

TOMASZ BAJWOLUK\*

## CENTRES IN SUBURBAN ZONES –THE FORM AND ACCESSIBILITY

### CENTRA W STREFIE PODMIEJSKIEJ – FORMA, DOSTĘPNOŚĆ

#### Abstract

The dynamic growth of suburban zones in recent years has revealed a considerable diversification of functional-spatial structure of these areas, which is the result inter alia of local conditions, including the scale of the previously existing development. To a certain extent, the growth potential of suburban areas depends on whether they are ready to change and adapt to new functions. Some of them are locations housing diversified functional complexes which may in the future become a new form of 'a suburban zone centre'. Of course, they must fulfil certain criteria of an attractive form and accessibility, but also of a certain functional specialisation adjusted to the specific character of a given place, its surroundings and the target user group. The aim of this article is to show a certain trend in developing some selected areas of the suburban zone – constituting the centres of various economic activities, which will allow identification of the most characteristic tendencies in their location, size, function and form.

*Keywords: suburban zone, centre, transport, spatial form*

#### Streszczenie

Dynamiczny rozwój strefy podmiejskiej w ostatnich latach wskazuje na duże zróżnicowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej tych obszarów. Wynika ono m.in. z lokalnych uwarunkowań, w tym ze skali dotychczasowego zainwestowania. Możliwości rozwoju terenów podmiejskich w pewnym stopniu uzależnione są od podatności na przemiany i przyjęcie nowych funkcji. Część z nich stanowi miejsce lokalizacji zróżnicowanych zespołów funkcjonalnych mogących w przyszłości stać się załączkiem nowej formy „centrum strefy podmiejskiej”. Oczywiście muszą one spełnić określone kryteria, atrakcyjnej formy, dostępności, ale także pewnej funkcjonalnej specjalizacji dostosowanej do specyfiki danego miejsca, charakteru otoczenia i docelowej grupy użytkowników. Celem artykułu jest pokazanie obecnego kierunku w kształtowaniu wybranych obszarów strefy podmiejskiej, stanowiących centra o zróżnicowanej aktywności gospodarczej, pozwalające na określenie najbardziej charakterystycznych tendencji w ich lokalizacji, wielkości, funkcji i formie.

*Słowa kluczowe: strefa podmiejska, centrum, komunikacja, forma przestrzenna*

**DOI: 10.4467/2353737XCT.15.380.4999**

\* Ph.D. Arch. Tomasz Bajwolak, Institute of City and Regional Planning, Faculty of Architecture, Cracow University of Technology.

## 1. Introduction

Current suburban centres are becoming a new spatial form. As a rule they are places of concentration of various functions which are targeted at the residents of the city and the suburban areas. Ideally, their location should be the result of an analysis of the relevant conditions and it should respond to the local needs, the new development should also be able to merge into the existing functional-spatial structure harmoniously. However, the majority of them emerged from the desire to attract new investors and to respond to their needs and expectations rather than being a part of a planned spatial development strategy of the whole suburban zone in relation to a particular city.

The recent years, marked by dynamic growth and transformations of suburban zones, reveal diversified economic activity of their individual fragments, which results in creation of single objects or complexes of objects. In many cases they are the dominant spatial form of a diversified functional programme comprising the functions preferred by investors attracted by large-scale and well-exposed areas, and only to a lesser degree adjusted to the local conditions and the character of the surroundings. The growth potential of such areas depends to a considerable degree on whether they will yield to change and adjust in order to adopt new functions. Naturally, location of 'a new urban form' will not remain neutral in relation to its closest vicinity, stirring up functional conflicts and adversely affecting the natural environment. Another consequence is distortion of the existing built development pattern and a certain disparity of scale between individual components of the suburban fabric.

One of the main factors which have prompted the growth of suburban areas was the development of the automotive industry, especially the manufacture of the passenger car, which has dominated the functioning of these zones and now to an ever increasing degree is determining their spatial layout. It is significantly influencing the transportation system structure, its functioning and the level of accessibility. The transportation systems existing in large suburban areas are incapable of accepting the new increased volume of vehicle traffic, and their potential for modernisation or extension is very limited due to the existing built development and the significant financial investments it would require.

It seems then that the suburban development expansion requires a rational and coordinated approach to the problems of spatial structure design, including location of new functional complexes, which may in the future become new centres of different character. However, there is an imminent danger of uncoordinated and chaotic development resulting from the investment pressure in some regions, which in turn arises, however indirectly, from spatial management policies of individual communes as well as from the natural tendency to concentrate services in places that already have some infrastructure. The suburban structure also features a very local form of activity, limited to small-scale services creating certain functional sequences. Yet, they are more places of services concentration within individual land parcels than fully formed public spaces with the function of services, which would have the potential to integrate the scattered housing development and create new contemporary centres.

## 2. The centre – a functional zone

The centre of a suburban zone is difficult to define. First of all, it requires defining the characteristic functional and spatial features. In the case of suburban zone areas, one of these would be a certain concentration of economic activity in a given area targeted at the local community, but not exclusively, including a simple or a more complex range of functions. Another characteristic thing is also a diversified spatial scale and differences in size between architectural forms.

The former suburban villages – with the preserved compact development structure, which does not easily yield to transformations or accommodates new spatial solutions – have retained their traditional meeting points and places of activity concentration. They are restricted to places of religious cult, small scale services and commerce as well as local administration. Areas more susceptible to transformation, located on the edges of former settlement structures, particularly on the outskirts of large cities, significantly more often have become the location of new functional zones, which over time – after their character and target customer group have crystallised – start to take form of local centres and function concentrations.

A separate form are centres of small towns situated in suburban areas of large cities. In most cases they have retained their local ambience and scale, but they have lost their former status and some of the functions, which either became obsolete or could not withstand the competition from the newly created complexes. In spite of large funding poured *inter alia* into revitalisation programmes of small town centres, re-activation of these areas, which are still natural historic public spaces in these towns, is becoming increasingly more difficult.

