

Paweł NOWAK*

EKSURBANIZACJA WSPÓŁCZESNYCH MIAST

URBAN SPRAWL OF CONTEMPORARY CITIES

ABSTRACT: Urban sprawl had its origins in the nineteenth century and its main cause was development of more and more efficient forms of transport for residents of the city. At the beginning there were trains and trams, then car transport appeared and currently it has the greatest impact on the shape and landscape of modern cities (Polit, 2010). Urban sprawl is accompanied by a degradation of both landscape of the city and suburban areas. The first examples of this phenomenon can be observed in the United States, and there, author believes, one should look for solutions to this problem. Nowhere urban sprawl formed shape of the urban areas, as much as in the United States. For this reason one could find here a number of solutions, such as controlling building density, house prices or setting the absolute limit of the city – as it was done in Portland (Egan, 1996). Delimitation of those boundaries could be a key factor that can not only stop urban sprawl, but also stimulate internal city redevelopment and revitalization of degraded areas.

KEY WORDS: suburbanization, city transformations, urban growth boundary, urban sprawl

Eksurbanizacja¹ swoje początki miała w XIX w. i jej główną przyczyną było pojawianie się coraz to efektywniejszych form transportu mieszkańców miasta. Na początku były to linie kolejowe i tramwajowe, później transport samochodowy, który ma obecnie największy wpływ na kształt i krajobraz współczesnych miast (Polit 2010). Eksurbanizacji towarzyszy degradacja krajobrazu zarówno miasta, jak i terenów podmiejskich. Pierwsze przykłady tego zjawiska możemy zaobserwować w Stanach Zjednoczonych, gdzie *urban sprawl* w znacznym stopniu uformował kształt obecnych aglomeracji miejskich. Już w roku 1814, kiedy między Brooklynem a Manhattanem pojawiła się pierwsza przeprawa promowa, zaczęły rozwijać się tam też przedmieścia. Największe przyspieszenie rozwoju miało miejsce w połowie XX w. i obecnie na przedmieściach żyje już jeden na dwóch Amerykanów. Miasta zaczęły się rozwijać w sposób niekontrol-

* Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Kształtowania Środowiska i Rolnictwa, Katedra Projektowania Krajobrazu, e-mail: pawel.nowak@zut.edu.pl

¹ Inaczej zwana z języka angielskiego *urban sprawl* – w dosłownym tłumaczeniu: rozpełzanie się miasta.

lowany, zagarniając w swoje granice coraz to dalsze tereny, tworząc strukturę nazywaną potocznie *leapfrog* (Frumkin 2002).

Ten układ aglomeracji miejskiej charakteryzuje się niską gęstością zabudowy przedmieść i bardzo rozbudowaną siecią dróg wielopasmowych prowadzących do centrum (rysunek 1). Przez rozproszenie zabudowy i brak kontroli nad rozwojem miasta dochodzi do podzielenia go na przestrzenie o różnych funkcjach, jak np.: tereny domów jednorodzinnych, centrum handlowe z parkingami, obiekty służące rekreacji, obiekty biurowe, parki. Przestrzenie te nie są ze sobą skorelowane, a każda z nich, pełniąc tylko jedną funkcję, nie zaspokaja wszystkich potrzeb mieszkańca. Z tego względu by zaspokoić każdą kolejną potrzebę (jedzenie, spacer w parku, zakupy, sen), konieczne jest udanie się w inną lokalizację znajdującą się najczęściej poza zasięgiem pieszym. Jedynym środkiem transportu umożliwiającym realizację potrzeb życiowych człowieka staje się w tym przypadku samochód. Osoby pozbawione tego narzędzia skazane są na szereg utrudnień i uciążliwości. Rozbudowana sieć drogowa jest podstawą funkcjonowania przedmieść, gdzie zakupienie podstawowych artykułów spożywczych oznacza także podróż do oddalonego często o kilka kilometrów centrum handlowego. Realizowane współcześnie przedmieścia są też najczęściej homogeniczne w swojej budowie. Składają się z geometrycznej sieci dróg i wybudowanych przez dewelopera domków jednorodzinnych. Domy te są wykonane w tej samej technologii i często według jednego projektu z uwagi na niższe koszty zakupu materiałów. Krajobraz tych miejsc staje się przez to monotony i nieinteresujący (rysunek 2). Przedmieścia są też



Rys. 1. Droga wielopasmowa – Los Angeles, USA

Źródło: www.en.wikipedia.org.



