało się obwodnicy, która wariantowo została ujęta w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, jako element obwodnicy aglomeracyjnej. O bardzo dobrych powiązaniach transportowych ze stolicą województwa dol-



Rys. 4.34. Lokalizacja Obornik Śląskich na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

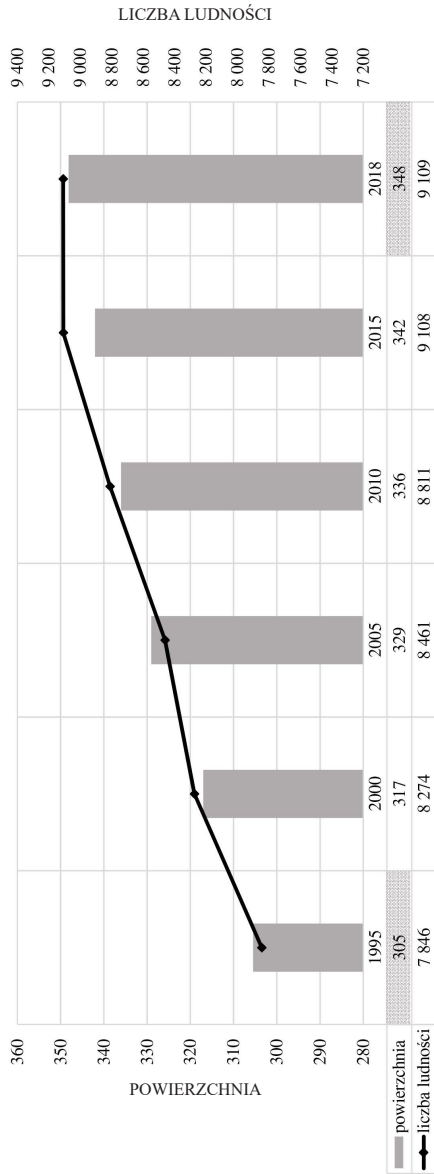


nośląskiego oraz regionem decyduje przebieg dwutorowej linii magistralnej nr 271 z Wrocławia do Poznania. Miasto posiada rodowód uzdrowiskowy, który zdeterminował jego rozwój funkcjonalno-przestrzenny. Oborniki Śląskie położone zostały nad zalesionymi terenami, które bardzo szybko stały się atrakcyjnym ośrodkiem letniskowo-wypoczynkowym w regionie. W mieście nie występuje wiele zabytków i dóbr kultury współczesnej, niemniej jednak posiada ono istotne walory krajobrazu naturalnego, którego dostępność jest bardzo wysoka.

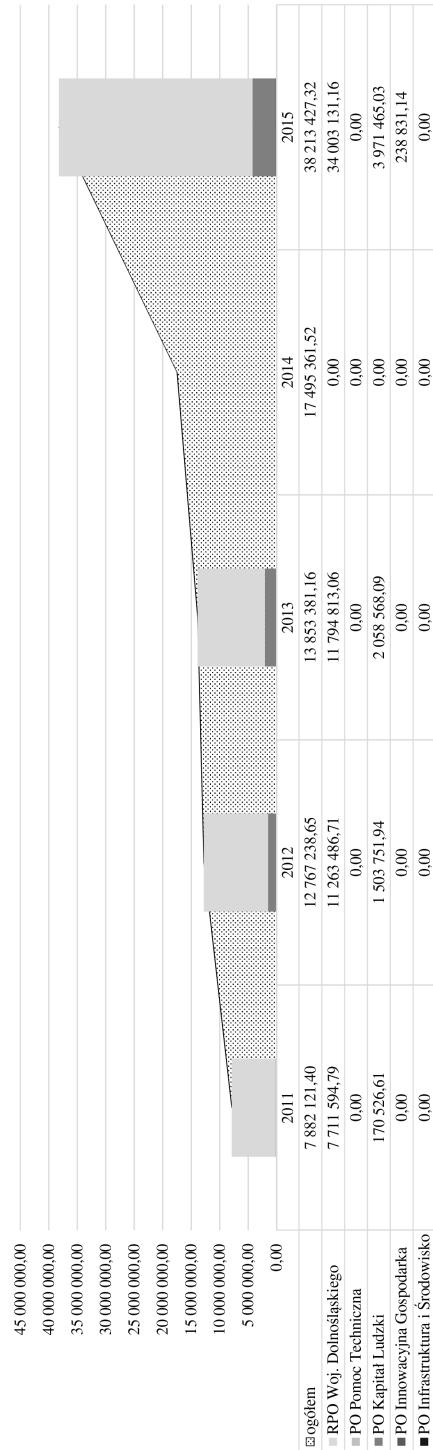
### **Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku**

Liczba ludności Obornik Śląskich w 1939 roku wynosiła prawie 4,4 tys. mieszkańców, jednak po II wojnie światowej populacja miasta spadła prawie trzykrotnie. Ze względu na dość niewielkie zniszczenia wojenne Oborniki Śląskie bardzo szybko zaczęły się rozwijać i od 1946 roku trend ten się utrzymuje. W 2000 roku liczba mieszkańców Obornik Śląskich wynosiła 8274 osób, a w 2018 roku 9109 osób – jak na rys. 4.35. Od 2015 roku trend ciągle wzrastającej populacji Obornik Śląskich wyhamował.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1446 ha. Wzrost liczby ludności spowodował również wzrost powierzchni zurbanizowanej, a wykres na rys. 4.35 obrazuje, że przyrost obu wartości następował w sposób zrównoważony. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2618 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 630 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Jednak występowanie dużych areałów lasów w granicach administracyjnych miasta (jak również innych terenów zieleni) limituje możliwości rozwojowe. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wyznacza tereny ukierunkowane na rozwój mieszkalnictwa na obszarze południowym (na zachód od linii kolejowej) i faktycznie jest to jedyne miejsce predysponowane pod przyszłe zainwestowanie. Pozytywną sytuację demograficzną podkreśla dodatkowo wartość wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, która od wielu lat jest stale dodatnia, a w 2018 roku wyniosła +1,43. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniosła 69,8 osób i od wielu lat utrzymuje stałą tendencję wzrostową. Jednocześnie współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2018 roku wyniósł 31,3 i był jednym z najwyższych w Podregionie Wrocławskim.



Rys. 4.35. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



Rys. 4.36. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Oborniki Śląskie – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>	Wysokie walory przyrodnicze (duże kompleksy leśne), turystyczne, wypoczynkowe	Brak hierarchizacji systemu ośrodków usługowych współtworzonych przez przestrzenie publiczne, brak kompozycji urbanistycznej
	Znaczna bliskość Wrocławia (w koncepcjach rozbudowy Wrocławia – jego satelita), ale również bliskość sąsiednich małych miast (Trzebnica, Wołów, Brzeg Dolny)	Ograniczenia przestrzenne w rozwoju terenów aktywności gospodarczej oraz niewielkie rezerwy terenowe pod rozwój mieszkalnictwa
	Ekstensywna zabudowa wśród istniejącego i funkcjonującego systemu zieleni miejskiej	Wzrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym
	Bardzo dobra komunikacja kolejowa	Niewystarczające połączenie drogowe z Wrocławiem (przepustowość DW342)
<b>ZEWNĘTRZNE</b>	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
	Powrót do tradycji uzdrowiskowych w zagospodarowaniu przestrzennym	Powrót do tendencji emigracyjnych społeczeństwa
	Moda na turystykę i aktywne spędzanie czasu wolnego w sąsiedztwie zamieszkania	Brak środków finansowych na rozwój infrastruktury i usług publicznych
	Dostęp do środków unijnych związanych z promocją ochrony środowiska i walorów przyrodniczych	Tendencje osiedleńcze wśród Polaków na zasadzie zjawiska „drugich domów”

Oborniki Śląskie nie posiadają charakterystycznego układu kompozycyjnego zabudowy, jak w przypadku innych osad o etymologii średniowiecznej. W mieście dominuje zabudowa ekstensywna, wille miejskie. Nigdy też nie wprowadzono typowego, kwartałowego układu zabudowy obrzeżnej, jak również nie wyznaczono placu publicznego. W wyniku tego do dzisiaj miasto nie wykształciło wyraźnego centrum – zarówno w kontekście kompozycyjnym, jak i funkcjonalnym. W układzie przestrzennym miasta znajdują się jednak miejsca, które wykazują pewnego rodzaju potencjał centrotwórczy możliwy do dalszego rozwinięcia. Są to w szczególności: obszar w sąsiedztwie ronda Aleksandry Natalii-Świat wraz z towarzyszącymi usługami komercyjnymi, obszar w sąsiedztwie Urzędu Miejskiego i skrzyżowania ulic Wrocławskiej i Trzebnickiej, jak również obszar w sąsiedztwie placu przydworcowego, gdzie obecnie budynek dworca kolejowego przeszedł modernizację i uzyskał funkcje uzupełniające, m.in. w postaci biblioteki miejskiej. Do dziś nie stworzono strategii lub planu rozwoju przestrzeni publicznej, a sugerowane powyżej obszary nie uzyskały znaczącej przewagi konkurencyjnej.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej swoje lokalizacje utrzymały obiekty administracji, a główne osie rozwoju obiektów usługowych nadal pozostały takie same jak przed 2000 rokiem. Jednak na początku XXI wieku na południu miasta, w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 342, powstały obiekty handlu wielkopowierzchniowego, z kolei przy północnej części granic administracyjnych miasta – obiekty produkcyjno-składowe. Niestety, jeden z najdłużej działających w Polsce zakładów wyrobów cukierniczych „Miś” w ostatnich latach przestał funkcjonować. Zła kondycja gospodarcza zakładów, które umiejscowione są centralnie w strukturze miasta, może negatywnie wpłynąć na układ funkcjonalno-przestrzenny, a w konsekwencji powstawanie nowych pustostanów i degradację tej przestrzeni.

Poprawa warunków infrastrukturalnych miasta możliwa była dzięki dofinansowaniom unijnym. Miasto bierze udział w konkursach na rzecz finansowania projektów z programów operacyjnych, stając się jednocześnie beneficjentem coraz większych środków inwestycyjnych. W 2011 roku gmina uzyskała ponad 7,8 mln zł w różnych programach, natomiast w 2015 roku wartość zrealizowanych projektów unijnych była prawie pięciokrotnie wyższa i wyniosła ponad 38,2 mln zł – jak na rys. 4.36.

#### 4.2.10. Siechnice

Siechnice zlokalizowane są w kierunku południowo-wschodnim od Wrocławia w odległości ok. 12 km (jak na rys. 4.37). Znajdują się najbliżej granic administracyjnych stolicy województwa. Zlokalizowane w powiecie wrocławskim, w odległości 15 km od Oławy i ok. 22 km od Jelcza-Laskowic. Są jednym z najmłodszych miast Podregionu Wrocławskiego (prawa miejskie otrzymały w 1997 roku), jak również jednym z niewielu miast, które przez wiele lat jako miasto nie było administracyjną siedzibą gminy (na rzecz wsi Święta Katarzyna). Miasto posiada stosunkowo dobre powiązanie transportowe ze stolicą województwa i regionem. Przez Siechnice przebiega droga



**Rys. 4.37.** Lokalizacja Siechnic na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

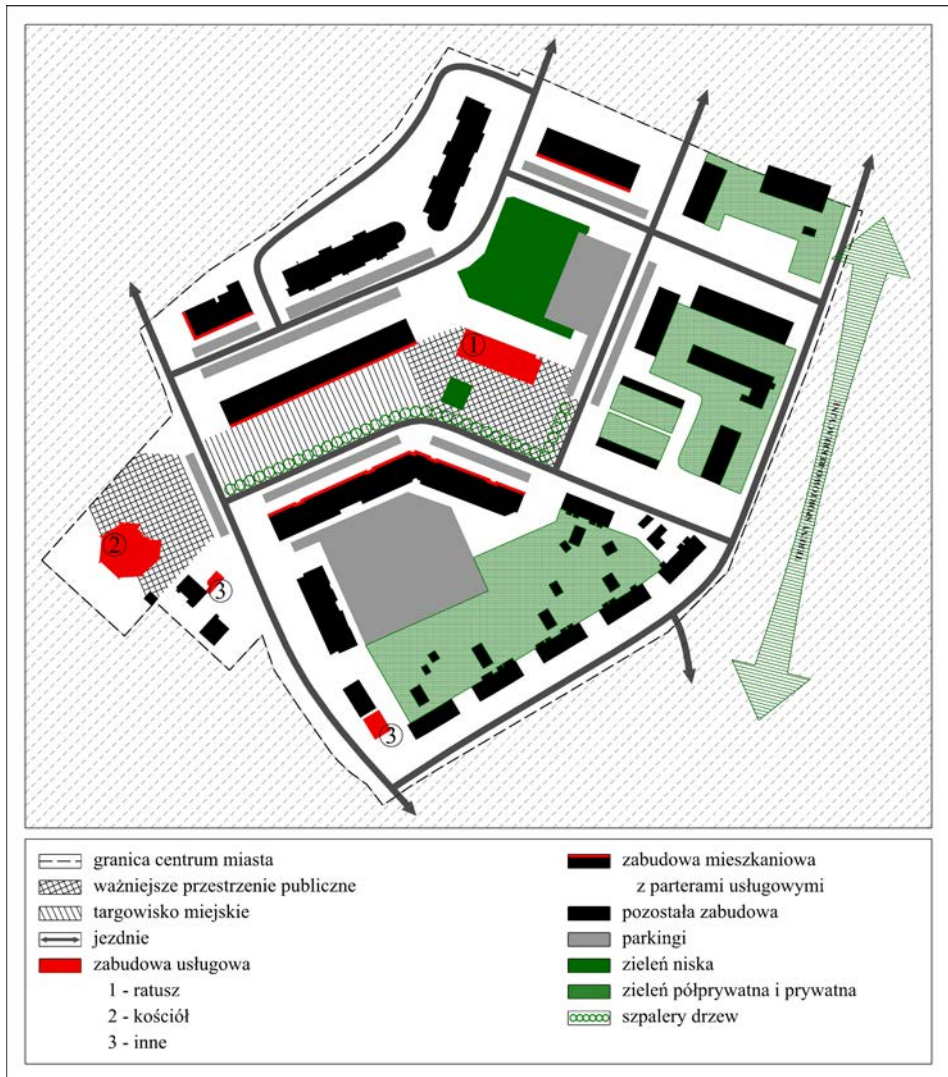
krajowa nr 94, a centrum miasta dzieli ok. 2 km do Wschodniej Obwodnicy Wrocławia. Ponadto w Siechnicach znajduje się dworzec kolejowy, który zapewnia połączenia kolejowe z Wrocławiem. Funkcjonuje tu również wrocławska komunikacja podmiejska. Wzdłuż północno-wschodniej części granic administracyjnych miasta przebiegają dwie rzeki – Oława i Odra. Występują tu również zbiorniki wodne i tereny leśne stanowiące atrakcję turystyczną.

### **Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku**

Siechnice są ośrodkiem miejskim, który zyskał na procesach industrializacji, w szczególności w związku z rozwojem przemysłowym wzdłuż drogi krajowej nr 94, gdzie występuje wiele obiektów aktywności gospodarczej na osi pręźnie urbanizującego się terenu Wrocław–Oława–Brzeg–Opole. Wcześniej jednak istotną rolę odegrała znajdująca się w mieście linia kolejowa, a potem także elektrociepłownia. Obecnie trendy demograficzne Siechnic zyskują na bliskim sąsiedztwie Wrocławia oraz postępujących procesach suburbanizacji. W 2000 roku miasto zamieszkiwało prawie 4 tys. mieszkańców, natomiast 18 lat później wartość tej liczby wzrosła prawie dwukrotnie i wynosi 7892 osoby – jak na rys. 4.39.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1563 ha. Wzrost liczby ludności spowodował również wzrost powierzchni zurbanizowanej o podobnym natężeniu jak trendy demograficzne. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2370 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 505 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny, a samo w sobie w obecnej formie jest bardzo kompaktowe. Szczegółowa analiza uwarunkowań ekofizjograficznych i morfologii miasta pokazuje jednak, że w mieście występują znaczące ograniczenia dotyczące dalszego rozwoju przestrzennego. Cała północno-wschodnia i wschodnia część miasta znajduje się w zasięgu obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, generowanych przez występowanie rzek Oławy i Odry. Dodatkowo obszary te znajdują się w granicach form ochrony przyrody – Obszary Natura 2000 („Grądy Odrzańskie” – obszary ptasie, „Grądy w Dolinie Odry” – obszary siedliskowe). Rozwój dalszej zabudowy można prowadzić wyłącznie na zasadzie dogęszczania istniejącej, tzw. rekultywacji terenów i ponownym zagospodarowaniu terenów brownfields, bądź poprzez uaktywnienie kierunku rozwojowego na południe od drogi krajo-





Rys. 4.38. Schemat nowego centrum Siechnic (opracowanie własne)

wej nr 94, który zlokalizowany jest w znacznej odległości od nowego centrum miasta. Pozytywną sytuację demograficzną podkreśla dodatkowo wartość wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, która jest najwyższa w Podregionie Wrocławskim i znacząco przewyższa wartości uzyskiwane w innych miastach, a w 2018 roku wyniosła +48,55 osób. Jednocześnie współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi, w porównaniu z innymi miastami jest najniższy i w 2018 roku wyniósł 14,6 osób. Odzwiercie-



dla to stan struktury wiekowej miasta, które zdaje się być atrakcyjnym miejscem zamieszkania dla ludzi w wieku produkcyjnym z dziećmi.

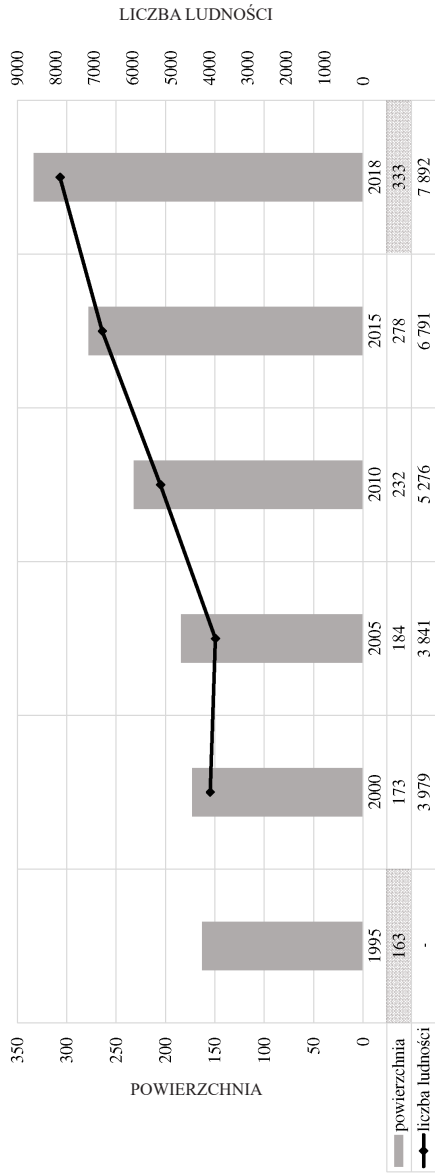
Siechnice są ciekawym przykładem urbanistyczno-architektonicznym. Współcześnie obserwujemy niewiele realizacji zupełnie nowych centrów miast. Późno otrzymane prawa miejskie Siechnic oraz dynamiczny przyrost liczby mieszkańców wytworzyły potrzebę powstania nowej, dostępnej przestrzeni publicznej, opartej o funkcje centrotwórcze, z towarzyszącą zabudową mieszkaniowo-usługową<sup>22</sup>. W związku z tym opracowano niezbędne dokumenty planistyczne, a w ich konsekwencji od 2012 roku powstawały kolejne elementy współtworzące nowe centrum miasta. Jednym z pierwszych obiektów był budynek ratusza o ekstrawaganckiej bryle, w której siedzibę znalazł Urząd Miejski oraz komisariat policji. Kolejno powstawały budynki wielorodzinne z usługami wbudowanymi w ich partery. Umieściły się tam lokale gastronomiczne oraz usługi pierwszego rzędu. Przestrzeń publiczną przybrała wydłużoną formę i skupiła się między dwoma ogniskami usług, tj. ratuszem oraz istniejącym wcześniej kościołem – jak na schemacie nowego centrum Siechnic na rys. 4.38.

Nowa przestrzeń publiczna Siechnic zdominowana jest przez betonowe posadzki. Występuje tam niewiele zieleni, a na obszarze centralnym jest tylko jeden niewielki teren pokryty trawą o powierzchni niewiele ponad 200 m<sup>2</sup>. Wzdłuż ulicy Jana Pawła II zrealizowano szpaler niskopiennych drzew o kształtnych koronach. Pomiędzy ratuszem a kościołem zlokalizowano targowisko miejskie, niezbędne sanitariaty oraz dodatkowo wyposażono przestrzeń w małą architekturę. Niestety, centrum miasta zdominowane jest przez przestrzenie parkingowe – nie tylko wzdłuż ulic, ale także jako parkingi zorganizowane we wnętrzach kwartałów zabudowy. Za ratuszem, w kierunku północnym, nadal znajduje się niezagospodarowany plac, który obecnie jest nieurządzonym parkingiem pokrytym trawą. Tereny te przeznaczone są w planie miejscowym właśnie pod parking oraz zielen parkową i zdają się być inwestycjami celu publicznego, które dotychczas nie zostały zrealizowane.

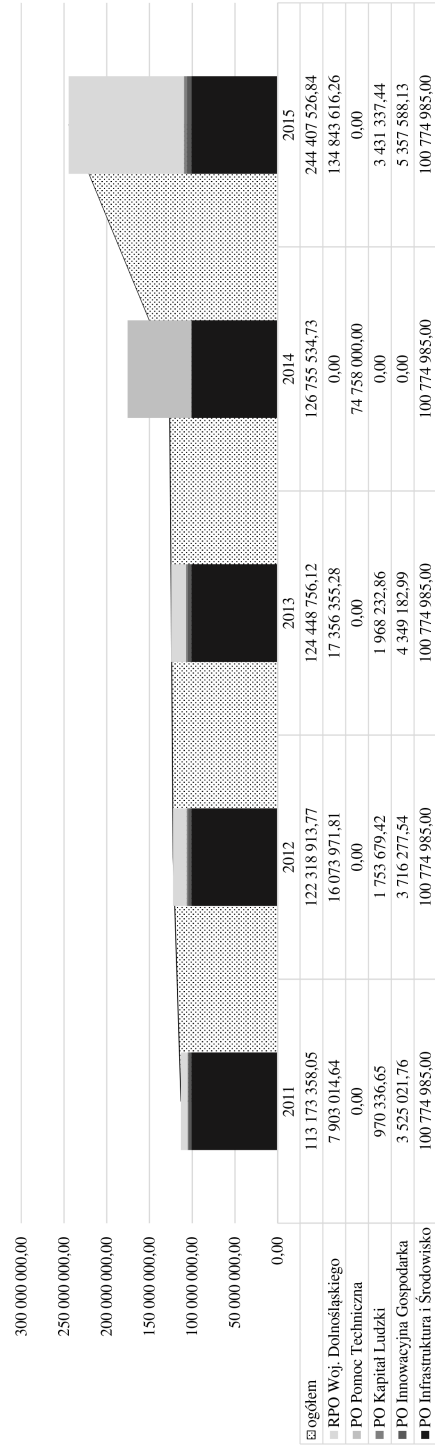
W Siechnicach przed 2000 rokiem powstała modernistyczna zabudowa wielorodzinna. Po 2000 roku Siechnice, jako jedno z niewielu małych miast

---

22 Idee projektowe rynku w Siechnicach miały odwoływać się do zasad nowego urbanizmu, w którym za szczególnie istotne uznaje się kompaktowość osiedli oraz wysoką dostępność przestrzenną, która minimalizuje nowopowstające koszty infrastrukturalne (Karta Nowej Urbanistyki 2014). Rynek oraz targowisko w Siechnicach otrzymały nagrodę XI edycji konkursu Towarzystwa Urbanistów Polskich na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną w kategorii „Nowo wykreowana miejska przestrzeń publiczna”.



**Rys. 4.39.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.40.** Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Siechnice - z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>	Wysokie walory przyrodnicze w mieście i jego sąsiedztwie	Ograniczenia w rezerwach terenowych pod rozwój funkcjonalno-przestrzenny
	Rozbudowana baza sportu i rekreacji, również w zróżnicowanych formach aktywności	Rozwój zabudowy mieszkaniowej w oderwaniu od pełnowartościowych przestrzeni publicznych
	Rosnący kapitał gospodarczy gminy	Zagospodarowanie placu rynkowego nieuwzględniające pełnowartościowych form zieleni
	Pozytywne tendencje demograficzne	Sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (istniejącej i planowanej) z terenami aktywności gospodarczej
	Znaczna bliskość Wrocławia oraz wysoka dostępność komunikacyjna	Struktura przestrzenna miasta podzielona na pół przez drogę krajową nr 94
<b>ZEWNĘTRZNE</b>	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
	Inwestycje zewnętrzne związane z rozbudową Wschodniej Obwodnicy Wrocławia	Zamrożenie środków unijnych na rozwój inwestycji infrastrukturalnych
	Wysoki potencjał lokalizacji aktywności gospodarczej na osi Wrocław–Brzeg–Opole oraz rosnące zainteresowanie inwestycyjne	Anomalie meteorologiczne i klęski żywiołowe negatywnie wpływające na stan rolnictwa
	Korzystne trendy w rozwoju budownictwa mieszkaniowego w strefie podmiejskiej Wrocławia	Wysoka konkurencyjność sąsiadujących gmin w kontekście turystyki, mieszkalnictwa i aktywności gospodarczej

Podregionu Wrocławskiego, intensywnie rozwija zabudowę wielorodzinną. Niestety, coraz mniejsze rezerwy terenowe powodują, że zabudowa ta lokalizowana jest w znacznej odległości od nowego centrum miasta – za ruchliwą drogą krajową nr 94. Jednocześnie inwestycje deweloperskie w tych rejonach są pozbawione pełnowartościowych przestrzeni publicznych. W mieście powstają także inwestycje budowlane z zakresu budownictwa jednorodzinnego, jednak w ostatnich latach prawie w całości wykorzystano rezerwy terenowe pod rozwój zabudowy produkcyjno-usługowej.

Impulsem rozwojowym dla miasta stały się środki unijne, które wykorzystano na stworzenie nowego centrum miasta. Całość inwestycji zrealizowano z Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich, który był instrumentem finansowym Unii Europejskiej w latach 2007–2013. Ze środków unijnych sfinanso-

wano także projekty dotyczące rewitalizacji i opracowania w związku z nią Gminnego Programu Rewitalizacji, jak również działania infrastrukturalne, związane z realizacją nowych dróg czy stadionu lekkoatletycznego oraz ścieżek edukacyjno-ekologicznych. Ogólna wartość projektów unijnych zrealizowanych w latach 2011–2013 systematycznie rosła. W 2011 roku wynosiła prawie 113,2 mln zł, natomiast w 2015 roku wartość ta przekroczyła 244,4 mln zł – jak na rys. 4.40.

#### 4.2.11. Sobótka

Sobótka zlokalizowana jest w kierunku południowo-zachodnim od Wrocławia w odległości ok. 35 km (jak na rys. 4.41), w powiecie wrocławskim, w odległości 21 km od Kątów Wrocławskich. Przez miasto nie przebiegają drogi kategorii wojewódzkiej i krajowej, niemniej jednak umiejscowione jest ono między dwoma drogami krajowymi (nr 8 i nr 35). Drogi te umożliwiają dość dobre powiązanie transportowe ze stolicą województwa i regionem. Ponadto w Sobótce znajduje się dworzec kolejowy, przez który przebiega niezelektryfikowana linia kolejowa nr 285 – obecnie nieczynna. Wzdłuż północnej części granic administracyjnych miasta przepływa potok Czarna Woda, prawobrzeżny dopływ Bystrzycy. Sobótka posiada bezpośredni dostęp do Ślężańskiego Parku Krajobrazowego, którego atutem jest Ślęza – najwyższy szczyt Przedgórze Sudeckiego, stanowiący atrakcję turystyczną.



**Rys. 4.41.** Lokalizacja Sobótki na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

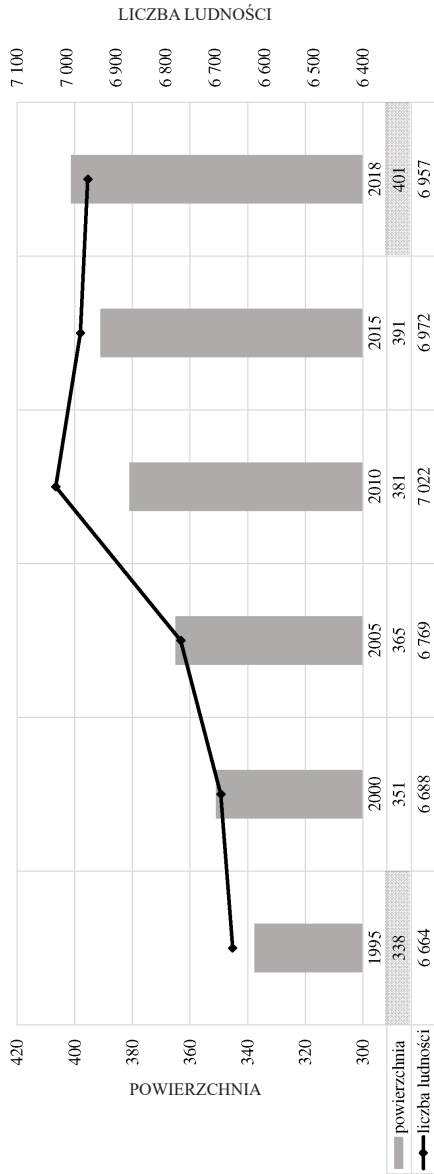
#### Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku

Liczba ludności Sobótki w 1939 roku wynosiła niewiele ponad 3,5 tys. mieszkańców, a po II wojnie światowej populacja miasta szybko wzrosła, by w latach 50. XX wieku znaleźć prawie dwukrotnie. W 2000 roku wartość liczby ludności mieszkańców Sobótki wynosiła 6688 osób, a w 2018 roku 6957 osób – jak na rys. 4.42. Do 2010 roku przyrost liczby ludności był dynamiczny, jednak po 2010 roku nastąpiła stagnacja tempa jego przyrostu.

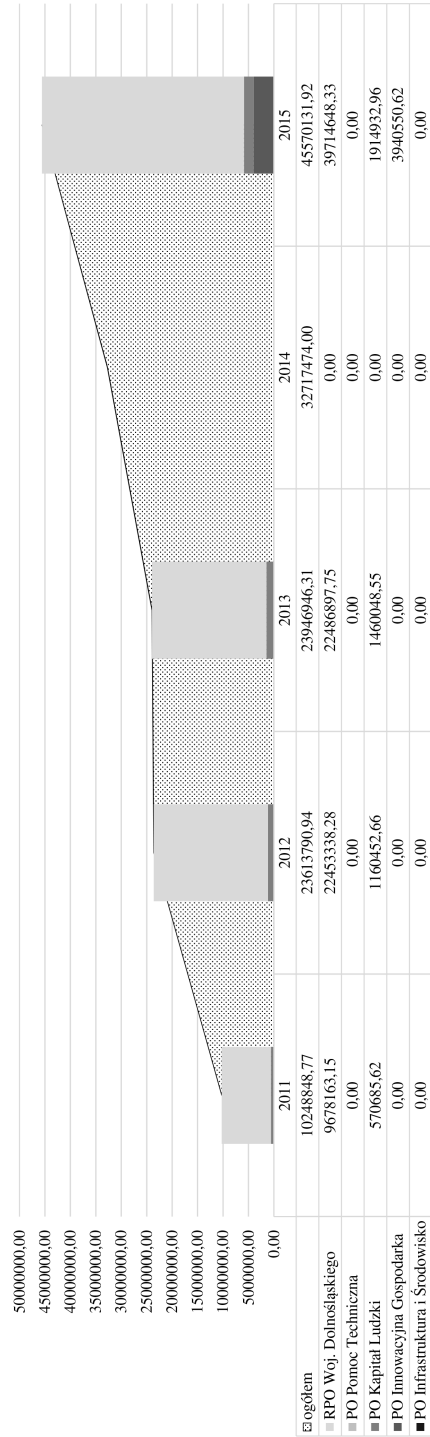
Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 3220 ha. Wzrost liczby ludności spowodował również wzrost powierzchni zurbanizowanej. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 1735 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 216 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Jednak występowanie dużych arealów lasów w ramach Ślązańskiego Parku Krajobrazowego w granicach administracyjnych miasta (jak również innych terenów zieleni oraz terenów przemysłowych na zachodzie) oraz deniwelacje terenowe limitują możliwości rozwojowe. Wartości wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców po 2000 roku fluktuowały między wartościami dodatnimi i ujemnymi, niemniej w 2018 roku wyniosła +2,31. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniósł 70,1 osób i od wielu lat utrzymuje stałą tendencję wzrostową, co poniekąd wskazuje na procesy starzenia się społeczeństwa. Jednocześnie potwierdza to współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2018 roku, który wyniósł 30,8 osoby i był jednym z najwyższych w Podregionie Wrocławskim.