A characteristic phenomenon of suburban areas is the emergence of certain functional zones which, within their rather vague boundaries, concentrate a variety of functions and spatial forms. A typical trend is to locate new functional complexes along the main transportation routes and nodes at visually exposed sites or to build individual single objects within the existing settlement structures. Sometimes they form strings of commercial facilities offering services, but they are restricted to the land parcels on which they are situated and there is no common public space that would bind them together, so they do not promise developing any correct links or relations with their surroundings in the future.

In spite of being located in the direct vicinity of public transportation arteries and hubs, centre areas are in most cases adapted to vehicle traffic as the dominant form of transportation in suburban zones. Public transport is restricted solely to the areas neighbouring with the city and in general provides service only to the most commercial regions. All new types of activity are characterised by a diversity of sizes, often ill-suited to the scale of the surroundings, but first of all by lack of any organised public space either within the boundaries of a given structure or joining its individual parts.

## 3. Typology

Analysing the most characteristic forms of suburban centres we could define their types on the basis of four selected elements:

- spatial form
- function
- location
- territorial range of impact.

As far as the spatial form is concerned, the centres emerging in recent years exhibit a variety of solutions and approaches to development structure design. Yet, the most characteristic type are the large-format centres with buildings – accompanied by outside one-level car parks – creating spatially dominant development forms.

Another characteristic type is the linear form resulting from selecting visually exposed locations along the suburban transportation arteries for development. Built a little as mutually synergic and concentrating new functions, it emerges most frequently as one line of functions, often on both sides of the transit route. This development form is made accessible directly from the route or in the case of higher rank roads from additional internal access routes.

A specific type is the point form, i.e. an individual single object offering a certain kind of activity in a given area standing alone or surrounded by the formerly existing development.

The function of centres on the one hand results from the necessity to cater for the needs of the inhabitants of the new settlement areas and on the other hand from the tendency to remove economic activities outside the city central areas. This change of location often only ostensibly increases and improves accessibility of the new functions, but in fact it creates the necessity to move within the new urbanised spaces for larger groups of inhabitants than before.

As regards function, the most characteristic types of centres are commercial and services centres of an extensive offer of produce on sale and a variety of services. More specialised ones include exhibition or logistics centres, offices and industrial-technological centres, which now more and more frequently tend to be located in suburban zones. The factor of location is of primary significance in suburban areas. It results *inter alia* from the enormous dispersion of development as well as from the unclear transportation system layout. For this reason, some investors use the most exposed and accessible sites along streets and transportation hubs, which minimises the cost of building access routes. Such locations are particularly typical of the borderline areas between the city and the suburban zone or of regions in the vicinity of airports. Creation of contemporary centres in suburban zones also affects significantly their direct surroundings, in particular the housing development. The territorial range of impact depends on the size and character of the centre. Sometimes, instead of being an element integrating the space, such development is a new form in an open landscape, deforming the space rather than harmoniously blending into its surroundings. Frequently, the applied solutions give the impression of being rather accidental instead of being a conscious architectural and urban composition interlaced with the new growing suburban development fabric. The impact on the surroundings is also related to the traffic concentration, particularly vehicle traffic, which, coupled with transit traffic in these areas, generates inconveniences and functional conflicts.

#### 4. Selected case studies

The aforementioned types of suburban centres may be identified in numerous cities. We could even put forward the thesis that in most cases the spatial solutions are uniform without any special regard for the existing local conditions. It is an indication of, among other things, a unification of form and of the emergence of a specific functional-spatial model of suburban centres resulting from the fact that land is easier to obtain there, and planning guidelines are apparently more liberal than the ones applicable in the case of the more compact urban structure. What I mean here are primarily the principles of urban composition, which – having analysed many examples of suburban centres – I must consider as having little or no significance in open suburban areas as regards the relation between the centre and the city or the centre and the suburban zone.

One of such characteristic projects is the commercial and services centre in Bielany Wrocławskie, Kobierzyce commune, near Wrocław, located in the vicinity of the A4 motorway junction (Ill. 1). It generates additional traffic in the area already dominated by vehicle traffic, and – because of its scale – it affects negatively the single-family housing development in its neighbourhood. The centre covers approx. 32 ha now and is still growing. The scale of the centre, currently one of the biggest such places in Lower Silesia, with time will become a challenge for keeping spatial order in this region and maintaining certain proportions in the development scale. Because of its visually exposed location, it is also a landmark of a kind, and – we could risk the thesis – a contemporary gate leading to the city, yet rather alienating than welcoming when compared to human scale, especially if we think of humans who do not own a car.

The relations with the city or the neighbouring development, although the place is well connected transportation-wise, seem to be illusory in terms of character, scale and composition. Even the name of the street in the neighbouring housing complex – *Two Worlds* – seems to define aptly the area. Due to its growth dynamics and the scale of projects, the area may serve as a certain testing ground for defining tendencies, trends and consequences for the surrounding space of suburban zones in other cities<sup>1</sup>.

An interesting example of suburban centre design are also the north-western areas of Kraków, and more precisely – the borderline areas between the city and the neighbouring communes of Zabierzów, Wielka Wieś and Zielonki, and in particular the area of the *Ofiar Katynia* roundabout and the road towards Olkusz as well as Zabierzów, around the A4 motorway junction and the initial part of the Kraków's northern ring road (Fig. 2). These are areas of large-format shopping centres and development complexes situated along the routes leading outside Kraków, the likes of which may be found in many cities. For more than ten years they have been subject to continuous transformations and development compacting processes, and, by expansion, they have been building up the area separating the formerly existing and the newly erected single-family housing development. Despite the main transportation arteries of large capacity and the systematic transformation of junctions into grade separated ones, functional conflicts tend to appear. They result from the fact

---

<sup>1</sup> The development of the functional and spatial structure of Wrocław as well as the issues related to natural environment protection are discussed in B. Wojtyszyn [5].

that the system is ill-adjusted to serve both the transit and the local traffic generated by the users of the commercial venues and the residents of the suburban zone. The consequence of such accumulation of functions attracting large numbers of cars in one area is the fact that suburban zones affect significantly the surrounding region. In the case of the discussed parts of Kraków metropolitan area, the location of the presented centres has also been influenced by the proximity of the international airport in Balice, which, making full use of its growth potential and increasing the number of passengers, may in the future risk becoming difficult to access because of the growing traffic around it. It is related to the absence of additional transportation connections with the city, the insufficient access by motorway and the considerable urbanisation of the suburban zone of this region, extending its range of services and industry and slowly filling in the empty spaces between the scattered patches of housing development.