Rys. 2. Przedmieścia w USA. Fotografia: Jan Barański

Źródło: Flickr.com.

zwykle pozbawione przestrzeni wspólnych, gdzie mieszkańcy mogą spotykać się ze sobą i nawiązywać relacje. W wyniku tego bardzo często mieszkańców przedmieść dotyka poczucie wyobcowania i samotności (Kłodawsky 2010).

Niekontrolowany rozwój i zagarnianie przestrzeni otwartych stały się bolączką współczesnych miast. Taki dynamiczny rozwój dzieli miasto zwykle na strefy o różnych funkcjach. W żywych i witalnych przestrzeniach miejskich możemy natomiast zaobserwować mieszanie się tych funkcji oraz występowanie związków swojskości². Wiele jest przykładów takich udanych realizacji, gdzie mieszanie się funkcji mieszkania, pracy i wypoczynku na ograniczonym terenie stworzyło dobrze funkcjonujące społeczności lokalne. W Damaszku w Syrii wielokulturowa społeczność miasta handlowego pracuje, mieszka i wypoczywa w zwartej wielofunkcyjnej zabudowie miejskiej. Podobnie w bardzo charakterystycznej jednostce przestrzennej, jaką są slumsy Bombaju (Dharavi) w Indiach (rysunek 3). Pomimo braku warunków sanitarnych i niedostatku środków do życia ludzie utożsamiają się z tym miejscem, traktują je jak dom i czują się w nim szczęśliwi. Sami organizują w tej przestrzeni miejsca spotkań i życia wspólnotowego, takie jak miejsca modlitwy, szkoły. Kolejnym pozytywnym przykładem jest Nowy Jork i funkcjonujący częściowo jako przestrzeń publiczna budynek Centrum Rockefellera.

² „Między człowiekiem a miejscem jego życia może istnieć szczególnie związek emocjonalny dający człowiekowi poczucie bycia u siebie, a miejscu dbającego o nie gospodarza. Pomiedzy ludźmi przywiązanymi w ten sposób do wspólnego miejsca może istnieć związek dający im jednocześnie drugi inny wymiar swojskości – świadomość bycia wśród swoich. Jeśli taki związek istnieje, to miejsce może stać się przedmiotem starań całej wspólnoty i jako takie ma większe szanse pomyślnego bytu, niż ziemia niczyja. Związki swojskości bywają pozytywne zarówno dla człowieka jak i dla miejsca” (Pawłowska 2001).

Jest to miejsce otwarte i dostępne dla ludzi. Łączy w sobie także szereg funkcji. Można wejść na dach budynku i podziwiać widoki na krajobraz miasta, w podziemiach zlokalizowane jest centrum handlowo-usługowe, w korytarzach wystawiane są rzeźby i malowidła nawiązujące do historii tego miejsca. Większość pomieszczeń w budynku funkcjonuje jako biura, w których pracuje kilka tysięcy osób. Budynek, łącząc w sobie funkcje pracy, rekreacji i miejsca spotkań, stał się częścią tożsamości miasta. W opinii mieszkańców jest on pozytywną wizytówką śródmieścia i jednym z głównych miejsc realizacji życia społecznego w mieście (Cruickshank 2008).

Analizując proces eksurbanizacji, możemy zauważyć, że rozdziela on miasto na funkcjonalne strefy zależne od układu komunikacyjnego i dostosowane do niego. Niszczy przez to także związki swojskości w lokalnych społecznościach. Degraduje krajobraz zarówno miasta, jak i terenów naturalnych otaczających miasto. Z tego też względu, szczególnie w Stanach Zjednoczonych, gdzie ten problem występuje w największej skali, usilnie poszukuje się jego rozwiązania.