Historyczna część Sobótki zlokalizowana jest u podnóża Ślęzy na północnym stoku. W tej części umiejscowiony jest plac rynkowy o nieregularnym kształcie, gdzie znajduje się budynek Urzędu Miasta i Gminy, a w jego sąsiedztwie skwer wyposażony w elementy małej architektury i zielenią niską, a miejscami także wysoką. Zabudowa otaczająca rynek po 2000 roku jest systematycznie modernizowana. Rewaloryzacja zabudowy nie dotyczy wyłącznie kamienic, ale także obiektów usługowych. Rekompozycji elewacji, jak również termomodernizacji doczekał się kultowy, modernistyczny obiekt hotelu „Miś”.

Po 2000 roku największe zainteresowanie inwestycyjne na terenie Sobótki dotyczyło w szczególności zachodniego fragmentu miasta – Sobótka-Górka, jak również fragmentów nowych terenów przeznaczonych pod zabudowę na północ od rynku. Inwestycje mieszkaniowe dotyczą głównie zabudowy jednorodzinnej, najczęściej wolnostojącej. Rozwój zabudowań w rejonie Sobótka-Górki zawdzięczany jest przede wszystkim eksploatacji kamieniołomów jeszcze przed 2000 rokiem, jak również ówczesniej funkcjonującej linii kolejowej, a także powstaniu osiedla robotniczego Strzeblów. Inwestycje mieszkaniowe po 2000 roku uzupełniały strukturę zabudowy tej części Sobótki, a obecnie znacząco wpływają na strukturę funkcjonalno-przestrzenną całego miasta.



**Rys. 4.42.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.43.** Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 r. do 2015 r. w gminie Sobótka – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)



### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

		<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>		Baza rekreacyjna i turystyczna Wrocławia z masywem Ślęży oraz walorami kulturowymi	Trudności komunikacyjne z Wrocławiem, pomimo kursowania autobusów
		Niewielka odległość od ważnych tras komunikacyjnych	Stagnacja liczby ludności, pomimo bliskości Wrocławia oraz bardzo atrakcyjnego położenia miasta
		Satelita Wrocławia w koncepcjach Berga i Maya	Brak połączenia kolejowego ze stolicą województwa
		Rozwój oparty głównie o wypoczynek i turystykę	Rozwój oparty głównie o wypoczynek i turystykę
		Rezerwy terenowe pod dalszy rozwój	Niewystarczające wyposażenie w atrakcyjne obiekty i urządzenia sportowo-rekreacyjne
		Wysokie walory przyrodniczo-krajobrazowe	Sąsiedztwo terenów przemysłowych z terenami mieszkaniowymi
		<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
<b>ZEWNĘTRZNE</b>		Sklonność mieszkańców Podregionu Wrocławskiego do osiedlania się w regionach atrakcyjnych przyrodniczo	Zmniejszenie środków zewnętrznych na modernizację transportu, w tym transportu kolejowego
		Moda na spędzanie wolnego czasu w zgodzie z naturą, w tym również moda na gospodarstwo agroturystyczne	Zmniejszenie poziomu uczestniczenia mieszkańców Podregionu Wrocławskiego oraz pozostałych regionów w turystyce
		Zainteresowanie inwestycyjne związane z przywróceniem ruchu kolejowego, wynikające z zapotrzebowania mieszkańców na obsługę transportem kolejowym	Zmniejszenie zainteresowania inwestycyjnego na terenie miasta, wynikające z negatywnej koniunktury gospodarczej regionu

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej swoje lokalizacje utrzymały funkcje usług administracji, a główne osie rozwoju obiektów usługowych nadal pozostały takie same jak przed rokiem 2000. Wynika to z mocnej specjalizacji turystycznej miasta oraz funkcji obsługujących. Główne centrum handlowo-gastronomiczne umiejscowione jest w sąsiedztwie ratusza oraz głównych dróg przebiegających przez miasto. Jednak na początku XXI wieku w strukturze miasta powstały obiekty handlu wielkopowierzchniowego, a obiekty produkcyjno-składowe nadal zlokalizowane są na zachodnim fragmencie. Co istotne, w mieście rozmieszczone są tereny zieleni, które zwiększają obsługę rekreacyjną mieszkańców miasta. Rozwój zabudowy związany z demografią miasta oraz wysokimi walorami turystycznymi miejscowości

w kolejnych latach może zmierzać do połączenia dwuogniskowej struktury funkcjonalno-przestrzennej historycznego śródmieścia oraz Sobótki-Górki.

Miasto bierze udział w konkursach na rzecz finansowania projektów z programów operacyjnych, stając się jednocześnie beneficjentem coraz większych środków inwestycyjnych. W 2011 roku gmina wykorzystała ponad 10,2 mln zł w różnych programach, natomiast w 2015 roku wartość zrealizowanych projektów unijnych była ponad pięciokrotnie wyższa i wyniosła powyżej 45,5 mln zł. Największy udział projektów unijnych w Sobótce finansowany był w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego – jak na rys. 4.43.

#### 4.2.12. Kąty Wrocławskie

Kąty Wrocławskie zlokalizowane są w kierunku południowo-zachodnim od Wrocławia, ok. 22 km od jego centrum (jak na rys. 4.44). Jest to miasto znajdujące się w powiecie wrocławskim, które posiada wczesnośredniowieczny rodowód. Miasto jest bardzo dobrze powiązanie transportowo ze stolicą województwa. Na południe od centrum przebiega autostrada A4. Ponadto znajduje się tu również linia kolejowa, jednak jest ona oddalona od centrum o ponad 1,5 km, w związku z czym jej dostępność w ruchu pieszym z obszaru najgęstszej zabudowy mieszkaniowej jest utrudniona. Początkowy rozwój Kątów Wrocławskich skupiony był wokół starego miasta, jednak lokalizacja kolei ukierunkowała go na zachód od centrum, zbliżając tym samym ekstenywną zabudowę jednorodziną bliżej dworca kolejowego. Pierwotnie jednak w sąsiedztwie linii kolejowej umiejscowiły się budynki przemysłowo-składowe. O atrakcyjności miasta nie decyduje jednak wyłącznie bliskie sąsiedztwo Wrocławia i powiązania komunikacyjne, ale w szczególności małomiasteczkowy charakter z dość dobrym zapleczem usługowym.

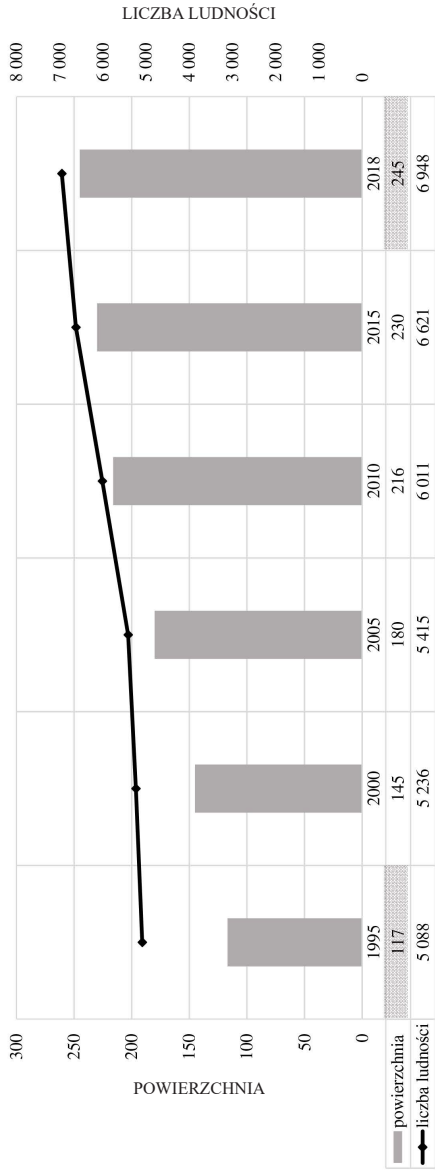


**Rys. 4.44.** Lokalizacja Kątów Wrocławskich na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

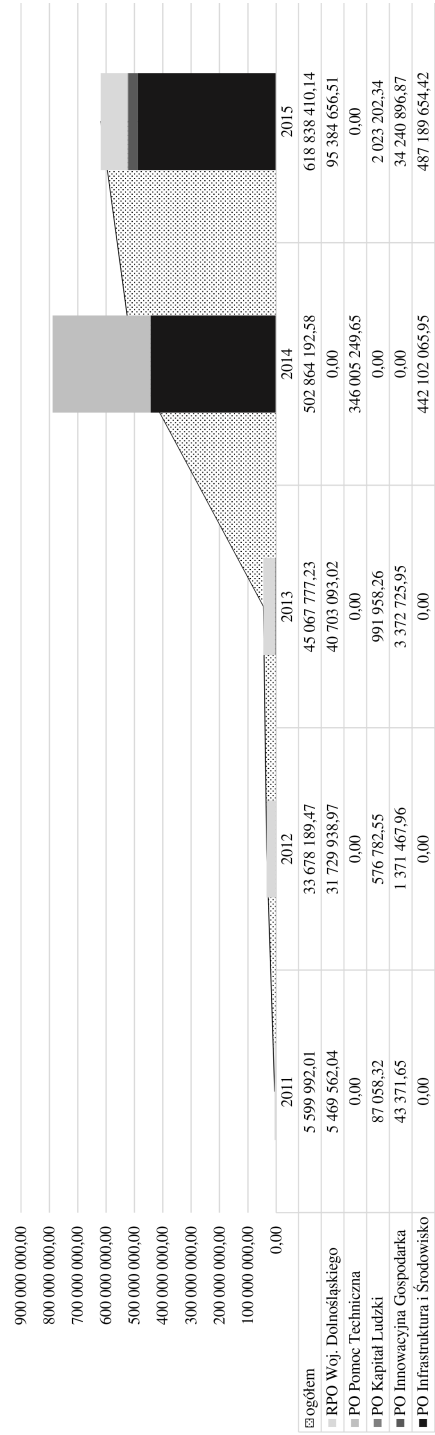
### Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku

Liczba ludności Kątów Wrocławskich w 1939 roku wynosiła 3580 mieszkańców, jednak swoją krytyczną, najniższą wartość osiągnęła dopiero w latach 50. XX wieku, kiedy spadła do 1739 osób. Pozytywnym trendem powojennym był stały wzrost liczby ludności, który w sposób nieprzerwany trwa do dziś. Wzrost liczby mieszkańców Kątów Wrocławskich jest dynamiczny, a analiza danych od lat powojennych do dziś pozwala stwierdzić, że wykres przypomina kształtem wzrost wykładniczy z asymptotą poziomą w wartości ok. 8000 mieszkańców. Wartość ta oznacza prawdopodobne nasycenie się zjawiska przyrostu i spowolnienie tempa wzrostu demograficznego. W 2000 roku liczba ludności Kątów Wrocławskich wynosiła 5088 osób, a w 2018 roku 6948 osób (wzrost o 1860 osób w ciągu 18 lat), jak na rys. 4.45.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 861 ha i zwiększyła się o 226 ha w stosunku do 2000 roku. Wzrost liczby ludności spowodował również wzrost powierzchni zurbanizowanej. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2 836 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 807 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Jednak analiza warunków ekofizjograficznych pozwala stwierdzić, że rezerwy terenowe Kątów Wrocławskich są niewielkie. W granicach miasta występują strefy uciążliwości od autostrady, jak również tereny leśne. Dalszy rozwój przestrzenny powinien polegać na dogęszczaniu terenów w zwartych obszarach funkcjonalnych, które umożliwią stworzenie pełnych jednostek urbanistycznych o czytelnym układzie kompozycyjnym. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wyznacza tereny ukierunkowane na rozwój mieszkalnictwa na obszarze części wiejskiej gminy miejsko-wiejskiej Kąty Wrocławskie, w szczególności w kierunku na północ od centrum. Pozytywną sytuację demograficzną podkreśla dodatkowo wartość wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, która od wielu lat jest stale dodatnia, a w 2018 roku wyniosła +8,88 i jest drugą z najwyższych w Podregionie. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniosła 68,0 osób i od 2007 roku utrzymuje stałą tendencję wzrostową. Jednocześnie współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2018 roku wyniósł 23,7 i był jednym z trzech najwyższych w Podregionie Wrocławskim.



Rys. 4.45. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



Rys. 4.46. Calkowita wartosc zrealizowanych projektow unijnych ogolem [zł] i w wybranych programach od 2011 r. do 2015 r. w gminie Kąty Wrocławskie - z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>	Atrakcyjność miejsca zamieszkania ze względu na skalę miasta, lokalne i regionalne powiązania komunikacyjne	Ekspansja przestrzenna aktywności gospodarczej na tereny cenne przyrodniczo w obrębie doliny rzeki Bystrzycy
	Bliskość atrakcyjnego środowiska przyrodniczego oraz liczne zabytki	Zróżnicowany stopień wykorzystania funduszy unijnych
	Dynamiczny rozwój terenów usługowych, w tym także na terenie Bielán Wrocławskich oraz międzynarodowego portu lotniczego	Nieefektywność ekonomiczna przestrzeni poprzez rozwój budownictwa jednorodzinnego na terenach o potencjale rozwoju budownictwa wielorodzinnego
	Rezerwy terenowe między Starym Miastem a dworcem kolejowym	Rozwój zabudowy na wysokich klasach bonitacyjnych gleb
<b>ZEWNĘTRZNE</b>	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
	Zwiększenie atrakcyjności transportu kolejowego, w tym także w ruchu turystycznym	Zmiany klimatyczne i związane z tym powodzie, wynikające z niewłaściwej mitygacji ryzyka w skali regionu
	Rozbudowa lub przebudowa autostrady A4 Zainteresowanie kapitału zagranicznego inwestycjami na terenie Dolnego Śląska	Brak systemu zarządzania środowiskiem i obszarami cennymi przyrodniczo w skali międzygminnej

Po 2000 roku historyczne centrum nie przestało pełnić swoich funkcji centrotwórczych. W bloku śródrodkowym zlokalizowany jest zmodernizowany ratusz pełniący funkcje administracyjne, jak również dawny kościół ewangelicki, który po ukończeniu remontu będzie pełnił funkcje usługowo-kulturowe. Obecny rynek został podzielony funkcjonalnie na strefy pieszo-rekreacyjne – głównie w centralnej części, a także strefy jezdne z możliwością darmowego parkowania samochodów osobowych. Część ciągów komunikacyjnych, przy wsparciu funduszy unijnych, została już zmodernizowana. Zabudowa tworząca pierzeje rynkowe to historyczne kamienice, ale również modernistyczne budynki mieszkaniowo-usługowe. Całość zabudowy otaczającej rynek poddawana jest sukcesywnej rewaloryzacji.

Miasto w ostatnich latach rozwinęło się głównie w kierunku zachodnim. W dominującym charakterze jest to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, jednak powstały tam także czterokondygnacyjne budynki mieszkaniowo-usługowe. Co istotne, obecnie występują duże parcele wolne od zabudowy, zlokalizowane w zwartym układzie funkcjonalno-przestrzennym miasta, z dostępem do niezbędnej infrastruktury, w tym także dróg przygotowanych pod dalsze inwestycje mieszkaniowo-usługowe.

Miasto w zróżnicowanym stopniu korzysta z funduszy unijnych. Wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem w 2011 roku wynosiła prawie 5,6 mln zł, natomiast w 2015 roku wzrosła do ponad 618,8 mln zł, co obrazuje znaczący przyrost nakładów inwestycyjnych – jak na rys. 4.46.

### 4.2.13. Twardogóra

Twardogóra zlokalizowana jest na północny-wschód od Wrocławia w odległości ok. 48 km (jak na rys. 4.47). W jej sąsiedztwie znajduje się Międzybórz (w odległości ok. 18 km) oraz Syców (w odległości ok. 20 km). Odległość od centrum Twardogóry do stolicy powiatu – Oleśnicy, wynosi ok. 22 km. Przez miasto przebiega droga wojewódzka nr 448, która jako jedyna umożliwia swobodny dostęp do miasta z Podregionu Wrocławskiego. Twardogóra, podobnie jak Milicz, Międzybórz i Syców, umiejscowiona jest poza planowaną obwodnicą aglomeracyjną, jednak jej dostępność przestrzenna zdaje się być niższa niż w przypadku Sycowa. Przez miasto przebiega linia kolejowa nr 355 – jest to zelektryfikowana linia pierwszorzędna, jednotorowa. Czas dojazdu do Wrocławia, w zależności od godziny odjazdu, wynosi od 45 do ponad 65 minut. Miasto położone jest w środkowej części malowniczego obszaru Wzgórz Twardogórskich obfitujących w tereny leśne, będące istotnym zapleczem surowcowym dla przemysłu drzewnego.



**Rys. 4.47.** Lokalizacja Twardogóry na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

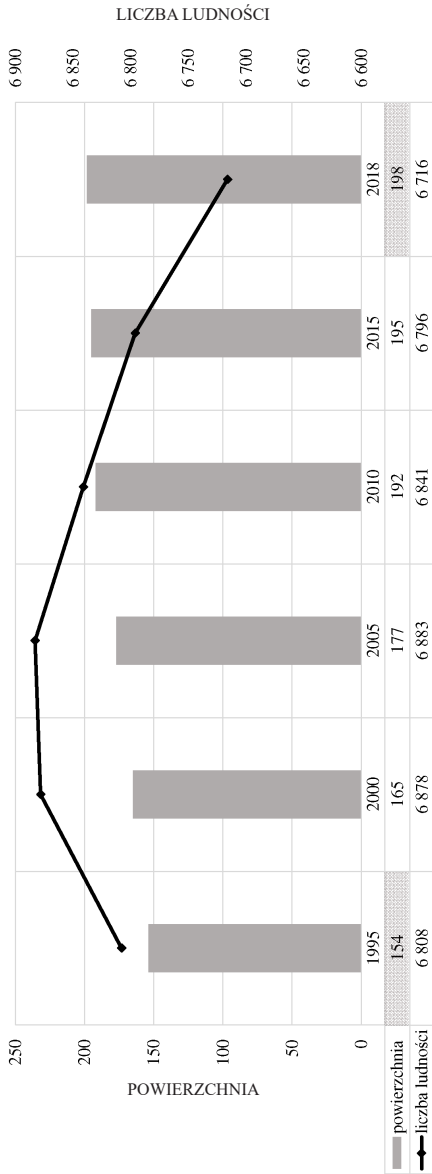
### Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku

Liczba ludności Twardogóry przed II wojną światową wynosiła 3861 osób, a po wojnie liczba ta spadła ponad dwukrotnie, jednak w połowie lat 60. XX w. osiągnęła wartość przedwojenną. Tendencje wzrostowe liczby ludności utrzymywały się aż do ok. 2005 roku, kiedy to liczba mieszkańców miasta osiągnęła maksymalną wartość (6883 osoby) i od tego czasu sukcesywnie zaczęła maleć, aż do 6716 osób w 2018 roku – jak na rys. 4.48.

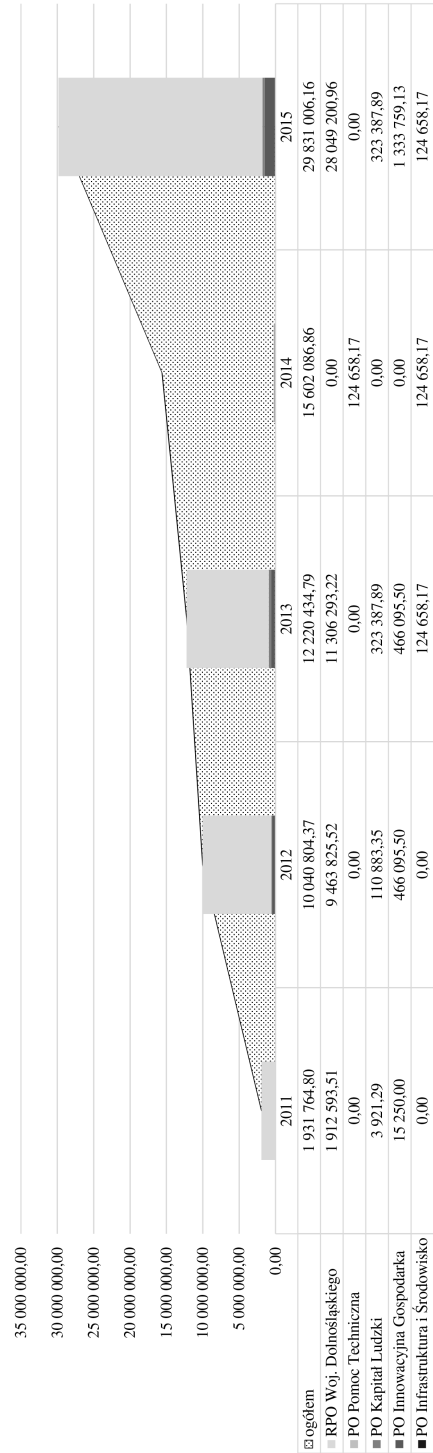


Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 829 ha i jest niezmienna od 2000 roku. Powierzchnia zurbanizowana miasta od 2000 do 2018 roku wzrosła o 33 ha i zauważa się, że tendencja ta jest odwrotnie proporcjonalna względem danych dotyczących liczby ludności. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 3392 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 810 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada bardzo duże rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Mimo to miasto nie posiada znaczących terenów pod perspektywiczny rozwój. Wynika to z uwarunkowań ekofizjograficznych Twardogóry, gdzie duże arealy w granicach administracyjnych pokryte są lasami, a znaczna ich część także lokalnymi przewyższeniami terenu, które w wyniku deniwelacji nie mogą być wykorzystane pod potencjalne zainwestowanie. Wątpliwą sytuację demograficzną podkreślają również stale ujemne wartości wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, który w 2018 roku wyniósł -8,27 osób i jest najwyższą ujemną wartością w całym Podregionie, a dodatkowo także w ostatniej dekadzie wartości te były głównie ujemne. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym jest niewiele wyższa niż średnia w Podregionie Wrocławskim i w 2018 roku wyniosła 63,7 osoby, natomiast współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2018 roku wyniósł 26,7 osób.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna Twardogóry oparta jest na historycznym rdzeniu z główną ulicą i przylegającym do niej placem rynkowym i ratuszem oraz osiowo ułożoną bryłą kościoła, otoczoną skwerami z zielenią wysoką i historycznym pałacem po przeciwnej stronie osi, jak również promieniście rozchodzącą się zabudową współczesną. Rozwój zabudowy po 2000 roku dotyczył przede wszystkim północnej części miasta, gdzie zabudowie mieszkaniowej towarzyszą tereny leśne. Na obszarze starego miasta pojawiło się wiele modernistycznych budynków, a po 2000 roku rozwinęła się w szczególności zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolnostojąca. W bliskim sąsiedztwie centrum miasta zlokalizowane są także zdegradowane obiekty poprzemysłowe, gdzie realizowana była produkcja podzespołów do samochodów. Część obiektów od 2014 roku funkcjonuje jako podstrefa Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Invest-Park”, w której produkowane są elementy dla sektora budowlanego, motoryzacyjnego oraz AGD. Mimo występowania obiektów, które wymagają przeprowadzenia gruntownej modernizacji, na terenie miasta zlokalizowanych jest wiele bu-



**Rys. 4.48.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.49.** Calkowita wartosc zrealizowanych projektow unijnych ogolem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Twardogóra - z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

		MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
WEWNĘTRZNE		Warunki przyrodnicze w mieście i jego bezpośrednim otoczeniu	Peryferyjne umiejscowienie miasta w strukturze Podregionu Wrocławskiego
		Postępujące procesy rewaloryzacyjne centrum miasta i pobliskiej zabudowy	Niska dostępność komunikacyjna w ruchu samochodowym i kolejowym
		Obiekty sportowo-rekreacyjne, w tym także basen z podgrzewaną wodą i lodowisko	Dekapitalizacja części tkanki budowlanej
	Specjalizacja sektora usług (sport i turystyka) oraz przemysłu (przemysł drzewny, podzespoły elektroniczno-motoryzacyjne)	Niekorzystne tendencje demograficzne	
		SZANSE	ZAGROŻENIA
ZEWNĘTRZNE		Fundusze unijne na kształtowanie i ochronę środowiska przyrodniczego	Większa atrakcyjność miast pobliskich o wyższym poziomie dostępności przestrzennej i podobnych walorach przyrodniczych
		Moda na turystykę oraz aktywne formy spędzania czasu	Ogólne tendencje lokalizacyjne wielkopowierzchniowych obiektów
		Zyski ze zjawiska skali i lokalizacji, tworzenie klastrów przedsiębiorczości	handlowych na terenie małych miast podregionu, wypierające lokalny handel

dynków i obszarów, które zostały już zrewaloryzowane. W szczególności dotyczy to ścisłego centrum – ratusza, placu rynkowego oraz sąsiadującej z nimi zabudowy. W Twardogórze szczególne uznanie należy przypisać terenom zieleni, w tym także lasom, które sprawiają, że miasto staje się atrakcyjnym miejscem zamieszkiwania, z uwagi na bliskie sąsiedztwo zabudowy z terenami cennymi przyrodniczo. Dotyczy to zarówno zwartych kompleksów leśnych otaczających miasto, jak i form zieleni miejskiej, które występują w przestrzeni Twardogóry.

Interesującym elementem struktury przestrzennej miasta jest lokalizacja kąpieliska z lodowiskiem w bliskim sąsiedztwie rynku. Obiekt ten istniał już wcześniej, jednak jego rozbudowa nastąpiła dopiero po 2000 roku – dzięki znacznemu udziałowi środków unijnych. W efekcie powstało kąpielisko z podgrzewaną wodą oraz lodowiskiem, które są elementem całego zespołu obiektów sportowo-rekreacyjnych w ramach Gminnego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Twardogórze (rozpoczął działalność w 2000 roku). Przy wsparciu funduszy europejskich zrealizowano nie tylko basen miejski, ale również inne inwestycje publiczne. W latach 2011–2015 roku w Twardogórze najczęściej realizowano projekty w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego

dla Województwa Dolnośląskiego. W 2015 roku wartość sfinansowanych projektów ogółem wyniosła ponad 29,8 mln zł, co stanowi przyrost prawie piętnastokrotny względem 2011 roku – jak na rys. 4.49.

#### 4.2.14. Żmigród

Żmigród zlokalizowany jest w odległości ok. 48 km od Wrocławia w kierunku północnym (jak na rys. 4.50). Jest miastem leżącym w powiecie trzebnickim, o rodowodzie wczesno-średniowiecznym. W odległości 12 km od Żmigrodu zlokalizowane są Prusice, natomiast 22 km dzieli go od Obornik Śląskich, a 23 km od Trzebnicy. Miasto posiada bardzo dobre powiązanie transportowe ze stolicą województwa. Od niedawna funkcjonuje droga ekspresowa nr S5, która znacząco skróciła czas dojazdu do miasta. Ponadto przez Żmigród przebiega magistralna linia kolejowa nr 271 – dwutorowa, relacji Wrocław – Poznań. Jednak dworzec kolejowy zlokalizowany jest w odległości 650 m od centrum. Początkowy rozwój skupiony był wokół starego miasta, jednak lokalizacja kolei ukierunkowała go na południowy zachód od centrum, zbliżając tym samym nowe inwestycje mieszkaniowe wielorodzinne do dworca kolejowego. Żmigród leży w dolinie rzek Baryczy i Śasicznicy, w północnej części Wzgórz Trzebnickich i na terenie Parku Krajobrazowego Doliny Baryczy.



**Rys. 4.50.** Lokalizacja Żmigrodu na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

#### Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku

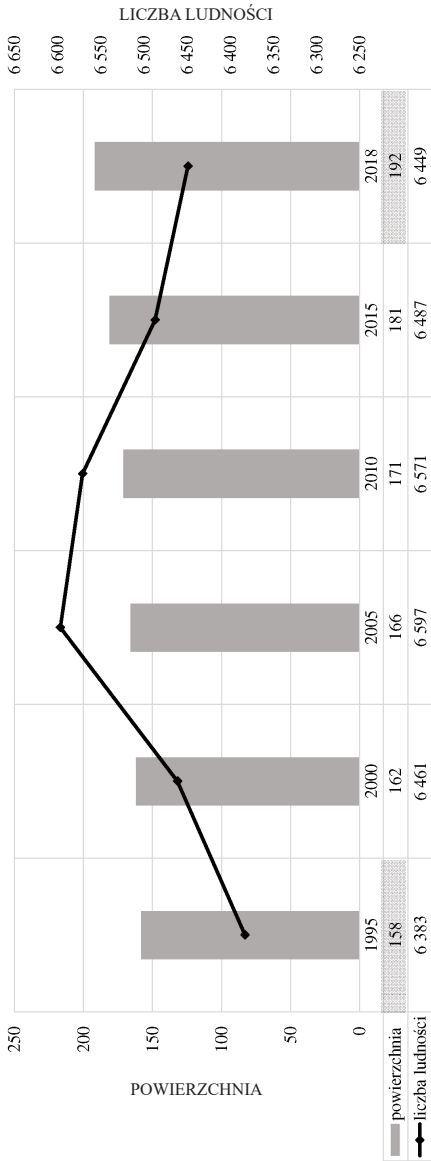
Liczba ludności Żmigrodu w 1939 roku wynosiła 4570 mieszkańców, a po II wojnie światowej – w 1946 roku spadła do 1881 osób. Pozytywnym trendem powojennym był stały wzrost liczby ludności, który w sposób nieprzerwany trwał do 2005 roku. Wzrost liczby mieszkańców Żmigrodu był dynamiczny. W 2000 roku osiągnął on wartość 6461 osób, a w 2018 roku 6449 osób. Pokazuje to, że w wartość bezwzględna liczby mieszkańców mia-

sta niewiele spadła, jednak tendencja od 2005 roku, kiedy osiągnięto maksymalną wartość, jest malejąca – jak na rys. 4.51.

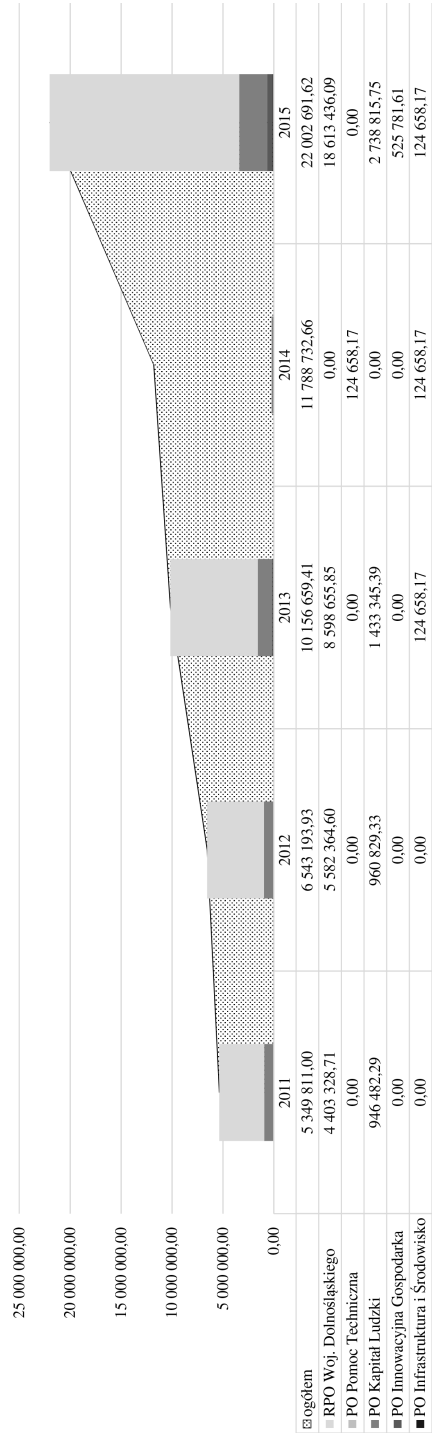
Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 949 ha i jest niezmienna od 2000 roku. Wzrost liczby ludności, a następnie tendencje spadkowe, spowodowały, że powierzchnia zurbanizowana miasta w latach 2000–2018 wzrosła tylko o 30 ha. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 3359 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 680 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Jednak analiza warunków ekofizjograficznych pozwala stwierdzić, że miasto dysponuje tylko niewielkimi rezerwami terenowymi. Prawie cały Żmigród znajduje się w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, a północny fragment miasta zlokalizowany jest na terenie Parku Krajobrazowego Doliny Baryczy. Występowanie obydwu tych uwarunkowań znacząco wpływa na potencjalne kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta. Negatywną sytuację demograficzną podkreśla dodatkowo wartość wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, która od wielu lat jest stale ujemna, a w 2018 roku wyniosła –1,7. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniosła 62,0 osoby. Jednocześnie współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2018 roku wyniósł 24,8.