### **5. Functional links with the city and the suburban zone**

The centres emerging in suburban zones discernibly follow the pattern of city growth observed in the USA since the 40s and in Western Europe since the 60s. Unfortunately, the process of suburban area growth in Poland has not been able to avoid the negative spatial consequences of this growth. The emergence of such centres, or more aptly – of the areas of various scale economic activity – in many cases preceded the transformation of their accompanying transportation system, which to a considerable degree affects the functioning of these areas now. The consequence of the virtually continuous process of adding further development is the need of incessant transformation and rebuilding of the street grid, and first of all the need of solving the problem of their accessibility. Internal transportation systems are the responsibility of individual investors, but the general systemic measures must be taken by municipalities and communes, which should control the process of locating new development in a comprehensive and systemic way referring it to the transportation systems that are planned to be built or modernised in the scale of the city, the neighbouring communes and the region. They should do so particularly in the case of the specific suburban fabric, which absolutely requires adequate zoning of functions and monitoring their impact and the degree of nuisance they generate for their surroundings.

Given the considerable dispersion of development in the suburban zone, functional connections between the centre, the city and the surrounding development seem significantly limited. They are basically just passenger car transport and in a minimum degree – public transport. Apart from small local centres offering the basic services, there are no pedestrian or cycling routes. It results from the preference for the large-format services development as well as from the fact that the owners of the land in the direct vicinity of such development hope for a more commercial use of their property than looking for options of establishing connections with the surroundings in a broader context. However, it is possible to establish such connections by including them in the local land use plans drawn for some areas. Unfortunately, the role of such plans seems to be limited to providing standard guidelines, and their potential of influencing the appearance of such areas remains largely unused.



A separate issue are the territorial boundaries of the emerging suburban centres, which affect the functional connections with the neighbouring areas. In most cases they are rather vague, irregularly blending in with the existing functional and spatial structure of the suburban zone. It leads to slow merging of individual functional structures with various compositional results, which significantly affects especially housing development.

## 6. Planning conditions

The discussed location areas of centres in suburban zones are featured in planning documents. In the scale of voivodeship plans they are places in which various economic activities are located, but they are given more definite boundaries in studies on land use conditions. More specific provisions on principles of land development and use are to be found in local plans, which are often of restricted territorial range and cover relatively small areas, sometimes they are just proposals of single objects or enclaves of development accompanying the centres. It results from selective treatment of these areas and leads to spatial and compositional incoherence through the limited ability of perceiving the area as a whole<sup>2</sup>. Nevertheless, as far as planning procedures are concerned, it is a fairly effective tool for laying down rules of development and use of specific fragments of the proposed economic activities' zones. An analysis of local conditions is also important from the point of view of functioning, accessibility and composition. I mean here primarily those areas which lie in the borderline zone between the city and the surrounding communes<sup>3</sup>. Such areas require a special approach, because on the one hand they still belong to the urban fabric – frequently of compact character, but on the other hand they border on open areas of natural and compositional value or on former villages. In many cases it is a source of conflict and unnecessary deformation of the suburban fabric, which could have been foreseen and prevented at the stage of reviewing the local conditions and developing the conceptual parts of the planning documents.

## 7. Summary and conclusions

The manner in which suburban centres have developed indicates their very complex character, resulting from many factors. These zones – being natural areas for expansion of growing cities – have developed a very specific form of the centre or, more precisely, a certain functional zone with a more or less concentrated services accessible for the inhabitants of these areas. The attempt, undertaken in this article, at a certain typology and classification indicates, on the one hand, that there is a need for this form of economic activity to exist, and on the other – the necessity to determine optimum locations and

---

<sup>2</sup> An example of this phenomenon could be the numerous Local Land Use Plans for the aforementioned area of Bielany Wrocławskie, or the area adjacent to Opolska and Jasnogórska streets in Kraków.

<sup>3</sup> The issues of – among other things – relations between urban and suburban areas are discussed in S. Gzell et al. [1].

forms for these places at the stage of decision-making and plan designing<sup>4</sup>. It entails an analysis of local conditions of natural and cultural environment as well as the accessibility of the proposed locations. The present situation reveals in many cases the spontaneous and uncontrolled character of investment processes, which often results from a certain synergy of location decisions. It refers primarily to the centres developed around transportation hubs and routes, and to a lesser extent to individual, single, often built-in functions emerging within the existing development structure and creating certain local places of services concentration.

A question thus arises whether each suburban zone should create its own centre, and if so, of what size and character. Naturally, I do not mean here single objects providing basic services locally. It seems that it is a fundamental question in the period of suburban areas' dynamic growth, especially so if we consider the tendency to develop large-format centres and the significant degree to which the functional zones are interleaved with one another within the boundaries of the areas bordering the city.

Repeating the same concepts in centres leads to unification of space and deprives it of individual features and values, which may over time decrease the perception of the land and the real property as attractive and reduce the competitiveness of these areas as well as their potential for transformation. It also refers to the areas directly bordering on the centres in question, which are often dominated by the spatial form and the transportation system imposed by the centre and thus become in a way deformed or functionally restricted.

Another important issue is the urban form adopted by suburban centres. The currently preferred one is limited to providing a relatively convenient access solely to the car and characterised by absence of any compositionally organised public spaces or connections with the neighbouring areas. It does not contribute to making these complexes attractive, on the contrary – it increases the spatial chaos of the whole area adversely affecting the formation of correct functional and compositional relations. The issues discussed above have formed the basis for formulation of the following conclusions:

- Planning documents developed for suburban zones should include detailed guidelines related to location, function, form and size of centres, and these should be supported by analyses of local conditions.
- Centres in the borderline areas between the city and the surrounding communes seem particularly important, as the strategy and development directions they implement affect not only the functioning of these regions but also the broadly understood image of the city.
- Excessive growth of suburban centres may deform the suburban space, so it should be adjusted to local needs and the character of the surroundings. It is also related to defining accessibility of those places, their impact range and the optimum functional-spatial programme.
- Implementation of a given form and designing a new complex should be preceded by developing an urban concept of the centre's target range and defining the principle of functional and compositional connections in the micro and macro scale.