Jedną z najbardziej wyraźnych koncepcji architektoniczno-urbanistycznych przeciwdziałających temu procesowi jest koncepcja miasta zwartego (Sylwestrzak 2009). Ten pomysł rozwoju miast jest szczególnie propagowany w miastach Europy Zachodniej, wpisując się w ideę rozwoju zrównoważonego³. Miasto zwarte charakteryzuje się wysoką intensywnością zabudowy centrum, co wpływa na oszczędność terenów. Ograniczenie zabudowy pozwala też na organizację wydajniejszego systemu transportu miejskiego i ograniczenie roli samochodu w tej komunikacji. Mniejszy obszar miasta stwarza też możliwość realizacji i utrzymywania przestrzeni publicznych o wyższej jakości. Trudno jest jednak planowo przeprowadzić przebudowę istniejącego już miasta, biorąc pod uwagę podziały gruntów i prawa własności. Idea miasta zwartego nie daje też odpowiedzi na pytanie, co zrobić z terenami podmiejskimi, które już zostały zabudowane.

W Niemczech problem przedmieść w miastach jest w znacznym stopniu regulowany przez podatki. System planowania największą uwagę skupia na zapobieganiu i przeciwdziałaniu problemom. Władze gmin i miast niemieckich niechętnie wydzielają w planach użytkowania terenów nowe działki na terenach otwartych⁴. Koszty związane z budową infrastruktury na nowych terenach budowlanych oraz utrzymywanie tych terenów są większe niż zyski z podatków, jakie ten teren by przynosił dla gminy. Z tego względu rozrost miast jest kontrolowany finansowo i kalkulowany (Böhm 2008).

W Stanach Zjednoczonych, ze względu na ogromne przekształcenia terenów miast i skalę ekspansji zabudowy, wdraża się głównie rozwiązania rewitalizujące przestrzenie

³ „Rozwój zrównoważony jest koncepcją rozwoju, który zaspokaja podstawowe potrzeby wszystkich mieszkańców przy zabezpieczeniu zasobów środowiskowych oraz przestrzennych dla przyszłych pokoleń” (Sylwestrzak 2009).

⁴ *Flächennutzungsplan* – plan użytkowania terenu obowiązujący dla całej gminy. Jako jego uszczegółowienie dla terenów aktywowanych pod inwestycje w gminie funkcjonuje *Bebaungsplan* – plan zabudowy, szczegółowo regulujący wytyczne zabudowy i inwestycji.



Rys. 3. Slumsy Bombaju – Dharavi

Źródło: Flickr.com

monofunkcyjne. Przykładem jest Tyson's Corner (TC) Project w stanie Virginia. TC zajmuje obszar ponad 11 km², zlokalizowane są tu dwa regionalne centra handlowe oraz setki firm handlowych i usługowych. Na terenie Tyson's Corner mieszka obecnie około 20 000 osób, jednak do pracy przyjeżdża tu około 100 000. Głównymi problemami z których powodów zdecydowano się na przebudowę, były: brak chodników, parków, przestrzeni publicznych i miejsc do życia, czyli miejsc, które „tworzą miasto” (Reilly 2013). Tyson's Corner swoje początki miał prawie 60 lat temu i w procesie eksurbanizacji powstało tu osiedle biurowców, centrów handlowych i dróg bez chodników. Obecny projekt zakłada gruntowną przebudowę tego miejsca w celu stworzenia warunków do życia dla mieszkańców i zaludnienie tego obszaru. Planowane jest zbudowanie apartamentowców, parków, miejsc handlu detalicznego, sportu i rekreacji. Projekt zakłada pięciokrotne zwiększenie liczby mieszkańców tych terenów do roku 2050. Problemem w tym przypadku są koszty budowy całej infrastruktury i związane z tym ceny nieruchomości. Dopiero po zakończeniu przebudowy Tyson's Corner można będzie ocenić efektywność rewitalizacji tego miejsca. Jednak już teraz można zaobserwować główny nurt rewitalizacji, jakim jest *mixed-use*, czyli mieszanie funkcji mieszkania, pracy i wypoczynku.