Po 2000 roku historyczne centrum utrzymało zakres funkcji centrotwórczych. W mieście nie ma bloku śródrynkowego, a budynek Urzędu Miejskiego zlokalizowany jest we wschodniej pierzei rynkowej, w budynku historycznym. Pozostała zabudowa pierzei rynkowych powstała przed 2000 rokiem, jednak pierzeja południowa nadal nie doczekała się uzupełnienia wszystkich luk powstałych w efekcie działań wojennych – po 2006 roku powstała kamienica narożna w południowo-zachodniej części pierzei. Mimo to największy potencjał inwestycyjny po 2000 roku skupiony był w południowo-zachodnim fragmencie miasta, gdzie rozwijała się zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Jest to jedyny predysponowany kierunek rozwojowy miasta ze względu na niewystępowanie w tym rejonie zagrożenia powodziowego i form ochrony przyrody.

Na terenie Żmigrodu widoczne są zmiany jakościowe przestrzeni oraz modernizacja zabudowy. Wiąże się to z uzyskiwanymi funduszami unijnymi. W mieście realizowany był projekt pt. „Rewitalizacja miasta Żmigród”, dotyczący modernizacji tkanki urbanistyczno-architektonicznej. Rewaloryzację



**Rys. 4.51.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i Głównego Urzędu Statystycznego)



**Rys. 4.52.** Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Żmigród - z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)



### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

		MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
WEWNĘTRZNE		Wysoka dostępność komunikacyjna w ruchu samochodowym i kolejowym	Pokrycie miasta terenami szczególnego zagrożenia powodzią
		Postępujące procesy rewitalizacyjne	Nieciągłości w zabudowie pierzei rynkowej
		Dostępność do terenów atrakcyjnych przyrodniczo oraz atrakcji turystycznych (np. ruiny Pałacu Hatzfeldów, kąpielisko)	Ograniczenia w rozwoju przestrzennym, wynikające z umiejscowienia form ochrony przyrody
		Dywersyfikacja funkcji usługowo-przemysłowych na terenie miasta i w jego sąsiedztwie	Skupienie procesów rewaloryzacyjnych wyłącznie na materialnej tkance budowlanej
		SZANSE	ZAGROŻENIA
ZEWNĘTRZNE		Zainteresowanie Doliną Baryczy i atrakcjami turystycznymi z nią związanymi	Niekorzystne zjawiska naturalne, w szczególności powódzie
		Wzmocnienie zainteresowania inwestycyjnego wzdłuż drogi ekspresowej S5 w kontekście aktywizacji gospodarczej	Peryferyjne położenie w Podregionie, które skutkuje wyższą konkurencyjnością innych ośrodków miejskich o podobnej dostępności i podobnych walorach krajobrazowych
		Zachowanie równowagi przyrody z terenami inwestycyjnymi, wynikające z zapotrzebowania na miejsca zieleni i rekreacji	

przeszła również główna płyta rynku, gdzie zrezygnowano z zagospodarowania w formie zieleni na rzecz wybrukowania przestrzeni centralnej i otoczenia placu szpalerem niskopiennych drzew. Wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem w 2011 roku wynosiła ponad 5,4 mln zł, natomiast w 2015 roku wzrosła do ponad 22,0 mln zł, co obrazuje znaczący przyrost nakładów inwestycyjnych – jak na rys. 4.52.

#### 4.2.15. Bierutów

Bierutów zlokalizowany jest ok. 45 km na wschód od Wrocławia (jak na rys. 4.53). Jest miastem leżącym w powiecie oleśnickim, o rodowodzie średniowiecznym. Znajduje się w odległości ok. 16 km od Oleśnicy. Miasto posiada powiązania komunikacyjne na przeciętnym poziomie, jednak możliwy jest swobodny dostęp do dróg kategorii krajowej. Przez Bierutów przebiegają dwie drogi wojewódzkie o numerach 396 i 451. Ponadto przez miasto prze-

biega również linia kolejowa, a dworzec umiejscowiony jest w niedalekiej odległości od centrum. Czas dojazdu z Bierutowa do Wrocławia linią kolejową nr 143 wynosi niecałe 60 minut. Miasto umiejscowione jest peryferyjnie w strukturze Podregionu Wrocławskiego, ale także samego województwa dolnośląskiego. Jego granice administracyjne przylegają do województwa opolskiego, a z centrum do Namysłowa (woj. opolskie) jest niewiele ponad 14 km. Miasto położone jest nad rzeką Widawą, w sąsiedztwie obszaru Natura 2000 „Bierutów”.



**Rys. 4.53.** Lokalizacja Bierutowa na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

### **Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku**

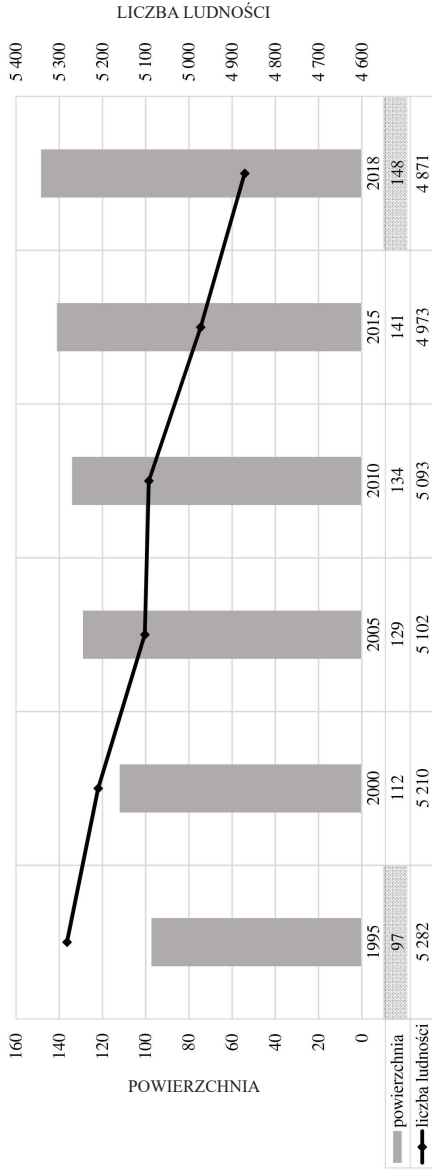
Liczba ludności Bierutowa w 1939 roku wynosiła 4 858 mieszkańców, a po II wojnie światowej, w 1946 roku osiągnęła najniższą wartość – 1471 mieszkańców. Do lat 90. XX wieku miasto utrzymywało trend wzrostowy liczby ludności. W 2000 roku liczba mieszkańców Bierutowa wyniosła 5210 osób. Od lat 90. XX wieku do dziś liczba ta sukcesywnie maleje. W latach 2000–2018 liczba mieszkańców zmniejszyła się prawie o 340 osób – jak na rys. 4.54.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 836 ha. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 3291 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 583 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Jednak analiza warunków ekofizjograficznych pozwala stwierdzić, że rezerwy terenowe pod rozwój znajdują się wyłącznie na północ od dworca kolejowego. Wynika to z występowania obszarów szczególnego zagrożenia powodzią wzdłuż rzeki Widawy, jak również form ochrony przyrody. Dalszy rozwój przestrzenny powinien polegać na dogęszczaniu terenów w zwartych obszarach funkcjonalnych, które umożliwią stworzenie pełnych jednostek urbanistycznych o czytelnym układzie kompozycyjnym. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wyznacza tereny ukierunkowane na rozwój mieszkalnictwa właśnie na północ od linii kolejowej, gdzie po 2000

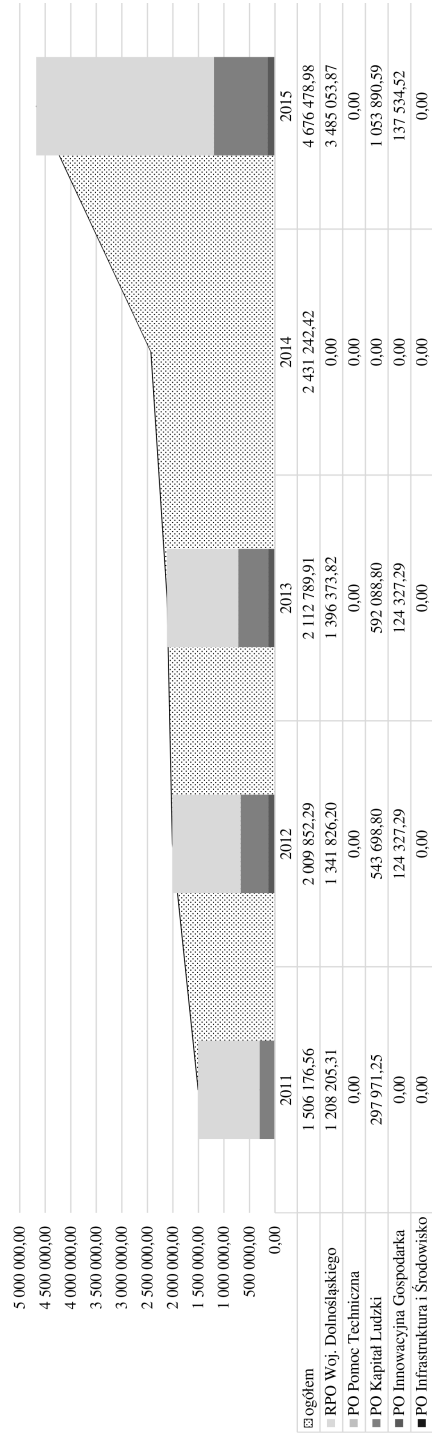
roku wybudowano najwięcej budynków mieszkaniowych jednorodzinnych. Negatywną sytuację demograficzną podkreśla dodatkowo wartości wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, która od wielu lat jest stale ujemna, a w 2018 roku wyniosła  $-7,75$  i jest drugą z najniższych w Podregionie. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniosła 62 osoby. Jednocześnie współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2018 roku wyniósł 24,5.

Centrum miasta uległo zniszczeniu po II wojnie światowej. Obecnie jest to ogromna, anonimowa, wolna przestrzeń – relikw dawnego placu rynkowego. Zachodni kwartał zabudowy przyrynkowej, jak również część północnego i fragment zachodniego kwartału, uległy całkowitej degradacji i obecnie są to przestrzenie niezagospodarowane, porośnięte zielenią niską i pojedynczymi drzewami. Fragment południowej i część wschodniej pierzei zostały odbudowane po II wojnie światowej, jeszcze przed rokiem 2000. W centrum placu stoi osamotniona wieża ratuszowa, przy której dotychczas nie odbudowano bryły ratusza. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w tej części miasta zabezpiecza tereny pod realizację wszystkich pierzei rynkowych, jak również odbudowę bloku śródrzynekowego. Przykład Bierutowa jest podobny do sytuacji przestrzennej centrum Strzelina. Jednak w przypadku drugiego z miast, realizacja tkanki budowlanej otaczającej rynek znacząco zmniejszała pierwotne wymiary placu rynkowego, natomiast przykład bierutowskiego rynku nawiązuje do przebiegu historycznej linii zabudowy.

W granicach częściowo zachowanych murów miejskich znajduje się wiele obiektów usług komercyjnych, które sprawiają, że historyczne centrum miasta ma potencjał dla dalszego rozwoju przestrzennego. Mimo to najbardziej intensywny biegun rozwoju zabudowy dotychczas skierowany był na północny zachód, gdzie realizowano zabudowę jednorodziną. Historyczny plac rynkowy obecnie jest ogromnym parkingiem, związanym z zabudową mieszkaniową znajdującą się wokół niego. Urząd Miejski zlokalizowany jest peryferyjnie względem centrum, a jego siedziba mieści się przy północno-zachodniej części dawnych murów, w sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 451. Niekorzystnym trendem jest również brak prowadzenia procesów rewaloryzacyjnych, które mogłyby wpłynąć na jakość życia w mieście, a w efekcie także na zainteresowanie inwestycyjne, w szczególności w samym sercu miasta. Wiele obiektów, w tym także o wysokich walorach kulturowych (np. dany zamek książęcy) nie zostały zmodernizowane i nie zyskały miana atrakcyjnego elementu struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta.



**Rys. 4.54.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.55.** Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Bierutów – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>	Zróżnicowanie sektora usług w historycznej części miasta	Brak atrakcyjnych elementów przyrodniczo-krajobrazowych
	Linia kolejowa i dworzec umiejscowiony blisko centrum miasta	Peryferyjne położenie w Podregionie Wrocławskim i województwie dolnośląskim
	Występowanie zakładów przemysłowych na zachodnie miasta – miejsca pracy	Brak zagospodarowania przestrzeni publicznej w centrum miasta
	Występowanie miejskiego stadionu sportowego	Występowanie terenów powodziowych
<b>ZEWNĘTRZNE</b>	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
	Rozwój sektora rolnictwa ekologicznego i przetwórstwa rolno-spożywczego	Wzrastające zapotrzebowanie mieszkańców małych miast na przestrzenie parkingowe
	Zewnętrzne fundusze inwestycyjne na rewitalizację	Niekorzystne tendencje demograficzne tej części województwa dolnośląskiego i opolskiego
	Możliwości rekreacyjnego wykorzystania rzeki Widawy	Niekorzystna sytuacja gospodarcza, wynikająca z oddalenia od istotnych ośrodków polaryzujących zainteresowanie inwestycyjne

Bierutów z sukcesami korzysta z funduszy pochodzących z Unii Europejskiej. Wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem w 2011 roku wynosiła ponad 1,5 mln zł, natomiast w 2015 roku wzrosła do ponad 4,6 mln zł, co obrazuje przyrost nakładów inwestycyjnych – jak na rys. 4.55. Niestety, skala pobieranych funduszy unijnych w porównaniu do innych małych miast Podregionu Wrocławskiego jest niewielka.

#### 4.2.16. Międzybórz

Międzybórz zlokalizowany jest na północny-wschód od Wrocławia w odległości ok. 60 km (jak na rys. 4.56). W jego sąsiedztwie znajduje się Twardogóra (w odległości ok. 18 km) oraz Syców (w odległości ok. 13 km). Odległość od centrum Międzybórza do stolicy powiatu – Oleśnicy, wynosi ok. 30 km. Od północy graniczy z województwem wielkopolskim. Przez miasto przebiega droga krajowa nr 25. Międzybórz, podobnie jak Milicz, Twardogóra i Syców, umiejscowiony jest poza planowaną obwodnicą aglomeracyjną, jednak dostępność przestrzenna miasta zdaje się być zadowalająca w związku z występowaniem drogi DK25, łączącej się bezpośrednio z drogą ekspresową

S8 na wysokości Oleśnicy. Przez miasto przebiega linia kolejowa nr 355 – jest to zelektryfikowana linia pierwszorzędna, jednotorowa. Czas dojazdu do Wrocławia, w zależności od godziny odjazdu, wynosi ok. 85 minut. Miasto położone jest w środkowej części malowniczego obszaru Wzgórz Twardogórskich (lub inaczej nazywanych Wzgórzami Milicko-Międzyborskimi), obfitujących w tereny leśne, będące istotnym zapleczem surowcowym dla przemysłu drzewnego. Na terenie Międzyborza zlokalizowany jest Obszar Chronionego Krajobrazu „Wzgórze Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska” oraz pomniki przyrody, a w sąsiedztwie miasta – Park Krajobrazowy Doliny Baryczy.



**Rys. 4.56.** Lokalizacja Międzyborza na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

### **Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku**

Liczba ludności Międzyborza wynosiła 1649 osób przed II wojną światową, po wojnie spadła natomiast prawie trzykrotnie. Przywrócenie przedwojennej wartości struktury demograficznej trwało prawie do lat 80. ubiegłego stulecia. W 2000 roku liczba ludności Międzyborza wynosiła 2285 osób a w 2018 roku o 67 osób więcej – 2352 mieszkańców – jak na rys. 4.57. W ostatnich latach następują fluktuacje liczby ludności miasta, jednak osiąga ona wartości bliskie 2300 mieszkańców.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 641 ha, co sprawia, że Międzybórz jest najmniejszym pod względem powierzchni ze wszystkich małych miast Podregionu Wrocławskiego. Powierzchnia zurbanizowana miasta od 2000 do 2018 roku wzrosła o 35 ha. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2240 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 367 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada duże rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Analiza morfologiczna miasta potwierdza, że na terenie Międzyborza nie występują znaczące ograniczenia rozwoju przestrzennego. Jednym z nich może być faliste ukształtowanie

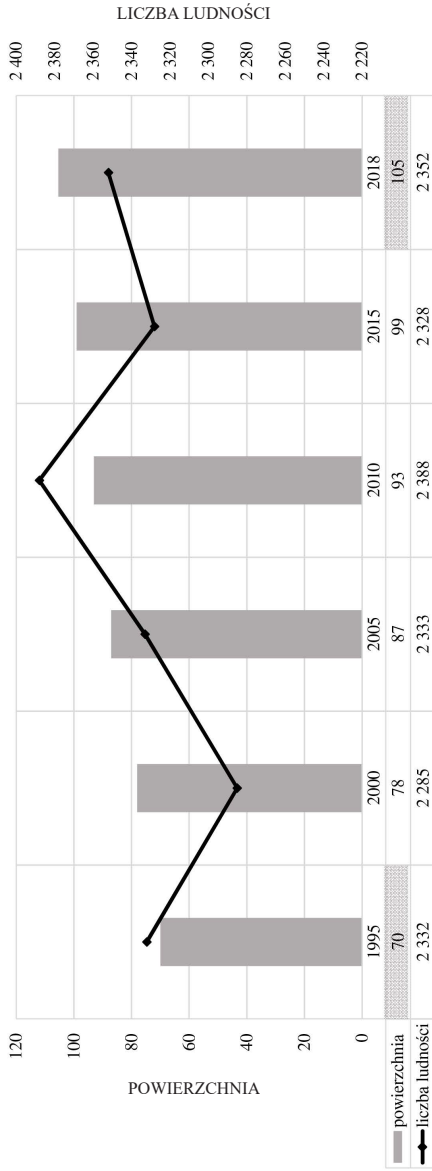


terenu, jednak w na terenie miasta znajdują się wypłaszczenia, umożliwiające swobodny rozwój zabudowy. Istotne jednak jest, aby określić granice potencjalnego rozwoju przestrzennego poprzez skorelowanie zapotrzebowania na nową zabudowę z potencjałem demograficzno-gospodarczym. Wątpliwą sytuację demograficzną podkreśla również ujemna wartość wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, która w 2018 roku wyniosła  $-5,1$  osób, a w ostatniej dekadzie wartości te były zarówno dodatnie jak i ujemne. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym jest niewiele wyższa niż średnia w Podregionie Wrocławskim i w 2018 roku wynosiła  $67,9$  osób, natomiast współczynnik obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2018 roku wyniósł  $25,4$  osób.

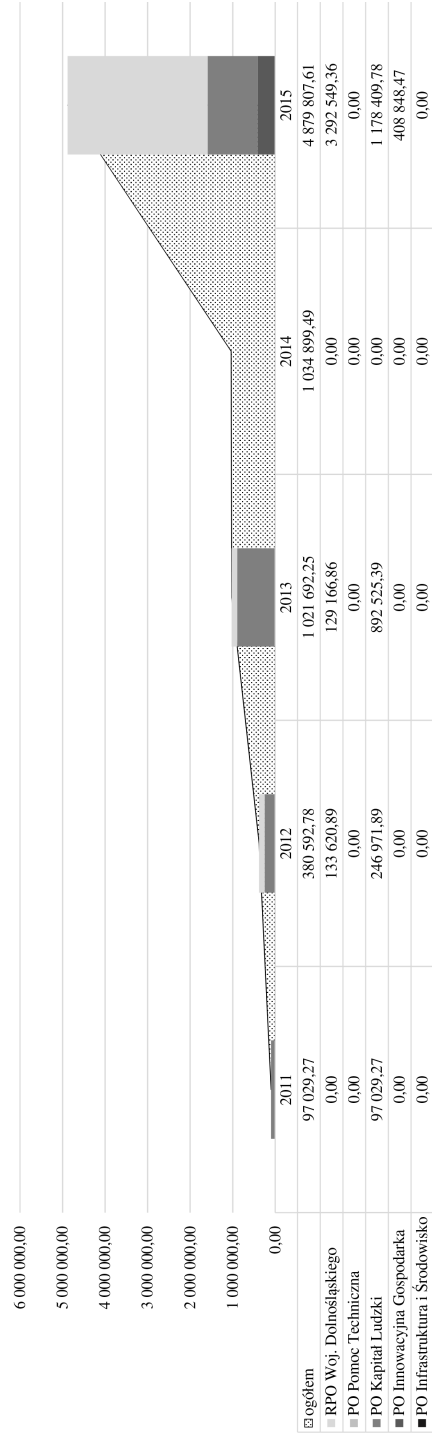
Ze względu na dość późną lokację miasta (XVII wiek) oraz istotne straty po II wojnie światowej, obecna struktura funkcjonalno-przestrzenna Międzyborza nie jest oparta o jednoznaczne zasady kompozycyjne, jak w przypadku innych, średniowiecznych miast Podregionu Wrocławskiego, które ucierpiały w mniejszym stopniu po wojnie. Historyczny rynek, odrestaurowany w 2013 roku, zlokalizowany jest na opadającym na południe terenie, a deniwelacje terenowe sięgają ponad  $4$  metrów. Rynek ma kształt trójkąta i od zachodu otoczony jest modernistycznymi blokami mieszkalnymi, od wschodu kamienicami i skwerem, od południa parkiem, natomiast od północy przylega do niego historyczny kościół ewangelicko-augsburski.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej rynek jest przestrzenią centralną miasta. Wokół niego zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowo-usługowa, a w dalszej części – na zachodzie i północy – zabudowa przemysłowo-usługowa. Rozwój zabudowy po 2000 roku dotyczył przede wszystkim północno-wschodniej części Międzyborza, gdzie zabudowie mieszkaniowej towarzyszą tereny leśne. Zabudowa ta realizuje zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który w całości pokrywa obszar miasta w granicach administracyjnych. Dotychczas rozwijała się w dość zwarty sposób, a postępujące inwestycje mieszkaniowe mają szansę stworzyć na terenie miasta pełną funkcjonalno-przestrzennie oraz kompozycyjnie jednostkę urbanistyczną.

Miasto w zróżnicowanym stopniu korzysta z funduszy unijnych, nakłady inwestycyjne skupiają się w szczególności na rozwoju infrastrukturalnym (kanalizacja, budowa dróg, termomodernizacja). Wartość projektów unijnych zrealizowanych ogółem w 2011 roku wynosiła niewiele ponad  $97$  tys. zł, natomiast w 2015 roku wzrosła do prawie  $4,9$  mln zł, co obrazuje znaczący przyrost nakładów inwestycyjnych – jak na rys. 4.58.



**Rys. 4.57.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.58.** Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Międzybórz – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

## Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
WEWNĘTRZNE	Wysoka dostępność do terenów atrakcyjnych przyrodniczo	Peryferyjne położenie w strukturze przestrzennej Podregionu Wrocławskiego
	Istniejące przedsiębiorstwa produkcyjno-usługowe oraz tereny przeznaczone pod rozwój aktywności gospodarczej	Ograniczenia w lokalizacji inwestycji sprzecznych z utrzymaniem walorów obszaru Natura 2000
	Modernizacja ważnych przestrzeni publicznych	Niewystarczająca obsługa dla ruchu turystycznego
	Linia kolejowa zapewniająca dostęp do większych ośrodków miejskich	Niski udział funduszy unijnych w realizacji inwestycji celu publicznego
ZEWNĘTRZNE	SZANSE	ZAGROŻENIA
	Kooperacje z pobliskimi miastami w zakresie tworzenia klastrów gospodarczych	Zwolnienie tempa rozwoju gospodarczego w regionie
	Pozyskiwanie środków zewnętrznych, w tym unijnych, na prowadzenie racjonalnej polityki rozwoju	Wzrastające koszty utrzymania usług publicznych, w szczególności związanych z usługami zdrowia
	Wzrastająca świadomość ekologiczna	



Rys. 4.59. Lokalizacja Wiązowa na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

### 4.2.17. Wiązów

Wiązów zlokalizowany jest na południe od Wrocławia w odległości ok. 42 km (jak na rys. 4.59). Jest jednym z najmniejszych pod względem wielkości miast spośród małych miast Podregionu Wrocławskiego. Administracyjnie jest siedzibą gminy miejsko-wiejskiej, zlokalizowanej w powiecie strzelińskim – ok. 14 km od Strzelina. Miasto posiada bardzo dobre powiązanie transportowe ze stolicą województwa poprzez usytuowany bardzo blisko (ok. 6,5 km) węzeł na autostradzie A4 z drogą krajową nr 39. Przez

Wiązów nie przebiegają linie kolejowe, niegdyś funkcjonowała tu linia kolejowa nr 304 łącząca Brzeg z Dzierżoniowem – obecnie jest rozebrana, a jej

relikt widoczny jest w parcelacji gruntów. Wiązów posiada rodowód średnio-wieczny widoczny w rozplanowaniu centrum miasta. Położony jest nad rzeką Oławą oraz trzema dopływami, które łączą się z nią w granicach miasta. W mieście znajduje się kilka obiektów wpisanych do rejestru zabytków, w tym umiejscowiony w bloku śródrynkowym ratusz oraz położony jego sąsiedztwie kościół św. Mikołaja.

### **Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku**

Liczba ludności Wiązowa w 1939 roku wynosiła 3153 mieszkańców, jednak swoją krytyczną, najniższą wartość osiągnęła dopiero w latach 50. XX w., kiedy wynosiła 1235 osób. Pozytywnym trendem powojennym był stały wzrost liczby ludności, który trwał do połowy lat 70. XX wieku, a następnie wyhamował i utrzymywał się do 2000 roku na poziomie 2250 osób. Liczba mieszkańców wzrosła do 2010 roku do wartości 2379 osób, a następnie zaczęła sukcesywnie maleć – do 2257 osób w 2018 roku. Liczba mieszkańców Wiązowa w ostatnim dwudziestoleciu jest w miarę stabilna i utrzymuje się na poziomie ok. 2200 osób – jak na rys. 4.61.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 916 ha jest niezmienna od 2000 roku. Fluktuacje liczby ludności i niewielkie przyrosty mieszkańców Wiązowa skutkowały również niewielkim zwiększeniem powierzchni zurbanizowanej w ostatnim dwudziestoleciu. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 2235 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 246 osób na km<sup>2</sup> i jest jedną z najniższych w Podregionie Wrocławskim. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Jednak analiza warunków ekofizjograficznych pozwala stwierdzić, że rezerwy terenowe są niewielkie. Wynika to głównie z przepływania przez miasto rzeki Oławy, która w północno-wschodniej części generuje bardzo duże obszary szczególnego zagrożenia powodzią.

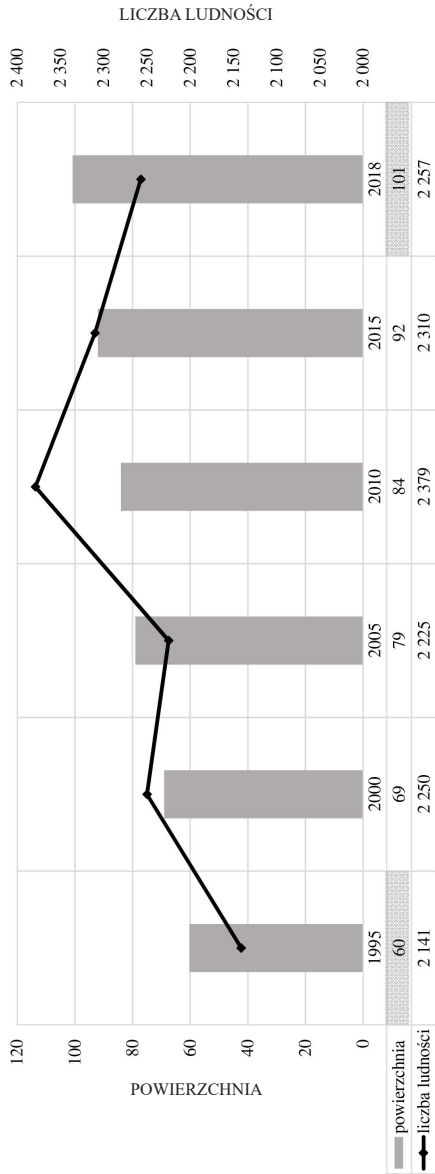
Miasto w obecnej formie zdaje się być dość kompaktowym osiedlem, które posiada rezerwy terenowe pod dalsze zainwestowanie w ramach obszaru o w pełni wykształconej strukturze funkcjonalno-przestrzennej. Sam plan miejscowy, który obejmuje całe miasto w granicach administracyjnych, jasno wyznacza granicę urbanizacji, co należy uznać za pozytywną tendencję w planowaniu dalszego rozwoju. Odmienną sytuację funkcjonalno-przestrzenną prezentuje studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, które wyznacza znacznie większe areale ukierunkowane na roz-



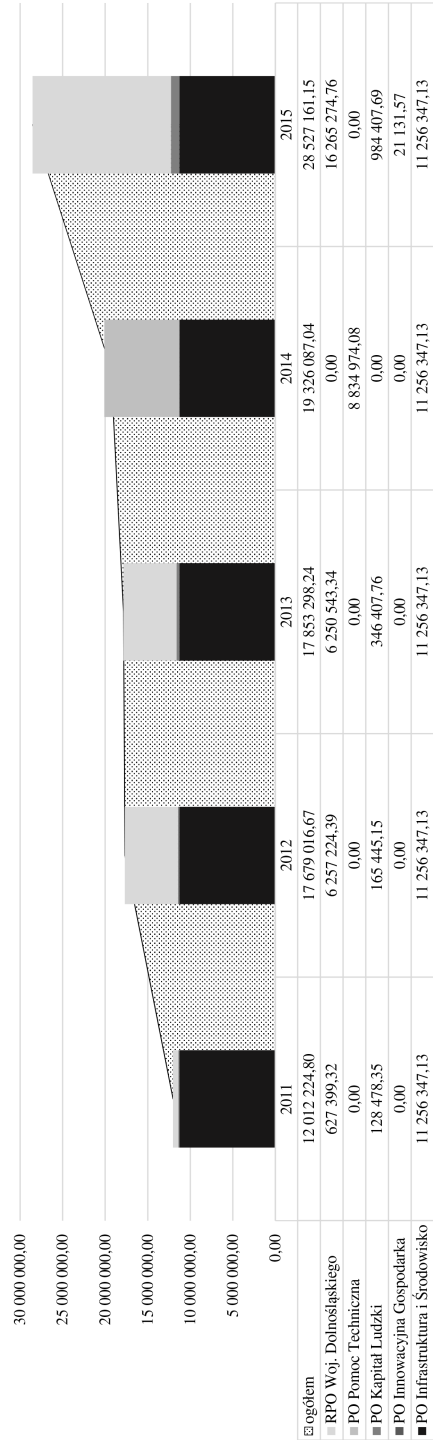
**Rys. 4.60.** Tyły północnej pierzei rynkowej widoczne od strony przylegających do nich pól. Widok z ulicy Łąkowej (fot. autorów)

wój mieszkalnictwa, łącząc tym samym strukturę przestrzenną miasta z bardzo dobrze zachowanym, historycznym układem ruralistycznym wsi Stary Wiązów, na południe od centrum Wiązowa. Zarówno z punktu widzenia ochrony zachowanych wartości urbanistycznych miasta oraz wsi, jak i biorąc pod uwagę potencjał demograficzny gminy, ekspansję przestrzenną w takim zakresie należy uznać za bezzasadną. Negatywną sytuację demograficzną podkreśla dodatkowo wartość wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, która w ostatnich latach była bardzo zróżnicowana, a w 2018 roku wyniosła  $-6,54$  i jest trzecią z najniższych w Podregionie. Natomiast wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2018 roku wyniosła  $59,2$  osoby i jest drugą z najniższych w Podregionie Wrocławskim. Podobnie wygląda sytuacja ze współczynnikiem obciążenia demograficznego osobami starszymi, który w 2018 roku wyniósł  $21,1$  i był jednym z trzech najniższych w Podregionie Wrocławskim.

Miasto i gmina Wiązów cechują się dominującym charakterem rolniczym. Potwierdza to istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta. Przykładowo, budynki w północnej pierzei rynku odgradzają część zurbanizowaną od części zagrodowo-rolniczej miasta, gdzie zlokalizowane są budynki gospodarcze oraz pola uprawne – jak na rys. 4.60.