---

<sup>4</sup> Some of those undertakings could become centres of metropolitan significance in the future.



- In spite of high competitiveness, it would be interesting to undertake a study project on hierarchy and specialisation of centres in relation to the local needs, target user groups and character of particular regions.
- Such form of the centre should be found that would make it a space integrating the suburban development fabric, and not merely just another functional area in the dispersed fabric of suburban development.
- Demographic prognoses should also be taken into account so that we can avoid creating complexes which over time may not withstand the competition from the city and will not be able to retain their appeal.

---

## 1. Wstęp

Centra podmiejskie tworzą obecnie nową formę przestrzenną. W zasadzie stanowią one strefy, w których następuje koncentracja różnych funkcji będących w sferze zainteresowania mieszkańców miasta i terenów podmiejskich. Ich lokalizacja powinna wynikać z analizy uwarunkowań i być dostosowana do lokalnych potrzeb i możliwości harmonijnego wkomponowania w istniejącą strukturę funkcjonalno-przestrzenną. Jednak w większości przypadków geneza ich powstania związana jest bardziej z chęcią przyciągnięcia nowych inwestorów i odpowiedzią na ich potrzeby i oczekiwania niż z planową koncepcją rozwoju przestrzennego całej strefy podmiejskiej poszczególnych ośrodków miejskich.

Ostatnie lata dynamicznego rozwoju i przekształceń w strefie podmiejskiej wskazują na zróżnicowaną aktywność gospodarczą jej fragmentów, której efektem jest lokalizacja pojedynczych obiektów lub zespołów obiektów. W wielu przypadkach stanowią one dominującą formę przestrzenną o różnym programie funkcjonalnym, często wynikającym z możliwości pozyskiwania dużych powierzchniowo i eksponowanych obszarów do preferowanych przez inwestorów funkcji. W mniejszym stopniu dostosowanych do lokalnych uwarunkowań i charakteru otoczenia. Możliwości rozwoju tych terenów w znacznym stopniu wynikają z podatności na przemiany oraz dostosowania się do przyjęcia nowych funkcji. Oczywiście lokalizacja „nowej formy urbanistycznej” nie pozostaje bez wpływu na najbliższe sąsiedztwo, powodując konflikty funkcjonalne i negatywnie oddziałując na środowisko naturalne. Następuje też zaburzenie dawnej struktury zabudowy i pewna dysproporcja skali pomiędzy poszczególnymi elementami tkanki podmiejskiej.

Jednym z głównych czynników rozwoju obszarów podmiejskich jest rozwój motoryzacji, szczególnie indywidualnej, która zdominowała w znaczący sposób funkcjonowanie tych stref, a także w coraz większym stopniu podporządkowuje sobie ich układ przestrzenny. Ma to znaczący wpływ na strukturę układu komunikacyjnego, jego funkcjonowanie i stopień dostępności. Obecnie na dużych obszarach podmiejskich istniejący układ komunikacyjny nie jest w stanie przyjąć nowego natężenia ruchu kołowego, a jego podatność na moderniza-

cję czy rozbudowę jest bardzo ograniczona ze względu na istniejącą zabudowę i konieczność dużych nakładów finansowych.

Wydaje się zatem, że proces rozwoju zabudowy podmiejskiej wymaga racjonalnego i skoordynowanego podejścia do zagadnień kształtowania struktury przestrzennej, w tym lokalizacji nowych zespołów funkcjonalnych, które w przyszłości mogą stać się załączkiem centrów o zróżnicowanej specyfice. Istnieje jednak niebezpieczeństwo nieskoordynowanej i chaotycznej presji inwestycyjnej w niektórych rejonach wynikającej pośrednio z polityki przestrzennej poszczególnych gmin, a także naturalnego zjawiska koncentracji usług w miejscach już zainwestowanych.

W strukturze podmiejskiej ma miejsce dominująca bardzo lokalna forma aktywności, ograniczająca się do drobnych usług tworzących pewne ciągi funkcjonalne. Stanowią one jednak bardziej miejsca koncentracji funkcji usługowych w obrębie poszczególnych wydzielonych działek niż w pełni wykształconą przestrzeń publiczną i usługową mogącą integrować rozdrobnioną tkankę mieszkaniową i tworzyć nowe współczesne centra.

## **2. Centrum – strefa funkcjonalna**

Centrum strefy podmiejskiej jest trudne do zdefiniowania. Wymaga przede wszystkim określenia charakterystycznych cech funkcjonalnych i przestrzennych. W przypadku terenów strefy podmiejskiej należy do nich pewna koncentracja aktywności gospodarczych na danym obszarze będąca w kręgu zainteresowań społeczności lokalnej i nie tylko, skupiająca proste lub złożone spektrum funkcji. Charakterystyczna jest także zróżnicowana skala przestrzenna i wielkość formy architektonicznej.

W ramach dawnych podmiejskich wsi przy zachowanej zwartej strukturze zabudowy mało podatnej na przekształcenia i przyjęcie nowych rozwiązań przestrzennych zachowały się tradycyjne miejsca spotkań i lokalizacji aktywności. Ograniczają się one do miejsc kultu religijnego, drobnych usług i handlu, a także lokalnej administracji. Tereny bardziej podatne na transformacje zlokalizowane na obrzeżach dawnych struktur osadniczych, szczególnie te na peryferiach dużych miast zdecydowanie częściej stały się miejscem lokalizacji nowych stref funkcjonalnych, które z czasem – po wykrystalizowaniu się charakteru i przeznaczenia dla określonej grupy klientów – stały się załączkiem lokalnych centrów i koncentracji funkcji.