Można w tej kwestii nawiązać także do wyników badań Ch. Alexandra, którego zespół badawczy z Uniwersytetu w Berkeley (Kalifornia) już w latach 70. na zlecenie rządu

USA oraz National Institute of Mental Health przeprowadził badania nad zależnością pomiędzy środowiskiem życia człowieka a jego poczuciem szczęścia i zdrowiem psychicznym. Jako wynik tych badań powstała książka *Język wzorców*, definiująca, w jaki sposób powinna być zorganizowana przestrzeń życia człowieka, by czuł się w niej dobrze. Wzorce przedstawione w książce nie zostały opracowane, tylko odnalezione poprzez analizę dobrze funkcjonujących miast i rozwiązań architektoniczno-urbanistycznych (Alexander 1977). Przykładowo jeden ze wzorców funkcjonowania dużego miasta (nr 10 *Magic of The City*) wskazuje, że lepszym rozwiązaniem jest funkcjonowanie kilku lokalnych centrów niż jednego głównego w celu dekoncentracji usług wyższego rzędu w mieście. Funkcjonowanie kilku równorzędnych centrów lokalnych poprawia dostępność do różnych wysoko zaawansowanych usług z całego obszaru aglomeracji. Przeciwdziała to sytuacji, w której mieszkańcy terenów podmiejskich, ponoszący wszystkie uciążliwości i koszty funkcjonowania miasta, ze względu na czas dojazdu faktycznie są odseparowani od najwartościowszych funkcji miasta, takich jak funkcje kulturalne. We wzorach Alexandra można dopatrzeć się dążenia do tworzenia w mieście wspólnot i jednostek sąsiedzkich, zlokalizowanych na terenach o funkcji mieszanej, zapewniającej mieszkańcom realizację większości ich potrzeb. Wielopoziomowa struktura organizacji miasta powinna mieć przyjazną dla mieszkańca skalę i zrozumiałą zasięg. Miasto musi oferować mieszkańcom zarówno zatrudnienie, jak i wypoczynek oraz czas dla rodziny, które powinny stanowić jedność w przestrzeni i w czasie. Wytyczne te mogą stanowić klucz do rewitalizacji terenów przekształconych przez współczesne procesy eksurbanizacji miast.

By przeciwdziałać dalszym przekształceniom coraz to odleglejszych od centrum miasta obszarów, konieczne jest zrównoważenie wartości terenów otwartych i terenów zurbanizowanych. Granica zabudowy (UGB⁵) stanowi tu linię kompromisu pomiędzy interesami miasta i wartością terenów przyrodniczych to miasto otaczających. Przykładem pozytywnych skutków zastosowania *Urban Growth Boundry* jest Portland w stanie Oregon (rysunek 4). Władze miasta już w latach 70. wytyczyły linię nieprzekraczalnej granicy zabudowy miasta, by ochronić okoliczne lasy, farmy i krajobrazy, a także skoncentrować w obecnej przestrzeni miasta domy, miejsca pracy i sklepy. W mieście zamieszkanym przez 450 tys. ludzi wyburzono autostradę na przedmieścia i ograniczono miejsca parkingowe. Funkcjonujące w mieście fabryki i kampusy *hi-tech* wpasowały się w istniejące granice zabudowy i utworzyły nowe miejsca pracy. Zaobserwowano też wzrost cen nieruchomości, a liczba mieszkańców zwiększyła się w ciągu 15 lat do 500 tys. Miało to miejsce w mieście, gdzie panują najsurowsze prawa zapobiegające procesowi eksurbanizacji. Firmy takie jak Hyundai, Intel, Hewlett-Packard przeniosły tu swoje zakłady z uwagi na lokalizację miasta wśród lasów i meandrujących strumieni, bezpośrednio graniczących z zabudową. Pracodawcy zapytani o przyczynę wyboru tej

⁵ *Urban Growth Boundry* – granice rozwoju miasta, pierwszy raz ustanowione w roku 1958 w Lexington, Kentucky, USA. Wytyczone w celu ochrony tradycyjnych rancz koni, które zlokalizowane były w bezpośrednim sąsiedztwie szybko rozwijającego się miasta Lexington (Anderson 1999).