**Rys. 4.61.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.62.** Calkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Wiązów – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)



### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	<b>MOCNE STRONY</b>	<b>SŁABE STRONY</b>
<b>WEWNĘTRZNE</b>	Bliskość autostrady A4 i dostęp komunikacyjny do Wrocławia, Brzegu oraz Opola	Brak działań (lub wsparcia takich działań) rewaloryzacyjnych zabudowy skupionej poza centrum miasta
	Istniejące zasoby przyrodnicze umożliwiające rozwój turystyki	Degradacja linii kolejowej skutkująca jej zamknięciem i rozebraniem
	Kompaktowość struktury funkcjonalno-przestrzennej i rozplanowanie zawarte w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego	Przeszacowany bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz połączenie kompozycyjne obszaru miasta z reliktem historycznej wsi Stary Wiązów
<b>ZEWNĘTRZNE</b>	<b>SZANSE</b>	<b>ZAGROŻENIA</b>
	Możliwości finansowania rewaloryzacji z zewnętrznych środków pomocowych	Negatywne trendy demograficzne, w tym starzenie się społeczeństwa
	Moda na turystykę krajoznawczą oraz rowerową w rejonie wzgórz strzelińskich	Zjawiska naturalne związane z siecią rzeczną Brak konkurencyjności gospodarczej wobec zewnętrznych jednostek administracyjnych prowadzących skuteczną politykę rozwoju

Plac rynkowy w ostatnich latach przeszedł rewaloryzację. Zmodernizowano posadzkę ciągów pieszo-jezdnych oraz przestrzeni centralnej placu, jak również wprowadzono dodatkowe zagospodarowanie elementami małej architektury. Obecnie na placu, który przed 2000 rokiem był przestrzenią prawie w całości dostępną dla samochodów, wprowadzono segregację funkcjonalną, w ramach której wyznaczono przestrzenie jezdno-parkingowe oraz pieszo-rekreacyjne. Obecnie trwają również prace modernizacyjne ratusza, który jest siedzibą Urzędu Miasta i Gminy. Zabudowa otaczająca rynek, która została zmodernizowana przed 2000 rokiem, w obecnym kształcie nie poddała się znacznej degradacji, a nawet po 2000 roku kontynuowano dalsze prace rewaloryzacyjne.

Miasto w ostatnich latach rozwinęło się w szczególności w kierunku wschodnim. Dominuje tu zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna o gabarytach nieprzeskalowanych względem zabudowy historycznej. We wschodniej części miasta, w sąsiedztwie drogi krajowej nr 39, znajduje się również cmentarz komunalny, przy którym funkcjonuje także cmentarz żołnierzy radzieckich. W niedalekiej odległości od cmentarza zlokalizowane są usługi oświaty, wraz z niedawno zrealizowanym orlikiem.

Miasto w zróżnicowanym stopniu korzysta z funduszy unijnych, chociaż widoczne są tendencje wzrostowe wartości zrealizowanych projektów. Ich wartość ogółem w 2011 roku wynosiła niewiele ponad 12 mln zł, natomiast w 2015 roku wzrosła do ponad 28,5 mln zł, co obrazuje znaczący przyrost nakładów inwestycyjnych – jak na rys. 4.62. W mieście największą wartość projektów unijnych realizowano głównie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

#### 4.2.18. Prusice

Prusice zlokalizowane są na północ od Wrocławia w odległości ok. 35 km (jak na rys. 4.63). Są najmniejszym pod względem wielkości miastem z małych miast Podregionu Wrocławskiego. Administracyjnie należą do powiatu trzebnickiego. Miasto posiada bardzo dobre powiązanie transportowe ze stolicą województwa. Od niedawna funkcjonuje droga ekspresowa nr S5, gdzie na południe i północ od strefy zurbanizowanej Prusic funkcjonują jej dwa węzły. Realizacja drogi ekspresowej znacząco skróciła czas dojazdu do miasta. Przez Prusice nie przebiegają linie kolejowe, niegdyś funkcjonowała tu stacja kolei wąskotorowej – obecnie jest jednak rozebrana. Prusice posiadają rodowód średniowieczny, co jest doskonale widoczne w relikcie układu urbanistycznego z placem rynkowym umiejscowionym centralnie oraz otaczającą go obrzeżną zabudową kwartałową. W 1951 roku Prusice utraciły prawa miejskie, ale w 2000 roku je odzyskały. W mieście zlokalizowanych jest kilka obiektów wpisanych do rejestru zabytków, w tym ulokowany w bloku śródmiejowym ratusz o stylistyce eklektycznej oraz kościół św. Jakuba Apostoła.



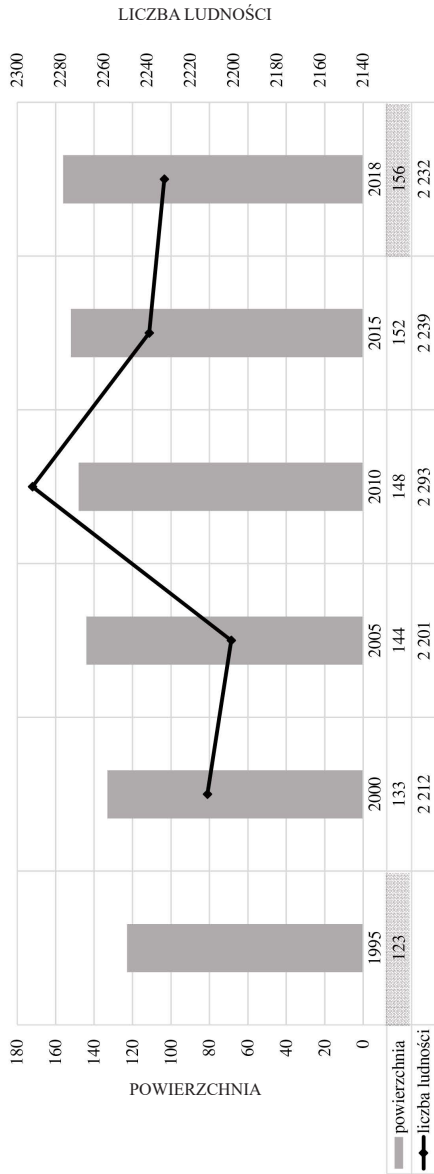
**Rys. 4.63.** Lokalizacja Prusic na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego

#### Rozwój przestrzenny miasta po 2000 roku

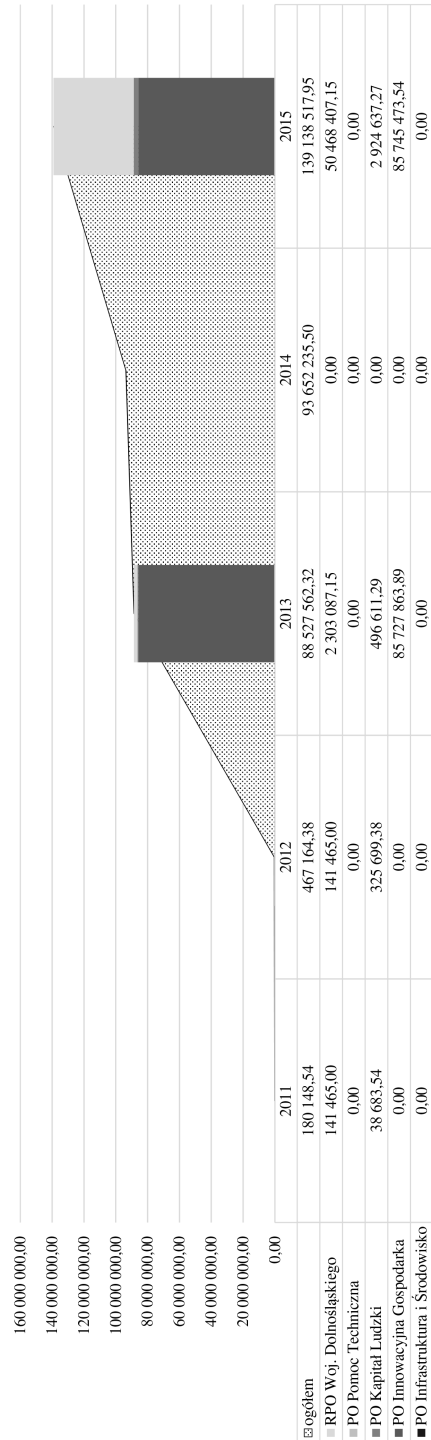
Prusice są reliktem osadnictwa średniowiecznego, a ich rozwój przestrzenny jest bardzo mocno limitowany niskim udziałem liczby ludności.

Miasto nigdy nie wykształciło funkcji, a tym samym atrakcyjności lokalizacyjnej, które byłyby konkurencyjne wobec blisko zlokalizowanej Trzebnicy, Żmigrodu czy Obornik Śląskich. Zmiany administracyjne oraz ponownie otrzymane w 2000 roku prawa miejskie spowodowały zróżnicowanie w agregowaniu danych statystycznych. Miasto w 2000 roku posiadało 2212 mieszkańców, a w 2018 roku liczba ta niewiele wzrosła – do 2232 osób (jak na rys. 4.64). W ostatnich dekadach liczba ludności Prusic oscyluje wokół niewielu ponad 2000 mieszkańców i brak jest czytelnych tendencji, wskazujących na zmianę tego stanu.

Powierzchnia miasta w granicach administracyjnych wynosi 1094 ha i od roku 2000 nie uległa zmianie. Warto jednocześnie odnotować, że Prusice mimo najniższej wartości wskaźnika liczby mieszkańców w Podregionie Wrocławskim, nie mają najmniejszej powierzchni w granicach administracyjnych. Sytuacja demograficzna miasta, skutkująca dość stabilnym utrzymaniem liczby ludności z niewielkimi fluktuacjami ku wzrostowi, spowodowała również wzrost powierzchni zurbanizowanej, często związanej z usługami, w tym usługami publicznymi oraz przemysłem. W roku 2018 gęstość zaludnienia netto (w odniesieniu do powierzchni zurbanizowanej) wyniosła 1431 osób na km<sup>2</sup>, natomiast gęstość brutto (w odniesieniu do całej powierzchni miasta) stanowiła 204 osób na km<sup>2</sup>. Porównanie tych dwóch wartości może prowadzić do wniosków, że miasto posiada znaczące rezerwy pod dalszy rozwój przestrzenny. Jednak analiza warunków ekofizjograficznych pozwala stwierdzić, że w granicach miasta, w jego północnej części, zlokalizowane są duże arealy terenów leśnych, które ograniczają rozwój, a z drugiej strony są też w znacznej odległości od centrum miejscowości, zatem nie są predysponowane pod zainwestowanie. W strukturze przestrzennej miasta widoczne jest coraz większe rozproszenie tkanki budowlanej. Wynika to z permisywnej polityki przestrzennej, w ramach której uchwalono plany miejscowe, umożliwiające ekspansję przestrzenną na tereny niezainwestowane (tzw. greenfields). Stworzono tym samym prawną możliwość rozproszenia zabudowy, która poprzez brak wysokiego potencjału inwestycyjnego, nie stworzy kompletnej pod względem funkcjonalno-przestrzennym jednostki urbanistycznej. Negatywne są również tendencje migracyjne. Wartość wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców, w 2018 roku wyniosła -3,14, przy czym w ostatniej dekadzie dominowały wartości ujemne. Wartość wskaźnika liczby osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym jest negatywna w 2018 roku wyniosła 54,4 osoby i jest to najniższa wartość wśród analizowanych miast. Jednocześnie współczynnik



**Rys. 4.64.** Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995-2018 (opracowanie własne na podstawie danych własnych i GUS)



**Rys. 4.65.** Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Prusice - z uwzględnieniem części wiejskiej gminy (opracowanie własne na podstawie danych GUS)

### Analiza SWOT rozwoju funkcjonalno-przestrzennego po 2000 roku

	MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
WEWNĘTRZNE	Zachowany historyczny układ urbanistyczny miasta	Przeszacowana ilość terenów przeznaczonych pod zabudowę w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
	Wysoka dostępność transportowa w ruchu kołowym (droga ekspresowa S5, dawna droga krajowa nr 5)	Zaniechanie działań rewaloryzacyjnych zabudowy zlokalizowanej w centrum miasta
	Potencjał rozwojowy wynikający z lokalizacji centrum fitness oraz dużego obiektu szkoły podstawowej z 2005 roku	Brak powiązania kolejowego z regionem
	SZANSE	ZAGROŻENIA
ZEWNĘTRZNE	Zainteresowanie społeczeństwa i moda na usługi typu spa&wellness	Zmniejszenie funduszy unijnych, których beneficjentem są małe miasta w Polsce
	Współpraca z innymi miastami na rzecz rozwoju turystyki	Załamanie tendencji demograficznych w małych miastach Podregionu Wrocławskiego
	Tendencje społeczne zwracające uwagę na potrzeby rozwoju jakościowego a nie wyłącznie ilościowego	Niska atrakcyjność północy Podregionu Wrocławskiego dla lokalizacji inwestycji gospodarczych

obciążenia demograficznego osobami starszymi w 2018 roku wyniósł 19,6 i był jednym z trzech najniższych w Podregionie Wrocławskim.

Centrum Prusic to rynek o wymiarach 80 × 85 metrów. Na środku placu umiejscowiony jest ratusz będący siedzibą Urzędu Miejskiego. Budynek w ostatnich latach przeszedł modernizację. Architektura otaczająca rynek została poddana gruntownej modernizacji przed 2000 rokiem oraz wprowadzono kilka nowych obiektów, które uzupełniły część nieciągłości w zabudowie, będących wynikiem działań wojennych. Niestety, po 2000 roku zaniechano działań rewaloryzacyjnych, a zabudowa bez właściwego nadzoru technicznego zaczyna ulegać powolnej, aczkolwiek sukcesywnej degradacji. Po 2000 roku nadal nie udało w pełni zamknąć wszystkich pierzei rynkowych, w szczególności zachodniej i południowej. Przestrzeń rynkowa zdominowana jest również przez funkcje komunikacyjne – ulice i parkingi.

Prusice nie mają współcześnie rozbudowanego centrum usługowo-handlowego. Katalog przeznaczeń usługowych w większym stopniu ogranicza się do podstawowej obsługi mieszkańców. Niemniej jednak w strukturze przestrzennej miasta pojawiły się obiekty nowe, które mogą być atrakcyjne również dla mieszkańców okolicznych gmin. Jest to przede wszystkim nowy

zespół szkół z biblioteką gminną (2005 rok) oraz nowoczesne Prusickie Centrum Fitness, tworzące jedną rozbudowaną bryłę budynku szkolno-sportowego. Lokalizacja szkoły w zachodniej części miasta mogła wpłynąć na kierunek rozwoju nowej zabudowy mieszkaniowo-usługowej, która dominuje właśnie na zachodzie. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Prusic sugeruje dalszy rozwój przestrzenny oparty o kierunek północno-zachodni i wschodni – rozciągając tym samym zabudowę na tereny rolniczej przestrzeni produkcyjnej, niekoniecznie zgodnie z aktualnym i prognozowanym stanem struktury demograficznej miasta.

Miasto w zróżnicowanym stopniu korzysta z funduszy unijnych. Wartość zrealizowanych projektów unijnych wynosiła ogółem w 2011 roku niewiele ponad 180 tys. zł, natomiast w 2015 roku wzrosła do ponad 139,1 mln zł, co obrazuje znaczący przyrost nakładów inwestycyjnych – jak na rys. 4.65.

### 4.3. Wnioski z analiz

Podregion Wrocławski jest jednym z najdynamiczniej po Wrocławiu rozwijających się obszarów województwa dolnośląskiego. Świadczy o tym poddana analizie struktura demograficzna oraz wypunktowane inwestycje – zarówno infrastrukturalne, jak i biznesowe. Atrakcyjność Podregionu Wrocławskiego wzrasta, mimo faktu, że nie jest to podregion liczący najwięcej miast<sup>23</sup>. Jest to spowodowane rosnącą dostępnością przestrzenną, zarówno ze stolicą województwa, jak i z innymi regionami w kraju i poza nim.

Pod względem odległości od Wrocławia 6 z 18 analizowanych miast zlokalizowanych jest do 30 km, 4 miasta w odległości od 31 do 40 km, 5 kolejnych – od 41 do 50 km, natomiast 3 znajdują się w oddaleniu od 51 do 60 km. Małe miasta w Podregionie Wrocławskim, które odnotowały przyrost liczby ludności po roku 2000 (ozn. ▲ w tabeli 4.2), to miasta zlokalizowane wyłącznie w odległości do 35 km od stolicy województwa. Warto zauważyć, że utrzymanie stabilnej wartości liczby ludności (ozn. ▲▼ w tabeli 4.2) – lub raczej jej stagnacja – bądź też spadek tej wartości (ozn. ▼ w tabeli 4.2), nie są tak jednoznacznie skorelowane z odległością od Wrocławia. Gęstość

23 W Podregionie Wrocławskim zlokalizowanych jest 20 miast (18 małych i 2 średnie), w Podregionie Wałbrzyskim jest ich 31, w tym 24 małe miasta, w Podregionie Jeleniogórskim znajduje się 28 miast, z czego 23 to miasta małe, natomiast w Podregionie Legnicko-Głogowskim miast jest 11, w tym 7 zaliczanych jest do małych. Podregion m. Wrocław składa się wyłącznie ze stolicy województwa dolnośląskiego w jej granicach administracyjnych.



**Tabela 4.2.** Zestawienie wybranych cech małych miast Podregionu Wrocławskiego (opracowanie własne)

Miasto	Odległość od Wrocławia [km]	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia brutto [os./km <sup>2</sup> ]	Gęstość zaludnienia netto [os./km <sup>2</sup> ]	Rezerwy terenowe	Saldo migracji na 1000 mieszkańców [os.]
Jelcz-Laskowice	25	▲	2790	926	ograniczone	-6,31
Trzebnica	24	▲	4202	1256	ograniczone	4,07
Brzeg Dolny	30	▼	2366	726	ograniczone	0,8
Wołów	45	▲▼	3083	670	ograniczone	-1,21
Strzelin	37	▼	2311	1203	tak	1,85
Milicz	59	▼	2458	841	ograniczone	-5,86
Syców	58	▲▼	2567	611	tak	-3,07
Środa Śląska	31	▲	2221	635	tak	5,63
Oborniki Śląskie	26	▲	2618	630	ograniczone	1,43
Siechnice	12	▲	2370	506	ograniczone	48,55
Sobótka	35	▲	1735	216	ograniczone	2,31
Kąty Wrocławskie	22	▲	2836	807	ograniczone	8,88
Twardogóra	48	▼	3392	810	ograniczone	-8,27
Żmigród	48	▲▼	3359	680	ograniczone	-1,7
Bierutów	45	▼	3291	583	ograniczone	-7,75
Międzybórz	60	▲▼	2240	367	tak	-5,1
Wiązów	42	▲▼	2235	246	ograniczone	-6,54
Prusice	35	▲▼	1431	204	ograniczone	-3,14

zaludnienia brutto i netto jest zróżnicowana w poszczególnych miastach i sięga od 1430 do 4200 osób na km<sup>2</sup> w wartościach dla gęstości brutto oraz od 200 do 1260 osób na km<sup>2</sup> w wartościach dla gęstości netto. Średnia wartość gęstości zaludnienia brutto w małych miastach Podregionu Wrocławskiego wynosi 2639 osób na km<sup>2</sup>, natomiast średnia gęstość zaludnienia netto – 662 osoby na km<sup>2</sup>. Mimo tak dużego zróżnicowania wartości gęstości zaludnienia tylko 4 miasta posiadają rezerwy terenowe pod racjonalny rozwój przestrzenny, a pozostałe mają te rezerwy w zróżnicowanym stopniu ograniczone (ze względu na topografię, występowanie obszarów szczególnego zagrożenia powodzią, istnienie form ochrony przyrody etc.). Tylko 7 miast posiada dodatnie saldo migracji na 1000 mieszkańców, przy czym dla 6 miast wartość ta jest mniejsza niż 10 osób. Absolutnym liderem w zakresie dodatniej wartości wskaźnika salda migracji na 1000 mieszkańców są Siechnice, zlokalizowane w pobliżu granic administracyjnych Wrocławia, które

uzyskały wartość +48,55 osób i przewyższa ona ponad 35-krotnie średnią wartość uzyskaną przez wszystkie małe miasta Podregionu Wrocławskiego. Przedstawiona analiza dostarcza dodatkowych dowodów na występujące tendencje suburbanizacyjne.

Zróżnicowanie występujących zjawisk demograficznych z rozwojem przestrzennym małych miast można poddać dalszym weryfikacjom. Zakładając w uproszczeniu, że zrównoważenie rozwoju polega na równomiernym wzroście przestrzennym miasta wraz ze wzrostem demograficznym, to statystycznymi metodami można porównać przebieg tych zjawisk w odniesieniu do tendencji panujących na terenie miast w zakresie dynamiki zmian liczby ludności oraz przyrostu powierzchni terenów zurbanizowanych. W konsekwencji tego założenia możliwe jest wyznaczenie współczynnika korelacji liniowej Pearsona, porównującego statystycznie dynamikę tych zmian. Interpretacja wartości wskaźnika jest zróżnicowana w zależności od badanego zjawiska – jest zarówno dodatnia, jak i ujemna, ale także silna i słaba (por. Cohen 1988, Buda i Jarynowski 2010). Wyniki korelacji ilustruje tabela 4.3.

Otrzymane wartości korelacji liniowej można pogrupować według korelacji silnych dodatnich (wartości od ok. 0,8 do 1,0), silnych ujemnych (wartości od ok. -0,8 do -1,0) oraz słabej korelacji lub jej brak dla pozostałych przypadków. W związku z tym miasta można przyporządkować w następujący sposób:

- korelacja silna dodatnia: Siechnice (0,993), Trzebnica (0,983), Środa Śląska (0,975), Oborniki Śląskie (0,966), Kąty Wrocławskie (0,953), Jelcz-Laskowice (0,942), Sobótka (0,863),
- korelacja silna ujemna: Bierutów (-0,959), Milicz (-0,921), Syców (-0,908), Brzeg Dolny (-0,895), Twardogóra (-0,806),
- słaba korelacja/brak korelacji: Wołów (0,603), Międzybórz (0,589), Prusice (0,377), Wiązów (0,188), Strzelin (-0,061), Żmigród (-0,477).

Najbardziej korzystne z punktu widzenia równoważenia rozwoju przestrzennego są wyniki miast mieszczących się w przyjętym przedziale korelacji silnej dodatniej. Oznacza to, że miasta prowadzą rozwój przestrzenny z podobnym tempem przyrostu, jak w przypadku rozwoju demograficznego. Im wyższa wartość dodatnia tego wskaźnika, tym dynamika zmian tych zjawisk jest bardziej zbliżona. Grupa miast z korelacją silną dodatnią jest największa. Zupełnie odwrotną tendencją cechują się miasta, dla których obliczono korelację silną ujemną między analizowanymi wskaźnikami. Oznacza to jednoznacznie, że na terenie tych miast następuje sukcesywny przyrost powierzchni zurbanizowanej przy jednocześnie zmniejszającej się liczbie

**Tabela 4.3.** Zestawienie wartości współczynnika korelacji liniowej między rozwojem przestrzennym, a wzrostem demograficznym (opracowanie własne)

Miasto	Wskaźnik	2000	2005	2010	2015	2018
Jelcz-Laskowice	liczba ludności [os.]	15 158	15 253	15 829	15 853	15 792
	powierzchnia [ha]	494	527	556	561	566
	korelacja	0,942				
Trzebnica	liczba ludności [os.]	11 998	12 177	12 618	13 099	13 322
	powierzchnia [ha]	255	273	290	303	317
	korelacja	0,983				
Brzeg Dolny	liczba ludności [os.]	12 926	12 836	12 763	12 420	12 492
	powierzchnia [ha]	481	495	514	521	528
	korelacja	-0,895				
Wołów	liczba ludności [os.]	12 363	12 309	12 595	12 522	12 425
	powierzchnia [ha]	323	367	393	398	403
	korelacja	0,603				
Strzelin	liczba ludności [os.]	12 663	12 223	12 632	12 498	12 435
	powierzchnia [ha]	480	489	510	524	538
	korelacja	-0,061				
Milicz	liczba ludności [os.]	12 269	12 069	11 981	11 593	11 357
	powierzchnia [ha]	342	405	417	439	462
	korelacja	-0,921				
Syców	liczba ludności [os.]	10 749	10 745	10 490	10 474	10 420
	powierzchnia [ha]	323	354	371	388	406
	korelacja	-0,908				
Środa Śląska	liczba ludności [os.]	8811	8793	9239	9337	9484
	powierzchnia [ha]	341	357	388	407	427
	korelacja	0,975				
Oborniki Śląskie	liczba ludności [os.]	8274	8461	8811	9108	9109
	powierzchnia [ha]	317	329	336	342	348
	korelacja	0,966				
Siechnice	liczba ludności [os.]	3979	3841	5276	6791	7892
	powierzchnia [ha]	173	184	232	278	333
	korelacja	0,993				
Sobótka	liczba ludności [os.]	6688	6769	7022	6972	6957
	powierzchnia [ha]	351	365	381	391	401
	korelacja	0,863				

cd. tabeli 4.3

Miasto	Wskaźnik	2000	2005	2010	2015	2018
Kąty Wrocławskie	liczba ludności [os.]	5236	5415	6011	6621	6948
	powierzchnia [ha]	145	180	216	230	245
	korelacja	0,953				
Twardogóra	liczba ludności [os.]	6878	6883	6841	6796	6716
	powierzchnia [ha]	165	177	192	195	198
	korelacja	-0,806				
Żmigród	liczba ludności [os.]	6461	6597	6571	6487	6449
	powierzchnia [ha]	162	166	171	181	192
	korelacja	-0,477				
Bierutów	liczba ludności [os.]	5210	5102	5093	4973	4871
	powierzchnia [ha]	112	129	134	141	148
	korelacja	-0,959				
Międzybórz	liczba ludności [os.]	2285	2333	2388	2328	2352
	powierzchnia [ha]	78	87	93	99	105
	korelacja	0,589				
Wiązów	liczba ludności [os.]	2250	2225	2379	2310	2257
	powierzchnia [ha]	69	79	84	92	101
	korelacja	0,188				
Prusice	liczba ludności [os.]	2212	2201	2293	2239	2232
	powierzchnia [ha]	133	144	148	152	156
	korelacja	0,377				

mieszkańców. W analizie powyższych przypadków należy również zauważyć umiejscowienie powyższych miast w strukturze przestrzennej podregionu wraz z uzyskanymi wynikami wskaźnika korelacji. Większość z miast o korelacji silnej dodatniej zlokalizowane jest najbliżej Wrocławia (do ok. 30 km), natomiast miasta o korelacji silnej ujemnej to miasta zlokalizowane peryferyjnie w Podregionie Wrocławskim (powyżej 30 km od Wrocławia).

Badanie zrównoważenia struktury osadniczej w określonej dynamice czasowej może być również prowadzone na zasadzie porównywania wartości zróżnicowanych wskaźników. W tym przypadku będzie to tempo przyrostu liczby ludności w latach 200–2018 ( $T_l$ ) oraz tempo przyrostu powierzchni zurbanizowanej ( $T_p$ ) w tym samym czasie – jak w tabeli 4.4.

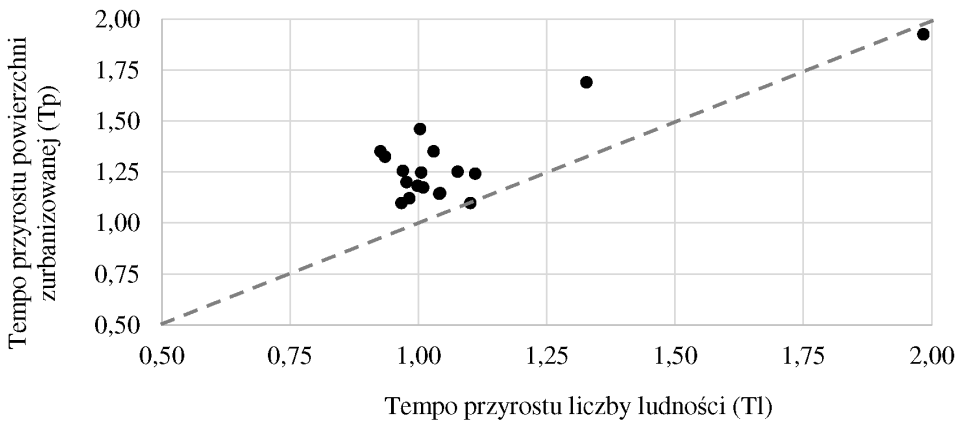
Wskaźnik równomiernego rozwoju miasta rozumiany jako stosunek wskaźnika  $T_l$  i  $T_p$  określi zatem, w odróżnieniu od wskaźnika korelacji liniowej, proporcjonalność tempa przyrostu liczby ludności i tempa przy-

**Tabela 4.4.** Zestawienie tempa przyrostu liczby ludności i tempa przyrostu powierzchni zurbanizowanej małych miast Podregionu Wrocławskiego (opracowanie własne)

Miasto	Tempo przyrostu liczby ludności – Tl	Tempo przyrostu powierzchni zurbanizowanej – Tp	Wskaźnik równomiernego rozwoju miasta $\dot{4} = 2 / 3$
1	2	3	4
Jelcz-Laskowice	1,04	1,15	0,91
Trzebnica	1,11	1,24	0,89
Brzeg Dolny	0,97	1,10	0,88
Wołów	1,01	1,25	0,81
Strzelin	0,98	1,12	0,88
Milicz	0,93	1,35	0,68
Syców	0,97	1,26	0,77
Środa Śląska	1,08	1,25	0,86
Oborniki Śląskie	1,10	1,10	1,00
Siechnice	1,98	1,93	1,03
Sobótka	1,04	1,14	0,91
Kąty Wrocławskie	1,33	1,69	0,79
Twardogóra	0,98	1,20	0,81
Żmigród	1,00	1,18	0,84
Bierutów	0,93	1,32	0,71
Międzybórz	1,03	1,35	0,76
Wiązów	1,00	1,46	0,69
Prusice	1,01	1,17	0,86

rostu powierzchni zurbanizowanej. Wartość wskaźnika równa 1 oznacza idealną sytuację, kiedy tempo przyrostu liczby ludności jest równe tempu przyrostu powierzchni zurbanizowanej – niezależnie od wielkości miasta. Graficzne przedstawienie wartości wskaźnika ułatwia jego interpretację – jak na rys. 4.66. Wartość wskaźnika równa 1 zawsze umiejscowiona będzie na przekątnej wykresu, natomiast wyższe tempo przyrostu powierzchni zurbanizowanej niż liczby ludności – wartości powyżej przekątnej, z kolei wyższe tempo przyrostu liczby ludności niż powierzchni zurbanizowanej – poniżej przekątnej.