Odrębną formą są centra małych miasteczek leżących w obszarach podmiejskich dużych miast. W większości przypadków utrzymały one lokalny klimat i skalę, ale utraciły dawną pozycję i część funkcji, które straciły na znaczeniu lub zmniejszyły swoją konkurencyjność w konfrontacji z nowymi tworzącymi się zespołami. Pomimo dużych nakładów finansowych związanych m.in. z programami rewitalizacji przestrzeni centralnych małych miast bardzo trudna staje się ponowna aktywizacja tych rejonów będących nadal naturalną historyczną przestrzenią publiczną tych ośrodków.

W obszarach podmiejskich charakterystycznym zjawiskiem jest wykształcenie się pewnych stref funkcjonalnych, które w obrębie dość płynnych granic koncentrują zróżnicowaną funkcję i formę przestrzenną. Typowym zjawiskiem jest lokalizacja nowych zespołów funkcjonalnych wzdłuż głównych tras i węzłów komunikacyjnych w bardzo eksponowanych

widokowo obszarach, a także powstawanie pojedynczych obiektów w ramach istniejących struktur osadniczych. Czasami tworzą one ciągi usług, ale ograniczając się do wydzielonych działek bez powiązań wspólną przestrzenią publiczną, nie roszą w przyszłości prawidłowych relacji z otoczeniem.

Pomimo lokalizacji w bezpośrednim sąsiedztwie arterii i węzłów komunikacyjnych obszary centrów dostosowano w większości przypadków do ruchu kołowego jako dominującej formy komunikacji w strefach podmiejskich. Transport zbiorowy ogranicza się jedynie do obszarów w sąsiedztwie miasta i przeważnie obsługuje najbardziej komercyjne rejony. Wszystkie nowe formy aktywności charakteryzuje zróżnicowana wielkość, często niedostosowana do skali otoczenia, ale przede wszystkim brak zorganizowanej przestrzeni publicznej w ramach danej struktury lub łączącej poszczególne jej fragmenty.

### 3. Typologia

Analizując najbardziej charakterystyczne formy centrów podmiejskich, możemy ich typ zdefiniować na podstawie czterech wybranych elementów:

- formy przestrzennej,
- funkcji,
- lokalizacji,
- zasięgu oddziaływania.

Biorąc pod uwagę formę przestrzenną, to realizacja centrów w ostatnich latach wskazuje na zróżnicowane rozwiązania i podejście do kształtowania struktury zabudowy. Do najbardziej charakterystycznych typów należą centra wielkopowierzchniowe z obiektami tworzącymi razem z zespołami zewnętrznymi, najczęściej jednopoziomowych, parkingów dominujące przestrzennie formy zabudowy.

Kolejny jest typ liniowy wynikający z eksponowanej lokalizacji wzdłuż podmiejskich arterii komunikacyjnych. Budowany trochę na zasadzie wzajemnej synergii i koncentracji nowych funkcji. Powstaje najczęściej jako jeden rząd funkcji, ale często po obydwu stronach ciągu komunikacyjnego. Dostępność tej formy zabudowy rozwiązywana jest bezpośrednio z arterii lub przy wyższych klasach dróg z dodatkowych wewnętrznych powiązań komunikacyjnych.

Szczególnym przypadkiem jest typ punktowy, a więc realizacja pojedynczego obiektu stanowiącego pewien rodzaj aktywności na danym terenie lub w oparciu o towarzyszącą istniejącą tkankę zabudowy.

Funkcja poszczególnych centrów wynika z jednej strony z konieczności zaspokojenia potrzeb mieszkańców nowych terenów osadniczych, z drugiej stanowi tendencję przenoszenia aktywności gospodarczych poza rejony centralne miasta. Ta zmiana lokalizacji często tylko pozornie zwiększa i poprawia dostępność nowych funkcji, w efekcie powoduje konieczność przemieszczania się coraz większych grup mieszkańców w ramach nowych przestrzeni zurbanizowanych.

Do najbardziej charakterystycznych typów centrów ze względu na funkcję należą centra handlowo-usługowe o szerokiej ofercie towarowej i zróżnicowanej funkcji usługowej. Do bardziej specjalistycznych należą centra wystawiennicze, logistyczne, biurowe i prze-

mysłowo-technologiczne, coraz częściej znajdujące nowe lokalizacje w strefie podmiejskiej. Czynnikiem lokalizacji odgrywa kluczową rolę w obszarze podmiejskim. Wynika to m.in. z faktu olbrzymiego rozproszenia zabudowy, a także mało czytelnego układu komunikacyjnego. Dlatego część terenów wykorzystuje najbardziej eksponowane i skomunikowane miejsca wzdłuż ulic i węzłów komunikacyjnych zapewniające zminimalizowanie kosztów rozbudowy dodatkowych układów komunikacyjnych. Te lokalizacje są charakterystyczne szczególnie w częściach stykowych miasta i strefy podmiejskiej, a także dla rejonów sąsiadujących z portami lotniczymi. Realizacja współczesnych centrów w strefie podmiejskiej ma również znaczący wpływ na bezpośrednie sąsiedztwo, szczególnie tkankę mieszkaniową. Zakres oddziaływania uzależniony jest od wielkości i charakteru centrum. Czasami, zamiast stanowić element integrujący przestrzeń, tereny te są nową formą w otwartym krajobrazie, bardziej deformującą przestrzeń niż harmonijnie komponującą się w otoczeniu. Odnosi się często wrażenie pewnej przypadkowości wprowadzonych rozwiązań, a nie świadomej kompozycji architektoniczno-urbanistycznej powiązanej z nową rozwijającą się tkanką podmiejską. Oddziaływanie na otoczenie ma także związek z koncentracją ruchu, szczególnie kołowego, który w powiązaniu z ruchem tranzytowym w tych rejonach generuje uciążliwości i konflikty funkcjonalne.

#### 4. Wybrane studia przypadków

Zaproponowane wcześniej typy centrów podmiejskich można zidentyfikować w wielu ośrodkach miejskich. Można wręcz postawić tezę o pewnej unifikacji rozwiązań przestrzennych bez specjalnego odniesienia do istniejących uwarunkowań lokalnych. Świadczy to m.in. o typizacji formy, a także o wykształceniu się swoistego modelu funkcjonalno-przestrzennego centrów podmiejskich opartego na możliwości łatwiejszego pozyskiwania gruntu z pozornie bardziej liberalnymi wytycznymi planistycznymi niż te obowiązujące w zwartej strukturze miejskiej. Chodzi przede wszystkim o zasady kompozycji urbanistycznej, które po analizie wielu rozwiązań, szczególnie na granicy miasta i strefy podmiejskiej, wydają się mało istotne, a wręcz nie wykorzystane w otwartych terenach podmiejskich w relacji centrum–miasto czy centrum–strefa podmiejska.