Rys. 4. *Urban Growth Boundary* w Portland, USA

Źródło: oregonmetro.gov.

lokalizacji na siedzibę firmy odpowiadali, że dla wykształconych pracowników taką samą wartością jak pieniądze ma jakość życia w sąsiedztwie nieskażonej przyrody i krajobrazu. Firma zlokalizowana w lepszym otoczeniu przyrodniczym i krajobrazowym przyciąga lepszych pracowników, którzy dają jej przewagę nad konkurencją (Egan 1996). Wyznaczenie granic zabudowy miasta może być kluczowym zadaniem, które nie tylko zatrzyma proces eksurbanizacji, ale także będzie stymulować przebudowę wewnętrzną miast i rewitalizację terenów zdegradowanych. Portland może stanowić przykład, jak ograniczenie rozwoju miasta stanowiło klucz do zachowania i lepszego wykorzystania jego otoczenia przyrodniczo-krajobrazowego.

Nie w każdym jednak miejscu metoda ta odniesie podobny efekt ze względu na różną wartość przyrodniczą terenów i różną specyfikę miast. Z tego względu najlepszym rozwiązaniem wydaje się stosowanie jednocześnie kilku metod zarówno przeciwdziałania eksurbanizacji, jak i naprawy jej skutków.

Bibliografia

- Alexander C., 1977, *Pattern language: Towns, buildings, construction*, Oxford University Press, Oxford.
- Anderson H.A., 1999, *Use and implementation of urban growth boundaries*, University of Colorado, Colorado.
- Böhm A., 2008, *Prokrajobrazowe instrumenty planistyczne w Niemczech*, „Czasopismo Techniczne Politechniki Krakowskiej” kwiecień.

- Cruickshank D. (reż.), 2008, *Dan Cruickshank's adventures in architecture*, Connections [motion picture], Wielka Brytania.
- Egan T., 1996, *Drawing a hard line against urban sprawl*, "New York Times" 30.11.
- Frumkin H.M., 2002, *Urban sprawl and public health*, Public Health Reports, maj.
- Klodawsky H. (reż), 2010, *Malls R Us* [motion picture], Francja, Kanada.
- Pawłowska K., 2001, *Idea swojskości miasta*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Polit A., 2010, *Idea miasta zwartego a rzeczywistość*, „Czasopismo Techniczne Politechniki Krakowskiej” z. 14.
- Reilly C., 2013, *Tysons Corner, on the verge of a do-over*, "The Washington Post" 2.01.
- Sylwestrzak J., 2009, *Miasto przyszłości miastem zwartym*, „Kwartalnik Kultura Miasta” styczeń.

EKSURBANIZACJA WSPÓŁCZESNYCH MIAST

ABSTRAKT: Eksurbanizacja swoje początki miała w XIX w. i jej główną przyczyną było pojawianie się coraz to efektywniejszych form transportu mieszkańców miasta. Na początku były to linie kolejowe i tramwajowe, później transport samochodowy, który ma obecnie największy wpływ na kształt i krajobraz współczesnych miast (Polit 2010). Eksurbanizacji towarzyszy degradacja krajobrazu zarówno miasta, jak i terenów podmiejskich. Pierwsze przykłady tego zjawiska możemy zaobserwować w Stanach Zjednoczonych i tam też zdaniem autora należy szukać rozwiązań problemu. Nigdzie *urban sprawl* nie uformował kształtu obecnych aglomeracji miejskich w takim stopniu jak w Stanach Zjednoczonych. Z tego względu możemy tu znaleźć szereg rozwiązań, takich jak kontrola gęstości zabudowy, cen domów czy wyznaczenie nieprzekraczalnej granicy miasta – jak miało to miejsce w Portland (Egan 1996). Wyznaczenie tych granic może być kluczowym zadaniem, które nie tylko zatrzyma proces eksurbanizacji, ale także stymulować będzie przebudowę wewnętrzną miast i rewitalizację terenów zdegradowanych.

SŁOWA KLUCZOWE: eksurbanizacja, suburbanizacja, przekształcenia miast, *urban growth boundary*, *urban sprawl*