Tylko jedno miasto z wszystkich poddanych analizie szczegółowej wykazało całkowitą wartość równomiernego rozwoju, osiągając tym samym wartość równą 1 i są to Oborniki Śląskie. Wartości szybszego przyrostu po-

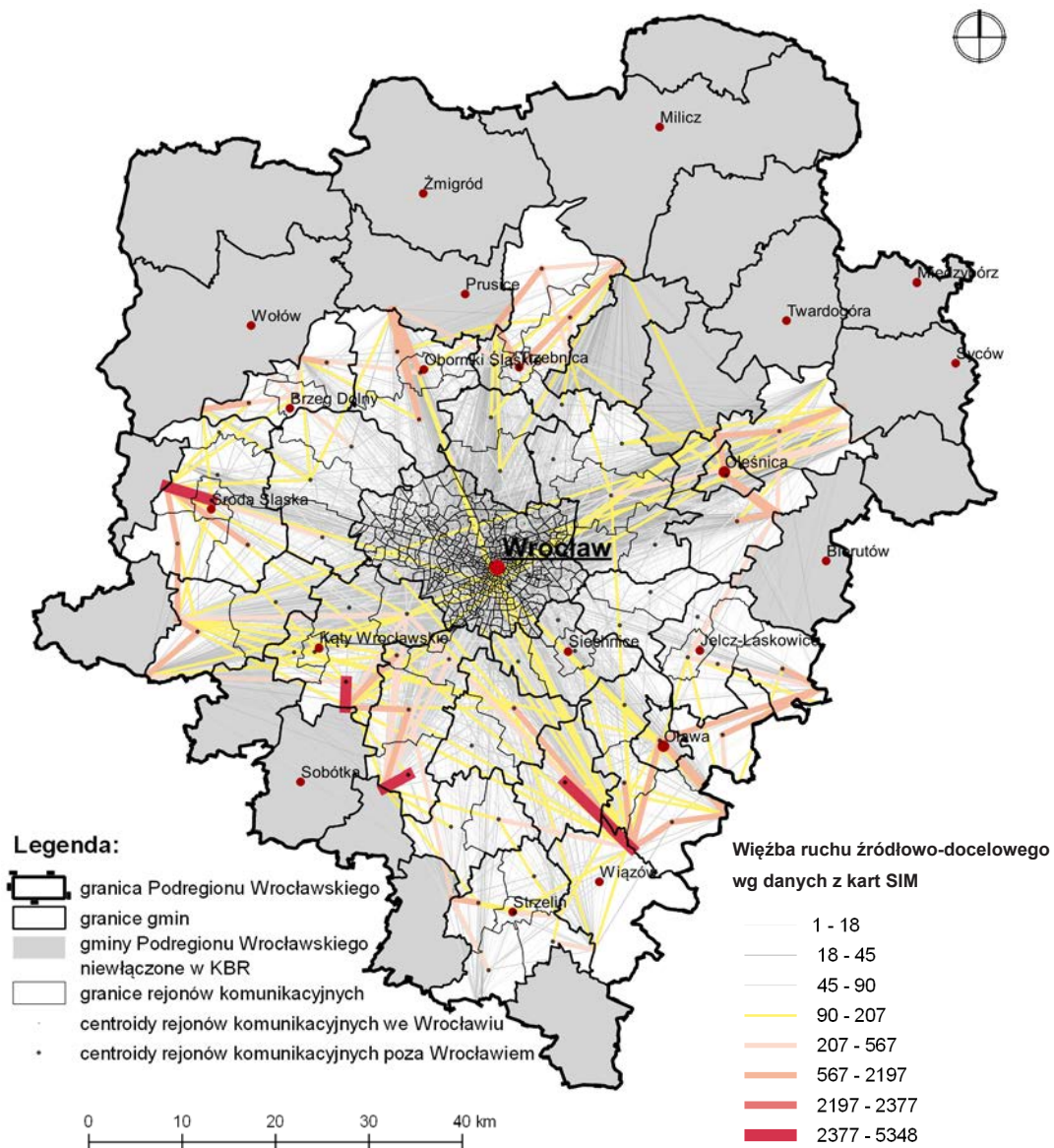


**Rys. 4.66.** Tempo przyrostu liczby ludności i tempo przyrostu powierzchni zurbanizowanej w latach 2000–2018 w małych miastach Podregionu Wrocławskiego

wierzchni zurbanizowanej niż przyrostu liczby ludności osiągnęło 16 małych miast, natomiast tylko jedno (Siechnice) osiągnęło większe tempo przyrostu liczby ludności niż obszarów zurbanizowanych. Im punkt odpowiadający wartości wskaźnika jest bliżej przekątnej wykresu – tym wartości wskaźnika są bliższe 1, a tym samym można mówić o wyższej równomierności w rozwoju miasta.

Oczywistym jest również fakt, że w przypadku mówienia o rozwoju przestrzennym miasta, nie można brać pod uwagę wyłącznie czynników wewnętrznych kształtujących ten rozwój. Wpływa na to również wiele innych elementów, w tym także mobilność mieszkańców. Na rysunku 4.67 przedstawiono więźbę ruchu źródłowo-docelowego według danych z kart SIM podróżujących, którą zrealizowano w ramach Kompleksowego Badania Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu. Zaprezentowane wyniki uwypuklają tendencje w zakresie powiązań przestrzennych obszarów peryferyjnych z Wrocławiem. Mobilność w tym zakresie powinna być kształtowana w taki sposób, aby równoważenie struktur osadniczych całego Podregionu Wrocławskiego uwzględniało potrzeby mieszkańców, ale także uwarunkowania środowiskowe, zmierzające ku redukcji przemieszczeń indywidualnych na rzecz transportu zbiorowego. Warto zwrócić przy tym uwagę na powstające natężenia komunikacyjne na osi Wrocław–Oleśnica, Wrocław–Oława, czy kierunki na północ oraz południowy zachód od Wrocławia.





**Rys. 4.67.** Więźba ruchu źródłowo-docelowego wg danych z kart SIM (opracowanie własne na podstawie danych Kompleksowego Badania Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu; Biuro Zrównoważonej Mobilności 2018)

## 5. Synteza i wnioski końcowe

Na obszarze województwa dolnośląskiego najwięcej jest miast klasyfikowanych jako małe. Są one zróżnicowane demograficznie, społecznie i gospodarczo. Różni je także struktura przestrzenna, w której realizowane są rozmaite rodzaje aktywności. Różnorodność małych miast, choć skupiona w podobnych tendencjach funkcjonalno-przestrzennych, świadczy o ich bogactwie. „Cechy przestrzeni małych miast, takie jak: niewielkie wymiary fizyczne, powiązania z krajobrazem, łatwość ewolucyjnego charakteru zmian, personalizacja problemów przestrzennych, wyraźne określenie granic prywatności przestrzennej i mała ruchliwość, mogą stanowić istotny czynnik w skłanianiu ludności do koncentrowania się właśnie w takich strukturach.” (Masztalski 2005, s. 207). Obecne tendencje społeczne jeszcze bardziej zachęcają do zamieszkiwania właśnie na takich obszarach.

Polska po wstąpieniu do Unii Europejskiej na wiele lat stała się beneficjentem funduszy polityki spójności, dzięki którym mogła niwelować różnice rozwojowe pomiędzy regionami europejskimi. W ramach tych działań podejmowano programy z zakresu infrastruktury i środowiska, innowacyjnej gospodarki, kapitału ludzkiego, rozwoju obszarów wiejskich etc. (Bartosiewicz i Kamiński 2014). Dzięki znacznemu udziałowi środków unijnych, na terenie małych miast udało się zrealizować wiele inwestycji, które wpłynęły na funkcjonalność i konkurencyjność struktury funkcjonalno-przestrzennej Podregionu Wrocławskiego. Choć obecnie wsparcie Unii Europejskiej nie akcentuje inwestycji twardych (infrastrukturalnych), a raczej działania na rzecz współpracy i wspólnej wymiany doświadczeń, mających na celu związk-

szenie integracji europejskiej między regionami<sup>24</sup>, to nie ma miasta małego w Podregionie Wrocławskim oraz na Dolnym Śląsku, które nie skorzystałoby z funduszy unijnych wspierających rozwój.

Współpraca jednostek samorządu terytorialnego oraz wykorzystanie funduszy unijnych zwiększyły szanse rozwojowe miast. Jednak wciąż aktualne są wnioski z poprzedniego opracowania, w których podkreślono, że „przestrzeń miejska musi być przestrzenią otwartą, umożliwiającą rozwój lub modernizację istniejących struktur przestrzennych, czystą ekologicznie, atrakcyjną kulturowo oraz konkurencyjną gospodarczo.” (Masztalski 2005, s. 209). Celem rozwoju powinno być jego równoważenie, m.in. dzięki wprowadzeniu w życie trendów urbanistycznych z powodzeniem funkcjonujących na świecie (new urbanism, urban villages, compact city, smart city etc.). Możliwe to będzie wtedy, gdy władze miejskie skupią się na inwestycjach intensyfikujących kapitał ludzki w dobie cywilizacji informacyjnej, jak również pochylą się nad dbaniem o holistyczny i systemowy ekorozwój.

Po 2000 roku zauważyć można zmianę kierunku we współczesnych badaniach obszarów zurbanizowanych. Wynika to przede wszystkim ze zmiany narzędzi badawczych wykorzystywanych w badaniach urbanistycznych, w szczególności dzięki zwiększonemu dostępowi do informacji o przestrzeni, ale także dzięki rozwijającym się metodom i narzędziom badawczym – geograficznym systemom informacji przestrzennej (GIS). Sprzyja to rozwojowi bardziej precyzyjnych analiz, które dostarczają większej ilości informacji o trendach przestrzennych. Obecnie zauważalny jest także istotny komponent uwarunkowań administracyjnych w kształtowaniu ładu przestrzennego miast. Z jednej strony wynika to z modelu tzw. władztwa planistycznego gmin (red. Korzeniewski i Wieczorek 2018), natomiast z drugiej z kontekstu prawnego w kształtowaniu rozwoju i jego dynamicznych zmian po 2000 roku w Polsce.

Sieć osadnicza Dolnego Śląska jest stabilna. Największe różnice w strukturze w ostatnim dwudziestoleciu występują w miastach największych, jednak ranga miast w kontekście całej struktury osadniczej nie wykazuje znaczących przemian. Prawie 69% Dolnoślązaków żyje w miastach. W znaczącym stopniu wzrasta udział poprodukcyjnej grupy wieku w ogólnej liczbie ludności mieszkańców miast na Dolnym Śląsku. Jednoznacznie wskazuje to na postę-

---

<sup>24</sup> Świadczyć o tym mogą przede wszystkim inicjatywy INTERREG, URBAN, jak również Europejska Współpraca Terytorialna (EWT, która niejako zastąpiła INTERREG jako element Polityki Spójności UE w latach 2007–2020), a także podejmowane Agendy Terytorialne.

pujący proces starzenia się społeczeństwa. Choć dane demograficzne w oczywisty sposób wpływają na gospodarkę przestrzenną, to układ przestrzenny osadnictwa w regionie pozostał niemal niezmienny względem sytuacji sprzed roku 2000. Zmieniło się jednak podejście w traktowaniu jednostek osadniczych. Nurt rozumienia struktur osadniczych występujących w kontekście szerszych obszarów funkcjonalnych został zaimplementowany m.in. do planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego z 2020 roku. Poddany analizie szczegółowej Podregion Wrocławski jest częścią Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, który podzielony został na rdzeń (miasto Wrocław) oraz trzy strefy jego oddziaływania.

Procesy rozwoju funkcjonalno-przestrzennego małych miast z badanej grupy zlokalizowanej w Podregionie Wrocławskim przebiegały w sposób zróżnicowany. W prawie wszystkich miastach dynamika rozwoju przestrzennego była mniejsza niż przed rokiem 2000, a sfera funkcjonalna miast małych była znacząco spolaryzowana, w zależności od działań planistycznych podejmowanych przez lokalne samorządy kształtujące ład przestrzenny. Podobnie jak przed 2000 rokiem, miasta zlokalizowane w bliższym zasięgu oddziaływania Wrocławia wykazały większe tendencje rozwojowe. Położenie małego miasta w sieci osadniczej z pewnością ma wpływ na jego rozwój, a bliskość dużego ośrodka miejskiego rzutuje na procesy przestrzenne, w tym także na tzw. rentę urbanistyczną.

Największym beneficjentem tych procesów jest najmłodsze miasto na mapie administracyjnej Podregionu Wrocławskiego, tj. Siechnice. Miasto zlokalizowane jest bardzo blisko granic administracyjnych Wrocławia, co umożliwia rozwój zabudowy wielorodzinnej. Zrealizowano tam inwestycje gminne, w tym także nowy plac publiczny. Skutkowało to tym, że jako jedyne z małych miast na analizowanym obszarze, posiadało większe tempo rozwoju demograficznego niż rozwoju przestrzennego.

Procesy demograficzne małych miast wpłynęły na rozwój przestrzenny tych jednostek. Małe miasta w Podregionie Wrocławskim, które odnotowały przyrost liczby ludności względem roku 2000, to miasta zlokalizowane wyłącznie w odległości do 35 km od stolicy województwa. Przyrost liczby ludności względem roku 2000 odnotowało 7 miast, w 5 innych zauważono spadek liczby ludności, natomiast w przypadku 6 pozostałych widoczna jest stagnacja procesów demograficznych. Jednocześnie we wszystkich miastach nastąpiły wzrosty w powierzchni obszarów zurbanizowanych. W niektórych z nich występowała korelacja między przyrostem liczby ludności i powierzchni terenów zainwestowanych, a w innych procesy te przebiegały

rozbieżnie. Bardzo często wynika to m.in. z niegasnących nadziei władz samorządowych na realizację korzystnych ekonomicznie wielkoobszarowych stref aktywności gospodarczej (bardzo często występujących w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego), które uatrakcyjnią ofertę zatrudnienia, a co za tym idzie chęć zamieszkiwania na terenach małych miast, w pobliżu miejsc pracy.

Podobnie jak w innych regionach Europy, bazując na trendach demograficznych, można stwierdzić, że przekształcenia ilościowe w rozwoju przestrzennym muszą przejść w fazę przekształceń jakościowych. Dostrzeżenie tego faktu przez środowiska mające wpływ na kształtowanie przestrzeni małych miast na Dolnym Śląsku może zwiększyć komfort życia mieszkańców. W wielu miastach Podregionu Wrocławskiego rozpoczęły się już te procesy, m.in. poprzez inwestycje w rewitalizację, poprawę jakości przestrzeni publicznej integrującej lokalne społeczności i budującej kapitał ludzki, czy zwrócenie się ku nurtom ekologicznym w zagospodarowaniu. W takich procesach drzemie ogromny potencjał, stwarzający dalsze możliwości rozwojowe dla małych miast Dolnego Śląska.

# Literatura

1. ATCM Association of Town and City Management, 2013, *Successful town centres – developing effective strategies. “Understanding your high street”*, Londyn, dostępny w: <https://thegreatbritishhighstreet.co.uk/pdf/Successful-Town-Centres.pdf> [dostęp: 25 maja 2020].
2. BARTOSIEWICZ B., KAMIŃSKI T., 2014, *Wykorzystanie funduszy unijnych w małych miastach w Polsce w latach 2007–2013 – ujęcie przestrzenne*, „Acta Universitatis Lodziensis, Folia Geographica Socio-oeconomica” nr 18, s. 3–22.
3. BELOF M., 2014, *Wyzwania planowania przestrzennego na poziomie regionalnym*, [w:] „Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu” nr 367, *Gospodarka przestrzenna. Aktualne aspekty polityki społeczno-gospodarczej i przestrzennej*, pod red. Jacka Potockiego i Jerzego Ładysza, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław, s. 30–37.
4. BITNER A., 2010, *Nowa metoda określania poziomu zurbanizowania obszaru na podstawie morfologii struktury podziału gruntu na działki*, „Infrastruktura i Ekologia Terenów Wiejskich” nr 3, s. 165–179.
5. BIURO ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI, 2018, *Kompleksowe Badania Ruchu we Wrocławiu i otoczeniu – KBR 2018*, dostępny: <https://bip.um.wroc.pl/artypk/565/37499/kompleksowe-badania-ruchu-we-wroclawiu-i-otoczeniu-kbr-2018> [dostęp: 25 czerwca 2019].
6. BUDA A., JARYNOWSKI A., 2010, *Life-time of correlations and its applications*, vol. 1, Wydawnictwo Niezależne, Wrocław.
7. CHROBAK K., KRYCZKA P., 2018, *Wpływ wybranych rozwiązań urbanistycznych na dostępność przestrzenną terenów zieleni – przykład wrocławskiego Olbina*, „Acta Scientiarum Polonorum. Administratio Locorum” vol. 17, nr 2, s. 131–142.
8. CHROBAK K., KRYCZKA P., 2020, *The comparison of urban policy documents in the context of adaptation to climate change – case study of Wrocław*, „Przestrzeń i Forma” nr 42, s. 147–176.



9. COHEN J., 1988, *Statistical power analysis for the behavioral sciences*. Second Edition, Lawrence Erlbaum Associates Publishers, New York.
10. DAMURSKI Ł., ŁADYSZ J., PLUTA J., ZIPSER W., MAYER-WYDRA M., 2018, *Wybrane uwarunkowania kształtowania lokalnych centrów usługowych na obszarach zurbanizowanych*, „Biuletyn KPZK PAN, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk” z. 271, s. 54–74.
11. DIJKSTRA L., POELMAN H., 2017, *European cities – the EU-OECD functional urban area definition*, dostępny: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Archive:European\\_cities\\_%E2%80%93\\_the\\_EU-OECD\\_functional\\_urban\\_area\\_definition](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Archive:European_cities_%E2%80%93_the_EU-OECD_functional_urban_area_definition) [dostęp: 2 maja 2017].
12. EEA – EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, 2006, *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*, EEA Report No. 20/2006, Copenhagen.
13. EYSYMONTT R., 2009, *Kod genetyczny miasta*, Wydawnictwo VIA NOVA, Wrocław.
14. GŁÓWNA KOMISJA URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNA, 2010, *Rekomendowane zasady i zakres reformy praw gospodarki przestrzennej, jako elementu zintegrowanego planowania rozwoju kraju*, Warszawa.
15. GZELL S., 2020, *Urbanistyka XXI wieku*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
16. INGHAM S., 2014, *Pareto-optimality*, [w:] *Encyclopaedia Britannica*, dostępny <https://www.britannica.com/topic/Pareto-optimality> [dostęp: 23 czerwca 2020].
17. INSTYTUT ROZWOJU TERYTORIALNEGO, 2018, *Obszary funkcjonalne w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego*, dostępny: [https://irt.wroc.pl/aktualnosc-31-509-propozycja\\_obszarow\\_funkcjonalnych.html](https://irt.wroc.pl/aktualnosc-31-509-propozycja_obszarow_funkcjonalnych.html) [dostęp: 25 maja 2020].
18. JAROSZEWICZ J., DENIS M., ZWIROWICZ-RUTKOWSKA A., 2013, *Harmonization of spatial planning data model with inspire implementing rules in Poland*, [w:] *SGEM2013 Conference Proceedings*, vol. 1, s. 745–752.
19. KAJDANEK K., 2011, *Pomiędzy miastem a wsią. Suburbanizacja na przykładzie osiedli podmiejskich Wrocławia*, Zakład Wydawniczy NOMOS, Kraków.
20. *Karta Nowej Urbanistyki*, 2014, „Krytyka Architektury” nr 3/4, s. 42–44.
21. KĘSY M., 2011, *Spółeczeństwo informacyjne w rozwoju cywilizacyjnym ludzkości*, „Dydaktyka Informatyki” nr 6, s. 74–92.
22. KLOSTERMAN, R. E., 2015, *Urban Planning: Methods and Technologies*, [w:] James D. Wright (editor-in-chief), *International Encyclopedia of the Social and Behavioral Sciences*, 2nd edition, vol. 24, s. 889–893.

23. KORZENIOWSKI P., WIECZOREK I. (red.), 2018, *Wybrane zagadnienia modelu prawnego władztwa planistycznego gminy*, Wydawnictwo Narodowego Instytutu Samorządu Terytorialnego, Łódź.
24. KRYCZKA P., 2019, *Bilans terenów mieszkaniowych w kierunkach zagospodarowania przestrzennego gmin podmiejskich Wrocławia w kontekście suburbanizacji*, [w:] *Miasto. Temat rzeka*, red. nauk. Paweł Pach, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, s. 33–48.
25. LITWIŃSKA E., 2008, *Zjawisko urban sprawl – jeden z wymiarów współczesnych procesów urbanizacji*, [w:] *Współczesne kierunki i wymiany procesów urbanizacji*, red. J. Słodczyk, M. Śmigielka, Uniwersytet Opolski, Opole, s. 37–48.
26. MACIEJUK M., 2015, *Suburbanizacja miast średniej wielkości w Polsce na przykładzie regionu jeleniogórskiego w latach 1995–2013*, „*Studia Miejskie*” t. XX, s. 141–153.
27. MASZTALSKI R., 2005, *Przeobrażenia struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
28. MASZTALSKI R., KRYCZKA P., 2018, *The Wrocław urban planning from general plans to studies on land use planning*, „*Teka Komisji Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych*” t. 14/3, s. 119–136.
29. MLEK-GALEWSKA M., 2003, *Cechy geometryczne układu przestrzennego osadnictwa a zachowanie prawa Zipfa*, Raporty Katedry Planowania Przestrzennego, Ser. PRE, nr 383, Wrocław.
30. MURPHY R.E., VANCE I.E., 1954, *Delimiting the CBD*, „*Economic Geography*” nr 30/3, s. 180–222.
31. OSSOWICZ T., 2019, *Urbanistyka operacyjna: zarys teorii*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
32. PARYSEK J., 2008, *Urbanizacja i niektóre współczesne idee, koncepcje i modele planowania rozwoju miast*, [w:] *Współczesne kierunki i wymiany procesów urbanizacji*, red. J. Słodczyk, M. Śmigielka, Uniwersytet Opolski, Opole, s. 11–26.
33. PEŃSKI W., 1999, *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem miast*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
34. SAEID A., 2013, *Urban structure as a process to determine the location choice of investments, based on Space Syntax Theory*, Raporty Zakładu Urbanistyki Politechniki Wrocławskiej, Ser. PRE, nr 2.
35. SŁODCZYK J., 2012, *Historia planowania i budowy miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.

36. SOBOL A., 2017, *Budżet obywatelski jako narzędzie rozwoju lokalnego*, „Studia Ekonomiczne, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” nr 316, Katowice, s. 172–182.
37. STANGEL M., 2013, *Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
38. STAROSTWO POWIATOWE WE WROCŁAWIU, 2015, *Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym*, Wrocław.
39. SZMYGIN B., BANAK E., 2012, *Infrastruktura informacji przestrzennej INSPIRE – branżowy profil metadanych z zakresu ochrony dziedzictwa kulturowego*, „Budownictwo i Architektura” nr 11, s. 83–89.
40. ŚLESZYŃSKI P., 2004, *Kształtowanie się zachodniej części centrum Warszawy*, „Prace Geograficzne” nr 196, Warszawa.
41. ŚLESZYŃSKI P., 2008, *Duże przedsiębiorstwa w strukturze przestrzennej największych polskich miast*, „Prace Geograficzne” nr 217, Warszawa.
42. ŚLESZYŃSKI P., DERĘGOWSKA A., KUBIAK Ł., SUDRA P., ZIELIŃSKA B., 2018, *Analiza stanu i uwarunkowań prac planistycznych w gminach w 2017 roku*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN na zlecenie Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, Warszawa.
43. TOWARZYSTWO URBANISTÓW POLSKICH, 2020, *Stanowisko TUP w sprawie reformowania planowania i zagospodarowania przestrzennego przyjęte na posiedzeniu Zarządu Głównego w dniu 28 lutego 2020 roku*, dostępny: [https://www.tup.org.pl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1863%3Astanowisko-tup-w-sprawie-reformowania-planowania-i-zagospodarowania-przestrzennego&catid=131%3Aartykuly&Itemid=203-&lang=pl](https://www.tup.org.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=1863%3Astanowisko-tup-w-sprawie-reformowania-planowania-i-zagospodarowania-przestrzennego&catid=131%3Aartykuly&Itemid=203-&lang=pl) [dostęp: 25 maja 2020].
44. UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION, 2019, *World Population Prospects 2019. Highlights*, United Nations Publication, New York.
45. WALLIS A., 1990, *Socjologia przestrzeni*, Niezależna Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
46. WITKOWSKI K., 2007, *Aspekt logistyki miejskiej w gospodarowaniu infrastrukturą transportową miasta*, „Studia Lubuskie” nr 3, s. 203–212.
47. WOJTYSZYN B., 2010, *Dostępność sąsiedzka i jej zgeometryzowana struktura przestrzeni zurbanizowanej*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.

48. ZATHEY M., 2002, *Struktura przestrzenna i mieszkańcy osiedli podwroclawskich. Współczesne formy osadnictwa miejskiego i ich przemiany*, [w:] *XV Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, pod red. Iwony Jażdżewskiej, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, s. 165–174.
49. ZBOROWSKI A., RAŻNIAK P., 2013, *Suburbanizacja rezydencjonalna w Polsce – ocena procesu*, „*Studia Miejskie*” t. IX, s. 37–50.
50. ZIPF G. K., 1949, *Human behavior and the principle of least effort*, Addison-Wesley, Cambridge.

## Akty prawne:

1. Dekret z dnia 2 kwietnia 1946 r. o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju (Dz.U. 1946 Nr 16, poz. 109).
2. Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE), (Dz.U. UE L 108 z 25.4.2007 r.).
3. Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/2066 z dn. 21 listopada 2016 r. zmieniające załączniki do rozporządzenia (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS) (Dz.U. UE L 322 z 29.11.2016).
4. Rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS).
5. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli (Dz.U. 1928 Nr 23, poz. 202).
6. Uchwała nr IX/118/15 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 kwietnia 2015 r. w sprawie przystąpienia do opracowania planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego.
7. Uchwała nr XIX/482/20 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 16 czerwca 2020 r. w sprawie uchwalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego.
8. Uchwała nr XLIII/564/2018 Rady Miejskiej Strzelina z dnia 27 lutego 2018 r. opublikowanej w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego z dnia 19 marca 2018 r., poz. 1385.

9. Uchwała nr XLVIII/1622/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie zmiany uchwały nr XLVIII/873/2002 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 sierpnia 2002 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego (Dz. Urz. Woj. Dolnośląskiego nr 2448 z dnia 22 maja 2014 r.).
10. Uchwała nr L/1177/18 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
11. Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.
12. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tj. Dz.U. 2020, poz. 1363).
13. Ustawa z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym (tj. Dz.U. 1989 Nr 17, poz. 99).
14. Ustawa z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowywania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (tj. Dz.U. 2018, poz. 1380).
15. Ustawa z dnia 15 lipca 2020 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2020, poz. 1378).
16. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2020, poz. 782).
17. Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o postępowaniu kompensacyjnym w podmiotach o szczególnym znaczeniu dla polskiego przemysłu stoczniowego (tj. Dz.U. 2020, poz. 1696).
18. Ustawa z dnia 22 maja 1958 r. o terenach dla budownictwa domów jednorodzinnych w miastach i osiedlach (Dz.U. 1958 Nr 31, poz. 138).
19. Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane, ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych ustaw (tj. Dz.U. 2020, poz. 471).
20. Ustawa z dnia 24 czerwca 2010 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z usuwaniem skutków powodzi z maja i czerwca 2010 r. (Dz.U. 2010 Nr 123, poz. 835).
21. Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (tj. Dz.U. 2020, poz. 1866).
22. Ustawa z dnia 25 czerwca 1948 r. o podziale nieruchomości na obszarach miast i niektórych osiedli (Dz.U. 1948 Nr 35, poz. 240).

23. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz.U. 2020, poz. 293).
24. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. 2020, poz. 1043).
25. Ustawa z dnia 29 czerwca 2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących (tj. Dz.U. 2018, poz. 1537).
26. Ustawa z dnia 31 stycznia 1961 r. o planowaniu przestrzennym (tj. Dz.U. 1975 Nr 11, poz. 67).
27. Ustawa z dnia 31 stycznia 1961 r. o terenach budowlanych na obszarach wsi (tj. Dz.U. 1969 Nr 27, poz. 216).
28. Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (tj. Dz.U. 2020, poz. 219).
29. Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (tj. Dz.U. 2020, poz. 191).
30. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz.U. 1999 Nr 15, poz. 139).
31. Ustawa z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 (tj. Dz.U. 2020, poz. 2008).
32. Ustawa z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych (tj. Dz.U. 2019, poz. 933).
33. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz.U. 2020, poz. 713).
34. Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (tj. Dz.U. 2020, poz. 802).

### **Informacje dodatkowe:**

W opracowaniu wykorzystano dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego, pobrane z Banku Danych Lokalnych oraz poddano analizie i pobrano z geoportalu krajowego (geoportal.gov.pl) w postaci serwera WMS opracowania mapowe z Bazy Danych Obiektów Topograficznych (BDOT10k), które przetworzono na schematy funkcjonalno-przestrzenne małych miast Podregionu Wrocławskiego.



# Spis rysunków

Rys. 1.1.	Klasyfikacja NUTS 2016 w Polsce wg stanu na 1 stycznia 2018 r.	17
Rys. 2.1.	Skutki zmian w dostępie do informacji w kontekście badań urbanistycznych	19
Rys. 2.2.	Operacjonalizacja zbierania, przetwarzania, syntezy i analizy danych	20
Rys. 2.3.	Zmiany ludności w miastach w % ogółu ludności w Polsce i w województwach	28
Rys. 3.1	Odstek ludności miejskiej w stosunku do ogółu mieszkańców Dolnego Śląska oraz całej Polski	53
Rys. 3.2.	Miejsce zamieszkania Dolnoślązaków w układzie miasto–wieś w 2018 r.	54
Rys. 3.3.	Ludność w miastach Dolnego Śląska w 2000 i 2018 r. wg Prawa Zipfa	64
Rys. 3.4.	Liczba mieszkańców wsi i miast Dolnego Śląska według ich wielkości	65
Rys. 3.5.	Liczba ludności w latach 2000–2017 wg ekonomicznych grup wieku w miastach Dolnego Śląska liczących do 19 999 ludności	65
Rys. 3.6.	Liczba ludności w latach 2000–2017 wg ekonomicznych grup wieku w miastach Dolnego Śląska liczących powyżej 20 000 ludności	66
Rys. 3.7.	Struktura miast Dolnego Śląska w 2018 r. wg liczby ludności	71
Rys. 3.8.	Koncepcje delimitacji obszarów funkcjonalnych na terenie województwa dolnośląskiego	74
Rys. 3.9.	Koncepcje delimitacji obszaru funkcjonalnego Wrocławia	75
Rys. 3.10.	Miasta Dolnego Śląska na tle sieci transportowej województwa	76
Rys. 3.11.	Miasta Dolnego Śląska na tle głównych rzek województwa i obszarów szczególnego zagrożenia powodzią	78
Rys. 3.12.	Miasta Dolnego Śląska na tle form ochrony przyrody	79
Rys. 3.13.	Wybrane wskaźniki planistyczne w 2017 r. na Dolnym Śląsku	82
Rys. 3.14.	Lokalizacja miast Dolnego Śląska w granicach Podregionu Wrocławskiego, w których przeprowadzono analizę zmian struktury przestrzennej po 2000 roku	84

---

Rys. 4.1. Sąsiedztwo występowania miast w Podregionie Wrocławskim w promieniu szukania 10 000 m	87
Rys. 4.2. Most drogowy na Odrze w Brzegu Dolnym	90
Rys. 4.3. Ekwidystanty odległości od autostrad i dróg ekspresowych (z lewej strony) oraz wszystkich dróg krajowych i wojewódzkich (z prawej strony) w Podregionie Wrocławskim	92
Rys. 4.4. System transportu kolejowego w Podregionie Wrocławskim	94
Rys. 4.5. Lokalizacja Jelcza-Laskowic na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	96
Rys. 4.6. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	99
Rys. 4.7. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Jelcz-Laskowice – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	99
Rys. 4.8. Lokalizacja Trzebnicy na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	101
Rys. 4.9. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	103
Rys. 4.10. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Trzebnica – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	103
Rys. 4.11. Lokalizacja Brzegu Dolnego na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	107
Rys. 4.12. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	109
Rys. 4.13. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Brzeg Dolny – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	109
Rys. 4.14. Tablica informacyjna o realizacji inwestycji ze środków unijnych. Tablica umiejscowiona w parku przypałacowym	112
Rys. 4.15. Lokalizacja Strzelina na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	113
Rys. 4.16. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	115
Rys. 4.17. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Strzelin – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	115
Rys. 4.18. Zespół sześciu kamienic w południowo-wschodnim narożniku rynku	116

---

Rys. 4.19. Załącznik nr 1 do uchwały nr XLIII/564/2018 Rady Miejskiej Strzelina z dnia 27 lutego 2018 r. opublikowanej w Dzienniku Urzędowym Województwa Dolnośląskiego z dnia 19 marca 2018 r., poz. 1385	117
Rys. 4.20. Lokalizacja Wołowa na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	119
Rys. 4.21. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	121
Rys. 4.22. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Wołów – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	121
Rys. 4.23. Lokalizacja Milicza na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	123
Rys. 4.24. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	125
Rys. 4.25. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Milicz – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	125
Rys. 4.26. Przedszkole Samorządowe w Miliczu zrealizowane z funduszy UE	126
Rys. 4.27. Lokalizacja Sycowa na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	129
Rys. 4.28. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	131
Rys. 4.29. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Syców – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	131
Rys. 4.30. Lokalizacja Środy Śląskiej na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	133
Rys. 4.31. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	135
Rys. 4.32. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Środa Śląska – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	135
Rys. 4.33. Autobusy gminne w Środzie Śląskiej	137
Rys. 4.34. Lokalizacja Obornik Śląskich na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	137
Rys. 4.35. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	139

---

Rys. 4.36. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Oborniki Śląskie – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	139
Rys. 4.37. Lokalizacja Siechnic na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	141
Rys. 4.38. Schemat nowego centrum Siechnic	143
Rys. 4.39. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	145
Rys. 4.40. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Siechnice – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	145
Rys. 4.41. Lokalizacja Sobótki na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	147
Rys. 4.42. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	149
Rys. 4.43. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Sobótka – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	149
Rys. 4.44. Lokalizacja Kątów Wrocławskich na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	151
Rys. 4.45. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	153
Rys. 4.46. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Kąty Wrocławskie – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	153
Rys. 4.47. Lokalizacja Twardogóry na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	155
Rys. 4.48. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	157
Rys. 4.49. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Twardogóra – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	157
Rys. 4.50. Lokalizacja Żmigrodu na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	159
Rys. 4.51. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	161

---

Rys. 4.52. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Żmigród – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	161
Rys. 4.53. Lokalizacja Bierutowa na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	163
Rys. 4.54. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	165
Rys. 4.55. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Bierutów – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	165
Rys. 4.56. Lokalizacja Międzyborza na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	167
Rys. 4.57. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	169
Rys. 4.58. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Międzybórz – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	169
Rys. 4.59. Lokalizacja Wiązowa na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	170
Rys. 4.60. Tyły północnej pierzei rynkowej widoczne od strony przylegających do nich pól. Widok z ulicy Łąkowej	172
Rys. 4.61. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	173
Rys. 4.62. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Wiązów – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	173
Rys. 4.63. Lokalizacja Prusic na tle sieci transportowej Podregionu Wrocławskiego	175
Rys. 4.64. Rozwój powierzchni zurbanizowanej [ha] w stosunku do liczby ludności w latach 1995–2018	177
Rys. 4.65. Całkowita wartość zrealizowanych projektów unijnych ogółem [zł] i w wybranych programach od 2011 do 2015 r. w gminie Prusice – z uwzględnieniem części wiejskiej gminy	177
Rys. 4.66. Tempo przyrostu liczby ludności i tempo przyrostu powierzchni zurbanizowanej w latach 2000–2018 w małych miastach Podregionu Wrocławskiego	185
Rys. 4.67. Więźba ruchu źródłowo-docelowego wg danych z kart SIM	186

# Spis tabel

Tabela 2.1. Migracje w obrębie miast wojewódzkich w Polsce w kierunku miasto–wieś w 2000, 2005, 2010, 2015 i 2018 r.	30
Tabela 3.1. Liczba ludności miast województwa dolnośląskiego w 2000 r. i 2018 r. oraz dynamika zmian ich pozycji	55
Tabela 3.2. Liczba ludności miast Dolnego Śląska w 2018 r. w stosunku do stanu z 2000, 2005, 2010 i 2015 r.	59
Tabela 3.3. Wskaźniki obciążenia demograficznego w miastach Dolnego Śląska w 2002 i 2017 r.	67
Tabela 3.4. Migracje w Podregionie Wrocławskim w kierunku miasto–wieś w 2000, 2005, 2010, 2015 i 2018 r.	68
Tabela 3.5. Wskaźniki zasobów mieszkaniowych w miastach Dolnego Śląska w 2002, 2003 i 2017 r.	81
Tabela 3.6. Miasta Dolnego Śląska w granicach Podregionu Wrocławskiego, w których przeprowadzono analizę zmian struktury przestrzennej po 2000 r.	83
Tabela 4.1. Użytkowanie gruntów w Podregionie Wrocławskim w latach 2012–2014	88
Tabela 4.2. Zestawienie wybranych cech małych miast Podregionu Wrocławskiego	180
Tabela 4.3. Zestawienie wartości współczynnika korelacji liniowej pomiędzy rozwojem przestrzennym a wzrostem demograficznym	182
Tabela 4.4. Zestawienie tempa przyrostu liczby ludności i tempa przyrostu powierzchni zurbanizowanej małych miast Podregionu Wrocławskiego	184



# Summary

## **Transformations of the spatial structure of small towns in Lower Silesia after 2000**

The modernization processes of Polish cities accelerated after 2000, resulting to the economic support are received after incorporation of Poland in 2004 into the structures of the European Union. All these activities are concerned mostly in the small towns that were most affected by the 1989 political transformation. Processes that have been taking place since the beginning of the 21st century in the field of urban theory, as well as the unbelievably fast development of information technologies, change the way of thinking about urban development and its transformations. In less than 20 years, thinking about ways to build transport systems in cities has changed radically. Intelligent transport systems with the participation of autonomous vehicles in cities are now a fact that has its first projects. This also applies to increasing the awareness of residents and city authorities in the field of ecology, as well as to increasing the social participation. All these factors are a sufficient reason to undertake research on supplementing the image of the transformation of the spatial structures of small towns in Lower Silesia with what happened after 2000. The study consists of three main parts: modern research directions of urbanized areas, analysis of the settlement network of Lower Silesia and analysis of the functional and spatial structure of small towns in the Wrocławski Subregion. Three appendixes were developed for small towns of the Wrocławski Subregion. They relate to a detailed analysis of the transformation of these towns, i.e. analysis of the stages of territorial development, analysis of the functional and spatial structure, and as a result also photographic documentation. The summary indicates the qualitative rules for conducting the development of small towns in Lower Silesia after 2000.