Do charakterystycznych przykładów takich realizacji należy m.in. obszar centrum handlowo-usługowego w Bielanych Wrocławskich, gmina Kobierzyce pod Wrocławiem, zlokalizowane w otoczeniu węzła autostrady A4 (il. 1). Generuje ono dodatkowy ruch w obszarze i tak zdominowanym przez komunikację, a także oddziałuje swoją skalą na sąsiadującą zabudowę mieszkaniową o jednorodnym charakterze. Obszar zajmuje już około 32 hektarów i ma tendencje do dalszego rozwoju. Skala centrum, będącego jednym z największych na Dolnym Śląsku, z czasem stanowić będzie wyzwanie dla kształtowania ładu przestrzennego na tym obszarze i utrzymania pewnych proporcji w skali zabudowy. Poprzez eksponowaną lokalizację jest także specyficznym punktem orientacyjnym i swego rodzaju współczesną bramą do miasta, jednak dość obcą dla skali człowieka, szczególnie poruszającego się bez samochodu.

Relacje z miastem czy sąsiadującą zabudową, choć dobrze powiązane pod względem komunikacyjnym, wydają się być iluzoryczne pod względem charakteru, skali i kompozycji. Nawet nazwa ulicy w sąsiadującym zespole mieszkaniowym – „Dwa Światy” – wydaje

się trafnie definiować ten obszar. Ze względu na dynamikę rozwoju i skalę przedsięwzięć teren ten może stanowić pewien poligon doświadczalny dla określenia tendencji, zjawisk i skutków dla przestrzeni stref podmiejskich w innych ośrodkach miejskich<sup>1</sup>.

Interesującym przykładem kształtowania centrum podmiejskiego są także północno-zachodnie tereny Krakowa, w zasadzie obszary na granicy miasta i gmin sąsiednich Zabierzowa, Wielkiej Wsi i Zielonek, a szczególnie rejon ronda Ofiar Katynia i trasa na Olkusz oraz Zabierzów, wokół węzła autostrady A4 i początku północnej obwodnicy Krakowa (il. 2). To charakterystyczne dla wielu miast obszary wielkopowierzchniowych sklepów w powiązaniu z zespołami zabudowy wzdłuż dróg wyjazdowych z miasta. W zasadzie od ponad dziesięciu lat ulegające stałym przekształceniom i dogęszczaniu zabudowy, a także stale zmniejszające dystans do istniejącej i nowo powstającej jednorodzinnej tkanki mieszkaniowej. Pomimo przepustowych głównych arterii komunikacyjnych i systematycznemu przekształcaniu ich poziomu bezkolizyjności pojawiają się konflikty funkcjonalne.

Wynikają one z niedostosowania układu do przyjęcia ruchu tranzytowego i wewnętrznego, zarówno użytkowników przestrzeni komercyjnych, jak i przemieszczających się mieszkańców strefy podmiejskiej. To skumulowanie na jednym obszarze wielu funkcji koncentrujących znaczne ilości samochodów powoduje w konsekwencji, że powstające nowe centra podmiejskie stają się strefami oddziałującymi w znaczący sposób na otaczający rejon. W przypadku omawianych fragmentów obszaru metropolitalnego Krakowa na lokalizację przedstawionych centrów wpływa także sąsiedztwo międzynarodowego lotniska w Balicach, które uzyskując nowe możliwości rozwojowe, a co za tym idzie zwiększając liczbę obsługiwanych pasażerów może stać się w przyszłości coraz trudniej dostępne. Jest to związane z brakiem dodatkowych powiązań komunikacyjnych z miastem, dojazdem do autostrady, a także znaczną urbanizacją strefy podmiejskiej tego rejonu w dużym stopniu zwiększającą swoją ofertę usługowo-przemysłową, która powoli uzupełnia przestrzenie rozproszonej zabudowy mieszkaniowej.

## 5. Powiązania funkcjonalne z miastem i strefą podmiejską

Powstające centra w strefie podmiejskiej są wyraźnym nawiązaniem do tendencji rozwoju miast w USA już w latach 40. i europejskich od lat 60. Niestety postępujący proces rozwoju obszarów podmiejskich w Polsce nie był w stanie uchronić się od negatywnych skutków przestrzennych kształtowania tych stref. Tworzące się centra (czy bardziej obszary aktywności gospodarczej o różnej skali) w wielu przypadkach wyprzedziły przemiany towarzyszące im układu komunikacyjnego, co w znaczący sposób wpływa na funkcjonowanie tych terenów. W zasadzie stałe ich dogęszczanie powoduje konieczność ciągłej przebudowy i modernizacji sieci ulic, a przede wszystkim rozwiązania ich dostępności. Wewnętrzne układy komunikacyjne są w gestii poszczególnych inwestorów, jednak systemowe rozwiązania należą do miast i gmin, które w sposób całościowy i systemowy powinny sterować procesami lokalizacyjnymi w odniesieniu do modernizowanych i planowanych

<sup>1</sup> Rozwój struktury funkcjonalno-przestrzennej Wrocławia oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska przyrodniczego omawia Wojtyszyn B. [5].

układów komunikacyjnych w skali miasta, gmin sąsiadujących i regionu. Szczególnie w tak specyficznej tkance podmiejskiej, która bezwzględnie wymaga odpowiedniego strefowania funkcji i analizy ich uciążliwości i oddziaływania.

Przy dużym rozproszeniu zabudowy w strefie podmiejskiej powiązania funkcjonalne pomiędzy centrami, miastem i zabudową wydają się znacznie ograniczone. Sprowadzają się jedynie do połączeń komunikacyjnych dostępnych dla samochodów i w minimalnym stopniu transportu publicznego. W zasadzie poza małymi lokalnymi centrami z usługami podstawowymi nie ma powiązań pieszych ani rowerowych. Wynika to z preferowanej formy wielkopowierzchniowej, a także z uwarunkowań własnościowych bezpośredniego sąsiedztwa, liczącego bardziej na komercyjne wykorzystanie terenu, niż poszukiwania w ramach szerszego kontekstu możliwości powiązań z otoczeniem. Relacje takie są jednak możliwe przy uwzględnieniu ich w opracowanych dla niektórych terenów planach miejscowych, których rola wydaje się być ograniczona do standardowych wytycznych i mało wykorzystywana.

Odrębnym zagadnieniem jest granica formujących się obszarów centrów podmiejskich mająca wpływ na powiązania funkcjonalne z terenami sąsiadującymi. W większości przypadków jest ona płynna, wpisując się w sposób nieregularny w istniejącą strukturę funkcjonalno-przestrzenną strefy podmiejskiej. Prowadzi to do powolnego łączenia się poszczególnych struktur funkcjonalnych z różnymi skutkami kompozycyjnymi i znacznym oddziaływaniem szczególnie na zabudowę mieszkaniową.

## 6. Uwarunkowania planistyczne

Omawiane obszary lokalizacji centrów w strefie podmiejskiej znajdują swoje odniesienie w opracowaniach planistycznych. W skali planów województwa są to miejsca lokalizacji zróżnicowanych aktywności gospodarczych, a w ramach studiów uwarunkowań przyjmują bardziej zdefiniowane granice. Szczegółowe zapisy zasad zabudowy i zagospodarowania terenów odnajdujemy w planach miejscowych, które często mają ograniczony zasięg i obejmują zakresem opracowania stosunkowo małe obszary, wręcz z proponowanymi do zabudowy pojedynczymi obiektami lub wydzielone enklawy zabudowy towarzyszące centrom. Jest to wynikiem wybiórczego kształtowania tych obszarów i w konsekwencji prowadzi do braku spójności przestrzennej i kompozycyjnej obszaru poprzez ograniczone możliwości percepcji całej strefy<sup>2</sup>. Natomiast pod względem procedur planistycznych stanowi dość skuteczne narzędzie do określenia zasad zabudowy i zagospodarowania poszczególnych fragmentów stref proponowanych aktywności gospodarczych. Ważna z punktu widzenia funkcjonowania, dostępności i kompozycji jest także analiza uwarunkowań lokalnych. Chodzi przede wszystkim o tereny, które leżą na styku granicy miasta i gmin sąsiadujących<sup>3</sup>. Te obszary wymagają szczególnego podejścia, bo z jednej strony należą jeszcze do tkanki miejskiej często zwartej, ale z drugiej strony graniczą z wartościowymi przyrodniczo i kompozycyjnie terenami otwartymi lub dawnymi wiejskimi. Dlatego w wielu sytuacjach powo-

<sup>2</sup> Przykładem tego są opracowane liczne MPZP dla omawianej wcześniej strefy Bielán Wrocławskich, a także obszaru przy ulicy Opolskiej i Jasnogórskiej w Krakowie.

<sup>3</sup> Zagadnienia m.in. relacji terenów miejskich i podmiejskich porusza Gzell S. i in. [1].



duże to konflikty i niepotrzebne deformacje tkanki podmiejskiej, możliwe do przewidzenia już na etapie studialnych i koncepcyjnych części opracowywanych dokumentów planistycznych.

## 7. Podsumowanie i wnioski

Kształtowanie centrów podmiejskich wskazuje na ich bardzo złożony charakter, wynikający z wielu czynników. Strefy te, będąc pewnym naturalnym obszarem rozwojowym miast, wykształciły bardzo specyficzną formę centrum, a w zasadzie pewne strefy funkcjonalne pełniące rolę większej lub mniejszej koncentracji usług dostępnych dla mieszkańców tych terenów. Podjęta w tym artykule próba typologii i pewnej klasyfikacji wskazuje z jednej strony na potrzebę egzystencji tej formy aktywności gospodarczej z drugiej zaś na konieczność zdefiniowania na etapie decyzji i projektów planistycznych optymalnych lokalizacji i formy tych miejsc<sup>4</sup>. Wiąże się z tym analiza lokalnych uwarunkowań środowiska przyrodniczego i kulturowego, a także dostępności przyjętych lokalizacji. Obecna sytuacja w wielu przypadkach wskazuje na spontaniczność i żywiołowość procesów inwestycyjnych, która często wynika z pewnej synergii podejmowanych decyzji lokalizacyjnych. Dotyczy to przede wszystkim centrów wokół węzłów i ciągów komunikacyjnych w mniejszym stopniu indywidualnych pojedynczych, często wbudowanych funkcji powstających w ramach istniejących struktur zabudowy, a stanowiących pewne lokalne miejsca koncentracji usług.

Nasuwa się, więc pytanie, czy każda strefa podmiejska powinna tworzyć swoje centrum, a jeżeli tak, to w jakiej wielkości i w jakim charakterze, oczywiście wyłączając z tego pojedyncze obiekty zapewniające lokalnie usługi podstawowe? Wydaje się, że w okresie dynamicznego rozwoju obszarów podmiejskich jest to fundamentalne pytanie szczególnie przy tendencjach realizacji dużych powierzchniowo centrów i znacznym przemieszaniu stref funkcjonalnych w obrębie tych terenów na styku z miastem.

Powtarzanie podobnych rozwiązań centrów powoduje z unifikowanie przestrzeni i pozbawia ją indywidualnych cech i wartości, co z czasem może prowadzić do obniżenia atrakcyjności gruntu i nieruchomości oraz ograniczenia konkurencyjności tych miejsc i ich podatności na przemiany. Dotyczy to także obszarów bezpośrednio sąsiadujących z centrami, które często zdominowane formą przestrzenną i rozwiązaniami komunikacyjnymi stają się w pewien sposób zdeformowane i ograniczone funkcjonalnie.