# **Aneks 1**

## **Schematy etapów rozwoju terytorialnego małych miast Podregionu Wrocławskiego**

(opracowanie własne)

## Legenda do analizy etapów rozwoju terytorialnego:


oznaczenia punktowe

 centrum miasta

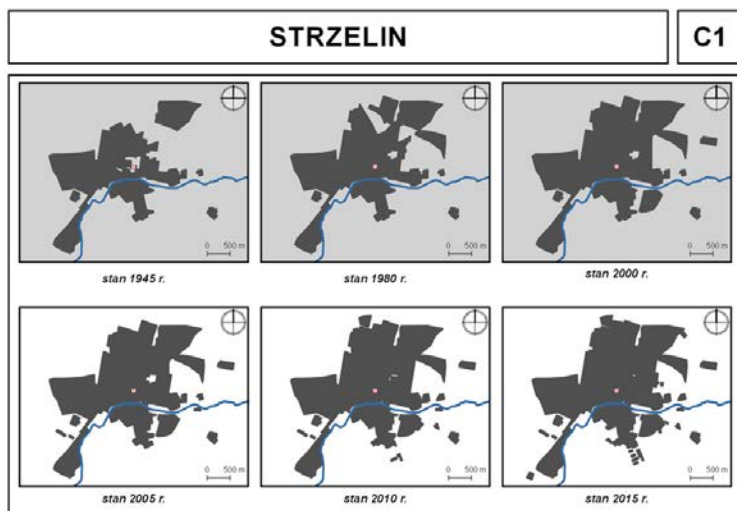
oznaczenia liniowe

 rzeki

oznaczenia powierzchniowe

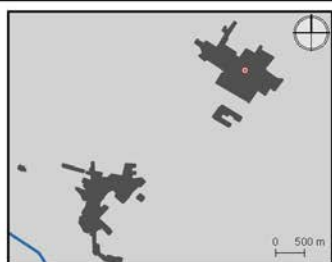
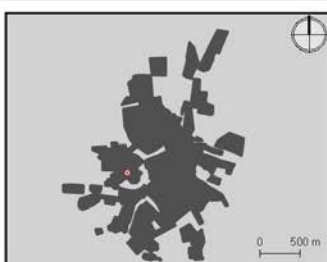
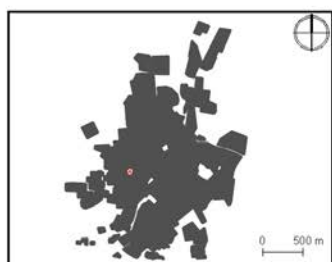
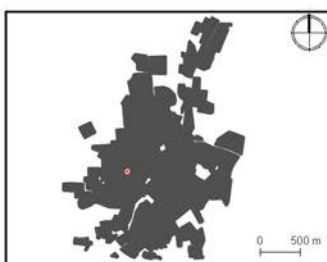
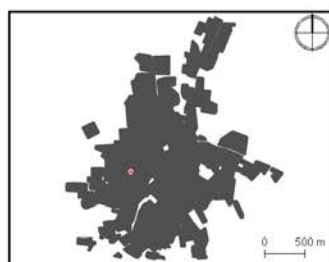
 powierzchnia obszaru zainwestowanego

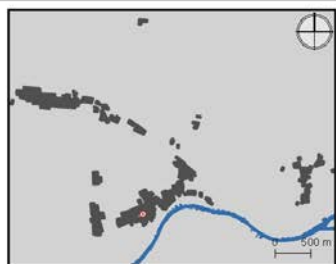
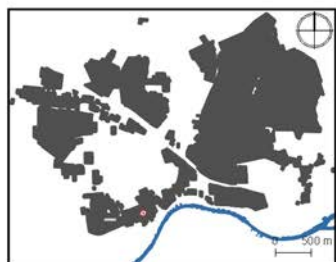
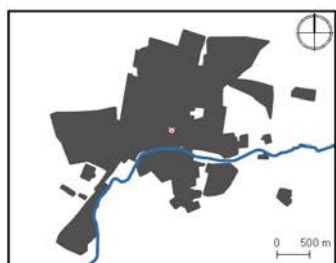
## Schemat analizy etapów rozwoju terytorialnego:

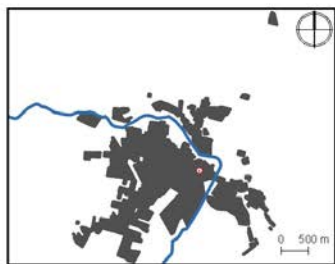
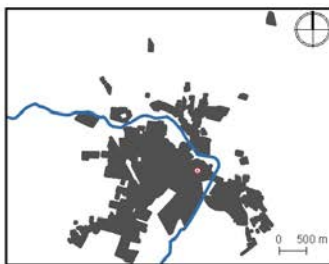
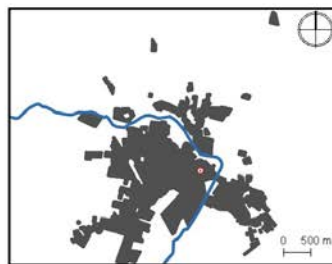
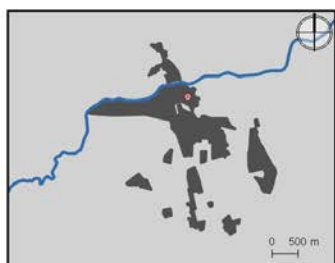
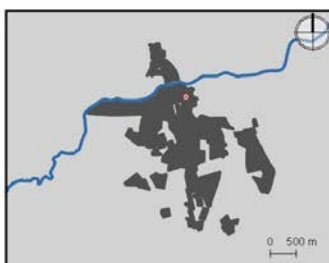
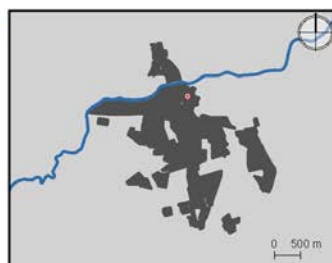
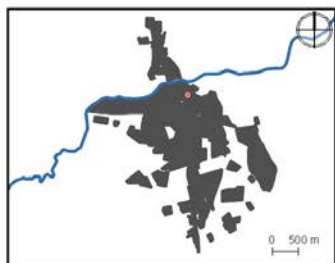
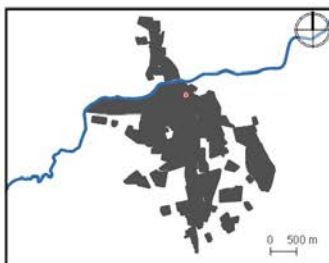
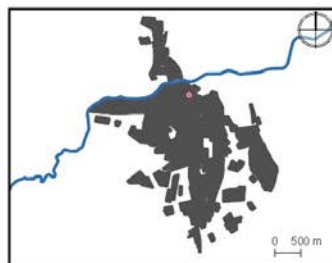


Na podstawie: R. Masztalski, 2005, *Przeobrażenia struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław

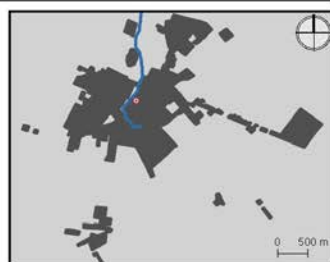
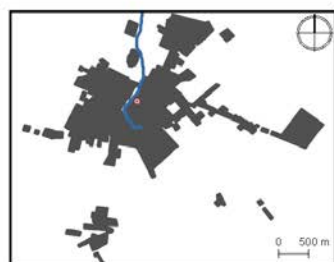
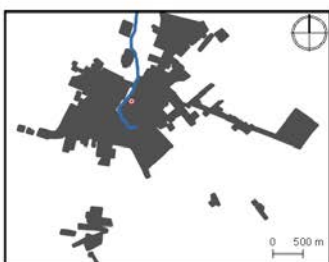
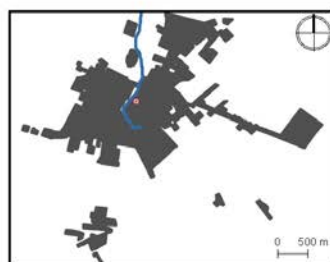
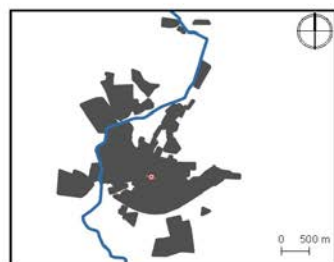
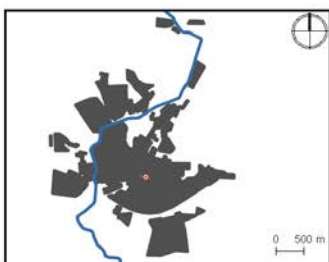
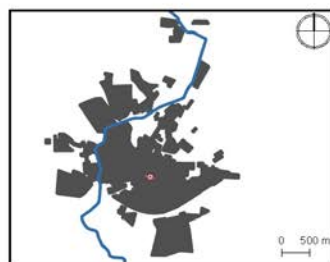
Opracowanie własne wg metodyki [w]: R. Masztalski, 2005, *Przeobrażenia struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 1945 roku*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław

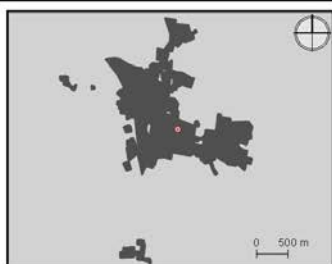
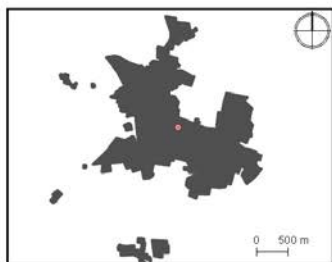
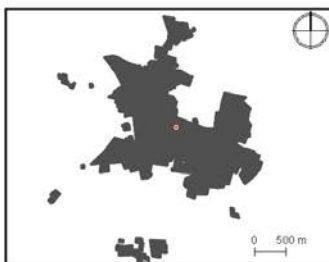
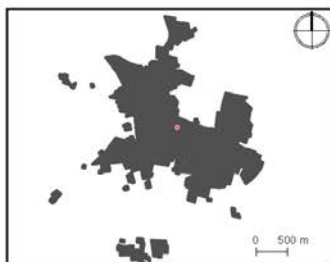
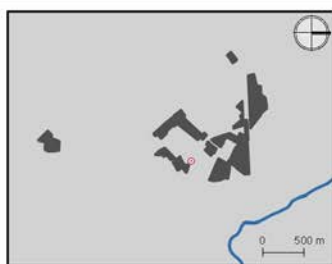
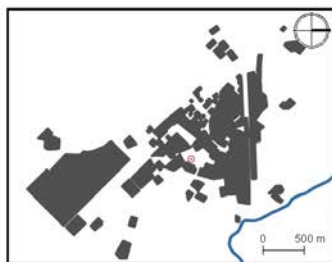
**JELCZ-LASKOWICE****A1***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.***TRZEBNICA****A2***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.*

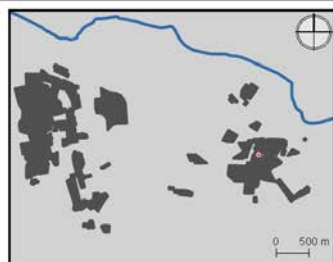
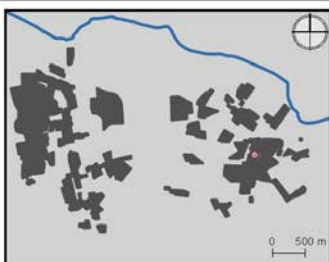
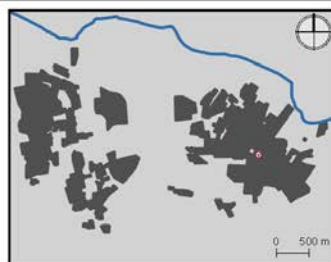
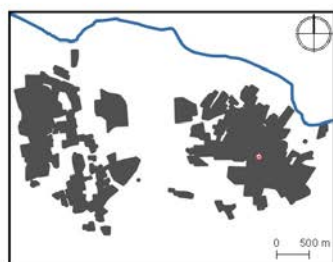
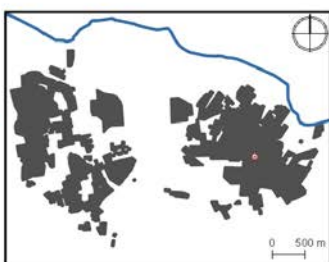
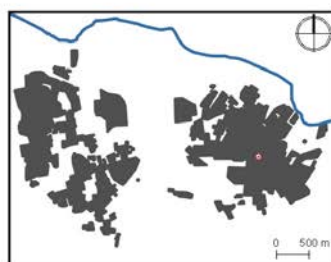
**BRZEG DOLNY****B1***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.***STRZELIN****B2***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.*

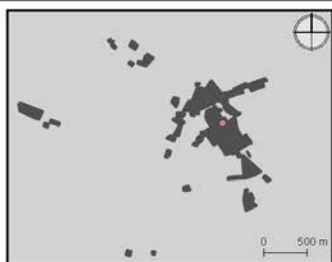
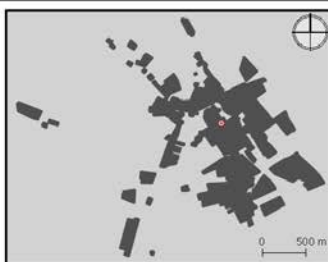
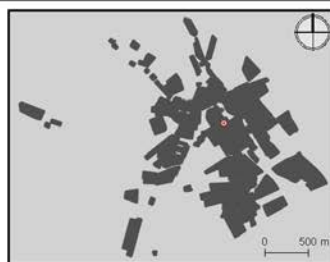
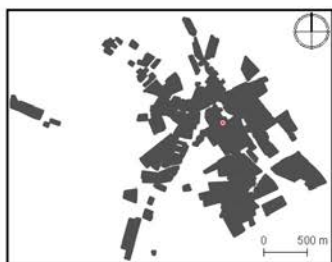
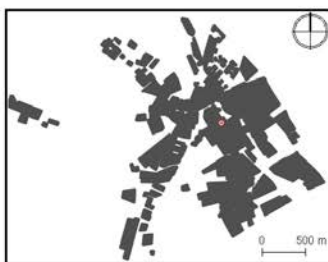
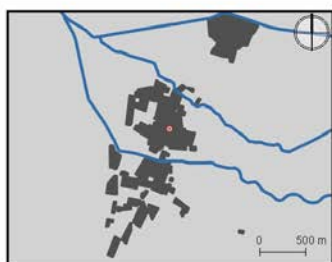
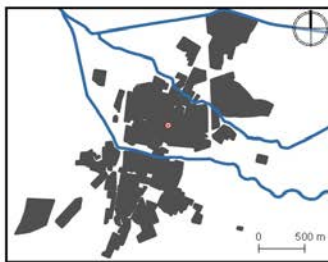
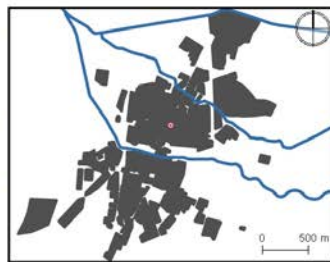
**WOŁÓW****C1***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.***MILICZ****C2***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.*

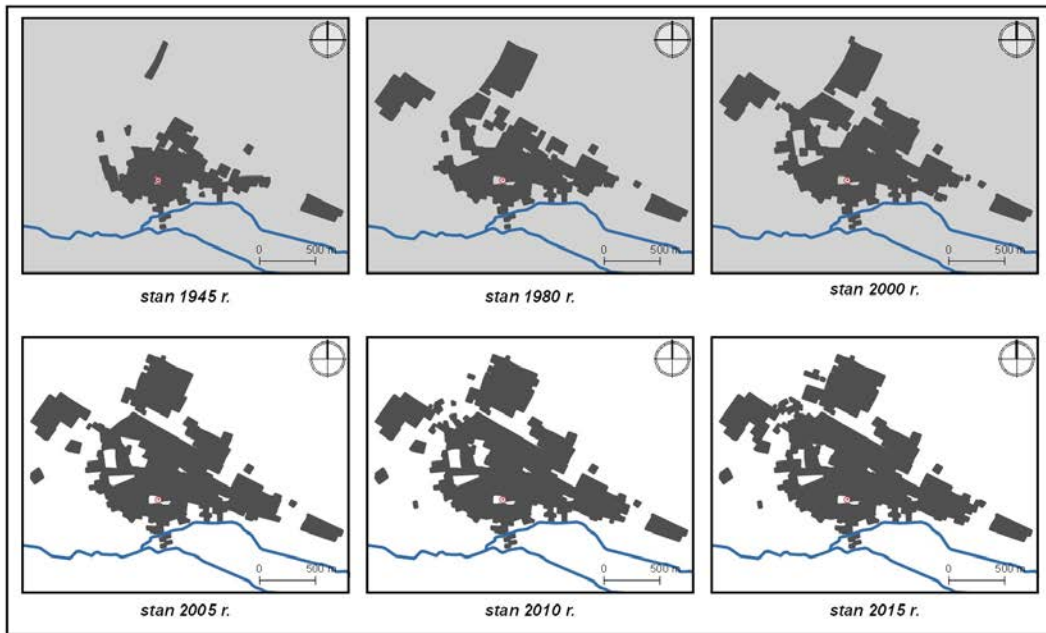
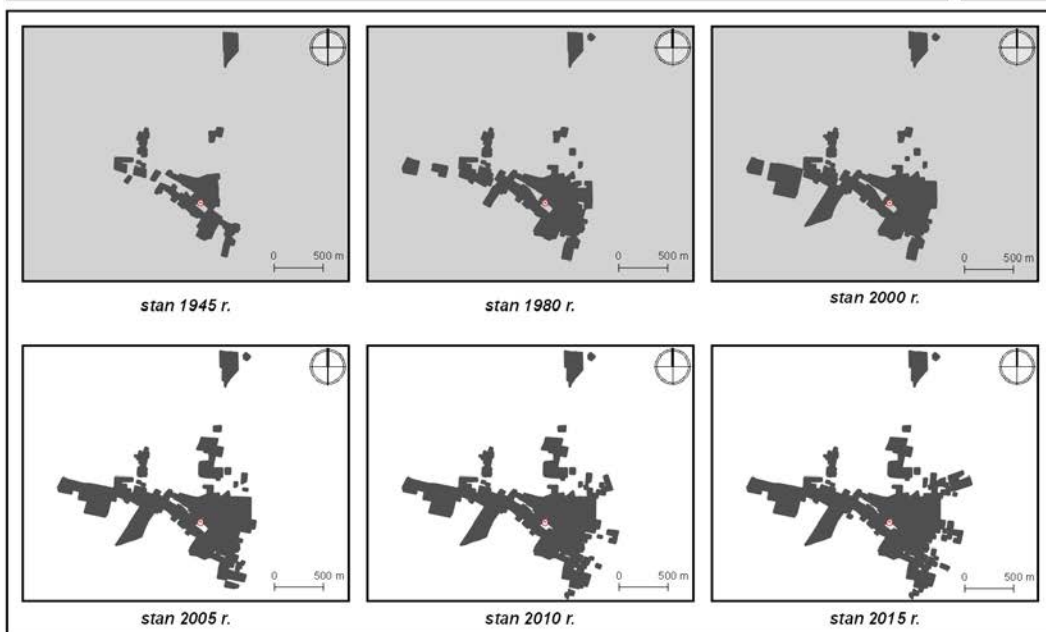


**SYCÓW****D1***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.***ŚRODA ŚLĄSKA****D2***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.*

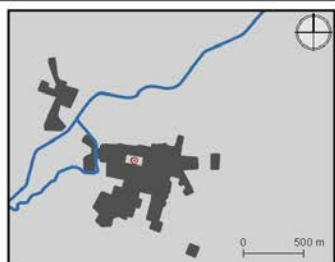
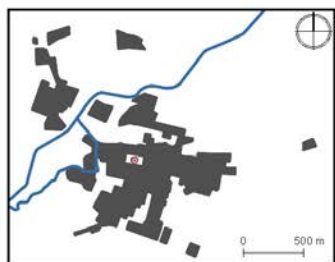
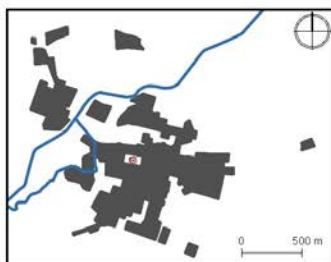
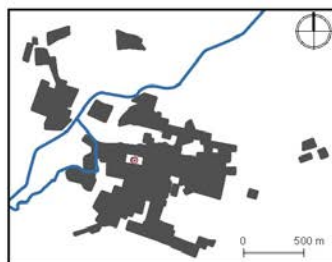
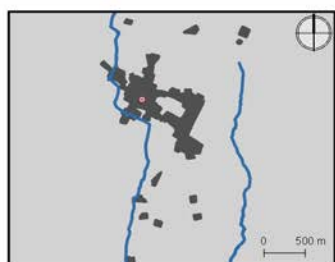
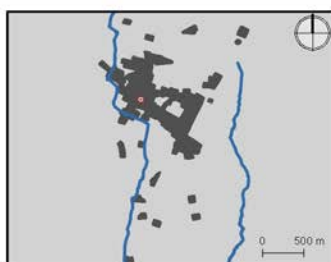
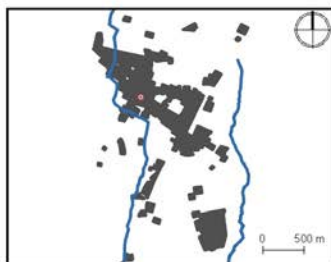
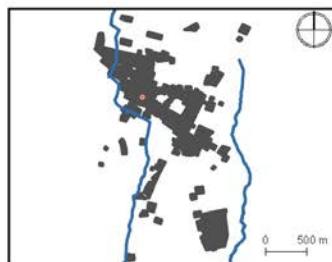
**OBORNIKI ŚLĄSKIE****E1***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.***SIECHNICE****E2***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.*

**SOBÓTKA****F1***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.***KĄTY WROCŁAWSKIE****F2***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.*

**TWARDOGÓRA****G1***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.***ŻMIGRÓD****G2***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.*

**BIERUTÓW****H1****MIĘDZYBÓRZ****H2**



**WIĄZÓW****I1***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.***PRUSICE****I2***stan 1945 r.**stan 1980 r.**stan 2000 r.**stan 2005 r.**stan 2010 r.**stan 2015 r.*








## **Aneks 2**

# **Schematy struktury funkcjonalno-przestrzennej małych miast Podregionu Wrocławskiego**




(opracowanie własne)

## Legenda do analizy struktury funkcjonalno-przestrzennej:










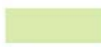

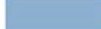

### oznaczenia punktowe

-  centrum miasta
-  dworce autobusowe
-  dworce kolejowe

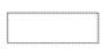


### oznaczenia liniowe

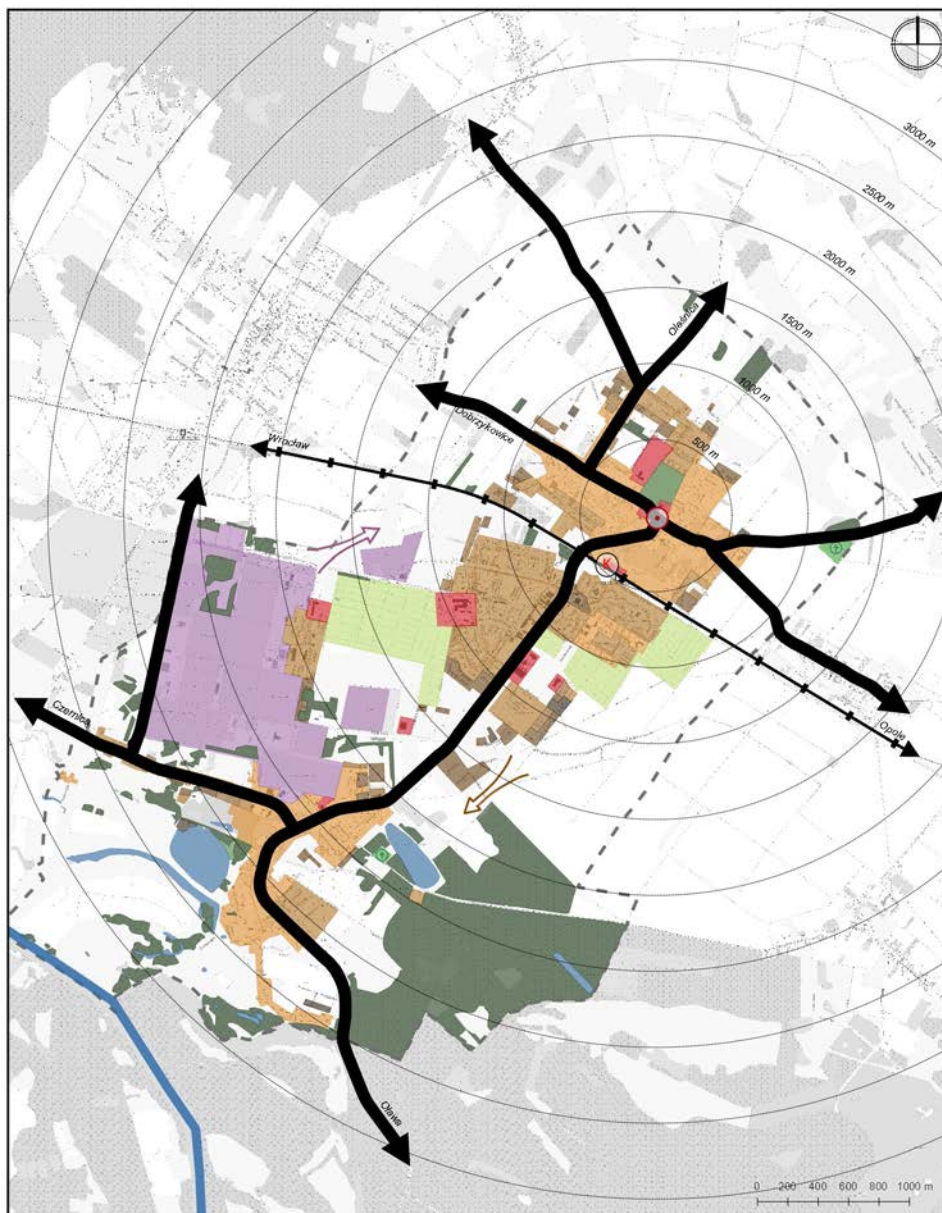
-  rzeki
-  trasy kolejowe
-  główne drogi

### oznaczenia powierzchniowe

-  granica miasta
-  zabudowa mieszkaniowo-usługowa do 1945 r.
-  zabudowa mieszkaniowo-usługowa od 1946 do 2000 r.
-  zabudowa mieszkaniowo-usługowa od 2001 do 2004 r.
-  zabudowa mieszkaniowo-usługowa od 2005 do 2009 r.
-  zabudowa mieszkaniowo-usługowa po 2010 r.
-  zabudowa aktywności gospodarczej
-  zabudowa usługowa
-  lasy
-  parki publiczne
-  ogrody działkowe
-  istniejące cmentarze
-  wody otwarte