Ważnym zagadnieniem jest także przyjmowana forma urbanistyczna centrów podmiejskich. Ta obecnie preferowana ogranicza się jedynie do zapewnienia względnie rozwiązanego dostępu dla samochodu, brakiem zorganizowanych przestrzeni publicznych i powiązań z terenami sąsiadującymi. Nie przyczynia się to w konsekwencji do atrakcyjności tych zespołów, a wręcz pogłębia chaos przestrzenny całego obszaru, nie sprzyjając prawidłowym relacją funkcjonalnym i kompozycyjnym. Skłania to do sformułowania następujących wniosków:

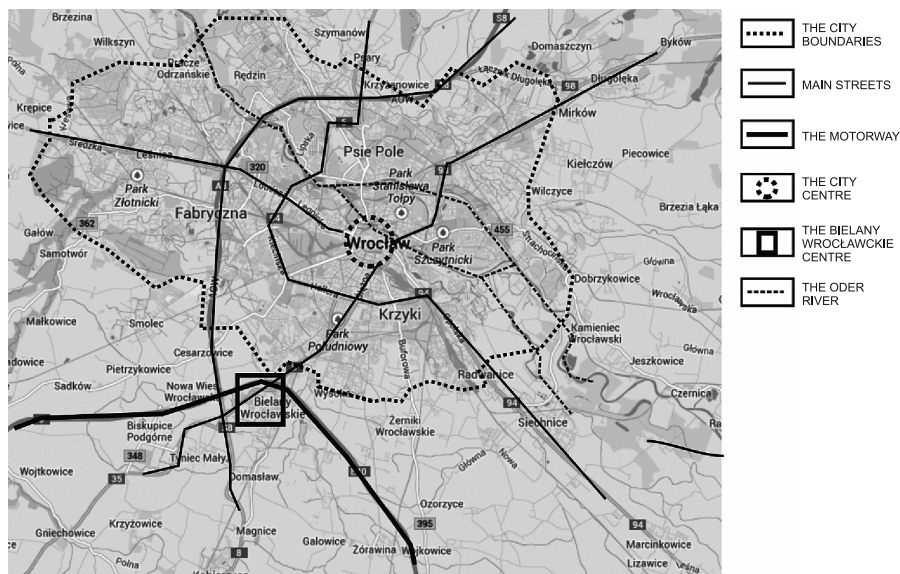
---

<sup>4</sup> Część z tych przedsięwzięć mogłoby stać się w przyszłości centrami o znaczeniu metropolitalnym.

- Opracowywane dokumenty planistyczne dla stref podmiejskich powinny zawierać szczegółowe wytyczne dotyczące lokalizacji, funkcji, formy i wielkości centrów i być podparte analizami lokalnych uwarunkowań.
- Szczególnie istotne wydają się centra w obszarach styku miasta i gmin sąsiadujących, dla których przyjęta strategia i kierunki rozwoju oddziałują nie tylko na funkcjonowanie tych rejonów, ale także na szeroko pojęty obraz miasta.
- Nadmierny rozwój centrów podmiejskich może deformować przestrzeń podmiejską, dlatego należy dążyć do dostosowania go do lokalnych potrzeb i charakteru otoczenia. Ma to także związek z określeniem dostępności tych miejsc, zasięgu oddziaływania i optymalnego programu funkcjonalno-przestrzennego.
- Stosowana forma i kształtowanie nowego zespołu powinno być poprzedzone koncepcją urbanistyczną określającą docelowy zakres centrum i zasadę powiązań funkcjonalno-kompozycyjnych w mikro i makro skali.
- Pomimo dużej konkurencyjności, interesujące byłoby podjęcie prac studialnych dotyczących hierarchizacji i specjalizacji centrów w powiązaniu z lokalnymi potrzebami, grupami docelowymi i charakterem poszczególnych rejonów.
- Należy dążyć do takiej formy centrum, aby było ono przestrzenią integrującą tkankę podmiejską, a nie tylko jeszcze jednym obszarem funkcjonalnym w rozproszonej strukturalnie tkance podmiejskiej.
- Należy również brać pod uwagę prognozy demograficzne i nie tworzyć zespołów, które z latami mogą nie wytrzymać konkurencji miasta i nie znajdą pomysłu na utrzymanie swojej atrakcyjności.

#### References / Literatura

- [1] Gzell S., Wośko-Czeranowska A., Majewska A., Świeżewska K., *Miasto zwarte problem terenów granicznych*, Urbanistyka, Inter-university Scientific Journal – year 2011, Akapit-DTP, Warsaw 2011.
- [2] Ossowicz T., *Metoda ustalania kolejności przedsięwzięć polityki przestrzennej miasta wielkiego*, Wrocław University of Technology Press, Wrocław 2003.
- [3] Ossowicz T., *Forma urbanistyczna a system transportowy we Wrocławiu i wrocławskim obszarze metropolitalnym*, Technical Transactions 1-A/2010, Cracow University of Technology.
- [4] Wejchert K., *Przestrzeń wokół nas*, Fibak Noma Press, Katowice 1993.
- [5] Wojtyszyn B., *Problematyka ochrony środowiska w praktyce planistycznej Wrocławia*, [in:] Raport 2002 – Miasto – Gospodarka przestrzenna (*Report 2002 – the City – Spatial Management*).
- [6] Zuziak Z., *Podejścia strukturalne w planowaniu obszarów metropolitalnych*, [in:] *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych*, Markowski T. (ed.), Polish Academy of Sciences Committee for Spatial Economy and Regional Planning Bulletin, issue 221, Warsaw 2005, 74-94.



- III. 1. The suburban centre in Bielany Wrocławskie, the Kobierzyce commune, presented against the city's main transportation system. Prepared by the author, 2013
- II. 1. Centrum podmiejskie w Bielanych Wrocławskich gmina Kobierzyce na tle głównego układu komunikacyjnego miasta. Opracowanie autor, 2013



- III. 2. Suburban centres and local activities concentrations in the selected north-western part of the Kraków suburban zone. Prepared by the author, 2013
- II. 2. Centra podmiejskie i koncentracja lokalnych aktywności w wybranej północno-zachodniej części strefy podmiejskiej Krakowa. Opracowanie autor, 2013