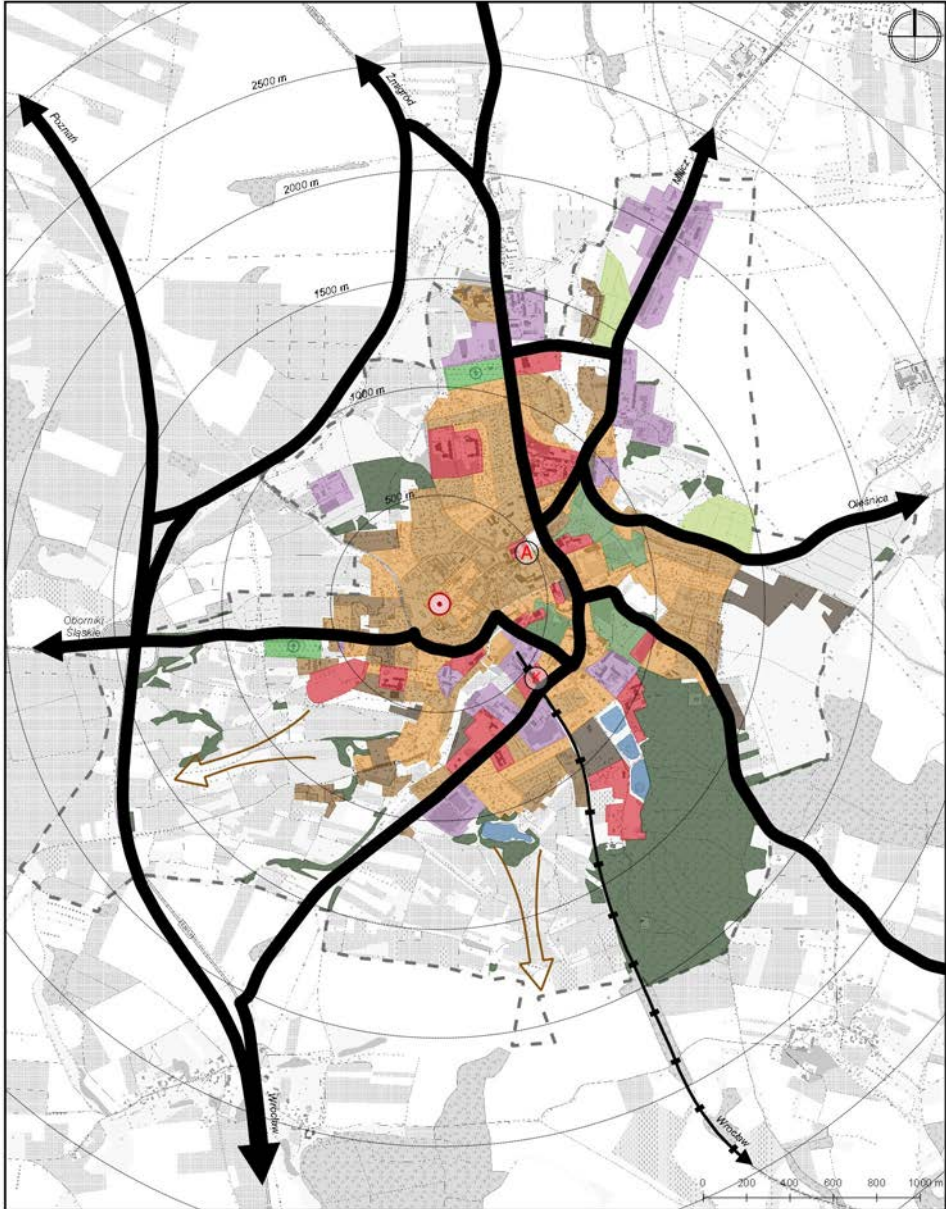
### oznaczenia dodatkowe

-  ekwidystanty odległości od centrum miasta
-  kierunki perspektywicznego rozwoju mieszkaniowo-usługowego
-  kierunki perspektywicznego rozwoju aktywności gospodarczej

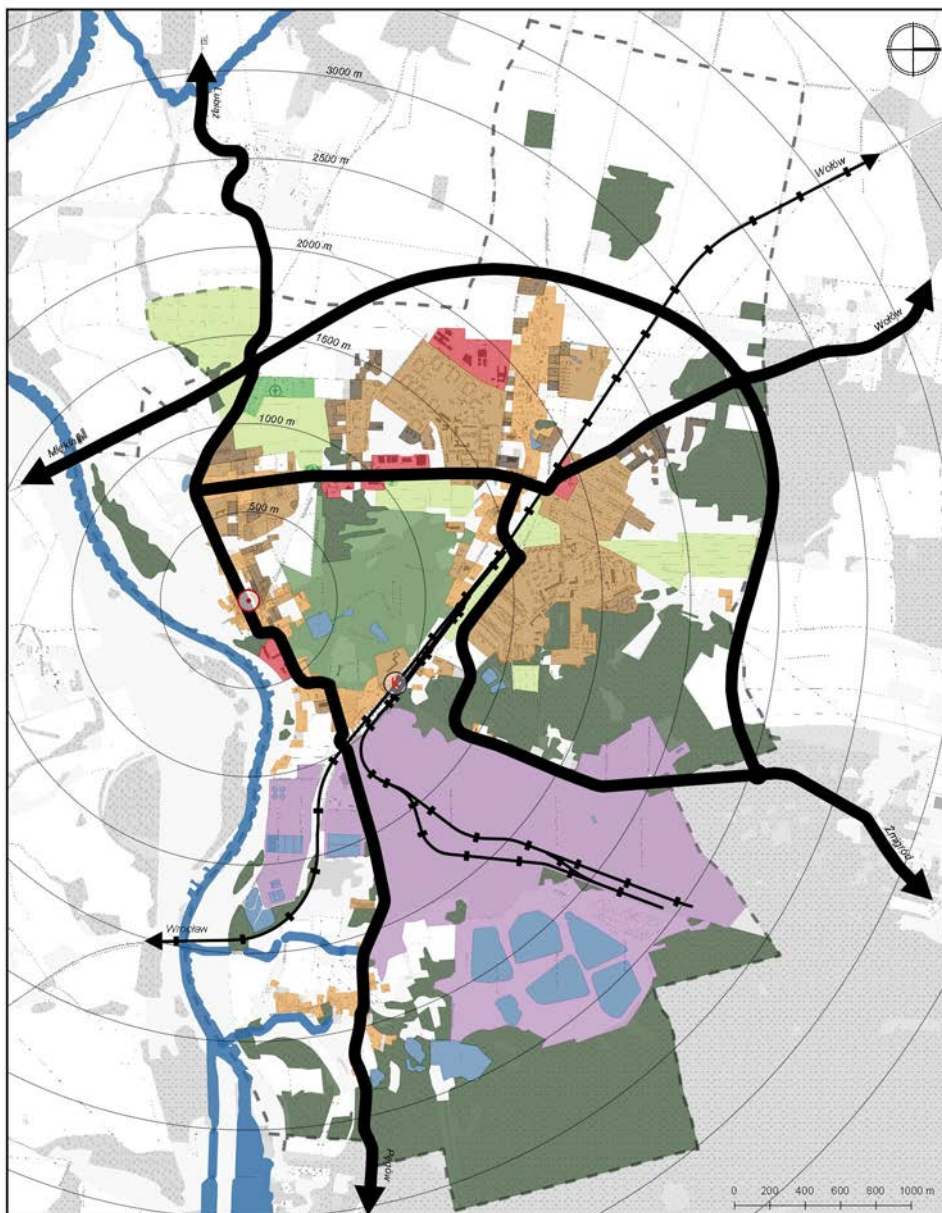
**JELCZ-LASKOWICE****A1**

# TRZEBNICA

# A2



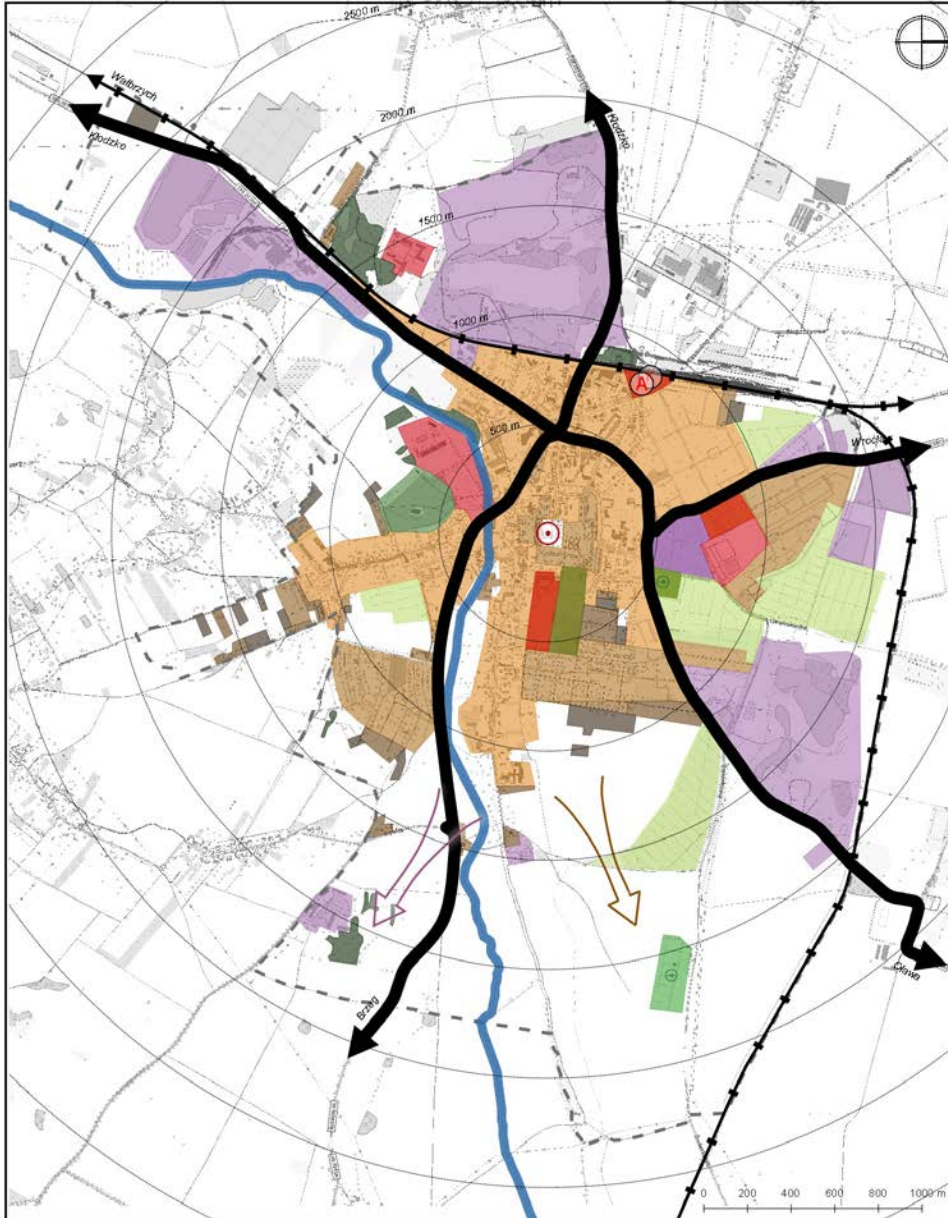


**BRZEG DOLNY****B1**



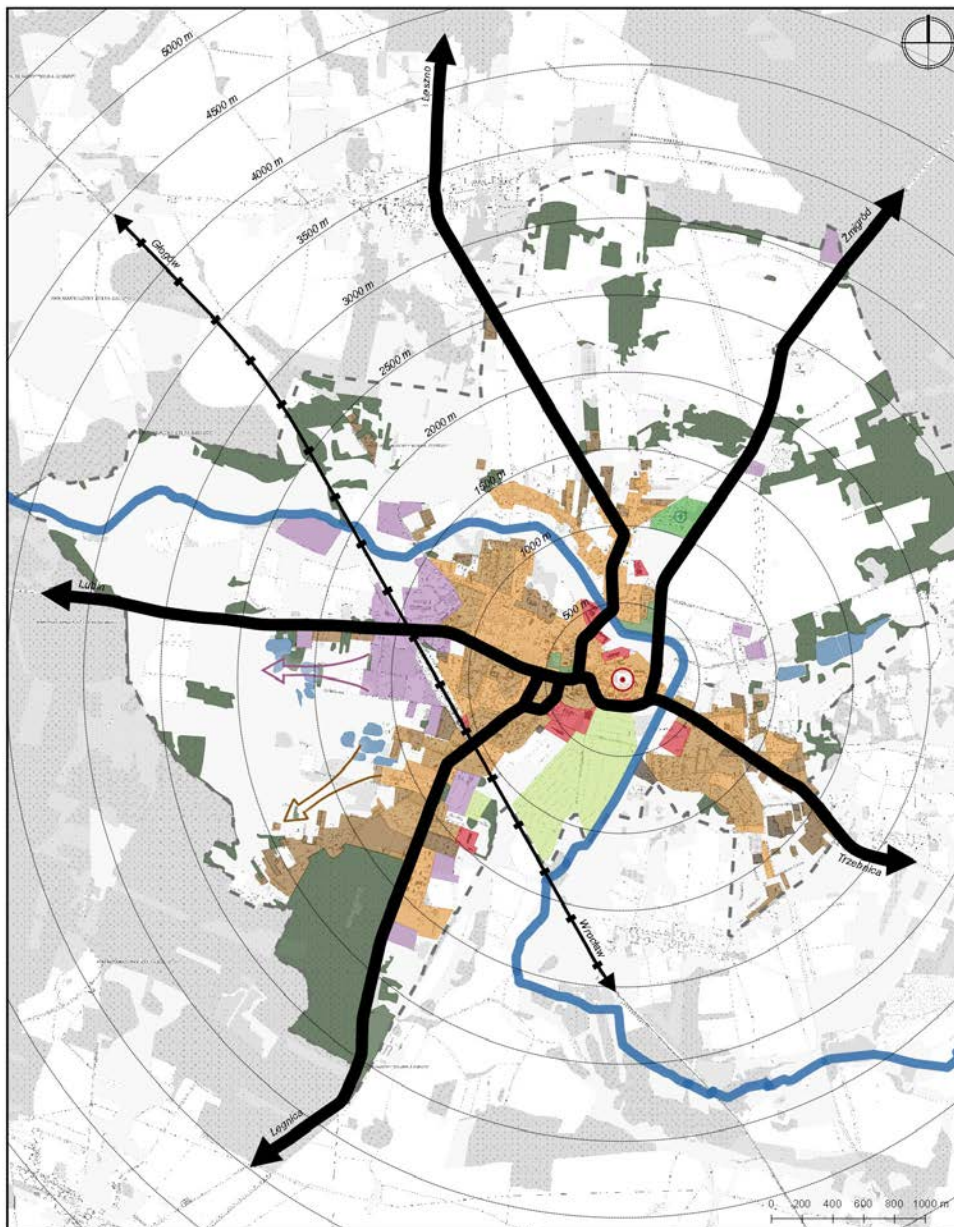
# STRZELIN

# B2



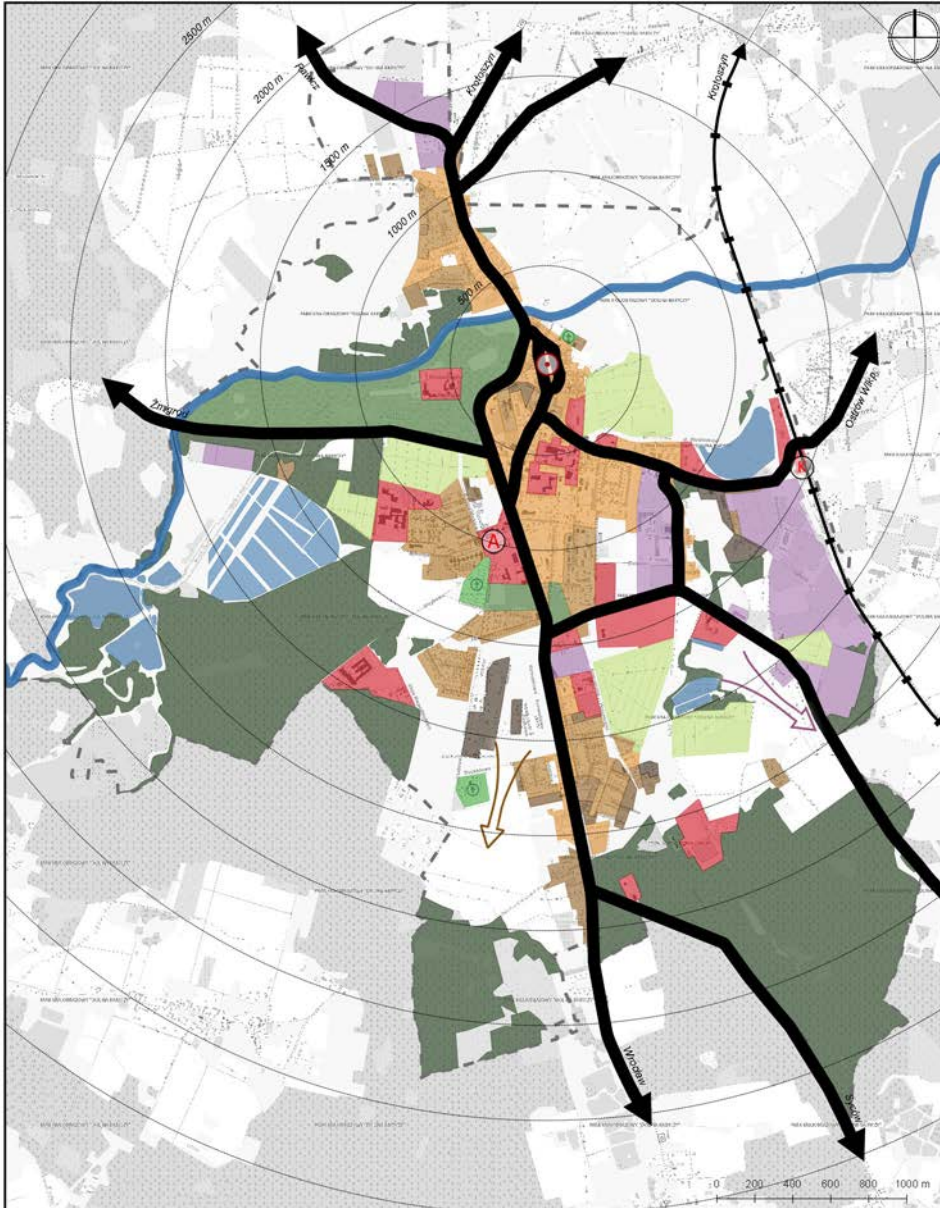
# WOŁÓW

C1

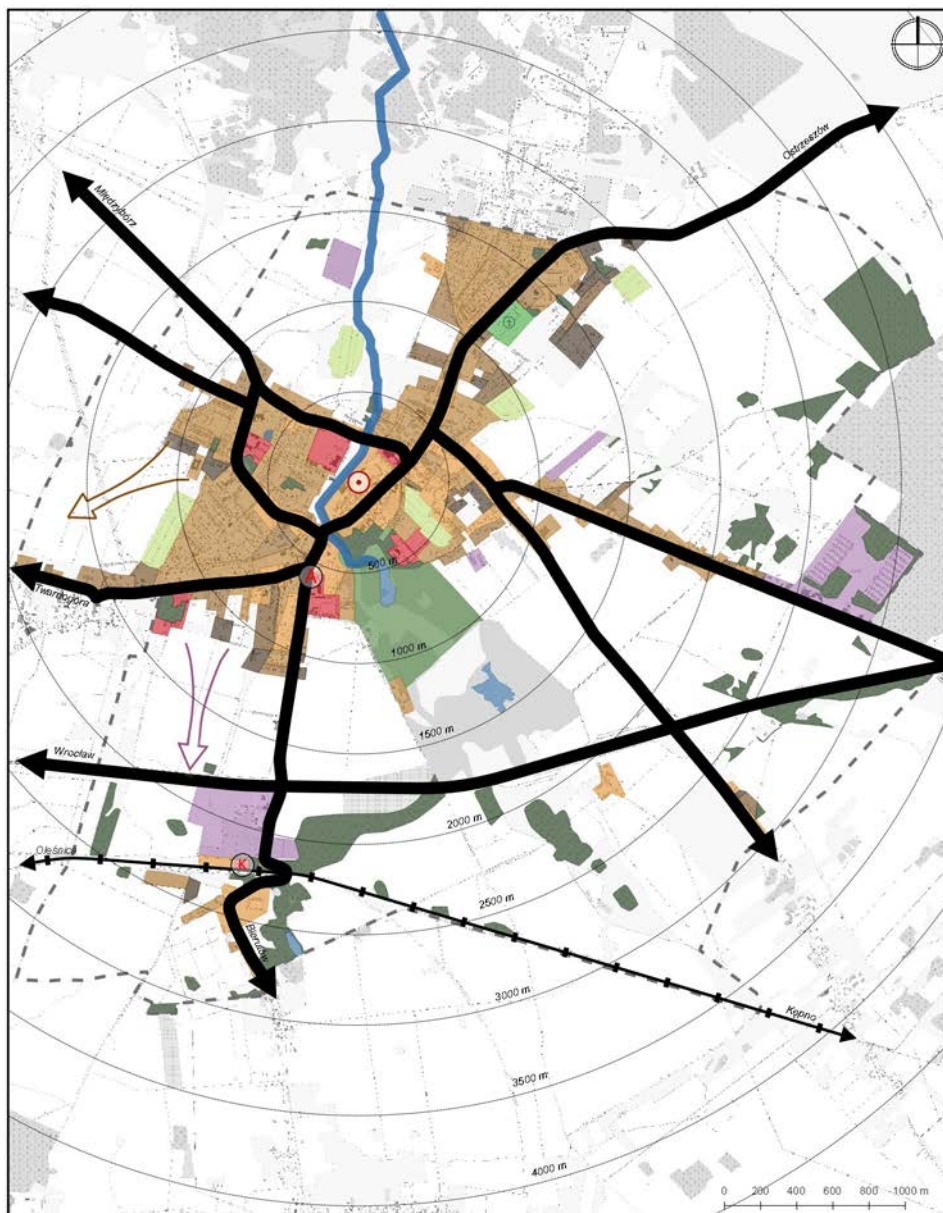


# MILICZ

# C2





**SYCÓW****D1**

# ŚRODA ŚLĄSKA

**D2**

# OBORNIKI ŚLĄSKIE

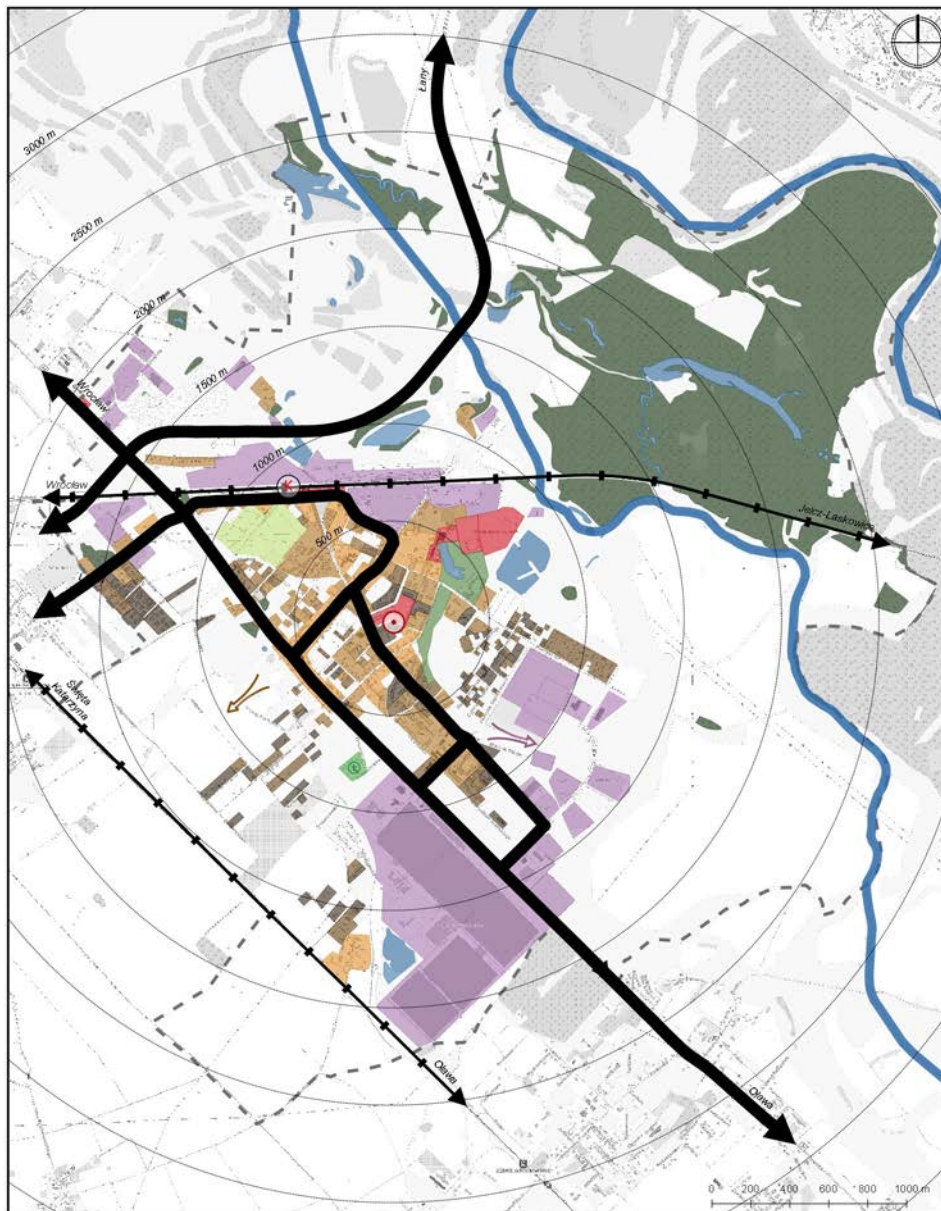
E1





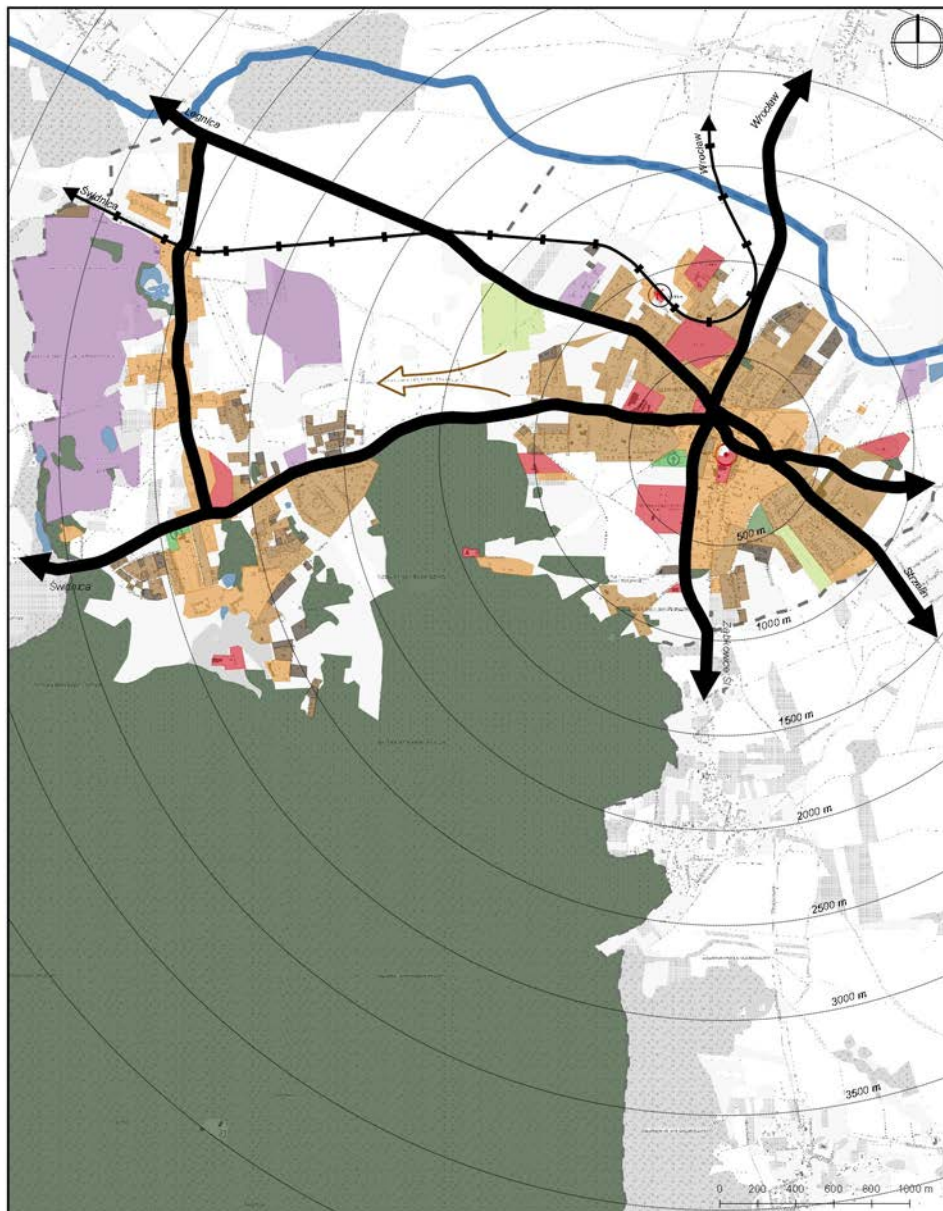
# SIECHNICE

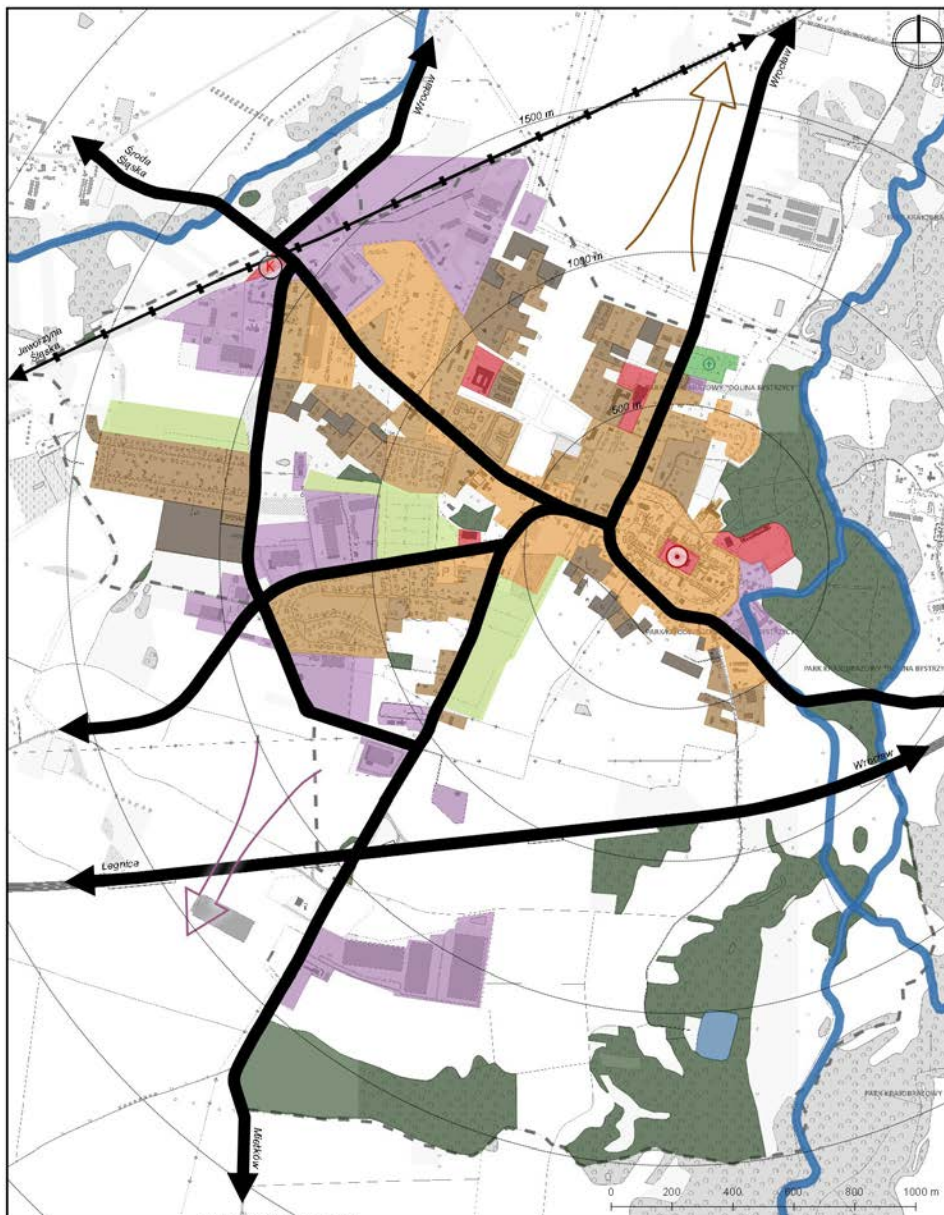
# E2



# SOBÓTKA

F1

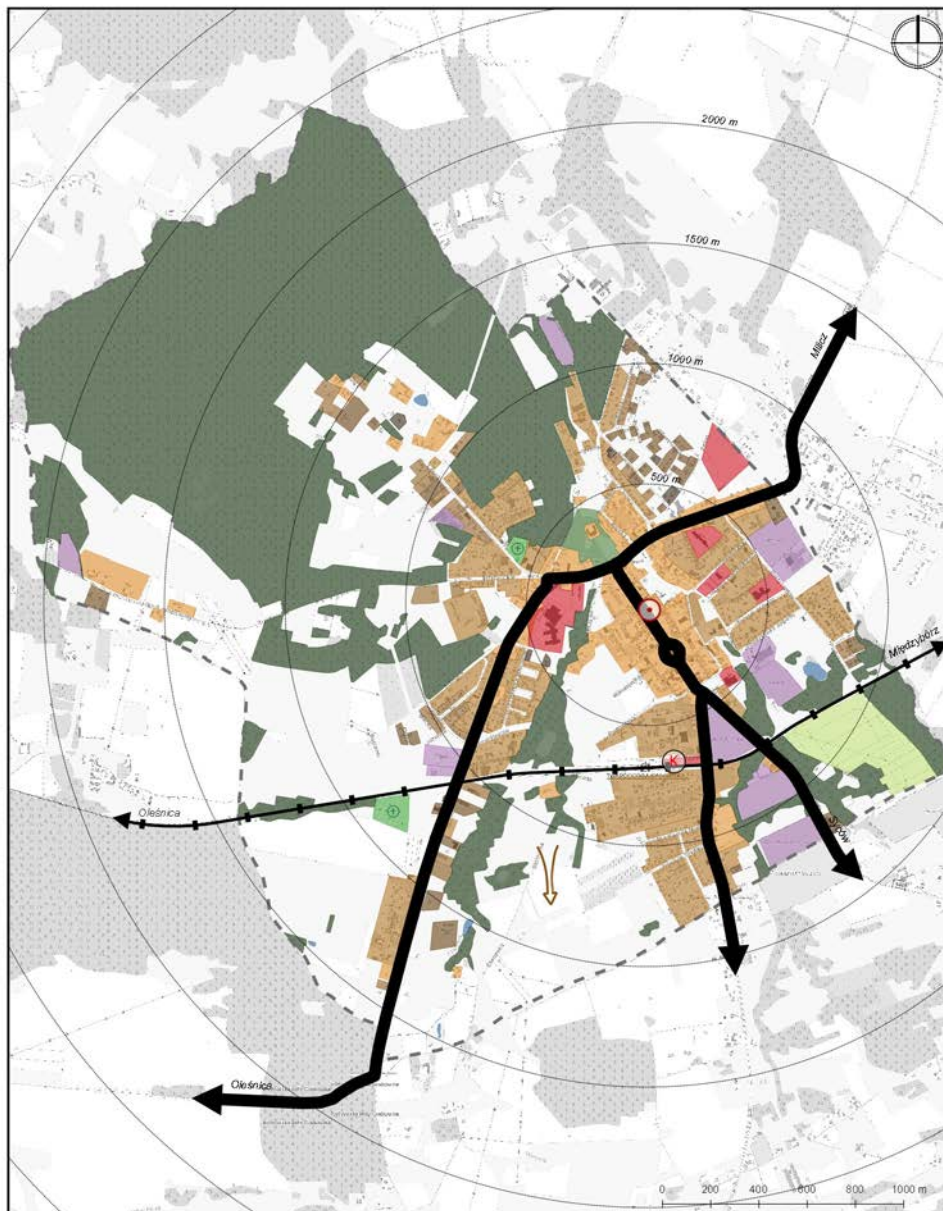


**KĄTY WROCŁAWSKIE****F2**



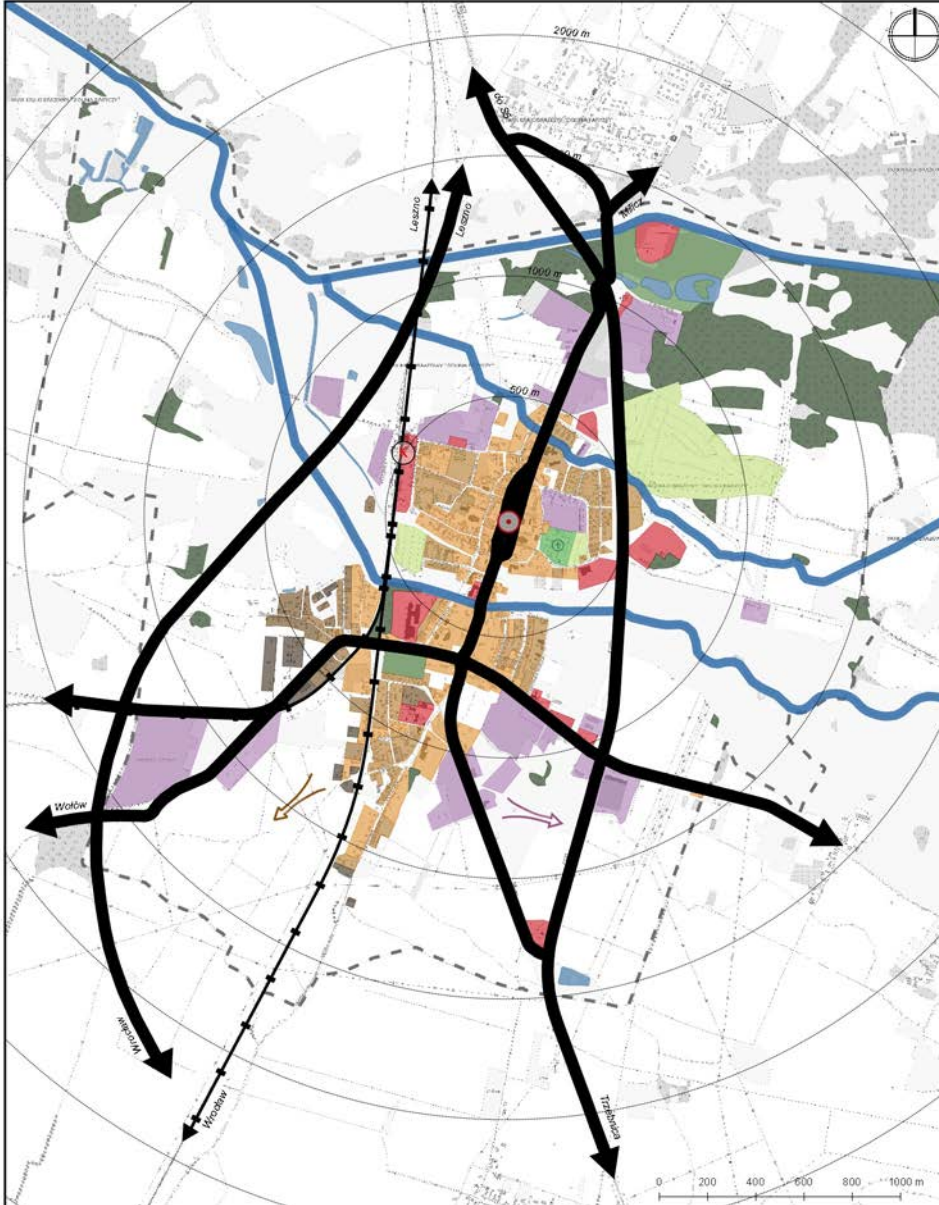
# TWARDOGÓRA

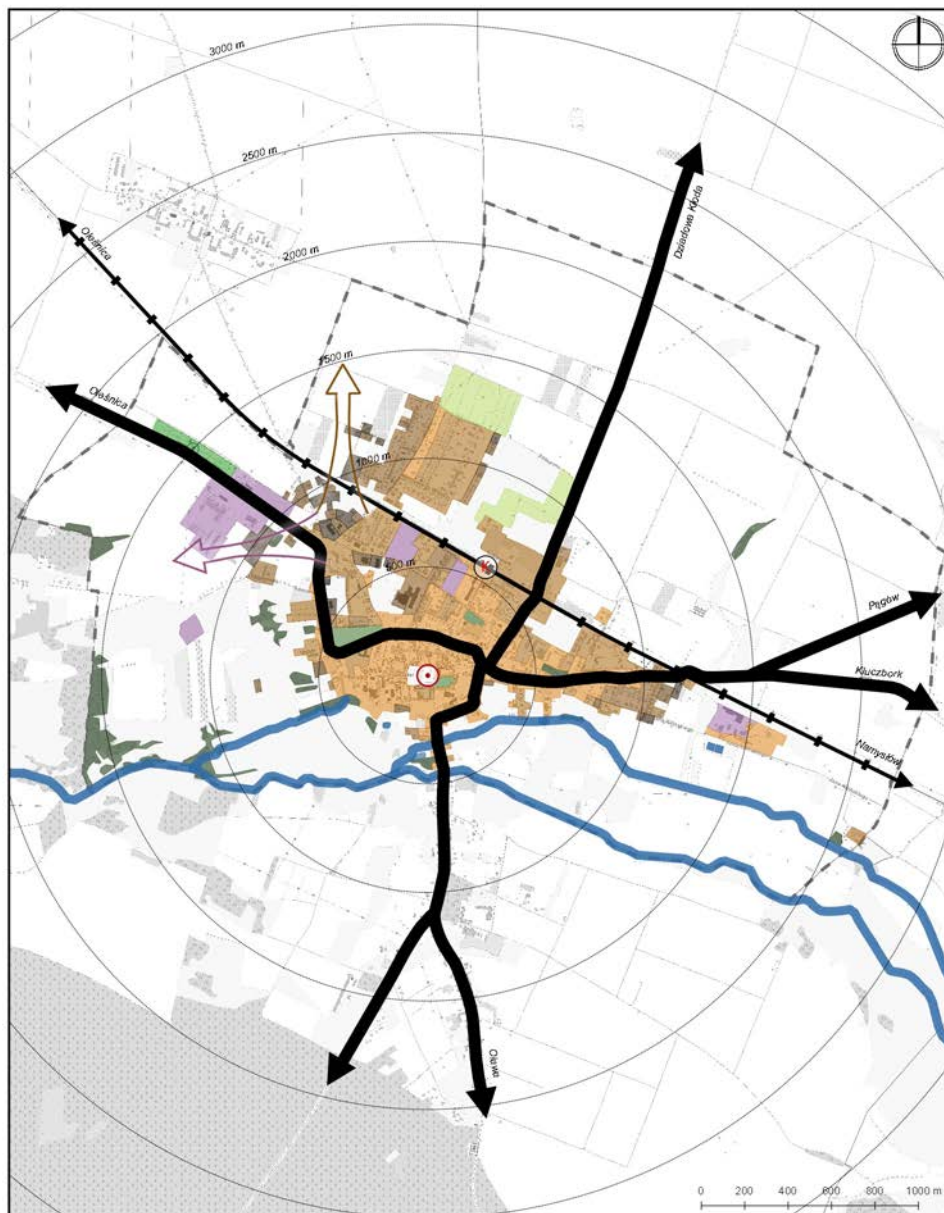
G1



# ŻMIGRÓD

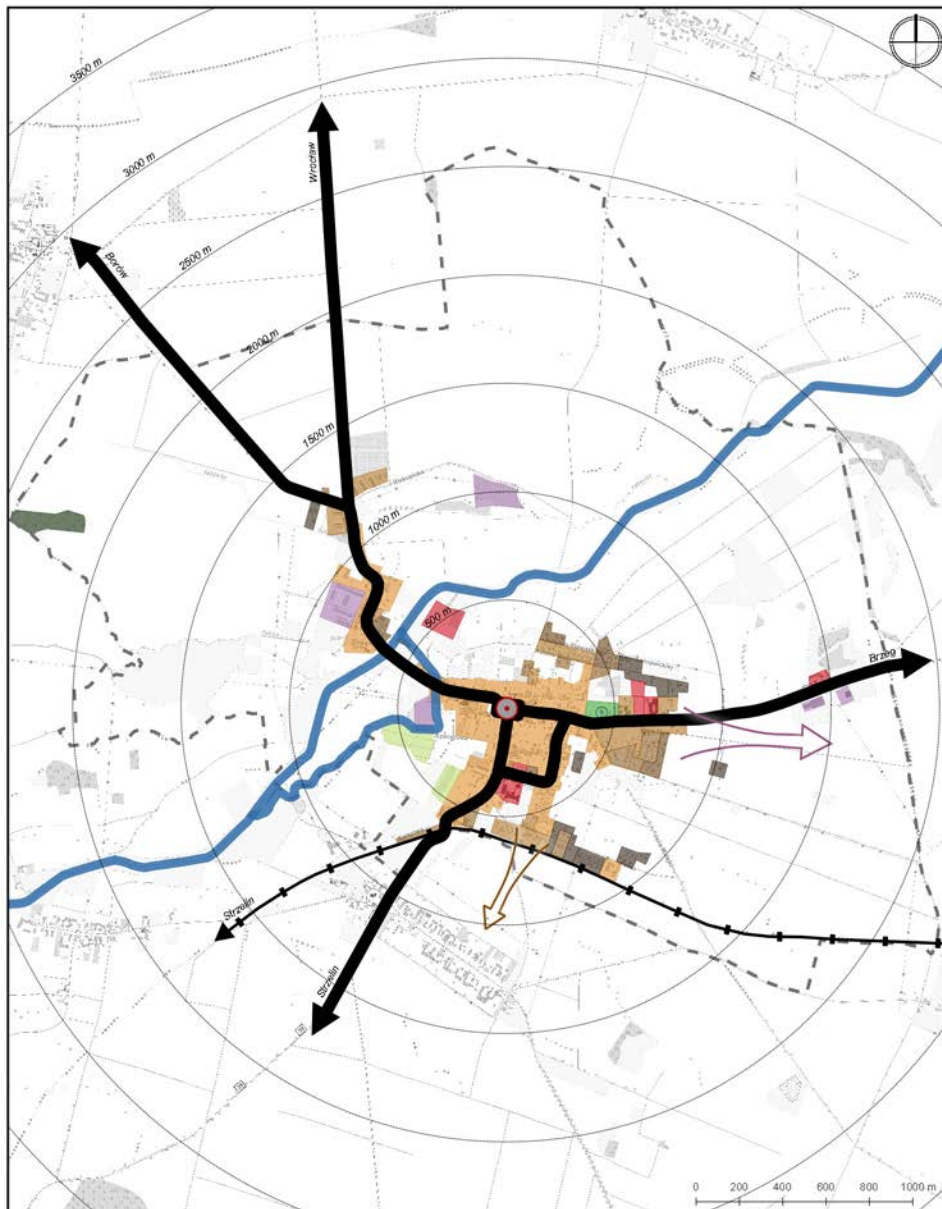
# G2



**BIERUTÓW****H1**





**WIĄZÓW****I1**



# **Aneks 3**

## **Dokumentacja fotograficzna**

(fotografie wykonane przez autorów)







**Rys. A 3.1.** Jelcz-Laskowice. Zespół pałacowo-parkowy w 2019 r. (na górze) i kościół rzymskokatolicki św. Stanisława w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.2.** Jelcz-Laskowice. Osiedle Piastów w 2019 r. (na górze)  
i ul. Żwirki w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.3. Trzebnica. Rynek z ratuszem na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.4.** Trzebnica. Modernistyczna zabudowa mieszkaniowa na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.5.** Trzebnica. Współczesna zabudowa mieszkaniowa na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.6.** Trzebnica. Modernistyczny kwartał przyrynkowy na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



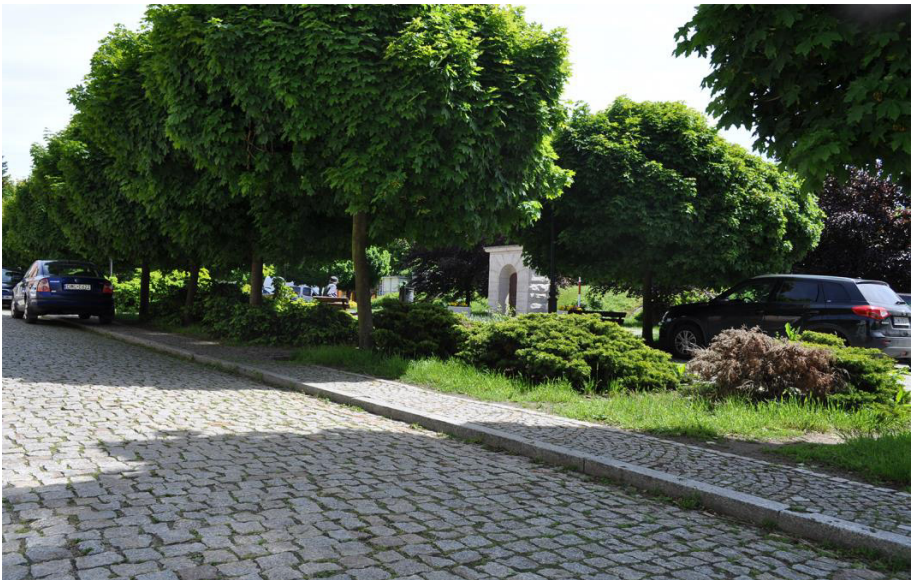


**Rys. A 3.7.** Trzebnica. Zabudowa okolic rynku przy ul. Daszyńskiego na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.8.** Brzeg Dolny. Południowa pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.9.** Brzeg Dolny. Północna część rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.10.** Brzeg Dolny. Ulica Odrodzenia, prowadząca do rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.11.** Brzeg Dolny. Pałac Hoymów na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole). Obecnie Dolnobrzeski Ośrodek Kultury i Urząd Miejski





**Rys. A 3.12.** Brzeg Dolny. Założenie ogrodowe przy Pałacu Hoymów na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.13.** Brzeg Dolny. Droga wojewódzka przebiegająca przez rynek na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.14.** Brzeg Dolny. Osiedle mieszkaniowe z lat 70. na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)

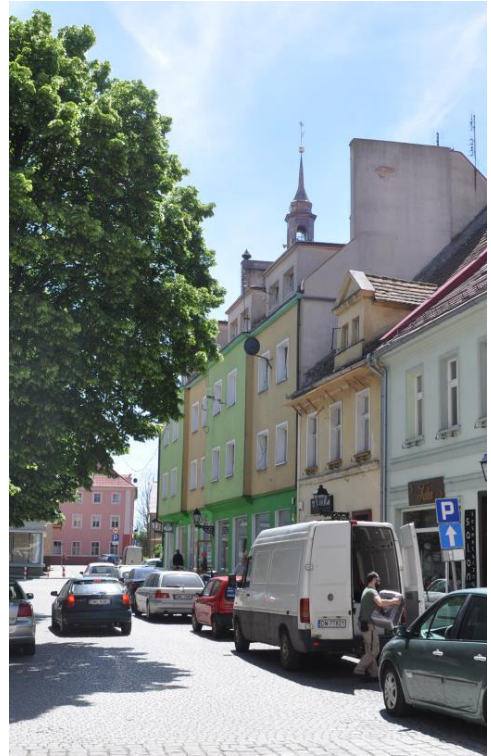


**Rys. A 3.15.** Brzeg Dolny. Ulica Wilcza na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





Rys. A 3.16. Wołów. Południowa i wschodnia pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.17.** Wołów. Zachodnia pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (z lewej) i w 2019 r. (z prawej)



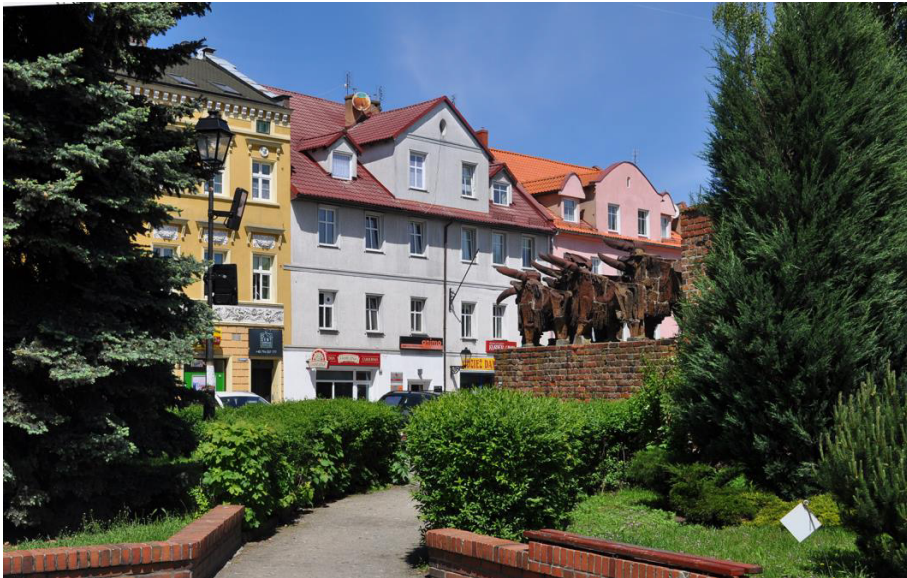
**Rys. A 3.18.** Wołów. Tyły rynku przy pl. Szkolnym na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.19.** Wołów. Ulica Piastów Śląskich na początku lat dwutysięcznych – widok od strony zachodniej (na górze) oraz w 2019 r. – widok od strony wschodniej (na dole)





Rys. A 3.20. Wołów. Ulica Zwycięstwa i fragment murów miejskich na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.21. Wołów. Ulica Korzeniowskiego na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





Rys. A 3.22. Strzelin. Dom Księżąt Brzeskich w modernistycznej oprawie na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.23. Strzelin. Wieża ratuszowa na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.24.** Strzelin. Północna pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.25.** Strzelin. Południowa pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.26. Milicz. Plac rynkowy



Rys. A 3.27. Milicz. Kościół pw. Św. Andrzeja Boboli w 2019 r. (na górze)  
i ul. 1 Maja w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.28.** Milicz. Rekompozycja elewacji budynku przy ul. 11 Listopada w 2019 r. (na górze) i urban farming na ul. Grunwaldzkiej w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.29.** Syców. Plac Wolności w 2019 r. (na górze) i tyły zabudowy na pl. Wolności w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.30.** Syców. Park w sąsiedztwie pl. Wolności w 2019 r. (na górze) i ul. Wojska Polskiego w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.31.** Syców. Ulica Jana Pawła II w 2019 r. (na górze)  
i ul. Wąłowa w 2019 r. (na dole)





Rys. A 3.32. Środa Śląska. Kamienice w północnej pierzei rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.33. Środa Śląska. Kamienica we wschodniej pierzei rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.34. Środa Śląska. Modernistyczna zabudowa mieszkaniowa z lat 70. na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



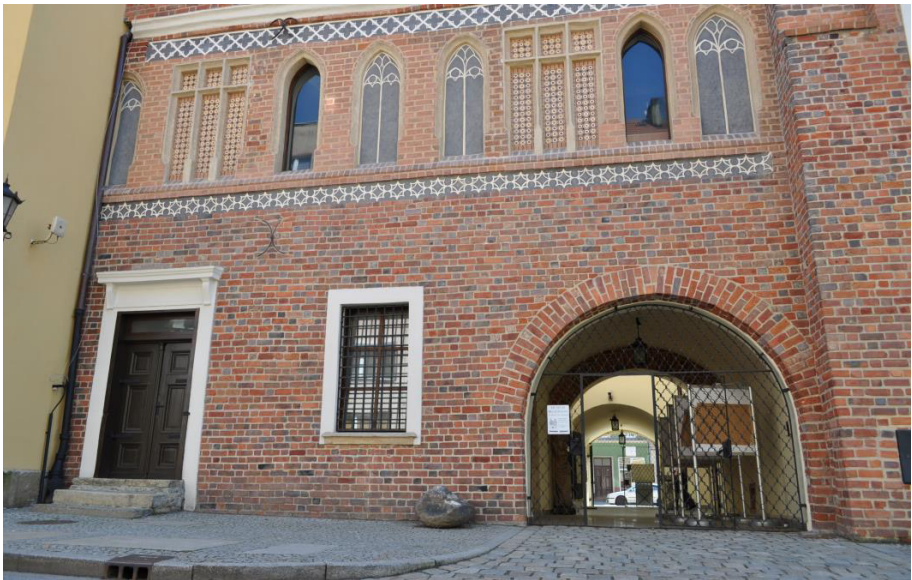


**Rys. A 3.35.** Środa Śląska. Tyły południowej pierzei rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.36. Środa Śląska. Południowa pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





Rys. A 3.37. Środa Śląska. Ratusz na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.38.** Oborniki Śląskie. Bloki mieszkaniowe z lat 70. na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.39.** Oborniki Śląskie. Plac przed dworcem kolejowym na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.40.** Oborniki Śląskie. Fragment budynku dworca kolejowego na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole). Obecnie biblioteka publiczna



**Rys. A 3.41.** Oborniki Śląskie. Budynek poczty na początku lat dwutysięcznych (z lewej) i w 2019 r. (z prawej)



**Rys. A 3.42.** Oborniki Śląskie. XIX-wieczna willa mieszkaniowa na początku lat dwutysięcznych (z lewej) i w 2019 r. (z prawej)





**Rys. A 3.43.** Oborniki Śląskie. Główny węzeł drogowy miasta na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.44.** Siechnice. Nowe centrum miasta i Urząd Miejski w 2019 r. (na górze) i nowe centrum miasta z widokiem na kościół pw. Niepokalanego Poczęcia NMP w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.45.** Siechnice. Nowe zabudowa przy ul. Piłsudskiego w 2019 r. (na górze)  
i parking we wnętrzu kwartału zabudowy przy ul. Jana Pawła II w 2019 r.  
(na dole)



**Rys. A 3.46.** Sobótka. Północna pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.47.** Sobótka. Południowa pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





Rys. A 3.48. Sobótka. Sąsiedztwo starej i nowej zabudowy rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.49.** Sobótka. Modernistyczny hotel na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.50.** Sobótka. Ulica Adama Mickiewicza na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)

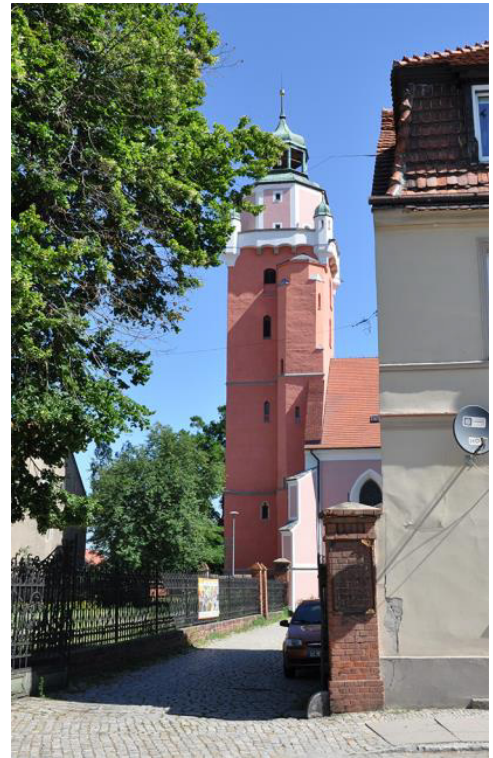


**Rys. A 3.51.** Sobótka. Ulica Św. Jakuba na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.52. Sobótka. Styk nowej i starej zabudowy na początku lat dwutysięcznych (z lewej) i w 2019 r. (z prawej)





**Rys. A 3.53.** Kąty Wrocławskie. Dziewiętnastowieczny Kościół Rzymskokatolicki pw. Świętych Apostołów Piotra i Pawła na początku lat dwutysięcznych (z lewej) i w 2019 r. (z prawej)



**Rys. A 3.54.** Kąty Wrocławskie. Sąsiedztwo starej i nowej zabudowy przy ul. Okulickiego na początku lat dwutysięcznych (z lewej) i w 2019 r. (z prawej)





Rys. A 3.55. Kąty Wrocławskie. Modernistyczne uzupełnienie zabudowy południowej pierzei rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.56.** Kąty Wrocławskie. Zaplecze południowej pierzei rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.57. Kąty Wrocławskie. Północna pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.58.** Kąty Wrocławskie. Ratusz i dawny Kościół Ewangelicki na początku lat dwutysięcznych (z lewej) i w 2019 r. (z prawej)



**Rys. A 3.59.** Kąty Wrocławskie. Zaplecze południowej pierzei rynku na początku lat dwutysięcznych (z lewej) i w 2019 r. (z prawej)





**Rys. A 3.60.** Twardogóra. Rynek w 2019 r. (na górze) i Urząd Miejski w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.61.** Twardogóra. Rynek w 2019 r. (na górze) i ul. Ratuszowa w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.62.** Twardogóra. Zakłady produkcyjne ILPEA w 2019 r. (na górze)  
i basen miejski w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.63. Żmigród. Rynek w 2019 r.



Rys. A 3.64. Żmigród. Rynek w 2019 r.





Rys. A 3.65. Żmigród. Rynek w 2019 r. (na górze) i tyły południowej pierzei rynkowej (na dole)



**Rys. A 3.66.** Bierutów. Wschodnia pierzeja rynku i wieża na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.67.** Bierutów. Podwale – ul. Mostowa na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



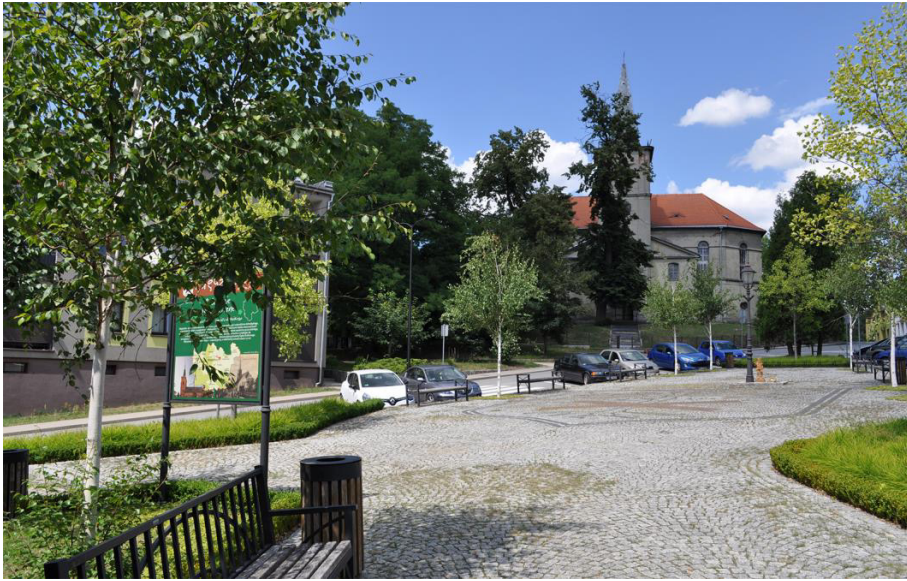


**Rys. A 3.68.** Bierutów. Wieża ratuszowa na początku lat dwutysięcznych (z lewej) i w 2019 r. (z prawej)



**Rys. A 3.69.** Bierutów. Brama do zamku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





Rys. A 3.70. Międzybórz. Rynek w 2019 r.



Rys. A 3.71. Międzybórz. Rynek i ul. Kościelna w 2019 r.





**Rys. A 3.72.** Wiązów. Klasycystyczny ratusz na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



Rys. A 3.73. Wiązów. Wschodnia i południowa pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.74.** Wiązów. Północna pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.75.** Wiązów. Widok na ratusz z ul. 1 Maja na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.76.** Prusice. Wschodnia pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.77.** Prusice. Zachodnia pierzeja rynku na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





Rys. A 3.78. Prusice. Ratusz na początku lat dwutysięcznych (z lewej)  
i w 2019 r. (z prawej)



**Rys. A 3.79.** Prusice. Widok na wschodnią pierzeję i kościół pw. Jakuba Apostoła na początku lat 2000 (z lewej) i w 2019 r. (z prawej)





Rys. A 3.80. Prusice. Widok na ul. Żmigrodzką na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)



**Rys. A 3.81.** Prusice. Ulica Wrocławska na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





**Rys. A 3.82.** Prusice. Bloki mieszkaniowe przy ul. Krótkiej na początku lat dwutysięcznych (na górze) i w 2019 r. (na dole)





# INWENTARYZACJA URBANISTYCZNA PODREGIONU WROCŁAWSKIEGO





Przedstawiona mi do recenzji książka pt. „Przeobrażenia struktury przestrzennej małych miast Dolnego Śląska po 2000 roku” jest wyjątkowo wartościowym dziełem rozwijającym przydatną wiedzę teoretyczną i praktyczną do prowadzenia i rozwoju dalszych urbanistycznych i planistycznych badań w dyscyplinie architektura i urbanistyka w aspekcie społeczno-przestrzennym i ekologicznym.

*Z recenzji dr hab. inż. arch. Bogusława Wojtyszyna, prof. UZ*

Recenzowana książka jest przedsięwzięciem rzadko spotykanym i niezwykłym. Stanowi ona bardzo konsekwentną kontynuację badań, jakie Robert Masztalski przedstawił w książce wydanej w 2005 r. pt: Przeobrażenia małych miast Dolnego Śląska po 1945 r. W ramach obu przedsięwzięć badawczych zostały przeanalizowane procesy rozwojowe licznej grupy małych miast, a szczególnie przekształcenia ich struktury funkcjonalno-przestrzennej. (...)

Monografia stanowi istotny wkład do wiedzy i myśli urbanistycznej. Przedstawia ona znakomicie charakter rozwoju przestrzennego małych miast w Polsce przy pomocy oryginalnej, autorskiej i konsekwentnie zastosowanej metodologii.

*Z recenzji dr hab. inż. arch. Tomasza Ossowicza, prof. PWr*



Wydawnictwa Politechniki Wrocławskiej  
są do nabycia w księgarni  
ul. C.K. Norwida 9, 50-374 Wrocław  
tel. 71 328 08 95

Prowadzimy sprzedaż wysyłkową:  
zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl

ISBN 978-83-7493-147-2